

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI  
KAMU HUKUKU PROGRAMI  
DOKTORA TEZİ

**DENİZE KIYISI OLMAYAN VE COĞRAFÎ BAKIMDAN  
ELVERİŞSİZ KONUMDA BULUNAN DEVLETLERİN  
HUKUKÎ DURUMU**

**ANIL ÇAMYAMAÇ**

Danışman  
**Prof. Dr. Ayşe Melda SUR**

2010

## YEMİN METNİ

Doktora Tezi olarak sunduğum “**Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Konumda Bulunan Devletlerin Hukukî Durumu**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

**ANIL ÇAMYAMAÇ**

...../.....2010

## ÖZET

### Doktora Tezi

**Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Konumda Bulunan**

**Devletlerin Hukukî Durumu**

**Anıl ÇAMYAMAÇ**

**Dokuz Eylül Üniversitesi**

**Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Kamu Hukuku Anabilim Dalı**

**Kamu Hukuku Programı**

BMDHS’de birçok devlet çeşidi vardır. Bunlardan iki tanesi de deniz kıyısı olmayan devletler ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerdir. Bu devletlerin özellikle deniz kaynaklarına ulaşmakta çıkarları söz konusudur. Bu sebeple, DHK hükümlerini kendi lehlerine etkilemek için bir grup oluşturmuşlardır. Fakat, iddialarının çoğunu gerçekleştirememişlerdir.

Bu tez üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde tanımlar verildikten sonra, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler ayrı ayrı sınıflandırılacaktır. En son olarak, bu devletlerin çıkarlarını etkileyen haklar ele alınacaktır.

İkinci bölümde, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden çıkışları ele alınacaktır.

Üçüncü bölümde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin deniz kaynaklarından yararlanmaları değerlendirilecektir.

**Anahtar Kelimeler: 1-Deniz Hukuku, 2-Denize Kıyısı Olmayan Devletler, 3-Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler, 4-Denize ve Denizden Çıkış 5-Anklav.**

## **ABSTRACT**

### **Doctors Thesis**

#### **Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in the Law of the Sea Anıl ÇAMYAMAÇ**

**Dokuz Eylül University  
Institute of Social Sciences  
Department of Public Law  
Program of Public Law**

**In the UNCLOS there are different kinds of states, two of which are land-locked states and geographically disadvantaged states. These two group of states have common interests within the law of the sea especially in the issue of accessing to the resources of the sea. Therefore, they formed a group in order to influence the provisions of the law of the sea during the conference. But in the end it appears that they failed to obtain many of their claims.**

**This thesis consists of three chapters. In the first chapter, definitions will be given, and then we will categorize the land-locked and geographically disadvantaged states, separately. Lastly, the principles on international law, which influence these states interests will be studied.**

**In the second chapter, the right of access to and from the sea for the land-locked states will be dealt with.**

**In the third chapter, the rights of land-locked and geographically disadvantaged states to the resources of the sea, will be analyzed.**

**Key Words: 1-Law of the Sea, 2-Land-Locked States,  
3-Geographically Disadvantaged States, 4-Access to and from the Sea,  
5-Enclave.**

**İÇİNDEKİLER**  
**DENİZE KIYISI OLMAYAN VE COĞRAFÎ BAKIMDAN ELVERİŞSİZ**  
**KONUMDA BULUNAN DEVLETLERİN HUKUKÎ DURUMU**

YEMİN METNİ .....	II
ÖZET .....	III
ABSTRACT .....	IV
İÇİNDEKİLER .....	V
KISALTMALAR .....	XIX
GİRİŞ .....	1

**BİRİNCİ BÖLÜM**  
**TANIMLAR, SINFLANDIRMALAR VE İLKELER**

§1- Tanımlar .....	6
I- Devlet Tanımı .....	6
A- Genel Olarak .....	6
B- Tez Bağlamında Devlet Olarak Kabul Edilecek Birimler .....	7
II- Deniz .....	9
A- Deniz Tanımına Doğrudan Yer Vermeyen Yazarların Görüşleri .....	10
B- Deniz Tanımına Doğrudan Yer Veren Yazarların Görüşleri .....	12
C- Deniz Tanımına İlişkin Ulaşılan Sonuç .....	14
D- Kapalı veya Yarı-Kapalı Denizler .....	15
1- Genel Olarak .....	15
2- Kavrama İlişkin Hukuk Dışındaki Branşların Tanımları .....	16
3- Kavrama İlişkin Tarihsel Yaklaşımlar .....	18
a- 19 ilâ 20. Yüzyılda Hukuk Çerçevesinde Kavrama Yaklaşımlar .....	18
b- SSCB'nin Kapalı Deniz Tanımı .....	20
4- BMDHS ve “Kapalı veya Yarı-Kapalı Deniz” Kavramı .....	22
5- Sonuç .....	25
III- Denize Kıyısı Olmayan Devletler .....	26
A-Genel Olarak .....	26
B- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Resmî Belgelerdeki Kavramlar .....	27

C- Denize Kıyısı Olmayan Devlet Kavramının Doktrinde Ele Alınışı.....	28
D- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Ortak Özellikleri.....	34
E- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Listesi.....	37
IV- Anklav .....	38
A- Kavramın Türkçeleştirilmesi (Terim Sorunu) .....	39
B- Anklav Kavramı .....	39
C- Anklavların Çeşitleri .....	41
D- Anklavların Tezimizle Bağlantısı .....	43
V- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devlet Tanımı.....	44
A- Doktrinde Yer Verilen Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler Tanımı .....	45
1- Kavramın İlk Ortaya Çıkışı, Kıta Sahaneliğinden Yoksun Devletler Kavramı ve Genel Gelişim.....	45
2- Doktrinin Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler Tanımları.....	47
B- Devletlerin Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devlet Tanımları.....	51
C- BMDHS’de Yer Alan Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere İlişkin Tanım.....	56
D-Sonuç .....	58
E- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere İlişkin Liste.....	59
§2- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere Dair Sınıflandırma.....	61
I- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere İlişkin Sınıflandırma.....	63
A- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere İlişkin Resmî Sınıflandırma .....	63
B- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere İlişkin Resmî Olmayan Sınıflandırma ..	65
1- Avantajsızlık Sebeplerine Dair Sınıflandırma .....	65
2- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere Eş Tutulabilecek Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler .....	66
II- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Sınıflandırma .....	70
A- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Resmî Sınıflandırmalar .....	71
B- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Resmî Olmayan Sınıflandırmalar ..	72
1- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Tarihî Kökenlerine Dayalı Sınıflandırma .....	72
2- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Coğrafi Konumlarına Göre Sınıflandırma.....	76

3- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Siyasî Sınıflandırma .....	77
4- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Çıkışlarının Gerçekleştiği Deniz Alanının Statüsüne Göre Sınıflandırma .....	79
5- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Denize Çıkış Bakımından Seçim Yapabilme Özgürlüğüne Göre Sınıflandırma .....	80
6- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Üye Oldukları Topluluklara Göre Sınıflandırma.....	81
7- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Deniz Ticaret Filosuna Sahip Olup Olmamalarına Göre Sınıflandırılması .....	83
8- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Resmî Olmayan Diğer Olası Sınıflandırmalar.....	83
§3- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Hakları ve Bu Haklara İlişkin İlkeler .....	87
I- Denizlerin Serbestliği İlkesi (Mare Liberum) .....	87
II- Devletlerin Egemen Eşitliği İlkesi .....	90
III- Uluslararası Servitütler (Uluslararası İrtifak Hakları) .....	93
IV- Geçiş Hakkı (Right of Passage).....	97
VI-Sonuç .....	108

## İKİNCİ BÖLÜM

### DENİZE VE DENİZDEN ULAŞIM

§1- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisi ve İçeriği.....	110
I- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Sahip Oldukları Transit Serbestisinin Gelişimi .....	110
A-19. yüzyıl ve 20. yüzyılın İlk Yarısında (II. Dünya Savaşının Sonuna Denk Gelen Dönem)Yaşanan Gelişmeler.....	110
B- II. Dünya Savaşı Sonrası Yaşanan Gelişmeler.....	113
1- I.DHK'ya Kadar Yaşanan Gelişmeler .....	113
2- I. DHK'da ve Öncesinde Yaşanan Gelişmeler .....	114
3- 1965 tarihli Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme Çerçevesinde Yaşanan Gelişmeler.....	118

4- BMDHS .....	122
a-BMDHS'nin Ortaya Çıkış Sürecinde Yaşananlar ve Talepler.....	122
aa-Genel Olarak .....	122
bb- Afrika ve Lâtin Amerika'da Yaşanan Gelişmeler .....	123
5- 2000 ve Sonrasında Yaşanan Birtakım Gelişmeler .....	128
II- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisinin	
İçeriğinin İncelenmesi.....	129
A-Transit Devlet Kavramı.....	129
1- Konuyla İlgili Resmî Belgelerde Yer Alan Transit Devlet Kavramı ve	
Unsurları.....	130
2- Genel Anlamıyla Transit Devlet Kavramı .....	133
3- Denize Kıyısı Olmayan Devletler Açısından Transit Devlet Kavramı ve	
Ortaya Çıkan/Çıkabilecek Sorunlar .....	134
B- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisinin İçeriği.....	137
1- Genel Olarak Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisi .....	138
2- Transit Hakkı ve Uluslararası Örf ve Âdet Kuralı	
Olarak Değerlendirilmesi .....	138
3- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisinin İçeriğine İlişkin	
Değerlendirme.....	142
a- 1958 CADS'deki Düzenlemelere Genel Bakış.....	142
b- 1965 Tarihli Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair	
Sözleşmedeki Düzenlemelere İlişkin Genel Bakış .....	143
c- BMDHS'deki Düzenlemelere İlişkin Genel Bakış .....	143
aa- III. DHK Esnasındaki Önerilere İlişkin Değerlendirmeler .....	143
bb- BMDHS m.125'in İncelenmesi .....	145
cc- BMDHS X. Bölümdeki Diğer Maddelerin İncelenmesi .....	151
aaa- Nakliye Araçlarının Çeşitliliği .....	151
bbb- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisi ve	
Karşılıklılık İlkesi .....	152
ccc- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisi ve En Çok	
Gözetilen Ulus Kaydı.....	155

ddd- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisi Çerçevesinde Gümrük Resimleri, Vergiler ve Diğer Malî Yükümlülükler Karşısındaki Durumları .....	157
eee- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisinin İçeriğine İlişkin Diğer Hükümler .....	159
§ 2- Limanlar .....	162
I- Limanların Önemi .....	162
II- Liman ve Demiryerlerine İlişkin Tanımlar .....	163
A- Limanların Tanımı .....	163
B- Demiryerlerinin Tanımı .....	165
III- Limanların Hukukî Çerçeve Sınıflandırılması .....	166
IV- Limanların Hukukî Statüsü .....	167
V- Limanlara Giriş Hakkı .....	168
VI- Limanlarda Yabancı Devletlerin Durumu .....	170
A- Limanlarda Yabancı Devlet Gemileri .....	170
B- Limanlarda Genel Olarak Yabancı Devletler .....	171
VII- Denize Kıyısı Olmayan Devletler ve Limanlara Giriş Hakkı .....	171
§3- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Denizle Olan İlişkilerine Bakış .....	181
I- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Bayrak Hakkı ve Bu Çerçeve Gelişen Deniz Filoları .....	181
A- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Bayrak Hakkına İlişkin Gelişmeler .....	181
1- I. Dünya Savaşı Öncesi Yaşanan Gelişmeler .....	181
2- I. Dünya Savaşından Sonra Yaşanan Gelişmeler .....	188
B- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Deniz Filoları .....	192
1- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Deniz Ticaret Filosu .....	193
2- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Donanmaları .....	203
II- Uluslararası Hukukta Genel Olarak Devletlerin Bayrak Hakkının Hukukî Niteliği .....	210
III- Hileli Bayrak Devletleri ve Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin İlişkileri .....	213
A- Hileli Bayrak Devleti Tanımı .....	213
B- Hileli Bayrak Devletlerinin Tarihî Gelişimi .....	215

C- Hileli Bayrak Devleti ve Denize Kıyısı Olmayan Devletler Arasındaki İlişkiler.....	218
--	-----

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### DENİZE KIYISI OLMAYAN VE COĞRAFÎ AÇIDAN ELVERİŞSİZ DEVLETLER VE DENİZE ALANLARINDAKİ HAKLARI

§1- Giriş .....	222
§2- Deniz Alanları Üzerindeki İddiaların Genel Tarihî Perspektifi.....	223
I- II. Dünya Savaşı Öncesi Durum.....	223
II- II. Dünya Savaşı Sonrasındaki Durum.....	227
III- BMDHS Sonrasındaki Dönem.....	229
§3- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler ve Birinci Grup Deniz Alanları .....	231
I- İç suları .....	232
A- İç sularının Sınırı ve Kapsamı .....	232
1- Normal Esas Hatlar .....	232
2- Düz Esas Hatlar .....	233
3-Körfezlerin Ağızlarına Çizilecek Esas Hatlar.....	236
a- Sayısal Kriterlerin Gerçekleşmesi.....	236
b- Tarihî Körfezler .....	237
4- Nehir Ağızlarına Çizilen Esas Hatlar.....	240
5- Limanlar ve Demiryerlerinin İçinde Kalan Alanlar.....	241
B- İç sularının Hukukî Niteliği .....	241
C- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler ve İç suları .	242
1- Genel Olarak.....	242
2- Limanlar ve Demiryerlerine İlişkin Düzenlemeler .....	242
3- BMDHS m.8/2 .....	242
4- Uluslararası Nehirlerin Ağzında Yaşanabilecek Sorunlar .....	243
5- Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Konuya İlişkin Durumlarının Değerlendirilmesi.....	245
6- Bosna-Hersek ve İç sularına İlişkin Bir Değerlendirme .....	245

II- Takımada Suları .....	248
A- Giriş .....	248
B- Ta kımada Kavramı .....	250
C- Takımada Devleti .....	252
D- Takımada Esas Hatları .....	254
1- Genel Olarak .....	254
2- Takımada Esas Hatlarına İlişkin Sayısal Kriterler .....	255
3- Takımada Esas Hatlarına İlişkin Sayısal Kriterler Dışındaki Kriterler .....	256
4- Takımada Esas Hatlarının Çizilmesine İlişkin Uygulamalar ve Olasılıklar .....	258
a- Takımada Devletlerinin Uygulamaları .....	258
b- Takımada Devleti Olmayan Ada Devletlerinin Değerlendirilmesi .....	259
E- Takımada Suları, Takımada Geçişi ve Takımada Sularındaki Diğer Haklar ..	261
1- Takımada Suları .....	261
2- Takımada sularından geçiş hakkı .....	264
a- Takımada suları geçişi .....	264
b- Takımada suları çerçevesinde zararsız geçiş hakkı .....	268
3- Takımada sularında üçüncü devletler lehine tanınan diğer haklar .....	268
a- Geleneksel balıkçılık hakları .....	268
b- Takımada sularında tanınan diğer haklar .....	270
F- Takımadalar Sularının ve Bu Sulardaki Hakların Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler Açısından Değerlendirilmesi .....	272
1- Takımada devletleri, coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak kabul edilebilirler mi? .....	272
2- Takımada Sularından Geçiş Hakkı .....	280
3- Seyrüsefersel haklar dışında olası hakların değerlendirilmesi .....	281
a- Takımada Sularındaki Geleneksel Balıkçılık Hakları .....	281
aa- Geleneksel Balıkçılık Hakları ve Denize Kıyısı Olmayan Devletler ..	281
bb- Geleneksel Balıkçılık Hakları ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler .....	284
b- Takımada Sularındaki Kablo Döşenmesi Hakkı ve Diğer Meşrû Haklar ve Mevcut Anlaşmaların Durumları .....	287
III- Karasuları .....	287

A- Karasularının Genişliği Sorunu.....	288
B- Karasularının Hukukî Statüsü .....	292
C- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler ve Karasularının Hukukî Durumu.....	295
1- Genel Olarak.....	295
2- Karasularındaki Seyrüsefere İlişkin Hakları.....	296
3- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Karasularının Genişliği Konusunda Tutumları.....	299
a- I. DHK.....	299
b- II. DHK.....	301
c- III. DHK.....	302
IV- Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlar.....	304
A- Boğazlara İlişkin Tanımlar .....	305
B- Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlardan Geçiş Rejimine İlişkin Düzenlemeler .....	307
C- Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazların Hukukî Statüsü .....	309
D- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler ve Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlar.....	309
1- Genel Olarak Boğazlarla Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler Arasındaki İlişkiler .....	309
2- III. DHK Çerçevesinde Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Boğazlar Konusunda Açıklamaları.....	309
3- Somut Bazı Boğazların Konu Çerçevesinde Değerlendirilmesi.....	312
a- Adriyatik Denizi.....	314
b- Akdeniz.....	315
c- Baltık Denizi .....	316
d- Basra Körfezi .....	317
e- Güney Çin Denizi .....	318
f- Karadenizve Ege Denizi- .....	319
g- Kızıl Deniz.....	321
h- Konuya İlişkin Son Söz .....	323
V- Bitişik Bölge .....	323

A- Bitişik Bölgenin Tanımı.....	325
B- Bitişik Bölgeye İlişkin Bazı Hususlar .....	327
1- Bitişik Bölgenin Hukukî Statüsü .....	327
2- Bitişik Bölgeye İlişkin Düzenlemenin Hukukî Etkileri.....	328
3- Bitişik Bölgedeki Yetkilerin Kapsamı.....	329
4- Bitişik Bölgenin Sınırlandırılması .....	331
5- 1958 tarihli CKBBS ve BMDHS Arasındaki Farklar.....	333
6- Bitişik Bölgenin Devletler Arası Uygulamada Durumu.....	334
C- BMDHS'yle Getirilen Yeni Bir Kavram: Arkeolojik	
Bitişik Bölge (m.303/2).....	336
1- BMDHS'nin Kabulüne Kadar Yaşanan Gelişmeler .....	336
2- BMDHS'den Sonra Yaşanan Gelişmeler ve 2001 tarihli UNESCO Sualtı	
Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme.....	338
a- Genel Olarak .....	338
b- 2001 tarihli UNESCO Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair	
Sözleşme .....	340
D- Bitişik Bölge ve Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz	
Devletler.....	341
1- Genel Olarak.....	341
2- Bitişik Bölge Sınırlandırması ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler .....	342
3- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Bitişik Bölgeleri .....	345
4- 2001 tarihli UNESCO Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme	
ve Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Durumları.....	345
5- 2001 tarihli UNESCO Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme	
ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Durumları.....	347
§4-Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler ve İkinci Grup	
Deniz Alanları .....	348
I- Kıta Sahanlığı (Continental Shelf) .....	348
A- Kıta Sahanlığının Tanımı.....	348
1- Jeolojik Olarak Kıta Sahanlığı.....	349
2- Hukukî Olarak Kıta Sahanlığı.....	350
B- Kıta Sahanlığının Tarihî Gelişimi .....	352

1- Truman Bildirisinin Öncesindeki Durum .....	353
2- Truman Bildirisi ve Sonrası (1945 ve Sonrası) .....	355
b- BMDHS'deki Düzenlemeler.....	356
C- Kıta Sahanlığının Hukukî Statüsü.....	357
D- BMDHS'de Kıyı Devletlerinin Kıta Sahanlığındaki Hakları ve Yükümlülükleri .....	357
1- Genel Olarak.....	357
2- İki Yüz Deniz Miline Kadar Olan Kıta Sahanlıklarındaki Düzenlemeler ...	358
3- Dış Kıta Sahanlığına İlişkin BMDHS'deki Düzenlemeler.....	359
a- Dış Kıta Sahanlığında Öngörülen Haklar .....	359
b- Dış Kıta Sahanlığı İçin Devlet Başvuruları .....	361
E- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler ve Kıta Sahanlığına İlişkin Kurallar .....	362
1- Genel Olarak.....	362
2- İki Yüz Deniz Miline Kadar Olan Düzenleme .....	363
a- Doktrindeki Bazı Görüşler .....	363
b- III. DHK'daki Talepler .....	364
c- BMDHS'deki Kıta Sahanlığına İlişkin Düzenlemeler, Uluslararası Örf ve Adet Hukuku Bağlamında Değerlendirmeler.....	368
3- Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler .....	372
4- Dış Kıta Sahanlığına Dair BMDHS Düzenlemesinin Etkileri.....	375
II- Münhasır Ekonomik Bölge/Münhasır Balıkçılık Bölgesi.....	376
A- Münhasır Ekonomik Bölge .....	376
1- Münhasır Ekonomik Bölgenin Tanımı ve Gelişimi.....	377
2- Münhasır Ekonomik Bölgenin Önemi ve Günümüzdeki Münhasır Ekonomik Bölgeyi Uygulayan Devletler.....	380
3- Münhasır Ekonomik Bölgenin Uluslararası Hukuktaki Statüsü.....	381
4- Münhasır Ekonomik Bölgede Yer Verilen Haklar ve Yükümlülükler .....	383
a- Kıyı Devletinin Münhasır Ekonomik Bölgedeki Hakları ve Yetkileri ....	384
b- Üçüncü Devletlerin Kıyı Devletinin Münhasır Bölgesindeki Hakları.....	386
5- Münhasır Ekonomik Bölgedeki Yükümlülükler.....	387

6- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölge Çerçevesindeki Değerlendirilmeleri .....	387
a- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgeye İlişkin Talepleri .....	388
aa- III. DHK Dışındaki Gelişmeler/Bölgesel Gelişmeler .....	389
aaa- Güney (Lâtin) Amerika Kıtası.....	389
bbb- Afrika Kıtası .....	389
bb- III. DHK Çerçevesinde Münhasır Ekonomik Bölgeye İlişkin Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Taleplerinin Gelişimi .....	392
aaa- III. DHK'deki Konuya İlişkin Temel Teklifler .....	392
bbb- Bölgesel Ekonomik Bölge Teklifleri .....	396
cc- Doktrinin Konuya Yaklaşımı .....	397
b- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Canlı Kaynaklara İlişkin Hakları .....	399
aa- BMDHS m.69 ve m.70'in Paralel İncelenmesi.....	402
bb- BMDHS m.71 ve m.72 .....	408
cc- BMDHS m.69 ve m.70'teki Düzenlemelerin Etkileri.....	409
dd- BMDHS'de Belirlenmeyen Noktalar .....	411
aaa- Bölge ve Alt-Bölge Kavramları .....	412
bbb- Katılmaya İlişkin Hak Hangi Canlı Kaynaklar İçin Geçerlidir?..	413
ccc- Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Devlet Kavramlarının Anlamı Bağlamında Değerlendirme .....	414
ddd- Hakça Temel Kavramıyla Neyin Kastedildiği? .....	415
ee- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler Bakımından Münhasır Ekonomik Bölge Üzerinde Örf ve Âdet Hukukuna İlişkin Değerlendirme.....	416
ff- Canlı Kaynakların İşletilmesine Katılma Hakkının Somut Düzenlemeleri ve Uygulamaları .....	420
c- Münhasır Ekonomik Bölgeler Çerçevesinde Konunun Analizi.....	429
aa- Genel Olarak .....	429
bb- Rusya'nın Durumu.....	431

cc- Avrupa Birliği’deki Durumun Analizi .....	432
d- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgeye İlişkin Diğer Haklar Çerçevesindeki Durumları .....	434
e- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgeleri ...	435
f- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgeye Sahip Olabilmelerine İlişkin Öneriler .....	439
B- Münhasır Balıkçılık Bölgesi .....	441
1- Günümüzde Balıkçılık Bölgesi Uygulayan Devletler .....	441
2- Münhasır Balıkçılık Bölgesinin Statüsü ve İçeriği .....	444
3- Münhasır Balıkçılık Bölgesinin Kapsamı .....	445
4- Münhasır Balıkçılık Bölgelerinin Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere Etkileri .....	446
5- Münhasır Balıkçılık Bölgesi İlan Eden Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin İncelenmesi .....	448
III- Açık Denizler .....	450
A- Genel Olarak .....	450
B- Açık Deniz Serbestleri, Bağlı İlkeler ve Düzenlemeler .....	451
C- Açık Deniz Serbestileri .....	455
1- Seyrüsefer Serbestisi .....	455
2- Uçuş Serbestisi .....	459
3- Balıkçılık Serbestisi .....	459
4- Sualtı Kablo ve Boru Hattı Döşenmesine Dair Serbesti .....	463
5- Denizlerde Bilimsel Araştırma Serbestisi .....	463
6- Yapay Ada, Tesis ve Yapı İnşa Etme Serbestisi .....	464
D- Açık Denizlerdeki İstisnaî Kısıtlama ve Yasaklar .....	465
1- Deniz Haydutluğu Yasağı .....	465
2- Kölelik Yasağı .....	466
3- Narkotik Konularına İlişkin Kısıtlama ve Yasaklar .....	467
4- İzinsiz Radyo Yayınları .....	467
5- Deniz Çevresinin Kirlilikten Korunmasına İlişkin Yetkiler .....	468
6- Çifte Bayrak Taşıyan ve Bayraksız Gemilerin Durumu .....	469
7- Sıcak Takip .....	469

8- Meşrû Müdafâa Hakkı .....	470
9- Yasaklar ve Kısıtlamalara İlişkin Yeni Düşünceler.....	471
E- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Açık Denizdeki Hakları ve Durumları .....	472
1- Genel Olarak .....	472
2- Serbestiler Açısından .....	473
a- Seyrüsefer Serbestisi Açısından.....	473
b- Uçuş Serbestisi Açısından .....	473
c- Balıkçılık Serbestisi Açısından .....	474
d- Sualtı Kablo ve Boru Hatlarının Döşenmesi Açısından .....	476
e- Denizlerde Bilimsel Araştırmalar Açısından .....	476
f- Yapay Ada, Tesis ve Yapıların İnşası Açısından .....	476
3- Açık Denizlerdeki Kısıtlama ve Yasaklar Açısından .....	477
IV- Deniz Yatağı .....	478
A- Giriş .....	478
B- Deniz Yatağının Sınırları .....	481
C- Deniz Yatağındaki Kaynaklar ve Deniz Yatağının Önemi .....	484
D- Deniz Yatağındaki Düzenlemeye İlişkin Tarihçe .....	487
E- Deniz Yatağına İlişkin Düzenleme ve Bu Çerçeve de Deniz Yatağının Hukuksal Statüsü .....	489
1- Deniz Yatağına İlişkin Temel İlkeler Çerçevesinde Statüsel Değerlendirme .....	489
2- Otoritenin Oluşumu .....	490
3- Deniz Yatağının İşletilmesine İlişkin Genel Çerçeve .....	491
4- Öncü Yatırımcılar .....	491
F- BMDHS’de Yer Alan Düzenlemeyle 1994 Tarihli XI. Bölümün Uygulanmasına Dair Sözleşme Arasındaki Farklar .....	492
G- Deniz Yatağı Çerçevesinde Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler .....	494
1- Deniz Yatağı Düzeni Çerçevesinde Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Sınıflandırılması .....	494
2- Deniz Yatağındaki Faaliyetlere İştirak .....	495

3- Deniz Yatağı Kaynakları Üzerindeki Maddî Haklar .....	496
4- Deniz Yatağından Elde Edilen Kaynakların Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Kendi Ülkelerinde Elde Ettikleri Kaynaklarla Çakışması Durumu .....	497
5- Otoritenin Organlarındaki Temsil Durumu .....	498
a- Genel Olarak Otoritenin Yapısı .....	498
b- Deniz Yatağı Otoritesi Konseyi .....	500
c- Gözlemci Devletler .....	502
6- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Deniz Yatağındaki Kaynaklardan Yararlanmasına Muhtemel Karşı Çıkışlar .....	503
§5- Denizlerde Bilimsel Araştırmalar .....	504
I- Giriş .....	504
II- 1958 tarihli I. DHK ve Cenevre Sözleşmeleri .....	505
III- BMDHS Çerçevesinde Denizlerdeki Bilimsel Araştırmalar .....	506
A- Genel Olarak .....	506
B- İç Suları ve Karasuları .....	508
C- Takımda Suları .....	508
D- Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahaneliği .....	509
E- Açık Denizler .....	510
F- Deniz Yatağı .....	510
IV- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler Açısından Denizlerde Bilimsel Araştırmalar .....	511
A- Uygulamalı Bağlamda Değerlendirme .....	511
B- BMDHS'deki Düzenleme (m.254) .....	513
<b>SONUÇ</b> .....	517
<b>KAYNAKÇA</b> .....	523

## **KISALTMALAR**

- AAAG:** Annals of the Association of American Geographers  
**ADM:** Annuaire de la droit de la mer  
**AEJ:** Asia Europe Journal  
**AHR:** American Historical Review  
**AI:** Azerbaijan International  
**AIS:** Annals of International Studies  
**AJICL:** African Journal of International and Comparative Law  
**AJIL:** American Journal of International Law  
**ALR:** Air Law Review  
**ARLOS&ML:** Aegean Review of the Law of the Sea & Maritime Law  
**AS:** Asian Survey  
**ASEAN:** Association of Southeast Asian Nations  
**AÜHFD:** Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi  
**AÜSBFD:** Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi  
**AYIL:** Australian Yearbook of International Law  
**bkz.:** bakınız  
**BJIL:** Berkeley Journal of International Law  
**BMDHS:** Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi  
**BYIL:** British Yearbook of International Law  
**CADS:** Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi  
**CAS:** Central Asian Survey  
**CC:** Climatic Change  
**CCM:** Caspian Crossroads Magazine  
**CEFQ:** China and Eurasian Forum Quarterly  
**CEPAL:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe  
**CES:** Comparative Economic Studies  
**CIEP:** Clingendael International Energy Programme  
**CIS:** Commonwealth of Independent States  
**CJIELP:** Colorado Journal of International Environmental Law and Policy  
**CJIL:** Chicago Journal of International Law  
**CKBBS:** Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi  
**CKSS:** Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi  
**CLB:** Commonwealth Law Bulletin

**CLR:** Columbia Law Review  
**Col.-VLAJLA:** Columbia VLA Journal of Law and Arts  
**CQ:** China Quarterly  
**CSM:** Christian Science Monitor  
**CWILJ:** California Western International Law Journal  
**CWRILJ:** Case Western Reserve International Law Journal  
**CYIL:** Canadian Yearbook of International Law  
**DEÜHFD:** Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi  
**DHK:** Deniz Hukuku Konferansı  
**DJIL:** Dickson Journal of International Law  
**DJILP:** Denver Journal of International Law and Politics  
**DJL:** Dalhousie Journal of Law  
**DNA:** Deoxyribonucleic acid  
**DPS:** Department of State Bulletin  
**ed.:** Editor  
**eds.:** Editors  
**EA:** Environmental Affairs  
**EEZ:** Exclusive Economic Zone  
**EEQ:** East European Quarterly  
**EG:** Economic Geography  
**EJIL:** European Journal of International Law  
**EJTIR:** European Journal of Transport and Infrastructure Research  
**EMBOR:** European Molecular Biology Organization Reports  
**EP:** Energy Policy  
**Er.P:** Eritrea Profile  
**et al.:** ve diğerleri  
**EU:** European Union  
**FA:** Foreign Affairs  
**FAO:** Food and Agriculture Organization  
**FP:** Foreign Policy  
**FSUJTLF:** Florida State University Journal of Transnational Law and Policy  
**GATT:** General Agreement on Trade and Tariffs  
**GDP:** gross domestic product  
**GER:** Global Economic Review  
**GIELR:** Georgetown International Environmental Law Review

**GJ:** Geographical Journal  
**GJICL:** Georgia Journal of International Comparative and Law  
**GR:** Geographical Review  
**GTJIA:** Georgetown Journal of International Affairs  
**GYIL:** German Yearbook of International Law  
**HDRO:** Human Development Report Office  
**HYIL:** Hague Yearbook of International Law  
**IA:** International Affairs  
**IBRUB&SC:** International Boundary Research Unit Boundary & Security Bulletin  
**IBRUMB:** International Boundary Research Unit Maritime Briefing  
**IC:** International Conciliation  
**ICJ:** International Court of Justice  
**ICLQ:** International and Comparative Law Quarterly  
**IJ:** International Journal  
**JECL:** International Journal of Estuarine and Coastal Law  
**JIL:** Indian Journal of International Law  
**JMCL:** International Journal of Marine and Coastal Law  
**IL:** International Lawyer  
**ILQ:** International Law Quarterly  
**ILR:** Israel Law Review  
**IMO:** International Maritime Organization  
**IO:** International Organization  
**IOC:** International Oceanographic Commission  
**IOR:** Indian Ocean Review  
**IYIL:** Italian Yearbook of International Law  
**İÜHFD:** İstanbul Hukuk Fakültesi Dergisi  
**JALC:** Journal of Air Law and Commerce  
**JEL:** Journal of Environmental Law  
**JHD:** Journal of Human Development  
**JIAS:** Journal of Inter-American Studies  
**JICL:** Journal of International and Comparative Law  
**JIS:** Journal of Italian Studies  
**JMAS:** Journal Modern African Studies  
**JMLC:** Journal of Maritime Law and Commerce  
**JPMS:** Journal of Political and Military Sociology

**JWTL:** Journal of World Trade Law  
**km:** kilometre  
**KLR:** Kansas Law Review  
**L&CP:** Law and Contemporary Problems  
**LAs:** Lawyer of the Americas  
**LDS:** least developed states  
**LJIL:** Lediem Journal of International Law  
**LLDC:** Land-Locked Developing Countries  
**LLR:** Louisiana Law Review  
**m.:** madde  
**Ma.LR:** Malaya Law Review  
**MERCOSUR:** Mercado Commercial del Sur (Southern Common Market)  
**Mic.LR:** Michigan Law Review  
**MJIL:** Melbourne Journal of International Law  
**MLQ:** Miami Law Quarterly  
**MLR:** Modern Law Review  
**mm:** milimetre  
**MP:** Marine Policy  
**MPB:** Marine Pollution Bulletin  
**MPEPIL:** Max Planck Encyclopedia of Public International Law  
**MPM:** Maritime Policy and Management  
**MPUNYB:** Max Planck United Nations Year Book  
**MR:** Military Review  
**MULR:** Monash University Law Review  
**NA:** New African  
**NILR:** Netherlands International Law Review  
**NJIL:** Nordic Journal of International Law  
**NLB:** Nuclear Law Bulletin  
**NR&E:** Natural Resource and Environment  
**NRJ:** Natural Resource Journal  
**NRL:** Natural Resource Lawyer  
**NYUELJ:** New York University Environmental Law Journal  
**NYIL:** Netherlands Yearbook of International Law  
**NYT:** New York Times  
**NYUJILP:** New York University Journal of International Law and Politics

**OAS:** Organization of American States  
**OCLJ:** Ocean and Coastal Law Journal  
**OCM:** Ocean and Coastal Management  
**ODIL:** Ocean Development and International Law  
**OECD:** Organization of Economic Co-Operation and Development  
**OLR:** Oregon Law Review  
**OM:** Ocean Management  
**OSCE:** Organization for Security and Cooperation in Europe  
**OSJDR:** Ohio State Journal of Dispute Resolution  
**OY:** Ocean Yearbook  
**PA:** Pacific Affairs  
**PASIL:** Proceedings of American Society of International Law  
**PCIJ:** Permanent Court of International Justice  
**PG:** Professional Geographer  
**PGQ:** Political Geography Quarterly  
**PLF:** Public Law Forum  
**PYIL:** Polish Yearbook of International Law  
**PzPPMP:** Prinosi za Poredbeno Proučavanje Prava i Međunarodno Pravo  
**RBDI:** Revue Belge de droit international  
**RCADI:** Recueil des cours (Collected Courses of La Haye Academia)  
**RDISDP:** Revue de droit international, de sciences, diplomatiques et politiques  
**RHDI:** Revue Hellenique de droit international  
**RIRI:** Revue Iranienne des relations internationales  
**RNA:** Ribonucleic acid  
**s.:** sayfa  
**SAARC:** South Asian Association for Regional Cooperation  
**SAD:** Stratejik Araştırmalar Dergisi  
**SADC:** Southern African Development Community  
**SBED:** Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi  
**SBFD:** Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi  
**SCLR:** Southern California Law Review  
**SDILJ:** San Diego International Law Journal  
**SDLR:** San Diego Law Review  
**Sin.JILC:** Singapore Journal of International Law and Comparative  
**SJILC:** Syracuse Journal of International Law and Comparative

**SJIS:** Stanford Journal of International Studies  
**SLR:** Stanford Law Journal  
**SSCB:** Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği  
**SSL:** Scandianvian Studies in Law  
**SYIL:** Spanish Yearbook of International Law  
**supra:** yukarı  
**TA:** Thesaurus Acroasium  
**T&PIBG:** Transactions and Papers of the Institute of British Geographers  
**TILF:** Texas International Law Forum  
**TILJ:** Texas International Law Journal  
**TGS:** Transactions of the Grotius Society  
**TMLR:** Tulane Maritime Law Journal  
**TRACECA:** Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia  
**Tul.LR:** Tulane Law Review  
**UN:** United Nations  
**UNCLOS:** United Nations Convention on the Law of the Sea  
**UNCTAD:** United Nations Conference on Trade and Development  
**UNDP:** United Nations Development Programme  
**UNECE:** United Nations Economic Commission for Europe  
**UNESCAP:** United Nations Economic and Social Commisssion for Asia and the Pacific  
**UNESCO:** United Nations Educational, Social and Cultural Organization  
**UNIDO:** United Nations Industrial Development Organization  
**vb.:** ve bunun gibi  
**vs:** versus  
**vs.:** vesaire  
**VJIL:** Virginia Journal of International Law  
**VJTL:** Vanderbilt Journal of Transnational Law  
**WA:** World Affairs  
**WHOI:** Woods Hole Oceanographic Institute  
**WLLR:** Washington and Lee Law Review  
**WTO:** World Trade Organization  
**YCIL:** Yearbook of the International Law Commission  
**YLJ:** Yale Law Journal  
**ZaöRV:** Zeitschrift für Ausländisches Öffentliches Recht und Völkerrecht

## GİRİŞ

Uluslararası hukukun mekânsal kuralları dâhilinde bulunan ve bu dalın en eski konularından birini teşkil eden deniz hukuku, günümüzde de önemini sürdüren bir uluslararası hukuk dalıdır. Deniz hukukunun önemi, dünyanın %70'ini (3/4'ü) kaplayan denizlere ilişkin düzenlemeler içermesinden kaynaklanmaktadır. Denizler, birçok açıdan insanlık ve devletler için önem arz etmektedir. Örneğin; dünya ticaretinin %90'ı denizler kullanılmak suretiyle gerçekleştirilmektedir. Denizlere ilişkin diğer bir önemli husus ise, denizlerin çok zengin kaynaklara sahip olması ve özellikle gelişen teknolojiler sayesinde bunların araştırılmasının ve işletilmesinin olanaklı hale gelmesidir. Bilâhare, karalarda bulunan kaynakların denizlerdeki kadar zengin olmaması ve tükenmeye başlaması, denizlerin bu açıdan da önemini ortaya koymaktadır. Bunlar dışında kalan diğer önemli bir husus ise, denizlerin hava ve iklim üzerindeki etkileri olmaktadır. Denizler, iklimlerin yumuşamasında ve dengelenmesinde temel belirleyici unsurlardan birini oluşturmaktadırlar.<sup>1</sup>

Bu bağlamda, eski çağlardan beri denizler ve onlara ilişkin kurallar devletlerin üzerinde en çok tartışıkları gündem maddelerinden olmuştur. Fakat, denizler bu kadar önem teşkil etmelerine ve devletlerin gündeminde yer almalarına karşın, denizlere ilişkin kurallar uzunca bir dönem uluslararası örf ve âdet kuralları niteliğinden kurtulamamışlardır. 20. yüzyılın ilk yarısında Milletler Cemiyeti şemsiyesi altında, denizlere ilişkin olarak bir kodifikasyon çalışması<sup>2</sup> başlatılsa da, herhangi bir sonuca ulaşılammıştır. Bundan sonraki ilk aşama II. Dünya Savaşı sonrası Birleşmiş Milletler çatısı altında "Uluslararası Hukuk Komisyonu"na yapılan çalışmalar sonucunda Cenevre'de 1958 tarihinde toplanan I. Deniz Hukuku Konferansı (DHK) olmuştur. Katılımın yüksek olduğu bu konferansın sonunda

---

<sup>1</sup> Sustainable Development: A Guide to Our Common Future, THE REPORT OF WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, 1987, s. 56; The Ocean-Our Future, The Report of the Independent World Commission on the Oceans, chaired by Mário Soares, Cambridge, 1998, s. 15, 28, 88, 89, 90.

