T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU (MİLLETLERARASI HUKUK)
ANABİLİM DALI

DENİZ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASI VE GEÇİŞ HAKLARI BAĞLAMINDA BOSNA HERSEK – HIRVATİSTAN UYUŞMAZLIĞI

Yüksek Lisans Tezi

Harun Hasanagiç

Ankara-2016

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU (MİLLETLERARASI HUKUK)
ANABİLİM DALI

DENİZ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASI VE GEÇİŞ HAKLARI BAĞLAMINDA BOSNA HERSEK – HIRVATİSTAN UYUŞMAZLIĞI

Yüksek Lisans Tezi

Harun Hasanagiç

Tez danışmanı
Doç.Dr.Cavid Abdullahzade

Ankara-2016

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU (MİLLETLERARASI HUKUK)
ANABİLİM DALI

DENİZ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASI VE GEÇİŞ HAKLARI BAĞLAMINDA BOSNA HERSEK – HIRVATİSTAN UYUŞMAZLIĞI

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı:

Tez Jurisi Üyeleri

Adı ve Soyadı	**İmzası**
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....

Tez Sınavı Tarihi .....

İÇINDEKILER

KISALTMALAR 7
GİRİŞ 8
METODOLOJİ 13

BİRİNCİ BÖLÜM UYUŞMAZLIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ VE GÜNÜMÜZDEKİ DURUM

I. UYUŞMAZLIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ 20
A. Yugoslavya Cumhuriyeti Öncesi Dönem 20
B. Yugoslavya Cumhuriyeti Dönemi 21
C. Yugoslavya Cumhuriyeti'nin Çöküşünden Sonraki Dönem 22
D. İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi 25
II. UYUŞMAZLIĞIN ORTAYA ÇIKIŞI, BOYUTLARI VE GÜNÜMÜZDEKİ DURUM 29
A. Pelyeşets Köprüsü Projesi'nin Ortaya Çıkardığı Sorun 29
1. Pelyeşets Köprüsü'nün Yapımının Planlanması ve İlgili sorunlar 29
2. Hırvatistan'ın Avrupa Birliği'ne Katılması ve Bosna Hersek'in Yeni Önerileri 33
3. Pelyeşets Köprüsü'nün Yapımına İlişkin Tarafların Tezleri 45
a. Bosna Hersek'in İddiaları 45
b. Hırvatistan'ın Bosna Hersek'in İddialarına Cevapları ve İlgili İddiaları 49
B. İzetbegoviç Tudjman Sözleşmesinin Onaylanmaması, Klek Yarımadası Ucu ve Büyük ve Küçük Şkoly Adacıkları Sorunu 51
1. Adacıklar Sorununa İlişkin Hırvatistan'ın İddiaları 52
2. Bosna Hersek'in İddialara Cevapları 55
C. Hırvatistan'ın İçsuları ve Bosna Hersek'in Açık Denize Ulaşımı sorunu 59
1. Bosna Hersek'in Eylem ve İddiaları 59
2. Hırvatistan'ın Bosna Hersek'in İtirazlarına Cevapları 63
III. DEĞERLENDİRME 64

İKİNCİ BÖLÜM: UYUŞMAZLIĞA İLİŞKİN HUKUKİ DEĞERLENDİRMELER VE ÖNERİLER

I. UYUŞMAZLIKLA İLGİLİ ULUSLARARASI HUKUK NORMLARI 67

A. İçsuları Rejimi 70

B. Karasuları ve Zararsız Geçiş 77

C. İçsular Ve Karasuları Rejimleri Arasındaki Farklar 89

D. Boğazlar 90

E. Körfezler 94

II. İLGİLİ DENİZ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASINDA UYGULANAN METODLAR VE TEMEL ILKELER 96

A. Sınırlandırmada Uygulanan Metot 97

B. Hakkaniyet İlkesi 98

C. Coğrafyanın Üstünlüğü İlkesi 100

D. Orantılılık ve Kapatmama İlkesi 102

E. Sınırlandırmada Adaların Rolü 103

III. DEVLET UYGULAMALARI VE ÖRNEK OLAYLAR 106

A. Akabe Körfezi Uyuşmazlığı Işığında Ertelenemez Zararsız Geçiş Hakkı 107

B. Fransa ve Monako Sınırlandırma Örneği 110

C. Finlandiya ve Estonya Sınırlandırma Örneği 113

D. Köprü İnşaatı Bağlamında Büyük Belt Uyuşmazlığı 114

IV. HIRVATİSTAN-BOSNA HERSEK UYUŞMAZLIĞINDA TARAFLARIN İDDİALARI ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER 126

A. Büyük ve Küçük Şkoly Adacıkları ve Klek Yarımadasının Ucu Sorununa İlişkin Tarafların Tezlerinin Değerlendirmesi 127

1. Hırvatistan'ın İddialarının Eleştirisi 127

2. Bosna Hersek'in iddialarının Eleştirisi 135

B. İçsular Sorununa İlişkin Tarafların Tezlerinin Değerlendirilmesi 139

1. Bosna Hersek'in İddialarının Eleştirisi 139

2. Hırvatistan'ın İddialarının Eleştirisi 143

C. Pelyeşets Köprüsü Konusunda Tarafların Tezlerinin Değerlendirilmesi 146

1. Bosna Hersek'in İddialarının Eleştirisi 146

2. Hırvatistan'ın İddialarının Eleştirisi 149

V. UYUŞMAZLIĞA İLİŞKİN HUKUKİ ÖNERİLER 155
A. Büyük ve Küçük Şkoly Adacıkları Sorununa İlişkin Hukuki Öneriler 155
1. Olayın Tarihsel Olarak Hukuki Boyutları 155
2. İlgili Adaların Sınırlandırmadaki Rolu 159
B. İçsular Sorununa İlişkin Hukuki Öneriler 165
C. Pelyeşets Köprüsü Uyuşmazlığındaki Perspektif Ve Önerilen Çözümler 173
SONUÇ 181
Kaynakca 189
Ekler 208

KISALTMALAR

İzetbegoviç-Tudjman Sözleşmesi - Bosna Hersek Cumhuriyeti – Hırvatistan Cumhuriyeti Devlet Sınırları Sözleşmesi

BiH - Bosna Hersek

BMDHS - 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

KBBS - 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

BKZ. - Bakınız

İbid. – Tekrarlanan kaynak

Para. – Paragraf, Fıkra

GİRİŞ

Dünyamızın yüzde 70'i sudan, daha doğrusu denizlerden oluşmaktadır. Fakat milletlerarası hukukta kıyı devleti olmak, özel bir ayrıcalığa sahip olmak anlamına gelmektedir. Bir devletin deniz ülkesi varsa, bu devlet kocaman bir deniz, yani su alanıyla bağlantılı olmakla birlikte; aynı anda belki bilmediğimiz, belki de hiç duymadığımız binlerce şehir ve liman, onlarca ve yüzlerce ülke ve milyarlarca insanla da bağlantılı olmaktadır. Dolayısıyla, kullandığımız ve faydalandığımız deniz denilen bu alanla ilgili insanoğlunun koymuş olduğu kurallar ve davranış normlarının sayısının çokluğu şaşırtıcı değildir. Söz konusu kuralların temel görevi, insanoğlunun bu alandan nasıl ve hangi koşullar altında faydalanabileceğini belirlemektir.

Hukuk, medeniyetin en önemli aracıdır. Geniş bir perspektiften bakacak olursak, medeniyet hukuk aracılığıyla, koşulların gerektirdiği herhangi bir konuda bireylerin davranışlarını düzenleyen kuralları ortaya çıkarmaktadır.

Deniz, hukukun düzenlediği herhangi bir şey gibi, ilk önce bir alan, ondan sonra dolaylı bir şekilde, ilgilenen aktörler arasındaki ilişkidir. Aktörler denilen varlıklar ise, temelde devletlerdir. Deniz hukukunu temel alan calışmaların hepsi, esasen Hugo Grotius ile Papa Alexander arasındaki

tartışmayla başladığı gibi, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi'nin (BMDHS) maddeleri veya konuya ilişkin örf ve adet hukuk kuralları ya da bir uluslararası mahkemenin kararıyla bitmektedir.

Dolayısyla, insanoğlunun deniz dediğimiz alanla ya da bu alanda geçerli olan kurallarla ilgilenmesinin eski zamanlardan günümüze kadar uzanmakta olduğu bir gerçektir. Bizim denizlerle ilgilenmemiz de sırf doğamızdan ya da meraklarımızdan doğan bir olgu değildir. Denizlerle ilgilenmemizin asıl sebebi, menfaatimizi savunma çabasıdır. Deniz alanlarına ilişkin kuralların yelpazesi, menfaatimizin savunulmasının gerektirdiği bir fenomendir. Deniz hukukunun gelişimini incelediğimiz zaman 'menfaatin olduğu yerde kural olur' sözünün ne kadar geçerli olduğunu görmekteyiz.

Deniz hukukunun bahsettiğimiz gelişiminin sonuçları, deniz hukuku kapsamında tanıdığımız yüzlerce yeni terim, kavram ve kuralların oluşturulmasıdır. Tarihçesine bakıldığında denizlerin, aslında devletlerin – daha doğrusu güçlerin - çatıştığı alanlar olduğunu görmekteyiz. Devletler, doğal olarak kendi menfaatlerini koruma çabası içerisindedirler. Söz konusu çabaların izlerini 'içsular', 'karasuları', 'münhasir ekonomik bölge', 'bitişik bölge' terimlerinin ortaya çıkartılmasında özellikle görmekteyiz. Denizler, doğal olarak tek bir birey ya da küçük bir grup tarafından sahiplenilemez. Bununla birlikte devletler yine de, denizin parçası olan bazı kısımları kendi

egemenlikleri kapsamına katmaya çalışmaktadırlar. Tabii ki bu durum, denize kıyısı olan her devletin egemenlik hakkının bir parçası olarak değerlendirilebilir. Unutmamak gerekir ki, devletler bu hakkı başka bir devlete zarar vermek için değil, kendisine ait olan menfaati savunmak için kullanmaktadır. Bu da *bona fide* prensibinin temelidir.

Bununla birlikte, devletlerin, sözünü ettiğimiz alanlardan yararlanmasının getireceği menfaat, denizin bir bütün olarak anlaşılmasının getirdiği menfaatten çok daha küçüktür. Denizlerin bütünlüğünün en büyük faydası, devletlerarası iletişim veticari ilişkileri sağlıyor olmasıdır. Teknolojinin hızla geliştiği bir çağda yaşamaktayız. Bu bağlamda deniz yolu ile taşımacılığının en güvenli ve en ucuz taşıma şekli olduğu bir gerçektir.

Şimdiye kadar anlattıklarımızdan hareket ederek şöyle bir sonuca varabiliriz: Kıyımızdan 200 deniz miline kadar genişlikte ilan edebileceğimiz alanlar bize söz konusu alanlardan yararlanma hakkı vermekle birlikte, "deniz bizimdir" demek yanlıştır. Denizler 'bizimdir', çünkü denizi beraber kullanıyoruz, denizden beraber faydalanıyoruz ve denizler bizi birbirimize bağlar.

Uluslararası deniz alanları, bu alanların altındaki deniz yatağı ile üstündeki hava sahasından yararlanmak zaten her devletin hakkıdır. Bu nedenle çoğu hukukçu, milletlerarası deniz hukukun gelişiminde 'özgürlükçü' bir eğilim olduğunu iddia etmektedir. Söz konusu eğilimin

temel niteliklerini şöyle açıklayabiliriz: Denizler üzerinde gerçekleştirilen iletişime ve ulaşıma getirilen kısıtlamaların sayısı mümkün olduğunca azaltılmıştır. Getirilen kısıtlamaların amacı ise, deniz alanlarında sürdürülen iletişim ve ulaşımın düzeninin ve güvenliğini korumaktır.

Günümüze kadar geliştirilen uluslararası hukuk normları ve mahkeme kararlarına genel anlamda bakıldığında, 'zararsız geçiş', 'transit geçiş', 'denizlerin serbestliği' ve benzer terimlerle sıkça karşılaşılmaktadır. Bütün bunlar, bahsi geçen özgürlükçü eğilimin kanıtları olarak değerlendirilebilir. Özellikle 'geçiş' kavramının sıkça kullanıldığını görebiliriz ki, bu da denizlerde seyir serbestisinin kolaylaştırılmasına yönelik çabaların göstergesidir. Tabii ki araçların denizlerdeki hareketlerine kısıtlamalar getirilebilir. Ancak varolan kısıtlamalar genellikle ikincil niteliğe sahiptir. Özgürlük, kısıtlamalr olmaksızın anlamını kaybeder. Fakat özgürlüğün her zaman temel ve 'normal' olan, özgürlüğün kısıtlanmasının ise ancak özel koşullar altında gerçekleştirilen bir durum olduğunu da bilmemiz gerekir. Bu ilke, hem hakkın, hem de yetkinin kullanılmasında geçerlidir.

Milletlerarası deniz hukuku ile ilgilenen hukukçular, mutlaka "bayrak devleti" veya "kıyı devleti"gibi terimlere aşinadır. Deniz hukukunun günümüze kadarki gelişimi, söz konusu iki devlet ya da Hugo Grotius ile Papa Alexander arasındaki tartışmanın bir ürünüdür. Şöyle ki, denize kıyısı olan devlet, doğal olarak, yani menfaatlarinin gerektirdiği takdirde hem

bayrak, hem de kıyı devleti olarak davranabilir. Kendi menfaatlarini her iki şekilde savunabilir. Lakin, bazı devletler yüzlerce yıl sürdürülen bu tartışmaya, seçeneği olmaksızın, bayrak devleti olarak yaklaşmak zorundadır. Böyle vakalar en açık şekilde devletlerin denizde sahip oldukları haklarını kullanmalarının temel ve doğal koşulunu açıklamaktadır. Bu koşul ise, hepimize ait olan denize çıkmak, yaklaşmak ve deniz üzerinde hareket etmektir.

Bosna Hersek ile Hırvatistan arasındaki uyuşmazlık da benzer olaylara örnek oluşturmaktadır. Uluslararası topluluktaki diğer uyuşmazlıklara göre fazla dikkat çekmeyen bu uyuşmazlık, büyük özgürlüklerin büyük engellerle, önemli kuralların önemli uygulamalarla çatıştığı bir uyuşmazlık örneğidir.

Umuyoruz ki, bu olayı inceleyerek kıyı devletlerinin açık denize ulaşımı, ulaşımla ilgili kuralları, söz konusu kurallara getirilen kısıtlamalar ve bu kısıtlamaları koymaya çalışan devletlerin hak ve yükümlülükleri ile ilgili sorunlara ve tartışmalara açıklık ve gereken çözüm yöntemini getirmiş olacağız.

METODOLOJİ

Girişin son kısmından da anlaşılacağı üzere çalışmanın temel konusunu örnek bir olay incelemesi oluşturmaktadır. İnceleyeceğimiz olay, Bosna Hersek ile Hırvatistan arasındaki Neum ve Maloston Kanalı ve Pelyeşets yarımadası alanlarıyla ilgili uyuşmazlıktır.

Söz konusu uyuşmazlık iki ana kısımdan oluşmaktadır. Bunlardan ilki, bahsi geçen deniz alanlarındaki sınırlandırmalarla ilgilidir. Diğeri ise Hırvatistan'ın ülkesinin iki ayrı kısmını bağlayan, ama aynı zamanda Bosna Hersek'in kendi sularından açık denize ulaşımını engelleme potansiyeline sahip olan "Pelyeşets Köprüsu" olarak adlandırılan köprünün inşaa edilmesiyle ilintilidir.

Çalışmanın amacı, devletlerin açık denize ulaşımı ve karmaşık coğrafyalarda deniz alanlarının sınırlandırılmasıyla ilgili deniz hukuku kuralları, bu kuralların nitelikleri ve istisnalarını açıklamaktır. Bütün incelemeler, söz konusu örnek olay bağlamında yapılacaktır. Çalışmamızın sonuçlarının milletlerarası deniz hukukunun gelişimine katkıda bulunacağı da umulmaktadır.

İncelemekte olduğumuz uyuşmazlığa konu olay henüz çözümlenmemiş olduğundan, uyuşmazlığın hukuki çözümüne yönelik tespitler ortaya koymak birincil amacımızı oluşturmaktadır. Hukuki çözüme odaklanılmasının sebebi ise, uyuşmazlığın sadece hukuki bir sorun olduğuna

yönelik kanaatimizin ürünüdür. Dolayısıyla önerebileceğimiz çözümler, hukuki nitelikte olmaktadır, yani önereceğimiz her çözümün temeli, geçerli olan hukuk kurallar üzerine kurulacaktır.

Bu bağlamda, çalışma kapsamında ilk olarak, uyuşmazlığa yol açan olayla ilgili tarihsel süreç ortaya konulacaktır. Zira söz konusu tarihsel perspektifler daha önce söz ettiğimiz deniz alanlarında iki devlet arasındaki sınırların nasıl ortaya çıktığını açıklamaktadır.

Bir sonraki hedefimiz ise, uyuşmazlığın kendisini ortaya koyup, derinlemesine incelemek ve açıklamak olacaktır. Uyuşmazlığı aşağıdaki şekilde açıklamaya çalışacağız:

1. İlk önce uyuşmazlığın iki ana kısmının niteliklerini açıklayacağız. Böylece deniz alanlarının sınırlandırılması ve Pelyeşets Köprüsü sorunları ayrı aryrı incelenecektir.

2. Uyuşmazlığın tarihçesiyle alakalı kısa bir giriş yaptıktan sonra uyuşmazlığa taraf olan devletlerin iddiaları sıralanacaktır.

3. Uyuşmazlığın fiili durumu ve taraf devletlerin hukuki iddiaları sunulacaktır.

Çalışmanın bir sonraki bölümünde açıklama kısmında söz edilenler üzerinde bir analiz yapılacaktır. Analiz geçerli olan milletlerarası hukuk kuralları ışığında yapılacaktır. Başka bir deyişle, uyuşmazlığa taraf

olan devletlerin iddialarının hukuka ne kadar uygun oldukları denetlenecektir. Tarafların göz ardı ettiği ya da göz önünde bulundurmadıkları kurallar da tespit edilmeye çalışılacaktır. Nitekim, çalışmanın amacı, tarafların iddialarına bir hukuki eleştiri getirmek ve uyuşmazlığa hukuk kurallarını uygulayarak bir çözüm bulmaktır.

İlk önce, söz konusu alandaki deniz sınırları analiz edilecektir. Bu alandaki sınırların görünümü, alanların hukuki statüsü ve alanda şu ana kadar uygulanan seyr-ü sefer rejimine odaklanılacaktır.

Ardından, uyuşmazlığa taraf olan devletlerin ilan ettikleri sınırların, fiili duruma ve hukuka uygun olup olmadığı test edilerek, sınırların yeniden nasıl düzenlenmesi gerektiğine yönelik öneriler sunulacaktır.

Sınırların yeniden düzenlenmesi, alanın hukuki statüsünün ve uygulanan seyr-ü sefer rejiminin nasıl olması gerektiğinin tespit edilmesinde temel araç olarak kullanılacaktır. Bu bölümün sonunda, varılan sonuçlar, uyuşmazlığa taraf olan devletlerin iddialarıyla karşılaştırılacaktır.

Söz konusu köprünün yapılmasıyla ilgili analizde, sınırlama konusunda takip edilen teknik kullanılacaktır.

Bu çalışmada benimseyeceğimiz yaklaşımın pozitivist bir yaklaşım olduğunu söyleyebiliriz. Dolayısıyla, inceleyeceğimiz sorunun

çözümü de milletlerarası hukukun biçimsel kaynaklarında aranacaktır. Lakin, milletlerarası deniz hukuku hala gelişmekte olduğundan, söz ettiğimiz bu kaynaklar, çalışma bağlamında birincil kaynaklar olarak algılanmalıdır. Deniz hukuku alanında ortaya çıkan sorunları tamamen biçimsel kaynak olarak kabul edilen 'kuru hukuka' bağlamak mantıksız görünmektedir. Bu nedenle, ikincil kaynak olarak, konuyla ilgili devletlerin uygulamaları, hakça ilkeler, akademik perspektifler ve benzer vakalarda uyuşmazlıkların nasıl çözüldüğü de dikkate alınacaktır. Başka bir deyişle, incelememizde şekli kaynaklarda bulamadığımız ya da bulup da somutlaştırılması gereken çözüm ve iddialarımızda, saydığımız ikincil kaynaklar kullanılacaktır.

Kanaatimizce böyle bir yaklaşımla hem şu anda kabul ettiğimiz hukuk kurallarının nasıl kullanılması gerektiği, hem de uyuşmazlıkların doğduğu hukuktaki gri alanların beyazlatılması konusunda katkıda bulunacağız.

Analiz sona erdikten sonra, varabildiğimiz çözüm önerileri ile açık denize ulaşım ve deniz alanlarının sınırlandırması konularına ilişkin milletlerarası hukuk görüşlerinin sunulması üzerinde çalışılacaktır.

Bu çalışmanın hem nitel hem de nicel yanları vardır. Biçimsel kaynakların ve bağlayıcılık kazanmış kuralların yorumlanması nitel analiz kapsamına girmektedir. Kullanacağımız yorum tekniği ise çoğunlukla amaçsal yorum tekniği olacaktır.

İncelemenin nicel yanı ise, benzer vakalarda mahkemelerin ve taraf devletlerin benimsedikleri görüşlere ilişkindir. Böyle bir analiz yapılmasının sebebi, benzer vakalarda hakim olan düşünceyi tespit ederek, incelediğimiz vakaya kıyas yoluyla uygulamaktır. Kıyas yöntemi kullanılarak, söz konusu uyuşmazlığa taraf olan devletlerin iddialarının ve uyuşmazlığın çözümünün nasıl olabileceği ortaya çıkarılmaya çalışılacaktır.

Böylece çalışmadan beklentilerimiz ve milletlerarası deniz hukuku öğretisine bulunacağımızı düşündüğümüz katkılar aşağıda kısaca sıralanmıştır:

1. Milletlerarası deniz hukuku kapsamında, denize kıyısı olan devletlerin açık denize ulaşımı, özellikle gemilerin başka devletlerin egemen sularından geçişi, karmaşık coğrafyası olan kıyı devletlerinin statüsü ve haklarıyla ilgili kuralların tespit edilmesi. En önemlisi ise, kendi sularından açık denize doğru tek çıkışı, başka bir devletin egemen sularından geçen devletlerin statüsüsür.

2. Bir devletin bölünmesi veya ortadan kalkması durumunda, aynı topraklar üzerinde kurulan yeni devletlerden daha önce denize sınırı bulunmayanlarının var olması durumunda, deniz alanının sınırlandırılmasında doğru yöntemin tespit edilmesi. Özellikle Sosyalist Federal Yugoslavya Cumhuriyeti örneği ele alınacaktır.

3. Bosna Hersek ile Hırvatistan arasındaki sınırlandırma sorunun çözümüne yönelik önerme sunulması.

4. Tek parçalı ülkesi olmayan devletlerin, kendisine ait olan ülke parçalarını bağlayan, ama başka bir devletin açık denize ulaşımını engelleyebilen yapıların inşaat edilmesi konusundaki hakları, yükümlülükleri ve sorumluluklarının tespit edilmesi. Bu konuda boğazlar üzerinde yapılan köprüler ile ilgili uluslararası hukuk ışığında inşaat standartları vs. ele alınacaktır.

5. Coğrafyası karmaşık olan, açık denize ulaşımının tek yolu başka bir devletin karasularından geçiş olan devletler konusunda, doğru ve milletlerarası deniz hukuka uygun sınırlandırma yönteminin bulunması.

Teknik olarak çalışmamız iki bölümden oluşmaktadır.

İlk bölümde konumuz olan alanın ve bu alandaki sınırların tarihsel gelişimine bakılacaktır. Bunun yanı sıra da, alanın coğrafi durumu ve görünümü anlatılacaktır. Böylece, uyuşmazlığın nasıl ortaya çıktığı ve neleri, kapsadığı ortaya çıkarılacaktır. Bu bölümde uyuşmazlığın kendisi de ele alınacaktır. Uyuşmazlığa taraf olan Bosna Hersek ve Hırvatistan devletlerinin iddialarından bahsedilecektir. Söz konusu uyuşmazlığın şu anki durumu, alanın hukuki statüsü ve Bosna Hersek ve Hırvatistan devletlerinin bu konudaki uyugulamaları da açıklanacaktır. Bu bölümde taraf

devletlerin alanla ilgili imzaladıkları sözleşmeler ve sürdürülmüş olan müzakereler ele alınacaktır.

İkinci bölümde uyuşmazlığa taraf olan devletlerin tezleri analiz edilecek, iki devletin şu ana kadarki uygulamaları ve talepleri de ele alınacaktır. İki devlet arasındaki uyuşmazlıkla ilgili genel sorunlar ele alınacak, bu sorunlar uluslararası deniz hukuku uyarınca incelenecektir. Devletlerin tezlerinin uluslararası deniz hukukuna ne kadar uygun olup olmadığı incelenip, sonuç olarak uyuşmazlığın nasıl çözülmesi gerektiği öne sürülecektir.

Çalışmada, uyuşmazlığın görsel açıdan daha da netleşmesi için, bazı bölümlerde haritalar kullanılacaktır. Ekler bölümünde de uyuşmazlıkla ilgili belgeler yer alacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM
UYUŞMAZLIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ VE GÜNÜMÜZDEKİ DURUM

I. UYUŞMAZLIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ

A. Yugoslavya Cumhuriyeti Öncesi Dönem

Bosna Hersek, Avrupa'nın güneydoğusunda, Balkanların batısında, toplam olarak 51.209.2 km^2 alana sahip bir ülkedir.[1] Bu alanın 12,2 $km^{2'}$ si deniz alanıdır. Bosna Hersek coğrafyasının çalışmamızı ilgilendiren en önemli özelliklerinden biri, ülkenin güneybatısındaki denizle küçük bağlantısıdır. Bosna Hersek Adriyatik Denizi'nin kıyısında 25 kilometre uzunluğunda küçük bir sahile ve Klek yarımadasına sahiptir. Açık denizden, Hırvatistan devletine ait olan Pelyeşets yarımadasıyla ayrılmaktadır. Adriyatik denizindeki sahilleri çok girintili ve çıkıntılı olduğu için, Bosna Hersek'in doğrudan açık denizle bir bağlantısı yoktur. Ayrıca, alandaki coğrafi durumun karmaşıklığından dolayı,

[1]Bkz. 1 numaralı resim

Bosna Hersek'in münhasir ekonomik bölge ilan etme ihtimali de bulunmamaktadır.[2]

Söz konusu alandaki sınırların şu anki şekli, 1699 yılında Srijemski Karlovtsi'de Osmanlı İmparatorluğu ve Venedik Cumhuriyeti arasında imzalanan sözleşme ve 1718 yılında Pozharevats'ta yine aynı devletler arasında imzalanan Barış Sözleşmesinin sonucudur. [3] Bu sözleşmeler uyarınca, Osmanlı İmparatorluğu Neum ve Klek alanları üzerinde egemenliğe sahip olmuştur.

Tarih boyunca, şu anki Bosna Hersek devletinin alanı, farklı imparatorluklar ve devletler içinde kalmıştır. Bağımsızlığı olmadığı için, kendi ülkesi üzerinde egemen haklarına sahip olamamıştır.

B. Yugoslavya Cumhuriyeti Dönemi

Bosna Hersek'in şu anki kara sınırları, Sosyalist Federel Yugoslavya Cumhuriyeti döneminde belirlenmiştir. Yugoslavya döneminde, 6 federal cumhuriyetin sınırları, idari sınırlar olarak tanımlanmaktaydı. Adriyatik

[2] Bosna Hersek'in denizinin coğrafi konumu 2 numaralı resimde görülebilir.

[3] R. Lagoni, D.Vigens, **Maritime Delimitation**, Leiden, 2006, s.215.

denizindeki sahillerin adalarla çevirilmiş olmasından dolayı, Yugoslavya Devleti, düz esas hat yöntemi kullanarak, kendi içsularını ilan etmiştir. Yugoslavya devleti kendi denizini bir bütün olarak tanımlıyordu. Denizde federe devletler arasındaki idari sınırlar hiç çekilmemiştir.[4] Bazı yazarlar Yugoslav federe devletlerin, sahillerine yakın sularda yetkilerinin varlığından bahseder.[5] Yugoslavya'nın uyguladığı düz esas hatlarla ilgili, başka devletlerin protestoları olmamıştır.

C. Yugoslavya Cumhuriyeti'nin Çöküşünden Sonraki Dönem

Sosyalist blokun çöküşü ve Soğuk Savaş'ın bitişiyle birlikte, Yugoslavya Devleti'nin iç siyasetinde büyük depremler yaşanmıştır. Eskiden Yugoslavya toplamda altı federe devletten oluşmaktaydı. Fakat bu yeni dönemde, ilk önce milliyetçi partilerle güçlenen ayrımcı eğilimler söz konusu olmuştur. 90'lı yıllarda Yugoslavya Sosyalist Federal Cumhuriyeti parçalanmaya başlamıştır. 1991 yılının sonunda Avrupa Topluluğu tarafından, Yugoslavya'nın parçalanmasının hukuki boyutlarının

[4]Yugoslavya devletinin deniz sınırları için bkz. 3 numaralı resim

[5]R. Lagoni, D.Vigens, 2006, s. 215.

değerlendirmesiyle görevlendirilen Badinter Komisyonu [6] kuruldu. Bu komisyon, Yugoslavyanın parçalanmasıyla ilgili 15 tane görüş vermiştir.[7] Çalışmamızla alakalı görüşlerden biri, komisyonun 3'üncü görüşüdür.

29 Kasım 1991 yılında, Lord Carrington, Yugoslavya'nın Bosna Hersek, Hırvatistan ve Sırbistan federe devletlerinin arasındaki idari sınırların, Yugoslavya'nın parçalanması durumunda, uluslararası hukuka göre yeni milletlerarası sınırlar olup olmadığını sorusu üzerine çalışmalar başlatmıştır. 11 Ocak 1992 yılında *Uti Possidetis* ilkesi üzerinde yapılmış olan komisyonun cevabı da şöyle olmuştur: "*Hırvatistan ve Sırbistan, Bosna Hersek ve Sırbistan arasındaki sınırlar ... özgürce imzalanan başka bir sözleşme olmadığı takdirde değiştirilemez. Ayrıca, başka bir antlaşmanın olmaması durumunda, eski idari sınırlar, milletlerarası hukuk tarafından savunulan yeni milletlerarası sınırlar olmaktadır.'*

Badinter Komisyonu'nun verdiği görüşler, Yugoslavya'dan ayrılan devletler tarafından büyük ölçüde uygulanmıştır. Yeni kurulan devletler, küçük istisnalar haricinde, aralarındaki sınırları, Yugoslavya devleti içinde

[6] Tam ismiyle 'Yugoslavya Barış Konferansı Tahkim Komisyonu'

[7] Bkz. A. Pellet, "The opinions of the Badiner Arbitration Comitee: A second breath for the Self Determination of Peoples", **European Journal Of International Law**, (1992), s. 178. ve P. Radan, "The Badinter Arbitration Comission and the partition of Yugoslavia", **Nationalities Papers: The Journal Of Nationalism and Ethnicity**, 1997, s. 537-557.

çizilen eski idari sınırlara göre belirlemiştir. Eski Yugoslavya'nın idari sınırları, yeni devletlerin milletlerarası sınırları olmuştur.

Yugoslavya'nın içsuları federe devletler tarafından kontrol edilmiştir. Kontrol federe devletlerin sahil polisi ve yerel askeri şubeleri tarafından yapılmıştır. Dolayısıyla, bazı yazarlar Yugoslavya'nın içsularının *de facto* olarak, federe devletler arasında sınırlandırılmış olduğunu iddia etmektedirler. Bu resmi olmayan sınırlar da, denizin daha kolay bir şekilde yönetilmesi için ortaya çıkmış ve federe devletlerin yetkili makamlarının yetkisinin sınırları olarak nitelendirilmiştir.[8] Diyebiliriz ki, söz konusu devletlerin yeni ülke sınırlarının tanınması ve kurulmasında büyük sorunlar yaşanmamıştır. Çünkü bu sınırlar zaten Yugoslavya'da iyice belirlenmiş ve oturtulmuştur. Fakat deniz sınırları konusunda durum çok farklıdır. Bu sınırlar aslında hiç bir zaman resmi olarak ve kesin bir şekilde belirlenmemiştir ve bu sınırların milletlerarası hukuka uygun olarak belirlenmesi gerekmekteydi.

Söz konusu sınırların belli olmaması nedeniyle, Bosna Hersek (Aliya İzetbegoviç) ve Hırvatistan (Franyo Tudjman) Cumhurbaşkanları, 1992 – 1995 arasındaki kanlı savaştan sonra, 30 Temmuz 1999 yılında 'Bosna

[8] Yugoslavya'da uygulanan resmi olmayan Bosna Hersek ile Hırvatistan arasındaki deniz sınırları için Bkz. (4.) numaralı resim

Hersek Cumhuriyeti – Hırvatistan Cumhuriyeti Devlet Sınırları Sözleşmesi'ni imzalamışlardır.[9]

D. İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi

İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesinde iki devlet arasındaki deniz sınırları, eşit uzaklık çizgisiyle sınırlandırılmıştır.[10] Sözleşmede ne Bosna Hersek'in ne de Hırvatistan'ın deniz sularının hukuki rejiminden söz edilmektedir.

Sözleşme, içerisinde zikredilen şartların gerçekleştirilmemesi nedeniyle, şu anda yürürlükte değildir[11]. Fakat imzalandığı andan itibaren başka bir çözümün getirilmemesi takdirde geçiçi olarak uygulanmaktadır.[12]

[9] Sözleşmenin İngilizce metni için Bkz. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/HRV-BIH1999SB.PDF, 4/29/2016

[10] Bosna Hersek Cumhuriyeti – Hırvatistan Cumhuriyeti Devlet Sınırları Sözleşmesi, 1999, madde 4.

[11] Hırvatistan ve Bosna Hersek Parlamentolarında hala onaylanmamıştır, bunun sebeplerinin uyuşmazlığın kendisinin bir parçası olduğu için, bir sonraki bölümde açıklanacaktır.

[12] Sözleşmede eşit uzaklık çizgisinin kullanıldığında sınırlara verilen şekil (5.) numaralı resimde görüntülemektedir.

Bu sözleşmenin, çalışmamızla ilgili en önemli niteliklerini şöyle sıralayabiliriz:

1. Sözleşmenin imzalanmasından dört sene önce, Hırvatistan Parlamentosu 'Deniz Kanunu' çıkartmıştır. Bu kanunda Hırvatistan içsularını ilan etmiştir. Aslında, bu kanun, Hırvatistan'ın Yugoslavya'da ilan edilip kullanılan içsularını benimsemesini öngörmektedir.[13] Hırvatistan'ın benimsediği içsuların sınırı, karasularının mümkün olan azami sınırını hiç etkilememektedir.

Hırvatistan bu sınırları tek taraflı olarak ilan etiğinden, Bosna Hersek'in deniz alanları, Hırvatistan'ın içsularıyla çevrilmiş, açık denizle bağlantısız kalmıştır. Söz konusu içsuların sınırlarının sorunlu kısmı, Vodnyak adasından, Proizd Burnu'na kadar uzanan kısımdır. Bazı yazarlar Adriyatik Denizi'ndeki sınırlandırma konusunda olayın bu özelliğinden bahsederler.[14] Ayrıca, Bosna Hersek'in denizini tamamen çeviren Hırvatistan'ın içsularının sınır kısmı da işaretlenmiştir.[15]

2. Sözleşme imzalandığında iki devlet arasındaki milletlerarası deniz sınırlarının belirlenmesi söz konusu olmaktadır. Ancak sözleşmede bu

[13] 'Hırvatistan Deniz Kanunu' , Madde 7, 2.2.1994, Bkz. http://www.faoadriamed.org/pdf/Legislation/Croatia/CRO_MaritimeCode-1994.pdf, 4/29/2016

[14] Bkz. T. Scovazzi, "Les zones cotieres en Mediterranee: evolution et confusion", **VI Annuarie de droit de la Mer**, 2001, sayfa 95-108.

[15] Hırvatistan'ın benimsediği bu düz esas hat 6 numaralı resimde görülebilir.

sınırların ne tür suların sınırları olduğundan bahsedilmemektedir.

Bosna Hersek, İzetbegoviç-Tudjman Sözleşmesi'ne göre kendisine verilen deniz alanları üzerinde uzun zamandır ve sürekli olarak yetki kullanmaktadır; fakat söz konusu alanların hangi hukuki rejime sahip olduğu bilinmemektedir. Yani Bosna Hersek ne içsularını ne de karasularını ilan etmiştir. 5 numaralı resimde görüldüğü gibi Neum – Klek körfezinde düz esas hat yönteminin kullanılması için uygun bir alan bulunmaktadır.[16] Bosna Hersek kendi düz esas hatlarını hala ilan etmemiştir. Dolayısıyla rahatça diyebiliriz ki Bosna Hersek'e ait olan deniz alanlarında karasuları rejimi uygulanmaktadır ve bu nedenle alandaki sınırlandırmada bu rejimle ilgili kuralların uygulanması gerekmektedir.[17]

3. Bosna Hersek'in denizinin ve kara sınırlarının konumu de çok ilginçtir. Hırvatistan'ın kara ülkesi, iki parçadan oluşur. En Büyük parçası

[16] Bazı yazarlara göre, söz konusu sözleşmede Bosna Hersek'e ait suların niteliğinden bahsedilmemesine rağmen, Neum-Klek körfezi içindeki suların Bosna Hersek'in içsuları, Küçük Ston Kanalındaki suların ise karasuları olmasına hiçbir engel yoktur. Bkz. Vukas, B. (2006) "Maritime Delimitation in a Semi-Enclosed Sea: The case of The Adriatic Sea", R. Lagoni, D. Vigens(ed.) içinde, ss. 205-222.

[17]DW, "Jos Jedan Pogranicni spor izmedju Hrvatske I BiH" (Hırvatistan ile Bosna Hersek arasında bir uyuşmazlık daha), *Deutche Welle*, Nezavisne Novine, http://www.nezavisne.com/novosti/drustvo/Jos-jedan-pogranicni-spor-izmedju-Hrvatske-i-BiH-218643.html, 5/19/2015

Bosna Hersek'in Neum şehrinin kuzeyindedir. Neum Şehrinin güneyinde Hırvatıstan'ın daha küçük (fakat iktisadı anlamda çok önemli[18]) olan güney kısmı bulunur. Hırvatistan'ın bu iki parçası kısmen deniz yoluyla, kısmen de Bosna Hersek'in kara ülkesi üzerinde bulunan kara yollarıyla birbirine bağlıdır. Başka bir deyişle, Bosna Hersek'in sınırları ve kara ülkesi, Hırvatistan'ın kara ülkesini ikiye böler. Yani Hırvatistan'ın bir parçasından diğerine geçmek için, Bosna Hersek'ten geçilmesi gerekmektedir. Bu geçiş rejimi, Neum Koridoru'ndan sürdürülüyor.

Bu durum, Hırvatistan'ın, kendi ülkesinde sürdürülen ulaşımın Bosna Hersek'e bağımlı olmasını istememesinden dolayı, Pelyeşets Yarımadası ile ana karayı bağlayan bir köprüyü inşa etmeyi planlamasına neden olmuştur. Hırvatistan'ın son yıllarda Avrupa Birliğine üye olması ve Şengen bölgesine katılmayı planlaması, durumu zorlaştıran faktörlerden biridir. Bu yüzden Hırvatistan, ülkesinin bir parçasından diğerine giden araçların Bosna Hersek üzerinden geçmemesi için, Pelyeşets Köprüsü'nün yapılmasına yönelik çeşitli çalışmalar başlatmıştır.

[18] Özellikle Dubrovnik şehrinin Balkanlar'ın en büyük ve çekimci turistik mekanı olması nedeniyle

II. UYUŞMAZLIĞIN ORTAYA ÇIKIŞI, BOYUTLARI VE GÜNÜMÜZDEKİ DURUM

A. Pelyeşets Köprüsü Projesi'nin Ortaya Çıkardığı Sorun

1. Pelyeşets Köprüsü'nün Yapımının Planlanması ve İlgili sorunlar

Uyuşmazlığa yol açan tarihçeyle ilgili son gelişme, Pelyeşets Köprüsü'nün plan ve projelendirmesidir. Hırvatistan'ın açıklamalarına göre, köprünün temel amacı, Dubrovnik şehrini (Hırvatistan'ın güneyi), Hırvatistan'ın ana karasıyla bağlamaktır. Köprünün yapılmasının planlandığı yer, Bosna Hersek'in sahilinden bir kilometre, iki devlet arasındaki orta hattan ise 200 metre uzaklıkta bulunmaktadır.[19]

Pelyeşets Köprüsü, Yugoslavya'da pratik sebeplerle kullanılan ancak resmi olmayan deniz sınırlarının üzerinden geçmektedir. Hırvatistan'ın resmi planlarında, ilk planlanan köprünün yüksekliği 30 metre, köprünün ortasında bulunan yatay açıklık ise 150 metre olarak belirlenmiştir. [20]

[19] Durum 7 numaralı resimde görsel olarak açıklanmıştır.

[20] Köprünün bu şekilde yapılması, sadece küçük araçlarının geçmesine müsade eder.Ayrıca Bkz. Nevenka Horvat, "Peljsekim Mostom se zatvara medjunarodni plovni put" (Pelyeşets Köprüsü, uluslararası donanımın yolu kapatır), **Novi List**, 17. Haziran 2005.

Hırvatistan hükümeti köprünün boyutlarının belirlenmesi konusunda tek taraflı davranmıştır. Hırvatistan Ulaştırma Bakanı böyle bir ifadede bulunmaktadır:

> *Köprünün inşaatına onay verirken, Bosna Hersek'in Neum şehrine doğru giden deniz araçlarının güvenliği ve donanım özgürlüğünü dikkate aldık. 30 metre yüksekliğe sahip olan köprünün, Neum şehrine genelde yanaşan araçların güvenlik ve özgürlüğünü hiçbir şekilde tehdit etmemektedir.* [21]

Söz konusu köprü 2007 yılında inşaat edilmeye başlanmış, fakat köprünün yapılışına dair hiç bir finansal plan yapılmamıştır. Başlangıçta sadece bazı yardımcı tesisler inşaat edilmiştir. Bunların asıl önemi Hırvatistan'daki seçim öncesi iklime ilişkindir.[22]

Ancak 2012 yılında köprünün yapılması, Hırvatistan'ın yeni hükümeti tarafından durdurulmuştur. Resmi açıklamaya göre, köprünün maliyetinin çok fazla olması, inşaatın durdurulmasının sebebidir.

Ayrıca, yapılmasının planlandığı yer, Avrupadaki deprem merkezlerinden biridir. Temel atma ise, çok zor şartlar altında yapılabilir.[23]

---

[21] İbid. (ayrıca, önemli olan, Ulaştırma Bakanının kullandığı 'Yanaşma' kelimesi. Bu ifadede, demirleme, ya da Bosna Hersek'in egemenliğinin altında bulunan deniz alanlarına girme ya da bu alanlarda demirleme yapan gemiler ve benzer durumlardan hiç bahsedilmiyor).

[22] İbid.

[23] Jankovic, Vladimir. "Pocela probe busenja za temelje". Jutarnji list, 05. 05. 2010. Electronic. https://www.dubrovacki.hr/clanak/19121/pocela-probna-busenja-tla-za-temelje 5/10/2015

Bütün bu sebeplerden dolayı, planlanan köprünün maliyeti çok büyük olduğu için, köprünün yapılması durduruldu. Planlanan köprünün temelleri de denizaltında 100 metre derinliğe ulaşmalıdır. Hırvatistan hükümetinin ve uzman grupların bununla ilgili denetim ve araştırmaları 2009 yılında başlamıştır.[24]

Çok tartışmalı bir nokta ise, köprünün yapılmasının başlangıçları 2007 yılındayken, zorunlu ve çok büyük bir öneme sahip olan araştırmaların iki sene sonra yapılmasıdır. Araştırmalar yapılmadan köprünün inşaatına başlanması, Hırvatistan medyası tarafından rakip siyasi partilerin çatışmaların malzemesi olarak nitelendirilmiştir.[25] Bu tez lehine olan bir argüman ise, köprüyle ilgili kâr dağıtımı ve kaynak tahsisi yapılmadan inşaata başlanmasıdır.[26]

Köprünün yapılmasına ilişkin planlar ortaya çıktığı zaman, Bosna Hersek'ten olumsuz yorumlar gelmeye başladı.[27] Bosna Hersek'in görüşü,

[24] Ibid.

[25] "Zoran Milanoviç (dönemin Hırvatistan Başbakanı): Peljeski Most uz pomoc fondova iz EU" (AB fonları yardımıyla Pelyeşets Köprüsü). *Al Jazeera*. Al Jazeera. 10.06.2012. http://balkans.aljazeera.net/vijesti/milanovic-peljeski-most-uz-pomoc-fondova-eu, 5/10/2015

[26] İbid.

[27] Bosna Hersek Cümhürbaşkanı Haris Silajdziç: "Most za Peljesac tek nakon utvrdivanja pomorske granice" (*Pelyeşets Köprüsü, devletlerarası sınırın belirtilmesinden sonra), Hina*.

ilk önce Hırvatistan Başbakanı ile Bosna Hersek Cumhurbaşkanı arasındaki bir toplantıda ortaya kondu.[28] Bu görüş aynı zamanda Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı'nın 23 Nisan 2009 yılında Hırvatistan'a verdiği notada da yer alır:

> *Pelyeşets Köprüsü'nün yapılmasına ilişkin Hırvatistan'ın önerdiği proje öyle bir şekilde olmalı ki, öncelikle Bosna Hersek ve Hırvatistan arasındaki karasularının sınırlarının kapsamı belirtilsin. Köprünün Bosna Hersek sınırları üzerinden geçmesi söz konusu olmasın ve Bosna Hersek'in açık denize geçişi engellenmesin.*[29]

Hırvatistan Bosna Hersek'in bu itirazlarına hiçbir cevap vermemiştir. Ancak Bosna Hersek temsilcilerinin haykırışlarının ardından, 2006 yılında Hırvatistan ve Bosna Hersek'li uzmanlar arasında bir toplantı düzenlendi. Söz konusu toplantıda devletlerin resmi temsilcileri yer almamıştır.[30] Toplantıdan sonra, köprünün inşaatını sürdüren şirketin asıl projesi değiştirilmiştir. Yeni projede köprünün yüksekliği 55 metreye çıkartılmıştır.

Kliker. http://kliker.info/silajdzic-most-za-peljesac-tek-nakon-utvrdivanja-pomorske-granice, /5/10/2015

[28] Oslobodjenje Gazetesi, 2 Nisan 2009

[29] BİH Cümhürbaşkanlığı Notu (Bu notların ve Bosna Hersekin beyan ettiği protestoların, uyuşmazlığın kendisinin olduğu için bir sonraki bölümde detaylı incelenecektir).

[30]"Strucnjaci iz Hrvatske i BiH o Peljeskom mostu" (Hırvatistan ve Bosna Hersek uzmanları Peljeşets Köprüsü hakkında). *Hina. Hırvatistan Denizcilik Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı.* 07.12.2006. http://www.mppi.hr/default.aspx?ID=3009, 5/11/2015

Ayrıca, Hırvatistan Denizcilik Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı'nın resmi açıklamasına göre, köprünün yeni projesi Bosna Hersek tarafından da kabul edilmektedir.[31] Bu iddia doğru görünmektedir. Çünkü, 2006 yılındaki söz konusu toplantıda yer alan Bosna Hersek'li uzmanlar ile Hırvatistan'ı temsil eden uzmanlar arasında bir "mutabakat zaptı" imzalanmıştır. Uzmanlar arasında imzalanan bu belgeye ve Hırvatistan Denizcilik Bakanlığı Sekreteri'nin 2007 yılında verdiği beyanatta, uzmanlara göre donanım yolunun üzerine yapılması planlanan köprünün yüksekliğinin, 55 metreye ulaşması gerektiği ifade edilmiştir.[32] Lakin, Bosna Hersek'te düzenlenen bir toplantıda Bosna Hersek yetkilileri tarafından, uzmanlar arasında imzalanan belgenin hukuki bağlayıcılığının olmadığına yönelik bir açıklama yapılmıştır.

2. Hırvatistan'ın Avrupa Birliği'ne Katılması ve Bosna Hersek'in Yeni Önerileri

[31] "Hrvatski prijedlog mosta za Plješac prihvatljiv za BiH" (Pelyeşats Köprüsü Önergesini Bosna-Hersek için kabul edilbilir. *Hina*, Hırvatistan Denizcilik Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı, 15.03.2007. http://www.mppi.hr/default.aspx?ID=3376, 5/11/2015

[32] "Predstavljena studija o učincima izgradnje Plješkog mosta" (Pelyeşets Köprüsü'nün yapımının etkileri konusunda araştırma sunuldu). Hırvatistan Denizcilik Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı, 19.11.2007. http://www.mppi.hr/default.aspx?id=4322, 5/11/2015

Hırvatistan, 2011 yılında, Avrupa Yatırım Bankası'na, Pelyeşets Köprüsü projesinin gerçekleştirilmesi için kredi başvurusunda bulundu. Ancak, Avrupa Birliği'ne uye olan 27 devletin sahip olduğu bankadan olumsuz cevap geldi. Projenin reddedilişinin açıklaması ise, projenin Avrupa Birliği'nin uzun vadeli planlarına uymamasıdır. Yani, Avrupa Birliği'nin genişleme planları hem Hırvatistan, hem de Bosna Hersek'i kapsadığı için, köprünün yapılması mantıklı görülmemiştir. [33] Avrupa Yatırım Bankasına göre, Bosna Hersek Avrupa Birliği'ne üye olduktan sonra Neum'deki toprak sınır kontrolü ortadan kaldırılacaktır ve böylece köprüye ihtiyaç kalmayacaktır.