<sup>2</sup> Esasen, 1930 tarihinde Uluslararası Hukuk Komisyonunca La Haye'de yapılan uluslararası konferans, üç temel başlıkta kodifikasyon çalışmalarını içermekteydi: Uyruluk (tâbiyet), karasuları ve devletlerin sorumluluğu. Bu üç başlıkta yapılan toplantılara genelde her devletten aynı uzmanlar katılmış ve her uzmanın bu üç alanda da vâkif olmaları pek de mümkün gözükmemiştir. Konferansın en büyük başarısızlık nedenlerinden biri olarak lanse edilen bu durumun yanı sıra, üzerinde karara bağlanan durumlar olmasına rağmen, tüm durumlarda bir kararın ortaya konulamaması da bir metnin oluşmamasının en büyük nedenlerinden bir diğeri olarak gösterilmektedir. Bkz. JOHNSTON D.H.N., The Preparation of the 1958 Geneva Conference on the Law of the Sea, *ICLQ*, vol. 8/1, 1959, s. 184.

Cenevre Sözleşmeleri olarak adlandırılan dört sözleşme<sup>3</sup> ve bir ek protokol<sup>4</sup> imzalanmıştır. Her ne kadar, I. DHK'da olumlu sonuç alınsa ve sözleşmeler yürürlüğe<sup>5</sup> girse de, kabul edilen sözleşmelerin bazı önemli konuları gerektiği gibi çözememesi<sup>6</sup> ve bazı konuların da hiç düzenlenmemesi<sup>7</sup>, bu sözleşmelerin etkilerinin gerektiği gibi olmamasına yol açmıştır. Bunun üzerine, hemen 1960 yılında Cenevre'de II. DHK toplansa da, bu konferanstan da bir sonuç elde edilmemiştir.<sup>8</sup> Bu gelişmeleri izleyen dönemde, Malta delegasyonundan Arvid Pardo'nun 1967 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda yaptığı ses getiren konuşmasının ardından Birleşmiş Milletler bünyesinde kurulan Uluslararası Deniz Yatağı Komitesinin başını çektiği çalışmalar sonucunda, 1973 yılında çok geniş katılımı ve toplam dokuz yıl sürecek olan III. DHK Venezüella'nın başkenti Caracas'ta toplanmıştır.<sup>9</sup> Konferansın sonunda, 1982 yılında Jamaika'nın Montego Bay kentinde, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) imzalanmıştır. Bu sözleşmenin birçok açıdan değeri vardır. Doktrinde bazı yazarların okyanusların anayasası olarak adlandırdığı bu Sözleşme<sup>10</sup>, tek bir metinde tüm

<sup>3</sup> 1958 tarihli Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (CKBBS)

1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi (CKSS)

1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi (CADS)

1958 tarihli Cenevre Açık Denizde Balıkçılık ve Biyolojik Kaynakların Korunması Sözleşmesi (CADB&CKİS).

<sup>4</sup> Uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin ek protokol.

<sup>5</sup> Yukarıda 3 no'lu dipnotta yer alan sıraya göre; ilk sözleşmeye 54 devlet tarafı ve sözleşme 1964 yılında yürürlüğe girmiştir; ikinci sözleşmeye 61 devlet tarafı ve sözleşme 1964 yılında yürürlüğe girmiştir; üçüncü sözleşmeye 64 devlet tarafı ve sözleşme 1962 yılında yürürlüğe girmiştir; dördüncü sözleşmeye 39 devlet tarafı ve sözleşme 1966 yılında yürürlüğe girmiştir. Bkz. HARRIS D.J., *Cases and Materials on International Law*, 6th edition, London, 2004, s. 381 ve dipnot no. 9. Sözleşme görüşmelerine katılsa da, Türkiye hiçbir sözleşmeye taraf değildir.

<sup>6</sup> Örneğin kıta sahanlığına ilişkin sınırlandırma konusu.

<sup>7</sup> Örneğin karasularının genişliği sorunu.

<sup>8</sup> Bu konferansta ön plâna çıkan Amerika Birleşik Devletleri/Kanada ortak önerisi "altı artı altı" formülü, bir oy eksikle kabul edilememiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. BOWETT D.W., *The Second United Nations Conference on the Law of the Sea*, *ICLQ*, vol. 9/3, 1960, s. 415-435; DEAN A.H., *The Second Geneva Conference on the Law of the Sea: The Fight for Freedom of the Seas*, *AJIL*, vol. 54/4, 1960, s. 751-789. Özellikle de, Amerika Birleşik Devletleri Delegesi **Dean**'in Amerika Birleşik Devletleri'nin bir sonuca ulaşılması için sarf ettiği çabalardan bahsetmiştir. Bu bağlamda, Amerika Birleşik Devletleri delegasyonun, Konferans başlamadan altı ay evvel lobi çalışmaları için dünyanın pek çok bölgesine dağıldığı belirtilmektedir (bkz. s. 752). Yine, Konferansta sunulan diğer öneriler ve oylamada meydana gelen dengeler için de bkz. s. 777-782 ve 782-786.

<sup>9</sup> Toplantılar, daha sonra ki süreçte Cenevre ve New York'ta devam etmiştir.

<sup>10</sup> Örneğin; BERNAERTS A., *Bernaert's Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, Suret, 1982, s. 9; T.T.B. KOH, *E.M. BORGESSE vs. (Koh'un 1982 yılında yaptığı konuşma-A Constitution for the Oceans*. Bkz. [www.un.org/Depts/los/Convention\\_agreements/texts/koh\\_english.pdf](http://www.un.org/Depts/los/Convention_agreements/texts/koh_english.pdf))-(Ayrıca Koh'un bu konuşmasına kitabında değinen ve "A Constitution for the Oceans" alt başlığı atan Sanger'a da bakılabilir. Bkz. SANGER C., *Ordering the Oceans: The Making of the Law of the Sea*, Toronto, 1987); BORGESSE E.M., *A Constitution for the Oceans: Comments and Suggestions Regarding Part XI of the Informal Composite Negotiating Text*, *SDLR*, vol. 15/3, 1978, s. 371-408; ayrıca bkz.

konuları ele almış<sup>11</sup>, birçok yeni konuyu düzenlemiş<sup>12</sup>, devletlerin en başından beri sorun yaşadığı karasularının genişliğine ilişkin kriterleri kabul etmiştir.<sup>13</sup> Bu Sözleşmenin etkinliğini arttıran en önemli hususlardan biri de, büyük denizci devletlerin dışındaki yeni kurulan devletlerle<sup>14</sup>, gelişmekte olan devletlerin Sözleşmenin yapılmasında etkin rol oynamasıdır.

Bu etkinliği sağlayan devletler incelendiğinde, 1964 yılında kurulmuş olan ve “77’ler grubu” (Group of 77) olarak anılan grup başta gelmektedir. “77’ler Grubu”, ekonomik olarak güçlü olmayan, birçoğu yeni bağımsızlıklarını kazanmış ve en önemlisi de denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin de etkin olduğu bir gruptur. Genelde bu devletlerin özelliği, büyük ve gelişmiş denizci devletlere karşı güçsüz ve zayıf noktaları kendi açılarından bertaraf etmeye çalışmaktır. Bu bağlamda, bu devletler kendi konumlarını düzelterek bazı hükümlerin sözleşmeye eklenmesi için aralarında güç birliği oluşturmuşlardır.

Global düzende devletleri en çok etkileyen ve ayakta kalmalarını sağlayan, bu düzene uygun olarak ticaret yapabilmeleridir. Ticaret açısından ise, en önemli hususlardan biri, hattâ belki de en önemlisi ticareti yapılan malın gerekli pazarlara ulaştırılmasında yatmaktadır. Yukarıda da belirtildiği üzere, dünya ticaretinin %90’nına yakın oranı denizler üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda, devletlerin ekonomik kalkınmışlıklarını sağlamak, ekonomilerini daha da geliştirmeleri ve dış ticaret hacimlerini yükseltebilmeleri için denizlere duyulan ihtiyaç çok açıktır.

Ticaretin yanı sıra zengin bir faunaya sahip denizlerden besin elde edilmesi durumu da devletlerin, gerek iç piyasaları, gerek dış ticaretleri bakımından önem taşımaktadır. Beslenme ve buna bağlı ekonominin yanı sıra, özellikle karalarda tükenmekte olan cansız doğal kaynak rezervlerinin denizlerde bulunanlarla telafi

---

Oceans: the Sources of Life, UNCLOS 20th Anniversary (1982-2002), 2002, sy. 1, [www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_20years/oceanssourceoflife.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_20years/oceanssourceoflife.pdf) (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

<sup>11</sup> BMDHS toplam 320 madde ve 17 bölümden oluşmaktadır. Sözleşmenin orjinal metni için bkz. [www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

<sup>12</sup> Örneğin; takımda devleti ve bu kavrama bağlı diğer kavramlar, münhasır ekonomik bölge kavramı vs.

<sup>13</sup> BMDHS m.3’te karasuları genişliğinin her devlet tarafından 12 deniz mili aşmayacak şekilde belirlenebileceği düzenlenmiştir. Yani, Sözleşme azamî bir mesafe ölçütü kabul etmiş bulunmaktadır.

<sup>14</sup> Özellikle, o yıllar sömürge devletlerinin bağımsızlık kazanması sonrasına denk gelen zamanlardır.

edilmesi, denizlerin önemini birkaç kat daha arttırmaktadır. Dolayısıyla, tüm bu zenginliklere ulaşma ve bunlardan yararlanma, devletler için hayati öneme sahip bir husus hâlini almaktadır.

Fakat, bazı devletler denize ulaşmakta ve denizlerden her şekilde yararlanmakta, bazı diğer devletler kadar şanslı olamamaktadırlar. Malî koşulların eksikliği bir yana, günümüzde kırk dört devletin denize kıyısı bulunmamaktadır. Öte yandan, bazı devletler ise, denize kıyıları olduğu hâlde, gerek kıyılarının uzunluğu<sup>15</sup>, gerek kıyılarının konumu ve kendi buldukları çevre gibi nedenlerle denizlerden gerektiği gibi yararlanamamaktadırlar. Bu tür devletlere de, “coğrafi açıdan elverişsiz devletler” adı verilmektedir.

Tezde bu iki tür devlete ilişkin incelemelerde bulunulmaya çalışılacaktır. Bu bağlamda, tez toplam üç bölümden oluşmaktadır. Tezde uluslararası hukuk konularıyla birlikte, ele alınan konunun uluslararası hukukun mekânsal kurallarına ilişkin olmasının da bir sonucu olarak, coğrafi bilgilere sıkça atıfta bulunulacaktır. Bu, tezin ve konunun daha iyi anlaşılabilmesi için bir zorunluluktur. Ayrıca, günümüzde bazı bilim dalları birbiri içine girmiştir ve birbirlerinden bağımsızlaştırılmaları zordur. Bu çerçevede, konunun sadece tek taraflı olarak ele alınması doğal olarak beklenemeyecektir. Bu durumlar göz önüne alındığında, hukuk temelinde ve fakat coğrafi, ticarî, ekonomik ve siyasi hususlara yeri geldikçe değinilmeye çalışılacaktır.

Tezde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler olarak adlandırılan iki kategorideki devletler ve hukukî durumları, mümkün olduğu oranda tüm yönleriyle ele alınmaya çalışılacaktır. Üç bölüme ayrılan tezin ilk bölümünde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tanımları yapılmaya çalışılacaktır. Tanımlardan çıkartılan unsurlar ayrıntılarıyla incelenecektir. Birinci bölümde sadece tezimizin dayandığı bu iki temel kavram değil, aynı zamanda bu kavramlarla ilişkili, bu kavramlara yön veren diğer kavram ve alt kavramlar da tanımlanmaya çalışılacaktır. Kavramlar tanımlanıp, bu kavramlardan çıkan unsurlar irdelendikten sonra, bu devletlere ilişkin sınıflandırmalar yapılmaya çalışılacaktır. Böylelikle, ayrımlar daha belirgin hâle getirilmiş olacaktır. Çünkü bu iki temel devlet grubu açısından, gerek açık, gerekse üstü kapalı olarak ortaya konulan birtakım türler söz konusudur. Birinci bölümün sonunda ise, denize kıyısı olmayan ve coğrafi

---

<sup>15</sup> Bir başka deyişle, denize çıkışları bakımından konumları.

açıdan elverişsiz devletlerin deniz hukuku çerçevesinde talep ettikleri hakların dayanaklarını oluşturduğu düşünölen bazı temel uluslararası ilkelere yer verilecektir.

İkinci bölümde ise, işlenecek konunun mahiyeti bakımından bir farklılık göze çarpmaktadır. Buna göre, tezin bu aşamasına kadar olan yapıdan farklı olarak, tez konusunun tek bir kavramına ilişkin bir inceleme yapılacaktır. İkinci bölümün konusu, denize ulaşımıdır. Bu ulaşım, sadece karadan denize ulaşım değil, aynı zamanda denizden de karaya ulaşım söz konusudur (*access to and from the sea*). Konunun mahiyeti gereği bu bölümde, coğrafi açıdan elverişsiz devletler ayrı bırakılarak, sadece denize kıyısı olmayan devletler incelenecektir. Buna göre, öncelikle, genel olarak denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşımaları incelendikten sonra, komşu devletlerden ulaşım bağlamında yararlanma ve o devletlerin topraklarını kullanma hakları genel olarak değerlendirilecektir.

Üçüncü ve son bölümde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin deniz kaynaklarından yararlanma hakları ele alınarak incelenecektir. Bu bölüm çerçevesinde, deniz alanlarına göre kıyı devletlerinin ve tez konumuzu teşkil eden denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin yararlanmasına ilişkin haklar ve düzenlemeler incelenmeye çalışılacaktır. Bu bölüm dâhilinde, deniz hukukunda tanınan her bir deniz alanı ele alınarak genel olarak işlenecek, akabinde tez konumuzu oluşturan devletler açısından her bir alan özel olarak değerlendirilmeye çalışılacaktır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### TANIMLAR, SINFLANDIRMALAR VE İLKELER

#### §1- Tanımlar

Tanıtlması gereken kavramlar içinde, özellikle tezimiz açısından üzerinde tartışmalar doğabilecek “devlet” (*state, état, stateen*) ve “deniz” (*sea, mer, see*) kavramları kısaca ele alınmalıdır. Daha sonra, tezimizin iki ana konusu olan “denize kıyısı olmayan devlet” (*land-locked state, état sans littoral, binnen staaten*) ve “coğrafi açıdan elverişsiz devlet” (*geographically disadvantaged state, état géographiquement désavantagé, geographisch benachteiligten staaten*) kavramlarının tanıtlması gereklidir. Denize kıyısı olmayan devlet tanımlanırken bu devletlerin bir alt-kategorisini teşkil eden “anklav” (*enclave<sup>16</sup>, enklave*) kavramı da tanıtlacaktır.

#### I- Devlet Tanımı

##### A- Genel Olarak

Uluslararası hukukta devletin tanımı, devletin, adı geçen hukuk dalının temel süjesi olması dolayısıyla çok önemlidir. Tezimiz açısından devlet tanımının önemi ise, hangi birimlerin devlet sayılarak tez konumuz çerçevesinde ele alınacağını belirlenmesi hususunda ön plâna çıkmaktadır. Bu bağlamda, tezimizin başında, kısa şekilde, hangi birimlerin uluslararası hukuka göre devlet teşkil edebildiklerini tespit açısından “devlet” kısa bir şekilde değerlendirilmeye çalışılacaktır. Daha sonraysa, devlet olup olmadıkları tartışmalı hangi birimlerin devlet vasfıyla tezimizde kabul edileceğine dair bir liste verilmeye çalışılacaktır.

Uluslararası hukukta devletin tanımlanmasında, genel olarak, devletin olası unsurlarını sayma yollu bir yaklaşım kullanılmaktadır. Oysa, uluslararası hukukta önceleri unsur sayma yoluyla bir tanımlamaya gidilmemekteydi.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> İngilizce ve Fransızca yazılımları aynıdır.

<sup>17</sup> Daha çok klâsik birtakım tanımlamalar yapılmaktaydı, bkz. GROTIUS, PUFENDORF, PHILLIMORE, WOOLSEY, TAYLOR.

Günümüzde devlet tanımlanırken dört temel unsura ihtiyaç duyulmaktadır: ülke, nüfus (halk), siyasî otorite veya hükûmet ve son olarak egemenlik.<sup>18</sup> Bu dört unsura sahip olan birimler, devlet olarak kabul edilecektir.

## B- Tez Bağlamında Devlet Olarak Kabul Edilecek Birimler

Bazı birimlerin, çeşitli sebeplerle devlet statüsü tartışmalı olsa da, tezimiz çerçevesinde şu birimler devlet olarak kabul edilecektir: Andora<sup>19</sup>, Liechtenstein, Kosova<sup>20</sup>, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti<sup>21</sup>, Monako, San Marino ve Vatikan<sup>22</sup>.<sup>23</sup>

<sup>18</sup> Uluslararası hukukta resmî olarak devlet tanımının yapıldığı tek belge “Montevideo Sözleşmesi”dir. 1933 tarihli “Montevideo Sözleşmesi” m.1’de, devlet şu şekilde tarif edilmektedir: “Bir uluslararası hukuk kişisi olarak devlet şu sıralanan özelliklere sahip olmalıdır: a) sürekli bir nüfus; b) belirli bir ülke; c) hükûmet; d) diğer devletlerle ilişkiler içerisinde girebilme kapasitesi”.Bkz. via [http://avalon.law.yale.edu/20th\\_century/intam03.asp](http://avalon.law.yale.edu/20th_century/intam03.asp) (son ziyaret tarihi: 15/11/10).

<sup>19</sup> 1984 yılına kadar devlet statüsü tartışmalı olan Andora’nın günümüzde devlet olma niteliği artık tartışılmamaktadır. 1993 yılında üçlü antlaşmada (Fransa-İspanya-Andora), iki devletin Andora’nın bağımsızlığına saygı göstereceğini belirtmesi ve Anayasasındaki düzenleme çerçevesinde bugün Andora’nın bağımsız bir devlet olup olmadığı tartışılmamaktadır. Bkz. DUURSMA J., Fragmentation and the International Relations of Microstates: Self Determination and Statehood, Cambridge, 1996, s. 371; FARRÉ V., Andorran Diplomatic Practice, Treaties and Other International Agreements to which Andorra is a Party, *SYLL*, vol. 4, 1995-1996, s. 242.

<sup>20</sup> 17 Şubat 2008 tarihinde Sırbistan’dan bağımsızlığını ilân eden Kosova’yı ilk tanıyan devletlerden biri Türkiye’dir, bkz. Türkiye-Kosova Siyasî İlişkileri, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, via [www.mfa.gov.tr/turkiye---kosova-siyasi-iliskileri-.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/turkiye---kosova-siyasi-iliskileri-.tr.mfa) (ziyaret tarihi: 30/08/10). Bunun dışında, günümüzde, Kosova’yı altmış dokuz devlet tanımıştır, bkz. via [www.mfa-ks.net/?page=2,33](http://www.mfa-ks.net/?page=2,33) (ziyaret tarihi: 30/08/10). Bunlara ilâveten, Uluslararası Adalet Divanı 22 Temmuz 2010 tarihinde Kosova’nın bağımsızlık bildirisinin uluslararası hukuk kurallarını ihlâl etmediğine dair bir danışma görüşü vermiştir. Bkz. [www.icj-cij.org/docket/files/141/15487.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/141/15487.pdf) (ziyaret tarihi: 23/07/10). Divan, danışma görüşünün sonuç kısmında, 17 Şubat 2008 tarihli bağımsızlık beyanının genel uluslararası hukuku, 1244 sayılı Güvenlik Konseyi kararını veya anayasal çerçeveyi ihlâl etmediğini, sonuç olarak bu beyanın uygulanmasının uygulanabilir hiçbir uluslararası hukuk kuralını ihlâl etmediğini belirtmiştir. Bkz. karar metni s. 43 paragraf 122. Her şeyden evvel belirtmek gerekir ki, Uluslararası Adalet Divanının danışma görüşlerinin bağlayıcılığı yoktur. Bkz. AKSAR Y., Evrensel Yargı Kuruluşları, Ankara, 2007, s. 69; PAZARCI H., Uluslararası Hukuk Dersleri, IV. Kitap, Ankara, 2000, s. 62; SUR M., Uluslararası Hukukun Esasları, geliştirilmiş 2. baskı, İstanbul, 2006, s. 182. Öte yandan, Divanın verdiği danışma kararını yorumlayan devletlerden Kosova’nın bağımsızlığını çok önceden tanıyan devletler, kararın Kosova’nın tanınması yönünde büyük bir aşama olduğunu belirtirken; Kosova’nın bağımsızlığını tanımayan devletler ise, kararın Kosova’nın doğrudan bağımsızlığını onaylamadığı, sadece uluslararası hukuka aykırı olmadığını tespit edildiği ve ötesinde bunun sadece bir danışma kararı olduğunun altını çizmişlerdir. Sonuç itibarıyla, Kosova’nın durumu, danışma kararının niteliği gibi konular bu tezin kapsamında olmadığı için, sadece Türkiye’nin uluslararası ilişkileri çerçevesinde Kosova’nın bir devlet olduğunu kabul etmesi dolayısıyla, Kosova bu tez kapsamında devlet olarak kabul edilmiştir.

<sup>21</sup> Tanınmanın etkileri doğrultusunda, tanınanın, tanıyan ve tanınan arasında hüküm doğurma kuralı çerçevesinde, her ne kadar Türkiye dışında Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’ni devlet olarak tanıyan devlet olmasa da, bu tez açısından Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti bir devlet olarak mütalâa edilmektedir.

<sup>22</sup> Günümüzde, Vatikan’ın devlet olup olmadığı konusunda bir tartışma yaşanmaktadır. Bu çerçevede, bugün hâlâ Vatikan’ın devlet olma statüsünü tartışan yazarlar vardır. Bkz. ACQUAVIVA G., Subjects of International Law, *VJTL*, vol. 38/2, 2005, s. 357; BAŞLAR K., Uluslararası Hukukta Hükûmet Dışı Kuruluşlar, Ankara, 2005, s. 180-182; BROWNLIE I., Principles of Public International Law, 6th

Sayılan bu devletlerden Monako<sup>24</sup> ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, doğal olarak, denize kıyısı olmayan devlet olarak değil, coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak ele alınmaktadır.

Yine statüsü tartışmalı veya en azından karışıklığa sebebiyet verecek şu birimler ise, tez kapsamında devlet olarak kabul edilmeyecektir: “Bophuthatswana”, “Daman ve Diu”<sup>25</sup>, “Güney Osetya”<sup>26</sup>, “Jammu ve Kaşmir”<sup>27</sup>, “Sikkim”<sup>28</sup>, “Tibet”, “Transnistria”<sup>29</sup> ve “Venda”.<sup>30</sup>

---

edition, Oxford, 2003, s. 64. Bununla karşılık bugün Vatikan’ın devlet kendi özgü bir devlet olduğu birçok yazar tarafından kabul edilmektedir. Bkz. CRAWFORD J., *The Creation of States in International Law*, 2nd edition, 222-225; PAZARCI H., *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, Ankara, 1999, s. 107; SUR, s. 97.

<sup>23</sup> Meselâ, **Glassner**, 1973 yılında yazdığı bir makalede açıkça Andora, Belarus, Sikkim ve Vatikan’ı denize kıyısı olmayan devletler olarak saymadığını belirtmiştir. Bkz. GLASSNER M.I., *The Status of Developing Land-Locked States since 1965*, *Las*, vol. 5/2, 1973, s. 485.

<sup>24</sup> Monako’nun çok uzun süreden beri devlet olarak uluslararası hukukta tanınmasına rağmen, özellikle 1918 Antlaşmasıyla Fransa lehine tanınan bazı hak ve yetkiler Monako’nun statüsünü sorgunabilir hâle getirmektedir. Buna karşın, Monako’nun devlet olduğu çok geniş bir tanımla sabittir. Bkz. CRAWFORD, s. 292-293. Öte yandan, Fransa-Monako arasında akdedilen 1918 Antlaşması 2002 yılında revize edilmiş, bazı olumsuz hususlar değiştirilmiştir. Bkz. “*New Treaty Replaces Franco-Monegasque Treaty of 1918*” via [www.bergduffy.com/Monaco/2002treatyanal.htm](http://www.bergduffy.com/Monaco/2002treatyanal.htm) (ziyaret tarihi: 30/08/10).

<sup>25</sup> Hindistan’daki anklavlardan birisidir.

<sup>26</sup> Rusya ile Gürcistan arasında 2008 Ağustos’un da yaşanan sıcak temas sonrasında Rusya tarafından desteklenen ve tanınan iki birimden biri olan Güney Osetya (*South Ossetia*) bugün Rusya haricinde üç devlet tarafından tanınmaktadır: Nikaragua, Nauru ve Venezüella. Bkz. “Chavez Recognizes South Ossetia, Abkhazia as Independent”, *RadioFreeEurope*, September 10 2009 via [www.rferl.org/articleprintview/1819273.html](http://www.rferl.org/articleprintview/1819273.html) (son ziyaret tarihi: 30/08/2010); “Nicaragua Recognizes South Ossetia and Abkhazia”, *RIA Novosti*, 04/09/2008 via <http://en.rian.ru/world/20080904/116538071.html> (son ziyaret tarihi: 30/08/2010); “Pacific Island Recognizes Georgian Rebel Region”, *Reuters*, December 15 2009 (Tuesday) via <http://in.reuters.com/assets/print?aid=INIndia-44730620091215> (son ziyaret tarihi: 30/08/2010). Öte yandan, diğer birim olan Abazya için de bu tanımlar geçerlidir. Hatırlatılmalıdır ki, Abazya devlet olarak kabul edilirse, coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak kabul edilecektir. Bu iki devlet, ayrıca kendisi de devlet olarak tanınmayan Transnistria tarafından da tanınmıştır. Bu tanımın şüphesiz uluslararası hukukta bir anlamı yoktur.

<sup>27</sup> Hindistan’daki anklavlardan birisidir.

<sup>28</sup> Eski haritalarda devlet olarak gösterilen bu küçük krallık 1975 yılında yaptığı halk oylaması sonucunda Hindistan’a katılmış ve Hindistan’ın bir eyaleti olmuştur. Bkz. Sikkim, *ICLQ*, vol. 24/4, 1975, s. 884.

<sup>29</sup> Transnistria, Moldavya’dan ayrılmaya çalışan bir birimdir. Bugün için sadece kendileri de devlet olarak tanınmayan Abazya ve Güney Osetya tarafından tanınmıştır.

<sup>30</sup> **Menefee**, yer verdiği listede, Güney Osetya ve Abazya haricinde, devlet statülerinin altını çizerek, tüm birimlere de yer vermiştir. Bkz. MENEFEE S.P., “The Oar of Odysseus”: Landlocked and “Geographically Disadvantaged” States in Historical Perspective, *CWJIL*, vol. 23/1, 1992-1993, s. 6-9. Öte yandan, zamanla bu birimlerin devlet olma statüsü elde edinebilecekleri unutulmamalıdır.

## II- Deniz

Uluslararası hukukun mekânsal kuralları çerçevesinde değerlendirilen deniz hukuku konusuna ilişkin bir çalışma yapılırken, öncelikle “deniz”in tanımlanmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Hangi su kütlelerinin deniz, hangilerinin ise deniz olmadığı, tezimizdeki devletlerin statülerini değiştirecektir. Bu bağlamda, “deniz”i tanımlamak suretiyle bu karışıklığı bir ölçüde önlemek gerekmektedir. Esasen bu karışıklık, bazı su kütlelerinin göl veya deniz olmasının karıştırılmasından kaynaklanmaktadır.

Uluslararası deniz hukukuna (*international law of the sea*) ilişkin kitaplar incelendiğinde<sup>31</sup>, konulara, doğrudan denizin önemi ve denizin tarihçesi verilmek suretiyle başlanıldığı, sonrasında ise deniz alanları ve bunlara bağlı konularla devam edildiği görülmektedir. Artık, günümüzde çevre hukuku da önem kazandığı için, bu kitapların içeriklerinde deniz çevresine ilişkin açıklamalar da yer almaktadır. Buna karşılık, bu kitaplardan hiçbirinde “deniz” kavramını tanımlamaya gerek duyulmamıştır. Bunun gibi, uluslararası antlaşmalarda da, başta BMDHS, onun öncesinde de 1958 tarihli Cenevre Sözleşmelerinde herhangi bir “deniz” tanımına yer verilmemiştir. Oysa, “deniz” tanımının, yukarıda da belirttiğimiz gibi, büyük önemi vardır; çünkü ilgili kuralların nerede, daha açık belirtmek gerekirse, hangi su alanlarında uygulanacağını belirlemesi, “deniz”in tanımına bağlıdır. Bunun dışında, “deniz” tanımına göre, hangi devletlerin kıyı devleti, hangi devletlerin ise denize kıyısı olmayan devletler kategorisinde yer alacakları gibi hususlar da daha belirgin hâle gelecektir.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, uluslararası sözleşmelerde “deniz” kavramına doğrudan yer verilmemiştir. Özellikle, doktrinde<sup>32</sup> özenli düzenlemeler getirmediği düşünülen ve bu bağlamda akıllarda düzenlediği pek çok konuda<sup>33</sup> soru işaretleri bırakan ve belirsizliklere yol açan BMDHS’de “deniz” kavramına ilişkin bir tanıma yer

---

<sup>31</sup> Örneğin; Churchill & Lowe (1983 & 1999), Brown (1994), Sohn & Gustafson (1984), Bowett (1967), Sørensen (1958), McDougal & Burke (1962), Colombos (1967), Fulton (1911), Özman (2006), Kuran (2006) gibi.

<sup>32</sup> CHURCHILL & LOWE, *The Law of the Sea*, 3rd edition, Manchester, 1999, s. 50, 118-125 vb.; CLINGAN A.T.Jr., *The Law of the Sea: Ocean Law and Policy*, Maryland, 1992, s. 42 vb.

<sup>33</sup> Örneğin; ileride görüleceği üzere “coğrafi açıdan elverişsiz devlet” kavramı, adalara ilişkin düzenlemeler içeren m.121/3’de yer verilmiş olan “kayalık” kavramı, kapalı ve yarı-kapalı deniz kavramlarına ilişkin olan m.122. Örnekleri çoğaltmak mümkündür. Öte yandan, daha çok yeni bir sözleşme olan BMDHS’nin düzenlemelerinin çok çabuk değişikliğe uğradığı veya eklemeler yapıldığı da gözden kaçmaması gereken bir husustur. Bu duruma ilişkin, 1994 tarihli XI. bölümün tadiline ilişkin antlaşma ile 1995 tarihli Birleşmiş Milletler Balıkçılık Sözleşmesi sayılabilir.

verilmemesi büyük eksiklik, çünkü bu duruma bağlı olarak, Sözleşmenin hangi alanlarda uygulanıp uygulanamayacağı tartışmalara yol açabilecektir.

Pek çok yazar, “deniz” kavramına açık bir şekilde tanımlama getirmemiş olsa da, yine de doğrudan denizi tanımlayan hukukçular olduğu gibi, esas amacı “deniz”i açıklamak olmasa da bir şekilde “deniz”e ilişkin tanımlamada yardımcı olabilecek bir özellik belirten veya “deniz”i anlatan yazarlar da vardır. Öncelikle, denizin belirleyici özelliğini/özelliklerini belirten yazarlara, daha sonra ise doğrudan denizi tanımlayan yazarların tanımlarına değinilmek suretiyle, tezimiz açısından, “deniz” kavramı tanımlanmış olacaktır.

### **A- Deniz Tanımına Doğrudan Yer Vermeyen Yazarların Görüşleri**

Genelde, uluslararası deniz hukukuyla ilgilenen yazarlar, tıpkı BMDHS’de olduğu gibi, denizi tanımlamaya gerek duymamışlardır. Bunun en önemli nedenlerinden biri, denizin herkes tarafından bilinen, böylelikle tanımlanmaya ihtiyaç göstermeyen bir kavram olduğu düşüncesi olarak gösterilebilir. Öte yandan, bazı yazarlar, denizi doğrudan tanımlamasalar da, denizin bazı unsurlarına yer vermişlerdir. Bu unsurlar, bizi tanıma daha yaklaştırmaktadır.

Örneğin bir yazar, deniz hukukuna ilişkin önemli konulara giriş yaparken, denizi sürekli bir şekilde akan sıvı kütle olarak nitelmiştir.<sup>34</sup> Sonuçta, denizin devinimli bir kütle olması gerektiği belirtilmektedir.

Bir başka değerlendirmede ise, denizlerin dünya okyanuslarının bir parçası olması durumuna yer verilmiştir.<sup>35</sup> Bu değerlendirmeyle, denizler arasında bağlantı olması gerektiği ortaya konulmuştur.

Bir diğer yazar, günümüzde üç büyük okyanusun var olduğunu, diğer tüm su kütlelerinin marjinal (*marginal*)—kapalı veya yarı-kapalı- denizler olduğunu ve de bu su kütlelerinin üç büyük okyanusa bağlı olduklarını veya onların bir kolu olarak farz

---

<sup>34</sup> CLINGAN, s. 3.

<sup>35</sup> VINOGRADOV S. & WOUTERS P., The Caspian Sea: Quest for a New Legal Regime, *LJIL*, vol. 9, 1996, s. 90.

edildiklerini belirtmiştir.<sup>36</sup> Bir başka deyişle, yazar, denizler arasında bir bağlantı olduğunu açıkça vurgulamaktadır.

**Dupuy** ise, sınırlandırmalara ilişkin yaptığı açıklamalarda, denizin, genellikle, fizikî ve ekolojik bir birim olduğunun kabul edildiğini belirtmektedir.<sup>37</sup> Yazarın bu belirlemesi, bizi denizlerin tekliği ve bütünlüğü fikrine götürmektedir. Yine, aynı yazar, jeo-politika uzmanlarına, özellikle de Siegfried'e yaptığı atıfla, denizi, bir geçiş yolu (*passage way*) olarak belirtmektedir.<sup>38</sup> Bu belirleme, bizi, denizlerin birbirleriyle bağlantılı olması gerektiği gerçeğine götürmektedir.

**Toluner**, devletin deniz ülkesini anlatırken şu ifadeyi kullanmıştır: "*devletin deniz ülkesi, coğrafi bakımından bir bütün olan denizin kıyıya bitişik bir kesimidir.*"<sup>39</sup> Bu ifade, deniz tanımı açısından önemli olan bölüm, "...coğrafi bakımdan bir bütün olan deniz..." ibaresidir. Bu ibareyle Toluner, denizin, bir bütün olduğunu çok açık bir şekilde ortaya koymuştur. Zaten, ilerleyen bölümlerde "...coğrafi bakımdan bir bütün olan deniz..." ibaresine de açıkça yer vermiştir.<sup>40</sup>

**Oppenheim** ise, her ne kadar denizin tanımını doğrudan yapma gereği duymamış olsa da, açık denizi (*open sea*) tanımlarken<sup>41</sup>, genel olarak, deniz tanımı hakkında da bilgi vermiş olmaktadır. Oppenheim'e göre, açık deniz, denizin bir parçası olan ve fakat açık deniz olmayan (addedilmeyen) karasuları, ülkesel boğazlar, koylar ve körfezler istisna olmak üzere, dünyanın büyük bölümünde yer alan tuzlu su kütesidir.<sup>42</sup> Ayrıca, bu konuda, yazar şu önemli ve açıklayıcı hususları da eklemektedir; dünyada nerede bir tuzlu su alanı varsa, tüm dünyaya yayılan genel tuzlu su kütesinden izole olmamak, fakat ona bağlı olmak şartıyla ve tüm ulusların gemilerine açık olmak ve seyrüsefere de müsait olmak şartlarıyla, açık

---

<sup>36</sup> WANG J.C.F., Handbook on Ocean Politics and Law, Westport, 1992, s. 1.

<sup>37</sup> DUPUY R.J., The Law of the Sea: Current Problems, Leiden, 1974, s. 61.

<sup>38</sup> DUPUY, s. 9.

<sup>39</sup> TOLUNER S., Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi, gözden geçirilmiş 4üncü bası, İstanbul, 1996, s. 55.

<sup>40</sup> TOLUNER, s. 56.

<sup>41</sup> "Açık deniz"e ilişkin tanım, gerek 1958 tarihli CADS'de, gerekse BMDHS'de yer almakla birlikte, bu tanımlar, bizi, "deniz" tanımına götürecek nitelikte değildir:

1958 tarihli CADS m.1: "*Bir devletin iç sularında ve karasularında yer almayan tüm deniz alanları*"

BMDHS m.86: "*bir devletin münhasır ekonomik bölgesinde, karasularında veya iç sularında veya bir takımada devletinin takımada sularında yer almayan tüm deniz alanları*".

<sup>42</sup> OPPENHEIM L., International Law: A Treatise, vol. I, Peace, 2nd edition, London, 1912, s. 321.

denizin bir parçasıdır.<sup>43</sup> Oppenheim'in bu açıklamalarında da görülmektedir ki, denizler bir bütündür.

Oluşturulacak deniz tanımına ilişkin yardım alabileceğimiz diğer bir tanım **Schwarzenberger** tarafından yapılmıştır: “*Ulusal sulardan ve karasularından farklı olarak açık denizler, karasularının deniz tarafında yer alan birbiriyle bağlantılı okyanus zincirinin bir parçasıdır.*”<sup>44</sup> Yapılan bu tanımda da görüldüğü gibi, Schwarzenberger, her ne kadar denizleri değil de, onun sadece bir parçası olan açık denizlerin tanımını yapıyor olsa da, yapmış olduğu açıklamalar, denizlerin bir bütün olduğunu ve birbirleriyle bağlantılı olduğunu ortaya koymaktadır.

## **B- Deniz Tanımına Doğrudan Yer Veren Yazarların Görüşleri**

Doğrudan denizi tanımlayan yazarlar da mevcuttur. Bu yazarlardan **Pazarci**, denizi tanımlarken şu unsurlara yer verilmesi gerektiğini belirtmektedir: i) *tuzlu su alanı olma*; ii) *tüm dünya üzerinde doğal bir ulaşım-iletişim alanı oluşturma.*<sup>45</sup>

Deniz tanımına yer veren diğer bir yazar **Sur** ise, şu şekilde bir tanıma yer vermektedir: “*Deniz, yeryüzünde birbiriyle doğal bağlantı içinde olan tuzlu su alanları olarak tanımlanır.*”<sup>46</sup>

Türk hukukçular tarafından eserlerinde yer verilen “deniz” tanımı haricinde, Anglo-Sakson dünyada çok ender rastlanan deniz tanımı **Mary Ellen O’Connell** tarafından şu şekilde yapılmıştır: “*Deniz, Karadeniz ve onun Akdeniz’e çıkışı gibi diğer büyük bir su kütlelerine çıkışı olan büyük bir su kütlesi olarak tanımlanır.*”<sup>47</sup>

---

<sup>43</sup> OPPENHEIM, 1912, s. 321.

<sup>44</sup> SCHWARZENBERGER G., The Fundamental Principles of International Law”, *RCADI*, vol. 87, 1955-II, 1955, s. 358.

<sup>45</sup> PAZARCI, II. Kitap, s. 306.

<sup>46</sup> SUR, s. 291.

<sup>47</sup> “A sea is defined as ‘a major body of water with an outlet to another major body of water.’ such as Black Sea and its outlet to the Mediterranean”O’Connell’in bu tanımı verdiği esere ulaşamamıştır. Bu tanım aynen **Folger** tarafından aktarılmıştır. Bkz. FOLGER J.M., A Proposal to End the Stalemate in the Caspian Sea Negotiations, *OSJDR*, vol. 18/2, 2003, s. 539 dipnot: 45 (**Mary Ellen O’Connell**’in atf yapılan eserinin künyesi ise şu şekildedir: O’CONNELL M.E., The Application of International Law to the Contemporary Security Agenda, *Occasional Paper International Relations Seminar Series*, Bologna Center no: 2, 1997, s. 30).

Bu yazarların tanımlarının dışında, ilginç bir gelişme ise, Amerika Birleşik Devletleri de yaşanmıştır. 2001 yılında başlayan bir çalışma çerçevesinde, BMDHS'nin içinde yer alan ve fakat BMDHS'de açıklanmamış olan kavramlar açıklanmaya çalışılmaktadır. Bu çalışmaların dâhilinde BMDHS tarafından açıklanmamış bir kavram olan “deniz” kavramının da yer aldığı görülmektedir. Bu çalışmada yer alan “deniz” veya “okyanus alanı” (*ocean space*) ikili kavram olarak ele alınarak tanımlanmaya çalışılmıştır.