Buna rağmen, 2012 yılında Hırvatistan Dışişleri Bakanı Vesna Pusiç, söz konusu projenin gerçekleştirilmesi için gereken finansmanın Avrupa Birliği Yapı Fonları'ndan alınıp alınamayacağı sorusu üzerine Brüksel'de çeşitli toplantılara katıldı.[34] Bütün bunları dikkate aldığımızda Hırvatistan'ın, ne pahasına olursa olsun köprünün yapılması konusunda kararlı olduğunu söyleyebiliriz.

[33] *"Pelješki most se ne uklapa u viziju EU-a" (Pelyeşets Köprüsü, Avrupa Birliğinin planlarına uymamaktadır). HRT.* Hrvatske Radiotelevizija (Hırvatistan Radyo-Televizyon) 22.04.2011. http://vijesti.hrt.hr/113308/peljeski-most-se-ne-uklapa-u-viziju-eu-a, 5/11/2015

[34] "Vesna Pusic odlazi po novac za Peljeski Most" (Vesna Pusiç, Pelyeşets köprüsü parasını almaya gidiyor). *HRT.* PolitikaPlus. http://www.politikaplus.com/novost/61016/Vesna-Pusic-odlazi-po-novac-za-Peljeski-most 5/11/2015

Önceki paragraflarda değindiğimiz gibi yeni projeye göre, köprünün yüksekliği 55 metreye, ortasındaki yatay profili de 400 metreye çıkarılmıştır.[35] Ancak Mayıs 2012 yılında Hırvatistan hükümeti, köprünün maliyetinin yüksek olduğu açıklamasıyla, bu projeyi de durdurmuştur.[36] Hırvatistan'ın resmi planları ise, yine de, Bosna Hersek'in kabul etmediği, 30 metre yükseklik ve 130 metre genişliğinde orta yatay profile sahip bir köprüyü öngörmektedir.[37]

[35] Köprünün yapımın ücreti de, 268 milyon Euro'ya artmıştır. Projenin sunumu için Bkz. "Most kopno - Pelješac (u izgradnji)" (Pelyeşets Köprüsü'nün yapımı). *Viadukt Yayınları*. Viadukt HR. *http://www.viadukt.hr/projekti/objekti/most-kopno-peljesac-u-izgradnji*. 5/11/2015

[36] "Hrvatske ceste sklopile nagodbu s izvođačima radova na izgradnji Pelješkog mosta - Ekspertna skupina utvrdila stvarne troškove izvođača radova."Hırvatistan Yollar Başkanlığı Pelyeşets Köprüsü'nün İnşaatı için yapımcı şirketiyle anlaşmayi imzaladı: uzmanlar komisyonu yapımın gerçek maliyetini belirtmiştir). *Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı*. Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. 13 Temmuz 2012. http://www.Mppi.hr/default.aspx?id=9080, 05/11/2015

[37] "Pre-feasibility Study for the Possible Transport Connection of Croatian Territory." A*B yayınları*. Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Ocak 2014. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/PFS%20-%20Possible%20Transport%20Connection%20of%20Croatian%20Territory%20-%20FIN%203-2_14.pdf, 05/11/2015

Ardından, Hırvatistan devlet yetkilileri tarafından, Hırvatistan'ın daha ucuz bir köprünün inşaatından vazgeçmediği belirtilmiştir.[38] Ayrıca, Avrupa Birliği'nden köprünün yapılması için gereken finansmanın alınması durumunda, köprünün yapılmasına devam edileceğinden bahsedilmiştir.[39] Bu bağlamda diyebiliriz ki Hırvatistan devleti her ne kadar Bosna Hersek'in zararına olsa da, daha ucuz (ve dolayısıyla daha küçük boyutlara sahip olan) bir köprünün yapılışından yanadır.

Bosna Hersek'in başka bir çözüm önerisinden de bahsetmemiz gerekmektedir. Bu öneri, Neum Şehri'nin arkasındaki bölgeden geçen, kapalı bir otobanın yapılmasıdır. Otoban sadece Hırvatistan içindeki ulaşıma açık olacak ve sınır kontrolü ancak yolun bağlantılarının Bosna Hersek topraklarında bulunması durumunda yapılacaktı. Bu önerge Hırvatistan tarafından reddedilmiştir.

Hırvatistan 2013 yılında Avrupa Birliği'ne katıldıktan sonra, örgütün üyesi olarak, Avrupa Komisyonu'nda, köprünün yapılması konusunda kendisiyle Avrupa Birliği arasında ortak finansman planları sundu. Hırvatistan, 2013 yılında Avrupa Komisyonu'nun isteği ve 200.000 Euro'luk finans desteği ile Fransa'daki Safege Consulting Engineers (SAFEGE)

[38] Nikola Jeliç Bakanı: "Gradit cemo Peljeski Most" (Pelyeşets Köprüsünü inşaa edeceğiz) Globus Gazetesi, 18 Haziran 2012

[39] İbid.

şirketine, Dubrovnik bölgesinin ana karayla bağlanması konusunda fizibilite çalışması yaptırtmıştır.[40]

Hırvatistan medyası ve bazı Hırvatistan temsilcilerinin konuşmalarında, SAFEGE şirketinin yaptığı fizibilite çalışmasının Avrupa Komisyonu'nca sipariş edildiğinden bahsedilmiştir.[41] Söz konusu fizibilite çalışmasının böyle nitelendirilmesi yanlıştır. Gerçekte, bu çalışma Avrupa Komisyonu tarafından sadece finanse edilmiştir, çalışmanın kendisi ise Hırvatistan Ulaştırma Bakanlığı tarafından sipariş edilmiştir.[42] Avrupa Birliği'nin yayılma politikası bağlamında, çeşitli siyasi sebeplerden dolayı böyle bir durum öneme sahiptir. Yani, Avrupa Birliği'ne katılması planlanan ülkeler arasında Bosna Hersek de yer almaktadır.

---

[40] Safege şirketi, eski Yugoslavya bölgesindeki ülkelerde savaştan sonra etkin bir şekilde çalışmaktadır. En büyük çalışmaları Hırvatistan'da sürdürmektedir. Bkz. http://www.safege.com/en/, 4/29/2016

[41] Örneğin '*...bu toplantıda, Avrupa Komisyonu tarafından tutulan SAFEGE şirketinin mensupları..*' . "Zeleno Svjetlo za Peljeski Most" (Pelyeşets Kçprüsü için yeşil ışık yandı) *Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı*. EU-projekti.info, 10.12.2013, http://www.eu-projekti.info/zeleno-svjetlo-za-peljeski-most, 5/12/2015

[42] Zabec, Kresimir. "Najizgledniji Pelješki most ili cestovni koridor iznad Neuma" (*Hırvatistan'ın birleştirilmesinin sekiz seçeneği). Jutarnji List. 16.08.2013,* http://www.jutarnji.hr/template/article/article-print.jsp?id=1120277 05/11/2015

Söz konusu araştırmada yer alan en önemli fizibilite çalışmalarından ikisi, Pelyeşets Köprüsü ve Neum arkasındaki bölgede yer alan kapalı otoyol ile ilgili araştırmalardır. Araştırmanın amacı ise, Hırvatistan'daki Dubrovnik bölgesinin ana karaya bağlanması konusunda 8 farklı seçenek arasından en uygun olanının seçilmesidir.[43]

Araştırma 2013 yılının sonunda tamamlanmıştır. 2014 yılının başlangıcında Avrupa Komisyonu'na sunulmuştur. Araştırmanın sonucuna göre, Dubrovnik bölgesinin ana karaya bağlanmasının en uygun yolu, Pelyeşets Köprüsü olarak nitelendirilmiştir.[44] Araştırmaya göre Pelyeşets Köprüsü seçeneği 14 puanla, Bosna Hersek'ten geçen koridor ise eksi 19 puanla değerlendirilmiştir.[45]

---

[43] "Pre-feasibility Study for the Possible Transport Connection of Croatian Territory." A*B yayınları*. Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Ocak 2014. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/PFS%20-%20Possible%20Transport%20Connection%20of%20Croatian%20Territory%20-%20FIN%203-2_14.pdf, 05/11/2015

[44] İbid.

[45] "Šok u BiH: Neum je pretrusan za Pelješki most!" (Neum şehri, Pelyeşets Köprüsü için uygun bir zemin değil). *Anadolu Ajansı.* T-portal Hr. 02.05.2013, http://www.tportal.hr/vijesti/svijet/259100/Sok-u-BiH-Neum-je-pretrusan-za-Peljeski-most.html, 17/11/2015

Bundan sonra, Hırvatistan Pelyeşets Köprüsü projesini tekrardan etkinleştirmiştir. Avrupa Komisyonu'yla çeşitli konuşmalar yapılmakta ve Hırvatistan köprü inşaatının 2015 yılının başlangıcında başlayacağını söylemiştir. [46] Ancak, köprünün yapılmasının tamamen Avrupa Komisyonu'nun finanse etmesine bağlı olduğu belirtilmektedir. Hırvatistan da 2014 yılında, araştırma yapıldıktan sonra, Avrupa Komisyonu'na, 'Dubrovnik bölgesinin yol ile bağlanması' başlığını içeren operatif programı sunmuştur. [47] Bu operatif programda 'Pelyeşets Köprüsü' terimi hiç kullanılmamaktadır. Lakin, Hırvatistan yetklileri medyada, 'Dubrovnik bölgesinin yol ile bağlanması' başlığının öngördüğü 200 milyon euro finansmanının tamamının Pelyeşets Köprüsü'ne harcanacağını

[46] "Pelješki most mogao bi se početi graditi početkom 2015." iodine (Hırvatistan Ulaştırma Bakanı Hajdaş Donçiç: *köprünün inşaatı 2015 yılının başlangıçta başlayabilir)* Hina. Poslovni Dnevnik. 10.12.2013, http://www.poslovni.hr/hrvatska/peljeski-most-mogao-bi-se-poceti-graditi-pocetkom-2015-godine-258847, 13/1/2015

[47] 'Operatif program' olarak adlandıran belgeler, Avrupa Birliğine üye olan devletlerin, Avrupa Birliği fonlarını neye ve nasıl harcayacaklarını açıklayan bir belgedir. Bu belgelerde, planlanan projelerin finansmanı Avrupa Komisyonu tarafından kabul edilmelidir. Bkz: "Projekt cestovnog povezivanja hrvatskog juga uključuje i izgradnju pelješkog mosta" (Hırvatistan güneyinin yol ile bağlanmasi projesi Pelyeşets Köprüsünü de kapsıyor). Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. 24.07.2014, http://www.mppi.hr/default.aspx?id=15023, 15/10/2015, 21:55

söylemektedir.[48] Avrupa Komisyonu Hırvatistan'ın proje ve operatif programları üzerine hala hiçbir yorum yapmamıştır. Bu olay Hırvatistan medyasında sıkça takip edilmektedir.[49] Bazı yetkililer konuşmalarında, Avrupa Komisyonunun yol bağlantısı için 300 milyon euro vereceğinin kesin olduğunu iddia etmekteydi.[50] Bu gerçeğe uygun değildir. Avrupa Komisyonu'nun Hırvatistan'ın projesini kabulü hala söz konusu değildir.

Köprünün olası maliyetinin on yıl içinde pek çok kez değişmesi söz konusu sürecin belirleyeni olmuştur. Köprü inşaatı bazen 400

[48] Kresenac, Tomislav. "Zaboravili su Pelješki most, ni ne spominje se u zahtjevima za novac iz fondova EU!" (*Avrupa Birliği fon talebimizde Pelyeşets 'Köprüsü'nden bahsedilmiyor". Vecernji List.* vecernji.hr. 19.07.2014. http://www.vecernji.hr/hrvatska/peljeski-se-most-i-ne-spominje-u-zahtjevima-za-novac-iz-fondova-eu-951308 14/12/2015

[49] Europska komisija pristala na financiranje Pelješkog mosta? (Avrupa komisyonu Pelyeşets Köprüsünü inşasını finance etmeyi kabul etti mi?) *Dulist*. dulist.hr. 08.09.2014. http://www.dulist.hr/europska-komisija-pristala-na-financiranje-peljeskog-mosta/194108/, 05/11/2015

[50] Hırvatistan Ulaştırma Bakanı *'... Pelyeşets Köprüsü'nün yapılacağından eminim çünkü bunun için 300 milyon euronun verileceği kesinleşmiştir...*'. "Hrvatska će aplicirati za Pelješki most" (Hrvatistan Pelyeşets Köprüsü'nün yapılması için AB'ye başvuracak). *Al Jazeera Balkans.* Al Jazeera. 11.09.2014. http://balkans.aljazeera.net/vijesti/hrvatska-ce-aplicirati-za-peljeski-most, 15/11/2015

milyon, bazen 200, 220, 300, ya da 330 milyon euroluk proje olarak nitelendirilmiştir.[51]

Hala önemli olan ise, planlanan köprünün boyutlarıdır. Söz ettiğimiz bütün planlar, 55 metre yüksekliğe sahip olan bir köprünün yapılmasıyla ilgilidir. Bunun sebebi de, SAFEGE şirketinin araştırmasıdır. Araştırma, 55 metre yüksekliğindeki bir köprüden bahsetmektedir. Bununla ilgili sorunlar da ortaya çıkmıştır.

Araştırmamız için öneme sahip ve Bosna Hersek'in görüşüyle ilgili en son gelişme, Bosna Hersek temsilcilerinin söz konusu fizibilite çalışmasına yönelttikleri itirazlardır. 2013 yılında, söz konusu çalışma yapıldığı zaman, Bosna Hersek Ulaştırma ve İletişim Bakanı, Hırvatistan Avupa Birliği'nin

[51] Vistica, Sanja. Hrvatska će do lipnja imati sve dozvole za Pelješki most! (Hırvatistan Temmuz'a kadar Pelyeşets Köprüsünün İnşaatı için gereken tüm ruhsatları alacak!) dnevnik.hr. 30.01.2015. http://dnevnik.hr/vijesti/hrvatska/branko-grcic-hrvatska-ce-do-lipnja-imati-sve-dozvole-za-peljeski-most---370689.html, 17/11/2015, 20:15. ve Zoran Milanoviç (dönemin Hırvatistan Başbakanı): "Peljeski Most uz pomoc fondova iz EU" (AB fonları yardımıyla Pelyeşets Köprüsü). *Al Jazeera*. Al Jazeera. 10.06.2012. http://balkans.aljazeera.net/vijesti/milanovic-peljeski-most-uz-pomoc-fondova-eu, 5/10/2015, ve de Vukovic, Slavica. 'Pelješki most nitko ne može zaustaviti, natječaj će biti raspisan na ljeto!' (Pelyeşets köprüsünün yapımını kimse durduramaz, aık yarışması yazın açılacak!). *Vecernji List.* Vecernji list. 17.04.2015. http://www.vecernji.hr/hrvatska/hajdas-doncic-peljeski-most-nitko-ne-moze-zaustaviti-natjecaj-ce-biti-raspisan-na-ljeto-1000923. 19/12/2015

yardımıyla Pelyeşets Köprüsü'nün yapılmasına karar verdiğinde, Bosna Hersek'in projeyi engellemeyeceğini vurgulamıştır. Bu da, '*söz edilen köprünün, Bosna Hersek'in BMDHS'inden kaynaklanan haklarını ihlal etmediği takdirde geçerli olmaktadır*'. [52] Ayrıca, köprünün yapılması "mantıksız" olarak nitelendirilmiştir.[53]

Fizibilite araştırmanın düzenlendiği zaman, İlgili tarafların söz konusu şirketin araştırmaları konusunda görüşlerinin paylaşılabilmesi için çeşitli toplantılar yapılmıştır. Bosna Hersek ve Avrupa Komisyonu taraflarından bazı eleştiriler getirilmiştir. Bosna Hersek tarafı, şirketin araştırmada pelyeşets köprüsünün seçeneği üzerinde ısrar edilmesini gereksiz olarak nitelendirmiştir. Ayrıca, araştırmada köprünün yüksekliğinden hiç bahsedilmemesi de eleştirilerin söz konusu oldu.

Söylemek gerekiyor ki, araştırmanın tek bir cümlesinde Bosna Hersek'in uzmanlarının 55 metre yüksekliğine sahip olan köprünü kabul

[52] "HADŽIĆ: Nećemo dozvoliti ugrožavanje izlaza BiH na more" (Damir Hadziç Bosna Hersek'in Ulaştırma Bakanı: Bosna Hersek'in açık denize ulaşımını tehlikeye atmayacağız). *SRNA*. ekapija.ba. 19.08.2013. http://www.ibar.ba/damir-hadzic-necemo-dozvoliti-ugrozavanje-izlaza-bih-na-more/ 5/13/2015

[53] İbid.,

etmelerinden bahsedilmektedir. Bu da araştırmanın 55 metrelik köprüsünden bahsedilmesinin tek işaretidir.[54]

Böyle sorunlar, müzakerelerde yer alan Bosna Hersek uzmanları tarafından yorumlanmıştır. Bosna Hersek'in uzmanlarına göre araştırmada geçen, 55 metrelik bir köprünün fiyatının 200 mil euro ile paha biçilmesi gerçekci olmamış ve aslında keyfi olarak ortaya konulmuştur. Yani, Hırvatistan'ın 35 metre yüksek olan köprünün yapılmasını planladığında,, 200 milyon euro fiyatından bahsediyormuştur, yeni planına göre 55 metre yüksek olan köprünün fiyatı ise, tekrardan 200 milyon euro olarak tespit edilmiş. Bosna Hersek uzmanlarına göre, yeni fiyatı en az 300 milyon euro miktarındadır. Bazı azami projeksiyonlar da inşaatın ve köprünün altyapısının fiyatının en az 480 milyon

[54] Kamenica, Edina. "Izet Bajrambašić: Favoriziranje mosta Pelješac je nekorektno i nepotrebno" (Pelyeşets Köprüsü'nün yapımını favourite edilmesş yanlış ve gereksizdir). *Oslobodjenje*. Oslobodjenje gazetesi. 16.12.2013. http://www.oslobodjenje.ba/intervju/izet-bajrambasic-favoriziranje-mosta-peljesac-je-nekorektno-i-nepotrebno, 5/13/2015, 6:56. Ayrıca bkz. Pre-feasibility Study for the Possible Transport Connection of Croatian Territory. A*B yayınları*. Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Ocak 2014. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/PFS%20-%20Possible%20Transport%20Connection%20of%20Croatian%20Territory%20-%20FIN%203-2_14.pdf, 05/11/2015

euroya ulaşacağından bahsetmektedir.[55] Ayrıca, araştırmaya göre, 2.404 metrelik köprünün inşaatı 4-6 yıl , Neum şehrinin arkasından geçen 6 kilometrelik yolun inşaatı 20 yıl sürecektir. Bu da mantıksız olarak nitelendirilmiştir.[56]

Ayrıca Hırvatistan söz konusu köprünün Avrupa Birliği için büyük bir öneme sahip olduğunu dile getirmiştir. Daha daha detaylı olmamız gerekirse, Hırvatistan sadece kendi ülkesinin değil, Avrupa Birliğinin topraklarının da parçalanmış olmasının iddia etmiştir. [57] Bosna Hersek tarafına göre Projeksiyonlar Bosna Hersek devletinin Avrupa Birliğine katılmasının en hızlı olarak gelecek 10 ya da en yavaş olarak 20 senede gerçekleşeceğini göstermektedir. Bununla birlikte, pelyeşets köprüsünün var olmasını sebebi de ortadan kaldırılacaktır. Araştırmanın hesaplaşma süreci 2017 – 2046 yılına kadar uzanmaktadır. Bosna Hersek'in temsilcilere göre hesaplaşma sureci Bosna Hersek'in Avrupa Birliğine katılmasına göre planlanmalıdır. Söz ettiğimiz eleştiriler, fizibilite çalışmasının doğruluğuna yöneliktir.[58]

---

[55]Brailo, Luka. "Dubrovčani do Zagreba koridorom preko Neuma" (Dubrovnikliler, Zagreb'e Neum üzerinden gidecekler). *AJ Balkans.* Al Jazeera Balkans. 02.05.2012. http://balkans.aljazeera.net/vijesti/dubrovcani-do-zagreba-koridorom-preko-neuma. 23/12/2015

[56] İbid.

[57] Shengen zonunun sınırları da Bosna Hersek sınırlarıyla kesilmiştir

[58] Kamenica, Edina. "Izet Bajrambašić: Favoriziranje mosta Pelješac je nekorektno i nepotrebno" (Pelyeşets Köprüsü'nün yapımını favorize edilmesş yanlış ve gereksizdir). *Oslobodjenje*. Oslobodjenje gazetesi. 16.12.2013

Şu anki süreçte, Hırvatistan köprü projesini hala gerçekleştirmeye çalışmaktadır, Bosna Hersek ise, köprünün nasıl yapılması gerektiği konusunda eleştiriler getiriyor. Hırvatistan yetkililerinin en son iddialarına göre, 2015 yılının yazında hükümet Pelyeşets Köprüsü'nün yapılmasına yönelik bir yarışma düzenleyecektir.[59] Bosna Hersek'e göre, bu planlar gerçek duruma uygun değildir ve Hırvatistan iç siyasetinin sonucu olarak ortaya çıkmıştır. [60]

3. Pelyeşets Köprüsü'nün Yapımına İlişkin Tarafların Tezleri

a. Bosna Hersek'in İddiaları

Son ama büyük öneme sahip çekişmeli nokta, Hırvatistan tarafından planlanan Pelyeşets Köprüsü'nün yapımına ilişkindir. Hırvatistan Pelyeşets

[59] "Konkurs za izgradnju Pelješkog mosta sredinom ljeta" (Hırvatistan Ulaştırma Bakanı *'...Pelyeşet Köprüsü yarışması yazın ortasında başlayacak…'*). *FENA. Klix.ba. 21.04.2015.* http://www.klix.ba/vijesti/regija/konkurs-za-izgradnju-peljeskog-mosta-sredinom-ljeta/150421096, 12/12/2015

[60] Kamenica, Edina. "Izet Bajrambašić: Favoriziranje mosta Pelješac je nekorektno i nepotrebno" (Pelyeşets Köprüsü'nün yapımını favorize edilmesi yanlış ve gereksizdir). *Oslobodjenje*. Oslobodjenje gazetesi. 16.12.2013

Köprüsü'nün yapımına ilişkin planları sunduktan sonra, her iki devlet tarafından çeşitli yorumlar yapılmıştır.

İlk önce Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı'nın üyeleri Haris Silajdzic ve Zhelyko Komşiç köprünün yapımına karşı çıkmıştır. Komşiç, 2007 yılında *'Hırvatistan'ın Bosna Hersek kabul etmeden söz konusu köprüyü yapamayacağı'* ifadesinde bulunmuştur.[61] Komşiç ayrıca, '*Hırvatistan'ın köprüyü inşaa etmekte gösterdiği ısrar davaya yol açar, tahkim de söz konusu olabilir*' demiştir.[62]

Dönemin Cumhurbaşkanlığı Başkanı Haris Silaydziç de köprünün yapılmasına karşı çıkmıştır: *'Pelyeşets Köprüsü'nün yapımı konusunda bizim tek görüşümüz: ilk önce deniz alanlarının sınırları belirlensin, ondan sonra köprü inşa edilsin.'*[63]

---

[61] V.S., "Zeljko Komşiç: Bosna ce tuziti Hrvatsku zbog gradnje mosta na Peljescu" (Köprünün yapımı nedeniyle Bosna Hersek Hırvatistan'a dava açacaktır), *Dnevni Avaz*, İndex.hr, 11.11.2007, http://www.index.hr/vijesti/clanak/komsic-bih-ce-tuziti-hrvatsku-zbog-gradnje-mosta-na-peljescu/364576.aspx 5/19/2005

[62] Kliker.info, "Zeljko Komsic: İnzistiranje RH na mostu za Peljesac moglo bi zavrsiti I arbitrazom" (Hırvatistan'ın köprünün yapılmasıyla alakalı ısrarı tahkimle sonuçlanabilir), *Hina*, Kliker.info, 05.4.2007, http://kliker.info/zeljko-komsic-inzistiranje-rh-na-mostu-za-peljesac-moglo-bi-zavrsiti-i-arbitrazom/, 5/19/2015

[63] Bosna Hersek Cümhürbaşkanı Haris Silajdziç: "Most za Peljesac tek nakon utvrdivanja pomorske granice" (*Pelyeşets Köprüsü, devletlerarası sınırın belirtilmesinden sonra), Hina*.

Bosna Hersek'ten gelen itirazlardan belki de en önemlisi, Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı'nın Hırvatistan'a ilettiği diplomatik notadır. Bu notaya göre, Hırvatistan köprüyü inşa edemez. Hırvatistan ile Bosna Hersek arasındaki deniz sınırları hala belirlenmediğinden, bu köprünün Bosna Hersek'in karasularından geçmesi ihtimali fazladır. Bu iddia, Bosna Hersek'in eski Yugoslavya'da kullandığı resmi olmayan idari deniz sınırlarının şekline dayandırılarak kullanılmıştır.[64]

Ayrıca, köprünün Bosna Hersek'in açık denize ulaşımına engel olması ihtimali nedeniyle, köprünün boyutları konusunda da tartışma ortaya çıkmıştır. Cumhurbaşkanı Silaydziç'in başka bir görüşüne göre, *'Bosna Hersek ilk elde köprünün inşaatına karşı değildir. Fakat, bu köprü keskin uluslararası standartlara uygun biçimde yapılmalıdır. Hırvatistan bu konuda tek taraflı eylemlere başvurursa Bosna Hersek kendi haklarını milletlerarası düzeyde savunacaktır.*'[65]19 Eylül 2007 yılında, Bosna Hersek

---

Kliker, http://kliker.info/silajdzic-most-za-peljesac-tek-nakon-utvrdivanja-pomorske-granice, /5/10/2015

[64] Bkz. (4.) numaralı resim

[65] Soldic-Arar Zdravka, "Haris Silajdzic:Nikad Nisam Bio za Unitarnu BiH"(Uniter Bir Bosna Hersek'I hiçbir zaman desetklemiyordum), *Sobodna Dalmacija*, slobodnadalmacija.hr, 08.06.2008, http://www.slobodnadalmacija.hr/BiH/tabid/68/articleType/ArticleView/articleId/10433/Default.aspx, 5/19/2005

Dışişleri Bakanı Cumhurbaşkanlığı'nın görüşlerini, Hırvatistan'ın Bosna Hersek'teki büyükelçisine aktararak *'Hırvatistan'ı tek taraflı işlemlerde bulunmamaya davet etti.'*[66]

Ayrıca, Bosna Hersek akademik çevrelerinde Hırvatistan'ın Pelyeşets Köprüsü ile ilgili eylemleri, Bosna Hersek'in egemenlik haklarına bir tecavüz olarak nitelendirilmiştir. En ağır itirazlar Bosna Hersek Denizcilik Topluluğu tarafından ifade edilmiştir. Bu topluluğun mensupları, Hırvatistan'ın düz esas hatlarını Bosna Hersek'in haklarına hukuki, Pelyeşets Köprüsü'nün ise fiili bir engel olduğunu belirtmişlerdir.[67]

---

[66] Bosnjaci.net, "Danas Hrvatska Pocinje gradnju mosta kopno-Peljesac",(Bugün Hırvatistan Pelyeşets köprüsü'nü inşa etmeye başlıyor), *Bosnjaci.net* Web Magazin, 24.10.2007, http://bosnjaci.net/prilog.php?pid=15097, 5/20/2015

[67] İbrahim Buşatliya, Bosna Hersek Denizcilik Topluluğu Başkanı: ' *Köprü ve Bosna Hersek'in uluslararası sulara geçişi milletlerarası uyuşmazlık yaratacaktır*', Al Jazeera, "Neum protiv koridora, Sarajevo protiv mosta"(Neum Koridora, Sarajbosna köprüye karşıt), Al Jazeera, AJB, 20.06.2012, http://balkans.aljazeera.net/vijesti/neum-protiv-koridora-sarajevo-protiv-mosta, 5/20/2015

Jurilj Zdenko, "Strucnjaci Iz BiH, Peljeski Most je agresija Hrvatske na BiH", (Bosna Hersek'li Uzmanlar: Pelyeşets Köprüsü Hırvatistan'ın Bosna Hersek'e saldırganlığıdır), *Vecernji List*, vecernji.hr, 18.09.2012, http://www.vecernji.hr/hrvatska/strucnjaci-iz-bih-peljeski-je-most-agresija-hrvatske-na-bih-454563 , 5/20/2015

Bosna Hersek tarafından, Neum şehrinin arkasından geçen otoyol şeklinde bir çözüm önerilmiştir. Bu seçenek Bosna Hersek temsilcileri tarafından desteklenmektedir.[68] Ayrıca Hırvatistan'ın köprüyü inşaat etme hakkı tanımlanmıştır: inşaat öyle bir şekilde olsun ki *'Bosna Hersek'in açık denize geçişini engellemesin.'*[69]

b. Hırvatistan'ın Bosna Hersek'in İddialarına Cevapları ve İlgili İddiaları

Hırvatistan tarafı köprünün inşa edilmesinin tartışmasız olduğunu iddia etmiştir. Hırvatistan'a göre ilk önce planlanan köprünün boyutları değiştirildiği için, Hırvatistan Bosna Hersek'in açık denize ulaşım hakkını ihlal etmemiştir.

[68] Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı'nın Başkanı Bakir İzetbegoviç: *'Geçici çözüm bu koridor olabilir, Bosna Hersek zaten Avrupa Birliği'ne üye olacaktır. Sonrasında her sınır silinecek, Hırvatistan'ın parçaları da bağlanmış olacaktır.',* Bakir İzetbegovic(Dönemin Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığının Başkanı), "Peljeski Most? Pricekajmo da BiH udje u EU" (Pelyeşats Köprüsü mü? Bosna Hersek'in Avrupa Birliğine katılmasını bekleyelim), 11.09.2013, http://www.bakirizetbegovic.ba/novost/3915/peljeski-most-pricekajmo-da-bih-ude-u-eu , 5/20/2015

[69] İbid.

Bosna Hersek tarafından öne sürülen, köprünün Bosna Hersek'in karasularından geçme ihtimali ile alakalı tezler de reddedilmiştir. Hırvatistan bu konuda, sınırların muhtemel görünümü konusunda Aliya İzetbegoviç ile Franyo Tudjman arasında imzalanan sözleşmeyi hatırlatmıştır.[70] Bu teze uyarınca iki devlet arasında orta hat yöntemiyle çekilen sınırlara göre, tartışmalı köprünün Hırvatistan'ın sularında yapılmış olacağı açıktır.[71]

Hırvatistan'ın Başbakanı Sanader'in ifadesine göre, Hırvatistan ve Bosna Hersek uzmanları arasında yapılan anlaşmada köprünün boyutları konusunda bir uzlaşma söz konusudur ve dolayısıyla Hırvatistan, Bosna Hersek'in açık denize geçişini engellememektedir. Yine başbakan *'Hırvatistan bütün itirazlara karşın bu köprüyü yapacaktır'* ifadesini kullanmıştır. [72]

---

[70] Hrstic İvan, "KARTA DOKAZUJE: Peljeski Most Moze se graditi, bez obzira na dogovor Tudjman İzetbegovic"(Harita kanıtlıyor: Peljeşets Köprüsü Tudjman İzetbegoviç Sözleşmesine göre yapılabilir), *PolitikaPlus*, politikaplus.hr, 30.07.2012, http://www.politikaplus.com/novost/61356/karta-dokazuje-peljeski-most-moze-se-graditi-bez-obzira-na-dogovor-tudman-izetbegovic, 6/20/2015

[71] Bkz. 5 ve 7 numaralı resimler.

[72] Lukunic Zeljko, Hırvatistan Başbakanı İvo Sanader: "Graditi cemo most bez obzira na sve prepreke" (*Bütün engellere ve itirazlara karşın, köprüyü yapacağız)*, *24 Sata*, 24sata.hr, 10.11.2007, http://www.24sata.hr/news/sanader-gradit-cemo-most-bez-obzira-na-sve-prepreke-36499#, 5/20/2015

B. İzetbegoviç Tudjman Sözleşmesinin Onaylanmaması, Klek Yarımadası Ucu ve Büyük ve Küçük Şkoly Adacıkları Sorunu

İncelediğimiz uyuşmazlık, önceki bölümde söz ettiğimiz 1999 tarihli 'Bosna Hersek ve Hırvatistan Devlet Sınırları Sözleşmesi' ile birlikte ortaya çıkmıştır. Bu sözleşme, iki devlet arasındaki toprak ve deniz sınırlarını düzenlemektedir. Denizdeki sınırlamanın yöntemi ise, eşit uzaklık çizgisidir.[73]

Sözleşme, Bosna Hersek ve Hırvatistan parlamentolarında çeşitli siyasi sebeplerden dolayı onaylanmamıştır ve hala yürürlüğe girmemiştir. Geçici olarak, başka bir çözüm bulunamadığı takdirde, imzalandığı andan itibaren uygulanmaktadır.[74]

Sözleşmenin Bosna Hersek parlamentosunda onaylanmamasının sebepleri Bosna Hersek'in karmaşık iç yapısından kaynaklanmaktadır. Sözleşme, Sırp temsilciler tarafından imzalanmamıştır. Buna rağmen, Bosna Hersek temsilcileri denizdekisınırlandırmayla ilgili sözleşmenin kısımlarını onaylanmasını desteklemektedir.

[73] Sözleşme'nin 4.maddesi 3. Fıkrası; Bu sınırlamada uygulanan yöntemin, iki devlet arasındaki sınırlara yansıtması 5 numaralı resimde görebiliriz.

[74] İbid. Madde (23)

Hırvatistan parlamentosunda ise durum çok farklıdır. Hırvatistan parlamenterlerinin büyük bir kısmı, sözleşmenin Hırvatistan devletinin zararına olduğundan bahsetmektedir. [75] Bu iddialara göre, sözleşmede belirlenen sınırlar, Hırvatistana ait olan Büyük Skoly, Küçük Skoly adaları[76] ve Klek yarımadasının ucunu Bosna Hersek'e vermektedir.[77]

1. Adacıklar Sorununa İlişkin Hırvatistan'ın İddiaları

Hırvatistan resmi olarak, adaların ve Klek yarımadasının ucunun kendisine ait olduğu konusunda herhangi bir iddiada bulunmamıştır. En iddiali resmi eylem dönemin Hırvatistan başbakanının hükümet toplantısında

[75]Davorin Rudolf: "Ugovor Tudjman İzetbegovic sklopljen je na stetu Hrvatske" (*Tudjman - İzetbegovic Sözleşmesi, Hırvatistan'a zararlıdır*), *Hina*, RTL, 16.09.2012, http://www.vijesti.rtl.hr/novosti/496305/ugovor-tudjman-izetbegovic-sklopljen-je-na-stetu-hrvatske/ 5/15/2015

[76] Kelimesi kelimesine 'Büyük' ve 'Küçük' adacık, adacıklar çok küçük olmasına rağmen, BMDHS'nin 121. maddesine göre, deniz en yüksek noktasına ulaştığında adacıklar deniz üstünde kaldıkları için ada olarak nitelendirilir.

[77] S.M. "Vrh Kleka I otocice u Malostonskom Zaljevu Prepustamo BiH" (Klek'in ucunu ve Maloston Körfezi'ndeki adacıkları Bosna Hersek'e veriyoruz), *Hina*, Vijesti.hr, 30.07.2012, http://www.vijesti.rtl.hr/novosti/444900/vrh-kleka-i-otocice-u-malostonskom-zaljevu-prepustamo-bih/, 04/02/2015

yaptığı konuşmada yer alan, "*Bosna Hersek ile Hırvatistan Devlet Sınırı Komisyonu'na, sözleşmenin, bütün belge ve fiili durumun yeniden gözden geçirilmesini öneriyorum'* cümlesidir.[78]

Belirtmemiz gerekir ki, söz konusu alanlarla ilgili uyuşmazlık konusunda, Hırvatistan'ın hiçbir resmi iddiası ya da talebi yoktur. Bu olay daha çok bilimsel alanda ve medya çerçevesinde yürüyen bir tartışma olarak nitelendirilebilir. Yine de, çalışmamızın akademik amaçlarını dikkate alırsak, bu tartışmayı genel uyuşmazlığın bir parçası olarak incelememiz doğru görünmektedir.

Söz konusu adaların kapladıkları alan büyük değildir. İki adacığın kapladıkları alanlardan biri 7,624 diğeri ise 820 metrekaredir. Klek yarımadasındaki alan ise, 40,220 m2 büyüklüğe sahiptir.[79]

Hırvatistan'ın temel tezi, bu alanların Osmanlılar ile Avusturyalılar arasında imzalanan Pasarofça ve Karlofça sözleşmelerine dayanmaktadır.[80]

---

[78]"Na Pomolu Novu medjudrzavni spor" (Yeni Bir milletlerarası uyuşmazlık yaklaşıyor), *Radio Free Europe*, slobodnaevropa.org, 29.11.2005 http://www.slobodnaevropa.org/archive/news/20051129/500/500.html?id=864930, 05/11/2015

[79] Office of the High Representative (Yüksek Temsilci Ofisi), **State Property İnventory**, http://www.ohr.int/stateproperty/DOCS/NEUM/INDEX.htm, 4/29/2016, Söz konusu alanlar 8 numaralı resimde görüntülenmektedir

Hırvatistan'a göre, bu sözleşmeler uyarınca, söz konusu alanlar Osmanlı Devleti'ne hiç verilmemiştir. Ayrıca alanların dahilindeki denizlerde Osmanlıların seyrüsefer hakkı yoktur.[81] Ayrıca Osmanlı Devleti'ne verilen bu denizin '*mare clasum*' olduğu iddia edilmektedir. [82] Argümanın devamında, çeşitli siyasi sebeplerden dolayı, 666 yıl boyunca bu alanda egemenliğe sahip olan devletlerin halef devleti Hırvatistandır ve bu nedenle bu alanlar Hırvatistan'a aittir.[83] İlerleyen dönemlerde bu alanların Bosna Hersek'e katılması, 1974 yılında Yugoslavya'da yapılan 'Neum Belediyesi'nin Sınırlandırma Kaydı' ile ortaya çıkmıştır. Bu belge ise, sahte

---

[80] Karlofça Sözleşmesi ve Pasarofça Sözleşmesi için Bkz. http://www.archive.org/stream/generalcollectio00lond#page/400/mode/2up, 4/29/2016

[81] B. Vukas, 2006, "Maritime Delimitation in a Semi-Enclosed Sea: The case of The Adriatic Sea", R. Lagoni, D. Vigens (ed) içinde , s.215

[82] B. Gerald, D. Topaloviç, C. Schofield, "The Maritime Boundaries of the Adriatic sea" **Maritime Briefing**, Vol. 8,(1996), s. 40; Söz konusu sınırların görünümü için Bkz. (4.) numaralı resim

[83] S.Çosiç, N.Kapetaniç, N.Vekariç, **Prijevara ili Zabluda: Problem granice na podrucju poluotoka Kleka (Dolandırıcılık veya Yanılgı: Klek yarımadasının alanındaki sınır sorunu)**, Dubrovnik, 2012, Kendi ucretleriyle Nenad Vekariç, s. 146.

Söz konusu tarihi gelişmeler, araştırmamızın amaçlarıyla ve tezimizle uyumlu olmadığı için incelenmeyecektir.

bir belge olarak nitelendiriliyor.[84] Bu teze göre, 1974'te imzalan belge dolandırıcılık, 1999 imzalanan sözleşme ise yanılgıdır.[85]

Söz konusu tezlere göre 1999'da imzalanan sözleşmedeki sınırlandırmanın yanlışlıklarla dolu ve Hırvatistan'ın zararına olduğu iddia edilmektedir.[86]

Hırvatistan tarafına göre, söz konusu alanlar Hırvatistan'ın bir parçası olduğu için, İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi'nde belirtilen deniz sınırları tamamen reddedilmelidir. Çünkü 1999 Sözleşmesi uyarınca Hırvatistan haksız bir biçimde 10 kilometrekare deniz alanını kaybetmektedir.[87] Hırvatistan tarafının iddia ettiği sınırların görünümü için 10 numaralı resme bakınız.

2. Bosna Hersek'in İddialara Cevapları

Önceki bölümde bahsettiğimiz, Hırvatistan devletinin 2005 yılında önerdiği sözleşmenin tekrardan gözden geçirme teklifin reddedilmesi, Bosna Hersek'in resmi eylemlerinin bütününü oluşturmaktadır. Hatırlatmamız

[84] İbid.

[85] Söz Konusu Osmanlı Devleti İle Avusturya Devleti arasındaki sınırlar için Bkz. 9 numaralı resim

[86] İbid., sayfa 145.

[87] İbid.

gerekir ki, söz konusu tartışma daha çok akademik çevrelerde ve medyadaki polemiklerde yer almaktadır. Bunu kabul ederek daha geniş kapsamlı bir inceleme yapacak olursak, genel olarak Bosna Hersek'ten gelen karşı argümanların sayısı çok daha fazladır.

İlk önce, Hırvatistan'ın tarihsel tezleri eleştirilmektedir. Bosna Hersek'in tezlerine göre, Osmanlıların, Avusturyalıların vs. egemenliklerinin, söz konusu alanlarda yaptıkları sözleşmelerin, günümüzde hiç bir anlamda önemi kalmamıştır. Bosna Hersek'e göre önemli olan, Sosyalist Federal Yugoslavya Cumhuriyeti'nin parçalanmasından kaynaklanan iki devletin bağımsızlıklarını kazandıkları anda mevcut olan hukuki durumdur. Bu bağlamda Badinter Komisyonu'nun '*Uti Possidetis*' ilkesiyle alakalı 3 görüşünün her sınırlandırmanın temeli olması gerektiği tezi savunulmuştur. Söz konusu devletlerin milletlerarası toplulukta tanınmasının temel şartı, Badinter Komisyonu'nun görüşlerini kabul etmek ve Yugoslavya'dan ayrılmayı bu görüşler uyarınca yapmaktır. Ayrıca, Hırvatistan'ın 500-600 yıllık tarihe dönmesi mantıksız ve günümüzdeki sorunlarla alakasız olarak nitelendirilmiştir.[88] Bosna Hersek'e göre gerçek

[88] Bosna Hersek İletişim ve Ulaştırma Bakanı Damir Hadziç: *' Hırvatistan'ın 500 ya da 600 yıl kadar eski tarihe bakması, Hırvatistan'ın sorunudur, Bosna Hersek'in değildir.*', "Hadzic: Vrh Kleka je nesporno nas teritorij, BiH je pomorska zemlja kao I Hrvatska" (Klek'in Ucu kesinlikle bizim ülkemize aittir, Bosna Hersek Hırvatistan gibi bir deniz ülkesidir), *DnevniAvaz*,

öneme sahip olan *' milletlerarası hukuk tarafından savunulan'*[89] sınırların oluşturulduğu andır.

Ayrıca, söz konusu alanlar hem Yugoslavya hem de savaştan sonraki dönemde sürekli Bosna Hersek'in fiili kontrolünün altında kalmıştır.[90] Yine, Hırvatistan'ın bu alanların statüsüyle ilgili hiç bir resmi iddiası mevcut değildir ve Hırvatistan hiçbir zaman bu alanlarda yetki kullanmaya kalkmamıştır. Fakat böyle iddialar ortaya çıktığı zaman, bu alanlar (Klek yarımadasının ucu, ve Büyük Adacık), 2009 dönemdeki Bosna Hersek Cumhurbaşkanı, Sınır polisi ve Neum polisi tarafından ziyaret edilmiştir.

1999 yılında imzalanan sözleşme ile alakalı tezler, Badinter Komisyonu'nun görüşü ile bağlantılıdır. Bosna Hersek'e göre, bu sözleşme yeni bir sınırlandırma yapmamıştır. Sözleşme, deniz sınırları hariç, sadece eski idari sınırların milletlerarası sınırlara dönüşmesini doğrulayan bir sözleşmedir. Sözleşmenin 2. maddesi bu iddiayı doğrulamaktadır:

---

hrvatska-rijec.com, http://www.hrvatska-rijec.com/hadzic-vrh-kleka-je-neosporno-nas-teritorij-bih-je-pomorska-zemlja-kao-i-hrvatska/, 5/17/2015

[89] Badinter Komisyonu'nun 3. görüşü

[90] Yasal ve İdari kontrole dair, Bkz. Bosna Hersek Federasyonu Parlamentosu'nun, Bosna Hersek'in karasularından geçen gemilerin pasosu ve yargılama yetkisinin kullanılması ve yabancı gemilerin karasularından geçişiyle ilgili, "Bosna Hersek Federasyon Hükümeti'nin 10. Oturumu", 23.05.2007, 5. Nokta.
http://www.fbihvlada.gov.ba/bosanski/sjednica.php?sjed_id=29, 05/11/2015

"İş bu sözleşme uyarınca . . . Hırvatistan ile Bosna Hersek arasındaki sınır, 1991 yılında Yugoslavya devletinin dağılması sırasındaki sınırların durumuna göre belirlenmektedir . . . ve Hırvatistan Sosyalist Cumhuriyeti'nin ve Bosna Hersek Sosyalist Cumhuriyeti'nin yetkileri ayrılan sınırlara göre belirlenmektedir.[91]

Asıl sınırlandırma Yugoslavya'daki idari sınırların çizilmesiyle yapılmıştır. Bu iddia Badinter Komisyonu'nun 3'üncü görüşünde temellenmektedir. Ayrıca, 1999 Sözleşmesinde denizin sınırlandırılmasında kullanılan orta hat yöntemi de böyle bir durumun göstergesi olarak nitelendirilmektedir.

Bu durumu teyit eden çok önemli faktör, söz konusu alanların, Bosna Hersek Yüksek Temsilcilik Ofisi [92] tarafından yapılan Kamu Malı Envanteri'nde bulunmasıdır.[93] Söz konusu envanterin yapılmasında, Bosna

[91] İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi, 1999, madde 2(1)

[92] Bkz. "Bosna Hesek'in Siyasi Görünümü", Türkiye Dışişleri Bakanlığı, http://www.mfa.gov.tr/bosna-hersek-siyasi-gorunumu.tr.mfa, 05/11/2015

[93] Bu Enventuar, savaştan sonraki dönemde, Bosna Hersek devletine ait olan Kamu Malların kayıtlanması için yapılmıştır, Enventuar için Bkz. http://www.ohr.int/stateproperty/DOCS/NEUM/INDEX.htm, 4/29/2016

Hersek ve eski Yugoslavya'nın federe devletlerine ait olan kadastro haritaları ve tapu sicilleri kullanılmıştır.

C. Hırvatistan'ın İçsuları ve Bosna Hersek'in Açık Denize Ulaşımı sorunu

Hırvatistan'ın, daha önce Yugoslavya'ya ait olan düz esas hatları benimsemesi ile alakalı uyuşmazlık, Klek yarımadası ve adacıklar konusundaki sorunda olduğundan çok daha fazla sayıdaki resmi devlet eylemleriyle takip edilmiştir.[94] Hırvatistan 'Hırvatistan Deniz Kanunu'nda' Yugoslavya devletinin sahip olduğu düz esas hat yöntemiyle çekilen sınırları ilan etmiştir. Buradaki sorun, bu hatların, yani Hırvatistan'ın içsularının, Bosna Hersek'in deniz alanlarını çevrelemesidir. Tartışmalı sınır Vodnyak adasından Proizd adasına kadar uzanan sınırdır.[95]

1. Bosna Hersek'in Eylem ve İddiaları

[94] Söz konusu alanların ve Hırvatistan devletinin sınırlarının tarihçesi önceki bölümlerde açıklandığı için, burada sadece uyuşmazlıkla alakalı yönler açıklanmaya çalışılacaktır

[95]Bkz. 11 numaralı resim

2007 yılının Mart ayında, Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı ile Hırvatistan Başbakanı arasında düzenlenen bir toplantıda, Bosna Hersek Cumhurbaşkanı Hırvatistan'ın düz esas hatlarının BMDHS'ine aykırı olduğu iddiasında bulunmuştur. Bu görüş, Bosna Hersek'in resmi görüşü olarak Hırvatistan Başabakanına aktarılmıştır.[96]

2007 yılının Ekim ayında, Bosna Hersek Dışişleri Bakanı, Bosna Hersek'in bu konudaki itirazlarını Hırvatistan'ın Saraybosna'daki büyükelçisine aktarmıştır.[97] Bir ay sonra, Bosna Hersek Meclisi'nde bu konuda çeşitli tartışmalar başlatılmıştır.[98] Tartışmaların birinde Boşnak temsilcilerinden biri:

---

[96] D. Arnaut (Dönemin Bosna Hersek Cumhurbaşkanının hukuk bürösünün danışmanı) "Adriatic Blues: Delimiting the Former Yugoslavias Final Frontier", 2014, C. Schofield, S. Lee, Moon-Sang Kwon,(ed) içinde, s. 145-173; Bkz. "BiH zatrazila od Hrvatske da ne poduzima jednostrane radnje,"*(Bosna Hersek Hırvatistan'dan tek taraflı işlemlerde bulunmamasını istemiştir), Hina*, Jutarnji List, 19.10.2007, http://www.jutarnji.hr/peljeski-most--bih-zatrazila-od-hrvatske-da-ne-poduzima-jednostrane-radnje/273027/, 5/21/2015

[97] http://www.klix.ba/vijesti/bih/ministar-alkalaj-hrvatskom-ambasadoru-vrbosicu-prenio-bh-stav-o-izgradnji-mosta-komarna-peljesac/071019130, 5/15/2016

[98] Bkz. 'Bosna Hersek Meclisi'nin iki dairesi arasındaki ilk özel toplantının kaydı,', 13.11.2007 'Bejazit Jaşareviç Sorusu', https://www.parlament.ba/sadrzaj/plenarne_sjednice/Default.aspx?id=1140&langTag=bs-BA&pril=b, 4/29/2016

'Hırvatistan devleti, Yugoslavyanın parçalanması sonrasında, haksız bir biçimde Yugoslavya'nın uyguladığı düz esas hatları benimsemişti . . . Deniz Hukuku Sözleşmesi de, devletlerin başka bir devletin açık denize ulaşımını kapatan düz esas hatları ilan etmesini yasaklar. Hırvatistan devleti Bosna Hersek'in denizdeki egemenlik haklarını çiğneyemez . . . '[99]

Dahası, Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı, 2009 yılında, Hırvatistan Cumhurbaşkanı ve Başbakanına nota yollamıştır. Bu notanın içeriğinde, Bosna Hersek'in Hırvatistan tarafından uygulanan düz esas hatlarla alakalı, resmi görüşü bulunmaktadır.