Buna göre, bu çalışmalarda okyanus alanı veya deniz şu şekilde tanımlanmıştır:

*“BMDHS’de ‘okyanus alanı’ veya ‘deniz’, su yüzeyini ve su sütununu da içeren, Sözleşme hükümlerince düzenlenen su alanları anlamına gelir. Belirli bir okyanus alanına veya deniz sahasına dayalı olarak, okyanus alanını veya denizi, deniz yatağını da içerir. Okyanus alanı veya deniz, Sözleşme tarafından yönetilen belirli okyanus veya deniz alanlarının su yüzeyinin üzerindeki hava sütununu da kapsar; bu okyanus alanlarının veya deniz sahalarının üzerindeki hava sütunu hukukunun belli kısmı Sözleşmece, belli kısmı hava hukuku gibi diğer hukuklarca yönetilir.”<sup>48</sup>*

Bu tanımdan da açıkça anlaşılacağı üzere, bizim amaçladığımızın dışında, daha geniş bir tanıma yer verilmiştir. Bu tanımda, bizim vermeye çalıştığımız tanım bağlamında önemi olan “...‘okyanus alanı’ veya ‘deniz’ ...Sözleşme hükümlerince düzenlenen su alanları anlamına gelir.” ibaresidir. Bu ibare, denizlerin; iç sularını, karasularını, boğazları, takımada sularını, bitişik bölgeyi, münhasır ekonomik bölgeyi ve açık denizleri kapsadığını göstermektedir. Yani bu ibare, denizlerin, sınırlama olmaksızın bir bütün olarak ele alındığını ve Sözleşmede sayılan tüm deniz alanlarını içine aldığını göstermektedir. Öte yandan, kanımızca, iç suları kavramının da BMDHS’de tam olarak açıklanmamasından ötürü, daha belirleyici bir tanıma yer verilmesi düşünülebilirdi.

---

<sup>48</sup> WALKER G.K. & NOYES J.E., Definitions for the 1982 Law of the Sea Convention, *CWILJ*, vol. 32, 2002, s. 359; WALKER G.K. & NOYES J.E., Definitions for the 1982 Law of the Sea Convention—Part II, *CWILJ*, vol. 33, 2003, s. 210-211.

## C- Deniz Tanımına İlişkin Ulaşılan Sonuç

Sonuç olarak, denizin tanımı ele alındığında; gerek doğrudan denizin tanımını veren hukukçular, gerekse dolaylı yoldan ve çoğunlukla da sadece belli bir özelliğe ilişkin ifadede bulunan hukukçuların bu anlatılarına bakıldığında, bazı ortak özelliklerin olduğu görülecektir.

Öncelikle, denizin bir bütün teşkil etmesi gerekmektedir; bir başka deyişle deniz olarak nitelenen su kütleleri arasında doğrudan bir bağlantı olması gerekmektedir. Bu özellikten, hem denizleri oluşturan su kütlelerinin tekliği sonucu ortaya çıkmaktadır, hem bunlar arasındaki doğrudan bağlantının doğal olması gerektiği sonucuna varılmaktadır. Yani, nehirler ve kanallar ile kapalı bir havzanın (kapalı su kütlesi-göl) denizlere bağlı olması, onun deniz olarak kabul edilmesini gerektirmemektedir. Bu çerçevede, **Lane**, zaten birçok gölün denize çıkışı olduğunu belirtmektedir.<sup>49</sup>

Diğer bir özellik, denizlerin tuzlu olmasıdır. Her ne kadar bazı göller de tuzlu suya sahip olsalar da<sup>50</sup>; bu, denizlerin ortak özelliğini etkilemez. Tuzluluk, denizler için genel bir durumdur; oysa tuzlu suya sahip olan göller istisnâ sayılmalıdır. Denizlerin tuzlu sular olduğu şeklindeki genel kanıya rağmen, bu durumun aksini savunan görüşler<sup>51</sup> de söz konusudur. Bu bağlamda, tuzluluğun, denizlerin tanımında yer almasının gerekmediği, çünkü denizlerin bazı alanlarının tatlı sulardan (*fresh waters*) oluşabileceği belirtilmektedir.<sup>52</sup> Bu görüşü savunanların iddia ettiğinin aksine, çok dar denizle bağlantılı bazı su kütlelerinin tatlı su olmasının genel anlayışı değiştirmeyeceği kanısındayız. Sonuç olarak, denizlerin tuzlu olmasının, onların diğer bir ortak özelliğini oluşturduğu kabul edilmelidir.

Bir başka özellik ise, denizlerin büyük su kütleleri olmasıdır. Yine, bazı göller, bazı denizlerden daha büyük olmalarına veya en azından onlara denk olmalarına rağmen<sup>53</sup>, bu durum bir istisnadır. Denizler, birbirleriyle bağlı, "geniş" su kütleleridir.

<sup>49</sup> LANE F.C., *The World's Great Lakes*, New York, 1948, s. 3.

<sup>50</sup> Örneğin, Hazar Denizi (Gölü), bkz. LANE, s. 3.

<sup>51</sup> Örneğin, Walker, Noyes gibi.

<sup>52</sup> WALKER & NOYES, 2002, s. 359; WALKER & NOYES, 2003, s. 210.

<sup>53</sup> Örneğin, Hazar Denizi (Gölü). Bkz. OXMAN B.H., *Caspian Sea or Lake: What Difference does It Make?*, *Caspian Crossroads Magazine*, vol. 1/4, 1996, dipnot: 24, <http://ourworld.compuserve.org/homepages/usazerb/141.htm> (ziyaret tarihi: 20/04/2005).

Sonuç olarak, **Sur**'un kitabında yer vermiş olduğu tanım, denizin anlatılan özelliklerine en yakın tanımdır. Bu yüzden, bu tanımın, genel olarak, deniz tanımı için kullanılmasını benimsemenin yanlış olmayacağı kanısındayız. Bu bağlamda, tekrar etmek gerekirse; deniz, yeryüzünde birbiriyle doğal bağlantı içinde olan, (*geniş*)<sup>54</sup>, tuzlu su alanları olarak tanımlanabilir.

“Deniz” tanımı bu şekilde ortaya konulduktan sonra, Hazar Denizinin, her ne kadar Karadeniz ve Baltık Deniziyle kanallar sayesinde bağı kurulmuş olsa da, deniz olarak kabul edilmemesi gerektiği ve dolayısıyla sadece Hazar Denizine kıyısı olan devletlerin denize kıyısı olmayan devletler olarak kabul edilmeleri gerektiği vurgulanmalıdır.

## **D- Kapalı veya Yarı-Kapalı Denizler**

### **1- Genel Olarak**

BMDHS'de, her ne kadar deniz kavramının tanımına yer verilmemiş olsa da, denizlere ilişkin bir belirlemeye veya daha doğru bir anlatımla, bir ayrıma gidilmiştir: kapalı veya yarı-kapalı denizler. Bu kavram(lar), hazırlanan tez açısından da ön plândadır. Tezin konusunu oluşturan temel kavramlardan “*coğrafi açıdan elverişsiz devletler*” kavramı tanımlanırken aranan unsurlardan biri de, ilgili devletlerin kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyıları olmasıdır. Bu açılardan, söz konusu kavramın açıklanmasına gerek duyulmuştur. Bu kavramlar denizlere ilişkin olduğu için de, deniz kavramının ele alındığı bu alt başlıkta incelenmesi daha uygun olacaktır.

Dünyanın %70'ini kaplayan denizlerin üç büyük okyanusun dışında kalan önemli bir bölümü, günümüzde kapalı veya yarı-kapalı denizler olarak mütalâa edilen su alanlarıdır. Fakat, kapalı veya yarı-kapalı deniz alanları %70'lik oranın sadece 1/10'unu, bir başka deyişle dünyanın %7'sini teşkil etmektedir.<sup>55</sup> Bununla

---

<sup>54</sup> “Geniş” kelimesi tarafımızdan eklenmiştir.

<sup>55</sup> Esasen, %7'lik bu belirleme sadece 26 yarı-kapalı denizin işgâl ettiği alanı ifade etmektedir. Bunlar dışında da, ayrıca kapalı denizler mevcuttur (hattâ yarı-kapalı denizlerin varlığı bile ileri sürülebilir). Ama, sonuç olarak, bunlar da belirlenen bu %7'lik rakamda fazla bir değişikliğe yol açmayacaktır. Yapılan %7'lik belirleme için bkz. ALEXANDER L.M., *Special Circumstances: Semienclosed Seas, in Law of the Sea: Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Massachusetts, 1973, s. 202. Bu makalede adı geçen denizler şu şekilde sıralanmıştır: Aden Körfezi, Andaman

beraber, denize kıyısı olan birçok devletin sadece kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı vardır.

“Kapalı veya yarı-kapalı deniz” genelde coğrafi bir kavram olsa da, günümüzde uluslararası deniz hukuku alanında da kullanılan bir kavramdır. Birçok coğrafi kavramda olduğu gibi<sup>56</sup>, “kapalı veya yarı-kapalı deniz” kavramının uluslararası hukuktaki anlamıyla coğrafi anlamı arasında fark bulunmaktadır.

## 2- Kavrama İlişkin Hukuk Dışındaki Branşların Tanımları

BMDHS’de yer verilen tanım incelenmeden evvel, kapalı veya yarı-kapalı denizlere ilişkin coğrafi tanımlara yer verilmelidir.

Öncelikle, belirtmek gerekir ki, coğrafi olarak her iki tanım ayrı olarak ele alınmaktadır. Buna göre, kapalı deniz kavramı, etrafı %95 karayla çevrili denizleri ifade ederken; yarı-kapalı deniz kavramı ise, etrafı %50 karayla çevrili denizleri ifade etmektedir.<sup>57</sup> Oysa, BMDHS m.122 ve m.123 çerçevesinde ele alınan kapalı ve yarı kapalı denizler, ilgili maddelerdeki düzenlemede tek bir kavram olarak kabul edilerek ele alınmıştır.

Öte yandan, **Alexander** ise, yarı-kapalı denizleri tanımlayabilmek için birtakım unsurlar önermiştir. Buna göre, bir denizin yarı-kapalı bir deniz olarak nitelendirilebilmesi için gereken unsurlar şunlardır: deniz alanı en az elli bin deniz mili kare olmalı, ana deniz olmalı—yani, daha genişçe bir yarı-kapalı denizin kolu

---

Denizi, Baffin Körfezi ve Davis Boğazı, Baltık Denizi, Bering Denizi, Bismark Denizi, Karadeniz, Kaliforniya Körfezi, Karayib Denizi, Selebes Denizi, Doğu Çin veya Sarı Deniz, Hudson Körfezi, Japon Denizi, Cava/Flores/Banda Denizleri, Kara Denizi, Akdeniz, Meksika Körfezi, Kuzey Denizi, Ohotsk Denizi, Basra Körfezi, Kızıldeniz, St. Lawrence Körfezi, Solomon Denizi, Güney Çin Denizi, Sulu Denizi, Timor Denizi veya Arafura. Bkz. s. 204-207. Bununla beraber, adı geçen yazar, daha sonraki bir tarihte yayımlanan konuya ilişkin bir makalesinde ise, bu kavramlara ilişkin resmî bir tanımın oluşturulmasını da göz önüne alarak, belirlemiş olduğu “yirmi altı” deniz sayısını “yirmi dörde” düşürmüştür. Bkz. ALEXANDER L.M., Regional Arrangements in the Oceans, *AJIL*, vol. 71/1, 1977, s. 90. Sayfa 90’da yer alan listede bazı denizler bu kapsamdan çıkartılırken, bazılarının da eklendiği görülmektedir. Her hâlükârda, **Alexander**, bu kavram altında incelenen deniz sayısında azaltmaya gitmiştir ve listeyi şu şekilde oluşturmuştur: Aden Körfezi, Arap Denizi, Andaman Denizi, Baffin Körfezi ve Davis Boğazı, Baltık Denizi, Bengal Körfezi, Bering Denizi, Karadeniz, Karayip Denizi, Celebes Denizi, Doğu Çin-Sarı Deniz, Gine Körfezi, Japon Denizi, Akdeniz, Meksika Körfezi, Kuzey Denizi, Ohotsk Denizi, Umman Körfezi, Basra Körfezi, Kızıldeniz, Solomon Denizi, Güney Çin Denizi, Sulu Denizi ve Timor Denizi/Arafura.

<sup>56</sup> Örneğin, kıta sahanlığı.

<sup>57</sup> VALLEGA A., The Regional Approach to the Ocean, the Ocean Regions, and Ocean Regionalization—A Post-Modern Dilemma, *OCM*, vol. 45/11&12, 2002, s. 727.

niteliğinde olmamalı<sup>58</sup>, deniz alanının çevresinin en az %50'si kara ile kapalı olmalı ve son olarak, bu denizi açık denizlere bağlayan çıkış, denizin toplam çevresinin %20'sinden fazla olmamalı.<sup>59</sup> Aynı yazar sonraki tarihli bir makalesinde elli bin deniz mil karelik yüzey alanı, ana deniz olması ve etrafının en az %50'sinin karalarla kaplı olması şeklinde ifade ettiği bu kriterlerin değiştirilemeyecek sınırlamalardan ziyade, referans kriterler olduğunu belirtmiş ve bu denizlerin en azından iki devletle çevrili olması gerektiği şartıyla, kriterleri pekiştirmiştir.<sup>60</sup>

Yarı-kapalı denizler konusunu ele alan bir başka yazar olan **Miller** ise, yarı-kapalı denizlerin tespitinde göz önünde tutulması gereken bazı hususları belirtmektedir. Buna göre, bir denizin yarı-kapalı bir deniz olması için, her şeyden evvel büyük okyanusların-denizlerin ve küçük haliçlerin dışlanması gerektiğini; aynı şekilde, büyük bir deniz sisteminin ayrılmaz (integral) bir parçası olan körfezlerin, girintilerin ve koyların da dışlanması gerektiğini ve son olarak, eğer geniş haliçler olarak kabul edileceklerse sığ denizlerin de dışlanması gerektiğini belirtmiştir.<sup>61</sup> Yazar, sayılan bu kriterlerle, kategoriye girebilecek denizlerin azaltılmasının sağlandığını, ama yine de ayrımın çok da kolay olmadığını vurgulamıştır.<sup>62</sup>

Her ne kadar bir hukukçu olsa da **Anand**, eserinde, coğrafi ve jeolojik olarak "kapalı denizler"i (*enclosed seas*) değerlendirmiştir.<sup>63</sup> Bu bağlamda, kıtaların kenarları boyunca, okyanus havzalarından daha sığ ve az veya çok okyanuslardan ayrılabilen, kırk-elli civarında, küçük, genelde yarı-kapalı veya hemen hemen etrafı karalarla çevrili su (deniz) alanları olduğunu ve bunlara da kapalı veya "marjinal denizler" (*marginal seas*)<sup>64</sup> adı verildiğini belirtmiştir.<sup>65</sup>

---

<sup>58</sup> Örneğin, Akdeniz'de Adriyatik Denizi, Karadeniz, Ege Denizi, Tiren Denizi ve Yunan (İyon) Denizi gibi.

<sup>59</sup> ALEXANDER, 1973, s. 202.

<sup>60</sup> ALEXANDER, 1977, s. 90-91.

<sup>61</sup> MILLER A.R., Ecological Balance in Semi-Enclosed Seas, *EA*, vol. 2/1, 1972, s. 191.

<sup>62</sup> MILLER., s. 191.

<sup>63</sup> ANAND R.P., *The Legal Regime of the Sea-Bed and the Developing Countries*, New Delhi, 1976, s. 13.

<sup>64</sup> Marjinal denizlerin tanımı, onları "epeiric sea" olarak niteleyen **Prescott** tarafından şu şekilde yapılmaktadır: "Bu terim (epeiric sea veya marjinal deniz), *Kuzey Denizi gibi kıta sahanlığı üzerindeki sığ denizleri tarif eder.*" Bkz. PRESCOTT J.R.V., *The Maritime Political Boundaries of the World*, London, 1985, s. 363. Gerek **Anand**'ın, gerekse **Prescott**'un tanımlarından anlaşıldığı kadarıyla, marjinal denizler, kapalı veya yarı-kapalı denizleri kapsamaktadır. Fakat, her marjinal denizin bu kapsama dâhil olmadığını belirtmekte fayda vardır. **Vukas**, "kapalı veya yarı-kapalı denizlere" ilişkin makalesinde, marjinal denizlerin, iç suları, kapalı ve yarı-kapalı denizlerden oluştuğunu belirterek, görüşümüzü desteklemektedir. Bkz. VUKAS B., *The Mediterranean: An Enclosed or Semi-Enclosed Sea?*, in *The Law of the Sea: Selected Writings*, edited by Vukas, Leiden, 2004, s. 281 (bu makalenin orijinali için, bkz. *The Legal Regime of Enclosed or Semi-Enclosed Seas: The Particular Case of the*

### 3- Kavrama İlişkin Tarihsel Yaklaşımlar

BMDHS'de yer alan tanımı incelemeye geçmeden evvel, belirtilmesi gereken birtakım hususlar vardır. Öncelikle, BMDHS'nin düzenlemelerinden ayrı tutulacak ve 19 yüzyıl ilâ 20 yüzyılın ilk yarısındaki hukukçular tarafından ele alınan birtakım kavramların değerlendirilmesi lâzımdır. İkinci olarak ise, yine BMDHS'de yer alan tanımdan farklı olan SSCB'nin kapalı denizler teorisinin de belirtilmesi gerekmektedir. Bu iki ayrı başlık altında incelenecek ve genelde eşanlamlı kelimelerle ifade edilen bu kavramları karışıklıkları önlemek için açıklamak gerekir.<sup>66</sup>

#### a- 19 ilâ 20. Yüzyılda Hukuk Çerçevesinde Kavrama Yaklaşımlar

Öncelikle, 1950'ler öncesinde uluslararası hukukta yer alan "etrafı karalarla çevrili denizler-sular" (*land-locked waters*) veya "iç denizler veya kara içindeki denizler" (*inland seas*) kavramları BMDHS m.122-123'te yer alan "kapalı ve yarı-kapalı deniz" kavramından farklıdır. "Etrafı karalarla çevrili deniz" tanımını içerisine, o dönemin yazarlarınca, Hazar gibi göller dâhil edildiği gibi, Karadeniz gibi deniz alanları da dâhil edilmekteydi.

Buna göre, **Oppenheim**, eserinde, göller ve etrafı karayla çevrili denizler başlığı altında konuyu işlemiş; bir tanım vermek amacını gütmeksizin, sadece bu alanlardaki uluslararası rejime ilişkin birtakım açıklamalar yapmıştır.<sup>67</sup> Bu açıklamaları yaparken, bu su alanlarının etraflarının tamamen karayla çevrili

---

Mediterranean, edited by Vukas, vol. XIX, no. 22, Zagreb, 1988). Coğrafi anlamda, bazı marjinal denizlerin kapalı veya yarı-kapalı denizleri kapsadığı Karayip Denizine ilişkin bir çalışmada da açıkça ortaya konulmuştur. Bkz. *Major Issues in the Management of Enclosed or Semi-Enclosed Seas, with Particular Reference to the Caribbean Seas*, not available, CEPAL, LC/CAR/L.24, 18/11/04, s. 1, [www.eclac.cl/publicaciones/xml/1/20811/L0024.pdf](http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/1/20811/L0024.pdf) (ziyaret tarihi: 12/12/07)--bundan sonra, CEPAL olarak atıf yapılacaktır. Öte yandan, bu belirlemenin, coğrafi temelde olduğunu iyice vurgulamak gerekir, çünkü marjinal deniz kavramı bazı eserlerde karasuları anlamında kullanılmaktadır. Bu konuya ilişkin ayrıntılı bir açıklama için. Bkz. SWARZTRAUBER S.A., *The Three-Mile Limit of Territorial Seas*, Annapolis, 1972, s. 3-4.

<sup>65</sup> ANAND, s. 13.

<sup>66</sup> Meselâ, **Vukas**, iki ayrı alt başlıkta incelenen BMDHS öncesindeki durumları dört ayrı başlık altında incelemiştir: a) Körfezlere ilişkin genel kural bağlamında kapalı deniz sayılanlar b) Tarihsel hak iddialarına dayanan kapalı denizler (tarihsel körfez ve bazı içsularına ilişkin tarihsel hak iddiaları) c) SSCB kapalı deniz doktrini d) Büyük denizci devletlerce belli bazı denizler üzerinde yapılan hâkimiyet iddiaları. Ayrıntılı bilgi için bkz. VUKAS B., *Enclosed and Semi-Enclosed Seas*, in *The Law of the Sea: Selected Writings*, edited by Vukas, Leiden, 2004, s. 264-266 (bu makalenin orijinali için, bkz. RIRI, vol. 11-12, 1978).

<sup>67</sup> OPPENHEIM, 1912, §179-§181, s. 245-248.

olduğunu belirtmiş<sup>68</sup>; bir sonraki paragrafta ise, bu su alanlarına açık denizlerden ulaşılabilirliğini de vurgulamıştır<sup>69</sup>. Bu açıklamalardaki en önemli husus, Oppenheim'in vermiş olduğu tüm örneklerin hepsinin de göl olmasıdır<sup>70</sup>. Ancak, bir sonraki paragrafta, bu tutarlılığı tersine çeviren Oppenheim, Karadeniz'in de etrafı karayla çevrili bir deniz olduğunu belirtmiştir.<sup>71</sup>

**Hyde**, eserinde, içsel sular (*interior waters*), göller ve kapalı denizler başlığı altında ikili bir ayırım yapmıştır: karasal veya kara içindeki sular, göller veya etrafı karalarla çevrili denizler.<sup>72</sup> Yazar, içsel denizlerin (*interior seas*), bir devletin toprakları dâhilinde konumlandıkları ve marjinal denizler gibi okyanus kıyısına bir sınır oluşturmadıklarını belirtmiştir.<sup>73</sup> Öte yandan, yazar, bunların büyük oranda marjinal denizlerle bağlantılı olduğunu da eklemiştir.<sup>74</sup> Ayrıca, yazar, karasal denizlerin gölleri veya etrafı karalarla çevrili denizleri içine aldığını da açıklamıştır.<sup>75</sup> Devam eden açıklamalarında Hyde, Karadeniz'i de, karasal denizler kategorisine, "istisnaî" kaydı ile dâhil etmiştir.<sup>76</sup> Hyde'in bu açıklamaları yorumlandığında, etrafı karalarla çevrili deniz tanımını sadece göller için kullandığı; öte yandan içsel deniz veya kara içi deniz tanımını tüm ülke içinde yer alan suları kapsar şekilde kullandığı ve dolayısıyla bunların genelde karasuları ile bağlantısı olduğu, ama doğrudan açık deniz bağlantılarının olmadığı ifade edilebilir. Fakat, tüm bu anlatılanların dışına çıkarak, Karadeniz'in, istisnaî de olsa, bu başlığa dâhil edilmesinin, o dönemde yaşanan karmaşaya örnek oluşturduğu mütalâa edilebilir.

**Göze**'nin, devletin ülke unsurunu değerlendirdiği eserinde, kapalı ve iç denizler başlığı altında yapmış olduğu, bu denizlerin rejimlerine ilişkin değerlendirmeler incelendiğinde; kapalı denizleri, "...*yabancı gemiler için bu denize girebilecek bir yol mevcut olmadığından,...*" şeklinde tanımlamak suretiyle göl olarak kabul ettiği; öte yandan iç denizleri ise, "*Bir boğazla açık denize bağlanan bir iç*

---

<sup>68</sup> OPPENHEIM, 1912, § 179, s. 245.

<sup>69</sup> OPPENHEIM, 1912, § 180, s. 246.

<sup>70</sup> OPPENHEIM, 1912, § 179-§ 180, s. 245-246.

<sup>71</sup> OPPENHEIM, 1912, § 181, s. 247.

<sup>72</sup> HYDE C.C., *International Law Chiefly as Interpreted and Applied by the United States*, vol. I, 2nd revised edition, Boston, 1947, s. 482-483.

<sup>73</sup> HYDE, vol. I, s. 482.

<sup>74</sup> HYDE, vol. I, s. 482-483.

<sup>75</sup> HYDE, vol. I, s. 483.

<sup>76</sup> HYDE, vol. I, s. 484.

*denizin...*” şeklindeki ifadesi bağlamında, açık denizlerle bağlantılı bir deniz olarak mütalâa ettiği görülmektedir.<sup>77</sup>

**Colombos** ise, eserinde, “etrafı karalarla çevrili denizler ve göller” başlıklı bölümünde, ikili bir ayırım yaparak konuyu incelemiştir; ilk olarak, etrafı karalarla çevrili denizlerin uluslararası hukuktaki rejimine değinmiş ve bunlara ilişkin Hazar örneğini göstermiş; ikinci olarak “kara içindeki denizler” terimi çerçevesinde uluslararası rejimi değerlendirirken, bu deniz alanlarına açık denizden bir nehir veya boğazla bağlanılabileceğini anlatarak, örnek olarak da Azak Körfezi ve Beyaz Denizi göstermiştir.<sup>78</sup> Bunlar haricinde, aynı başlık altında, müteakip paragraflarda Karadeniz ve Baltık Denizine de değinmiştir.<sup>79</sup> Fakat, bu ayırımın, bilinçli bir şekilde yapıldığını iddia etmek güçtür. Daha belirgin bir ifadeyle, Colombos’un da, tıpkı Oppenheim gibi, Hazar’ı, Karadeniz ve Baltık’la beraber ele aldığı belirtilebilir.

Bu dönemde yaratılan bu kavramlar, normal deniz alanlarına uymayan, istisnaî nitelikteki bazı alanların uluslararası rejimini ortaya koymak amacıyla, bir tanım vermeksizin, hattâ belli bir sınıflandırma yapmaksızın, tarihî süreç içerisinde ortaya konulan kavramlardır. Yukarıda belirtildiği gibi ve aşağıda inceleneceği üzere, bu dönemde kullanılan kavramlarla BMDHS m.122 ilâ 123’te yer verilen kavramlar arasında ciddi farklar vardır.

#### **b- SSCB’nin Kapalı Deniz Tanımı**

Öte yandan, belirtilmesi gereken diğer bir husus ise, SSCB’nin üzerinde durduğu, “kapalı denizler” (*closed seas*) kavramıdır. Bu kavramın da, BMDHS’de yer verilen “kapalı veya yarı-kapalı denizler” kavramıyla aynı olmadığı belirtilebilir.

Denizlere ulaşmak hedefiyle hareket eden Rusya’nın esas hedefi, “*sıcak denizler*” olmuştur. SSCB-öncesinde Rus Çarlığı-, ulaştığı denizler bakımından, bu konuda pek de şanslı olmamıştır.<sup>80</sup> Coğrafi olarak kapalı deniz olarak nitelendirilebilecek denizlere ulaşan Rusya, SSCB zamanında, özellikle güvenlik

<sup>77</sup> GÖZE A., Devletın Ülke Unsuru (Sınırları ve Devletle Olan Múnasebetleri), İstanbul, 1959, s. 108.

<sup>78</sup> COLOMBOS C.J., The International law of the Sea, 6th edition, London, 1967, s. 191-192.

<sup>79</sup> COLOMBOS, s. 192-193.

<sup>80</sup> *Mitchell*, Rusya’nın ulaştığı bu denizlerin *ne yazık ki* kapalı denizler olduğunu belirtmiştir. Bkz. MITCHELL M., The Maritime History of Russia 848-1948, London, 1949, s. 43; aynı açıklama için ayrıca bakılabilir, MENEFEE, s. 24, dipnot: 135.

sebebiyle<sup>81</sup>, “kapalı deniz” doktrini oluşturarak uluslararası hukukta bu doktrini kabul ettirmeye çalışmıştır.

SSCB'nin kapalı deniz doktrinin dayanağının, Rus çarlığı dönemine kadar geri gittiği bildirilmektedir.<sup>82</sup> Ama, esas olarak ve ciddî şekilde uluslararası iddialar ve buna bağlı geliştirilmeye çalışılan doktrinler, SSCB dönemine dayanmaktadır.

SSCB'nin oluşturmaya çalıştığı kapalı deniz doktrini üç sınıfta gelişmiştir:

- İki veya daha fazla devletin kara ülkesiyle tamamen kapatılmış ve başka bir denize çıkışı olmayan bir deniz—Hazar,
- Rejimi uluslararası bir antlaşmayla düzenlenmiş bir veya daha fazla dar boğazla diğer denizlere bağlanan ve sınırlı sayıda devlet tarafından kapatılmış bir deniz—Baltık ve Karadeniz,
- İki veya daha fazla devletin kara ülkesiyle kapatılmış ve rejimi uluslararası bir sözleşmeyle belirlenmemiş bir deniz—Japon Denizi ve Ohotsk Denizi.<sup>83</sup>

Bu üç sınıf için birtakım ortak şartlar da öngörülmektedir: barış zamanında tüm gemilerin seyrüsefer serbestisi tanınacak; buna karşın, hiçbir şekilde üçüncü devletlerin savaş gemilerinin seyrüseferine izin verilmeyecektir.<sup>84</sup>

Hiçbir zaman uluslararası hukukun teamülî bir kuralı hâlini almayan<sup>85</sup> bu doktrin, dolayısıyla BMDHS'de yer alan “kapalı veya yarı-kapalı deniz” kavramından da farklılık taşımaktadır.

---

<sup>81</sup> Güvenlik temel sebep olmakla birlikte, buna coğrafi, tarihî ve siyasî nedenlerin de eşlik ettiği belirtilmektedir. Bkz. BRADSHAW R.E., *The Politics of Soviet Maritime Security: Soviet Legal Doctrine and the Status of Coastal States*, *JMLC*, vol. 10/3, 1979, s. 422; DARBY J.J., *The Soviet Doctrine of the Closed Sea*, *SDLR*, vol. 23/3, 1986, s. 688-690.

<sup>82</sup> İlk olarak, Baltık Denizine ilişkin Norveç ve Danimarka ile yapılan 1800 tarihli “*Silâhlı Tarafsızlık Antlaşması*”nda kapalı deniz olarak bir düzenlemeye gidilmiştir. Bkz. COLOMBOS, s. 193; BOCZEK B.A., *Law and Politics in the Baltic Area: A Historical Perspective*, in *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, edited by Platzöder & Verlaan, The Hague, 1996, s. 43; BRADSHAW, s. 420; BRITTIN B.H., *International Law for Seagoing Officers*, 4th edition, Annapolis, 1981, s. 157.

<sup>83</sup> BRADSHAW, s. 421-422; BUTLER W.E., *The Legal Regime of Russian Territorial Waters*, *AJIL*, vol. 62/1, 1968, s. 57; DARBY, s. 690; HARBEN W.N., *Soviet Attitudes and Practices Concerning Maritime Waters*, *JAG Journal*, vol. 15, 1961, s. 154; KOVALEV A.A., *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, edited and translated by Butler, Utrecht, 2004, s. 153-154.

<sup>84</sup> BRADSHAW, s. 422; BUTLER, s. 57; DARBY, s. 690; KOVALEV, s. 154.

<sup>85</sup> BRADSHAW, s. 420-421; DARBY, s. 685; HARBEN, s. 154.

#### 4- BMDHS ve “Kapalı veya Yarı-Kapalı Deniz” Kavramı

BMDHS IX. bölüm m.122'deki “kapalı veya yarı-kapalı deniz” kavram(lar)ının tanımı, 1975 tarihindeki toplantının sonunda III. DHK'nın II. Komitesinin başkanı olan **G. Pohl** tarafından yapılmıştır ve BMDHS'de de bu tanım, üzerinde düzeltilme yapılmaksızın kabul edilmiştir.<sup>86</sup>

BMDHS m.122'de yer verilen “kapalı veya yarı-kapalı deniz” tanımı şu şekildedir: *“İki veya daha çok devlet tarafından etrafı çevrili ve bir başka denize veya okyanusa dar bir boğazla bağlanan veya tamamen veya büyük bir bölümü iki veya daha çok devletin karasularından ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan körfez, havza veya denizdir.”*

Bu tanım incelendiğinde iki ayrı kategorinin yer aldığı görülmektedir:

- a) Etrafının birden fazla devletle çevrili olduğu ve diğer denizlere dar bir boğazla bağlanan deniz alanları.
- b) Suları birden fazla devletin karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan deniz alanları.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, deniz alanları diye belirtilen alanlara, maddede açıkça görüldüğü üzere, denizin yanı sıra havza ve körfezler de dâhil edilmiştir. Bunlar, coğrafi kavramlardır. Özellikle, bu tanım çerçevesinde, okyanus körfezlerinin de “kapalı veya yarı-kapalı deniz” kavramına dâhil edilmesi, tanımın en önemli eksikliklerinden biri olarak nitelendirilmektedir.<sup>87</sup> Ayrıca, dikkat edilmesi gereken husus, coğrafi kavramların hukukî olarak tanımlanmaya çalışılmasıdır. BMDHS m.122 bağlamında yapılan tanımlamada, açıkça görüldüğü üzere, coğrafi veriler, sayısal özellikler gibi unsurlara yer verilmeksizin, doğrudan hukukî kavramlarla açıklanmaya çalışılmıştır. Özellikle karasuları ve münhasır ekonomik bölge gibi hukukî terimlerin bu amaçla kullanıldığı belirtilebilir. Fakat, coğrafi veriler dışında, birtakım coğrafi terimlerin kullanılması yine de eleştiri konusudur.

<sup>86</sup> SYMONIDES J., The Legal Status of the Enclosed and Semi-Enclosed Seas, *GYIL*, vol. 27, 1984, s. 323.

<sup>87</sup> SYMONIDES, 1984, s. 326; VUKAS, 2004, s. 273.

Bunun yanı sıra, diğ er bir önemli husus ise, en az iki devletin bu deniz alanlarına kıyısı olması şeklinde yapılan düzenlemedir. Burada, BMDHS'nin *bölgesellik* anlayışının ön plâna çıktığı görülmektedir. Öte yandan, bu denizler çevresinde en az iki devletin kıyısının bulunması gerektiği şeklindeki düzenleme, coğrafi anlamda bu kavramlar dâhiline girebilecek birtakım deniz alanlarının dışlanmasına da sebebiyet vermiştir.<sup>88</sup>

Bir diğ er önemli husus olarak, maddeyi oluşturan cümlelerin ilk kısmı “kapalı denizler” kavramını çağrıştırdırken, ikinci kısım “yarı-kapalı denizler” kavramını çağrıştırmaktadır. Her ne kadar, m.122’de bu şekilde bir ayrıma gidilmemiş olsa da, düzenlemenin bu yönde olduğu ifade edilebilir. **Vukas**, m.122’de yer alan tanımda bu şekilde bir ayırım düşünölebileceğini, fakat, özellikle maddenin tümü göz önünde bulundurulduğunda, maddenin hazırlayıcılarının bu şekilde bir ayırımı istemediklerinin anlaşıldığını belirtmiştir.<sup>89</sup> Gerçekten de, gerek m.122, gerekse m.123, düzenlenişleri bakımından, bu iki kavram arasında bir ayırım gözetilmesinin gerek olmadığını göstermektedir. Bu bağlamda, yukarıda yapıldığı gibi bir ayrıma gerek olmadığı belirtilebilir. Bu görüşlerin yanı sıra, **Glassner**, m.122’deki düzenlemeyi, iki kavramın birbirine eşitlenmesinin bir anlamı olmadığı, eğer bir denizin diğ er denizlere çıkışı varsa onun kapalı deniz olmayacağı şeklinde savlayarak eleştirmektedir.<sup>90</sup> Oysa, bazı yazarlar, kapalı deniz kavramının ve yarı-kapalı deniz kavramının, BMDHS’de eş anlamlı veya birbirlerinin yerine kullanılan kavramlar olarak algılanabileceğini belirtmektedirler.<sup>91</sup> Gerçekten de, gerek BMDHS’nin bu kavramları düzenleyişi, gerek devletlerin uygulamaları ve gerek doktrinin bu konuyu ele alış biçimi değerlendirildiğinde, her ne kadar en azından coğrafi olarak bu iki kavram arasında fark olsa da, bu kavramların birbirleri yerine kullanılabilecekleri kabul edilmelidir.

---

<sup>88</sup> Örneğin tamamı Kanada toprakları ile çevrili ve Kanada tarafından tarihsel körfez olup olmadığı tartışmaları yapılan Hudson Körfezi; tamamen Türkiye Cumhuriyeti topraklarıyla çevrili iki ucunda da bulunan boğazlar aracılığıyla diğ er denizlere bağlanan Marmara Denizi; Endonezya Takımadaları içerisinde yer alan ve tamamen Endonezya topraklarıyla çevrili Cava, Flores ve Banda Denizleri; tamamı SSCB topraklarıyla çevrili Beyaz Deniz, Kara Denizi ve Laptev Denizi ve yine tamamı SSCB topraklarıyla çevrili olan ve Kerç Boğazıyla Karadeniz’e çıkışı olan Azak Denizi. Fakat, Azak Denizine ilişkin bir belirleme yapılması gerekmektedir. Buna göre, SSCB’nin dağılmasından sonra ortaya çıkan devletlerden Rusya ve Ukrayna’nın Azak Körfezine kıyısı olması, bir anda bu körfezi tekrar BMDHS’nin IX. bölümüne tâbi kılmıştır.

<sup>89</sup> VUKAS, 2004, s. 269-270.

<sup>90</sup> GLASSNER M.I., Neptune’s Domain: A Political Geography of the Sea, Boston, 1990, s. 52.

<sup>91</sup> SYMONIDES, 1984, s. 323; KOVALEV, s. 154.

Sonuç olarak, BMDHS'nin IX. bölümünü teşkil eden ve m.122 ve m.123'te düzenlenen "kapalı veya yarı-kapalı denizlere" ilişkin düzenlemeler, görüşmeler sırasında yapılan tartışmaların aksine, bu denizler için "özel bir statü veya rejim" (*special status or régime*) ortaya koymamaktadır. Bu bölüm, sadece bu denizlere kıyısı olan devletlere, gerektiğinde üçüncü devletlerin de katılmasını sağlayarak bir işbirliği içine girmelerini öngörmektedir. Bu görüş, doktrin tarafından da dile getirilmektedir.<sup>92</sup> Bu işbirliği de, bölgesel ağırlıkta olacaktır. Özellikle, deniz çevresinin kirlenmesinde ve kaynakların kullanılmasında bu işbirliği çok önemlidir. Bu bölgesel işbirliği, üçüncü devletlerle de işletilecektir. Bilhassa, balıkçılık alanında, daha önceden o denizlerde avlanan kıyısı olmayan devletler bu işbirliğinde mutlaka hesaba katılmalıdır.<sup>93</sup>

Bunun yanı sıra, belirtildiği gibi, özel bir rejimin bu denizler için öngörülemediği olması, bu denizlere ilişkin ayrı bir uluslararası rejimin uygulanmasını gerektirip gerektirmediği sorununu da beraberinde getirmektedir. BMDHS'nin IX. bölümü kapsamında yer alan denizlere ilişkin ayrı bir rejimin düzenlenmemiş olması, bazı yazarlar tarafından, bu rejimin, ilgili denizlere kıyısı olan devletlerin aralarında yapacakları antlaşmayla düzenlenebileceği yorumlarına neden olmuştur.<sup>94</sup> Bazı yazarlar ise, bu denizler için ayrı bir rejimin gerekli olmadığını, BMDHS'nin diğer bölümlerindeki ilgili hükümlerin bu denizler için de uygulanabileceğini belirtmektedir.<sup>95</sup>

Sonuç bölümüne geçilmeden evvel belirtilmesi gereken bir son nokta da şudur: III. DHK'da IX. bölüme ilişkin yapılan tartışmalar esnasında, başta SSCB olmak üzere bazı devletler, Akdeniz gibi büyük ve uluslararası seyrüseferde sıklıkla kullanılan bazı denizlerin bu kapsam dâhilinde değerlendirilmemesini istemişlerdir.<sup>96</sup>

---

<sup>92</sup> EL-HAKIM A.A., *The Middle Eastern States and the Law of the Sea*, Manchester, 1979, s. 67.

<sup>93</sup> MIOVSKI L., *Solutions in the Convention on the Law of the Sea to the Problem of Overfishing in the Central Bering Sea: Analysis of the Convention, Highlighting the Provisions Concerning Fisheries and Enclosed and Semi-Enclosed Seas*, *SDLR*, vol. 26/3, 1989, s. 561.