Notaya göre:

'Hırvatistan'ın şu anda , Vodnyak Adası ile Proizd arasında[100] *uyguladığı düz esas hatlar, BMDHS'ine aykırıdır . . . Bu düz esas hatlar Sözleşme'nin 7. maddesinin 6. paragrafı uyarınca, Bosna Hersek'in karasularını açık denizden ya da münhasir ekonomik bölgesinden ayırdığı için geçersizdir. Bu sorunları çözmemiz için Hırvatistan Devletini, Sözleşme'nin 280. maddesine uymaya davet ediyoruz . . . aksi takdirde*

[99] İbid. Sayfa 3.

[100] Bkz. 11 numaralı resim

Bosna Hersek kendi haklarını Sözleşme'nin 2. bölümünün XV. kısmı uyarınca savunacaktır.'[101]

Bu çalışmada söz konusu itirazlar ve şikayetler geniş ölçüde açıklanmamıştır. Bosna Hersek'teki siyasetçilerin ve devlet temsilcilerinin bu konuda çok sayıda itirazları ve yapılan konuşmaları vardır.[102] Ancak, uyuşmazlıkla ilgili itirazlarının çoğu medyada bulunduğu için, hepsini sıralamamız mümkün değildir.[103]

---

[101] Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı, "Cumhurbaşkanlığı 56'ıncı Genel Kurulu", 23.4.2009, http://www.predsjednistvobih.ba/zaklj/sjed/default.aspx?id=34839&langTag=bs-BA, Not:(italik yazılanlar), 5/19/2015

[102] Bu itirazlar iki devlet arasındaki toplantılarda belirlenmediği için resmi olmayan itirazlardır. Ama yine de Bosna Hersek'in görüşünü belirleyen öğelerdir. Ancak sayısı fazla olduğu için hepsini çalışmamızda açıklayamamaktayız. Araştırmadaki analiz belirlenen resmi itiraz ve açıklamalara dayandırılmaktadır.

[103] Bkz. Remikovic Drazen, "Jedni za gradnju mosta na peljescu drugi za obustavu" (Birileri köprünün yapımını ister, diğerleri istemez), *DNN*,Dnevne Nezavisne Novine, 08.7.2009, http://www.nezavisne.com/novosti/bih/Jedni-za-gradnju-mosta-na-Peljescu-drugi-za-obustavu-43412.html, 5/11/2015, Jelin-Dizdar Tina, "BiH ce ustrajati u svojim zahtjevima"(Bosna Hersek Görüşlerini devam ettirecek)(Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı Üyesi Zhelyko Komşiç'in, Hırvatistan'ın Bosna Hersek'ten gelen itirazlara hiçbir cevap vermemesine yönelik şikayetleri ve Bosna Hersek Ulaştırma Bakanı'nın yardımcısı İzet Bayrambaşiç'in Hırvatistan'ın düz esas hatlarıyla alakalı itirazları.), *Radio Free Europe,* Slobodnaevropa.org,

2. Hırvatistan'ın Bosna Hersek'in İtirazlarına Cevapları

Hırvatistan'ın bu konuda resmi açıklamaları ve Bosna Hersek'ten gelen itirazlara cevabı yoktur. Ancak bazı temsilcilerin medyadaki açıklamalarına göre, Bosna Hersek'in açık denize ulaşımda Hırvatistan karasularI ve içsularından zararsız geçiş hakkı vardır ve Hırvatistan böylece bütün milletlerarası sorumluluklarını yerine getirmektedir.[104] Üstelik önceki bölümde bahsettiğimiz gibi, Pelyeşets Köprüsü'nün yüksekliği, Bosna Hersek'in zararsız geçiş hakkının gerçekleştirilmesi için 55 metreye çıkarılmıştır. Bu hareket Hırvatistan devletinin Bosna Hersek'in zararsız geçiş hakkına saygı duymasının göstergesi olarak nitelendirilmiştir.

21.01.2014, http://www.slobodnaevropa.org/content/most-na-peljescu-bih-ce-ustrajati-na-svojim-interesima/25237289.html, 5/11/2015

[104] Veljkovic Sandra, "Nova vlast spremna ratificirati sporazum Tudjmana I izetbegovica" (Yeni Hükümet İzetbegovic Tudjman sözleşmesinin onaylanması için hazırdır), Vecernji.hr, http://www.vecernji.hr/hrvatska/nova-vlast-spremna-ratificirati-sporazum-tudjmana-i-izetbegovica-435195 9/11/2015, 16.33; DW, "Jos Jedan Pogranicni spor izmedju Hrvatske I BiH" (Hırvatistan ile Bosna Hersek arasında bir uyuşmazlık daha), *Deutche Welle*, Nezavisne Novine, http://www.nezavisne.com/novosti/drustvo/Jos-jedan-pogranicni-spor-izmedju-Hrvatske-i-BiH-218643.html, 5/19/2015

Son olarak, Bosna Hersek'ten gelen bazı görüşlere göre, Bosna Hersek'in hakları, sadece söz konusu deniz alanlarının milletlerarası sulara dönüşmesiyle gerçekleştirilebilir. Bunun pratiğe geçmesi için, söz konusu alanlarda milletlerarası ulaşım için kullanılan bir deniz mili genişliğe sahip bir koridor kurulmalıdır.[105] Bu koridor ne Hırvatistan'ın ne de Bosna Hersek'in egemenliğine bağlı olacaktır.[106]

III. DEĞERLENDİRME

Oldukça geniş olan bu giriş bölümü sonucunda uyuşmazlığın temel nitelikleriyle tanıştık. Bunun yanı sıra, uyuşmazlığa taraf olan devletlerin tutumları ve uyuşmazlığa ilişkin argümanları sunulmuştur.

Çalışmanın girişinde sunduğumuz detaylı açıklamaları tekrarlamadan şunları diyebiliriz. Uyuşmazlığın toplamda birbirinden farklı üç temel kısmı vardır: 1. Bosna Hersek ve Hırvatistan'ın kıyılarının bulunduğu körfezdeki

[105] Söz konusu koridorun görsel olarak açıklanması için Bkz. 12 numaralı resim

[106] H. Hadzoviç, "Zamagljivanje problema" (Sorunun sisleşmesi), **Most Casopis za obrazovanje nauku I kulturu**, Sayı 207, 2007; Bkz. http://www.most.ba/118/010.aspx, 4/29/2016

sınırlandırmaya ilişkin adacıklar sorunu; 2. İçsular ve düz esas hat sorunu; 3: Pelyeşets Köprüsü'nün inşa edilmesiyle ilgili sorun.

Hırvatistan ile Bosna Hersek arasındaki uyuşmazlığın bütününü oluşturan bu farklı farklı sorunların detaylı açıklamasını sunduğumuz birinci bölümden sonra, uyuşmazlığın hukuki boyutlarını ve "gerçekleri" ikinci bölümde sunmaya çalışacağız. Bunu yapmak için, ikinci bölümün başında uyuşmazlıkla doğrudan ilişkili genelde milletlerarası hukuk, özelde ise milletlerarası deniz hukuku kuralları, devletlerin uygulamaları ve bazı örnek davalar, çalışmanın metodolojisine uygun bir şekilde incelenecektir.

Bu bölümden sonra, aldığımız sonuçları ve açıklanan hukuk kurallarını, önceki paragraflarda sıraladığımız sorunlara uygulamaya çalışacağız. Temel amacımız sadece söz konusu uyuşmazlığı hukuka göre çözmek değil, tarafların görüş ve argumanlarını da eleştirmektir. Dolayısıyla ikinci bölümde tarafların eylem ve açıklamalarına yönelik eleştirilere yer verilecektir.

Bütün bunları yapmamızın sebebi ise, söz konusu uyuşmazlığı, hukuki gerçeklere bağlayarak, söz ettiğimiz sorunlar hakkında milletlerarası hukuka uygun objektif bir bakış açısı sunmaktır. Bu yüzden çalışmamızın sonunda, vardıklarımızı sunabileceğimiz iki parçalı bir sonuç verilecektir. Sonucun ilk kısmında uyuşmazlığın çözümü ve taraflar için önerilerimizi sunmaya çalışacağız. Diğer kısmında ise, bulgularımızın milletlerarası deniz hukuku için öneminden bahsedilmeye çalışılacaktır. Fakat bütün bunları yapmamız için,

‘Hukuki Değerlendirme’ olarak adlandırdığımız bölüme geçmemiz gerekmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM: UYUŞMAZLIĞA İLİŞKİN HUKUKİ DEĞERLENDİRMELER VE ÖNERİLER

I. UYUŞMAZLIKLA İLGİLİ ULUSLARARASI HUKUK NORMLARI

Şimdiye kadar açıkladıklarımız ışığında açıktır ki söz konusu olay devletlerarası uyuşmazlık niteliğindedir.[107] Böyle karmaşık bir durumu uyuşmazlık niteliğine getiren faktörler ise, iki devletin milletlerarası hukuku yanlış yorumlaması, yanlış uygulaması ve daha gerçekçi olmamız gerekir ise, açıkça yoksaymasıdır.

Nasıl olursa olsun, bu uyuşmazlığın çözümü, milletlerarası deniz hukukunun kurallarının doğru yorumlanmasında ve uygulanmasında bulunmaktadır. Bu çözümü bulmamız için, milletlerarası hukukun bütünününe bakmamız belki abartılıdır. Gereken, söz konusu uyuşmazlıkla doğrudan ilgili olan milletlerarası hukuk kurallarına bakıp, bu kuralların bu vakada nasıl uygulanması gerektiğini belirtmektir.

[107] Özellikle Bosna Hersek'ın Hırvatistan'a illettiği resmi şikayetler dikkate alındığında…

Tekrarlamamız gerekiyor ki, incelediğimiz bu uyuşmazlık hala çözülmemiştir ve söz konusu soruna ilişkin bilimsel çalışmalar çok az sayıdadır. Dolayısıyla, konuya ilişkin uluslararası hukuk kurallarının belirlenmesi çalışmanın yazarının ihtiyatına ve yeteneklerine bağlıdır. Bu şartlar altında gerçekleştirilen çalışmalarda yetersizliklerin ya da yazar tarafından unutulan öğelerin varlığı gayet doğaldır. Dolayısıyla çalışmanın amaçlarından biri, söz konusu olaya ilişkin tartışmanın yayılmasıdır. Bilimsel sürecin en temel niteliklerinden bazıları; tartışma, uyuşma , yetersizliklerin giderilmesi ve yanlışların doğrulanmasıdır.

Önümüzdeki sayfalarda açıklayacağımız uygulanan milletlerarası hukukun kuralları üç sınıfa ayrılabilir:

1. Sözleşmelerden kaynaklanan spesifik kurallar ki, alıntı şeklinde madde olarak sunulacaktır. (Bu bağlamda temel kaynak olarak BMDHS ve 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS) kullanılacaktır.)

2. Milletlerarası Hukukun genel kuralları ve ilkeleri

3. Benzer ve konuyla ilgili vakalarda uluslararası mahkemelerin içtihatları ve devletlerin uygulamaları.

Hırvatistan'ın içsuları ve düz esas hatlarıyla ilgili soruna ilişkin kurallar olarak:

1. Karasuları ve içsular rejimleri

2. Boğazlar ve körfezler

3. Zararsız geçiş ve geçişin kısaltılması olanağı

3. Transit geçiş

4. Yarı kapalı denizler

5. Düz esas hatlar incelenecektir.

Küçük ve Büyük Şkoly adacıklarıyla ilgili kurallar olarak:

1. Denizde sınırlandırma

2. Sınırlandırmada adaların rolü

3. Ülkesel uyuşmazlıklarda zamanın geçişi ve devlet uygulaması incelenecektir.

Pelyeşets Köprüsü'nün yapılmasıyla ilgili kurallar olarak:

1. Zararsız geçiş hakkı konusunda kıyı devletinin yükümlülükleri

2. Zararsız geçiş hakkına engellerin koyulması olanağı

Genel devlet uygulaması ve benzer vakalar olarak:

1. Great Belt vakası

2. Monako - Fransa örneği

3. Akabe Körfezi uyuşmazlığı

Ayrıca, genel olarak devlet pratiği, *bona fide* ilkesi, deniz üzerinden geçen köprülerin inşaatındaki standartlara vs. bakılacaktır.

A. İçsuları Rejimi

İçsuları BMDHS'inde şöyle tanımlanmıştır:

1- IV. Kısım saklı kalmak şartıyle, karasuları esas hattının berisinde kalan sular, devletin içsularına dahildir.

2- 7. maddede belirlenen yönteme uygun olarak tespit edilen bir düz esas hat, daha önce iç su olarak kabul edilmeyen suları içsulara dahil ettiği taktirde, bu Sözleşmede öngörülen zararsız geçiş hakkı bu sularda da uygulanacaktır.[108]

İçsuları öyle sulardır ki, açık deniz ve karasuları rejimlerinden ayrı olarak, kıyı devletinin toprağına bağlı olan sular olarak nitelendirilmektedir.[109] İster liman, ister nehir, ister göl, nasıl olursa olsun, esas hattının berisinde kalan sular içsular olarak nitelendirilmektedir.[110]

[108] BMDHS, 8. madde

[109] M. N. Shaw**, International Law**, Cambridge, 2003, s. 493

[110] Ibid., Bkz. V.D. Degan, "Internal Waters", **Netherlands Yearbook of International Law** , Vol. 17, 1986, s. 3-44

İçsuların böyle nitelendirilmesi yanlış olabilir; çünkü denizdeki içsular bir anlamda milletlerarası hukuk tarafından kurulmuş bir kavramdır. Diğer taraftan içsuların rejimi ne kadar az olursa olsun milletlerarası hukuk tarafından düzenlenmektedir. Bazı koşullar altında istisnai olarak içsularda da kıyı devletinin yetkisi, uygulanan milletlerarası hukuk tarafından doğrudan doğruya kısıtlanmaktadır.[111] İçsuların var olması da, devletin ihtiyatına bağlanmaktadır. Daha detaylı bir şekilde açıklamamız gerekirse, içsuların varlığı kıyı devletinin düz esas hat yöntemini uygulayıp bu suları ilan etmesine bağlıdır. İçsuların ilan edilmesi de, kıyı devletinin coğrafi durumuyla (sahilin çok girintili çıkıntılı ve körfezlerin var olmasıyla) alakalıdır.[112] Coğrafi özelliklere bağlı olarak kıyı çizgisinin çok değişken olduğu bölgelerde, en düşük su düzeyi sırasındaki noktalara dayanan br düz esas hattın çizilmesi ve berisindeki alanların su ile kaplı olması durumunda bu suların içsular olarak kabul edilmesi olanağı vardır.[113]

Deniz kıyısına bitişik olan bu sular, kıyı devletinin kara ülkesine sıkı sıkıya bağlı olan sulardır. Bu su alanlarına koylar, körfezler, limanlar, kapalı

[111] BMDHS'nin 8. maddesinin 2. fıkrası

[112] B. Vukas, 2007, "Sea Boundary Delimitation and Internal Waters", T. M. Ndiaye, R. Wolfrum, C. Kojima (ed), içinde, ss. 553-565

[113] H. Pazarcı, 2013, s. 269. ve de, BMDHS, madde 7., fıkra 2.

denizler, iç denizler ve ,düz esas hat yönteminin uygulandığı durumlarda, bu hatların berisinde kalan su kesimleri girmektedir.[114]

Esas hat [115] deniz hukukunda devletlerin yetkisine tabi olan deniz alanlarının ölçülmeye başlandığı hattır.[116] Milletlerarası hukuk deniz alanlarını devletlerin egemenliğine tabi olan farklı farklı alanlara ve uluslararası deniz niteliğinde olan kısımlara ayırdığından, bu alanların sınırlandırılmasına ihtyaç duyulmuştur. Esas hatların genel olarak iki farklı şekli vardir: normal esas ve düz esas hat.

Normal esas hat kıyı doğrultusundaki en düşük cezir hattıdır, yani suların en çok çekildiği hattır.[117] Uluslararası Adalet Divanı, 1951 tarihli İngiltere – Norveç Balıkçılık Davası'na (İngiltere-Norveç Davası) ilişkin kararında, bir devletin kıyı çizgisinin suların en alçak olduğu zamana göre belirlenmesinin uygulamada genellikle kabul edilen bir ölçüt olduğunu bildirmektedir.[118]

---

[114] S. Kuran, 2014 , s. 33, Ayrıca Bkz. Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, İstanbul, 1989, s. 109 ve daha detaylı açıklama için, H. Pazarcı, 2013, s. 264-269

[115] Bkz. W. M.Reisman ve G. S. Westerman, **Straight Baselines in International Maritime Boundary Delimitation**, New York, 1992.; Ve L. Sohn, 'Baseline Considerations' in International Maritime Boundaries' , J. İ.Charney, L. M. Alexander (ed), Dordrecht 1993

[116] S. Kuran, 2014, s. 33

[117] Ibid., ve BMDHS, madde 5.

[118] Bkz. "Fisheries case, Judgement of December 18th, I95I: I.C. J. Refiorts 1951, s. 128

Düz esas hat devletin kıyısı fazla girintili ve parçalanmış ise veya kıyının hemen yakınında adalar, sığlıklar ya da kayalıklar varsa; bu tür kıyılarda iç sınır kıyının uygun uç noktalarını birleştiren düz hatlar esas alınarak saptanır.[119] Uluslararası Adalet Divanı, İngiltere – Norveç Davası'na ilişkin kararında, coğrafyanın belirlediği şartlardan kaynaklanan düz esas hat yönteminin, yalnızca suların çekildiği zaman açığa çıkan yükseltiler, çok derin girintili çıkıntılı ya da kıyıya yakın takımadaların bulunduğu kıyı ve körfezler bulunan yerlerde uygulanmasını uluslararası hukuka uygun bulmaktadır.[120]

İçsuların kıyı devleti tarafından oluşturulması durumlarında da en çok tartışmalı olan ve çalışmamızla doğrudan ilişkili kısım, içsuların düz esas hat[121] yönteminin uygulanmasıyla ilan edilmesidir.

İçsulardaki hukuki rejim tamamen kıyı devletinin egemenliğine dayanmaktadır.[122] Kıyı devletinin kara ülkesine bitişik bu alanda, kıyı devletinin yetkileri tam ve mutlaktır. Ayrıca devletin kara ülkesindeki yetkisinden farksız olarak nitelendirilebilir. Kıyı devletinin içsularındaki rejiminin niteliği tamamen

[119] S. Kuran, 2014, s. 34 ve H. Pazarcı, 2013, s. 268

[120] H. Pazarcı, 2007, s. 256

[121] KBBS, madde 5., BMDHS, madde 7., düz esas hat yönteminin uygulanması çalışmanın devamında detaylı olarak incelenecektir..

[122] S. Kuran, 2014, s. 38.

kıyı devletine bağlı olduğu için, bu alanda geçerli olan rejimin değiştirilmesi de doğal olarak kıyı devletinin ihtiyatına bağlıdır.

Yani, kıyı devletinin içsularındaki yetkilerine bazı sınırlamalar getirilebilir, ama getirilen bu sınırlamalar devletin iradesine bağlı kalmaktadır. Bu sınırlamalar, devletin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler sonucunda ortaya çıkabilir. Devletin içsulardaki yetkisine getirilen en önemli sınırlamalardan biri, BMDHS'nin 8'inci maddesinin 2'inci fıkrasında öngörülen istisnadır. Söz konusu hükme göre, düz esas hatlar çizmek suretiyle daha önceden içsuları oluşturmayan su alanlarının içsulara dönüştürülmesi durumunda, karasuları için kabul edilen zararsız geçiş hakkı bu sularda da uygulanacaktır.

Bu maddeden anlaşılan şudur ki, içsularda normal olarak zararsız geçiş hakkı bulunmamaktadır.[123] Genel olarak, bir devletin kendi içsularında başka devletlerin gemilerinin geçişini her konuda ve istediği şekilde düzenleme hakkı vardır. Bu bağlamda kıyı devletinin yetkisi mutlak olduğu için, bahsettiğimiz istisnai durum haricinde[124], bu yetkiye genel antlaşmalarda başka sınırlamalar getirilmemiştir.[125] Genelde anlaşılabilir ki, devletlerin kendi kara ülkesinde

[123] H. Pazarcı, 2013, s. 270

[124] BMDHS, Madde 8., fikra 2.

[125] B. Vukas, 2007, s. 554

kullandığı yetkileri, devletin içsularında da aynı şekilde kullanılabilir[126] Bu rejim, çoğu zaman içsularını ilan eden kıyı devletlerinin iç hukukuyla düzenlenmektedir.[127] Halbuki, bir devletin gemisinin, uluslararası istikametlere seyrüseferi esnasında başka bir devletin içsularından, bu içsular hiç bir liman tesislerine sahip olmadığı sürece, geçme zorunluluğu nadiren rastlanan bir durumdur.[128]

İçsular rejimine ilişkin ilk sorun, bu alana yabancı devletlerin gemilerinin giriş-çıkış haklarının bulunup bulunmadığı konusunda ortaya çıkmaktadır. Önceki paragraflarda açıkladığımız gibi, ağırlıkla kabul edilen görüşün, bu tür bir serbestinin varolmadığı ve kıyı devletinin içsularını yabancı gemilere kapatma hakkı bulunduğu yönünde olduğu gözlenmektedir.[129]

Lakin, bu konuda, çalışmanın başlangıcında dile getirdiğimiz özgürlükçü eğilimden bahsetmek mümkündür. Bazı yazarlara göre yüzyılımızda giderek geçerli olan eğilim, içsulara ve özellikle limanlara giriş-çıkışın açık denizlerin

[126] J. H. Beale, "The Jurisdiction of a Sovereign State", **Harvard Law review**, Vol. 36 No. 3, 1923, s. 260; ve Degan V.D., 1986, s. 3; ve R. Jennings, A. Watts, **Oppenheim's International Law**, Baskı 8. 1955, Cilt 1, s. 487

[127] V. İbler, **Sloboda Mora** (Deniz Özgürlüğü), Zagreb, 1965, s.85

[128] M. S. McDougal ve T. Burke, **The Public Order of the Oceans: A Contemporary İnternatonal Law of the Sea**, Dordrecht 1962, s. 89-92

[129] Pararcı H., 2013, s. 269

serbestliğinin bir uzantısı olduğu anlayışıdır.[130] Bu hususlarda uluslararası antlaşmalar imzalanmaya başlanmıştır.

En önemlisi, 1923 tarihli Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine Dair Cenevre Sözleşmesi'dir. Sözleşmeye göre, taraf devletler mütekabiliyet şartıyla diğer taraf devletlerin bayrağını taşıyan ticaret gemilerine; limanlarına girme, limanlarını kullanma ve gemi, yük ve yolcular için tanıdıkları ulaştırma ve ticari işlemlere ilişkin kolaylıklardan tam olarak faydalanma konusunda vatandaşlarına ve diğer devlet gemilerine yaptığı muamelenin aynını yapma yükümlülüğü altındadır.[131]

Fakat, içsuları rejiminin özgürleştirilmesi konusunda, bu rejimi özgürleştirecek genel bir uluslararası deniz hukuku sözleşmesi imzalanmamıştır. Deniz trafiğinin yoğunlaşması nedeniyle, daha önce bahsettiğimiz limanların statüsüyle ilgili çeşitli devletlerarası sözleşmeler imzalanmıştır.

Bu sözleşmelerin genel bir sözleşme olarak algılanması mümkün değildir ve bu sözleşmelerin önemi KBBS ya da BMDHS'nin önemiyle karşılaştırılmaz bile. Bu sözleşmelerin içsuların rejimiyle ilişkisi dolaylıdır. Yani bu sözleşmeler kimi devletler arasındaki limanların nasıl kullanılacağını ve bu limanlara giriş ve limanlardan çıkış ile ilgili kuralları düzenlemektedir. 1923 tarihli Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine Dair Cenevre Sözleşmesi, limanlara ulaşım

[130] Ibid. ve S. Kuran, 2014, s. 39

[131] S. Kuran, 2014, s. 39

serbestliğinin asgari bir hak olduğunu belirtmektedir. Ancak, bunun sözleşme dışında genel bir hak oluşturmadığı birçok uluslararası belgeden anlaşılmaktadır.[132]

Doğal olarak içsuları tamamen kıyı devletinin egemenliği altında olduğu için, içsularda kıyı devletinin yargı yetkisi de çok geniştir. Bu konuda temel kural, kıyı devletinin ülkesel egemenliğine bağlı olarak, içsularda bulunan yabancı gemilerin kıyı devletinin kurallarına uyma zorunluluğudur. Ancak, kıyı devletinin içsularındaki yargı yetkisi, çalışmamızın konusuyla ve ilgilendiğimz uyuşmazlıkla doğrudan bağlantılı olmadığı için detaylı biçimde incelenmeyecektir.[133]

B. Karasuları ve Zararsız Geçiş

Karasuları BMDHS'inin ikinci maddesinde şöyle tanımlanmıştır:

'Karasularının, karasuları üzerindeki hava sahası ile karasularının deniz yatağı ve toprak altının hukuki rejimi

1- Sahildar devletin egemenliği kara ülkesinin ve içsularının ötesinde ve bir Takımada Devleti söz konusu olduğunda, takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır.

[132] H. Pazarcı, 2013, s. 269

[133] İç sularda kıyı devletinin yargı yetkisinin detaylı açıklaması için Bkz. H. Pazarcı,2013, s. 269-272, S. Kuran, 2014, s. 38-71, ve Shaw M., 2003, s. 493-505. Konuyla ilgili bazı mahkeme kararları için Bkz. A. Gündüz, Milletlerarası Hukuk, 3. Baskı, İstanbul 1998 s. 545, 546-548

2- Bu egemenlik karasuları üzerindeki hava sahasını ve de bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar.

3- Karasuları üzerindeki egemenlik işbu Sözleşmenin hükümlerinde öngörülen şartlar ve uluslararası hukukun diğer kuralları dahilinde kullanılır.'[134]

Karasuları, bir kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak açıklara doğru belirli bir genişliğe kadar uzanan, kıyı devletine ait deniz kuşağına verilen addır.[135] Karasularının kıyı devletinin ülkesinin bir parçası olduğu ve kıyı devletinin egemenliğine tabi bir deniz alanı olduğu, önceki cümlede açıkladığımız gibi, BMDHS'nde açıkça belirtilmektedir.[136] Bazı yazarlarca karasuları, devletin toprak ülkesinin deniz uzantısı olarak nitelendirilmekte ve devletlerin karasuları üzerindeki egemenliği iki temel ilkeye dayanmaktadır: toprak suyun hükümdarıdır ve toprağın bu hakimiyeti sahil aracılığıyla gerçekleşir.[137] Bazılarına göre,

[134] BMDHS, Madde 2.

[135] H. Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, 2. Kitap, 9. Baskı, Ankara, Nisan 2013, s. 276

[136] KBBS'nin 11. maddesinde de aynı şekilde açıklanmıştır

[137] P. Weil, (1993), "Geographic Consideration in Maritime Delimitation", Johnatan İ.Charney, Lewis M. Alexander (ed)**,** içinde, s. 115-116

BMDHS'nin 2'inci maddesi, deniz hukukunun mutlak ve temel normunu temsil etmektedir.[138]

Karasularının kıyı devletinin deniz ülkesinin bir parçası sayılmasından dolayı karasularının üstündeki hava sahası, altındaki deniz yatağı ve toprak altı da kıyı devletin egemenliğine tabidir.[139]

Karasuların genişliğinin belirlenmesi karasuların ait olduğu kıyı devletine bağlıdır. Yani, uluslararası hukuka göre karasuları rejimine uygunluğu bulunan bir deniz alanının karasuları olarak sayılmasının temel şartı, kıyı devletinin karasularını tespit ve ilan etmesidir. Her kıyı devleti karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir. Bu genişlik ise, BMDHS'ne göre 12 deniz milini geçemez.[140] Fakat, bilinmesi gerekiyor ki, kıyı devletlerinin 12 deniz miline varan bir karasuyuna sahip olma hakkı, milletlerarası deniz hukukunda bir ilke olarak tanınmaktadır. Yani, kıyı devletleri zorunlu olarak 12 deniz millik karasularına sahip olmamakta, sadece ilan ettikleri karasularının genişliği 12 deniz milini geçememektedir.

[138] Kristian Turkalj, "Razgraničenje teritorijalnog mora između Hrvatske i Slovenije u sjevernom Jadranu", (Kuzey Adriyatikte Hırvatistan ve Slovenya arasındaki deniz sınırlandırılma), **Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu** (Zagreb Hukuk Fakültesinin Dergisi), 2001, s. 939-979

[139] KBBS, madde 2., ve BMDHS, madde 2., fıkra 2.

[140] BMDHS madde 3., Karasularının genişliği konusunun tarihsel gelişimi için Bkz. H. Pazarcı, 2013. S. 276- 279

Kıyı devletlerine verilen bu hakkın, coğrafi ve hukuksal nedenlere bağlı olarak birtakım kısıtlamalara uğraması olasılığı da her zaman vardır.[141] Örneğin, BMDHS'nin 15. maddesine göre, bazı coğrafi elverişsizliklere bağlı olarak, karşı karşıya gelen iki kıyı devletinden birinin karasularının, kıyılar arasındaki eşit uzaklık çizgisinin ötesine geçmesi hukuka aykırıdır. Ayrıca, kıyı devletinin karasularını tespit etme hakkı, BMDHS'nin 300. maddesinde belirtilen iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkelerine uygun bir şekilde kullanılmalıdır. Uluslararası Adalet Divanı'nın 1951 İngiltere – Norveç Davası'nda belirttiği gibi, deniz alanlarını sınırlandırmanın her zaman milletlerarası bir yönü vardır.

Karasuları ilan edildiğinde, genel olarak üç değişik yöntem kullanılmaktadır. Birinci yöntem, kıyı çizgisine tam paralel olarak ilan edilen genişlikte dış sınırı çizmektir. İkinci yöntem, normal esas çizgi[142] üzerindeki kimi noktalardan pergel ile yaylar çizerek, bunların kesiştiği noktaları birleştiren çizgiyi dış sınır olarak kabul etmektir. Üçüncü yöntem ise, kıyı üzerindeki çıkıntı noktalarını düz çizgilerle[143] birleştirip bu çizgiye paralel, ilan edilen karasuları genişliğinde, düz çizgiler çizmektir.[144]

[141] H. Pazarcı, 2007., s. 259

[142] BMDHS, 5. Madde

[143] İbid. 7. Madde

[144] H. Pazarcı, 2013 s. 278

Açıkladığımız gibi, karasuları rejiminin temel niteliği, kıyı devletinin egemenliğine tabi olmasıdır. Günümüzde, karasularının kıyı devletinin ülkesine ait olduğu tartışmalı değildir.[145]

Karasularında, kıyı devletinin egemenliğine bağlı bir deniz alanı olmasına rağmen, deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla, kıyı devletinin yetkileri sınırlandırılmıştır. Bu yetkinin sınırlandırılmasının izlerini ve karasularının tamamen kıyı devletinin egemenliğine bırakılmadığını BMDHS'nin 2. maddesinin 3. fıkrasında görebiliriz. Bu bağlamda deniz hukuku bir yandan bu alanın kıyı devletinin egemenliğine tabi olmasını öngörürken, diğer yandan bu ülkesel egemenliği uluslararası deniz ulaşımı yararına sınırlandırmaktadır.[146]

Bu sınırlandırma kimi koşullar altında gerçekleşmektedir. Karasularının birçok bölgede, ya geçilmesi zorunlu ve alternatif bir yol oluşturması ya da ulaşıma daha uygun koşullara sahip olmasından dolayı, uluslararası deniz ulaşımı bakımından büyük önem taşıdığı ortaya çıkmıştır.[147] Bu nedenle kıyı devletinin bazı yetkilerinin sınırlandırılması zorunlu kılınmıştır. Demek ki bu sınırlandırmalar, başka devletlerin gemileri kıyı devletinin karasularından geçmek zorunda olduğunda, karasularından

[145]İbid. s. 280

[146] S. Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, İstanbul, 2014, s. 101

[147] H. Pazarcı,2013 s. 280

geçmemeleri durumunda gereksiz zorluklar çekmemeleri ve deniz ulaşımının kolaylaştırılması için yapılmaktadır. Bütün genel deniz hukuku sözleşmeleri kıyı devletinin egemenliğinin bu amaçla kısıtlanabileceğini öngörmektedir.[148] Bu kısıtlamaların iki temel şekli vardır. Birincisi kıyı devletinin karasularından geçen başka devletler gemilerinin zararsız geçiş hakkı; ikincisi ise kıyı devletinin karasularındaki yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin sınırlamalardır.[149]

Söylememiz gerekiyor ki, kıyı devletleri kendilerine ait olan karasularında sadece kısıtlı egemenliğe sahip değil; bu konuda bazı sorumluluklarla yükümlüdür. Uluslararası Adalet Divanı'nın 1974 tarihli Büyük Bretanya ve Kuzey İrlanda – İzlanda Davası'nda (İngiltere-İzlanda Davası), hakim Fitzmaurice karşı görüşünde; kıyı devletinin, sahip olduğu karasularından geçen yabancı gemilere seyir yardımında bulunmasının gerekli olduğunu belirtmiştir.[150] Üstelik, Uluslararası Adalet Divanı, 1949 tarihli Büyük Bretanya-Arnautluk Davası'na (Korfu Davası) ilişkin kararında, kıyı

[148] Örneğin, KBBS madde 1., fıkra 2.; BMDHS, madde 2., fıkra 3.

[149] KBBS madde 14-24; BMDHS madde 17-32.

[150] Hakim Fitzmaurice'nin karşı görüşü için Bkz. http://www.icj-cij.org/docket/files/55/5755.pdf, 9/21/2016, s. 29

devletinin kendi karasularında ulaştırma ile ilgili her türlü tehlikeyi uygun yollarla duyurmak zorunda olduğunu belirtmiştir.[151]

Kıyı devleti karasularında, uluslararası hukukun öngördüğü zararsız geçiş hakkı ile ilgili kurallar dışında, bütün egemenlik haklarını kullanma yetkisine sahiptir. Yabancı gemilerin geçiş hakkı ile ilgili kıyı devletinin yasama ve yürütme yetkilerinin kapsamı, KBBS'nde belirtilmektedir.[152]

Bu bağlamda BMDHS ise, kıyı devletinin yetkilerini 21. maddesinde belirtmektedir. Bu maddeye göre, kıyı devleti tarafından zararsız geçişin düzenlenmesi konusunda[153] aşağıdaki konularda yetki kullanabilecektir: 1) Ulaştırma güvenliği, 2) Deniz ulaşım araç-gereçlerinin korunması, 3) Denizaltı kablo ve boruları, 4) Canlı kaynaklarının korunması, 5) Balıkçılık, 6) Çevre korunması, 7) Bilimsel araştırmalar, 8) Gümrük, maliye, sağlık ve göç.

***Madde17** : Zararsız geçiş hakkı*

[151] H. Pazarcı, 2007, s. 263

[152] Sözleşme'nin 17. maddesi; 'Sözleşme hükümleri ve uluslararası hukukun öteki kurallarına aykırı olmamak koşuluyla bütün konular'.

[153] Bkz. H. Pazarcı, 2013, s. 288-290.

İşbu SözIeşme hükümleri saklı kalmak üzere, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar.

Zararsız geçiş hakkı kıyı devletinin karasuları üzerindeki egemenliğine karşı, deniz serbestliğini sağlamak ve kolaylaştırmak amacıyla getirilen bir haktır. Karasuları deniz hukuku sözleşmelerinde belirtildiği gibi, kıyı devletinin egemenliğine tabidir. Fakat uluslararası deniz ulaşımının serbest, kesintisiz ve daha kolay olması için bu egemenlik tam ve mutlak olmamalıdır.

Zararsız geçiş kavramı devletlerin, deniz ulaşımının serbest olmasındaki çıkarılarını uzlaştıran bir kavramdır.[154] Zararsız geçiş, örf ve adet hukuka göre bir haktır.[155] Yabancı devletler, bir devletin karasularından zararsız geçiş hakkı olarak adlandırılan bir geçiş rejimi uyarınca geçebilmektedir. Yani, genel olarak bu hak kıyı devletlerinin karasularından geçişte kullanılmaktadır.

Zararsız geçiş hakkının en önemli nitelikleri, zararsızlık ve geçiş kelimelerinde saklıdır. BMDHS'inin 18. maddesinin 2. fıkrasına göre: 'Geçiş içsulara girmeden veya içsular dışındaki bir demiryeri veya içsulardan çıkma veya bu gibi bir demiryeri veya liman tesisine uğrama amacı ile karasularından

[154]S. Kuran, 2014 , s 101

[155] M. Shaw, 2003, s. 507

seyrüsefer etmek' anlamına gelir.[156] Geçiş kavramı, karasularından geçen gemilerin menfaatlerini ifade etmektedir. Ayrıca, geçiş kesintisiz ve mümkün oluncaya kadar çabuk yapılmalıdır.[157]

Daha basit bir şekilde açıklamamız gerekirse, zararsız geçiş hakkı sadece ve sadece daha kolay bir şekilde karasuları dışındaki iki nokta arasında ulaşımı sağlamak için kullanılabilir. Tipik bir seyrüsefer hakkı değildir ve bu hak geçiş ve zararsızlık kavramlarıyla sınırlıdır. Dolayısıyla, bu hakka genel olarak 'zararsız geçiş rejimi' denmektedir.

Geçiş kavramı, karasularından geçen gemilerin menfaatlerini açıklarken, zararsızlık kavramı ise geçişin niteliğiyle ve kıyı devletinin bu geçiş esnasında hangi yetkileri kullanabileceğine ilişkindir. Zararsız geçiş hakkı tanınan durumlarda, geçiş kıyı devletinin 'barışına, düzenine ya da güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır'.[158] Uluslararası Adalet Divanı, Korfu Davası'na ilişkin kararında, geçişin zararsızlığının denetlenmesini objektif kriterilere bağlamıştır ve kıyı devletinin görüşünün belirleyici olmadığını vurgulamıştır.[159] Divan bu kararda daha çok gemilerin menfaatını savunmaktadır. Fakat daha sonra

[156]Böyle bir tanım KBBS'nin 14. maddesinde de yer almaktadır.

[157]BMDHS 18. maddenin 2. fıkrası

[158]BMDHS 19, maddenin 1. fıkrası

[159] Corfu Channel Case, Judgment of April 9th, 1949 : I.C. J. Reports 1949, ss. 30-31

görüleceği gibi kıyı devleti ile bayrak devleti arasındaki güç dengesi, 1956 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ve BMDHS'yle kurulmuştur.

Bir geminin karasularından geçişi sırasında yapabileceği zararlı faliyetler ilk kez BMDHS'nin 19. maddesinin 2. fıkrasında açıklanmıştır. Söz konusu faliyetleri gerçekleştirmeyen bir gemi, zararsız geçiş hakkı dışına çıkmamaktadır ve kıyı devleti böyle bir durumda bu gemiye hiçbir şekilde müdahale edemez. Geçişin zararlı faaliyetler içermesi durumunda ise, ticari gemiler ve ticari amaçla kullanılan devlet gemileri için kıyı devleti yasalarının öngördüğü önlemleri almak ve uygun cezaları uygulamak yetkisine sahiptir.[160]

Kısacası, zararsız geçiş hakkı, her devletin gemilerine başka bir devletin karasularından kurallarla düzenlenmiş bir geçme ihtimalini vererek, denizdeki ulaşımda kıyı ve bayrak devletleri arasında güç dengesini sağlamaktadır.

Kıyı devletinin zararsız geçiş hakkıyla ilgili çeşitli yükümlülük ve yetkileri vardır.[161] Kıyı devletinin karasularında kullanabileceği en tartışmalı olan yetki, karasularındaki zararsız geçiş hakkının askıya alınması ya da ertelemesidır.

[160] H. Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, Ankara, 5. Bası, 2007 s. 263

[161] S. Kuran, 2014, s. 111-114., ve Kissi Agyebeng, **Theory in search of practice: The right of innocent passage in the territorial sea**, 2005, Cornell law school graduate student papers, Paper 9. S. 21

BMDHS'ne göre

Sahildar devlet, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili hiç bir ayrım yapmaksızın, karasularının belirli bölgelerinde, atış talimleri yapmak da dahil olmak üzere, eğer güvenliği için gerekli ise, zararsız geçişi geçici olarak durdurabilir. Bu durdurma, ancak gereken şekilde duyurulduktan sonra yürürlüğe konacaktır.[162]

Kıyı devletinin zararsız geçişi erteleme yetkisi, kıyı devletinin dilediği zaman kullanabileceği bir yetki değildir. Yani bu hakkın uygulanması kıyı devletinin keyfiyetinden ayrıdır. Bu yetki, yanlızca devletin güvenliğinin korunması için elzem olduğu durumlarda kullanılabilir.[163]

Bu yetki, kıyı devletinin kendi karasularının tamamına yönelik değildir. Sadece karasularının bazı kısımlarında ve sadece kıyı devletinin güvenliğinin korunması için kullanılabilir. Lakin, zararsız geçiş hakkının ertelenebilmesine yol açacak durumlar henüz hiçbir yerde tanımlanmamıştır. Bu yüzden, bu yetki hala tartışmalıdır. Yine de, bazı yazarlar bu konuda BMDHS'de yer alan zararsız geçişi zararlı hale getiren faaliyetlerin tanımının faydalı olabileceğini

[162] BMDHS 25. Madde, fıkra 3.

[163] S. Kuran, 2014, s. 111

düşünmektedir.[164] Ancak, bu iki kavram arasındaki ilişki yeterince somut değildir.

Zararsız geçiş hakkının ertelenmesi konusunda başka bir tartışma noktası, bu ertelemenin süresidir. Söz konusu hakkın ertelenmesinin süresinin üst limiti hala belirlenmemiştir. Herhalde, bu sürenin makul bir süre olması gerekmektedir. Bu bağlamda, zararsız geçiş hakkının ertelenmesi, kıyı devletinin güvenliğini tehdit eden unusurların ortadan kalkmasıyla bitmelidir.[165]

Ayrıca, söz konusu ertelemenin süresinin bitmesi BMDHS'nin genel hükümleri ve milletlerarası hukukun temel ilkeleri kapsamında incelenebilir. Böylece kıyı devletleri bu yetkiyi BMDHS'nin 300 maddesinde belirtilen kurallara uygun olarak, 'hakkın suistimalini teşkil etmeyecek şekilde iyi niyetle' kullanacaktır.[166]

BMDHS'ine göre bu yetki açık denizde veya münhasir ekonomik bölgenin bir parçası ile yabanci bir devletin karasuları arasında yer alan boğazlarda kullanılamayacaktır.[167]

---

[164] S. Kuran, 2014, s. 112

[165] P. B. Walker, "What is Innocent Passage"**,** Lillich B. Richard, Moore John Norton (ed.) içinde, 1980, s. 373

[166]S. Kuran, 2014, s. 112

[167]BMDHS 45. madde

Ayrıca çalışmamızın asıl meselesi, devletlerin açık denize ulaşımıyla ilgili olduğu için, devletlerin karasularındaki ve içsularındaki yargı yetkisine ilişkin ayrıntılı bilgi verilmeyecektir.

C. İçsular Ve Karasuları Rejimleri Arasındaki Farklar

Genel olarak, kıyı devletinin sahilinden denize doğru uzaklaşınca, kıyı devletinin yetkisi ve egemenliğinin kapsamı azalmaktadır. Kıyı devletinin kara ülkesinde yetkisi mutlak ve bağımsızken; açık denizdeki yetkisi, kendisine ait olan gemiler üzerindeki yetkisi hariç olmak üzere, hiç yoktur. Teorik olarak, devletler kendi egemenliğini çeşitli yollarla sınırlandırabilir. Böyle bir sınırlandırma en çok milletlerarası antlaşmalar yoluyla yapılır.[168] Ancak, devletlerin kendilerine ait olan bu yetkilerini sınırlandırmaları, devletin egemenliğinin ve bağımsız iradesinin bir göstergesidir. Karasuları ve içsular da, denizdeki egemenliğin, açık denize doğu ilerlendiğinde azalmasından etkilenmektedir.

İçsular, devletlerin kara ülkesine bitişik olduğundan, bu alanda kıyı devletinin yetkisi aşağı yukarı kara ülkesindeki yetkisine eşittir. Açık denize ilerledikçe, kıyı devletinin karasularındaki yetkisi ciddi bir şekilde sınırlandırılır.

[168] Bu bağlamda, 1923 tarihli Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine Dair Cenevre Sözleşmesi böyle bir durumun örneği olarak nitelendirilebilir

Bu rejimler arasındaki en önemli fark, kıyı devletinin devletin zorlama gücü ve yargı yetkisi hariç olmak üzere, zararsız geçiş rejiminin uygulanma olanağıdır. Genelde, zararsız geçiş hakkı kıyı devletinin karasularında uygulanırken, normal şartlarda[169] içsularda bu hak mevcut değildir. İçsularda zararsız geçişin olup olmaması tamamen kıyı devletinin iradesine bağlıdır. Bu ayrım iki rejim arasındaki en büyük farkı temsil etmektedir.[170] Deniz hukukundaki özgürlükçü eğilim, içsular rejiminde kıyı devletinin egemenliği ve bağımsız iradesini hala hiçbir şekilde sınırlandıramamıştır.

D. Boğazlar

Boğazlar, iki kıyı arasındaki doğal deniz geçişleridir.[171] Kimi boğazlar iki farklı devletin kıyıları arasında yer alırken, kimi ise tek bir devletin kıyıları

[169] BMDHS'nin 8. maddesinin 2. fıkrasında zikredilen istisnai durum hariç.

[170] Y. Tanaka, **The International Law of the Sea**, Cambridge, 2015, s. 45

[171] R. Davorin, **Enciklopedijski Rijecnik Medjunarodnog Prava Mora** (Milletlerarası Deniz Hukukunun Ansiklopedik Sözlüğü), Split, 1989, S. 400

arasında yer almaktadır. Boğazlarda uygulanan hukuki rejim, boğazların coğrafi durumu, genişliği ve uluslararası ilişkilerdeki önemine bağlıdır.

Boğazlar genel olarak iki ana gruba ayrılmaktadır. Birincisi, bir devletin iç denizinin girişinde bulunan ulusal boğazlardır.[172] Bu boğazlar içsuları rejimi altındadır.

İkincisi ise, uluslararası ya da uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardır. Bu boğazlar iki açık denizi ya da münhasir ekonomik bölgeyi ya da bir devletin karasularını açık denizle birleştiren doğal geçişlerdir.[173] Uluslararası boğaz olmanın şartlarında coğrafi durum belirleyici unsurdur. Bu ölçü Korfu Davası'nda açık olarak belirlenmiştir.[174] Boğazda deniz trafiğinin az veya çok olması ya da boğazın uluslararası ulaşımda çok veya az önemli olması, uluslararası boğaz olma özelliğini etkilemez.[175]

Bir açık denizi, bir devletin karasularıyla bağlayan su yollarının uluslararası boğaz olup olmadıkları, Birinci Deniz Hukuku Konferansı'nda büyük tartışmalara yol açmıştır.[176] Sonuçta KBBS bu tür su yollarının

[172] S. Kuran, 2014, s. 114

[173] R. Davorin, **Hrvatski Tjesnaci İzmedju Bosne İ Hercegovine i otvorenog mora**. (Hırvatistan'ın Bosna Hersek ve açık deniz arasındaki boğazları), Split, Split Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2007. S. 113

[174] Corfu Channel Case, Judgment of April 9th, 1949 : I.C. J. Reports 1949, s. 28-29

[175] S. Kuran, 2014, s. 115

[176] Özellikle Akabe Körfezi vakasında.

uluslararası deniz ulaşımı için gerekli oldukları takdirde onları uluslararası boğaz olarak kabul etmiştir.[177] BMDHS'nde düzenleme aynı yöndedir.[178]

Uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlar dört gruba ayrılabilir:

1. Genişliği 24 deniz milinden daha büyük olan boğazlar: Bu tür boğazların belli bir kısmında açık denizin ya da münhasir ekonomik bölgenin bulunması söz konusudur. Dolayısıyla bu boğazlardaki geçiş hakkı (ya da seyrüsefer hakkı) sınırlanamaz.
2. Zararsız geçiş rejiminin uygulandığı boğazlar: Bu tür boğazlar bir devletin adası ile kıyısı arasında bulunmakta ya da açık denizi bir devletin münhasir ekonomik bölgesi veya karasularıyla bağlamaktadır
3. Transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazlar: Bu boğazlar iki açık denizi ya da münhasir ekonomik bölgeyi birleştiren; genişliği 24 deniz milinden küçük olan boğazlardır.
4. Statüsü milletlerarası sözleşmeyle düzenlenen boğazlar.[179]

[177] KBBS, Madde 16.

[178] BMDHS, madde 45

[179] V.D. Degan, **Medjunarodno pravo mora u miru i u oruzanim sukobima** (Barışta ve Silahlı Çatışmalarda Milletlerarası Deniz Hukuku), Rijeka, 2002, s. 102-112

Belirtildiği gibi, boğazlarda çeşitli unsurlara bağlı farklı rejimler uygulanabilmektedir. Uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlarla ilgili düzenlemeler, BMDHS'nin 34-45 maddeleri arasında yer almaktadır. Sözleşmenin bu kısmının ikinci bölümünde transit geçiş, üçüncü bölümünde ise, boğazlardan zararsz geçişin kullanılması açıklanmaktadır.

Söz konusu kısımda yer alan hükümlere göre zararsız geçiş, transit geçişin kullanılmadığı, ama uluslararası ulaşımda kulanılan[180] ve açık denizi bir devletin münhasir ekonomik bölgesiyle ya da karasularıyla birleştiren [181] boğazlarda uygulanmaktadır. Boğazlarda uygulanan zararsIz geçişin en önemli niteliği, bu geçişin ertelenememesidir.[182]

Böyle bir durum, zararsız geçişin iki türlü olduğunu göstermektedir. Birincisi, klasik zararsız geçiştir ki, genel olarak karasularında uygulanır. İkincisi ise boğazlardaki zararsiz geçiştir. Bu iki tür zararsız geçiş arasındaki en önemli farkları şöyle sıralayabiliriz:

1. Klasik zararsiz geçiş geçici bir sure ertelenebilir, boğazlarda kullanılanlarda ise böyle bir ihtimal yoktur.

[180]BMDHS'nin 38 madde 1 fıkrası

[181] BMDHS'nin 45 madde 1 fıkrası

[182] BMDHS'nin 45 madde 2 fıkrası

2. Boğazlardaki zararsız geçişte yabancı savaş gemilerinin geçişi kıyı devletine kabülüne bağlı değildir.[183]

a. Yine boğazlardaki zararsız geçişte, geçişin zarasızlığının üzerindeki denetim tamamen olarak objektif olmalıdır ve kıyı devletinin geçişe her müdahalesi gerekçeli biçimde hemen açıklanmalıdır.[184]

E. Körfezler

Düz esas hat yöntemi uzunca bir zamandır milletlerarası hukuk ve deniz hukuku sözleşmelerinde yer almaktadır. Düz esas hat yönteminin uygulanabileceği özel coğrafi durumlarından biri, belli boyutlara sahip bir körfezin bulunmasıdır.

Coğrafi bakımdan körfez, denizin kara ülkesine doğru oluşturduğu derin girintiyi ifade eder.[185] Körfezin girişindeki boğaz düz esas hat yöntemiyle çevrelenirse, körfezin içindeki su alanlarının tamamı içsulara dönüşmektedir.

[183] R. Davorin, 2007, s. 115

[184] R. Davorin, **Medjunarodno Pravo Mora** (Milletlerarası Deniz Hukuku), Zagreb, 1985, s. 112

[185] S. Kuran, 2014, s 36

Milletlerarası deniz hukuku sözleşmeleri bir körfezin içsular rejimine bağlanabilmesi için, körfezin belli niteliklere sahip olmasını ya da 'tarihi körfez' olmasını ister.[186]

Bir deniz alanın körfez olarak sayılması için körfezin ağızını kapatan bir doğru çizginin çap alınmasıyla çizilen yarım daire alanının körfezin kapladığı su alanina eşit ya da küçük olmasıdır. Körfezin doğal giriş noktaları arasındaki uzaklığın 24 deniz milini aşmaması gerekir. Böylece çok geniş ağızlı körfezlerin içsular rejiminden yararlanma imkanı ortadan kalkmaktadır. Bu yöntem sadece tek bir devlete ait olan körfezlerde kullanılabilir. Körfez içinde birden fazla devletin kıyısı bulunuyorsa içindeki suların statüsü ya deniz hukuku kurallarına göre, ya da devletler arasındaki sözleşmeler ile belirlenmektedir.

Bu şartların tek bir istisnası vardır, o da doktrindeki "tarihi körfez" kavramıdır.[187] Tarihi körfez denilen su alanı, yukarıda saydığımız şartlara bakılmaksızın içsuları rejiminden faydalanabilmektedir. Tarihi körfez, ne kadar milletlerarası deniz hukukun genel kurallarına uymuyor olsa da; uzun sureli olarak bir devletin kesin ve etkili egemenliği altında olan, aynı anda da böyle bir durum diğer devletler tarafından kabul edilmiş durumunda olduğu, geniş deniz alanıdır.[188] Tarihi körfezler şu ana kadar milletlerarası hukukun tartışmalı bir

[186] BMDHS madde 10., KBBS madde 7.

[187] S. Kuran, 2014, s. 37

[188] L. J. Bouchez, **The Regime of Bays in International Law**, Leiden, 1964., s. 281

alanı olmuştur. Böyle körfezlerin temel nitelikleri kodifiye edilmeyerek sadece doktrinde belirlenmiştir. BMDHS böyle körfezlerin varlığını kabul etmekle birlikte[189], böyle bir körfezin ilan edilmesinin şartlarını açıklamamıştır.

Uluslararası deniz hukuku doktrininde bir körfezin tarihi körfez statüsünü kazanabilmesi için, iddiada bulunan devletin bu şartları yerine getirmesi gerekmektedir:

1. Yeterli ve uzun bir süreden bu yana sürekli olarak söz konusu körfezin iligili devletin egemenliği altında bulunması,

2. Bu durumun diğer devletler tarafından kabul edilmiş olması.[190]

II. İLGİLİ DENİZ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASINDA UYGULANAN METODLAR VE TEMEL ILKELER

Çalışmanın bu bölümünde, denizde sınırlandırma işlemlerinde genel olarak kabul edilen metotlar ve bununla ilgili ilkeler değerlendirilecektir. Deniz alanlarındaki sınırlandırmalara ilişkin ilkelerin ve metotların yelpazesi oldukça geniştir. Dolayısıyla çalışmamızda bütün metotlar ve ilkeler detaylı olarak incelenmeyecektir. Ayrıca, söz konusu alan o kadar geniştir ki, alanın ayrı bir

[189] 10 madde 6 fıkra; madde 15; Madde 298

[190] Bu bağlamda, sıraladığımız şartlar, milletlerarası hukukun genel bir kural olarak kabul edilen örf ve adet hukukunun oluşumunun şartlarına benzemektedir

kitap olarak incelenmesi mümkündür. Dolayısıyla, bu çalışmada sadece açıklamakta olduğumuz konuya ilişkin kurallar incelenecektir.

A. Sınırlandırmada Uygulanan Metot

Sınırlandırma genel olarak üç aşamadan oluşan bir süreçtir. İlk önce coğrafi unsurlar temelinde geçici bir sınır belirlenmesi gerekmektedir. Uluslararası Adalet Divanı, 1985 tarihli Kıta Sahanlığı Davası'nda (Libya-Malta Davası), sınırlandırmanın, kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırması işlemlerinde öncelikle geometrik olarak objektif ve sınırlandırmanın yapılacağı coğrafyaya uygun geçici bir sınırınn belirlenmesiyle başlayacağını açıkça ifade etmiştir.[191] Bu sınır mümkün olduğu takdirde eşit uzaklık ya da orta hat geçici sınır olarak belirlenmektedir.

İkinci aşamada bu geçici sınırın, sınırlandırmanın esas amacı olan hakça bir sınır oluşturma kriterlerini yerine getirip getirmediği bazı coğrafi ve coğrafya dışı ilgili unusurlar temelinde gözden geçirilmektedir. Bu aşamada mahkeme hakça bir çözüme ulaşabilmek için bu sınırın düzeltilmesini ya da kaydırılmasını gerektirecek faktörlerin olup olmadığına bakmaktadır. Bu diğer faktörler, kıyı

[191] Continental Shelf (Libyan Arab Jarnahiriya/Malta), Judgment, I. C.J. Reports 1985, para. 60

coğrafyasından, adaların olmasından, alanların jeolojik ve jeomorfolojik niteliklerden, güvenlik perspektiflerinden ve benzer unusurlardan oluşmaktadır.

Üçüncü aşamada, geçici sınırın ya da düzeltilmiş sınırın ilgili tarafların arasındaki kıyı uzunluğunun oranı ile kendilerine verilen alanların büyüklüğünün oranı arasındaki orantılılık kontrol edilir. Bu son testte hakça bir sonuca ulaşmak için bu oranlar arasında büyük bir orantısızlık olmaması sağlanacaktır. Büyük bir orantısızlığı içeren çözüm, hakkaniyete aykırıdır.

B. Hakkaniyet İlkesi

Günümüzdeki uluslararası hukukta hem örf ve adet kuralları hem de uluslararası hukuk sözleşmelerinde, ülkeler arasındaki sınırlandırmanın 'bölgenin ilgili bütün unsurları dikkate alınarak hakkaniyet prensipleri temelinde hakça bir çözüme ulaşacak şekilde' yapılması öngörülmektedir. [192] KBBS'nin 6. maddesindeki özel şartlar ibaresinin de sonuçta sınırlandırmanın hakça bir çözüme varmak maksadını taşıdığı vurgulanmaktadır.[193]

BMDHS'nin 74. ve 83. maddeleri, hem kıta sahanlığı hem de münhasır ekonomik bölge sınırlandırmasının '*kıyıları karşıt ya da bitişik olan devlet*

[192] North Sea Continental Shelf, Judgment, I.C.J. Reports 1969, par. 101

[193] Y. Acer, **Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Hukuku, Doğu Akdeniz'de Hukuk ve Siyaset**, Ankara, 2013, s. 308

arasında kıta sahanlığı sınırlandırması Uluslararası Adalet Dıvanı Statüsünün 38. Maddesinde belirlediği şekli ile uluslararası hukuk kurallarına dayanan bir antlaşma ile ve hakça çözüm bulmak maksadıyla' yapılacağını öngörmektedir.

Vurgulamak gerekir ki, devletler arasındaki deniz alanlarının sınırlandırılmasında bu genel presip karasuları, kıta sahanlığı, münhasir ekonomik bölge ve diğer deniz alanlarının hepsine uygulanacak tek bir sınırlandırma kuralı haline gelmiştir. [194] Zaten, devletlerin uygulaması konusunda, özellikle karasularının sınırlandırılmasında, eşit uzaklık ve benzer genel prensipler hiçbir zaman mutlak bir şekilde uygulanmamış; bazı unsurlar dikkate alınarak düzeltilmiştir. Bu unsurların yelpezesi oldukça geniştir ve çeşitli coğrafi unsurlara, ulaşım güvenliğine, balıkçılığa, devletlerin kıyılarının genel doğrultusuna ilişkindir.

Sonuçta, söylenmesi gerekir ki milletlerarası sözleşmelerde yer alan genel sınırlama kuralları mutlak ve keskin değildir. Her somut vakanın kendisine ait özel nitelikleri vardır. Bazı vakalarda, milletlerarası deniz hukukun kodifiye edilmiş kurallarının mutlak bir biçimde uygulanması haksız sonuçları oluşturabilmektedir. Dolayısıyla, her sınırlandırmanın kendine özgü şartlarının[195] dikkate alınması gerekir. Kodifiye edilmiş kurallar da, her vakada bu özel şartların niteliklerine bağlı olarak uygulanmaktadır. Herhangi bir sınırlandırma

[194] Y. Acer, 2013, s. 309

[195] KBBS, madde 6.

işlemi sırasında, aralarından duruma uygun olan ilkelerin seçilebileceği bir hakkaniyet ilkeleri seti mevcuttur.[196] Hakaniyet, çeşitli tarihsel ve coğrafi durumların dikkate alınmasıyla adaletin güçlendirilmesinden başka bir şey değildir.[197]

C. Coğrafyanın Üstünlüğü İlkesi

Yargı kararlarında önde gelen ilk ilke "coğrafyanın üstünlüğü" ilkesidir. İlkede içerilen coğrafya kavramından, iki ülke arasında sınırlandırmaya konu olan alandaki anakara coğrafyası anlaşılmaktadır. 1969 tarihli Kuzey Deniz Davaları kararında Uluslararası Adalet Divanı bu ilkeyi, 'coğrafyanın yeniden şekillendirilmesi söz konusu olamaz' şekilde ifade etmiştir.[198] 1977 tarihli İngiltere - Fransa Davası'nın kararında hakemlik bu ilke ' eşit uzaklık ya da başka herhangi bir sınırlandırma metodunun uygunluğunu coğrafi şartlar belirler' şeklinde tanımlanmıştır.[199] Uluslararası Adalet Divanı Tunus - Libya Davası

[196] Continental Shelf (Libyan Arab Jarnahiriya/Malta), Judgment, I. C.J. Reports 1985, par. 46.,

[197] Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, I.C.J. Reports 1982 (Tunus – Libya Davası), Yargıç Jimenes de Arechaga karşı görüşü için Bkz., http://www.icj-cij.org/docket/files/68/6415.pdf, 9/21/2016, par. 24

[198] North Sea Continental Shelf", Judgment, I.C.J. Reports 1969, par. 91

[199] Delimitation of the Continental Shelf between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the French Republic, Decision of 30 June 1977, Bkz. http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XVIII/3-413.pdf, par. 96

kararında "kıta denize hakimdir' ifadesi[200], 1985 tarihli Kıta Sahanlığı (Libya – Malta) Davası kararında 'tarafların kıyıları başlama çizgisini oluşturur' [201] ifadesini kullanmıştır.[202]

Buna göre, mahkemeler sınırlandırmaların başlangıcında iki farklı devletin ülkelerinin arasında, anakaranın coğrafi özelliklerine göre bir sınırlandırma çizgisi belirler. Bu sınırlandırma çizgisi, temel çizgi olarak ifade edilmektedir. Örneğin, iki devletin kıyı şekilleri birbirine benziyorsa ve kıyı uzunlukları birbirine yakın ise, başlangıç sınırlandırma çizgisi eşit uzaklık çizgisi olacaktır.[203] Bu çizgi zaten genel olarak, ya eşit uzaklık çizgisi ya da ortay hat olmaktadır. Temel sınırı belirledikten sonra ikinci aşamada mahkeme diğer coğrafi faktörleri dikkate alarak, bu temel çizginin hakça sayılıp sayılmadığını değerlendirir. Çalışmamızın bağlamında 'coğrafi diğer faktörlerden', adaların ve sınırlandırmada adalara verilecek etkinin ne kadar güçlü olacağı anlaşılmaktadır.

Sonuçta, devletlerarası deniz alanlarının sınırlandırmasında, tarihi ya da taraflarca üzerinde anlaşılmış başka bir şart yoksa, coğrafi faktörler üstünlüğe sahiptir. Bu faktörlerin en önemli iki öğesi, devletlerin anakaraları ve

[200] Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, I.C.J. Reports 1982, par. 73

[201] Continental Shelf (Libyan Arab Jarnahiriya/Malta), Judgment, I. C.J. Reports 1985, par. 47

[202] Y. Acer, 2013., s.310

[203] T. Uykur, "Settlement of Maritime Delimitation Disputes Within Complex Geographical Settings", **ILSA Journal of International and Comparative Law**, Vol. 20, Mayıs 2014, s. 363

adalarıdır. Bu iki öğe arasındaki daha önemli olanı ise kesinlikle anakaradır. Adaların rolü çoğu zaman ikincildir ve adaların niteliğine bağlıdır.

D. Orantılılık ve Kapatmama İlkesi

Sınırlandırmada kullanılan metot ve ilkeler sonucu genel olarak hakça bir çözüm üretilmektedir. Lakin, bazı istisnai durumları düzeltmek için sınırlandımanın sonunda çözümün hakça sayabilmesi için iki önemli ilke daha kullanılmaktadır. Bunlar oransallık ve kapatmama ilkeleridir.

Bu ilkelerin birincisi olan oransallık ilkesine göre; sınırlandırmada sonuç itibarıyla iki devletin kıyı uzunlulukları arasındaki oran ile bu ülkelere verilen kıta sahanlıkları ve/veya münhasir ekonomik bölge alanları arasındaki oranın birbirine yakın olması gerekir. Dolayısıyla oransallık ilkesi bu çerçevede sınırlandırmanın hakkaniyete uygunluğunu denetleyen bir kontrol ilkesidir. Söz konusu alanların oranı, birbirine yakın olmadığı takdirde, farklı analizler yapılır ve kurulan sınırın görünümü değiştirilir.[204] Oransallık kavramı, denizlerin sınırlandırılmasına ilişkin her davada incelenmiştir.[205] İlgili devletlerin kıyı

[204] J. I. Charney., "Progress in International maritime boundary delimitation law", **American journal of International law**. Vol. 88. 1994. s. 241

[205] R. Ida, **The role of proportionality in maritime delimitation revisited: the origin and meaning of the principle from the early decision of the court"**, Haag, 2002. s. 1037

uzunluklarının oranı ile verilen alan büyüklüklerinin oranının benzer olması kesin bir unsur olarak düşünülmemelidir. Bu ilke sınırlanmadaki faktörlerden sadece biridir ve son aşamada değerlendirmeye alınır.[206]

Kapatmama ilkesine göre ise, bir ülkenin yakınındaki deniz alanının bir başka ülkeye verilmesiyle sonuçlanan bir sınırlandırma metodu hakkaniyete aykırıdır. Yani, bu ilkeye göre sınırlandırma çizgisiyle, her ülkeye kıyılarına yakın alanların bırakılmasının sağlanması gerekmektedir.

E. Sınırlandırmada Adaların Rolü

Adaların rollerine ilişkin en büyük sorun, adaların sınırlandırma esnasında ne kadar büyük bir etkiye sahip olup olamayacaklarıdır. Genel olarak adalar kıta sahanlığına, münhasır ekonomik bölgeye ve karasularına sahip olabilmektedir, lakin adaların bu tür alanlara sahip olabilme potansiyeli oldukça sınırlıdır. Bir adanın sınırlandırma esnasında sahip olabileceği etki, hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde değerlendirilmektedir.[207] Adaların rolü; adaların konumuna, iki kıyı arasındaki coğrafi dengeye, adaların büyüklüğüne, nüfusa, sosyal hayattaki ve iktisadi önemi gibi çeşitli unusurlara bağlıdır. Böylece

[206] Bkz. 1969 Kuzey Denizi Davası, Par. 101

[207] Y. Acer, 2013, s.318

sınırlandırmada çok küçük veya sosyal hayata elverişsiz adaların etkisi ya çok sınırlı ya da yoktur. [208]

Adalar genel olarak üç sınıfa ayrılabilir:

1. Bazı adalar, diğer devlet ya da devletlerin egemenlik alanlarına göre kendi anakara ülkesine daha yakında konumlanmıştır. Bunlara 'doğru taraftaki adalar' denebilir.
2. Bazı adalar ise iki ya da daha fazla devlet arasındaki eşit uzaklık çizgisi üzerinde ya da civarında konumlanmıştır. Doktirnte ne kadar da kullanmıyorsa bunlara 'ortadaki adalar' denilebilir.[209]
3. Üçüncü olarak, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı sorunlarında en tartışmalı olan adalar 'ters taraftaki adalar'dır. Bu adaların başka bir ülkenin anakarasına yakın –hatta oldukça yakın (örneğin Doğu Akdeniz'deki Yunan adaları) olması deniz alanlarının sınırlandırılmasında büyük zorluklar çıkartabilir.[210]

Ters taraftaki adalar genel olarak sınırlandırma işlemlerinde, anakarasına yakın olduğu devletler için dramatik sonuçları doğurabilmektedir. Bu adalar yakında olduğu kıyı devletinin deniz alanlarını çok ciddi bir şekilde

[208] İbid s. 312

[209] Sınırlandırmada doğru taraftaki adalara ve ortadaki adalara genelde verilen etkisi hakkında Bkz. Y. Acer, 2013, s. 317-321

[210] İbid., 319

kısıtlayabilmektedir. Dolayısıyla mantıken bu adalara tanınan etki oldukça kısıtlı olmalıdır. Buna rağmen devletlerin uygulamasındaki bazı örneklerde, bu adalara tam bir etki verilmektedir.[211] Lakin, bu örneklerde ters taraftaki adaların etkisinin sonucunda, karşı taraftaki devletler ciddi bir deniz alanı kaybına kesinlikle uğramamıştır. Bu adalar ters tarafta olsalar da, hala karşı ülkenin kıyılarından önemli bir uzaklıkta bulunmaktadır. Fakat, bir devletin adasının başka bir devletin kıyılarının oldukça yakınında olması durumunda, durum değişik görünmektedir. Bu bağlamda, ters taraftaki adaların karşı ülkenin deniz alanlarını önemli oranda kısıtladığı durumlarda bu adalara sınırlı etki verildiği ya da hiç etki verilmediği görülmektedir. Örneğin; Hollanda-Venezuela Antlaşması (1978)[212], Danimarka İsveç Antlaşması (1984)[213], İzlanda Norveç (Jan Mayen) Antlaşması (1980)[214] vb. Yukarıda saydığımız örnekler göstermektedir ki, dar

[211]Örneğin Kanada - Danimarka Antlaşması (1973); Hindistan - Endoneyza Antlaşması (1974); Hindistan - Tayland Antlaşması (1978); Kolombiya - Kosta Rika Antlaşması (1977) vb. Bkz. Y. Acer, 2013, s. 319-320.

[212] Antlaşmada Hollanda adalarına, oransallık ilkesi ve çevreleme yöntemi kullanılarak, tam etki verilmemiştir

[213] Danimarka'nın Bronholm Adası, dar bir deniz alanındaki konumu ve ulaşım faktörü nedeniyle sınırlandırmada sınırlı bir etkiye sahip olmuştur. Aynı sınırlandırmada İsveç'in Ven Adası'na etkisi hiç tanınmamıştır

[214] Jan Mayen Adası, adanın büyüklüğüne ve İzlanda kıyılarından önemli uzaklıkta olmasına rağmen; üzerinde yaşam kurulmasını oldukça zorlaştıran özellikler ve büyüklüğüne göre çok az

deniz alanlarında karşı kıyıya yakın olan adalara tam etki tanınması hakça bir hareket olmayacaktır.

III. DEVLET UYGULAMALARI VE ÖRNEK OLAYLAR

İlgili devletler arasında resmi bir şekilde kabul edilmiş bir antlaşma olmadığında, devletlerin uyuşmazlığa varmadan önceki davranışları ve söz konusu alana ilişkin uygulamaları önemli bir unsur olabilir.

Bir devlet uyuşmazlığa konu olan alanlarda başka bir devletin yaptığı hareketleri biliyorsa, bu hareketleri protesto etmesi gerekmektedir. Böyle bir durumda bir devletin diğer devletin davranışına karşı çıkmaması, bu durumu kabul etmiş olduğunun bir göstergesi olabilir.[215] Bu bağlamda devlet uygulamasının hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmadaki önemi, Tunus - Libya Davası kararında mahkeme tarfından açıkça gösterilmiştir.[216] Bu karara göre Libya ve Tunus devletleri, petrol araştırma ve çıkarma komisyonlarında senelerce zımnen kabul edilen bir sınırı kullanmıştır. Bu sınır da geçmişte kabul

---

sayıda nüfusa sahip olduğundan, adaya sınırlı etki verilmiştir. Ayrıca sınıra yakın hidrokarbon yataklarının ortak işletimi de taraflarca kabul edilmiştir.

[215] Böyle bir süreç, örf ve adet hukukunun yaratılışına benzemektedir.

[216] Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, I.C.J. Reports 1982, par. 95

edilmiş balıkçılık alanlarının sınırına benzemektedir. Dolayısıyla böyle bir durum sınırlandırmada büyük bir öneme sahip olmuş ve mahkeme tarafından *modus vivendi* sınır olarak kabul edilmiştir.[217]

Devletlerin davranışını dikkate alan bir sınırlandırmaya ilişkin sözleşme bulmak zordur. Lakin günden güne takip edilen bir pratik sınırlandırmada önemli bir faktör olarak alınabilir.

A. Akabe Körfezi Uyuşmazlığı Işığında Ertelenemez Zararsız Geçiş Hakkı

Akabe Körfezi uyuşmazlığından kaynaklanan hukuki sorunların sayısı çoktur. Dolayısıyla bütün bu sorunları sıralamamız mümkün değildir. Ayrıca Akabe Körfeziyle ilgili her sorun, incelediğimiz Bosna Hersek – Hırvatistan uyuşmazlığıyla ilgili değildir. Bu nedenlerle çalışmamızın bu bölümüde Akabe Körfezi uyuşmazlığının ertelenemez zararsız geçiş hakkıyla ilişkisi incelenecektir.

BMDHS'nin 45. maddesi ertelenemez zararsız geçiş hakkının iki durumda uygulanmasını öngörmektedir. Bunlardan ilki, ada istisnası olarak adlandırılan durumdur.[218] İkincisi ise, açık denizi ya da bir münhasir ekonomik

[217] Ibid., par. 96

[218] Bkz. Korfu Davası ile alakalı adanın durumu.

bölgeyi yabancı devletin karasularıyla bağlayan boğazlardır. Bu madde KBBS'nin 16. maddesinin 6. fıkrasının bir uzantısı olarak düşünülebilir.

Ertelenemez zararsız geçiş hakkının gelişimindeki en önemli dönemeçlerden biri, Birinci Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'nda olmuştur. Bu değişiklik Akabe Körfezi uyuşmazlığıyla aynı döneme denk gelmektedir. Arap ülkeleri (Suudi Arabistan, Ürdün, Mısır ve Birleşik Arap Emirlikleri), Akabe Körfezi ve Kızıldeniz uyuşmazlığını Korfu Davasıyla bağlayarak, İsrail'in Akabe Körfezi'nden geçişini tamamen engellemeyi istemişlerdir.[219] Arap ülkelerine göre Korfu Davası'nın sonuçları sadece ve sadece iki açık denizi birleştiren boğazlardan geçişten bahsetmektedir. Bunlara göre, Akabe Körfezi ve Tiran Boğazı açık denizi bir devletin karasularıyla bağladığı için, bu alanlardan geçiş hakkı yoktur. Lakin, İsrail ve bazı diğer ülkeler Akabe körfezi ve Tiran Boğazına benzer durumlarda, kıyı devletlerin açık denize serbest ulaşımını savunarak, böyle durumlarda ertlenemez zararsız geçiş hakkının uygulanmasını önermişlerdir. Hollanda, Büyük Britanya ve Portekiz tarafından önerilen bu değişiklik, konferansta bir oy farkla kabul edilmiştir.[220] İsrail'in Eilat şehrinden Akabe ve Tiran Boğazında ertelenemez zararsız geçiş

[219] H. Caminos ve C. P. Cogliati-Bantz, **The legal Regime of Straits Contemporary challenges and solutions**, Cambridge, 2014, s. 54
[220] UNCLOS I, Official Records, 121

hakkı tanınmıştır. Dolayısıyla Birinci Deniz Konferansı genel olarak, İsrail'in büyük zaferi olarak anılmaktadır.[221]

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda Büyük Britanya'nın taslakları Birinci Konferans'ın sonuçlarına yansımıştır ve ertelenemez zararsız geçiş hakkı tekrardan BMDHS'ne eklenmiştir. İsrail bu konferansta ertelenemez zararsız geçiş değil, transit geçiş rejiminin her boğaza uygulanmasını önermiş, lakin bu öneri yeterli desteği görmediği için reddedilmiştir.[222]

BMDHS'nin 45. maddesi geniş yorumlandığında görülebilir ki, ertelenemez zararsız geçiş hakkı Tiran Boğazı'nda geçerli olduğu için, doğal olarak Akabe Körfezi içerisindeki devletlerin karasularında da geçerli olmaktadır. Akabe Körfezi farklı devletlerin karasularından oluşan yarıkapalı bir deniz olarak nitelendirilebilirse de, bu kural onun içinde geçerli olmaktadır.[223] Nasıl olursa olsun, gemilerin başka bir devletin limanlarına ulaşmak için, körfezdeki devletlerin karasularından zararsız geçiş hakkı vardır. Ertelenemez zararsız geçiş ise, sadece başka bir yol ya da alternatif bir geçişin olmaması durumunda geçerli olmaktadır.[224] BMDHS'nin 45. maddesinin lafzi yorumuna

[221] H. Caminos ve C. P. Cogliati-Bantz, 2014, s. 55

[222]Ibid.

[223] BMDHS ve KBBS böyle alanlardan hiçbir şekilde özel geçiş rejimleri öngörmemesine rağmen. Ayrıca Bkz. Hugo Caminos ve Cincent P. Cogliati-Bantz, 2014, s. 56.

[224]R. Lapidoth-Eschelbacher, **The Red Sea and The Gulf of Aden**, Haag, 1982, s.124

göre de, bu madde özellikle 'çıkmaz' körfezler sorunlarını çözmek için tasarlanmıştır.[225] İsrail'in Eilat Limanı'ndan açık denize çıkmak için tek bir yol kullanılabilir; bu da Akabe Körfezi'nden çıkıp Tiran Boğazı'ndan geçmektedir. BMDHS'nin ortaya çıkmasıyla, Eilat'a giden ve Eilat'tan çıkan gemilerin Akabe'den ve Tiran Boğazı'ndan ertelenemez zararsız geçiş hakkı pekişmiştir.

Söylememiz gerekir ki, Akabe Körfezi uyuşmazlığı diğer faktörler ışığında çözülmüştür. Ancak bu sürecin Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'na etkileri büyüktür. Yine de, bütün bu sürecin sonunda, en büyük tuhaflık şudur ki, Akabe Körfezin'de kıyıya sahip olan devletlerden sadece İsrail BMDHS'ne taraf değildir.

B. Fransa ve Monako Sınırlandırma Örneği

Fransa ve Monako karasularının sınırlandırılması, Monako çok küçük bir ülkeye sahip olduğundan, sınırlandırılan deniz alanlarının büyüklüğü bağlamında bu sınırlandırma büyük bir örnek değildir. Yine de, karmaşık coğrafi durumlarda sorunların hakkaniyete uygun bir şekilde çözümlenmesi için ilkesel bir örneği temsil etmektedir.

[225]W. L. Schachte Jr., P. A. Bernhard, " International Straits and Navigational Freedoms", **Virginia journal of International law**, Sayı 33. , 1993, s. 534

Bilindiği üzere, Monako küçük bir devlettir ve sadece 4,1 kilometrelik kıyıya sahiptir. Monako'nun tamamı Fransa devletinin topraklarıyla çevrelenmiştir. Fransa'nın karasularının uzunluğunu 12 deniz miline çıkartması, Monako karasularının sınırlarını üçgen bir şekil haline sokmakta ve tamamen Fransa'nın karasularıyla çevrelenmiş olmasına neden olmaktadır.[226]

14 Şubat 1973 tarihinde, Monako Kralı 5094 sayılı kararıyla Monako'nun karasularının esas hattan açık denize doğru 12 deniz miline çıkarılmasını emretti.[227] 11 sene sonrasında, 16 Şubat 1984 tarihinde, Fransa ve Monako, her iki devletin karasularının hakça bir şekilde 12 deniz mili uzunluğuna ulaşması için, Fransa – Monako Deniz Sınırlandırılması Sözleşmesini imzalamışlardır.[228] Sözleşmenin giriş bölümünde taraflar, Fransa ve Monako karasularının uzunluğunun 12 mile çıkartılması için, yeni bir sınırlandırmanın yapılması gerektirdiğini açıklamışlardır. Bunun sebebi ise, milletlerarası deniz hukukunun

[226] Damir Arnaut, Stormy Waters On The Way To The High Seas: The Case Of The Territorial Sea Delimitation Between Croatia And Slovenia, Ocean & Coastal L.J., Vol 8, Sayı 1, (2002).,s 50

[227] Karar için Bkz. "Sovereign ordinance no. 5094 delimiting the territorial waters of Monaco", 14.2.1973,http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MCO_1973_Ordinance.pdf, 4/29/2016

[228] "Convention on Maritime Delimitation between the Government of His Most Serene Highness the Prince of Monaco and the Government of the French Republic", 16.2.1984, http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/MCO-FRA1984MD.PDF, 4/29/2016

genel sınırlandırma kuralları uygulandığında, Monako'nun karasuları sınırlarının ciddi miktarda kısıtlanarak, Fransa'nın karasularıyla çevrelenmiş olmasıdır.

Böyle bir durumun düzeltilmesi için, sözleşmede yeni sınırlandırmanın koordinatları ortaya konulmuş ve sınırlandırmada klasik sınırlandırma kuralları tümden göz ardı edilmiştir. Yeni sözleşmeye göre Monako'nun karasuları sınırları düz bir şekilde açık denize doğru uzanmakta ve sınırların genişliği de Monako'nun kıyısının uzunluğunu devamlı bir şekilde takip etmektedir. Yeni sınırlar öyle şekillendirilmiştir ki, kavisli bir şekilde açık denize kadar uzanmaktadır. Önemli olan, bu vakanın hiç bir zaman uyuşmazlık haline gelmemesidir. Bu vaka tamamen iki taraflı bir sözleşmeyle çözülmüştür. Yine bu sınırlandırmanın hakkaniyete uygun bir şekilde yapıldığını söylemek mümkündür.

Tabii ki, söz konusu alanların genel olarak büyük olmaması dikkate alınmalıdır, ancak yine de karşılaştırmalı bir şekilde bakıldığında, bu sınırlandırmanın bazı vakalar için bir örnek olabileceğini söyleyebiliriz.

C. Finlandiya ve Estonya Sınırlandırma Örneği

9 Nisan 1994 tarihinde Finlandiya ve Estonya Dışişleri Bakanlıkları kendilerine ait olan karasularını 12 deniz miline çıkarttıklarını ilan etmişlerdir.[229] Finlandiya ve Estonya'nın kıyıları karşı karşıyadır. Karasularının bu şekilde genişletilmesi Finlandiya Körfezi'nin ortasında önceden bulunan açık deniz koridorunu ortadan kaldırmaktadır.

Bu nedenle Estonya'nın Finlandiya'daki Büyükelçiliği, Estonya'nın Finlandiya Körfezi'ndeki geçiş serbestisinin korunması için; Finlandiya Dışişleri Bakanlığı'na kendisinin iki devlet arasındaki ortay hattan kendi kıyılarına doğru uzanan karasularının 3 deniz mili olarak kısıtlanmasına hazır olduğunu ifade etmiştir. Finlandiya bu öneriyi kabul etmiş ve Estonya'ya kendi sınırlarının kısıtlanmasına hazır olduğunu söylemiştir.[230]

Bu notaların paylaşımının ardından, 1994 yılında Finlandiya Körfezi ve Kuzey Baltık Denizi'ne ilişkin Estonya – Finlandiya Deniz

[229] İki Devlet arasında paylaşılan diplomatik notalar için Bkz.,
"Exchange of notes constituting an agreement on the procedure to be followed in the modification of the limits of the territorial waters in the Gulf of Finland",
http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EST-FIN1994GF.pdf, 4/29/2016

[230] Ibid.

Sınırlandırma Sözleşmesi imzalanmıştır.[231] Bu sözleşmeyle, iki devletin karasularının sınırının her zaman iki devlet arasındaki ortay hattan 3 millik bir mesafeyle ayrılması öngörülmektedir. Böyle bir sınırlandırmayla, Finlandiya Körfezi'nin ortasında 6 deniz mili genişliğe ve 100 deniz mili uzunluğa sahip bir açık deniz koridoru kurulmuştur. Bu koridor Rusya için büyük öneme sahiptir çünkü koridor Rusya'nın karasularına kadar uzanmaktadır. Ayrıca, Rusya'nın gaz boruları bu koridordan geçip Danimarka ve Almanya'ya kadar uzanmaktadır.

D. Köprü İnşaatı Bağlamında Büyük Belt Uyuşmazlığı

Günümüz milletlerarası deniz hukukunda, köprülerin inşa edilmesiyle ilgili genel kurallar bulunmamaktadır. Ancak teorik olarak bir köprünün inşa edilmesi, bu köprünün deniz ulaşımında kullanılan deniz alanları üzerinde konumlanması durumunda, milletlerarası deniz hukuku kuralları tarafından düzenlenecektir. Soru bu şekilde anlaşıldığında, köprülerin inşa

[231] Sözleşmenin metni için Bkz. "Agreement between the Republic of Finland and the Republic of Estonia on the Boundary of the Maritime Zones in the Gulf of Finland and on the Northern Baltic Sea", 18.10.1996, http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EST-FIN1996MZ.PDF, 4/29/2016

edilmesini mantıksal olarak ve doğrudan doğruya sadece tek bir kuralla bağlantılandırabiliriz. Bu da her devlete garanti edilen zararsız geçiş hakkıdır. Bu hakkın köprülerin inşa edilmesiyle ilişkisi Great Belt Davası'nda açık bir şekilde gösterilmiştir.[232] Bir köprünün inşa edilmesi milletlerarası bir uyuşmazlığın konusu olursa, doğal olarak bu konunun, bir mahkemenin yargı yetkisinde bulunup bulunmadığı sorusuna yol açar. Söz konusu davada Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisinin geçerli olduğu açık bir şekilde ifade edilmiştir.[233]

İlgili bütün devletlerin, sorun oluşturan köprünün inşaat edilmesi konusunda bir antlaşması varsa, böyle bir durumdan uluslararası hukuki bir sorun çıkamaz. Peki köprülerin inşa edilmesi milletlerarası hukukuna aykırı olabilir mi? Bu sorunun cevabı zararsız geçiş hakkı doktrininde bulunmaktadır. Bir devletin inşa ettiği köprü başka bir devletin zararsız geçiş hakkını engellemekteyse, bu köprünün inşa edilmesi açıkça milletlerarası deniz hukukuna aykırıdır. Görüldüğü üzere, deniz yolları üzerindeki köprülerin inşa edilmesi ilk elde hukuka aykırı değildir. Lakin bu köprülerin başka devletlerin söz konusu yoldan geçmelerini engellemeyecek niteliklere sahip olması gerekir.

Burada çıkan en büyük soru ise: hangi durumlarda ve nasıl bir köprü diğer gemilerin zararsız geçiş hakkına engel olmayacaktır? Şu anda böyle bir

[232] Bu dava sonraki bölümlerde detaylı olarak incelenecektir.

[233] Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark), Provisional Measures, Order of 29 July 1991, I.C.J. Reports 1991, para. 14

soruya kesin bir cevap vermek mümkün değildir. Ancak teorik olarak bazı perspektiflerden bahsedilebilir.

Milletlerarası deniz hukuku doktrininden çıkıp, bu soruyu teknik detaylarla çözmeye çalışabilirz. Şöyle ki, milletlerarası ulaşımda kullanılan deniz yolları üzerinde inşa edilmiş köprülere bakıp, köprülerin boyutlarında genel bir eğilim arayabiliriz. Böylece bazı örnekleri göz önüne alıp genel bir köprü boyutu standardı bulmaya çalışabiliriz. Lakin böyle bir matematiksel oyun, ne kadar etkileyici ya da yön verici olsa da[234] , hiçbir şekilde hukuk doktrininde yeknesak sonuçlar doğurmayacaktır.

Diğer taraftan, teorik olarak diyebiliriz ki, zararsız geçiş hakkına engel olmayacak köprü, köprünün bulunduğu geçişten genelde geçebilecek olan gemilerin geçişini engellemeyen bir köprüdür.[235] Demek ki, köprünün boyutları her vakanın kendine has nitelikleri ışığında değerlendirilmelidir. Şöyle ki köprülerin boyutları her zaman, köprünün bulunduğu yerin coğrafi özelliklerine bağlı olacaktır, çünkü gemilerin geçişi de doğal olarak bu özelliklere bağlıdır.

[234] Mesela, Yangs Tse Köprüsü, İstanbul Boğazı'ndaki köprüler, Great Belt Köprüsü ve diğer uluslararası boğazlar üzerinde bulunan köprülerin boyutlarının orta oranına bakarsak diyebiliriz ki; genel olarak bu köprüler en azından 60 metre yüksekliğe, ve en azından 500 metrelik orta profile sahiptir.

[235] Milletlerarası hukuk doktrininde, bu kavram 'makulce öngörülebilen gemi' terimiyle açıklanmaktadır. Bkz. Great Belt Davası.

Demek ki köprünün boyutları doğrudan "makulce öngörülebilir geminin" boyutlarıyla orantılı olmalıdır.

Söz konusu gemiler sadece alanın coğrafi niteliklerine bağlı değildir. Bazı vakalarda gemilerin geçmesi diğer faktörlerle sınırlı olabilmektedir. Mesela, bazı alanların ekolojik hassasiyeti, söz konusu alanda kimi gemilerin ulaşımını engelleyebilir. Aynı şekilde gemilerin geçişi, alanda geçerli olan güvenlik gereksinimleriyle de kısıtlanabilir.

Kısacası köprü boyutları gibi, hangi gemilerin hangi alanlardan geçebileceği de her vakanın kendisine has niteliklerine göre değerlendirilmelidir. Bu değerlendirmelerde, deniz sınırlandırması esnasında kullanılan bazı ilkeler ve milletlerarası hukukun genel ilkeleri olarak hakkaniyet ilkeleri yardımcı olabilir.

Köprülerin inşa edilmesine ilişkin çok taraflı bir milletlerarası antlaşmanın olmadığı durumlarda coğrafyanın üstünlüğü ilkesi yardımcı olabilir. Diğer faktörler dışında gemilerin geçmesi herhalde alanın coğrafyasına bağlı olacaktır. Başka bir deyişle gemilerin geçiş kapasitesini alanın coğrafyası belirler. Daha önce açıkladığımız gibi, sınırlandırma işlemlerinde coğrafyanın tekrardan şekillendirilmesi söz konusu olamaz. Sınırlandırma işlemlerine yönelik olan bu ilkeyi analoji yoluyla gemilerin geçiş kapasitelerine de uygulayabiliriz. Bir köprünün inşası nasıl ki coğrafyayı kısıtlayamazsa; aynı şekilde gemilerin geçiş kapasitesini de kısıtlayamamalıdır. Bu sorunlarda tekrardan iki hakkın çatışmasını görebiliriz. Bu haklar kıyı devletlerinin ülkesini birleştirme hakkı ve

bayrak devletinin zararsız geçiş hakkıdır. Gemilerin geçiş koşulları doğal olarak alanın coğrafyasına bağlı olduğundan, gemilerin zararsız geçiş hakkı daha da büyük bir öneme sahiptir. Çünkü coğrafı şartlar doğaldır ve dolayısıyla daha eskidir. Bu yüzden bu şartlardan kaynaklanan hakları kısıtlamak doğru değildir.

Söz konusu sorunun en kolay ve en zarif çözümü taraf devletlerin anlaşmasıdır. Lakin böyle bir çözüm her zaman mümkün olmayabilir. Böyle durumlarda bir milletlerarası uyuşmazlığın ortaya çıkma ihtimali büyüktür. Sonuç olarak diyebiliriz ki, bu sorunun çözümü genel bir kuralda bulunmayacaktır. Ama daha önce sıraladığımız ilkeler ve sınırlandırmada kullanılan ilkeler, böyle sorunlarda en azından başlangıç noktaları olarak kullanılabilir. Milletlerarası deniz hukukuna ilişkin her uyuşmazlıkta olduğu gibi, her vakanın sonucu hakkaniyete uygun bir şekilde geliştirilecektir.

Great Belt Davası milletlerarası deniz hukukunda nadir rastlanan bir vakayı ele almıştır. 1987 ylında Danimarka parlamentosu, Great Belt Boğazı üzerinden geçen bir köprü inşa edilmesine yönelik bir yasa çıkarmıştır. 1987 yılında Danimarka hükümeti söz konusu projenin son taslağını kabul etmiştir. Söz konusu projede, Great Belt'in Batı Kanalı'nda alçak yüksekliğe sahip, genel trafik ve demiryolu bağlantılarının kullanımına uygun olan bir köprünün inşası planlanmıştır. Great Belt'in Doğu Kanalı'nda ise, yüksekliği 65 metreye ulaşan

bir köprünün inşa edilmesi planlanmıştır. Bu planın sonucunda, Baltik Denizi'nde yüksekliği 60 metreyi geçen gemilerin ulaşımı engellenecekti.[236]

Üçüncü Deniz Konferası'nın esnası ve sonrasında, Danimarka köprünün yapılmasıyla ilgili diplomatik notalarını ilgili bütün devletlere iletmiştir. Söz konusu notalar Great Belt Köprüsü'nün yapılmasıyla ilgili çeşitli bilgiler içermekteydi ve Danimarka diğer devletlerin bu konudaki görüşlerinin neler olduğunu belirtmelerini rica etmiştir.[237]

Bu notalara sadece Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği ve Polonya cevap verdi. Bütün bu devletler arasında sadece Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği kendi itirazlarını açıklamıştır. Sovyet Birliği'nin görüşüne göre, söz konusu köprünün yüksekliği en azından 65 metre olmalıdır. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin itirazları kabul edilmiş ve köprünün yapılmasının öngörüldüğü projede köprünün yüksekliği 65 metreye çıkarılmıştır.[238]

1970 yılından itibaren, Finlandiya'da yapılmış olan sonaj üniteleri Great Belt Boğazı kullanılarak açık denize ulaşmıştır. Bunlardan bazılarının yüksekliği 150 metreye ulaşmaktaydı. Köprünün yapılması bu ünitelerin

[236] Y. Tanaka, **The International Law of the sea**, Cambridge, 2012, s. 107

[237] R. Platzöder, "Bridges And Straits İn The Baltic Sea" 1996, R. Platzöder, P. Verlaan (ed), Haag, s. 152

[238] İbid., s. 147

boğazdan geçmelerini engelleyecekti. Dolayısıyla Finlandiya ve Danimarka arasında bir uyuşmazlık ortaya çıktı.

17 Mayıs 1991 yılında Finlandiya hükümeti Uluslararası Adalet Divanı'nda Danimarka'ya karşı dava açmıştır.[239] Finlandiya'ya göre, Gret Belt Köprüsü'nün yapılışı, Finladiya'da üretilen sondaj ünitelerinin Gret Belt'ten geçişini tamamen kapatacaktı. Bundan dolayı ilk başvurusunda Finlandiya Divan'dan aşağıda belirtilenleri istedi:

1. Divan'ın Great Belt Boğazı'ndaki zararsız geçiş hakkının geçerliliğini doğrulaması,
2. Bu hakkın, sondaj üniteleri ve "makulce öngörülebilir gemiler" için de geçerli olması,
3. Divan'ın, Danimarka ve Finladiya'nın derhal barışçı çözüm ve müzakere yollarına başvurmalarına yönelik bir karar vermesi.[240]

Yine 22 Mayıs 1991 yılında, Finlandiya Divan'dan:

1. İhtiyati tedbirleri alarak, Danimarka'nın söz konusu projeye ilişkin çalışmalarını durdurmasını talep etti.

[239] Davanın resmi özeti için Bkz. http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=433&p1=3&p2=3&case=86&p3=5, 4/29/2016

[240] APPLICATION INSTITUTING PROCEEDINGS, Filed in the Registry of the Court on 17May1991, PASSAGE THROUGH THE GREAT BELT,
Başvuru için Bkz. http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6861.pdf

2. Danimarka'nın davanın sonucuna zarar verebilecek her türlü eylemden uzak durması yönünde bir karar vermesini istedi.[241]

28 Haziran 1991 yılında Danimarka Divan'a cevap dilekçesini iletmiş ve Divan'dan:

1. Finlandiya'nın ihtiyati tedbirlerin alınmasına yönelik talebini reddetmesini,
2. Aksi takdirde, dava sonucunda Finlandiya'nın isteklerinin kabul edilmemesi halinde; Danimarka ihtiyati tedbirlerden doğan her türlü zararın Finlandiya tarafından ödeneceğini öngören bir karar istemiştir.[242]

Divan kararında, yargı yetkisinin var olduğuna karar vermiştir. Nitekim her iki devletin de Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisini kabulü söz konusudur.[243]

Danimarka bu davada Finlandiya'nın zararsız geçiş hakkının var olduğunu kabul etmiş; ama başka bir argümanında, bu zararsız geçiş hakkının hiç bir şekilde 170 metrelik sondaj ünitelerine ve benzer araçlara

[241] Finlandiya Dişişleri Bakanlığı, Request To the Registrar of the International Court of Justice, 22 Mayıs 1991, Bkz. Bkz. http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6911.pdf, 9/21/2016
[242] İbid.
[243] Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark), Provisional Measures, Order of 29 July 1991, I.C.J. Reports 1991, para. 14

uygulanamayacağını iddia etmiştir.[244] Divan bu iddiaya ilişkin hiçbir yorum yapmamıştır.

Divan, Finlandiya'nın ihtiyati tedbirlerin alınmasına ilişkin taleplerini incelerken, bu tedbirlerin söz konusu olayda ve Finlandiya'nın haklarının korunmasında kullanılabileceğini doğrulamıştır.[245] Fakat ihtiyati tedbirlerin en önemli unsuru aciliyet olduğundan, Finlandiya'nın talebi reddedilmiştir. Açıklamasında Divan, köprünün yapılışının en erken 1994 yılında bitirilmiş olacağını düşünmektedir. Divan, davayla ilgili verilebilecek her kararın bu yıla kadar verilmiş olacağını ifade etmiştir. Böylece Divan'a göre köprü inşaatı hiçbir şekilde davanın sonuna kadar Finlandiya'nın haklarını ihlal etmeyecektir. Dolayısıyla Divan Finlandiya'nın ihtiyati tedbir verilmesine ilişkin talebini reddetmiştir.