<sup>94</sup> KOVALEV, s. 155-156.

<sup>95</sup> GLASSNER, 1990, s. 52-53; III. DHK'da, 1974 tarihli 38. toplantıda Yunan temsilcisi *Theodoropoulos* yapmış olduğu belirlemede de bu konu üzerinde durmuş ve hemen hemen tüm yarı-kapalı denizlerin hâlihazırda üzerinde görüşülen taslak antlaşmanın hükümlerinde ve mevcut uluslararası belgelerle ve bölgesel anlaşmalarla kapsanmış olduğunu belirtmiştir. Bkz, A/CONF.62/C.2/SR.38, 14 (13) Ağustos 1974, s. 277.

<sup>96</sup> SSCB delegasyonuna göre, Akdeniz, bu kategoriye girmemelidir, çünkü geniş bir denizdir ve ayrıca devletler tarafından açık deniz olarak kullanılmaktadır. Bunun dışında, Finlandiya da bu duruma ilişkin verdiği teklifinde, iki veya daha çok devletle çevrili olma ve iki veya daha fazla çıkışla açık denizlere bağlanma şartını korurken, kıtaları ayıran geniş deniz havzalarının ve kendi içlerinde yarı-

Bazı devletler ise, bu kavramların belirgin olmadığını belirterek, kabul edilecek bir sözleşmede bu kavramlara yer verilmemesi gerektiğini iddia etmişlerdir.<sup>97</sup> Her şeye rağmen, BMDHS'nin IX. Bölümü, yukarıda anlatıldığı şekilde kabul edilmiştir.

## 5- Sonuç

Tüm bu açıklamalar dâhilinde, en eleştirilen maddelerden biri olan m.122<sup>98</sup>, gerçekten de eleştirilmeye müsait görünmektedir. Maddede, kapalı veya yarı-kapalı deniz kavramını tanımlarken kullanılan belirsiz ibareler ve kavramlar nedeniyle hâlen hangi denizlerin bu kapsam dâhiline girdiği tartışmalıdır.<sup>99</sup>

Konuya bu kadar geniş yer verilmesinin sebebi ise, kapalı veya yarı-kapalı denizlerin, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tanımlanmasında, dolayısıyla belirlenmesinde temel alınan kavramlardan biri olmasıdır. Fakat, belirtildiği üzere, doktrinde hangi denizlerin bu kategoriye girdiği konusunda, tanımdaki belirsizliklerden ötürü, anlaşmazlıklar vardır. **Symonides**'in belirttiği gibi, kapalı veya yarı-kapalı denizler kavramının geniş tutulması, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin de sayılarının artmasına yol açacaktır.<sup>100</sup> Bu açıklama, çalışmamız açısından kapalı ve yarı-kapalı deniz kavramının önemini göstermenin yanı sıra, kavramın belirsizliğini de ortaya koymaktadır.

---

kapalı deniz barındıran denizlerin bu kategoriye dâhil edilmemesini önermiştir. SYMONIDES, 1984, s. 324; VUKAS, 2004, s. 271-272; VUKAS, 2004, s. 282. Ayrıca, tüm verilen teklifler ve özellikle de görüşmeler için bkz., A/CONF.62/C.2/SR.38, 14 (13) Ağustos 1974, s. 273-278). Bu toplantıda konuşan SSCB amirali **Barabolya**'nın (s. 277), Fransa Delegasyon başkanı **Queneudec**'in (s. 276) ve Yunanlı temsilci **Theodoropoulos**'un (s. 277) konuşmalarına bakılmalıdır. SSCB ve Fransız temsilcilerinin konuşmaları için ayrıca bkz. KNIGHT G. & CHUI H., *The International Law of the Sea: Cases, Documents, Reading*, Elsevier, 1991, s. 328-329; CLINGAN, s. 40-41.

<sup>97</sup> Bu devletlerin başında Fransa ve Yunanistan gelmektedir. Bu konuya ilişkin yapılan açıklamalar ve anlatılar için bkz. SYMONIDES, 1984, s. 320; VUKAS, 2004, s. 267. Ayrıca, Fransız ve Yunan temsilcilerin bu yöndeki konuşması bkz., A/CONF.62/C.2/SR.38, 14 (13) Ağustos 1974, s. 276-277; sadece Fransız temsilcinin konuşması için bkz. CLINGAN, s. 40; KNIGHT & CHUI, s. 328.

<sup>98</sup> CLINGAN, s. 42. **Glassner**, daha öncede belirtildiği gibi, m.122'de yer alan kapalı veya yarı-kapalı deniz alanlarının eşitlenerek kullanılmasının anlamlı olmadığını dile getirmiştir. Bkz. GLASSNER, 1990, s. 52; Aynı şekilde, **Forbes**'un, incelediği bölge bağlamında yer alan kapalı denizleri sıralarken, kesinlikle kapsam dâhilinde olanları saydıktan sonra, ayrıca tanım kapsamında bu kategoriye *dâhil edilebilecek* olanları da belirtmesi, tanımın hukukçular arasında da kesin belirlemeler yapılmasına imkân vermediğinin bir göstergesi olarak yorumlanabilir. Bkz. FORBES V.L., *Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-Enclosed Seas*, Singapore, 2001, s. 165.

<sup>99</sup> Yukarıda belirtildiği üzere, **Alexander**, bu konuda yazdığı makalelerinde, sayıyı ve denizleri değişik olarak sıralayabilmiştir. Öte yandan, **Forbes**, sadece deniz alanlarını değil, fakat bunları açık deniz alanlarına bağlayan boğazları da bu tanım kapsamı içerisinde değerlendiriyor. Bkz. FORBES, 2001, s. 165.

<sup>100</sup> SYMONIDES, 1984, s. 326.

Her ne kadar m.122'de tanımlandığı şekliyle kapalı veya yarı-kapalı denizlerin belirlenmesi zor olsa da, bu belirlemenin yapılması, çalışmamız bağlamında bir gerekliliktir. Bu bağlamda, m.122 ve şu ana kadar ele alınan tüm açıklamalar çerçevesinde, kendi kapalı veya yarı-kapalı denizler listemizi oluşturduk.

BMDHS m.122'de sayılan unsurlar esas alındığında, kapalı veya yarı-kapalı denizler şu şekilde sıralanabilir:

- Akdeniz, Adriyatik, Azak Denizi, Ege Denizi, Karadeniz, Liguryen Denizi, Tiren Denizi, Yunan (İyon) Denizi
- Baltık Denizi, Kuzey Denizi
- Kızıl Deniz, Aden Körfezi, Basra Körfezi, Umman Körfezi, Umman Denizi
- Bengal Körfezi, Andaman Denizi
- Güney Çin Denizi, Sulu Denizi, Selebes Denizi, Doğu Çin Denizi, Sarı Deniz, Japon Denizi, Ohotsk Denizi
- Arafura Denizi
- Bering Denizi, Baffin Denizi veya Körfezi ile Davis Boğazı
- Meksika Körfezi, Karayip Denizi
- Gine Körfezi

Yapılan bu listenin, BMDHS çerçevesinde, fakat tamamen sübjektif olarak hazırlandığı bir kez daha hatırlatılmalıdır. Böylelikle, bu listenin daralması veya genişlemesi söz konusu olabilir. Son bir husus olarak, ileride de görüleceği üzere, kapalı veya yarı-kapalı deniz kavramı, her ne kadar coğrafî açıdan elverişsiz devletlerin belirlenmesinde bir kriter olsa da, tek kriter değildir. Bunun ötesinde, bir devletin, kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olabileceği gibi, aynı zamanda aynı devletin açık denizlere de kıyısı olabileceği unutulmamalıdır.

### **III- Denize Kıyısı Olmayan Devletler**

#### **A-Genel Olarak**

“Denize kıyısı olmayan devlet”, adından da anlaşılacağı üzere, deniz kıyısına sahip olmayan; diğer bir ifadeyle herhangi bir denizin kıyısında bulunmayan,

dolayısıyla etrafı-en azından büyük bir oranda<sup>101</sup> karayla çevrili devlet anlamına gelmektedir. Denize kıyısı olmayan bir devlet, esasen, coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olmakla beraber, genelde uluslararası alanda, bu son anılan devlet kategorisinden evvel ele alınmaktadır. Bunun iki temel nedeni olabilir: birinci neden coğrafi açıdan elverişsiz devlet kavramı denize kıyısı olmayan devlet kavramından çok sonra ortaya çıkmıştır, ikinci nedense denize kıyısı olmayan devlet kavramının karmaşaya yol açmadığının düşünülmesidir. Oysa denize kıyısı olmayan devlet terimi, günümüzde, eskisinden farklı olarak artık herhangi bir karmaşıklığa veya soruna sebebiyet vermeksizin açıklanan bir kavram olmaktan çıkmaya başlamıştır. Bazı devletler üzerinde, denize kıyısı olmayan devletler kategorisine dâhil olup olmadıkları konusunda doktrinde bir karmaşa yaşandığı gözlenmektedir. Doğal olarak bu karmaşanın sebebi, tanımın iyi yapılamamasından kaynaklanmaktadır. Bu bağlamda, bu başlık altında öncelikle resmî kaynaklarda yer verilen denize kıyısı olmayan devlet kavramının tanımı incelenecek, sonrasında doktrinin bu konuda ortaya koyduğu tanımlar ve yorumlar incelenecektir. Bu bağlamda, son zamanlarda ortaya çıkan karışıklık ve böylelikle hangi devletlerin bu başlığa dâhil olup olmadıkları, kendi yorumumuzla birlikte açıklanmaya çalışılacaktır. Sonrasında ise, denize kıyısı olmayan devletlerin özellikleri ve listesi belirtilecektir.

## **B- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Resmî Belgelerdeki Kavramlar**

Günümüzde birçok antlaşmada yer verilen bir kavram olan denize kıyısı olmayan devlet tanımına ilişkin olarak bizim ele alacağımız temel resmî kaynaklar, konumuzla doğrudan bağlantılı olması sebebiyle, 1965 yılında<sup>102</sup> kabul edilen "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme"<sup>103</sup> ve BMDHS'dir. Bu iki kaynaktan ilki, "denize kıyısı olmayan devletlere" ilişkin olarak doğrudan düzenlemeler içermektedir. BMDHS'ye, genel olarak deniz hukukunu düzenleyen evrensel düzeydeki temel kaynak konumundadır.

---

<sup>101</sup> Burada kullanılan "en azından büyük oranda" ifadesinin kullanılmasının nedeni, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin bazı büyük göllere kıyıların bulunmasıdır. Bu durum, denize kıyısı olmama statüsünü ortadan kaldırmaz.

<sup>102</sup> Tam tarihi 8 Temmuz 1965.

<sup>103</sup> Sözleşmenin tam metni için. Bkz. ČERVENKA Z., Land-Locked Countries of Africa, Uppsala, 1973, s. 344-351 (Annex 2); UPRETY K., The Transit Regime for Landlocked States: International Law and Development Perspectives, Washington D.C., 2006, s. 179-189 (Appendix Two).

Bu bağlamda, 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme” m.1(a)’da, “denize kıyısı olmayan devletler” şu şekilde tanımlanmıştır:

*“Bu sözleşmenin amacı çerçevesinde  
(a) denize kıyısı olmayan devlet terimi denize sahili olmayan herhangi bir sözleşmecî devleti ifade eder  
.....”*

BMDHS m. 124/1(a)’daysa, “denize kıyısı olmayan devletler” şu şekilde tanımlanmaktadır:

*“Bu sözleşmenin amacı çerçevesinde  
(a)denize kıyısı olmayan devlet, denize sahili olmayan bir devleti ifade eder  
.....”*

Görüldüğü üzere, her iki kaynakta da denize kıyısı olmayan devlet kavramı aynı şekilde tanımlanmıştır. Açıkça ifade etmek gerekirse, bu iki uluslararası resmî belge açısından denize kıyısı olmayan devlet tanımı hiçbir karmaşa içermemektedir. Daha öncede belirtildiği üzere, denize kıyısı olmayan devlet tanımı üzerinde bu bağlamda fazla durulmadığı gözlenmektedir.

İki tanım değerlendirildiğinde, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin tek bir unsur ortaya konulmaktadır: denize kıyısı olmama.

### **C- Denize Kıyısı Olmayan Devlet Kavramının Doktrinde Ele Alınışı**

Bu alt başlığın girişinde de belirtildiği üzere, doktrinde, özellikle de yeni bazı denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin bir karmaşa yaşandığı görülmektedir. Bazı devletler, gerçekte denize kıyısı olmadıkları hâlde, bu kategori içinde değerlendirilmemektedir. Örneğin; Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan esasen denize kıyısı olmayan devletler olmalarına rağmen, bazı hukukçular tarafından bu kategori çerçevesinde değerlendirilmemektedirler.<sup>104</sup> Bir

<sup>104</sup> Bu konuda *Uprety* bu devletlerin denize kıyısı olmayan devletler içinde yer almadıklarını belirtmektedir. Bkz. UPRETY K., Landlocked States and Access to the Sea: An Evolutionary Study

başka durumda ise, denize kıyısı olmayan Makedonya, bir yazar tarafından, coğrafi açıdan elverişsiz devletler kategorisinde değerlendirilmiştir.<sup>105</sup> Yine bazı devletler ise, denize kıyıları olduğu hâlde, denize kıyısı olmayan devletler kategorisine dâhil edilmektedirler.<sup>106</sup>

Bu karmaşıklığı önlemenin en güzel yolu, doktrinde yapılan denize kıyısı olmayan devlet tanımlarını da dikkate alarak ve yukarıda belirtildiği üzere bazı devletleri bu kategori dışına koyan yazarların savdukları tezleri de değerlendirerek, genel bir denize kıyısı olmayan devlet tanımını oluşturmak ve bu konuyu açıklığa kavuşturmak olacaktır.

Yukarıda belirtildiği üzere, ortaya çıkan veya çıkabilecek karmaşıklıkları önleyebilmek amacıyla, denize kıyısı olmayan devlet kavramının ayrıntılı bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bunun için, ilk olarak, konuya ilişkin doktrindeki çalışmalarda yer verilen tanımlar değerlendirilebilir.

Konuyu ayrıntılı biçimde incelemeye geçmeden evvel belirtilecek hususlardan biri, konunun ele alınış biçimidir. Genelde uluslararası alanda ve özellikle de uluslararası belgelerde “denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz

---

of a Contested Right, *DJIL*, vol. 12, 1993, s. 404, dipnot 1; UPRETY K., From Barcelona to Montego Bay and Thereafter: A Search for Landlocked States' Rights to Trade through Access to the Sea- A Retrospective Review, *Sin.JICL*, vol. 7, 2003, s. 201 ve dipnot 1; UPRETY K., 2006, s. 5, 8, 9, 10. Verdiği listeyle *Menefee* de Uprety gibi bir belirlemeye gitmiştir. Bkz. MENEFE, s. 8-9. *Kovalev*'in de denize kıyısı olmayan devletler listesi dâhilinde Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan'a yer vermediği görülmektedir. Bkz. KOVALEV, s. 139. Fakat, Kovalev Ermenistan'a da saydığı devletler içinde yer vermemiştir. Bu yüzden, Kovalev'in Hazar'a ilişkin mi bir ayrıma gittiği anlaşılamamıştır.

<sup>105</sup> *Sharma* denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin listede (Upadhyaya'ya atıfla belirttiği liste) Makedonya'yı denize kıyısı olmayan devletler dâhilinde belirtmemiş (muhtemelen atıf yapılan listenin tarihi eski olduğu için, Makedonya listeye dâhil edilmemiştir), fakat, coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin vermiş olduğu listede, Makedonya'nın adına da yer vermiştir. Bkz. SHARMA S.K., *Law of the Sea and Exclusive Economic Zone*, New Delhi, 2008, s. 255 (denize kıyısı olmayan devletlerin listesi) ve 493 (belli başlı coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin verilen liste).

<sup>106</sup> McLACHLAN K., Introduction, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1998, s. 2. Burada yer alan tablo 1'de denize kıyısı olmayan devletlerin listesi, sayısal bazı kriterler eşliğinde verilmiştir. Bu listede Bosna Hersek ve Slovenya'ya da yer verilmiştir, dolayısıyla da bu devletler denize kıyısı olmayan birer devlet olarak gösterilmiştir. Oysa, Bosna Hersek'in (yaklaşık 20 km) ve Slovenya'nın (yaklaşık 47 km) çok kısa da olsa Adriyatik Denizine kıyıları bulunmaktadır, bkz. [www.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_countries\\_by\\_length\\_of\\_coastline](http://www.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_length_of_coastline). Esasen, Bosna Hersek ve Slovenya, coğrafi açıdan elverişsiz devletler kategorisine dâhildirler. Öte yandan, coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olarak kabul edilebilecek Monako'nun, *Kovalev* tarafından denize kıyısı olmayan devlet olarak sayıldığı görülmektedir. Bkz. KOVALEV, s. 139.

devletler” kavramı bir bütün olarak ele alınmaktadır.<sup>107</sup> Bir başka ifadeyle, bu çerçevede bir kalıplaşma olduğu savunulabilir. Doktrinde bu kalıplaşmaya uyarak konuyu bir bütün olarak ele alan yazarlar<sup>108</sup> olduğu gibi, denize kıyısı olmayan devlet konusunu tek başına ele alan yazarlar<sup>109</sup> da bulunmaktadır.<sup>110</sup>

Öncelikle **Uprety**'nin karmaşaya yol açan yaklaşımının değerlendirilmesi, konuyu açıklamak adına daha mantıklı olabilir. Uprety, denize kıyısı olmayan bir devleti belirleyen özelliklerden biri olarak (ve doğal olarak), o devletin denize kıyısının bulunmaması olduğunu belirttikten sonra, bunu uluslararası deniz ticaretine doğrudan katılmama unsuru ile birlikte açıklamakta ve bazı devletlerin çok sınırlı da

---

<sup>107</sup> Tabii ki, özel bir durumu inceleyen uzmanlık antlaşmaları olabilir. Bunun en güzel örneği olarak, yukarıda da değinilen, 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme” gösterilebilir. Özellikle, bu tür antlaşmalar transit hakkı, ticaret gibi çeşitli konulara ilişkin olarak ve iki taraflı veya çok taraflı (bölgesel nitelikli veya uluslararası bir örgüt çerçevesinde) yapılabilir.

<sup>108</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 433-446 (chapter 18); VASCIANNIE S., Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea, Oxford, 1990; WANG, s. 441 vd., 406 vd.; ayrıca, konuyu genel olarak BMDHS çerçevesinde ele alan tüm uluslararası hukuk kitapları, bkz. bibliyografya.

<sup>109</sup> MERRYMAN J.H. & ACKERMAN E.D., International Law, Development and the Transit Trade of Landlocked States: The Case of Bolivia, Hamburg, 1969; GLASSNER M.I., Access to the Sea for Developing Land-Locked States, The Hague, 1970; ČERVENKA; SINJELA A.M., Land-Locked States and the UNCLOS Regime, USA, 1983; ALMEEN A., Land-Locked States and International Law: With Special Reference to the Role of Nepal, New Delhi, 1989; HODDER D. & LLOYD S.J. & McLACHLAN K. (eds.), Land-Locked States of Africa and Asia, London, 1998; GLASSNER M.I., Bibliography on Land-Locked States, Economic Development and International Law, 5th revised and enlarged edition, New York, 2001-Prof. Dr. **Glassner** kitabının başlığını denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin koymakla birlikte, eserde sadece coğrafi açıdan elverişsiz devletleri inceleyen veya her iki kavramı da beraberce ele alan eserlere de yer vermiştir. Bu bağlamda, bu eser bir üst veya bir altta yer alan dipnottaki eserler dâhilinde de değerlendirilebilir; CHOWDHURY A.K. & ERDENEBILEG S., Geography Against Development: A Case for Landlocked Developing Countries, New York, 2006 (bu liste kronolojik olarak oluşturulmuştur); ayrıca, sadece denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin makaleler de söz konusudur, bkz. bibliyografya.