Karşı argüman olarak Finlandiya'ya göre, o anda gerçekleştirilen çalışmalar, köprünün gelecekteki görünümünü öyle bir şekilde etkileyecektir ki; davanın sonucu ne olursa olsun köprünün boyutları bir daha hiçbir şekilde değiştirilemeyecektir. Dolayısıyla Finlandiya'ya göre aciliyet vardır ve söz konusu çalışmalar gelecekteki sonuçları etkileyecektir. Bu bağlamda Finlandiya Danimarka'nın projesinin gerçekleşmesi durumunda; dava sonucu Finlandiya lehine olsa bile, yani Finlandiya'nın haklılığı doğrulanmış olsa bile, Great

[244] PASSAGE THROUGH THE GREAT BELT (FINLAND v. DENMARK), COUNTER-MEMORIAL SUBMITTED BY THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF DENMARK, Vol. 1., s. 208-221
[245] Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark), Provisional Measures, Order of 29 July 1991, I.C.J. Reports 1991, Para. 17

Belt'teki durumun eski haline dönme ihtimali yoktur.[246] Böylece Divan'ın kararı her halükarda sonuç Danimarka'nın tazminat ödemesi doğrultusunda olacaktır. Finlandiya'ya göre böyle bir durumda davanın önemi ve Divan'ın kararı büyük ölçüde önceden belirlenmektedir.[247]

Divan, özellikle de Yargıç Broms, davada söz konusu köprünün yapılışı hukuka aykırı bulunursa, her seçeneğin mümkün olabileceğini tekrarlamıştır. Divan'a göre davada her ihtimal mümkündür; çalışmaların durdurulması, yapılan köprünün modifiye edilmesi ya da parçalanması doğrultusunda bir karar verilebilir. Ayrıca, tazminatla ilgili karar da göz önünde bulundurulmalıdır. Bu bağlamda Divan, Danimarka'ya bu gerçekleri göz önünde bulundurarak, söz konusu projenin alternatiflerini düşünmesini önermiştir. Diğer taraftan Divan Finlandiya'ya söz konusu araçların (sondaj, petrol üniteleri vs.) başka bir şekilde açık denize ulaştırılması ihtimallerini değerlendirmesini önermiştir.[248]

Finlandiya ve Danimarka söz konusu sorunun çözümünde anlaştığından, Divan davanın esasına girmemiştir. Danimarka Finlandiya'ya 90 milyon Danimarka kronu ödemiş ve bunun sonucu olarak Finlandiya da davadan çekilmiştir.[249]

---

[246] Daha faza detaylar ve Finlandiya'nın başvurusu için Bkz. http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf

[247] Finlandiya Dişişleri Bakanlığı, Request To the Registrar of the International Court of Justice, 22 Mayıs 1991, Bkz. Bkz. http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6911.pdf

[248] Söz konusu davayla ilgili bütün resmi belgeler ve davanın özeti için Bkz. http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=433&p1=3&p2=3&case=86&p3=5, 9/21/2016

[249] Bkz., Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark), Order of IO September 1992,

Çok kez olduğu gibi Divan bu davada da çok şey söyleyip genel olarak davanın asıl soruları hakkında hiç bir bilgi vermemiştir. Gemi kavramının kapsamı konusunda hiçbir gelişme sağlanmamıştır. İhtiyati tedbirler konusunda büyük sorunlar ortaya çıkmış çünkü Divan kendi akıl yürütmesini yeterince açıklamamıştır. Ayrıca Finlandiya'nın tazminat ile eski hale dönme konusundaki iddiaları hakkında hiçbir kesin açıklama yapmamıştır. Sonunda diyebiliriz ki, Divan dikkatlice sorunun özünden çekilip, gerçek olan sorunlarını cevaplamamıştır.

Yine de, Divan'ın ihtiyati tedbirler almaması ve Danimarka'nın çalışmalarını durdurmaması semptomatik bir harekettir diyebiliriz. Öyle görünmektedir ki Divan böyle sorunlarda tazminat yaptırımını diğerlerinden daha çok önemsemektedir. Yine de, Divan'ın böyle bir tutuma sahip olduğunu kesinlikle reddettiğini söylemek önemlidir.

Başka önemli bir nokta, Finlandiya'nın kendi itirazlarını çok geç açıklamasıdır. Unutulmamalıdır ki, Danimarka köprünün yapılmasıyla ilgili sorunları diplomatik notalarla diğer devletlere iletmiştir.[250] Ayrıca, bu notalara cevap veren Sovyet Birliği'nin itirazları tamamen kabul edilmiştir. Burada çıkan sorun, Finlandiya'nın itirazlarının kabul edilip edilmemesidir. Danimarka BMDHS'nin yapıldığı dönemde bütün ilgili devletlerle irtibata geçtiğinde,

---

Z.C.J., s.348
Reports 1992,
[250] R. Platzöder ve P. Verlaan, 1996, s. 151

Finlandiya tamamen sessiz kalmıştır. Finlandiya'nın itirazları 12 sene sonra, köprünün inşaatının başlarında ortaya çıkmıştır.

Ayrıca, burada tartışmalı olan gemi kavramıdır. Danimarka Finlandiya'nın zararsız geçiş hakkı olmadığını hiçbir şekilde reddetmemiştir. Ancak, bu hakkın gemilerden daha büyük araçlara verilemeyeceğini iddia etmiştir. Uluslararası Adalet Divanı ise bu konuda herhangi bir görüş beyan etmemiştir.

Fark edilebilir ki, köprünün inşa edilmesi konusunda çok sayıda cevaplanmamış soru vardır. Bu sorularla uğraşan devletler için durum fazlasıyla riskli olabilir. Bu duruma ilişkin en büyük sorun hiç bir sonucun öngörülememesidir. Böyle bir durumun çözümüne yönelik şu ana kadar tek bir öneri ortaya çıkmıştır. Deniz Hukuku Enstitüsü'nün 26'ıncı Yıllık Konferansı'nda Amerika Birleşik Devletleri resmi görüşünü sunmuştur.[251] Bu görüşe göre, böyle durumların Uluslararası Deniz Örgütü'nün yetkisinde bulunması gerekmektedir. ABD'ye göre, bir köprünün yapılmasını planlayan boğaz devleti, planı ilk önce Uluslararası Deniz Örgütü'ne göndermelidir

[251] Konferansta sunulmuş olan makale için Bkz., W. L. Shachte, "**International Straits and Navigational Freedoms"**, http://www.state.gov/documents/organization/65946.pdf, 9/21/2016 veya, W. L. Shachte Jr., P. A. Berndhart, " International Straits and Navigational Freedoms", **Virginia Journal Of International Law**, Vol.33, 1993, ss. 538-548.

Örgütteki tartışmalarda diğer devletlerin görüşleri de alınacak ve köprülerin yapılmasına ilişkin kararlar verilecektir.[252]

IV. HIRVATİSTAN-BOSNA HERSEK UYUŞMAZLIĞINDA TARAFLARIN İDDİALARI ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER

Sonraki sayfalarda görülebilecek olan sonuçlar, bu çalışmanın en önemli kısmıdır. Uyuşmazlığı kesin ve detaylı bir şekilde çözmeyi hedefliyorsak, tarafların benimsedikleri tutumlarını eleştirmeden, doğrudan çözümlere geçmemiz yetersiz bir yaklaşım olacaktır. Dolayısıyla, çalışmanın sonraki kısımlarında uyuşmazlığın özünü oluşturan üç temel sorun hakkında tarafların tez ve görüşlerini eleştirmemiz gerekmektedir.

Kanaatimizce böyle bir yaklaşım daha yararlı bir çalışmanın ortaya çıkmasını sağlayacaktır. Nitekim çözümün en önemli ödevi sadece uyuşmazlıktan alelade bir sonuç çıkarmak değil, aynı zamanda yanlışlıkların da doğrusunu tespit etmektir.

[252] İbid., Metine hızlı erişim için Bkz., http://www.state.gov/documents/organization/65946.pdf, 9/21/2016, s. 34.

Dolayısıyla çalışmamızın sonraki kısmında öncelikle Bosna Hersek ve Hırvatistan taraflarının tezleri ve görüşleri eleştirilecek; sonrasında ise çalışmanın iki sonucunu oluşturan objektif bir çözüm ve milletlerarası deniz hukuku doktrini hakkındaki bulgularımızı sunmaya çalışacağız.

A. Büyük ve Küçük Şkoly Adacıkları ve Klek Yarımadasının Ucu Sorununa İlişkin Tarafların Tezlerinin Değerlendirmesi

1. Hırvatistan'ın İddialarının Eleştirisi

Hırvatistan tarafının öne sürdüğü, Karlofça ve Pasarofça Barış Sözleşmeleriyle ilgili argüman, Osmanlı İmparatorluğu'na sözleşmeyle verilen topraklardan uzanan denizlerde İmparatorluğun egemenliğe sahip olmadığını savunmaktadır.[253] Bu argümanın temel sorunu, söz konusu sözleşmelerin, bu alanlardan uzanan denizlerden ve genel olarak bu argümanla ilgili konulardan hiçbir şekilde bahsetmemesidir.[254] Bazı

[253] B. Vukas, 2006

[254] Sözleşmelerin metinleri için Bkz., Karlofça Sözleşmesi ve Pasarofça Sözleşmesi http://www.archive.org/stream/generalcollectio00lond#page/400/mode/2up, 4/29/2016

yazarlara göre, bu toprakların Osmanlı'ya verilmesi, Dubrovaçka Cumhuriyeti'nin kendi sınırını Mletaçka Cumhuriyeti'nden bir şekilde ayırmak istemesinden kaynaklanmıştır. Bu toprakların verilmesinin asıl anlamı Osmanlılar'a deniz vermek değil, Osmanlılar'ı iki Cumhuriyet arasında tampon bölge olarak yerleştirmektir. Dolayısıyla bu sözleşmeye göre Osmanlılar'a deniz üzerinde hiç bir hak verilmemiştir.[255] Söz konusu sözleşmelerde bu tezi destekleyecek hiçbir veri olmadığından, tezi tarihi spekülasyon ya da daha hafif bir deyişle, kanıtlanmamış bir varsayım olarak nitelendirmek gerekir.[256]

Ayrıca, söz konusu sözleşmelerde bu tezi destekleyecek bir veri olsa bile, bütün bunların günümüzde hiçbir önemi kalmamıştır. Unutulmamalıdır ki, 400 yıl önce, ne Hırvatistan ne de Bosna Hersek diye bir devlet vardır. Günümüzde de Dubrovaçka Cumhuriyeti ve Osmanlı İmparatorluğu diye bir devlet yoktur. Önemli olan, Bosna Hersek ve Hırvatistan'ın yaklaşık 23 sene önce bağımsızlıklarını kazandıkları anıdır.[257] Nitekim, bu anda devletlerin

[255] S. Çosiç, N. Kapetaniç, N. Vekariç, 2012, ss. 22-23

[256] D. Arnaut , 2014, s. 162

[257] "Akademik Davorin Rudolf: Spor BiH I Hrvatske treba mirno rijesiti, BiH ima jaku argumentaciju, ali…"(*Bosna Hersek ve Hırvatistan Uyuşmazlığının barışçı bir şekilde çözülmesi lazım*), *Anadolu Ajansı*, İndex.hr, 9.8.2012, http://www.index.hr/vijesti/clanak/akademik-davorin-rudolf-za-aa-spor-bih-i-hrvatske-treba-mirno-rijesiti--bih-ima-jaku-argumentaciju-ali/630568.aspx, 6/5/2015

sınırları '*milletlerarası hukuk tarafından korunan sınırlar'* haline gelmiştir.[258]

Böyle tezleri ileri süren yazarlar bile, yaptıkları analizlerde yakın tarihteki gelişmelerin önemini kabul etmektedirler. Böylece, Bosna Hersek'in Yugoslavya'da kendi sahilinden uzanan deniz alanlarında yetki sahibi olduğundan bahsediliyor.[259] Ayrıca, BMDHS'nin Bosna Hersek'in deniz alanlarına sahip olduğunu desteklediğinden de söz edilmiştir. Bu bağlamda bazı yazarların da kendi tezlerini değiştirdiklerini söylememiz mümkündür.[260]

Ayrıca deniz, toprağa yani sahile ait bir alandır. Bu sentezin anlamı, deniz alanları, sahile sahip olan devletlere *ipso iure* olarak katılır. Günümüzdeki deniz hukukuna göre denizsiz bir sahil olamaz.[261] Dolayısıyla Bosna Hersek de, bağımsızlığını kazandığı anda, sahili ne kadar küçük olsa da deniz alanları üzerinde egemenlik kazanmıştır.

---

[258] Badinter Komisyonu'nun 3. Görüşü

[259] B. Vukas, 2006. S. 215

[260] Bkz. M. Klemençiç ve D. Topaloviç, **Maritime Boundaries Of The Adriatic Sea**, Lexicographic İnstitute Miroslav Krleza, Zagreb, 2009; ve G. Blake ve D. Topaloviç, "Maritime Boundaries of The Adriatic Sea", **Maritime Briefing**, vol.1, sayı 8, Durham, 1996, ile karşılaşın

[261] Varsayım olarak bir devletin başka bir devletin sahiline ait olan deniz alanları üzerindeki tarihsel haklarından söz edilebilir. Ancak böyle bir vaka yoktur.

Bosna Hersek, milletlerarası hukukta kişilik kazandığı anda, bütün tarihi koşullara rağmen, başka herhangi bir kıyı devleti gibi deniz alanlarına sahip olmuştur. [262] Meselenin özü kesinlikle budur. Devletlerin bağımsızlıklarını kazanıp, milletlerarası kişiliğe sahip olduklarında gerçekleştirdikleri eylemler ve öne sürdükleri tezler gerçek öneme sahiptir. Hırvatistan ile Bosna Hersek arasındaki sınırlar da, Yugoslavya'dan ayrıldıklarında olduğu gibi belirlenmektedir.[263]

Bu bağlamda, yaygın söylemde '. . . *alan, sözleşmeye*[264] *göre Bosna Hersek'e hediye edildi'* gibi ifadeler tamamen yanlıştır. [265] İzetbegoviç-Tudjman Sözleşmesi'nin ikinci maddesi de yeni sınırların oluşturulması değil, Badinter Komisyonu'nun belirlediği kurallara uygun bir şekilde, önceden varolan ve Yugoslavya'da belirlenen sınırların benimsenmesinden bahsetmektedir.[266]

---

[262] D. Rudolf, **Hrvatski Tjesnaci İzmedju Bosne İ Hercegovine i otvorenog mora**, (Hırvatistan'ın Bosna Hersek ve Açık Deniz Arasındaki Boğazları), Split, Split Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2007. S. 115

[263] D. Arnaut, 2014, s. 162

[264] İzetbegoviç-Tudjman Sözleşmesi

[265] Bibanovic Zoran, " Ko je Bosni I Hercegovini 'poklonio' Neum…"(*Neum Bosna Hersek'e kimin tarafından 'hediye edildi'…*), *Blin Magazin*, DEPO Portal, 28.07.2012, http://www.tacno.net/novosti/ko-je-bosni-i-hercegovini-poklonio-neum/, 6/5/2015

[266] İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi, 1999, madde 2(1)

'Dolandırıcılık veya Yanılgı: Klek Yarımadası Sorunu'[267] kitabının yazarları, tapu sicilleri ve kadastro belgelerini kitabın temel tezini kanıtlayan öğeler olarak kullanmışlardır. Ancak bu belgeler devletlerin iç hukukundan kaynaklandığı için, belgelerin milletlerarası hukuktaki geçerliliği şüphelidir. Bu bağlamda, bu belgelerin faydası, belli bir dönemde bazı alanların hangi devletin sınırları içerisinde olduklarını kanıtlamasıdır.[268]

Büyük ve Küçük Şkoly adacıklarının hukuki statüsüyle ilgili tartışmalar, 1974 yılında Yugoslavya'da yapılan Hırvatistan ile Bosna Hersek arasındaki sınırlandırmadan sonraki zaman dahilindeki olaylara bakılarak sürdürülmelidir.[269] Bu alanların statüsü de, 1974 yılı öncesinde belirsiz kaldı.[270] Bu bağlamda, söz konusu alanların hangi devlet tarafından kontrol edildiği[271] ve hangi devletin yetkisinde bulunduğu çok önemlidir.

[267] S. Çosiç, N. Kapetaniç, N. Vekariç, 2012

[268] Ancak, bu belgelerin aynı dönemde ikiden fazla devlette bulunması durumunda, belgelerin işe yararlılığı şüphelidir.

[269] Bu bağlamda, söz konusu dönemdeki devletlerin eylemleri, iddaları, fiili kontroluna bakılması gerekmektedir.

[270] S.Çosiç, N.Kapetaniç, N.Vekariç, 2012, (atıfta bulunduğumuz kitap, bu konuda Hırvatistan tarafından gelen tezleri en iyi şekilde toplanmaktadır. Lakin, tezlerin çöğü Duborovaçka Cümhüriyetti dönemi ile ilgili olduğu için, söz konusu tezlerin bu tartışmada hukuken yardımcı olamaz, en iyisi, bu tezler söz konusu alanların uzak tarihini açıklanabilmektedir.)

[271] Yani, hangi devletin etkili kontrolun altında olduğu

Alanlar hem Yugoslavya hem de sonraki dönemde tamamen Bosna Hersek'in kontrolü altında kalmıştır. Önemli olan, Bosna Hersek'in bu alanlardaki yetkisine hiçbir itirazın getirilmemiş olmasıdır.[272]

Kadastro belgeleri ve tapu sicillerinin değiştirilmesi ve Sosyalist Bosna Hersek Cumhuriyeti'nin bir "dolandırıcılığı" söz konusu olsa bile; Hırvatistan'ın Yugoslavya'nın parçası olduğu zamandan itibaren hiçbir tartışma açmaması ya da hiçbir eylem ve iddiada bulunmaması yine de bir devlet uygulaması oluşturmaktadır. Ayrıca, Yugoslavya döneminde Bosna Hersek'e ait olan tapu sicilleri sahte ve dolandırıcılıktan kaynaklanmış olsa bile, yine de Hırvatistan'a ait olan tapu sicillerinin söz konusu alanlardan mahrum kalması açıklanmalıdır.

İzetbegoviç - Tudjman Sözleşmesi konusunda, Hırvatistan'dan gelen yorumlara göre Hırvatistan sözleşmeden çekilmelidir.[273] Böyle bir önerinin söz konusu olaydaki önemi ve uzun vadeli perspektifleri zayıftır. Hatırlatmamız gerekir ki, sözleşme devletlerin parlamentolarında onaylanmamış olsa da, başka bir sözleşme imzalanmadığı takdirde geçici

[272] 1992-1995 savaş dönemdeki Hırvatistan tarafından yapılan haksız işgal harıç

[273] Örneğin, Davorin Rudolf: "*Ugovor Tudjman İzetbegovic stetan po Hrvatsku*"(İzetbegovic Tudjman Sozlesmesi Hırvatistan'ın zararıdır), *Hrvatska Radiotelevizija*, HRT Vijesti, 16.09.2012, http://vijesti.hrt.hr/180140/ugovor-tuman-izetbegovic-stetan, 6/5/2015

olarak uygulanmaktadır.[274] Hırvatistan sözleşmeden çekilse bile, tartışmalı alanların kendisine ait olduğunu kanıtlamak istiyorsa daha iddialı eylemlerde bulunmalıdır.[275] Aksi takdirde, Bosna Hersek'in bu alanlar üzerindeki hakimiyet itirazsız, sözleşmenin içeriği de belirsiz bir zaman boyunca uygulamada kalacaktır.

Klek yarımadasının ucu ve adacıklar uyuşmazlığı devletin ülkesel toprağı ile ilgilidir.[276]Hırvatistan'dan gelen bazı yorumlara göre, söz konusu alanlar Hırvatistan'a '*iade edilse*', deniz sınırlarının görünümü de değişecektir. Şimdiye kadar bu konuda belirttiklerimize göre, Hırvatistan'ın söz konusu alanlarda alacak hakkına sahip olması pek muhtemel görünmemektedir. Yine de, varsayım olarak düşünüldüğünde bile, söz konusu ülke alanlarının Hırvatistan'a dahil edilmesi durumunda, alandaki deniz sınırının 10 numaralı resimde belirlendiği gibi değiştirilmesi mümkün değildir.

[274] İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi, Madde (23.)

[275] Bosna Hersek'i milletlerarası bir mahkemeye ya da tahkime götürmek ve benzer eylemler.

[276] . Bu uyuşmazlığın deniz alanlarına nasıl yansıdığını 10 numaralı resim ve 2.1.1. numaralı bölümde görebiliriz.

İlk önce Küçük Şkoly adacığı gelgit zamanında deniz altında kalmaktadır[277]. Dolayısıyla bu adacığın kaya olarak nitelendirilmesi daha mantıklı görünmektedir.[278] Büyük Şkoly ise, Küçük Şkoly'den daha büyük ama yine de hiçbir şekilde insan yaşamına ve ekonomik yaşama elverişli değildir.[279] Coğrafi olarak Küçük ve Büyük Adacık, Bosna Hersek'in Klek yarımadasının toprak bütünlüğünün bir parçasıdır. Tahkim veya bir dava söz konusu olsa bile, bu alanlara ait olan karasuları kısmının Hırvatistan'a verilmesi pek mümkün görünmemektedir.

Bu çerçevede, Hırvatistan'ın aleyhine başka bir faktör, Hırvatistan'ın resmi olarak hiçbir eylemde bulunmamasıdır.[280] Çalışmamızda sıraladığımız tezler ve tartışmalar çoğu zaman iki devletin akademik çevrelerinde ileri sürülmüştür. Hırvatistan tarafından gelen, söz konusu alanlarla ilgili herhang

[277] Vele Faruk, "Vlasnici zemljista tvrde: Veliki I Mali Skolj pripadaju BiH"(Adacıkların sahiplerinin iddialara göre Büyük ve Küçük Şkoly Bosna Hersek'e aittir) *Anadolu Agency*,01.08.2012, http://aa.com.tr/ba/politika/vlasnici-velikog-%c5%a1kolja-tvrde-da-taj-otok-pripada-bih/350984, 6/5/2015

[278] Bu bağlamda 'Skolj' kelimesi, günümüzde kullanım dışı kaldı, genel olarak 'Adacık' veya 'Kaya' anlamına gelmektedir.

[279] Böylece genel olarak, karasuları dışında her türlü deniz alanlarından mahrum kalmaktadır. Maloston Kanalı'nın çok küçük olduğundan dolayı, böyle bir durum zaten söz konusu olamaz.

[280] Buradaki eylemler Hırvatistan'da dönemin siyasi dalgalanmalarının belirtisidir, ki hiç bir anlamda resmi bir eylemi temsil edemez.

bir resmi iddia mevcut değildir. Diğer taraftan, İzetbegoviç - Tudjman Sözleşmesi iki devletin Cumhurbaşkanları tarafından imzalanmış ve hala yürürlüktedir. Mevcut durum nedeniyle, Hırvatistan'ın akademik çevrelerinde bile, Hırvatistan'in tahkimde ya da bir mahkemenin önünde bu alanlarla ilgili davalarda bulunmasının; alanların tamamen kaybedilmesiyle sonuçlanacağı iddia edilmektedir.[281]

Son olarak, Hırvatistan' iç hukukunda, Hırvatistan Balıkçılık Deniz Tüzüğü'nde[282], Bosna Hersek ile Hırvatistan arasındaki deniz sınırının açık bir şekilde orta hat yöntemiyle çekildiği görünmektedir.[283]

2. Bosna Hersek'in iddialarının Eleştirisi

Bosna Hersek'in, Hırvatistan'ın Osmanlılar ve Avusturya-Macaristan dönemi üzerine öne sürdüğü iddialara ilişkin açıklamalarına

[281] Örneğin, Veljkovic Sandra, "Na arbitrazi bi Hrvatska izgubila Skolje I vrh kleka" (*Tahkim söz konusu olduğunda Hırvatistan kaybeder), Vecernji List,* vecernji.hr, 30.07.2012, http://www.vecernji.hr/hrvatska/na-arbitrazi-bi-hrvatska-izgubila-skolje-i-vrh-kleka-437010, 6/7/2015

[282] Food And Agricultural Organization of the United Nations, "Regulation on the Borders of the Croatian Fishing Sea", http://faolex.fao.org/cgi-bin/faolex.exe?rec_id=113946&database=faolex&search_type=link&table=result&lang=eng&format_name=@ERALL, içindeki, http://faolex.fao.org/docs/pdf/cro113946.pdf, 9/21/2016, 40. Numaralı harita

[283] Tıpkı İzetbegoviç-Tudjman Sözleşmesi'nde olduğu gibi.

göre; eski tarihteki bu gelişmeler günümüzde hiçbir öneme sahip değildir. Önceki sayfalarda değindiğimiz gibi bu doğru görünmektedir. Lakin, anlaşıldığı üzere, Bosna Hersek'in tezleri daha çok Badinter Komisyonu'nun görüşlerine dayanmaktadır. [284] Bu bağlamda sınırların hukuksuzluğu konusunda bilinmesi gerekir ki, Badinter Komisyonu sınırları belirlememiştir. Badinter Komisyonu'nun görüşleri, sınırlandırma konusunda devletler için bir yönerge olarak nitelendirilebilir. [285] Bu komisyon sınırları *de facto* belirlememiştir. Yani, Badinter Komisyonu idari sınırların *uti possidetis* ilkesi ışığında yeni milletlerarası sınırlara dönüşmesinden bahseder. Badinter Komisyonu'nun görüşleri, yanlış çizilen sınırların haklı ve hukuki kılınmasına hiçbir şekilde yol açmamaktadır. Bu konuda, söz konusu sınırların Yugoslavya'nın idari sınırları olup olmadığı önemlidir. [286] Dolayısıyla bu konuda doğrudan Badinter Komisyonu'nun görüşlerine atıf yapmak ve bu görüşlerin sınırları belirttiğini söylemek yanlıştır. Uyuşmazlıkta kullanılan tezlerin, Komisyon'un görüşlerinde açıklanan yöntem ve yönlendirmeye göre ifade edilmesi gerekmektedir.[287]

[284] Özellikle Badinter Komisyonu'nun 3'üncü görüşünde.

[285] S. Mihajloviç, **Crtanje Granica na Zapadnom Balkanu: Ljudska Perspektiva** (Batı Balkanlar'da Sınırların Çizilmesi: İnsani Bir Perspektif), Sarajevo, 2012, Sayfa 15

[286] 1974 yılında yapılan sınırlandırma ve 1974 yılından bu yana Yugoslavya'nın idari sınırlarının nasıl göründüğü en önemli faktördür

[287] Bkz. Komisyonun 3'üncü görüşü.

Dolayısıyla, Bosna Hersek'in kurması gereken tez, söz konusu sınırların 1974 yılından günümüze kadar itirazsız biçimde Bosna Hersek'in fiili kontrolü altında olduğu; bu nedenle de bu sınırların Bosna Hersek'e ait olduğu yönünde olmalıdır.

Söz konusu alanların devamlı bir şekilde Bosna Hersek'in kontrolü altında olduğu doğrudur. Lakin bu alanlara ait deniz alanlarının statüsü ve deniz sınırları en azından milletlerarası hukuki nitelikte ve resmen onaylanmış bir belgeyle belirlenmemiştir.[288] Doğal olarak Bosna Hersek sınırlar konusunda İzetbegoviç- Tudjman Sözleşmesi'nde belirlenen sınırlara uygun hareket etmektedir. Ancak unutmamamız gerekir ki, bu sözleşme ne Hırvatistan ne de Bosna Hersek parlamentolarında onaylanmıştır.[289] Dolayısıyla, bu meselenin özü sadece devletlerin bağımsız oldukları an değil, aynı zamanda Yugoslavya döneminde yapılan sınırlandırma ve bu alanların kimin tarafından kontrol edildiğidir. Bosna Hersek'in temsilcilerinin konuyla ilgili açıklamaları açık bir şekilde Bosna Hersek

[288] Doğal olarak bu alanların karasuları olarak sayılması gerekmektedir. Ama Bosna Hersek'in benimsediği deniz sınırlarının nereden nereye uzandığı konusunda hiçbir bilginin olmaması da önemlidir. Birleşmiş Milletler Okyanus İşleri ve Deniz Hukuku Birimi'nde Bosna Hersek'ten alınan bir harita bile yoktur.

[289] Daha önce değindiğimiz gibi Sözleşme'nin Bosna Hersek parlamentosunda onaylanmamasının sebepleri, söz konusu alanlarla ilgili değildir. Bkz. Arnaut, D., 2014 s. 160

devletinin görüşünü belirtmektedir.[290] Yine de, söz konusu alandaki devlet uygulaması, onaylanmamış bir sözleşme ve devlet temsilcileri tarafından verilen ifadeler dışında, Bosna Hersek hala sorunlu olan alanın hukuki rejimini belirlememiştir. Bu bağlamda değinmemiz gerekir ki, Bosna Hersek'in iç hukukunda söz konusu alanlarla ilgili çeşitli düzenlemeler getirilmiştir. Bosna Hersek bu düzenlemelerde söz konusu alanlara ait olan deniz alanını "karasuları" olarak nitelendirmiştir.[291] Lakin, bu alanın statüsünün milletlerarası topluluğun tanıdığı şekilde[292] belirlenmesi, iç hukuk düzenlemeleri karşısında genel olarak önceliğe sahiptir. Bosna Hersek bu konuda gösterdiği tembellik sebebiyle, içinde bulunduğu uyuşmazlıkta zarar görebilir.[293]

---

[290] Örneğin, Bosna Hersek Ulaştırma ve İletişim Bakanı: ' *Şüphesiz ki, söz konusu alanlar Bosna Hersek'e aittir. Bosna Hersek devletinin bu konuda başka hiçbir görüşü yoktur*', Al Jazeera, "Hadzic: Ozbiljan Pristup Hrvatske" (Hırvatistan Hükümeti'nin Yaklaşımı ciddidr), *Al Jazeera*, AJB, 04.09.2012, http://balkans.aljazeera.net/vijesti/hadzic-ozbiljan-pristup-hrvatske-vlade, 6/8/2015

[291] "Bosna Hersek Federasyon Hükümeti'nin 10. Oturumu", 23.05.2007, Denizdeki Seyrüsefer Güvenliği ile ilgili 5. Nokta., http://www.fbihvlada.gov.ba/bosanski/sjednica.php?sjed_id=29 , 05/11/2015

[292] Mesela beyan ya da Birleşmiş Milletler Okyanus İşleri ve Deniz Hukuku Birimi'ne gönderilmiş bir not vs.

[293] Özellikle toprak ihtilafları söz konusu olursa.

B. İçsular Sorununa İlişkin Tarafların Tezlerinin Değerlendirilmesi

1. Bosna Hersek'in İddialarının Eleştirisi

Bosna Hersek'in ileri sürdüğü tezler ilk bakışta doğru gözükmektedir. Hem Bosna Hersek hem de Hırvatistan BMDHS'ne taraftır. BMDHS'nin 7. maddesinin 6. fıkrasına göre, düz esas hatlar yöntemi, başka bir devletin karasularını açık denizden veya münhasir ekonomik bölgeden kesecek şekilde uygulanamaz.[294] Hırvatistan'ın tartışmalı olan denizde ilan ettiği düz esas hatlar[295], söz konusu hatlar Bosna Hersek'in deniz alanlarını tamamen çevrelediğinden, açık bir şekilde BMDHS'ine aykırıdır. Lakin, bu konuda Bosna Hersek'ten gelen itirazlar düzensiz ve süreksiz bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Bosna Hersek'in daha önce dile getirdiğimiz itirazları sadece birkaç kez resmi olarak Hırvatistan devletinin temsilcilerine aktarılmıştır.[296] Ayrıca, itirazlar hiçbir zaman Birleşmiş Milletler'in yetkili organlarına bildirilmemiştir. Bunu dikkate aldığımızda, Bosna Hersek'in davranışını

[294] BMDHS için bkz. http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf, 9/21/2016

[295] Bkz. 6 Numaralı resim

[296] Bkz. Çalışmanın Birinci Bölümü

düzensiz olarak nitelendirebiliriz. Ayrıca, önceki sayfalarda söz ettiğimiz tembellikten de bahsetmek mümkündür.[297]

Çalışmamızın bir önceki bölümünde açıkladığımız Bosna Hersek parlamentosundaki konuyla ilgili tartışmalar[298] hiçbir şekilde milletlerarası hukuku ilgilendirmemektedir. Bu tartışmalar devletlerin iç siyaseti ile ilgilidir. Tartışmaların milletlerarası hukukta etkili olması için, tartışmalarda ortaya çıkan itirazların devletlerin yetkilileri tarafından uyuşmazlığa taraf olan başka devletlere ya da, Birleşmiş Milletler başta olmak üzere, uluslararası örgütlere aktarılması gerekmektedir. Uluslararası hukukta bir uyuşmazlığın ortaya çıkmasının temel şartı, uluslararası alandaki devletler arasındaki iletişimdir.

Bu konuda, hem Hırvatistan, hem de Bosna Hersek tarafından gelen tezlerin çoğu, ya uzmanlar ya da akademik çevreler tarafından oluşturulmaktadır. Lakin milletlerarası hukuk, ne kadar da akademik çalışmalar için verimli bir alan ise de, daha çok devletlerin resmi eylemlerine önem vermektedir. Devlet uygulaması da zaten bu eylemler

[297] Bkz. Çalışmanın 66. sayfası

[298] 'Bosna Hersek Meclisi'nin iki dairesi arasındaki ilk özel toplantının kaydı,', 'Bejazit Jaşareviç Sorusu', https://www.parlament.ba/sadrzaj/plenarne_sjednice/Default.aspx?id=1140&langTag=bs-BA&pril=b, 13.11.2007, 7/11/2015

üzerinde oluşturulur. Bu konuda en iddialı eylem, Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı tarafından gönderilen notadır.[299] Uyuşmazlık da bu notayla açık bir şekilde ortaya çıkmıştır. Yine de, bir uyuşmazlığın mevcut olması durumunda, devlet uygulamasını oluşturan önemli faktör, en azından Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'nin bilgilendirilmesidir. Başka bir ifadeyle devletler sessiz kalmamalıdır.

Hırvatistan'ın, Pelyeşets Köprüsü'nün ilk planını değiştirmesi[300], Hırvatistan'ın bir şekilde Bosna Hersek'in geçiş hakkını tanıdığının kanıtıdır. Ancak böyle gelişmelerin Birleşmiş Milletler'in yetkili organlarına iletilmemesi tamamen yanlış bir davranıştır.

Bosna Hersek'ten gelen hem resmi hem de resmi olmayan tezler gözden geçirildiğinde, tezlerin yapısöküm niteliğinde olduğu açıktır. Yani bu tezlerde, sadece şu anki durumun bir şekilde yanlış olduğu iddia edilmiş fakat durumun nasıl olması gerektiğinden söz edilmemiştir. Mesela, itirazlarda öerilen, Bosna Hersek'in açık denize ulaşımını sağlayan bir

[299] Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı resmi internet sayfası, "Predsjednistvo BiH odrzalo 56. Redovnu sjednicu" (Cumhurbaşkanlığı'nın 56. Genel Kurulu), http://www.predsjednistvobih.ba/zaklj/sjed/default.aspx?id=34839&langTag=bs-BA, 23.04.2009, 6/11/2015

[300] Bkz. Çalışmada yer alan "Bosna Hersek'in Yorumları ve Hırvatistan ile İletişim" bölümü

koridorun kurulması[301], milletlerarası hukuk kapsamında tamamen sui generis ve tekrar etmek gerekirse resmi olmayan bir öneridir. Çalışmanın devamında gösterileceği gibi, BMDHS'ine göre böyle durumlar daha kolay ve karmaşık olmayan şekillerde çözülebilmektedir. Bosna Hersek şu anki duruma, daha önce söylediğimiz gibi bazı itirazlar getirmiştir, ama durumu değiştirmek yönünde ciddi çabalarda bulunmamıştır.

Bosna Hersek'in bu davranışının ciddiye alınması gerekmektedir nitekim bu bir anlamda bir devlet uygulamasıdır. Ege Sorunu gibi diğer daha büyük uyuşmazlıkları dikkate alırsak, devletlerin her zaman ciddi iddialarda ve eylemlerde bulunduğunu görebiliriz.[302] Yanlış anlaşılmasın, Bosna Hersek'in bu kadar ciddi eylemlerde bulunması doğru olmayabilir. Ancak yine de diğer devletlerin uyuşmazlıklara yaklaşımını örnek aldığımız zaman, Bosna Hersek'in davranışının bir anlamda yetersiz olduğunu söyleyebiliriz.

Hırvatistan'ın içsularının şu andaki şekli milletlerarası hukuka aykırı olabilir, ancak bu durumun asıl tehlikesi, durumun örf ve adet hukuku, tarihsel haklar vs. ile bağlantılandırılma riskidir. Hırvatistan içsuların tartışmalı kısımlarını teamüle bağlamaya kalkarsa, Bosna Hersek tarafının

[301] Bkz 10 numaralı resim

[302] Mesela, açık denize ulaşım sorunu ile alakalı Ege Sorunları kapsamında karasuların genişletilmesi sorunuyla alakalı Türkiye'nin eylemleri, Bkz. Sertaç Hami Başeren**, Ege Sorunları**, İstanbul, 2003, s. 43

itirazlarının muhakkak daha net ve daha açık bir şekilde sunulması gerekecektir. Söz konusu uyuşmazlıkta hakkaniyet ilkelerinden bahsedecek olursak unutmamamız gerekir ki, *vigilantibus non dormientibus jura subveniunt.*[303]

2. Hırvatistan'ın İddialarının Eleştirisi

Hırvatistan'ın bu konuda aslında hiçbir resmi görüşü mevcut değildir. Yani Hırvatistan, Bosna Hersek tarafından getirilen ne resmi ne de gayrıresmi itirazlara cevap vermiştir. Uzmanlar arasında düzenlenen toplantıların sonucu olan, Pelyeşets Köprüsü'nün ilk planında açıklanan yüksekliğin Hırvatistan tarafından artırılması; dolaylı bir şekilde Hırvatistan'ın Bosna Hersek'in söz konusu alanlarda haklarını tanıdığını göstermektedir. Yani, Hırvatistan temsilcileri tarafından çoğu kez belirtildiği gibi, köprünün yüksekliği Bosna Hersek'in söz konusu alanlardaki zararsız geçiş hakkını muhafaza etmek için arttırılmıştır.[304] Böylece Hırvatistan'ın iddiaları ile eylemleri arasında bir çelişki ortaya çıkmaktadır. Bir devletin

[303] Kendi haklarına sahip çıkmayana kanun yardım etmez.

[304] Veljkovic Sandra, "Nova vlast spremna ratificirati sporazum Tudjmana I izetbegovica" (Yeni Hükümet İzetbegovic Tudjman sözleşmesinin onaylanması için hazırdır), Vecernji.hr, http://www.vecernji.hr/hrvatska/nova-vlast-spremna-ratificirati-sporazum-tudjmana-i-izetbegovica-435195, 9/11/2015

kendi içsularında başka bir devletin zararsız geçiş hakkını tanıması ve bu hakkın kullanmasını desteklemesi hukuki bir mantıksızlıktır. BMDHS'ine göre, içsularda zararsız geçiş hakkından bahsedilemez; bir anlamda devletin içsuları devlet toprağıyla özdeşleştirilmektedir. [305] Zaten, devletlerin karasuları ve içsuları arasındaki en büyük farklardan biri, devletin içsularında zararsız geçiş hakkının bulunmamasıdır.[306]

Bununla ilgili, Hırvatistan'ın milletlerarası hukuktan kaynaklanan sorumluluklara nasıl uyum sağlayacağı da hiç belli değildir. Bilinmesi gerekiyor ki, bu uyuşmazlığın temel meselesi, Hırvatistan'ın içsularında başka devletlerin haklarının olup olmadığı [307] değildir. Tartışmalı olan içsularının kendisinin milletlerarası hukuka uygunluğudur.

Hırvatistan'ın içsularını belirleyen düz esas hatların Yugoslavya'dan alınması, yani bu hatların daha önceden düzenlenmiş olması günümüzde hiçbir öneme sahip değildir. Yugoslavya'nın denizi ve ona ait olan sınırlar Yugoslavya'yı oluşturan federe devletlerce kullanılmıştır. Hırvatistan

[305] BMDHS madde 8.

[306] Rejimlerin Karşılaştırılması için Bkz. Institut De Droit International, **The Distinction Between the Regime Of the Territorial Sea and the Regime of Internal Waters**, Session of Amsterdam – 1957, http://www.idi-iil.org/idiE/resolutionsE/1957_amst_01_en.pdf, 4/29/2016

[307] Bu da zaten söz konusu olamaz. Devletlerin içsularında (BMDHS 8. maddesinin ikinci fikrasındaki istisna hariç) sadece ve sadece o devletlerin egemenlik hakları mevcuttur

Sosyalist Cumhuriyeti'ne ait olan toprak, deniz, hava sahası ve herhangi bir varlık aslında bütün Yugoslavya'nın federe devletlerine de ait olmaktaydı. Bu tarihi çerçevede Hırvatistan'ın ya da Bosna Hersek'in ayrı ayrı denizlerinden bahsedilemez. Bu devletler de zaten sırasıyla 91' ve 92' yılında kurulmuştur.

Şimdiki durumda farklı farklı devletlerden oluşan batı Balkanlardaki bu alanda, doğal olarak yeni devletlere ait olan deniz alanları oluşturulmuştur. Dolayısıyla, bu alanların hukuki statüsü ve aralarındaki sınırlar çok farklı olacaktır.

Bosna Hersek'in denizinin 'mare clasum' olarak nitelendirilmesinin ne somut durumda ne de hukuk teorisinde bir dayanağı bulunmamaktadır. Herhalde, bu deniz alanlarının nitelendirilmesi BMDHS uyarınca yapılmalıdır. Sözleşme'ye göre de, Bosna Hersek'in denizi yarı kapalı bir denizdir; tıpkı Akdeniz'de bulunan yarı kapalı olan Adriyatik Denizi'ndeki Hırvatistan'ın yarı kapalı denizi gibi.[308]

[308] BMDHS, madde 122.

C. Pelyeşets Köprüsü Konusunda Tarafların Tezlerinin Değerlendirilmesi

1. Bosna Hersek'in İddialarının Eleştirisi

Bosna Hersek ile anlaşma olmadan Pelyeşets Köprüsü'nün yapılmasının mümkün olmaması doğru olabilir. Neticesinde, Pelyeşets Köprüsü açık bir şekilde Bosna Hersek'in uluslararası sulara geçişini fiziksel olarak engelleyebilir; ya da en azından gemilerin geçiş kapasitesini azaltabilir.[309] Tabi ki, herhangi bir köprünün söz konusu alanlarda olması a priori engel değildir. Köprünün engel olup olmaması köprünün sahip olduğu niteliklere bağlıdır.[310] Dolayısıyla, Bosna Hersek'in Hırvatistan ile anlaşma yapılmasına dair görüşü haklı olabilir. Ancak Bosna Hersek resmi olarak hiçbir şekilde kendisinin ne istediğini ifade etmemiştir. Yani Bosna Hersek bir devlet olarak köprünün yapılması konusunda kendi rızasını savunurken, bu rızanın ne olduğundan hiç bahsetmemektedir. Resmi eylemler olarak sadece köprünün yapılmasına sürekli biçimde karşı çıkmıştır.

İki devletten gelen uzmanlar arasında düzenlenen toplantının sonuçlarının bağlayıcılığı, Bosna Hersek'in yetkili temsilcileri tarafından

[309] Bkz. 7 numaralı resim

[310] Köprünün yüksekliğine, profiline, ortasındaki genişliğe vs. bağlıdır.

kabul edilmemiştir. Usulen uzmanların görüşlerinin bağlayıcılığı yoktur[311], dolayısıyla Bosna Hersek teknik olarak haklı olabilir. Ancak yine de Bosna Hersek'in uzmanların toplanmasını kabul edip, toplantıdan çıkan sonuçlar üzerinde hiç bir yorum yapmadan bu sonuçları kabul etmemesi güvenilmez bir harekettir.

Köprü yapılmadan önce kendisi ile Hırvatistan arasındaki sınırların belirlenmesine yönelik ısrarı Bosna Hersek'in titiz hareket ettiğini göstermektedir. Bu görüş, Bosna Hersek ve Hırvatistan arasındaki sınırlar halen resmi olarak belirlenmediğinden, Pelyeşets Köprüsü'nün Bosna Hersek karasuları üzerinden geçme ihtimaline dayalıdır.[312] Aslında bu vakanın niteliklerini dikkate aldığımızda böyle bir yaklaşımın fazlasıyla karmaşık ve gereksiz oduğunu söyleyebiliriz. İzetbegoviç - Tudjman Sözleşmesi'ndeki sınırlara bakıldığında[313] ve sözleşmenin öngördüğü gibi iki devlet arasındaki sınırlar orta hat yöntemiyle çekildiğinde; Bosna Hersek'in denizinin sınırları köprünün konumundan en az 400 metre uzaklıkta kalmaktadır. Dolayısıyla, sınırların köprünün konumuna kadar uzanma ihtimalı her halükarda az ya da hiç yoktur. Üstelik Bosna Hersek'in bu görüşünün, Yugoslavya'da kullanılan resmi olmayan deniz sınırlarına

[311] Uzmanlar resmi devlet temsilcileri değildir.

[312] Bkz. 4 numaralı resim

[313] Bkz. 5 numaralı resim.

dayanması da gereksizdir çünkü bu deniz sınırlarının tekrardan kurulması mümkün değildir.[314]

Ayrıca, Bosna Hersek'in Büyük ve Küçük Adacıklar konusundaki görüşleri tamamen İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi'ne dayanırken, Pelyeşets Köprüsü konusunda Bosna Hersek'in sözleşmeyi önemsememesi; ya bir strateji hatası ya da oportunizm (belki de her ikisi) olarak nitelendirilebilir.

Bosna Hersek'in köprünün yapılmasına karşı çıkma sebebi, bu köprünün Bosna Hersek'e engel olabilme potansiyalinden kaynaklanmaktadır. Önceki bölümlerde açıkladığımız gibi bu sorun Bosna Hersek'in temsilcileri tarafından çok kez dile getirilmiştir. Çoğu kez de, Bosna Hersek'in ilk elde köprünün yapılmasına karşı olmadığı, köprünün Bosna Hersek'in açık denize ulaşımını engellemeyecek şekilde yapılması gerektiği söylenmiştir. Lakin, Bosna Hersek tarafından bunun nasıl olacağına yönelik bir öneri getirilmemiştir. Aslında köprünün yapılması konusunda Bosna Hersek'in neyi engel olarak gördüğü de belli değildir.

Son olarak hatırlatmamız gerekir ki, Hırvatistan Bosna Hersek'ten gelen itirazlara hala cevap vermemiştir.[315] Böyle bir durumda Bosna

[314] Bu sınırların kesin görünümü hiçbir yerde bulunmamaktadır. 5 numaralı resimde bulunan sınırların görünümü yaklaşık bir şekilde çizilmiştir.

Hersek'in daha etkin bir şekilde hareket etmesi ve etkili eylemlerde bulunması beklenmektedir.[316]

2. Hırvatistan'ın İddialarının Eleştirisi

Hırvatistan'ın, köprü planındaki yüksekliğin 55 metreye çıkarılması sayesinde köprünün yapımına bir engel kalmadığı iddiası, bir şekilde köprünün yapımında Bosna Hersek'in de söz sahibi olduğunu kabul ettiğini göstermektedir. Dolaylı bir şekilde Bosna Hersek'in tartışmalı alandaki hak ve istekleri tanınmıştır. Teknik olarak, köprünün yüksekliğindeki değişim uzmanlar arasındaki toplantıdan kaynaklanmaktadır ancak bu toplantının sonuçlarının bağlayıcılığı yoktur. Dolayısıyla bu toplantılar Hırvatistan'nın tek taraflı olarak köprüyü inşa etmesine yol açmamaktadır çünkü Bosna Hersek'in resmi kabulü söz konusu değildir. Diğer taraftan planlanan köprünün boyutlarındaki değişiklik Hırvatistan tarafından resmiyete dökülmemiştir. Bu da endişelere sebep olmaktadır.

---

[315] Hırvatistan'ın bu davranışı devletlerarası görüş paylaşımını (BMDHS madde 283.) engellemektedir.

[316] Bkz. BMDHS madde 284 – 287.

Hırvatistan İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi'nin belli maddelerini Bosna Hersek'in köprünün yapılması konusundaki tezlerini çürütmek için kullanmaktadır.[317] Ne var ki, bu konuda Bosna Hersek'in tezlerindeki sorunla tekrardan karşılaşmaktayız. Yani, Küçük ve Büyük Adacık sorunları kapsamında söz konusu sözleşme Hırvatistan tarafından yanılgı ve dolandırıcılık olarak tanımlanırken [318] , konu Pelyeşets Köprüsü'ne geldiğinde, söz konusu sözleşme Hırvatistan'ın tezlerinin malzemesi olmaktadır. Bu bağlamda hem Bosna Hersek hem de Hırvatistan'ın tutarsızlıklarıyla karşılaşmaktayız.

Hırvatistan'a göre, kendi ülke topraklarını bağlama yönündeki çabaları hiç kimse tarafından eleştirilemez. Çünkü böyle bir eylem (bir devletin ülkesinin iki parçasını birbirine bağlaması) devletin egemenlik hakkıdır. Böyle bir vaka emsalsiz değildir. Bu vakaya çok benzeyen bir vaka Danimarka ve Finlandiya arasındaki Great Belt Köprüsü'nün inşaatı sırasında çıkan uyuşmazlıktır.[319]

Çalışmanın sonraki bölümlerinde açıklanacağı gibi, bu vakada Hırvatistan'ın ülkesinin birbirine bağlanması konusunda egemenlikten

[317] Köprünün konumunun Bosna Hersek'in karasularında bulunmadığını kanıtlamak için.

[318] S. Çosiç, N. Kapetaniç, N. Vekariç, 2012

[319] "Passage through the Great Belt(Finland v. Denmark)", http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=433&p1=3&p2=3&case=86&p3=5, 4/29/2016

bahsedilemez. Egemenlik bir anlamda bir devletin, kendisine ait alanlarda münhasır ve dışardaki aktörlerden bağımsız yönetim hakkıdır. Doğal olarak egemenlik hakkı kullanıldığında, bu hakkın etkisi kullanan devlete bağlı kalır. Bu hakkın kullanılışı dışarıdaki iradelerden etkilenmemelidir. Başka bir deyişle egemenlik diğer egemenliklerden bağımsız kalmalıdır. Lakin bu ilkeye tersinden yaklaşırsak; egemenlik diğer egemenliklerden etkilenmiyorsa, diğer egemenliklere de dokunmamalıdır. Böyle bir vaka söz konusu olursa, egemenliklerin karşı karşıya gelmesi durumu ve sadece sözleşmeyle çözülebilecek bir uyuşmazlık ortaya çıkar. Bu da milletlerarası hukukun doğasında önemli bir faktör olmuştur.[320] Bizi ilgilendiren vakada Hırvatistan'ın kendi ülkesini bağlama çabaları [321], başka bir devleti uluslararası denizle bağlayan yolu[322] engelleyebileceğinden; tek bir devletin egemenliği değil, aslında iki devletin egemenliklerinin çatışması mevcuttur.

Bosna Hersek'in resmi olan itirazlara ve diplomatik notalara[323] bile Hırvatistan tarafından hiçbir cevap verilmemiştir. Bunu da bir düşüncesizlik ve olumsuz bir hareket olarak nitelendirebiliriz. Çünkü böyle bir davranış uyuşmazlığın barışçı yollarla çözülmesini desteklememektedir.Yine

[320] *Pacta sunt servanda* ilkesini hatırlayalım. Bu ilke, devletlerin imzaladıkları antlaşmaların kurallarını kendi iradeleri ile kabul etmiş oldukları gerçeğine dayanmaktadır

[321] Ki Hırvatistan'ın egemenlik hakkı olarak nitelendirilebilir.

[322] Ki Bosna Hersek'in egemenlik hakkı olarak nitelendirilebilir.

[323] Örneğin, daha önce dile getirdiğimiz Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı'nın notası.

BMDHS'nde öngürülen devletler arası görüş teati etme yükümlülüğüne de aykırıdır.[324]

Önceden dile getirdiğimiz, Hırvatistan tarafından sipariş verilen SEFAGE şirketinin araştırması[325], bir anlamda Hırvatistan'ın *bona fide* davrandığını gösteren bir eylemdir. Lakin, bu araştırmanın hiçbir açıdan bağlayıcılığı yoktur. Varsayım olarak bir mahkeme tarafından araştırma siparişi verilse bile, bu araştırmanın sonuçları en fazla mahkemenin takdirine sunulabilir. Dolayısıyla araştırmanın sonuçları köprünün yapılması konusunda hiçbir şekilde hukuki dayana olarak kullanılamaz.

Ayrıca, medyada Hırvatistan'in temsilcileri ve bakanları tarafından araştırmanın Avrupa Komisyonu[326] tarafından yapıldığı ve sipariş verildiği çok kez söylenmişti.[327] Bu da bir anlamda araştırmaya daha fazla önem

---

[324] Bkz. Madde 283.

[325] SEFAGE, **Pre-feasibility Study for the Possible Transport Connection of Croatian Territory**. A*B yayınları*. Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Ocak 2014. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/PFS%20-%20Possible%20Transport%20Connection%20of%20Croatian%20Territory%20-%20FIN%203-2_14.pdf, 05/11/2015

[326] Avrupa Birliği organı olarak algılanmalıdır.

[327] Örneğin '*...bu toplantıda, Avrupa Komisyonu tarafından tutulan SAFEGE şirketinin mensupları..*' Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın resmi internet sayfası

vermek ya da araştırmanın ağırlığının olduğu algısını oluşturmak için yapılmaktadır. Aslında, bu araştırma Avrupa Komisyonu tarafından sadece finanse edilmiştir. Köprünün yapılması hiçbir şekilde Avrupa Birliği tarafından planlanmamaktadır.

Avrupa Birliği'nin olayla ilişkisi, sadece Hırvatistan'ın Avrupa Birliği'ne uye olmasından kaynaklanan yükümlülükleri kapsamında tartışılabilir. Bu bağlamda, Hırvatistan Avrupa Birliği'nin uzun vadeli yayılma politikasına uyum sağlamalıdır.

Hatırlamamız gerekir ki, Pelyeşets Köprüsü, Hırvatistan'ın iki parçasının Bosna Hersek *sınırlarından geçmeyecek* trafik bağlantısı olarak tanımlanmaktadır. Bu bağlamda bilinmesi gerekir ki Bosna Hersek ile Avrupa Birliği arasında 16 Haziran 2008 tarihinde İstikrar Ve Ortaklık Anlaşması imzalanmıştır.[328] Avrupa Birliği Yüksek Temsilcisi'ne[329] göre Bosna Hersek'in Avrupa Birliği'ne katılımının gerçekleşmesi önümüzdeki 8

---

mppi.hr, "Zeleno svjetlo za Peljeski Most"(Pelyeşets Köprüsü için yeşil ışık), *mppi.hr*, 10.12.2013, http://www.eu-projekti.info/zeleno-svjetlo-za-peljeski-most 5/12/2015

[328] Vucheva Elitsa, "Bosnia signs EU pre-accession deal", EuObserver, 17.06.2008, https://euobserver.com/enlargement/26335, 6/22/2015

[329] Bkz. "Bosna Hesek'in Siyasi Görünümü", Türkiye Dışişleri Bakanlığı, http://www.mfa.gov.tr/bosna-hersek-siyasi-gorunumu.tr.mfa , ve www.ohr.int, 4/29/2016

yıl içinde beklenmektedir.[330] Bu rakam doğru olmayabilir ama yine de hem Bosna Hersek'in hem de Avrupa Birliği'nin katılım yönündeki planlarını göstermektedir.[331] Bosna Hersek, Avrupa Birliği üyesi olursa, Bosna Hersek ile Hırvatistan arasındaki sınırlarda hiçbir kontrol yapılmayacaktır. Böylece teknik olarak Hırvatistan'ın iki parçasının ayrılması da ortadan kaldırılmış olacaktır.

Bu şartlar altında Hırvatistan'ın Pelyeşets Köprüsü'nün yapımından vazgeçmemesinin, Avrupa Birliği'nin uzun vadeli planlarına aykırı olduğu söylenebilir. Kısacası, Avrupa Birliği'nin söz konusu uyuşmazlıkla ilişkisi göz önüne alındığında, Hırvatistan'ın tamamen *mala fide* davrandığı söylenebilir. Hırvatistan'ın Avrupa Birliği üyeliğinden kaynaklanan yükümlülükleri BMDHS'ndeki yükümlülüklerinden ne kadar ayrı olsa da, en azından genel olarak Hırvatistan'ın davranışlarındaki tutarsızlık ve ilkesizlikten bahsedilebilir.

---

[330] BN, Avrupa Birliği Yüksek Temsilcisi Valentin İnzko:"İncko:Bosna ce za deset godina postati clanica EU" (*Önümüzdeki 10 yıl içinde Bosna Hersek Avrupa Birliği'ne Katılacaktır*), 02.03.2012 http://www.rtvbn.com/155/inckobosna-ce-za-10-godina-biti-clanica-eu-ili, 6/22/2015

[331] Ayrıca bilinmesi gerekir ki, Bosna Hersek Avrupa Birliği'nin vizesiz rejimine katılmıştr. Bkz. "Agreement between the European Community and Bosnia and Herzegovina on the facilitation of the issuance of visas – Declarations",19.12.2007, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:22007A1219(06)&from=EN, 9/21/2016

V. UYUŞMAZLIĞA İLİŞKİN HUKUKİ ÖNERİLER

A. Büyük ve Küçük Şkoly Adacıkları Sorununa İlişkin Hukuki Öneriler

1. Olayın Tarihsel Olarak Hukuki Boyutları

Hırvatistan tarafından gelen argümanlarda, söz konusu adacıkların Karlofça ve Pasarofça anlaşmalarına göre Osmanlı İmparatorluğu'na hiç devredilmediği ve bu adacıklar dahilindeki denizin Dubrovaçka Cumhuriyeti'nin egemenliğinde kaldığı iddia edilmektedir. Ayrıca, bu argümanlara göre söz konusu anlaşmalarda Osmanlılar'a hiçbir şekilde deniz alanları üzerinde egemenlik verilmemiştir. Sadece ve sadece Neum Kanalı'nın içindeki suların Osmanlılar'ın egemenliğine devredilmesinden bahsedilmektedir.

Bu argümanların hiçbiri söz konusu anlaşmaların maddelerine dayalı değildir. [332] Bu argümanların asıl iddiası, anlaşmaların maksadı ve Dubrovaçka'nın planının; Dubrovaçka ile Mletaçka arasında bir tampon

[332] D. Arnaut, 2014, s. 162

bölge [333] oluşturulması olduğundan, Osmanlılar'ın bu anlaşmalardan kaynaklanan hakları deniz alanlarına uzanamaz.

Bu iddialara ilişkin en büyük sorun sadece oportünist yorumculuk ya da tarihi spekülasyon değildir. En büyük sorun, bu iddiaların günümüzdeki önemidir. Yani, bu iddiaların doğruluğu kanıtlansa bile, Osmanlılar'ın ve uzak tarihteki diğer imparatorlukların anlaşmalarından kaynaklanan sonuçlar, günümüzde söz konusu alanların sınırlandırılmasında hiçbir önem taşımamaktadır.

Asıl önemli olan, sınırların Yugoslavya'daki görünümü ve Badinter Komisyonu'nun görüşleridir.[334] Başka bir deyişle, söz konusu devletlerin bağımsızlıklarını kazandıkları an en büyük öneme sahiptir. Hırvatistan'dan gelen argümanların hiç birinde, bu alanların Yugoslavya döneminde ya da Hırvatistan'ın bağımsızlığını kazandığı anda, Hırvatistan'a ait olduğunu kanıtlayan bir iddia bulunmamaktadır. Diğer taraftan bütün kadastro, belediye vb. kayıtları bu alanların açık bir şekilde Bosna Hersek tarafından yönetildiğini göstermektedir.[335]

---

[333] Yani Osmanlı İmparatorluğu'nun toprağı.

[334] D. Arnaut, 2014, s. 163

[335] Bosna Hersek Yüksek Temsilcisi'nin Ofisi, Neum Mülkiyet Enventuarı, http://www.ohr.int/stateproperty/DOCS/NEUM/INDEX.htm, 4/29/2016

Başka bir önemli faktör, vakada devletlerin uygulaması ve davranışıdır. Hırvatistan hiçbir şekilde söz konusu alanlar üzerinde egemenliğini veya etkin bir yetkiyi kullanmaya kalkmamıştır. Dahası, Hırvatistan iç hukukunda söz konusu alanların Bosna Hersek'e ait olduğu açık bir şekilde gösterilmektedir. Bunun bir örneği olarak Hırvatistan Balıkçılık Deniz Yasası'nın[336] beşinci ve altıncı maddesini ve yasanın eklerindeki haritaları alabiliriz. Bu yasa ve haritalarda, Hırvatistan – Bosna Hersek arasındaki deniz sınırlandırması eşit uzaklık çizgisiyle yapılmış ve söz konusu alanların Bosna Hersek'e ait olduğu gösterilmiştir. Bu haritalar İzetbegoviç - Tudjman Sözleşmesi'ndeki haritalarla aynıdır.

Diğer taraftan Bosna Hersek sürekli ve etkin bir şekilde söz konusu alanları kontrol etmektedir. Bosna Hersek polisi sürekli biçimde bu alanlarda devriye gezmektedir.[337] Dahası, Bosna Hersek Sınır Polisi alanlardaki

[336] Bkz. Food And Agricultural Organization of the United Nations, "Regulation on the Borders of the Croatian Fishing Sea", http://faolex.fao.org/cgi-bin/faolex.exe?rec_id=113946&database=faolex&search_type=link&table=result&lang=eng&format_name=@ERALL, içindeki, http://faolex.fao.org/docs/pdf/cro113946.pdf, 9/21/2016, 40. Numaralı harita

[337] "Bosna Hersek Cümhürbaşkanı Haris Silajdziç: Most za Peljesac tek nakon utvrdivanja pomorske granice" (*Pelyeşets Köprüsü, devletlerarası sınırın belirtilmesinden sonra), Hina.*

denizlerden geçen gemileri devamlı olarak durdurmakta; gemilerdeki kişilerin davranışları ve sahip oldukları dokumanların Bosna Hersek yasalarına uygun olup olmadığını denetlemektedir.[338]

Unutulmamalıdır ki, bu alanların statüsüne ilişkin Bosna Hersek ve Hırvatistan arasında imzalanan bir sözleşme vardır. İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi bu alanların tamamının statüsünü belirtmektedir. Sözleşmeye göre söz konusu alanlar tamamen Bosna Hersek ülkesinin bir parçasıdır. Daha önce belirttiğimiz gibi sözleşme devletlerin parlamentolarında onaylanmamıştır, fakat geçici olarak uygulanmaktadır.

Bütün bunları dikkate aldığımızda, görebiliriz ki bu alanların tamamı Bosna Hersek'e aittir. Fakat bunun böyle olması genel milletlerarası hukuk kurallarından kaynaklanmaktadır. Bizim ilgilendiğimiz kurallar ise milletlerarası deniz hukuku kurallarıdır. Dolayısıyla, argümanlarımızın gerektirdiği bir unsur olarak, söz konusu alanların Hırvatistan'a ait olması halinde, alandaki deniz sınırlarının nasıl etkilenebileceğine bakmamız gerekmektedir.

Kliker, http://kliker.info/silajdzic-most-za-peljesac-tek-nakon-utvrdivanja-pomorske-granice, /5/10/2015

[338] İ.M., "İ Bosna Svoje Vinjete İma", *index.hr* ,01.01.2008, (Bosna Hersek'in denizinden seyrüsefer yapılmasının fiyatı 160 Euro), http://www.index.hr/vijesti/clanak/i-bosna-svoje-vinjete-ima-plovidba-bosanskim-morem-kosta-160-eura/393270.aspx, 5/10/2015

2. İlgili Adaların Sınırlandırmadaki Rolu

Söz konusu alanlar çok dar olduğundan, sınırlandırmanın karasuları sınırlandırması olacağı açıktır. Söz konusu alanlarda iki devlet de kıta sahanlığı ya da münhasır ekonomik bölge ilan edemediği için, karasuların sınırlandırılması tek seçenektir.

Öncelikle açıklamamız gerekir ki, Hırvatistan'ın Küçük Şkoly Yarımadasına ilişkin talepleri tamamen reddedilmelidir. Önceden açıklandığı gibi milletlerarası deniz sınırlandırma hukuku sadece ve sadece adalara etki tanımaktadır. Bu adaların etkisi büyüklükleri, insan hayatındaki önemleri ve ekonomik elverişliliklerine bağlıdır. Ancak burada önemli olan bir coğrafi yapının ada olup olmadığıdır. Küçük Şkoly bir ada değildir çünkü gelgit zamanında su altında kalmaktadır. BMDHS 13. Maddesine göre bu coğrafi yapılara cezir yüksekliği adı verilmektedir. Mileltlerarası deniz hukukuna göre sınırlandırmada cezir yüksekliklere çok sınırlı etki verilebilir. Cezir yükseklik sahilden uzanan karasularının dışında bulunduğunda karasularına sahip olamaz. Sahilden uzanan karasularının içindeyse karasulara sahip olabilir. Dolayısıyla bu kaya Hırvatistan'a ait olsa bile, söz konusu alanlardaki deniz sınırlandırılmasında etki sahibi olmayacaktır. Bu, Tudjman – İzetbegoviç sözleşmesinin en büyük hatalarından biridir. Sözleşme söz konusu cezir yüksekliğin niteliğiyle ilgilenmemektedir.

Büyük Şkoly bir adadır. Boyutları çok küçüktür ve Küçük Şkoly'ün olduğu gibi Bosna Hersek kıyısından az bir uzaklıktadır. Büyük Şkoly insan yaşamına ve ekonomiye elverişsizdir.

Haritalarda görüldüğü gibi her iki coğrafi yapı Bosna Hersek'in Klek Yarımadası'nın coğrafi doğrultusunu takip etmektedir ve şüphesiz ki bu coğrafi yapılar Klek Yarımadası'nın coğrafyasının bir parçasıdır.

Bilindiği üzere bu vakada devletlerin iki aşırı talebi vardır.[339] Bu vakada hukuki sonuçlara varmamız için, her iki talebi de daha önce açıkladığımız sınırlandırma metotları ve sınırlandırmada kullanılan prensiplerle karşılaştırmamız gerekmektedir. İlk önce Hırvatistan'ın telebi ele alınacaktır.

Öncelikle açıklamamız gerekir ki, Hırvatistan'ın Küçük Şkoly Yarımadasına ilişkin talepleri tamamen reddedilmelidir. Önceden açıklandığı gibi milletlerarası deniz sınırlandırma hukuku sadece ve sadece adalara etki tanımaktadır. Bu adaların etkisi büyüklükleri, insan hayatındaki önemleri ve ekonomik elverişliliklerine bağlıdır. Ancak burada önemli olan bir coğrafi yapının ada olup olmadığıdır. Küçük Şkoly bir ada değildir çünkü gelgit zamanında su altında kalmaktadır. BMDHS 13. Maddesine göre bu coğrafi yapılara cezir yüksekliği adı verilmektedir. Mileltlerarası deniz

[339] Hırvatistan'ın talebi 10 numaralı resimde gösterilmektedir. Bosna Hersek'in, İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi'ne göre yaptığı talep de 5 numaralı resimde gösterilmektedir.

hukukuna göre sınırlandırmada cezir yüksekliklere çok sınırlı etki verilebilir. Cezir yükseklik sahilden uzanan karasularının dışında bulunduğunda karasularına sahip olamaz. Sahilden uzanan karasularının içindeyse karasulara sahip olabilir. Dolayısıyla bu kaya Hırvatistan'a ait olsa bile, söz konusu alanlardaki deniz sınırlandırılmasında etki sahibi olmayacaktır. Bu, Tudjman – İzetbegoviç sözleşmesinin en büyük hatalarından biridir. Sözleşme söz konusu cezir yüksekliğin niteliğiyle ilgilenmemektedir.

Büyük Şkoly ise, bir adadır ve milletlerarası hukuka göre etkiye sahip olabilir. Lakin, önceden açıklandığı gibi bu etki çok sayıda koşula bağlıdır. Büyük Şkoly Adasının Hırvatistan ülkesinin bir parçası sayılması durumunda, bu adanın nasıl bir etkiye sahip olabileceğine bakmamız gerekmektedir.

Bunun yapılması için, Hırvatistan'ın aşırı talebini temsil eden 10 numaralı resime de bakmamız gerekir. Resimde çizilen sınırları daha önce açıkladığımız 3 aşamalı sınırlandırma metodu ve bu metotta kullanılan sınırlandırma ilkeleriyle denetleyeceğiz.

Bildiğimiz gibi sınırlandırmalarda ilk önce başlangıç sınırı oluşturulmaktadır.[340]

[340] Bizim örneğimiz tamamıyla varsayımsal olduğu için, başlangıç sınırı 10 numaralı resimde çizilen sınır olacaktır.

Alanda mevcut olan özel şartların örnek olarak aldığımız sınıra etkisini incelediğimiz için, ilk önce Bosna Hersek'in denizinin özelliklerine bakmamız gerekmektedir. Bosna Hersek'in denizi yarıkapalı bir denizdir ve açık denizle tek bir bağlantısı vardır. Dolayısıyla Bosna Hersek BMDHS'nin 75. maddesindeki kurala göre, coğrafi bakımından elverişsiz bir devlettir. Üstelik, Bosna Hersek'in kıyısı çok kısadır. Diğer taraftan Hırvatistan Yugoslavya'dan kalan denizin en büyük parçasını kazanmıştır ve söz konusu alandaki sınırlandırmanın sonucu ne olursa olsun, Hırvatistan denizinin büyüklüğü hiç etkilenmeyecektir. Diğer taraftan, Bosna Hersek 10 numaralı resimde gösterilen sınırlandırmada deniz alanlarının büyük bir kısmını kaybetmektedir.

Büyük Şkoly Adası 'yanlış taraftaki' adadır. Bosna Hersek'in kıyısına çok yakındır ve coğrafi olarak, bu adanın Klek Yarımadasının doğal parçası olduğu söylenebilir. Bu bağlamda 'kıyı denize hakimdir' ilkesini hatırlamamız gerekmektedir. Söz konusu adaya tam etki tanınıp, 10 numaralı resimdeki sınıra bakılırsa görülecektir ki Bosna Hersek'e ait olan deniz ikiye bölünmektedir.

Özel şartlardan biri olarak devlet uygulamasını dikkate aldığımızda, sınırlandırmanın konusu olan deniz alanlarının tarihi olarak tamamıyla Bosna Hersek tarafından kontrol edildiğini söyleyebiliriz.

Ayrıca söz konusu adaya tam etki verilmesi, fiili olarak da hiçbir değişim doğurmamaktadır. Bu ada yaşamaya elverişsizdir. Adada çok az miktarda bitki ve toprak bulunmaktadır ve adanın kendisine ait bir su kaynağı yoktur. Ayrıca ekonomik açıdan da ada tümden elverişsizdir. Etrafındaki su çok alçak ve ulaşım konusunda önemsizdir.

Bu özel şartlara bakıldığında açık olarak görülebilir ki, 10 numaralı resimdeki sınırlandırmanın şekli hakkaniyete uygun değildir. Adaya tam etki tanınması Hırvatistan'ın denizinin boyutlarını önemsiz bir miktarda etkilemektedir. Diğer taraftan Bosna Hersek büyük bir kayba uğramaktadır. Ayrıca, bu ada Bosna Hersek'in Klek Yarımadasının doğal uzantısı ve konumu nedeniyle ters taraftaki adadır. Bu da söz konusu adaya tanınan etkiyi azaltmaktadir. Üstelik, bu adanın sadece ve sadece coğrafi bir varlığı olduğunu söyleyebiliriz. Başka açılardam bu ada tamamen elverişsiz ve önemsizdir. Yine adaya etki tanınması Bosna Hersek'in zaten çok küçük olan denizinin ikiye bölünmesine neden olacaktır. Saydığımız bu sebeplerden dolayı söz konusu adanın etkisinin azami miktarda kısıtlanması gerektiğini vurgulamak gerekmektedir.

Yine de bilindiği gibi sınırlandırma metodunun son aşamasında, ulaşılan sınırlar orantısallık ve kapatmama ilkesi ışığında değerlendirilmektedir.

Orantısallık ilkesini söz konusu sınırlandırmaya uygulamak çok zordur. Hırvatistan'ın denizini Bosna Hersek'in deniziyle karşılaştırmak, denizlerin büyüklük farkı çok fazla olduğundan mantıksızdır. Yine de, bu örnekte değiştirilmiş bir orantısallık ilkesinin uygulanması mümkündür. Böylece, sınırlandırmada sadece ve sadece söz konusu alanlardaki kıyı sınırlarının uzunlukları ve paylaşılan deniz alanlarının büyüklüğü dikkate alınmalıdır. Dikkate alınması gereken kıyının sınırları olarak, eşit uzaklık çızgisinin oluşturulmasında dikkate alınan kıyı kısımları kullanılmalıdır. Üstelik, Hırvatistan'ın ana kıyısının uzunluğuna, Büyük Şkoly adasının kıyısının uzunluğu da katılmalıdır.

Böyle yapıldığında orantısallık ilkesi uygulanabilir. Bu ilke uygulandığında, 10 numaralı resimdeki sınırlandırmanın hakkaniyete uygun olup olmadığı denetlenebilir. Bu şekilde, 10 numaralı resimdeki sınırlandırmanın hiçbir şekilde orantılı olmadığı ve dolayısıyla hakkaniyete aykırı olduğu görülecektir. Ayrıca Büyük Şkoly Adası'nın kıyı uzunluğu çok azdır ve bu nedenle bu kadar fazla deniz alanına sahip olması da orantısallık ilkesine aykırıdır.

Üstelik, kapatmama ilkesi göz önünde bulundurulduğunda vakada hakkaniyete uygun bir sınırlandırma yapılmadığı görülecektir. Çünkü Bosna Hersek'in kıyısına yakın olan ve Bosna Hersek'in deniz alanlarını ikiye bölen sular başka bir devlete verilmektedir. Ayrıca, söz konusu alanların

başka bir devlete verilmesi o devlet için hiçbir açıdan bir kazanç sağlamayacak ve Bosna Hersek için büyük bir kayıp oluşturacaktır.

Söz konusu adanın Hırvatistan'a ait olduğunu kabul etsek bile, yukarıda sayılanları dikkate aldığımızda 10 numaralı resimdeki sınırlandırmanın tamamıyla hakkaniyete aykırı olduğunu söyleyebiliriz. Büyük Şkoly Hırvatistan'a ait olsa bile, bu durum deniz sınırlarını hiçbir şekilde etkilemeyecektir. Bunun sebepleri ise, adanın coğrafyası, konumu, sosyo ekonomik önemi ve adaya verilen etkinin orantısallığıdır.

Diğer taraftan, İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi'nde bu adaya etki tanınmıştır. Fakat bu durumda adaya etki tanınması hukuka aykırı değildir. Çünkü bu etki Hırvatistan'ı büyük ve orantısız deniz alanları kaybına uğratmayacak; Bosna Hersek içinse büyük bir kazanç oluşturmayacaktır. Ada Bosna Hersek' kıyılarının coğrafyasının bir parçasıdır ve Klek Yarımadasının doğal uzantısını takip etmektedir.

B. İçsular Sorununa İlişkin Hukuki Öneriler

İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi'nin en büyük yetersizliği, Hırvatistan'ın düz esas hat yöntemini uygulamasından kaynaklanan içsular rejimine değinmemesidir. Daha doğrusu, sözleşmede Bosna Hersek'ten

gelen ve Bosna Hersek'e giden gemilerin Hırvatıstan'ın içsularından geçişinde kullanılacak rejiminden hiç bahsedilmemektedir.

Önceki bölümlerde açıklandığı gibi Hırvatistan, Yugoslavya'nın kullandığı düz esas hat yöntemi aynı şekilde kullanmıştır. Bu nedenle Hırvatistan'ın günümüzdeki deniz sınırları Yugoslavya'nınkiyle aynıdır. Lakin, Hırvatistan'ın bu sınırları Yugoslavya'dan miras aldığını söylemek mümkün değildir. Bu sınırlar ne kadar da Yugoslavya'nın sınırlarına benzese de yeni sınırlardır ve 1994 Hırvatistan Deniz Kanunuyla birlikte ortaya çıkmıştır. Vurgulanması gerekir ki, Yugoslavya'nın parçalanmasıyla toplamda üç yeni devlet Adriyatik Denizi'nde kıyıya sahip olmuştur. Bunlar sırasıyla Hırvatistan, Bosna Hersek ve Karadağ'dır. Dolayısıyla Yugoslavya'nın kullandığı içsular rejimi en azından bu devletlerin deniz alanlarının kesiştiği noktalarda uygulanamamaktadır.[341] Yani, daha önce açıklandığı gibi Batı Balkanlar'daki kıyılarda bulunan deniz sınırlarının hepsi, ne kadar da eski Yugoslavya'nın sınırlarına benzese de; Badinter Komisyonu'nun görüşlerime göre yapılmış yeni sınırlardır.

[341] Hırvatistan ile Slovenya'nın denizi, Bosna Hersek ile Hırvatistan'ın denizi ve Hırvatistan ile Karadağ'ın denizlerinin kesiştiği noktalarda (ki bu noktaların hepsinde şu anda bir uyuşmazlık mevcüttür). Uyuşmazlıkların daha detaylı bir açıklaması için Bkz. **The Limits of Maritime Jurisdiction**, Leiden, 2014, sayfa 145-173,

Hırvatistan'ın uyguladığı düz esas hat yönteminin milletlerarası hukuka uygun olup olmadığı, söz konusu vakanın en büyük sorunlarından biri. BMDHS'ine göre, düz esas hat yöntemi uygulandığında, bir devletin karasuları açık deniz ya da o devletin münhasır ekonomik bölgesinden ayrılıyorsa, bu yöntem uygulanamaz.[342] Hırvatistan'ın uygulaması, böyle bir vakanın tipik bir örneğidir.

Dolayısıyla Hırvatistan'ın Proizd Adası'ndan Vodnyak Burnu'na kadar uzanan düz esas hattı açık bir şekilde BMDHS'ine aykırıdır. Çünkü söz konusu hattın bulunduğu deniz alanları, Bosna Hersek'ten gidiş ve Bosna Hersek'e ulaşımın tek ve en uygun yoludur. Bu sonuç Hırvatistan'ın diğer düz esas hatlarını etkilememektedir. Bazı yazarlara göre Hırvatistan'ın düz esas hatları uygulanması kabul edilebilir bir durumdur.[343] Bu iddialar BMDHS'nin 8. maddesinin 2. fıkrasına dayandırılmaktadır. Lakin, BMDHS'nin bu maddesi bu duruma uygulanamaz. Bunun sebepleri ileride açıklanacaktır.

Coğrafi açıdan bakıldığında, Bosna Hersek'in kıyılarının aslında bir körfezin içerisinde olduğu fark edilebilir. Bu körfezin çıkış noktasında Hırvatistan'ın düz esas hattı bulunmaktadır. Demek ki, söz konusu düz esas

[342]BMDHS, madde 7, fıkra 6.

[343] G. Blake, D. Topaloviç, C. Schofield, "The Maritime Boundaries of the Adriatic sea**",** **Maritime Briefing**, Vol.1, Sayı 8 (1996), s. 12

hattın bulunduğu yer fiilen ve hukuken özel bir boğazdır. Bu boğazın en önemli niteliği ise, boğazın milletlerarası ulaşımda kullanılmasıdır. Önceki bölümlerde açıklandığı gibi, milletlerarası deniz hukukun tanıdığı boğaz türlerinden biri, ertelenemez zararsız geçişin uygulandığı boğazlardır.[344]

Proizd Adası ile Vodnyak Burnu'nun arasındaki alan, Bosna Hersek'e ulaşımın tek yolu ve milletlerarası ulaşımda kullanılan bir boğaz niteliğindedir. Söz konusu boğaz, Bosna Hersek'in karasularını açık denizden ayırmakta ve BMDHS'nin öngördüğü, ertelenemez zararsız geçiş hakkının uygulandığı, boğazlarla birebir örtüşmektedir. Madde 8(2) sadece klasik zararsız geçiş hakkının uygulanmasını öngörmektedir. Dolayısıyla maddenin söz konusu vakaya uygulanması uygun değildir. Üstelik, söz konusu madde düz esas hat yönteminin uygulanmasına uygun alanlara ilişkindir. Madde 7(6) bu yöntemin uygulanmasının uygunluğunu denetleyen bir maddedir ve bu maddeyi 8(2) maddesiyle beraber okumak ve yorumlamak gerekmektedir.

Bu bağlamda, söz konusu alanların durumunun Akabe Körfezi'nin durumuna benzer olduğu vurgulanmalıdır. Daha doğrusu, devletler için önemi açısından bakıldığında, bu vaka Akabe Körfezi'nden daha radikal bir örnektir. Unutmamak gerekir ki, İsrail'in iki denize kıyısı vardır. Akabe Körfezin'den denize çıkışı ise bunlardan sadece biridir. Varsayımsal

[344] BMDHS, madde 45 (2).

düşünüldüğünde Akabe Körfezin'deki çıkışı engellense bile, İsrail hala açık denize çıkıştan mahrum kalmamaktadır. Bu bağlamda Sözleşmesi'nin ertelenemez zararsız geçişi öngören 45. maddesinin devletlerin denize çıkışını değil, kıyılardan açık denize çıkışını koruduğunu düşünmek gerekir. Bosna Hersek'in sadece bir kıyısı vardır. Yani bu vakada 45. madde sadece devletin geçişlerinden birisini değil, devletin tek bir kıyısından açık denize ulaşımını korumaktadır.

Sonuç olarak, Bosna Hersek'in denize tek ulaşımı Hırvatistan'ın deniz alanlarından geçmektedir. Bu alanlarda Hırvatistan'ın uyguladığı düz esas hatı yöntemi Bosna Hersek'in karasularını açık denizden ayırmaktadır ve dolayısıyla BMDHS'in 7 (6). maddesine aykırıdır. Dolayısıyla söz konusu alan Hırvatistan'ın içsuları sayılamaz. Milletlerarası deniz hukuku kurallarına göre en fazla Hırvatistan'ın karasuları olarak nitelendirilebilir. Proizd Adası ile Vodnyak Burnu arasındaki deniz alanı Bosna Hersek'in kıyısını açık denizle birleştirdiği için uluslararası ulaşımda kullanılan bir boğazdır. Bu boğaz bir devletin karasularını açık denizle birleştirdiği için, Sözleşmesi'nin 45 (2). maddesinde öngörülen ertelenemez zararsız geçiş rejiminin uygulanması için uygundur.

Çalışmamızın konusu olan bu sorun birkaç farklı şekilde çözülebilir. Başlangıçta, daha önce açıkladığımız Finlandiya - Estonya örneği ele alınabilir. Bilindiği üzere, bu iki devlet arasındaki sınırlandırma, her iki

devletin kabul ettiği Sınırlandırma Antlaşması üzerinden yapılmıştır. Bu sınırlandırmada iki devletin karasuları arasındaki alanda 6 mil genişliğinde bir açık deniz koridoru kurulmuştur. Bosna Hersek'ten gelen bazı yorumlara göre, böyle bir sınırlandırma işlemi söz konusu vaka için mükemmel bir metodu temsil etmektedir.[345] Diyebiliriz ki böyle bir sınırlandırma Bosna Hersek tarafından gelen taleplerin aşırı şeklidir.

Söz konusu alanlar hiç bir şekilde bu yöntemin uygulanmasına uygun değildir. Sınırlandırma işlemi açısından bakıldığında Bosna Hersek'in açık denize ulaşımını sağlayan bu yol koridorun yapılması için oldukça dardır. Açık deniz koridorunun kurulmasıyla Hırvatistan karasuları oldukça kısıtlanmış olacak ve böyle bir paylaşım da hakkaniyete uygun olmayacaktır.

Söz konusu alandaki deniz trafiği oldukça etkindir. Bazı donanım yollarının söz konusu koridorla kesişmesi de söz konusu olabilir. Dolayısıyla açık deniz koridoru seçeneği, deniz trafiğinin güvenliği ve kolaylığı için büyük bir engel olabilir.

Koridorun kurulması sorunları tamamen sui generis bir şekilde çözmektedir ve bu yöntemin uygulanmasına dair herhangi bir milletlerarası

[345] A.B., "Seval Kovacevic: Hrvatska je izvrsila pomorsku agresiju na BiH"(Hırvatistan Bosna Hersek'in denizini tecavuz ediyor), *Hina*, 24sata.info, 30.09.2012, http://24sata.info/vijesti/regija/114878-seval-kovacevic-hrvatska-je-izvrsila-pomorsku-agresiju-na-bih.html, 6/5/2015,, Ayrıca Bkz. (12.) Numaralı resim

deniz hukuku hükmü mevcut değildir. Açıklamamızın sonrasında görüleceği gibi söz konusu vakaya uygulanabilecek deniz hukuku kuralları bulunduğundan, sui generis bir çözümün uygulanmasına gerek yoktur. Yine de teorik olarak iki devlet arasında yapılacak bir antlaşmayla böyle bir çözüm uygulanabilir. Fakat ne kadar özgürlükçü olsa bile, pratik ve tarafların isteklerinin gerçekleştirilmesi için uygun bir çözüm değildir.

Ancak Finlandiya – Estonya örneğinin devlet pratiğinin önemli bir kısmını temsil ettiğini söyleyebiliriz. Bu örnek bize devletlerin, kendi haklarını kısıtlayarak ya da daha doğru bir ifadeyle, kullanmayarak, deniz özgürlüğü, denizdeki ulaşım ve bu ulaşımın kolaylaştırılması için yaptıkları ve yapabilecekleri hareketleri göstermektedir.

İkinci seçenek, BMDHS'nin 8. Maddesinin 2. fikrasinda öngörülen zararsız geçiş hakkı doğrultusunda olabilir. Fakat bu vakada söz konusu alanlarda sadece klasik zararsız geçiş hakkının uygulanması Bosna Hersek için adaletli bir sonuç doğurmayacaktır. Çünkü bu zararsız geçiş rejimi Hırvatistan tarafından kontrol edilecek ve ertelenip kısıtlanabilecektir. Söz konusu alanın Bosna Hersek'in açık denize ulaşımının tek yolu olmasından dolayı, böyle bir seçenek hiçbir yönden hakça değildir. Üstelik, böylece BMDHS'nin 45. maddesinin öngördüğü çözüm göz ardı edilmektedir. Bu seçeneğin değiştirilmiş bir biçimi ise, Hırvatistan'ın içsularında ertelenemez zararsız geçiş hakkının uygulanmasıdır. Fakat böyle bir seçenek çatışan

deniz hukuku kurallarını bir araya getirip, daha önceden hiç görülmemiş ve düşünülmemiş karmaşık bir sonucu doğuracaktır. Dolayısıyla böyle seçeneklerin söz konusu vakaya uygulanması gereksiz ve uygun değildir.

Üçüncü ve en uygun olan seçenek ise Hırvatistan ile Bosna Hersek arasında yapılacak bir anlaşmadır. Bu yeni antlaşma İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi'nin revize edilmesi olarak düşünülmelidir.

Bu yeni sözleşmede, BMDHS'nin 7. maddesinin 6. fıkrasına uygun olarak, Hırvatistan'ın söz konusu alanlarda uyguladığı düz esas hat yönteminin ortadan kaldırılması öngörülmelidir. Eskiden Hırvatistan içsuları olarak bilinen deniz alanlarının, Hırvatistan'ın karasuları olarak nitelendirilmesi uygun bir seçenek olarak düşünülebilir. Üstelik BMDHS'nin 7. maddesinin 6. fıkrasına uygun hareket etmenin tek yolu budur.[346]

Söz konusu alanlardaki geçiş rejimi ise, BMDHS'nin 45. maddesinin öngördüğü ertelenemez zararsız geçiş hakkı olmalıdır. 45 maddede öngörülen ertelenemez zararsız geçiş hakkı, tamamıyla bu vakaya benzer sorunların çözülmesi amacıyla BMDHS'ine dahil edilmiştir. Bilindiği gibi Hırvatistan'ın deniz alanları Bosna Hersek'in karasularını açık denizden ayırmaktadır ve bu durum 45. maddede açıklanan durumla birebir aynıdır.

[346] Böylece kurulan yeni sınırların görünümü için Bkz. Ek 13

Dolayısıyla ertelenemez zararsız geçiş rejiminin uygulanması da bu vakaya tamamıyla uygundur.

Söz konusu alanlardaki deniz ulaşımının güvenliği ve kolaylaştırılması için, alanlardaki trafik yollarının da belirlenmesi gerekmektedir. Körfez içindeki trafik kontrolü birleşik bir kontrol istasyonu tarafından yapılabilir. Boğazdaki kontrol Hırvatistan tarafından yapılabilir.

Daha önce söz ettiğimiz Küçük Şkoly Adası'nın etkisi de yeni bir sözleşmeyle sıfırlanabilir. Böylece her iki devlet için daha hakça bir sonuç ortaya çıkabilir. Yukarıda saydığımız seçenekler, daha geniş seçeneklerin yelpezesinin küçük bir kısmıdır. Fakat vurgulamamız gerekir ki, bu alanlarin yeni bir geniş kapsamlı sözleşmeye ihtiyacı vardır. Sözleşme mümkün değilse, Bosna Hersek derhal tahkim yoluna gitmeye hazır olmalıdır. Başka bir çözüm olmazsa Bosna Hersek'in, Uluslararası Adalet Divanı'nda dava açması gerekecektir.

C. Pelyeşets Köprüsü Uyuşmazlığındaki Perspektif Ve Önerilen Çözümler

Önceden belirttiğimiz gibi, Bosna Hersek söz konusu alanlarda en azından ertelenemez zararsız geçiş hakkına sahiptir. İki devletin şu ana kadar ki uygulamalarından, bu hakkın niteliğini tartışmadıkları ancak

Hırvatistan'ın en azından zararsız geçiş hakkını tanıdığı anlaşılmaktadır. Bu hakkın varlığı başka bir olayda büyük rol oynamaktadır. Çalışmanın ilk bölümlerinde açıkladığımız gibi, Hırvatistan Pelyeşets Yarımadasını, ana ülkesiyle birleştirecek bir köprünün yapılmasını planlamaktadır. Bu köprünün yapılması Bosna Hersek'in zararsız geçiş hakkına aykırı olabilecektir. Başka bir deyişle bu köprü, gemilerin geçmesini engelleyecek bir şekilde yapılırsa, kesinlikle Bosna Hersek'in zararsız geçiş hakkını kullanmasını engelleyecektir.

Dolayısıyla, köprü öyle bir şekilde yapılmalıdır ki, Bosna Hersek'in ülkesel sularına girebilecek gemilerin geçişi engellenmesin. Bu bağlamda, Great Belt Davası'nda Finlandiya'nın benimsediği 'makulce öngörülebilir gemi' [347] kavramı yardımcı olabilir. Fakat, söz konusu gemilerin niteliği evrensel bir kategori değildir ve her vakanın kendine has niteliklerine bağlıdır. Bu kavram ve onun niteliği incelediğimiz vakada dolaylı bir şekilde incelenmiştir.

Daha önce açıkladığımız gibi Hırvatistan tarafından ileri sürülen bazı iddialara göre, Bosna Hersek denizde iktisadi faaliyet olarak turizmin gelişimini seçmiş bir devlettir. Bu yüzden kıyılarında bir liman yapımını hiçbir şekilde planlamamaktadır. Dolayısıyla köprünün boyutunu büyük

[347] Bkz. Great Belt Davası Özeti, http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=433&p1=3&p2=3&case=86&p3=5, 4/29/2016

gemilerin geçişini dikkate alarak planlamak gerekmemektedir. Ancak bilindiği üzere Bosna Hersek'in resmi planlarında, Klek Yarımadasının dış kıyısında bir liman inşaat planı söz konusu olduğundan; Hırvatistanın bu iddiasınnın doğruluk payı yoktur.

Diğer taraftan, Hırvatistan'dan gelen yorumlara göre, Bosna Hersek'te bir liman inşaatı yakın gelecekte beklenemez. Çünkü Bosna Hersek'in sahip olduğu ekonomik şartlar böyle bir limanın inşaatı için uygun değildir. Böyle yorumlar da tümden göz ardı edilmelidir çünkü bir devlette mevcut olan ekonomik şartlar sürekli değişen bir faktördür. Tunus - Libya Davası'nda Divan'ın belirtildiği gibi, bir devletin zenginliği ya da fakirliği hiçbir şekilde vakanın hukuki boyutlarını etkilemez.[348] Çünkü bu şartlar sürekli olarak değişmektedir. Üstelik, unutulmamalıdır ki, Hırvatistan'ın planına göre, Pelyeşets Köprüsü inşaatının en büyük kısmı Avrupa Birliği tarafından finanse edilecektir. Yani bu konuda Hırvatistan'ın finansal durumu hiçbir öneme sahip değildir. Bütün bunlar gösteriyor ki milletlerarası deniz hukukunun genel kurallarının uygulanması hiçbir şekilde bir devletin iktisadi durumundan etkilenemez ve etkilenmemelidir. Dolayısıyla, Bosna Hersek'te inşa edilmesi olanaklı olan limanın yapılması ister on ister elli yıls sonra olsun, sorunun hukuki boyutları bundan etkilenemez.

[348] Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, I.C.J. Reports 1982, Para. 107

Ayrıca bazı görüşlerde, Bosna Hersek'in kıyılarının bulunduğu körfezdeki ekolojik durumun dikkate alınıp, söz konusu körfezin tamamıyla trafiğe kapatılması önerilmektedir. Herhangi bir alanın ekolojisine ilişkin görüşler gayet meşrudur. Ancak bilinmelidir ki bir alanın tümden trafiğe kapatılması radikal ve olanaksız bir çözümdür. Yine söz konusu körfezdeki devletlerin sayısı birden fazla olduğundan; böyle kararlar her zaman iki devletin anlaşmasına bağlı olacaktır. Tek taraflı bir karar söz konusu vakada yeterli değildir. Dolayısıyla körfezdeki deniz trafiğinin olası kısıtlanma girişimi her zaman iki devletin kabulüne sunulmalıdır.

Yukarıda saydığımız görüşlerin, gemilerin boyutları ya da gemilerin geçip geçememesi konusunda hiçbir öneminin olmadığı anlaşılmaktadır. Asıl önemli olan faktör (objektif faktör), söz konusu alanın coğrafyası nedeniyle trafiğe uygun olup olmadığıdır.

Bu bağlamda bilinmesi gerekir ki, önceden Bosna Hersek'in ülkesel sularında farklı boyutlara sahip yabancı gemiler demirlemiştir. Bu gemilerin yüksekliği bazen 35 metreye, bazen 45 ve bazen de 50 metreye ulaşmaktadır. Dolayısıyla, söz konusu alandan geçebilecek "makulce öngörülebilir gemilerin" ve köprünün boyutlarının tartışılmasında, bu durumun da dikkate alınması gerekecektir.

Ayrıca Hırvatistan'ın denizindeki diğer köprülerin boyutlarını da dikkate almamız gerekmektedir. Pelyeşets Köprüsü Hırvatistan'ın denizinde

inşa edilen ilk köprü değildir. Farklı yerlerde inşa edilen köprülerin yüksekliği 50 metreye ulaşmaktadir.

Hırvatistan tarafından gelen bazı resmi görüşler, Hırvatistan'da inşa edilen ve kullanılan gemilerin boyutlarını referans olarak almaktadır. Bu görüşlerde gemilerin en fazla 30-35 metre arasındaki yüksekliğinden bahsedilir. Bu görüşler de dikkate alınmamalıdır. Çünkü burada sadece tek bir devlet tarafından kullanılan gemilerin boyutları dikkate alınmaktadır ve bu evrensel bir analiz değildir. Söz konusu alandan gemilerin geçişi, Bosna Hersek için evrensel bir sorundur. Yani, Bosna Hersek söz konusu alanlarla sadece Hırvatistan ile değil, açık denizle ve dolayısıyla bütün dünyayla bağlanmış olmaktadır. Üstelik, bu görüşler Hırvatistan'da inşa edilen gemilerin sadece bir kısmını dikkate almaktadır. Bilinmelidir ki, Hırvatistan'da yapılan ve kullanılan bazı gemiler 40-45 metre arası yüksekliğe sahiptir.

Şöyle ki, "makulce öngörülebilir gemilerin" boyutları sadece hukuki bir analizle belirtilemez. Great Belt Davası'nda ve diğer nadir örneklerde genel olarak sadece gemilerin yüksekliğinden bahsedilir. Fakat, gemilerin boyutlarının diğer faktörleri de eşit bir öneme sahiptir. Bunlar gemilerin genişliği, uzunluğu, sualtı batık kısmının derinliği gibi özellikleridir. Bu sorunlar o kadar karmaşık olabilmektedir ki, teknik sorunlar haline gelmektedir. Üstelik, uluslararası mahkemelerin bu konuda herhangi bir kararı

mevcut değildir. Dolayısıyla, bu konuda sadece milletlerarası hukuk doktrini ve kuralları yardımcı olabilecektir. Gemilerin boyutlarına sadece hukuki analizlerle ulaşılamaz.

Burada ilk önce Hırvatistan ile Bosna Hersek'in devlet uygulamalarına ve vardıkları anlaşmalara bakmamız gerekmektedir. Çalışmamızın önceki bölümlerinde açıklandığı gibi, Bosna Hersek ile Hırvatistan arasında çeşitli uzman toplantıları yapılmıştır. Bu toplantılarda devletleri temsil eden uzmanlar 55 metrelik köprünün yapılmasını haklı bulmuştur. Her iki devlet de, bu toplantıların sonuçlarının hukuki bağlayıcılığını kabul etmemişlerdir. Devletlerin bu tutumu haklıdır çünkü söz konusu toplantılarda resmi temsilci ve diplomatlar yer almamış ve toplantılarda hiçbir milletlerarası antlaşma yapılmamıştır. Fakat yine de, bu toplantıların sonuçlarının bir şekilde yön verici olduğunu söylemek mümkündür.

Söz konusu vakanın başka bir önemli niteliği ve bu vakayı Great Belt Davası'ndan ayıran bir unsur; alternatif seçeneklerin varlığıdır. Bilindiği gibi, Bosna Hersek, Hırvatistan'ın kendi ülkesinin iki parçasını birleştirme sorunu ışığında, çeşitli alternatifler sunmuştur. Bunlardan biri, Neum şehrinin arkasında, Bosna Hersek'in topraklarından geçen bir bağlantı yolunun inşa edilmesidir. Bu büyük bir miktarda Bosna Hersek'in *bona fide* ilkesine büyük oranda uygun davrandığını göstermektedir. Yine Bosna Hersek Avrupa Birliği'nr katılma sürecindedir ve bu devletin Avrupa Birliği'ne katılması

yakın gelecekte beklenmektedir. Böyle bir senaryoda, Hırvatistan ülkesinin iki parçası zaten birleştirilmiş olacaktır. Çünkü Avrupa Birliği üyesi olan devletlerin sınırları büyük miktarda ortadan kalkmaktadır. Ancak bu durumun da marjinal olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü bu durum da, devletlerin sahip olduğu ekonomik şartlar gibi çok değişkendir. Yine de daha ucuz ve adaletli alternatiflerin bulunması bu bağlamda çok önemli olabilir ve devletlerin davranışlarının *bona fide* ilkesine uygunluğu konusunda denetleyici bir unsur olarak kullanılabilir.

Sonuç olarak diyebiliriz ki, köprülerin inşa edilmesine ilişkin uyuşmazlıkların çözümüne, öncelikle kesinlikle devletler arasındaki geniş kapsamlı ve uzun vadeli müzakerelerle ulaşılması gerekmektedir. Söz konusu vakada rol alan Hırvatistan ve Bosna Hersek devletleri, Great Belt Davası'nda ulaşılan sonuçlardan kaçınmalıdır. Nitekim böyle bir senaryo, her iki devlet için hayati öneme sahip konularda büyük belirsizlikler doğurmaktadır.

Bu ve önceki bölümlerde köprülerin inşa edilmesine ilişkin konularda sadece yardımcı genel ilkelere ulaşabildiğimizden; vardığımız sonuçlar tatmin edici olmayabilir. Bu ilkelerden bazıları, hakkaniyet ilkeleri, alanın coğrafi durumu, devlet uygulaması ve fiili durumdur. Ancak ulaştığımız bu sonuç Pelyeşets Köprüsü'nün boyutları açısından ne kadar kesin ulaşamamışsa da, sunduğu hukuki perspektifler bakımından bir o kadar güvenlidir.

Bu konularda devletler kesinlikle ve kesinlikle masada oturup uzun vadeli ve geniş kapsamlı müzakereler yapmalıdır. Bu toplantılarda hem trafik uzmanları, hem devletlerin resmi temsilcileri hem de hukukçu uzmanlar yer almalıdır. Devletler bir sonuca varamadıkları durumlarda *bona fide* ilkesine uygun olarak hareket etmeli ve tek taraflı eylemlerden kaçınmalıdır. Bir devlet başka bir devletin şüphe duyduğu hareketlere başvurduğunda, zarar gören devletin kesinlikle milletlerarası otoriteye sahip mahkemelere başvurması gerekmektedir. Bu sorun teknik bir sorun olduğundan, devletin ilk önce ihtiyati tedbirlere başvurması gerekecektir. Bundan sonra, çalışmada incelediğimiz milletlerarası hukukun bu konuda söylediklerine ilişkin sorunların çözülmesi için, bir dava açması gerekmektedir. Lakin, böyle bir sürecin sonucunda mevcut olan belirsizlikten ve risklerden dolayı devletlerin böyle senaryolardan uzak durması önerilmektedir.

SONUÇ

Her spesifik bilimsel çalışmanın sonunda, özel konuların ötesinde daha geniş perspektiflerle karşılaşır, daha genel konular hakkında bazı sonuçlara ulaşmaktayız. Geniş anlamda bu çalışmada üç farklı konuyla ilgilendik; denizdeki sınırlandırma, devletlerin milletlerarası boğazlardaki hakları ve milletlerarası boğazlarda yapılan köprüler. Çalışmamızda bu konular Bosna Hersek – Hırvatistan uyuşmazlığı ışığında incelenmiştir, fakat bu konuyu araştırırken bazı genel tespitlere ulaştık. Kanaatimizce, çalışmamızın tamamlanmış olması için bu tespitlerimizin sunulması gerekmektedir.

Coğu uyuşmazlıklarda günümüzdeki sınırlandırma kuralları yeterlidir. Zaten uzunca zamandır devletler yeni sınırlandırma kurallarını getirecek bir sözleşmeyi imzalanmaya planlamamaktadır. Günümüzde bir sınırlandırma uyuşmazlık ortaya çıksa bile, bu uyuşmazlıktaki sorun kuralların yorumlanmasıyla alakalı olmaktadır. Fakat böyle bir durumdan bu kuralların genişletilmeye uygun olmadığı anlaşılmamaktadır.

Sınırlandırma kuralların işletilmesinin iki temel niteliği vardır, esneklik ve öngörülebilirlik. Bu iki nitelik, sınırlandırmanın iki temel görevinin gerçekleşmesinin şartlarından kaynaklanmaktadır: 1. Sınırlandırma uyuşmazlığının ortaya çıktığında, mahkeme ve tahkim komisyonlar adaletli bir sonuca ulaşmak için, esnekliğe ihtiyaç duyar; 2. Devletlerin mahkemeye ya da

tahkime başvurmadan sınırlandırmanın sonuçlarını önceden bilmeleri için, belli bir miktarda kuralların uygulanmasının öngörülebilirliği mevcüt olmalıdır.

Buna göre, sınırlandırma kuralları iki temel gruba ayrılır: 1. 'Hakkaniyet kuralları ki, sınırlandırma işlemine belli bir esneklik kazandırarak, sert kuralların adaletsiz bir sonucu doğurmasını engellemektedir. 2. Kodifiye edilmiş ya da Sert kurallar ki, sınırlandırma işlemine belli bir öngörülebilirlik kazandırıyor. Her sınırlandırmanın temel hedefinin adaletli bir paylaşım olduğu için, buna ilişkin kuralların onlarca farkli farkli şekilde uygulanması bizi şaşırtmamalıdır. Her sınırlandırma işlemi, spesifik vakaya ilişkin şartları dikkate almalıdır.

Önceki paragraflarda söyledik ki, günümüzdeki sınırlandırma kuralları coğu uyuşmazlıkların çözülmesi için yeterlidir. Fakat bu kurallar hiçbir anlamda sorunlardan uzak değildir ve, bu kuralların geliştirilmesinin kapıları açıktır.

Temel olarak, milletlerarası deniz hukukunda özgürlükçu ile muhafazakar eğilimlerin çatışması mevcüt ise, sıınrlandırma kuralların gelişimi de esneklik ile öngörülebilirlik arasındaki bir çatışmadır. Fakat söylememiz gerekir ki, günümüzde, sınırlandırma esnasında öngörülebilirlik kuralları, esnekliğin aracı olarak kullanılmaktadır. Başka bir deyişle, sınırlandırmada milletlerarası hukukun kodifiye edilmiş kuralları, adaletli bir sonuca ulaşmak için kullanılmaktadır. Bu kuralların adaletsiz bir sonuç doğurduğunda, doğruluk adına esneklik kuralları devreye girecektir. Sınırlandırma aslında, adaletin ve hukukun ilişkisini açıklayan hukuki bir oluşum.

Denizdeki sınırlandırmanın kuralları hala gelişmekte olduğuna rağmen, teorik olarak düşünülebilir ki, gelişimin son aşamasında öngörülebilirlik ile esneklik arasında bir uzlaşma ortaya çıkacaktır. Yani, bir anlamda, kodifiye edilmiş kurallar, ve ya günümüzdeki kuralların yorumlanması, büyük bir ölcüde ve her vakada esnekliğe gerek kalmadan adaleti yansıtacaktır. O zamana kadar, hukukun, insanoğlunun adaleti formalize etmeye yönelik çabaları olduğunu anlamamız gerekmektedir. Böyle bir anlayışı, ve böyle bir sürecin var olduğunu kabul etsek, denizdeki sınırlandırma bu sürecin başlıca göstergesi olduğunu anlamış olacağız.

Bayrak devletlerin denizdeki haklar konusunda söylememiz gerekir ki, bu konuda uzun zamandır gelişen ve günümüzde oturtmuş kurallar mevcüttür. Böylece, zararsız geçiş hakkı sadece örf ve adet hukuku değildir, aynı zamanda bu hakkın milletlerarası deniz hukukun mutlak kuralı olduğunu söylemek mümkündür. Bayrak devletlerin Zararsız geçiş hakkı, kıyı devletlerin karasuları ilan etme hakkıyla eşittir ve onun kadarıyla doğaldır.

Çalışmamızda incelediğimiz vaka konusunda, önceden bahsettiğimiz özgürlükçü eğilimin etkisinin hissedildiğini diyebiliriz. Böylece, denizdeki engelsiz ulaşımın ve geçiş haklarının kullanılmasının, deniz alanlarındaki egemenlik haklarının ilan edilmesinin temel şartı olduğunu söylemek mümkün.

Lakin, denizdeki geçiş haklarının, deniz alanları üzerindeki egemenlik haklarından daha önemli, ya da birinciliğe sahip olduğunu söylemek yanlıştır. Aksine, deniz hukukunda bu iki tür hak paralel olarak gelişmiştir. Günümüzde

özgürlükçü eğilimden bahsedebilmemizin tek sebebi, deniz alanların egemenler tarafından yönetilmekten, devletlerce kolektif bir şekilde yönetilmeye geçmekte olduğumuzdur.

Yine de, bu gelişim sürecin, seyrüseferin mutlak özgürleşmesine kadar ulaşacağından bahsetmek mümkün değildir. Bu sürecin temel ödevi, bayrak devleti ile kıyı devletin menfaatleri arasında bir denge kurmak.

Sınırlandırmada, genel olarak bir devletlerarası uyuşmazlıktan bahsedilir. Dolayısyıla, bu konuda iki eşit egemenlik arasında bir çatışma mevcüttür ve dolayısyıla sınırlandırma doğal olarak adaletli bir çözüme odaklanmaktadır. Buna karşın deniz hukukundaki geçiş hakları farklı bir şekilde gelişmektedir. Geçiş hakların belirlenmesinde, farkli farkli egemen devletlerin siyasi bakışları ve menfaatları karşı karşıya gelemektedir. Bu siyasi çatışma doğal olarak adalete değil, denkliğe eğilmektedir. Bu siyasi denkliğin izlerini geçmişteki sözleşmelerde bulunmaktadır.

Örneğin, körfezlerde ve dahilindeki milletlerarası boğazlarda ne klasik zararsız geçiş, ne de transit geçiş hakkı uygulanıyor. Bu alanlarda bayrak devletin geçişi adına Transit geçişin uygulanması, kıyı devletin egemenliğini orantısız bir şekilde kısıtlamaktadır. Diğer taraftan, klasik zararsız geçişin uygulanması bayrak devletin geçişini orantısız bir şekilde kısıtlamaktadır, ve kıyı devletin kontroluna tabi tutmaktadır. Bu dengesizliğinin çözülmesi için, transit geçiş ile klasik zararsız geçiş hakların arasındaki bir denklik olarak, ertelenemez zararsız geçiş hakkı kodifiye edilmiştir. Benzer bir süreç iç suların ilan edilmesi ve

devletlerin açık denize ulaşım ile ilgili kuralların etkileşiminde görülebilir. Mahkeme kararları ve devletlerin pratiği ile gelişen sınırlandırma kurallara karşıt, denizdeki geçiş hakları devletlerarası siyaset ışığında gelişmektedir.

Milletlerarası boğazları üzerinde inşaa edilen köprüler konusunda durum çok daha farklı ve karmaşıktır. Konuyla ilgili ortaya çıkan uyuşmazlıkların sayısı çok az olduğu için, mahkeme ve devlet pratiği çok kısıtlıdır. Fakat, diyebiliriz ki, böyle sorunlar kesinlikle milletlerarası deniz hukukunun kapsamına girmektedir.

Bunun sebepleri çoktur ve en önemlisi ise, böyle köprülerin yapılması milletlerarası deniz hukukundan çıkan devletlerin haklarını (zararsız geçiş başta olmak üzere) ihlal edebilir, ya da en azından bu hakları kısıtlayabilmektedir. Basit olarak, bundan anlaşılıyor ki böyle köprüleri inşaa eden devletler, söz ettiğimiz haklara saygı duymak zorundadır, yani milletlerarası hukuka göre, devletlerin böyle köprüleri inşaa ettiğinde bazı sorumluluklar vardır.

Milletlerarası boğazlarda yapılan köprüler tartışmasında, başlangıç noktası her zaman bayrak devletin haklarıdır. Bu hakları tanımlamakta büyük zorluluklar çekılmemektedir. Milletlerarası boğazlarda bayrak devletin kullanabileceği hakları (sui generis bir sözleşme yoksa), ertelenemez zararsız geçiş, ve ya transit geçiştir. Bazı durumlarda bu hakların uygulanması köprünün yapımıyla engelleyebilir. Bu haklar da günümüzde pek tartışılmamaktadır. Demek ki, bu tartışmanın temel sorunu, bu hakların tanıması değil, köprüleri inşaa eden devletlerin bu haklara nasıl bir şekilde zarar vermeyeceği, yani köprüleri inşşa eden devletlerin sorumluluklarıdır.

Söz konusu sorumluluklar, bazı köprülerin inşaa edilmesine rağmen hiçbir zaman kesin olarak tanımlanmamıştır. Daha doğrusu, milletlerarası hukukta, bu sorumlulukları belirleyen belli bir kural seti yoktur. Diyebiliriz ki, bu sorumluluklar, bayrak devletin geçiş haklarını ihlal edilmeyecek olarak pasif bir şekilde tanımlanabilir. Lakin bu tanım oldukça geniş ve yeterli değildir.

Çalışmamızda, bu sorunun Bosna Hersek ile Hırvatistan arasındaki uyuşmazlığa yansıtmasını, ve sorunun bazı spesifik yanlarını incelemeye çalıştık. Yine bilinmesi gerekir ki, çalışmanın formatının şartlarından dolayı, kasten incelemediğimiz sorunları da mevcüttür. Örneğin, bahsettiğimiz bayrak devletlerin hakları hangi araçları için uygun olabileceği de çok tartışmalıdır. Bu haklar gemilere mi, yoksa denizdeki her araca (örneğin bazı sontaj üniteler ya da vinçler 170 metrelik yüksekliğe sahip olabilir) mı uygulanabilir. Devletlerin uygulamaları bu sorunları bazılarına cevap vermiştir, fakat herkesi bağlayabilecek bir örf ve adet kuralın var olmasından bahsetmek güçtür.

Bu alanın cevaplanmamış sorularla dolu olmasına rağmen diyebiliriz ki bu sorunun çözümlenmesinde en azından tespit edebileceğimiz birkaç tane başlangıç nokta vardır. İlk olarak, konuyla ilgili sorunlar kesinlikle milletlerarası deniz hukukuna göre çözümlenmenli, çünkü bu sorunlar devletlerin denizdeki haklarıyla ilgilidir. Milletlerarası boğazlar üzerinde bir köprünün yapılışı söz konusu ise, herşeyden önce ilgili devletlerin bildirilmesi gerekmektedir.Yani, milletlerarası hukukta böyle vakalara ilişkin spesifik kurallar bulunmadığı için, köprüler kural ile değil, anlaşmayla yapılmalıdır.

İlgili devletler bildirildikten sonra müzakere süreci başlanmalıdır. Devletler müzakerelerde bona fide ilkesine uygun bir şekilde davranmalıdır. Köprünün yapımından endişe duyan devletler de, çok abartılı taleplerde bulunarak kendi hakkını kötüye kullanmamalıdır. Ayrıca, devletler uzlaşmayı riske atacak davranışlardan uzak durmalıdır. Böyle vakalarda, tarafların haklarının nasıl gerçekleşeceğine dair kesin kurallar bulunmadığından, uzlaşma her zaman birincil olmalıdır.

Müzakereler yararlı olmazsa, ikinci adım olarak uyuşmazlığın barışçı yollarla çözülmesi için devletlerin ya tahkim, ya da mahkemeye başvurması gerekecektir. Bu konuda Great Belt davasında Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisi doğrulanmıştır. Fakat böyle bir davanın sonuçları şu anda öngörülemez çünkü böyle bir vaka (Great Belt vakası da dahil olmak üzere) mahkeme önünde hiçbir zaman çözümlenmemiştir.

Çalışmamızdan anlaşılmalı ki, bir köprünün yapımı ilk elde hukuka aykırı değildir, fakat olabilir. Bu da sorunun özü; Nasıl bir köprü hukuka aykırı değildir? Her milletlerarası boğaz ve her sahil aynı coğrafyaya sahip değildir dolayısıyla her vaka kendine ait olan şartlara göre incelenmelidir.

Bu bağlamda 'makülce öngörülebilir gemi' anlayışı yardımcı olabilir. Böyle bir 'gemi' varsa, 'makul' boyutlara sahip olan bir köprü de tanımlanabilir. Fakat, kabul etmemiz gerekir ki bu 'köprü-gemi boyutları' sorunu ne kadar da milletlerarası deniz hukukundan çıkan hakların korunması ile ilgili ise, temelinde bu teknik bir sorun ve her spesifik vakanın kendine ait olan şartlara göre

çözümlenecektir. Dolayısyla bu konuda bir örf ve adet kuralın oluşturulabilmesi de çok tartışmalıdır. İstanbul oğazının coğrafyası Balkan'lardaki bir boğazın coğrafyasıyla aynı değildir, dolayısyıla İstanbul boğazındaki köprülerin yapım standartları da Balkan'lardakileriyle karşılaşılamaz. Bunu dikkate alıp, vurgulamamız gerekir ki, önceden sıraladığımız anlayışlar, sorunun çözümlenmesi için sadece bir mantıksal çerçeve temsil etmektedir. Bu konuda başka iddialarda bulunmak güçtür.

Görüldüğü gibi, maleesef soruların coğu cevaplanmamıştır, fakat sunduğumuz anlayışlar kesinlikle cevabın ilk cümlesi olarak nitelendirilebilir. Konuyla ilgili mahkeme kararların az, ya da daha doğrusu hiç bulunmaması temel sorunlardan biridir. Belki de şu ana kadar milletlerarası topluluğu böyle sorunların cevaplanmasına ihtiyaç duymamıştır. Yine de, Akaba körfezindeki yeni olaylar, Tiran boğazı üzerinde yapılması planlanan Kral Salman köprüsü ve incelediğimiz Pelyeşets köprüsü vakaları, Great Belt davasının cevaplayamadığı sorulara güncel cevaplar getirebilecek.

Kaynakca

Kitaplar

ACER Yücel, **Deniz Alanların Sınırlandırması Hukuku Doğu Akdeniz'de hukuk ve siyaset ,** Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Yayın no. 608, Uluslararası siyasi ve ekonomik ilişkiler araştırma merkezi, 2013

BAŞEREN Sertaç Hami, **Ege Sorunları** , Tudav Yayınları, İstanbul, 2003

BOUCHEZ, L.J., **The Regime of Bays in International Law** , Leiden, A.W. Sythoff, 1964

CAMINOS Hugo ve Cincent P. Cogliati-Bantz, **The legal Regime of Straits Contemporary challenges and solutions** , Cambridge, Cambridge University Press, 2014

CHARNEY Johnatan İ., LEWIS M. Alexander, **International Maritime Boundaries ,** Vol. 1., Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht 1993

COSIC Stjepan, KAPETANIC Niko, VEKARIC Nenad, **Prijevara ili Zabluda: Problem granice na podrucju poluotoka Kleka (Dolandırıcılık veya Yanılgı: Klek yarımadasının alanındaki sınır sorunu),**', Dubrovnik, Kendi ucretleriyle Nenad Vekariç, 2012,

DEGAN Vladimir Djuro, **Medjunarodno pravo mora u miru i u oruzanim sukobima (Barışta ve silahlı çatışmalarda Milletlerarası Deniz Hukuku**), Rijeka, Rijeka Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2002

EVANS, Malcolm D., **International law** , Bası 4., Oxford, Oxford University press, 2014

KLEMENcIc Mladen ve TOPALOVIC Dusko, **Maritime Boundaries Of The Adriatic Sea** , Zagreb, Lexicographic İnstitute Miroslav Krleza, 2009

KURAN Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku** , 4. Baskı, İstanbul, Beta, 2014

LAGONI Rainer, VIGENS Danel, **Maritime Delimitation ,** Leiden, Sijthoff Publications On Ocean Development, 2006

LAPIDOTH-ESCHELBACHER Ruth, **The red sea and The gulf od Aden** , Haag, Martinus Nijhoff Publishers, 1982

LILLICH Richard B., MOORE John Norton, **International Law Studies, Readings in International law from the Naval War College Review** , Vol. 61 (Volume 1 of readings), Newport, Naval War College Press, 1980

MCDOUGAL Myres Smith ve BURKE Thomas, **The Public Order of the Oceans: A Contemporary İnternatonal Law of the Sea** , Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1962

MIHAJLOVIÇ Sanja, **Crtanje Granica na Zapadnom Balkanu: Ljudska Perspektiva (Batı Balkanlarda Sınırların çizilmesi: Bir İnsani Perspektif)**, , Sarajevo, Center For Security Studies2012

NDIAYE Tafsir Malick, WOLFRUM Rüdiger, KOJIMA Chie, **Law of The Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes** , Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2007

PAZARCI Hüseyin, **Uluslararası Hukuk** , 5. Bası., Ankara, Turhan Kitabevi, 2007

PAZARCI Huseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri** 2. Kitap, 9. Baskı, Ankara, Turhan Kitapevi, 2013

PLATZÖDER Renate ve VERLAAN Philomene, **The Baltic Sea; New developments in national policies and International cooperation** , Haag, Kluwe law International, 1996

REISMAN W. Michael and WESTERMAN G. S., **Straight Baselines in International Maritime Boundary Delimitation** , New York, St. Martins press, 1992

RUDOLF Davorin, **Enciklopedijski Rijecnik Medjunarodnog Prava Mora** (Milletlerarası Deniz Hukukun Ensiklopedik Sözluğu), Split, Knjizevni Krug, 1989

RUDOLF Davorin, **Medjunarodno Pravo mora** (Milletlerarası Deniz Hukuku), Zagreb, Jugoslovenska akademija nauka i umjetnosti, 1985

RYUICHI Ida, **The role of proportionality in maritime delimitation revisited: the origin and meaning of the principle from the early decision of the court** , Haag, Kluwer law International, 2002

SCHOFIELD Clive, LEE Seokwoo, KWON Moon-Sang, **The Limits of Maritime Jurisdiction** , Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2014

SHAW Malcolm N.**,** **International Law** , Baskı 5., Cambridge, Cambridge University Press, 2003

TANAKA Yoshifumi, **The International Law of the Sea** , Cambridge, Cambridge University Press, 2015

TOLUNER Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri** , İstanbul, Beta , 1989

İBLER Vladimir, **Sloboda Mora** (Deniz Özgürlüğü), Zagreb, Narodne Novine, 1965

BLAKE, Gerald, TOPALOVIÇ, Duşko, **Maritime Boundaries of The Adriatic Sea** , Maritime Briefing, Vol.1, Sayı 8, Durham, University Of Durham 1996

Makaleler

Radan, Peter, "Post Secession International Borders: A Critical Analysis of the Opinions of the Badiner Comission", Melbourne University Law Review ,Vol 24., 2000, ss. 50–76.

Pellet, Alain, "The opinions of the Badiner Arbitration Comitee: A second breath for the Self Determination of Peoples", **European Journal Of International Law**, Vol. 3, 1992, ss. 178-185.

Rudolf, Davorin, 'Hrvatski Tjesnaci İzmedju Bosne İ Hercegovine i otvorenog mora'. ' Hırvatistan'ın Bosna Hersek ve Açık deniz arasındaki boğazları, Split, Split Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2007

Hadzovic Hasan, "Zamagljivanje problema" (Sorunun sisleşmesi), **Most – Casopis za obrazovanje nauku I kulturu**, Sayı 207, Mostar 2007, s.118

Charney Jonathan I.. Progress in International maritime boundary delimitation law. **American journal of International law**. Vol. 88. 1994., s. 228

Beale, Joseph H., The Jurisdiction of a Sovereign State, **Harvard Law review**, Vol. 36 No. 3, Harvard, 1923, s. 241

Agyebeng, Kissi, "Theory in search of practice: The right of innocent passage in the territorial sea", 2005, **Cornell law school graduate student papers**, Paper 9.

Turkalj, Kristian, "Razgraničenje teritorijalnog mora između Hrvatske i Slovenije
u sjevernom Jadranu", (Türkçe çeviri: Kuzey Adriyatikte Hırvatistan ve Slovenya arasındaki deniz sınırlandırılma), **Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu** (Zagreb Hukuk Fakültesinin Dergisi), 5. Cilt, 2001, ss. 939-979

Radan, Peter, "The Badinter Arbitration Comission and the partition of Yugoslavia", **Nationalities Papers: The Journal Of Nationalism and Ethnicity** , vol. 25 Sayı 3., 1997, ss. 537-557

Uykur, Teoman, “Settlement of maritime delimitation disputes within complex geographical settings”, **İLSA Journal of International and comparative law**, Vol. 20, Bası 2, Mayıs 2014, s. 357

Scovazzi, Tullio, “Les zones cotieres en Mediterranee: evolution et confusion”, **VI Annuarie de droit de la Mer**, 2001, ss. 95-108

Degan ,Vladimir D.,”Internal Waters”, **Netherlands Yearbook of International Law** , Vol. 17, 1986, ss. 3-44

Schachte, William L., Jr., J. Peter A. Bernhard, “ International Straits and Navigational Freedoms”, **Virginia journal of International law**, Vol. 33. , 1993, ss. 527-536

Damir Arnaut, ‘’Stormy Waters On The Way To The High Seas: The Case Of The Territorial Sea Delimitation Between Croatia And Slovenia’’, **Ocean & Coastal L.J.**, Vol 8, Sayı 1, (2002).,ss.21-70

İnternet Kaynakları

‘Bosna Hersek Meclisi’nin iki dairesi arasındaki ilk özel toplantının kaydı,’, ‘Bejazit Jaşareviç Sorusu’, https://www.parlament.ba/sadrzaj/plenarne_sjednice/Default.aspx?id=1140&langTag=bs-BA&pril=b, 13.11.2007

‘Bosna Hersek Meclisi’nin iki dairesi arasındaki ilk özel toplantının kaydı,’, ‘Bejazit Jaşareviç Sorusu’, https://www.parlament.ba/sadrzaj/plenarne_sjednice/Default.aspx?id=1140&langTag=bs-BA&pril=b, 13.11.2007, 7/11/2015

“Akademik Davorin Rudolf: Spor BiH I Hrvatske treba mirno rijesiti, BiH ima jaku argumentaciju, ali…”(*Bosna Hersek ve Hırvatistan Uyuşmazlığının barışçı bir şekilde çözülmesi lazım*), *Anadolu Ajansı*, İndex.hr, 9.8.2012, http://www.index.hr/vijesti/clanak/akademik-davorin-rudolf-za-aa-spor-bih-i-hrvatske-treba-mirno-rijesiti--bih-ima-jaku-argumentaciju-ali/630568.aspx, 6/5/2015

“BiH zatrazila od Hrvatske da ne poduzima jednostrane radnje,”*(Bosna Hersek Hırvatistan’dan tek taraflı işlemlerde bulunmamasını istemiştir), Hina*, Jutarnji List, 19.10.2007, http://www.jutarnji.hr/peljeski-most--bih-zatrazila-od-hrvatske-da-ne-poduzima-jednostrane-radnje/273027/, 5/21/2015

“Bosna Hersek Federasyon Hükümeti’nin 10. Oturumu”, 23.05.2007, 5. Nokta. http://www.fbihvlada.gov.ba/bosanski/sjednica.php?sjed_id=29 05/11/2015

“Bosna Hesek’in Siyasi Görünümü”, Türkiye Dışişleri Bakanlığı, http://www.mfa.gov.tr/bosna-hersek-siyasi-gorunumu.tr.mfa, 05/11/2015

“Danas Hrvatska Pocinje gradnju mosta kopno-Peljesac”,(Bugün Hırvatistan Pelyeşets köprüsü’nü inşa etmeye başlıyor), *Bosnjaci.net* Web Magazin, 24.10.2007, http://bosnjaci.net/prilog.php?pid=15097, 5/20/2015

"HADŽIĆ: Nećemo dozvoliti ugrožavanje izlaza BiH na more" (Damir Hadziç Bosna Hersek'in Ulaştırma Bakanı: Bosna Hersek'in açık denize ulaşımını tehlikeye atmayacağız). *SRNA*. ekapija.ba. 19.08.2013. http://www.ibar.ba/damir-hadzic-necemo-dozvoliti-ugrozavanje-izlaza-bih-na-more/ 5/13/2015

"Hadzic: Ozbiljan Pristup Hrvatske" (Hırvatistan Hükümeti'nin Yaklaşımı ciddidr), *Al Jazeera,* AJB, 04.09.2012, http://balkans.aljazeera.net/vijesti/hadzic-ozbiljan-pristup-hrvatske-vlade, 6/8/2015

"Hadzic: Vrh Kleka je nesporno nas teritorij, BiH je pomorska zemlja kao I Hrvatska" (Klek'in Ucu kesinlikle bizim ülkemize aittir, Bosna Hersek Hırvatistan gibi bir deniz ülkesidir), *DnevniAvaz*, hrvatska-rijec.com, http://www.hrvatska-rijec.com/hadzic-vrh-kleka-je-neosporno-nas-teritorij-bih-je-pomorska-zemlja-kao-i-hrvatska/ 5/17/2015

"Hrvatska će aplicirati za Pelješki most" (Hrvatistan Pelyeşets Köprüsü'nün yapılması için AB'ye başvuracak). *Al Jazeera Balkans.* Al Jazeera. 11.09.2014. http://balkans.aljazeera.net/vijesti/hrvatska-ce-aplicirati-za-peljeski-most, 15/11/2015

"Hrvatske ceste sklopile nagodbu s izvođačima radova na izgradnji Pelješkog mosta - Ekspertna skupina utvrdila stvarne troškove izvođača radova."Hırvatistan Yollar Başkanlığı Pelyeşets Köprüsü'nün İnşaatı için yapımcı şirketiyle anlaşmayi imzaladı: uzmanlar komisyonu yapımın gerçek maliyetini belirtmiştir). *Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı*. Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. 13 Temmuz 2012. http://www.Mppi.hr/default.aspx?id=9080, 05/11/2015

"Hrvatski prijedlog mosta za Pelješac prihvatljiv za BiH" (Pelyeşats Köprüsü Önergesini Bosna-Hersek için kabul edilbilir. *Hina*, Hırvatistan Denizcilik Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı, 15.03.2007. http://www.mppi.hr/default.aspx?ID=3376, 5/11/2015

"Most kopno - Pelješac (u izgradnji)" (Pelyeşets Köprüsü'nün yapımı). *Viadukt Yayınları*. Viadukt HR. http://www.viadukt.hr/projekti/objekti/most-kopno-peljesac-u-izgradnji, 5/11/2015

"Na Pomolu Novu medjudrzavni spor" (Yeni Bir milletlerarası uyuşmazlık yaklaşıyor), *Radio Free Europe*, slobodnaevropa.org, 29.11.2005, http://www.slobodnaevropa.org/archive/news/20051129/500/500.html?id=864930, 05/11/2015

"Neum protiv koridora, Sarajevo protiv mosta"(Neum Koridora, Sarajbosna köprüye karşıt), Al Jazeera, AJB, 20.06.2012, http://balkans.aljazeera.net/vijesti/neum-protiv-koridora-sarajevo-protiv-mosta, 5/20/2015

"Pelješki most mogao bi se početi graditi početkom 2015." iodine (Hırvatistan Ulaştırma Bakanı Hajdaş Donçiç: *köprünün inşaatı 2015 yılının başlangıçta başlayabilir)* Hina. Poslovni Dnevnik. 10.12.2013, http://www.poslovni.hr/hrvatska/peljeski-most-mogao-bi-se-poceti-graditi-pocetkom-2015-godine-258847, 13/1/2015

"Peljeski Most uz pomoc fondova iz EU" (AB fonları yardımıyla Pelyeşets Köprüsü). *Al Jazeera*. Al Jazeera. 10.06.2012. http://balkans.aljazeera.net/vijesti/milanovic-peljeski-most-uz-pomoc-fondova-eu, 5/10/2015

"Predsjednistvo BiH odrzalo 56. Redovnu sjednicu" (Cumhurbaşkanlığı'nın 56. Genel Kurulu), http://www.predsjednistvobih.ba/zaklj/sjed/default.aspx?id=34839&langTag=bs-BA, 23.04.2009, 6/11/2015

"Pre-feasibility Study for the Possible Transport Connection of Croatian Territory." A*B yayınları*. Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Ocak 2014. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/PFS%20-%20Possible%20Transport%20Connection%20of%20Croatian%20Territory%20-%20FIN%203-2_14.pdf, 05/11/2015

"Projekt cestovnog povezivanja hrvatskog juga uključuje i izgradnju pelješkog mosta" (Hırvatistan güneyinin yol ile bağlanmasi projesi Pelyeşets

Köprüsünü de kapsıyor). Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. 24.07.2014, http://www.mppi.hr/default.aspx?id=15023, 15/10/2015

"Šok u BiH: Neum je pretrusan za Pelješki most!" (Neum şehri, Pelyeşets Köprüsü için uygun bir zemin değil). *Anadolu Ajansı.* T-portal Hr. 02.05.2013, http://www.tportal.hr/vijesti/svijet/259100/Sok-u-BiH-Neum-je-pretrusan-za-Peljeski-most.html

"Strucnjaci iz Hrvatske i BiH o Peljeskom mostu" (Hırvatistan ve Bosna Hersek uzmanları Pelješets Köprüsü hakkında). *Hina. Hırvatistan Denizcilik Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı.* 07.12.2006. http://www.mppi.hr/default.aspx?ID=3009, 5/11/2015

"*Ugovor Tudjman İzetbegovic stetan po Hrvatsku*"(İzetbegovic Tudjman Sozlesmesi Hırvatistan'ın zararıdır), *Hrvatska Radiotelevizija*, HRT Vijesti, 16.09.2012, http://vijesti.hrt.hr/180140/ugovor-tuman-izetbegovic-stetan, 6/5/2015

"Vesna Pusic odlazi po novac za Peljeski Most" (Vesna Pusiç, Pelyeşets köprüsü parasını almaya gidiyor). *HRT.* PolitikaPlus. http://www.politikaplus.com/novost/61016/Vesna-Pusic-odlazi-po-novac-za-Peljeski-most 5/11/2015

"Zeleno Svjetlo za Peljeski Most" (Pelyeşets Kçprüsü için yeşil ışık yandı) *Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı*. EU-projekti.info, 10.12.2013, http://www.eu-projekti.info/zeleno-svjetlo-za-peljeski-most, 5/12/2015

"Zeleno svjetlo za Peljeski Most"(Pelyeşets Köprüsü için yeşil ışık), *mppi.hr,* 10.12.2013, http://www.eu-projekti.info/zeleno-svjetlo-za-peljeski-most 5/12/2015

"Zeljko Komsic: İnzistiranje RH na mostu za Peljesac moglo bi zavrsiti I arbitrazom" (Hırvatistan'ın köprünün yapılmasıyla alakalı ısrarı tahkimle sonuçlanabilir), *Hina*, Kliker.info, 05.4.2007, http://kliker.info/zeljko-komsic-inzistiranje-rh-na-mostu-za-peljesac-moglo-bi-zavrsiti-i-arbitrazom/, 5/19/2015

"Zoran Milanoviç (dönemin Hırvatistan Başbakanı): Peljeski Most uz pomoc fondova iz EU" (AB fonları yardımıyla Pelyeşets Köprüsü). *Al Jazeera*. Al Jazeera. 10.06.2012. http://balkans.aljazeera.net/vijesti/milanovic-peljeski-most-uz-pomoc-fondova-eu, 5/10/2015

"İncko:Bosna ce za deset godina postati clanica EU" (*Önümüzdeki 10 yıl içinde Bosna Hersek Avrupa Birliği'ne Katılacaktır*), 02.03.2012 http://www.rtvbn.com/155/inckobosna-ce-za-10-godina-biti-clanica-eu-ili, 6/22/2015

"Pelješki most se ne uklapa u viziju EU-a" (Pelyeşets Köprüsü, Avrupa Birliğinin planlarına uymamaktadır). HRT. Hrvatske Radiotelevizija (Hırvatistan Radyo-Televizyon) 22.04.2011. http://vijesti.hrt.hr/113308/peljeski-most-se-ne-uklapa-u-viziju-eu-a, 5/11/2015

"Predstavljena studija o učincima izgradnje Pelješkog mosta" (Pelyeşets Köprüsü'nün yapımının etkileri konusunda araştırma sunuldu). Hırvatistan Denizcilik Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı, 19.11.2007. http://www.mppi.hr/default.aspx?id=4322

A.B., "Seval Kovacevic: Hrvatska je izvrsila pomorsku agresiju na BiH"(Hırvatistan Bosna Hersek'in denizini tecavuz ediyor), *Hina*, 24sata.info, 30.09.2012, http://24sata.info/vijesti/regija/114878-seval-kovacevic-hrvatska-je-izvrsila-pomorsku-agresiju-na-bih.html, 6/5/2015

Bibanovic Zoran, " Ko je Bosni I Hercegovini 'poklonio' Neum…"(*Neum Bosna Hersek'e kimin tarafından 'hediye edildi'...*), *Blin Magazin*, DEPO Portal, 28.07.2012, http://www.tacno.net/novosti/ko-je-bosni-i-hercegovini-poklonio-neum/, 6/5/2015

"Bosna Hesek'in Siyasi Görünümü", Türkiye Dışişleri Bakanlığı, http://www.mfa.gov.tr/bosna-hersek-siyasi-gorunumu.tr.mfa, 6/5/2015

Bosna Hersek Cümhürbaşkanı Haris Silajdziç: "Most za Peljesac tek nakon utvrdivanja pomorske granice" (*Pelyeşets Köprüsü, devletlerarası sınırın belirtilmesinden sonra), Hina*. Kliker. http://kliker.info/silajdzic-most-za-peljesac-tek-nakon-utvrdivanja-pomorske-granice, /5/10/2015

Bosna Hersek Cümhürbaşkanı Haris Silajdziç: "Most za Peljesac tek nakon utvrdivanja pomorske granice" (*Pelyeşets Köprüsü, devletlerarası sınırın belirtilmesinden sonra), Hina*. Kliker, http://kliker.info/silajdzic-most-za-peljesac-tek-nakon-utvrdivanja-pomorske-granice, /5/10/2015

Bosna Hersek Cumhurbaşkanlığı, "Cumhurbaşkanlığı 56'ıncı Genel Kurulu", 23.4.2009, http://www.predsjednistvobih.ba/zaklj/sjed/default.aspx?id=34839&langTag=bs-BA, 5/19/2015

Bosna Hersek Yüksek Temsilcisi'nin Ofisi, Neum Mülkiyet Enventuarı, http://www.ohr.int/stateproperty/DOCS/NEUM/INDEX.htm, 5/19/2015

Brailo, Luka. "Dubrovčani do Zagreba koridorom preko Neuma" (Dubrovnikliler, Zagreb'e Neum üzerinden gidecekler). *AJ Balkans.* Al Jazeera Balkans. 02.05.2012. http://balkans.aljazeera.net/vijesti/dubrovcani-do-zagreba-koridorom-preko-neuma. 23/12/2015

Davorin Rudolf: "Ugovor Tudjman İzetbegovic sklopljen je na stetu Hrvatske" (*Tudjman - İzetbegovic Sözleşmesi, Hırvatistan'a zararlıdır*), *Hina*, RTL, 16.09.2012, http://www.vijesti.rtl.hr/novosti/496305/ugovor-tudjman-izetbegovic-sklopljen-je-na-stetu-hrvatske/ 5/15/2015

DW, "Jos Jedan Pogranicni spor izmedju Hrvatske I BiH" (Hırvatistan ile Bosna Hersek arasında bir uyuşmazlık daha), *Deutche Welle*, Nezavisne Novine, http://www.nezavisne.com/novosti/drustvo/Jos-jedan-pogranicni-spor-izmedju-Hrvatske-i-BiH-218643.html, 5/19/2015

DW, "Jos Jedan Pogranicni spor izmedju Hrvatske I BiH" (Hırvatistan ile Bosna Hersek arasında bir uyuşmazlık daha), *Deutche Welle*, Nezavisne Novine, http://www.nezavisne.com/novosti/drustvo/Jos-jedan-pogranicni-spor-izmedju-Hrvatske-i-BiH-218643.html, 5/19/2015

Europska komisija pristala na financiranje Pelješkog mosta? (Avrupa komisyonu Pelyeşets Köprüsünü inşasını finance etmeyi kabul etti mi?) *Dulist*.

dulist.hr. 08.09.2014. http://www.dulist.hr/europska-komisija-pristala-na-financiranje-peljeskog-mosta/194108/, 05/11/2015

Hrstic İvan, "KARTA DOKAZUJE: Peljeski Most Moze se graditi, bez obzira na dogovor Tudjman İzetbegovic"(Harita kanıtlıyor: Pelješets Köprüsü Tudjman İzetbegoviç Sözleşmesine göre yapılabilir), *PolitikaPlus*, politikaplus.hr, 30.07.2012, http://www.politikaplus.com/novost/61356/karta-dokazuje-peljeski-most-moze-se-graditi-bez-obzira-na-dogovor-tudman-izetbegovic, 6/20/2015

İ.M., "İ Bosna Svoje Vinjete İma", *index.hr* ,01.01.2008, (Bosna Hersek'in denizinden seyrüsefer yapılmasının fiyatı 160 Euro), http://www.index.hr/vijesti/clanak/i-bosna-svoje-vinjete-ima-plovidba-bosanskim-morem-kosta-160-eura/393270.aspx, 5/10/2015

İzetbegovic Bakir, "Peljeski Most? Pricekajmo da BiH udje u EU" (Pelyeşats Köprüsü mü? Bosna Hersek'in Avrupa Birliğine katılmasını bekleyelim), 11.09.2013, http://www.bakirizetbegovic.ba/novost/3915/peljeski-most-pricekajmo-da-bih-ude-u-eu , 5/20/2015

Jankovic, Vladimir. "Pocela probe busenja za temelje". Jutarnji list, 05. 05. 2010. Electronic. https://www.dubrovacki.hr/clanak/19121/pocela-probna-busenja-tla-za-temelje 5/10/2015

Jelin-Dizdar Tina, "BiH ce ustrajati u svojim zahtjevima"(Bosna Hersek Görüşlerini devam ettirecek) *Radio Free Europe,* Slobodnaevropa.org, 21.01.2014, http://www.slobodnaevropa.org/content/most-na-peljescu-bih-ce-ustrajati-na-svojim-interesima/25237289.html, 5/11/2015

Jurilj Zdenko, "Strucnjaci Iz BiH, Peljeski Most je agresija Hrvatske na BiH", (Bosna Hersek'li Uzmanlar: Pelyeşets Köprüsü Hırvatistan'ın Bosna Hersek'e saldırganlığıdır), *Vecernji List*, vecernji.hr, 18.09.2012, http://www.vecernji.hr/hrvatska/strucnjaci-iz-bih-peljeski-je-most-agresija-hrvatske-na-bih-454563 , 5/20/2015

Kamenica, Edina. "Izet Bajrambašić: Favoriziranje mosta Pelješac je nekorektno i nepotrebno" (Pelyeşets Köprüsü'nün yapımını favorize edilmesi yanlış ve gereksizdir). *Oslobodjenje*. Oslobodjenje gazetesi. 16.12.2013.

http://www.oslobodjenje.ba/intervju/izet-bajrambasic-favoriziranje-mosta-peljesac-je-nekorektno-i-nepotrebno, 5/13/2015

Konkurs za izgradnju Pelješkog mosta sredinom ljeta" (Hırvatistan Ulaştırma Bakanı *'...Pelyeşet Köprüsü yarışması yazın ortasında başlayacak...'*). *FENA. Klix.ba. 21.04.2015.* http://www.klix.ba/vijesti/regija/konkurs-za-izgradnju-peljeskog-mosta-sredinom-ljeta/150421096, 12/12/2015

Kresenac, Tomislav. "Zaboravili su Pelješki most, ni ne spominje se u zahtjevima za novac iz fondova EU!" (*Avrupa Birliği fon talebimizde Pelyeşets 'Köprüsü'nden bahsedilmiyor". Vecernji List.* vecernji.hr. 19.07.2014. http://www.vecernji.hr/hrvatska/peljeski-se-most-i-ne-spominje-u-zahtjevima-za-novac-iz-fondova-eu-951308 14/12/2015

Lukunic Zeljko, Hırvatistan Başbakanı İvo Sanader: "Graditi cemo most bez obzira na sve prepreke" (*Bütün engellere ve itirazlara karşın, köprüyü yapacağız), 24 Sata*, 24sata.hr, 10.11.2007, http://www.24sata.hr/news/sanader-gradit-cemo-most-bez-obzira-na-sve-prepreke-36499#

Remikovic Drazen, "Jedni za gradnju mosta na peljescu drugi za obustavu" (Birileri köprünün yapımını ister, diğerleri istemez), *DNN*,Dnevne Nezavisne Novine, 08.7.2009, http://www.nezavisne.com/novosti/bih/Jedni-za-gradnju-mosta-na-Peljescu-drugi-za-obustavu-43412.html, 5/11/2015

S.M. "Vrh Kleka I otocice u Malostonskom Zaljevu Prepustamo BiH" (Klek'in ucunu ve Maloston Körfezi'ndeki adacıkları Bosna Hersek'e veriyoruz), *Hina*, Vijesti.hr, 30.07.2012, http://www.vijesti.rtl.hr/novosti/444900/vrh-kleka-i-otocice-u-malostonskom-zaljevu-prepustamo-bih/, 04/02/2015

Soldic-Arar Zdravka, "Haris Silajdzic:Nikad Nisam Bio za Unitarnu BiH"(Uniter Bir Bosna Hersek'I hiçbir zaman desetklemiyordum), *Sobodna Dalmacija*, slobodnadalmacija.hr, 08.06.2008, http://www.slobodnadalmacija.hr/BiH/tabid/68/articleType/ArticleView/articleId/10433/Default.aspx, 5/19/2005

V.S., "Zeljko Komşiç: Bosna ce tuziti Hrvatsku zbog gradnje mosta na Peljescu" (Köprünün yapımı nedeniyle Bosna Hersek Hırvatistan'a dava açacaktır), *Dnevni Avaz*, İndex.hr, 11.11.2007, http://www.index.hr/vijesti/clanak/komsic-bih-ce-tuziti-hrvatsku-zbog-gradnje-mosta-na-peljescu/364576.aspx 5/19/2005

Vele Faruk, "Vlasnici zemljista tvrde: Veliki I Mali Skolj pripadaju BiH"(Adacıkların sahiplerinin iddialara göre Büyük ve Küçük Şkoly Bosna Hersek'e aittir) *Anadolu Agency*,01.08.2012, http://aa.com.tr/ba/politika/vlasnici-velikog-%c5%a1kolja-tvrde-da-taj-otok-pripada-bih/350984, 6/5/2015

Vele Faruk, "Vlasnici zemljista tvrde: Veliki I Mali Skolj pripadaju BiH"(Adacıkların sahiplerinin iddialara göre Büyük ve Küçük Şkoly Bosna Hersek'e aittir) *Anadolu Agency*,01.08.2012, http://aa.com.tr/ba/politika/vlasnici-velikog-%c5%a1kolja-tvrde-da-taj-otok-pripada-bih/350984, 6/5/2015

Veljkovic Sandra, "Na arbitrazi bi Hrvatska izgubila Skolje I vrh kleka" (*Tahkim söz konusu olduğunda Hırvatistan kaybeder), Vecernji List*, vecernji.hr, 30.07.2012, http://www.vecernji.hr/hrvatska/na-arbitrazi-bi-hrvatska-izgubila-skolje-i-vrh-kleka-437010, 6/7/2015

Veljkovic Sandra, "Nova vlast spremna ratificirati sporazum Tudjmana I izetbegovica" (Yeni Hükümet İzetbegovic Tudjman sözleşmesinin onaylanması için hazırdır), Vecernji.hr, http://www.vecernji.hr/hrvatska/nova-vlast-spremna-ratificirati-sporazum-tudjmana-i-izetbegovica-435195 9/11/2015

Veljkovic Sandra, "Nova vlast spremna ratificirati sporazum Tudjmana I izetbegovica" (Yeni Hükümet İzetbegovic Tudjman sözleşmesinin onaylanması için hazırdır), Vecernji.hr, http://www.vecernji.hr/hrvatska/nova-vlast-spremna-ratificirati-sporazum-tudjmana-i-izetbegovica-435195, 9/11/2015

Vistica, Sanja. Hrvatska će do lipnja imati sve dozvole za Pelješki most! (Hırvatistan Temmuz'a kadar Pelyeşets Köprüsünün İnşaatı için gereken tüm ruhsatları alacak!) dnevnik.hr. 30.01.2015,

http://dnevnik.hr/vijesti/hrvatska/branko-grcic-hrvatska-ce-do-lipnja-imati-sve-dozvole-za-peljeski-most---370689.html, 17/11/2015

Vucheva Elitsa, "Bosnia signs EU pre-accession deal", EuObserver, 17.06.2008, https://euobserver.com/enlargement/26335, 6/22/2015

Vukovic, Slavica. 'Pelješki most nitko ne može zaustaviti, natječaj će biti raspisan na ljeto!' (Pelyeşets köprüsünün yapımını kimse durduramaz, açık yarışması yazın açılacak!). *Vecernji List.* Vecernji list. 17.04.2015. http://www.vecernji.hr/hrvatska/hajdas-doncic-peljeski-most-nitko-ne-moze-zaustaviti-natjecaj-ce-biti-raspisan-na-ljeto-1000923. 19/12/2015

Zabec, Kresimir. "Najizgledniji Pelješki most ili cestovni koridor iznad Neuma" (*Hırvatistan'ın birleştirilmesinin sekiz seçeneği). Jutarnji List. 16.08.2013,* http://www.jutarnji.hr/template/article/article-print.jsp?id=1120277 05/11/2015

Davalar

Case concerning delimitation of the maritime boundary in the Gulf of Maine area, Bulunduğu internet sayfası: http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=346&p1=3&p2=3&case=67&p3=5 (Son erişim: 2 Mart 2016).

Case concerning the continental shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta), Bulunduğu internet sayfası: http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=353&p1=3&p2=3&case=68&p3=5 (Son erişim: 2 Mart 2016).

Case concerning the continental shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya) Bulunduğu internet sayfası: http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=330&p1=3&p2=3&case=63&p3=5 (Son erişim: 2 Mart 2016).

Convention on maritime Delimitation between the government of his most serene highness the prince of Monaco and the government of the french republic (2002) Bulunduğu internet sayfası: http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/MCO-FRA1984MD.PDF (Son erişim: 2 Mart 2016).

Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania), Bulunduğu internet sayfası: http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&case=1&code=cc&p3=5 (Son erişim: 2 Mart 2016).

Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine), Bulunduğu internet sayfası: http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=9.&case=132&code=ru&p3=0 (Son erişim: 2 Mart 2016).

Fisheries case, Judgement of December 18th, I95I: I.C. J. Reports 1951

Delimitation of the Continental Shelf between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the French Republic, Decision of 30 June 1977

Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark), Provisional

Measures, Order of 29 July 1991, I.C.J. Reports 1991, Para. 17

Diğer kaynaklar (Sözleşmeler, Kanunlar)

"Agreement between the European Community and Bosnia and Herzegovina on the facilitation of the issuance of visas – Declarations",19.12.2007, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:22007A1219(06)&from=EN

"Bosna Hersek Federasyon Hükümeti'nin 10. Oturumu", 23.05.2007, 5. Nokta. http://www.fbihvlada.gov.ba/bosanski/sjednica.php?sjed_id=29

"Bosna Hersek Meclisi'nin iki dairesi arasındaki ilk özel toplantının kaydı,', 'Bejazit Jaşareviç Sorusu', https://www.parlament.ba/sadrzaj/plenarne_sjednice/Default.aspx?id=1140&langTag=bs-BA&pril=b, 13.11.2007

"Cumhurbaşkanlığı 56'ıncı Genel Kurulu", 23.4.2009, http://www.predsjednistvobih.ba/zaklj/sjed/default.aspx?id=34839&langTag=bs-BA

"Pre-feasibility Study for the Possible Transport Connection of Croatian Territory." A*B yayınları*. Hırvatistan Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Ocak 2014. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/PFS%20-%20Possible%20Transport%20Connection%20of%20Croatian%20Territory%20-%20FIN%203-2_14.pdf

"Regulation on the Borders of the Croatian Fishing Sea", http://faolex.fao.org/cgi-bin/faolex.exe?rec_id=113946&database=faolex&search_type=link&table=result&lang=eng&format_name=@ERALL

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Bulunduğu internet sayfası: http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf (Son erişim: 2 Mart 2016).

Agreement between the republic of Finland and the republic of Estonia on the boundary of the maritime zones in the gulf of Finland and on the northern Baltic sea, Bulunduğu internet sayfası: http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EST-FIN1996MZ.PDF (Son erişim: 2 Mart 2016).

Convention on the territorial sea and the contiguous zone, 1958. Bulunduğu internet sayfası: http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf (Son erişim: 2 Mart 2016).

Croatian maritime code, 1994 PART ONE GENERAL PROVISIONS (1994) Bulunduğu internet sayfası: http://www.faoadriamed.org/pdf/Legislation/Croatia/CRO_MaritimeCode-1994.pdf (Son erişim: 2 Mart 2016).

Exchange of notes constituting an agreement on the procedure to be followed in the modification of the limits of the territorial waters in the gulf of Finland 6 april and 4 may 1994 the embassy of Estonia in Helsinki to the ministry of foreign affairs of Finland (1994) Bulunduğu internet sayfası: http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EST-FIN1994GF.pdf (Son erişim: 2 Mart 2016).

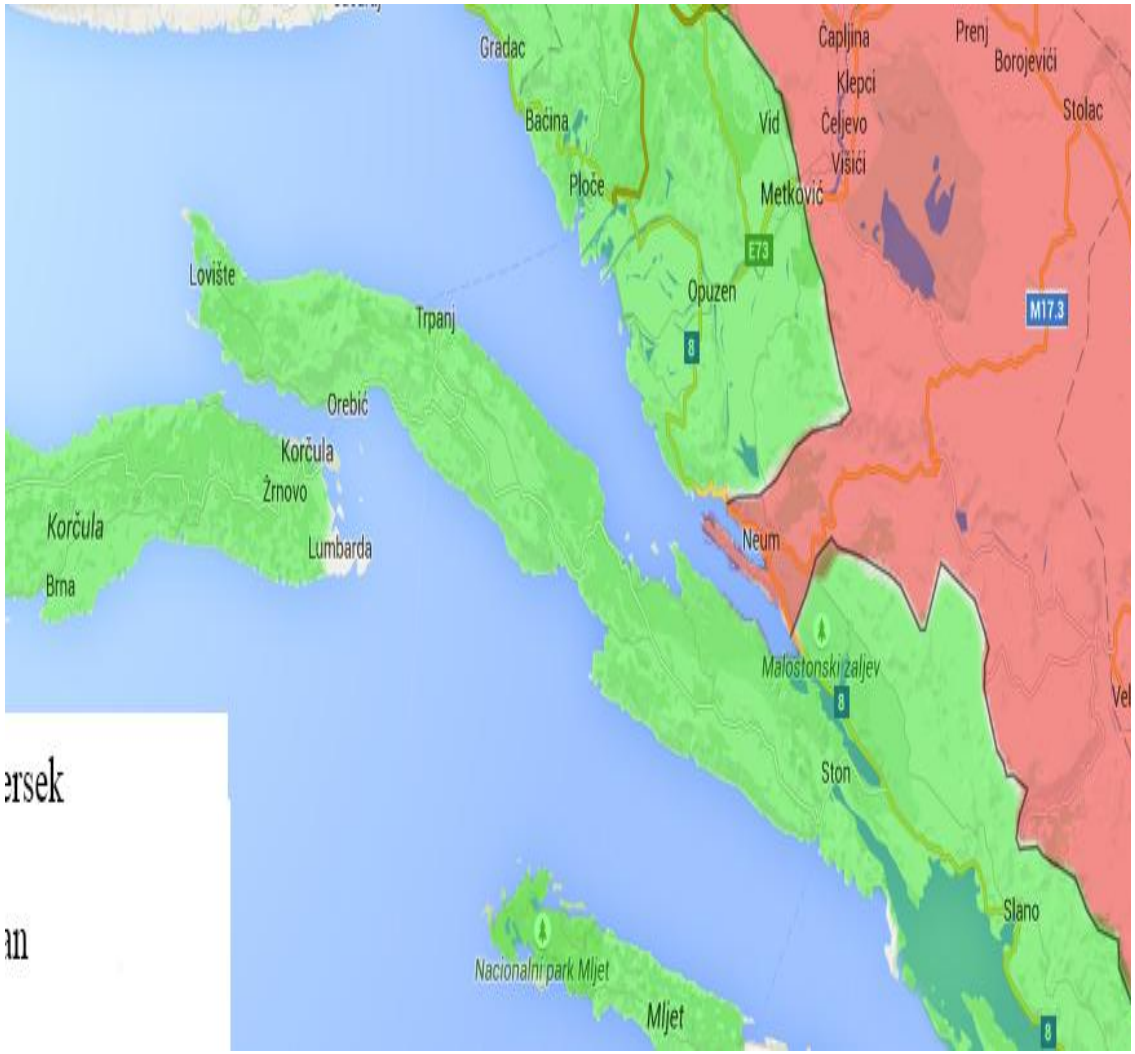
Monaco King's 1973 Ordinance (1973) Bulunduğu internet sayfası: http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MCO_1973_Ordinance.pdf (Son erişim: 2 Mart 2016).

Treaty on the state border between the republic of Croatia and Bosnia and Herzegovina (1999) Bulunduğu internet sayfası: http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/HRV-BIH1999SB.PDF (Son erişim: 2 Mart 2016).

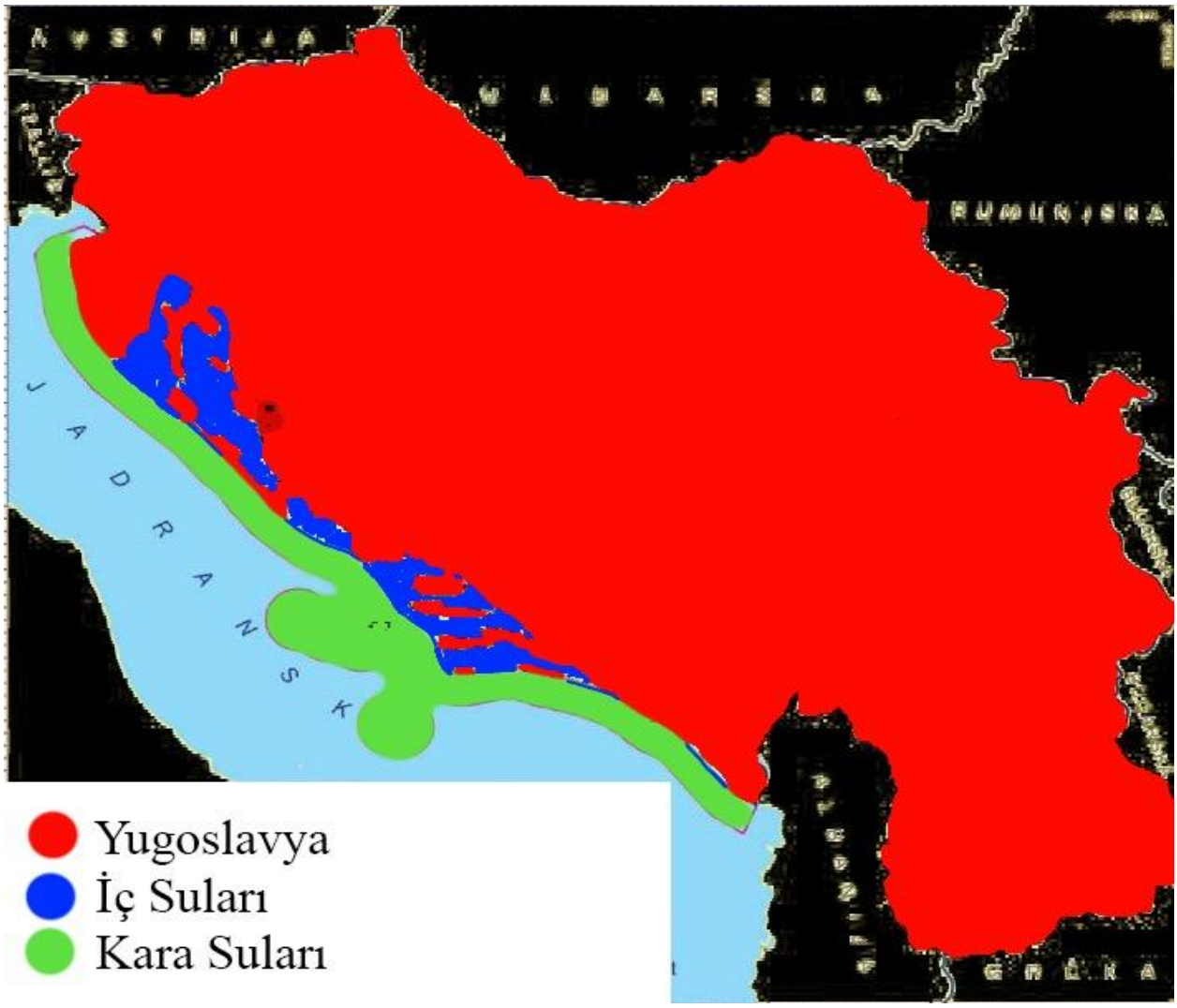
Ekler



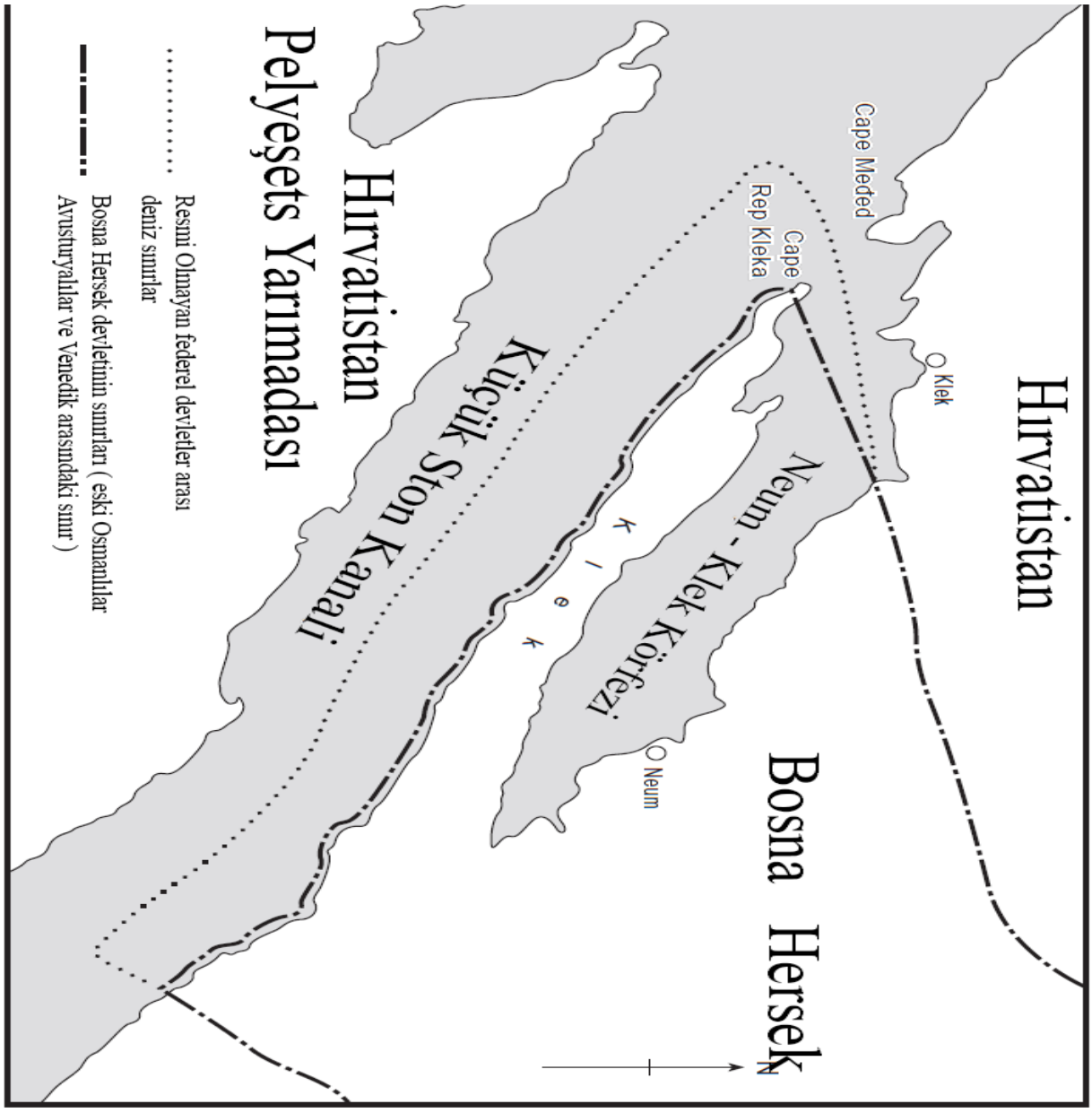
Resim (1.) Bosna Hersek'in konumu


Gradac
Bačina
Ploče
Vid
Metković
Čapljina
Klepci
Čeljevo
Višići
Prenj
Borojevići
Stolac
E73
M17.3
8
Opuzen
Lovište
Trpanj
Orebić
Korčula
Žrnovo
Korčula
Lumbarda
Brna
Neum
Malostonski zaljev
Ston
Slano
Nacionalni park Mljet
Mljet
ersek
ım

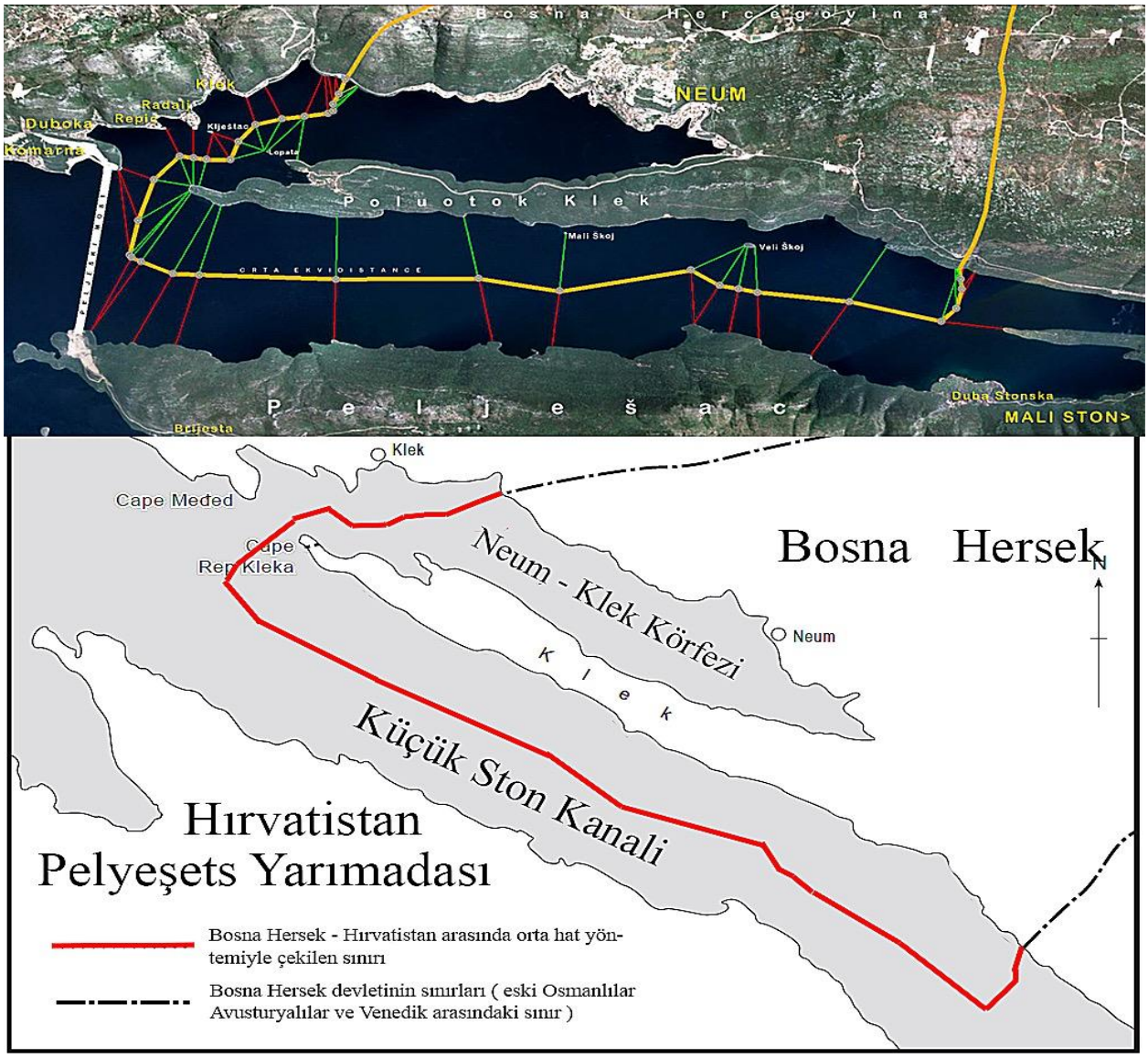
Resim (2.) Bosna Hersek'in denize çıkışı



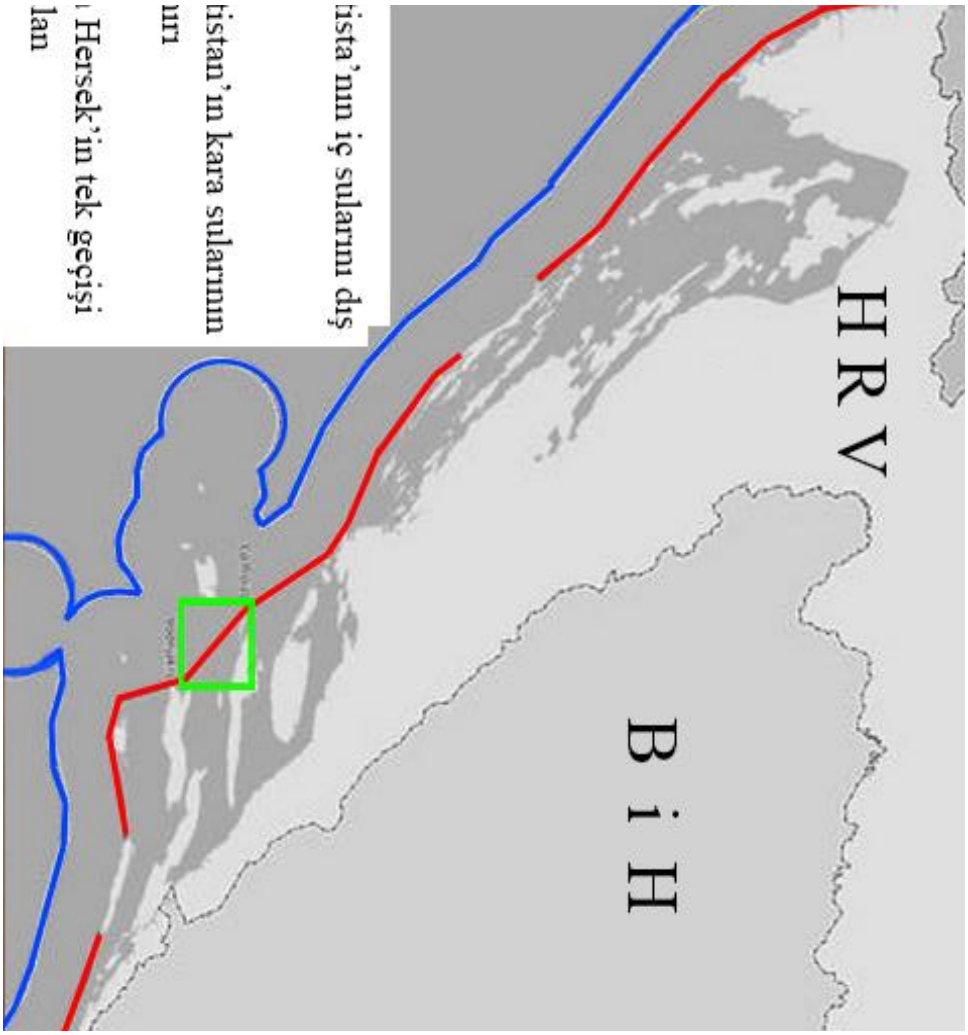
Resim (3.) Yugoslavya Sosyalist Federal Cumhuriyeti'nin deniz sınırları



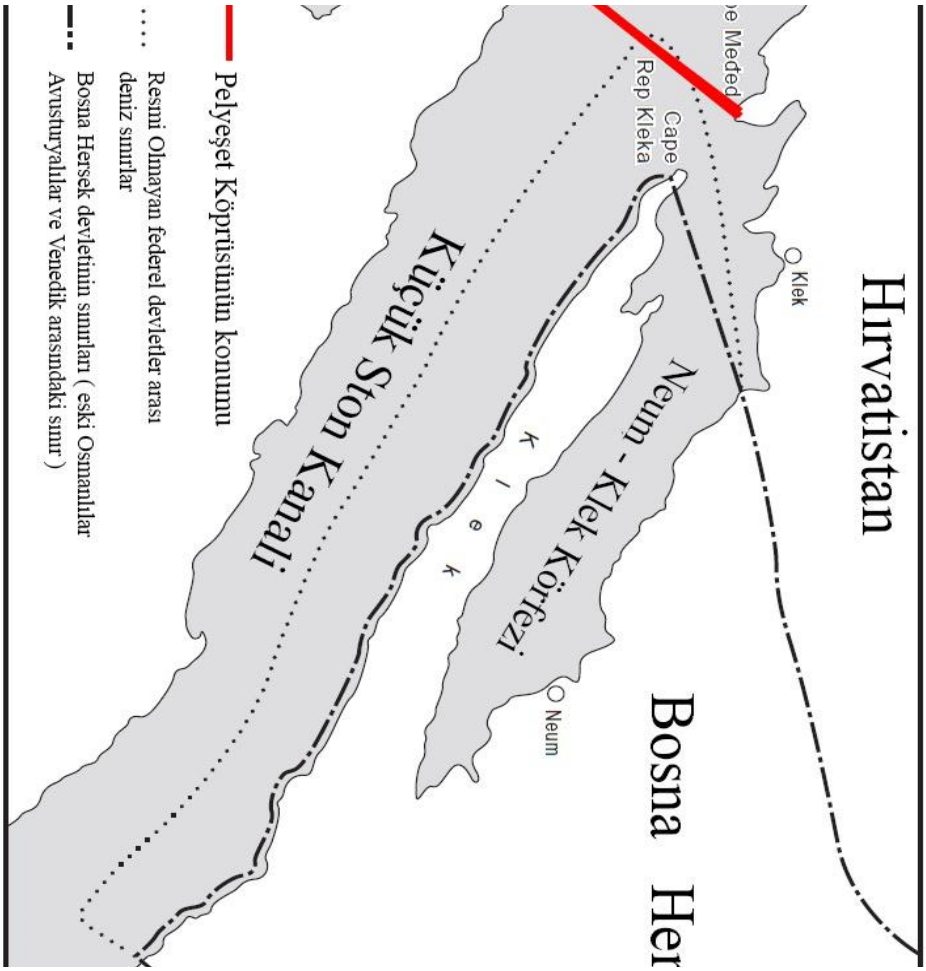
Resim (4.) Yugoslavya döneminde Bosna Hersek ve Hırvatistan denizleri arasındaki resmi olmayan sınırlar. (Alanın konumunu daha iyi anlayabilmek için, ‘1.’ ile ‘2.’ numaralı resimlere bakınız).



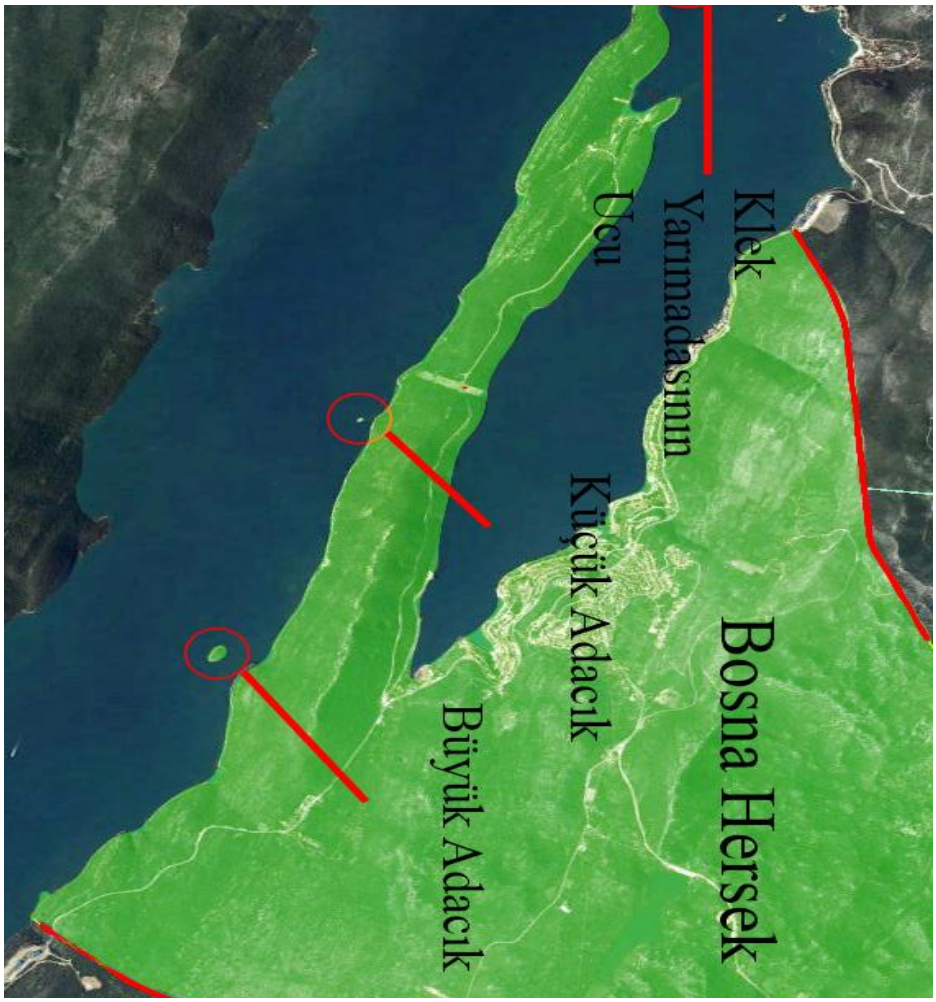
Resim (5.) İzetbegoviç – Tudjman Sözleşmesi uyarınca, BiH – Hırvatistan arasındaki deniz sınırları.



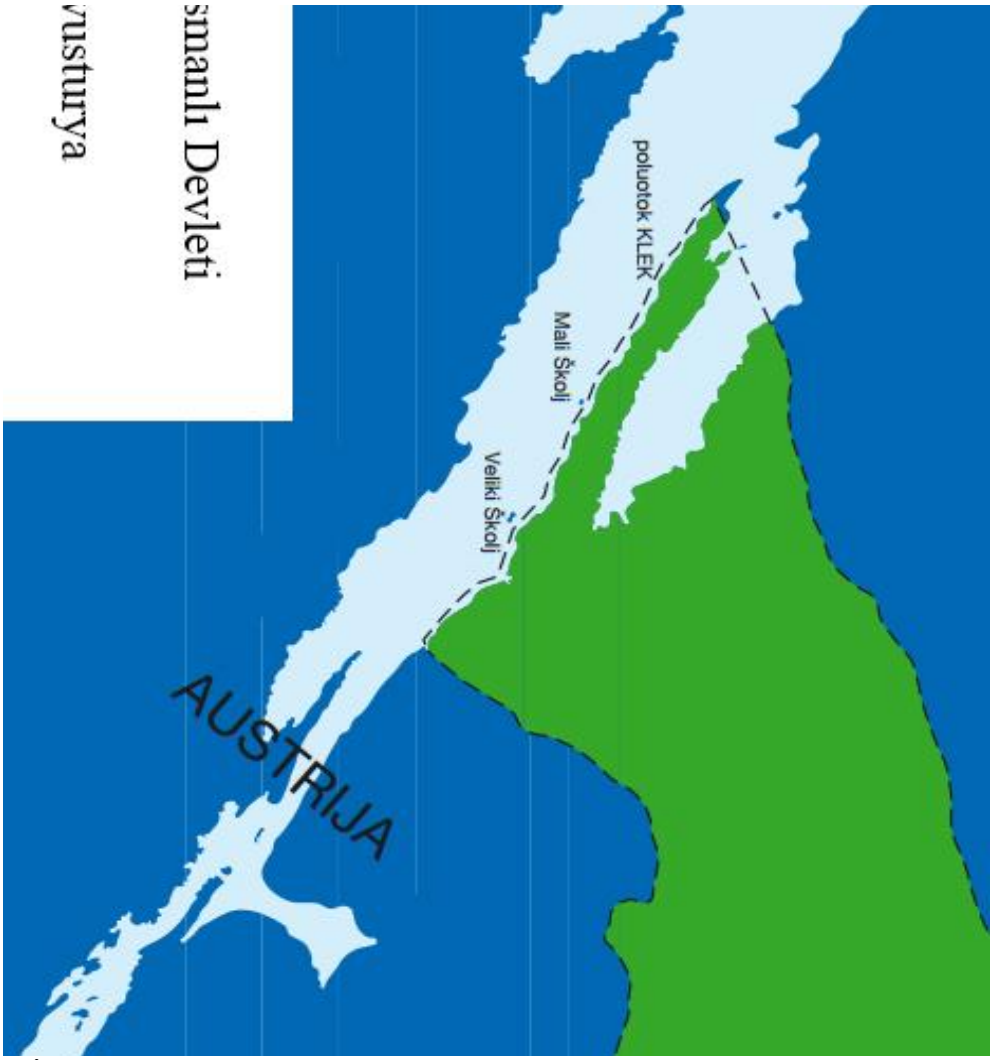
Resim (6.) Hırvatistan'ın düz esas hattı ve karasularının dış sınırı.



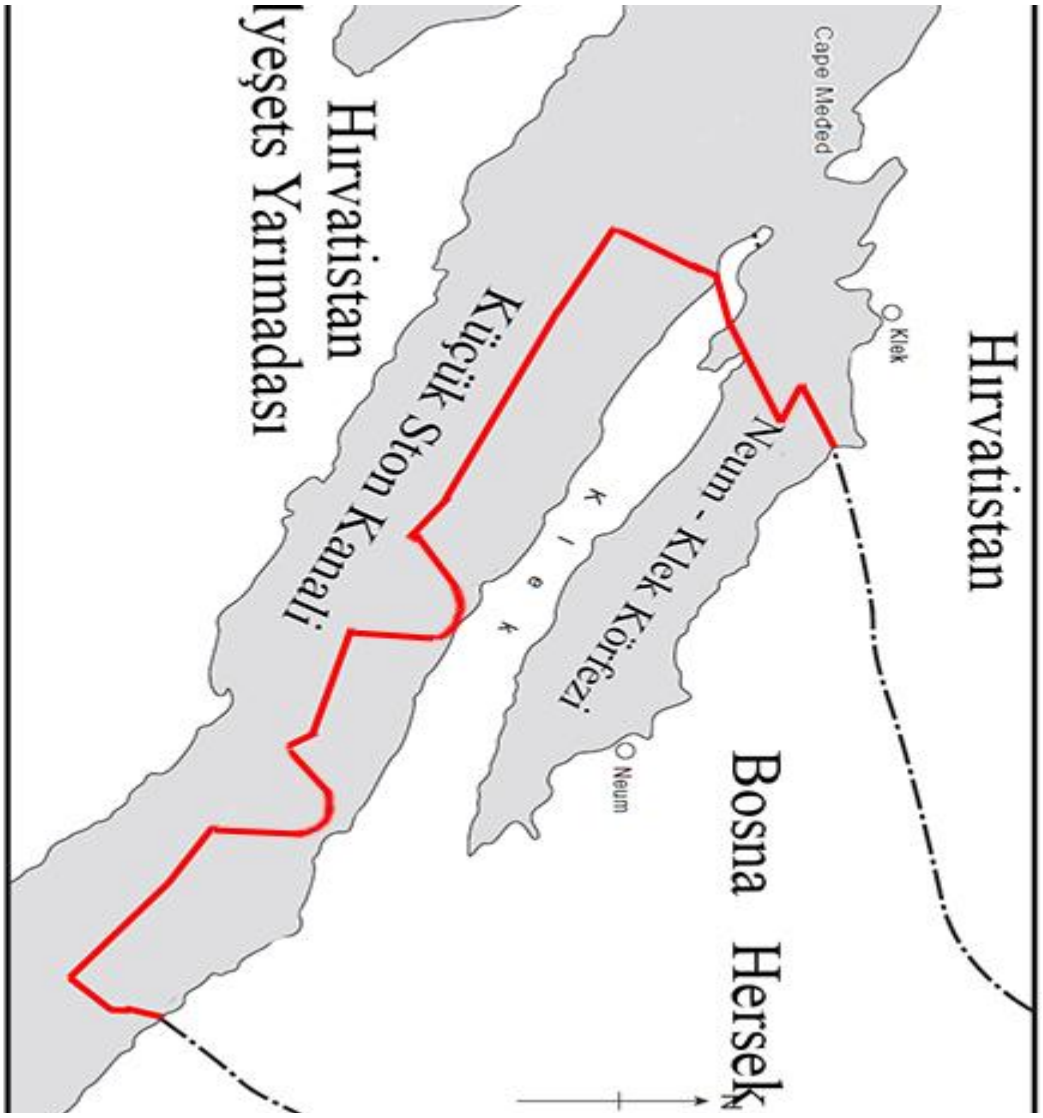
Resim (7.) Planlanan Pelyeşets Köprüsü'nün konumu.



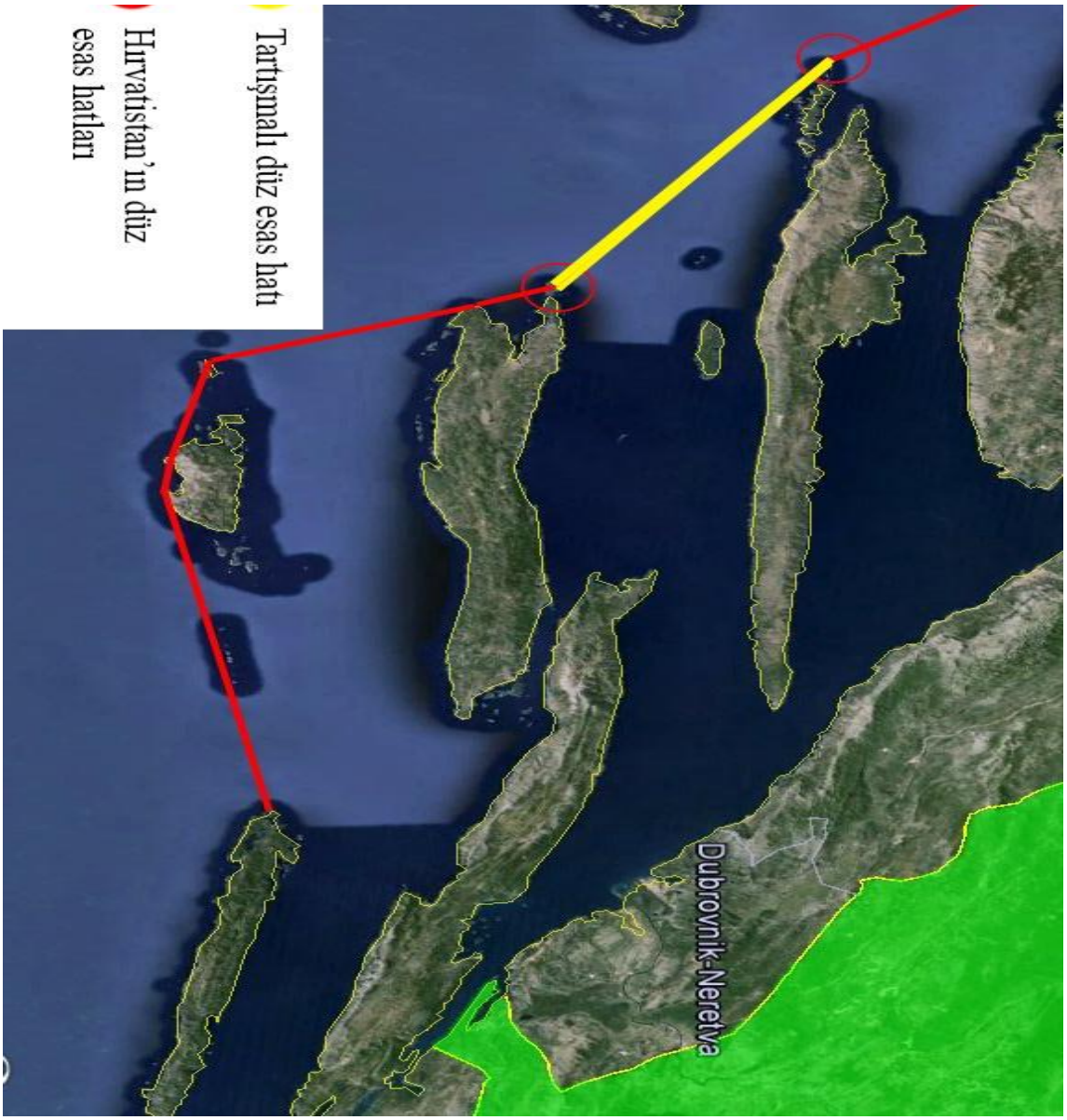
Resim (8.) Klek Yarımadasının ucu, Küçük ve Büyük Şkoly adacıkları.



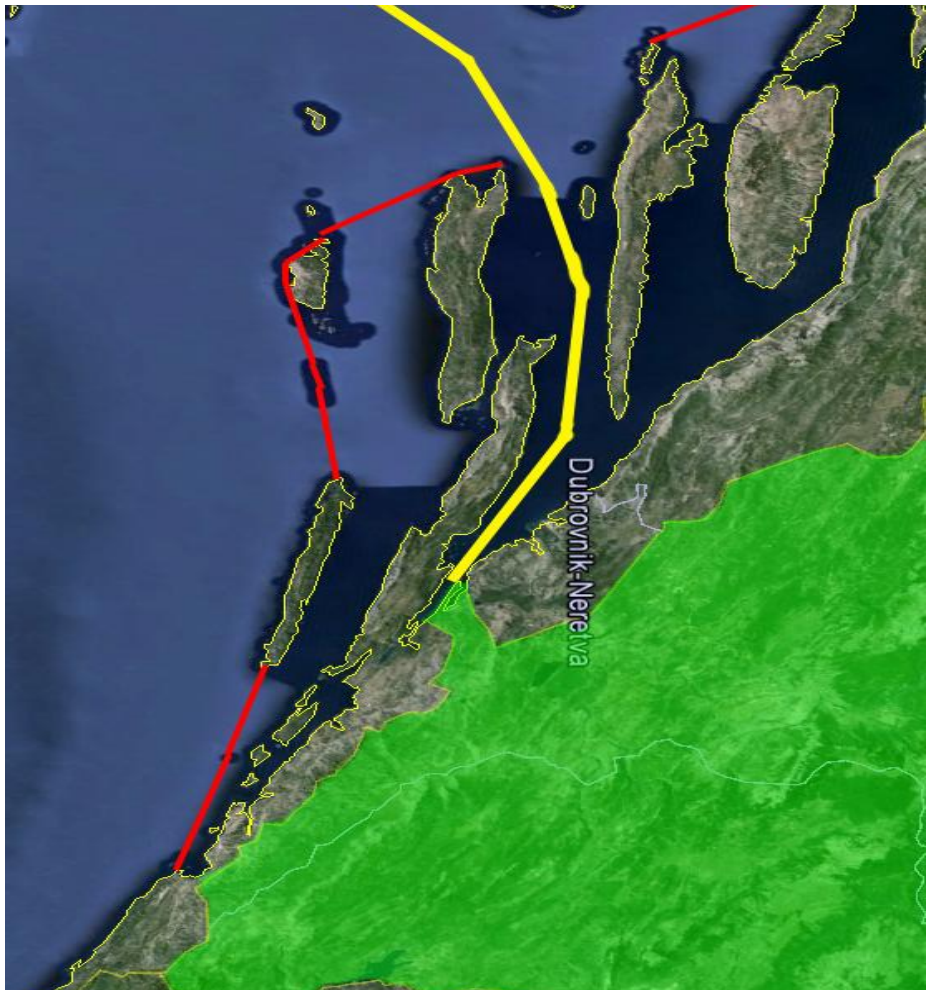
Resim (9.) İddia edilen Osmanlı Devleti Ve Avusturya sınırları.



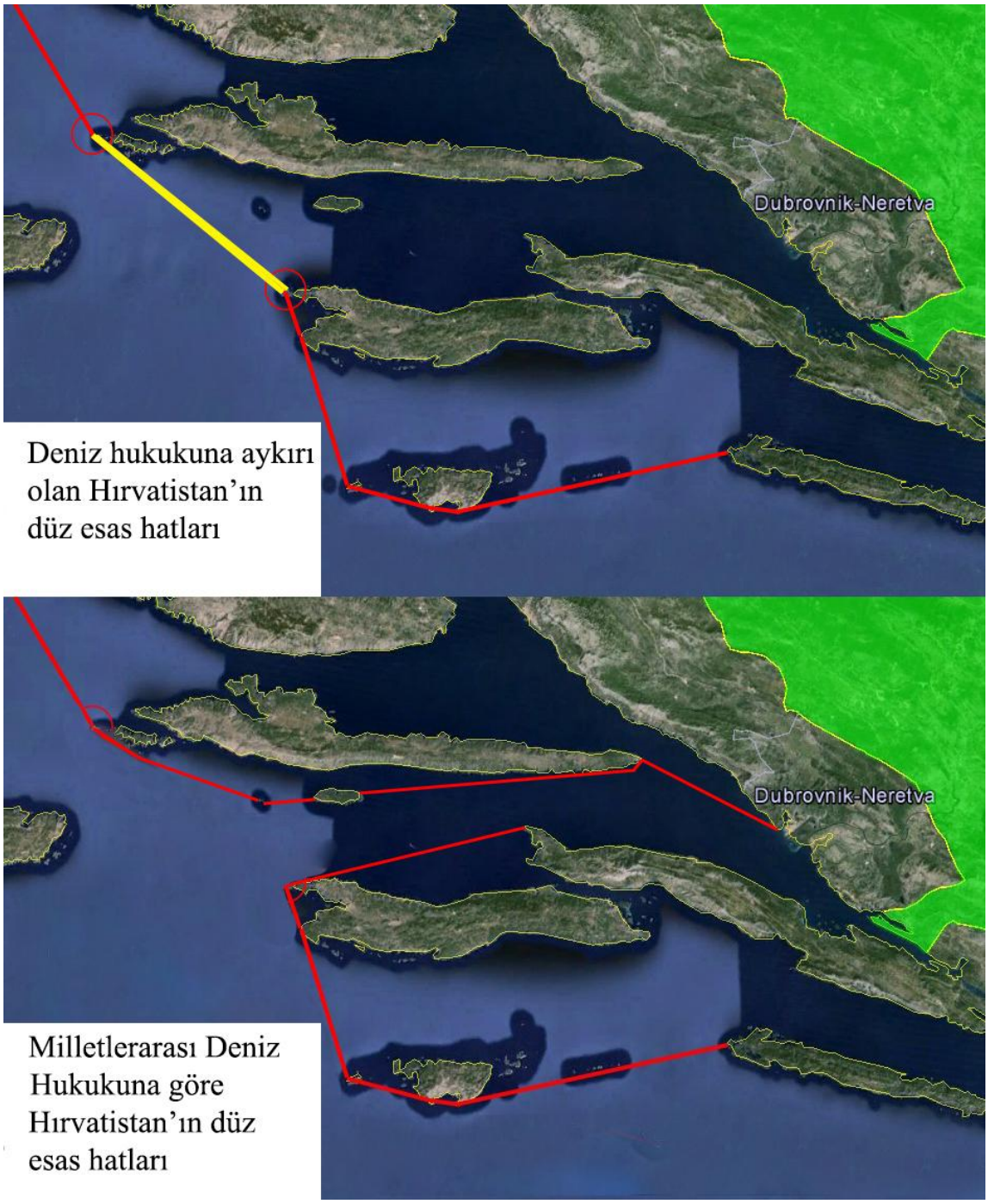
Resim (10.) Hırvatistan'ın iddiasına göre deniz ve toprak sınırları.



Resim (11.) Hırvatistan'ın düz esas hatları ve bu hatların tartışmalı olan kısmı.



Resim (12.) Bosna Hersek tarafından talep edilen milletlerarası sular *koridoru.*



Resim (13.) Milletlerarası deniz hukukuna uygun olan Hırvatistan'ın düz esas hatlarının eski düz esas hatlarıyla karşılaştırılma

Özet

Bu çalışma 1990 yıllarında Yugoslavya'nın çöküşünden sonra ortaya çıkan Bosna Hersek ile Hırvatistan arasındaki deniz alanlarının sınırlandırması uyuşmazlığını incelemektedir. Ayrıca, bu çalışmada, uyuşmazlığın en önemli kısımlarından biri olan, Malostonski Kanalı üzerinden geçen Hırvatistan'ın ana kıyısını Pelyeşets Yarımadasıyla bağlayan "Pelyeşets Köprüsü"nün, inşa edilme ihtimaliyle ilgili uyuşmazlık da ele alınmaktadır. Uyuşmazlık doğrudan doğruya denizlerin sınırlandırılması, sınırlandırmada adaların rolü, boğazlarla ilgili kurallar, milletlerarası deniz yolları üstünde yapılan köprülere ilişkin kurallar, zararsız geçiş, transit geçiş ve benzer hukuki rejimlerle ilgilidir. Çalışmanın temel amacı, uyuşmazlığı yapısöküme uğratarak uyuşmazlık hakkında detaylı bilgi vermek; taraf olan Bosna Hersek ve Hırvatistan devletlerinin görüşlerini eleştirmek ve milletlerarası hukukun genel kurallarına, deniz hukuku kurallarına, mahkeme ve devlet uygulamalarına ve ilgili sözleşmelere göre uyuşmazlığın çözümünü sunmaktır.

Anahtar kelimeler: 'Milletlerarası Deniz Hukuku', 'Peljesac','Köprü','Sınırlandırma', 'Adalar', 'Uyuşmazlık', 'Boğazlar', 'Bosna Hersek', 'Hırvatistan'

Abstract

This paper examines the maritime delimitation disputes between Bosna And Herzegovina and Croatia that came into being after the fall apart of Yugoslavia in the 1990's, and that have been aggreviated with plans by the Croatian government to build a bridge over the Malostonski channel connecting the Croatian mainland with the Pelyeshats penninsula. The dispute itself is tightly connected to rules of maritime delimitation in general, the roles of islands in maritime delimitation, rules governing the legal regime of straits under maritime law, rules governing the construction of bridges over international waterways, and notions of innocent passage, transit passage and other simmilar legal concepts. The aim of the paper is to give insight into and deconstruct the dispute, criticize the various arguments brought forward by Bosna And Herzegovina and Croatia, and offer a solution to the dispute in accordance to general rules of international law, specific rules of maritime law, state and court practice, and treaties in direct connection to the dispute.

Keywords: ' International Maritime Law', 'Peljesac', 'Bridge', 'Delimitation', 'İslands', 'Dispute', 'Straits', 'Bosnia And Herzegovina', 'Croatia'