<sup>110</sup> Coğrafi açıdan elverişsiz devlet kavramı, denize kıyısı olmayan devletler kadar yoğun bir şekilde ele alınmayan bir kavramdır. Genelde de, bu kavram ayrı değil, bir bütün hâlinde ele alınması tercih edilen bir kavramdır. Yine de, bu kavramı tek başına ele alan yazarlar söz konusudur. Bkz. ALEXANDER L.M. & HODGSON R.D., The Role of the Geographically Disadvantaged States in the Law of the Sea, *SDLR*, vol. 13/3, 1976, s. 558-582; PULVENIS J.P., La notion d'État géographiquement désavantagé et le nouveau droit de la mer, *AFDI*, vol. 22, 1976, s. 678-719; SYMONIDES J., Geographically Disadvantaged States and the New Law of the Sea, *Polish Yearbook of International Law*, vol. 8, 1976, s. 55-73; GOVINDARAJ V.C., Geographically Disadvantaged States and the Law of the Sea, in *Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, New Delhi, 1980, s. 253-262; ALEXANDER L.M., The “Disadvantaged” States and the Law of the Sea, *MP*, vol. 5/3, 1981, s. 175-183; BOWEN R.E., The Geographically Disadvantaged States and the Law of the Sea: A Study in Coalition Formation 1967-1975, University of South California, 1983 (unpublished master thesis) (bu esere ulaşamadığı için değerlendirilememiştir ve dolayısıyla bibliyografyada yer verilememiştir); CAFLISCH L.C., What is a Geographically Disadvantaged State?, *ODIL*, vol. 18/5, 1987, s. 641-663; McGOWAN G., Geographic Disadvantage as a Basis for Marine Resource Sharing between States, *MULR*, vol. 13/3&4, 1987, s. 209-229; SYMONIDES J., Geographically Disadvantaged States under the 1982 Convention on the Law of the Sea, *RCADI*, vol. 208, 1988-I, s. 287-406 (bu liste kronolojik olarak oluşturulmuştur).

olsa denize bu açıdan ulaşımları olduğunu belirtmek suretiyle, denize kıyısı olmayan devlet kapsamına giremeyeceklerini belirtmektedir. Bu bağlamda saydığı devletler arasında Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan yer almaktadır.<sup>111</sup>

Doktrindeki diğer yazarlardan **Vasciannie**, denize kıyısı olmayan devleti, “denize kıyısı olmama” ve “böylelikle denize çıkış için bir veya daha fazla komşu ülkeye bağımlı olma” unsurlarıyla tarif etmektedir.<sup>112</sup> Diğer bir yazar ise, kendi ülkesel yetki sınırları dâhilinde denize doğrudan çıkışı olmayan devletler olarak nitelendirmiştir.<sup>113</sup> Bir başka yazar ise, denize kıyısı olmayan devleti açık denize kıyısı olmayan devlet şeklinde tanımlamaktadır.<sup>114</sup> Bir başka tanımlamada ise, denize kıyısı olmayan devletler açık, yarı-kapalı veya kapalı denizlere sınırı olmayan devletler olarak tarif edilmektedirler.<sup>115</sup> Yapılan bir diğer tanımlamada, denize kıyısı olmayan devletler denize açık çıkışı (*open access to the sea*) olmayan devletler olarak tanımlanmaktadır.<sup>116</sup>

Tüm bu tanımlar gözönüne alındığında, ortak noktanın temelde “deniz kıyısına” sahip olmama durumu olduğu görülmektedir.<sup>117</sup> Bu hususun yanı sıra, **Vasciannie** tarafından belirtilen ve bu ilk hususa bağlı komşu ülkeye bağımlılık kriteri de dikkat çekici gözükmektedir. Bunun dışında, **Childs**’ın “denize çıkışı olmama” fikrini ortaya atan tanımı da ilgi çekici bir tanım gibi gözükmektedir.

Tüm bu anlatılanlarla beraber, **Uprety**’nin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan’ı kategori dışında bırakmasının nedeni tam anlaşılmasa da, şu sebeplerden olduğu düşünülebilir: Uprety, ya bu devletlerin Hazar Gölüne

---

<sup>111</sup> UPRETY, 2006, s. 5.

<sup>112</sup> VASCIANNIE, 1990, s. 4.

<sup>113</sup> “...having no direct access to the sea within the bounds of their territorial jurisdiction”. Bkz. CHILDS P., The Interests of Land-Locked States in Law of the Seas, *SDLR*, vol. 9/3, 1972, s. 701.

<sup>114</sup> McLACHLAN, s. 1.

<sup>115</sup> SOHN L.B. & GUSTAFSON K., The Law of the Sea in a Nutshell, Minnesota, 1984, s. 129.

<sup>116</sup> RABALLAND G., Determinants of the Negative Impact of Being Landlocked on Trade: An Empirical Investigation Through the Central Asian Case, *CES*, vol. 43, 2003, s. 521.

<sup>117</sup> Tanımlardan sadece bir tanesi, doğrudan, deniz kıyısı unsurunu bir kenara itmiş gözükmektedir. Bkz. CHILDS, s. 701. Öte yandan, yapılan tanımdan anlaşılmasa da, tanımın dipnotla yapılan açıklamasında, denize açık çıkışın olmaması durumunun, deniz kıyısının yokluğu anlamına gelmediği belirtilmiştir. Bkz. RABALLAND, s. 521, dipnot: 2. Yazar, bu durumun Hazar Denizi’ne kıyısı olan devletler için kabul edileceğini belirtmiştir. Hazar, genel anlamda, deniz olarak kabul edilemeyeceğinden dolayı, yazarın bu açıklamasına katılmak zor gözükmektedir.

(Denizine)<sup>118</sup> kıyısı olan devletler olarak aralarında deniz ticareti yapabilme durumlarını dikkate almaktadır ya da Hazar'ın statüsünü deniz olarak benimseyerek kıyı varlığını bu devletler açısından kabul etmektedir. Bir an için Hazar Gölüne kıyısı olan devletlerin aralarında deniz ticareti yaptıklarını farz edelim (ki mutlaka yapılmaktadır), Hazar'ın kıyısında toplam beş devlet yer aldığına göre<sup>119</sup>, bu şekilde bir kabulü anlamak veya genelleştirmek olanaksızdır. İkinci olasılıkla ilgili ise, denizle ilgili yapılan açıklamalar çerçevesinde; Hazar Denizinin bir göl olduğu açıktır. Bu bağlamda da Hazar Denizine kıyısı olan bu üç devlet denize kıyısı olmayan devlet kapsamından çıkartılamazlar. Özbekistan ise, Hazar denizine kıyısı olmayan bir devlettir.<sup>120</sup> Bununla beraber, bir zamanlar dünyanın üçüncü büyük gölü olan ve Aral Denizi diye de bilinen<sup>121</sup> Aral gölüne kıyısı olan bir devlettir. Hazar için yapılan tüm yorumların Özbekistan-Aral için de geçerli olduğunu belirtmekle yetiniyoruz.

Tüm bu anlatılanlar çerçevesinde görülmektedir ki, bazı coğrafi kavramlar üzerinde yaşanan sıkıntılar, hukukî kavramlara yansımakta ve uluslararası alanda sorunlara yol açabilmektedir. Denize kıyısı olmayan devlet tanımının tek ve en önemli kriteri bize göre, ilgili devletin “deniz kıyısına” sahip olmama durumudur. Bu bağlamda, coğrafi açıdan elverişsiz devletler kavramının tanımında yapılanın aksine, denizin niteliğinin yâni açık, yarı-kapalı veya kapalı olup olmamasının bir önemi yoktur. “Deniz kıyısına sahip olmama” yeterli bir kriterdir. Bununla beraber, bazı denize kıyısı olmayan devletler göllere sahip olabilirler veya büyük göllerin kıyılarının bazılarında bulunabilirler. Bu durum, onların kıyıya sahip oldukları ve de denize kıyısı olmayan devlet durumundan çıktıkları şeklinde yorumlanamaz. Bazı yazarların yaptığı gibi, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın bu devlet kategorisinden çıkartılması, bu devletler için kabul edilemeyecek haksız sonuçlar doğuracaktır. Denize kıyısı olmayan devlet kategorisinden çıkartılacak bu devletler, dolayısıyla coğrafi açıdan elverişsiz devlet konumuna gelecektir.<sup>122</sup> İlk

---

<sup>118</sup> Kaynaklarda Hazar Denizi olarak belirtilse de, bu belirleme ismen olmaktadır. Deniz teriminin kullanılması bunun ötesinde bir anlam ifade edemez. Zaten, doktrinde de Hazar bir göl olarak telakki edilmektedir. Bkz. LANE, s. ix; BUTLER W.E., The Soviet Union and the Continental Shelf, *AJIL*, vol. 63/1, 1969, s. 106; NOGAYEVA A., Hazar'da Petrol Dansı, *Cumhuriyet Strateji*, yıl: 3, sayı: 155, 18/06/07, s. 20.

<sup>119</sup> Azerbaycan, İran, Kazakistan, Rusya ve Türkmenistan.

<sup>120</sup> Özbekistan'a ilişkin olarak, Aral'a kıyısının olması durumunun bir karmaşaya sebebiyet verdiği belirtiliyor. Bkz. MENEFE, s. 3-4, dipnot 8. *Menefee*, bu hususun Irak ve Ürdün tarafından gündeme getirildiğini belirtiyor.

<sup>121</sup> LANE, s. ix.

<sup>122</sup> *Uprety*'nin de bu devletleri bu kategori altında değerlendirdiği anlaşılıyor (en azından daha az avantajlı devletler şeklinde bir tanımlamaya gidiyor). Bkz. UPRETY, 2006, s. 5.

bakışta özellikle, denizlerde bulunan kaynaklardan yararlanma konusunda bu iki devlet kategorisinde yer alan devletler açısından herhangi bir ayırım gözetilmediği düşünülebilir. Tabii ki, gerçekten de deniz kaynakları açısından ileride de görüleceği üzere, bu iki kategori arasında pek bir fark bulunmamaktadır. Zaten, anılan bu dört devletten üçünün Hazar Denizine ve birinin de Aral Gölüne kıyıları olduğu için gerek canlı<sup>123</sup> gerek cansız<sup>124</sup> doğal kaynaklar bakımından diğer halefleri gibi bir sorun yaşamamaktadırlar. Fakat, esas sorun denize ulaşımında yaşanmaktadır. Bu devletlerin açık denizlere doğrudan ulaşım olanakları yoktur ve bu devletleri denize kıyısı olmayan devlet kategorisinden çıkartmak, bu devletler için kabul edilemeyecek bir haksızlık yaratır. Denize kıyısı olmayan devletlerin, denize ulaşmaları için onlara haklar tanınmış ve birtakım düzenlemeler yapılmıştır.<sup>125</sup> Hiçbir devlet ait olduğu kategori dışına çıkartılmak suretiyle sahip olduğu haktan mahrum edilemez. Sonuç olarak, bu karışıklığın temelinin gerekli tanımın iyi yapılmaması veya anlaşılmasına dayandığı düşünülebilir. Yukarıda da belirtildiği üzere, tanımın iyi yapılamamasının veya anlaşılmasında birtakım sorunların ortaya çıkmasının nedeni, kanımızca, coğrafi tanımların hukuka uyarlanmasında yaşanan zorluklardan kaynaklanmaktadır. Örneğin; burada yaşanan temel sorun, Hazar ve Aral'ın statülerine bağlıdır. Hazar'ın statüsünün belirlenmesi için veya daha doğru bir anlatımla Hazar bir göl müdür ya da deniz midir, anlaşılması için denizin tanımına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu çerçevede yukarıda ele alınan deniz tanımının yinelenmesinde fayda vardır: deniz, birbiriyle doğal bağlantılı hâlinde olan büyük ve tuzlu su alanlarıdır.<sup>126</sup> Bu tanıma göre, Hazar'ın doğrudan, en azından doğal olarak diğer denizlerle bağlantılı olmaması bize Hazar'ın bir göl olduğunu göstermektedir.

Yukarıda dikkat çektiği belirtilen **Vasciannie**'nin birbirine bağımlı ikili unsura dayanarak yaptığı tanımda kullanılan ikinci unsur, yani “denize ulaşım için komşu bir veya daha fazla devlete ihtiyaç duyma”, denize kıyısı olmama durumunun getirdiği bir sonuç, dolayısıyla bu devletlerin ortak özelliğini oluşturur; ama bu unsura tanımda yer vermenin, kanımızca gerekli olmadığı, ifade edilmelidir. Öte yandan **Childs**'in “ülkesel yetki sınırları dâhilinde doğrudan denize çıkışı olmama tanımı” da, bazı zaafı berabere getirmektedir. Örneğin; kıyısı olup da denize çıkışı zor

---

<sup>123</sup> Dünyanın en kaliteli havyarı bu ülkelerde üretilmektedir.

<sup>124</sup> Dünyanın Arabistan'dan sonra en zengin petrol ve doğal gaz kaynakları bu devletlerde bulunmaktadır.

<sup>125</sup> Bu düzenlemeler ilerleyen bölümlerde (ikinci bölümde) ayrıntılarıyla ele alınacaktır.

<sup>126</sup> PAZARCI, II. Kitap, s. ; 164; SUR, s. 291.

olan, hattâ imkâsız olan devletler de bu kategori dâhilinde değerlendirilebilecektir. Bununla beraber, denize kıyısı olmayan devletlerin tanımını yaparken denizin hukukî niteliğinin (açık, yarı-kapalı veya kapalı deniz olması durumları) belirtilmesinin de bir gereği yoktur. Bu belirleme, coğrafi açıdan elverişsiz devletler tanımı için önem taşımaktadır.

Sonuç olarak, denize kıyısı olmayan devlet kavramının tanımı yapılırken tek bir unsura ihtiyaç duyulmaktadır: “denize kıyısı olmama durumu”. Bu bağlamda belki de en güzel tanım **Glassner** tarafından yapılmıştır: “denize kıyısı olmama terimi, her hâlükârda tamamen karanın ortasında (dahili) olmayı, deniz kıyısına sahip olmamayı ifade eder”<sup>127</sup> Belirtmek gerekir ki; bu tanım resmî belgelerde yer alan tanımlarla paralellik taşımakla beraber, onların taşıdığı eksikliği giderecek kadar da açıktır.

#### **D- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Ortak Özellikleri**

Denize kıyısı olmayan devletler kavramı tanımsal olarak ele alındıktan sonra, bu devletlerin ortak birtakım özelliklerine değinilerek, oluşturulacak denize kıyısı olmayan devletler listesi daha anlaşılır, belirgin ve tartışmaya daha kapalı hale getirilebilir. Belirtildiği üzere, denize kıyısı olmama durumu coğrafi bir dezavantajdır. Coğrafyadan bahsedildiğinde ise, ortak bir durum söz konusu olamaz. Böylece, dünyadaki her devletin durumu birbirinden farklılık göstermektedir. Fakat, yine de bazı ortak özelliklere vurgu yapılabileceği düşünülebilir.

İlk özellik, bu devletlerin denizlerden uzakta konumlanmalarıdır.<sup>128</sup> Bu durum ayırtılılarıyla incelendiğinde denize kıyısı olmayan birçok devletin, mesafe bağlamında, denizlerden çok uzakta konumlanmış oldukları görülür.<sup>129</sup> Fakat, bazı denize kıyısı olmayan devletler bu durumun bir istisnasını oluştururlar. Gerçekten

---

<sup>127</sup> GLASSNER, 1970, s. 2. Tanım şu şekildedir: “The term land-locked means having no seacoast whatever, being completely mediterranean”. Burada kullanılan “mediterranean” kelimesi normal (günlük) kullanımdaki gibi “Akdeniz” anlamını taşımamaktadır. Bu kelime Lâtince kökenli olup; medius (orta) ile terrain (kara veya toprak) kelimelerinin birleşmesinden oluşmuştur.

<sup>128</sup> ALMEEN, s. 3; FAYE M.L. & McARTHUR J.W. & SACHS J.D. & SNOW T., The Challenges Facing Landlocked Developing Countries, *JHD*, vol. 5/1, 2004, s. 32; GLASSNER, 1970, s. 4-5; SINJELA, 1983, s. 1; VASCIANNIE, 1990, s. 5.

<sup>129</sup> Denizden en uzak konumlanmış denize kıyısı olmayan devlet Kazakistan’dır (3750 km), bu devleti sırasıyla Kırgızistan (3600 km), Tacikistan (3100 km) ve Özbekistan (2950 km) izlemektedir, bkz. Landlocked Developing Countries: Facts and Figures, UNCTAD, Geneva-New York, 2006, s. 24, 26, 52, 58.

de, bazı devletler, denize kıyılarının bulunmamasına rağmen, denizden fazla uzakta konumlanmamışlardır.<sup>130</sup>

İkinci özellik olarak, tüm bu devletlerin, özellikle ticaret yapabilmeleri için varolan bir veya daha fazla komşu devletin yardımına ihtiyaç duymaları sayılabilir. Daha öncede belirtildiği üzere, bu husus, tanımda yer alması gerekmeyen, ama deniz kıyısına sahip olunmaması durumunun doğrudan sonucu olan bir olgudur. Denize kıyısı olmayan bir devlet üçüncü ülkelerle ticaret yapmak istiyorsa, günümüz dünya ticaretinin yaklaşık %90'nın denizler üzerinden gerçekleştirildiği düşünüldüğünde, komşu kıyı devletine muhtaç olduğu aşikârdır.

Yukarıda belirtilen bu ikinci özelliğe bağlı olarak, bu devletlerin ekonomik durumlarının, dolayısıyla gelişmişlik düzeylerinin de doğrudan etkilendiği gözlemlenmektedir.<sup>131</sup> Bu bağlamda, üçüncü özellik olarak bu devletlerin, genelde az gelişmiş oldukları ifade edilebilir. Bu durumun istisnası ise, Avrupa kıtasında yer alan denize kıyısı olmayan devletlerdir.<sup>132</sup>

Dördüncü özellik ise, bu devletlerin göreceli olarak siyasî güç olmadıkları<sup>133</sup> ve dünya üzerinde daha ziyade ikincil konumda buldukları şeklinde mütalâa edilebilir. Ciddî bir inceleme yapıldığında görülmektedir ki, bu devletler genelde siyasî öneme sahip olmayan, dünya siyasetine yön vermeyen ve bu bağlamda ikinci

---

<sup>130</sup> Örneğin; Andora, Avusturya, Bolivya, İsviçre, Kosova, Lesotho, Liechtenstein, Lüksemburg, Macaristan, Makedonya, Malawi, Moldavya, San Marino, Sırbistan, Swaziland, Vatikan, Zimbabve; Avrupa'dakiler hariç denize uzaklıklara ilişkin bilgiler için bkz. *Landlocked Developing Countries: Facts and Figures*, UNCTAD, 2006 (bundan sonra UNCTAD-2006 şeklinde atflandırılacaktır) (burada 500 km'den daha yakın uzaklığa sahip olan devletler belirtilmiştir); Avrupa'da yer alan denize kıyısı olmayan devletlerin büyük çoğunluğunun denize olan uzaklıkları için ise bkz. ALMEEN, s. 27-28; GLASSNER, 1970, s. 6.

<sup>131</sup> İnsanî gelişim endekslerine bakınca, denize kıyısı olmayan devletler açısından durumun gerçekten de vahim bir hâl aldığı gerçektir. 2002 raporuna göre, en düşük gelişmişlik düzeyine sahip olan 13 devletten 10'u denize kıyısı olmayan devlet iken, Avrupa dışındaki hiçbir denize kıyısı olmayan devletin yüksek gelişmişlik düzeyine sahip olmadığı görülmektedir. Bkz. FAYE et al, sy. 31-32, ayrıca s. 34-35-36, 37, 38'deki sıralamaları ve ilgili verileri gösteren tablolara bakılabilir.

<sup>132</sup> Bunlar arasında mini devletler, mikro devletler veya minyatür devletler olarak adlandırılan Andora, Liechtenstein, San Marino ve Vatikan ile birlikte sanayileşmiş İsviçre ve eski Doğu Bloku ülkelerinden günümüzün yeni Avrupa Birliği üyesi devletlerinden Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Slovakya sayılmaktadır.

<sup>133</sup> GLASSNER, 1970, s. 12; IBLER V., *The Land- and Shelf-Locked States and the Development of the Law of the Sea*, *AIS*, vol. 4, 1973, s. 56, dipnot 2; CAFLISCH L.C., *Land-Locked and Geographically Disadvantaged States and the New Law of the Sea*, *TA*, vol. 7, 1977, s. 352; KWIATKOWSKA B., *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*, Dordrecht, 1989, s. 22; UPRETY, 2006, s. 10.

öneme sahip devletlerdir. Bunlardan bazıları tarafsız ülke statüsündedir.<sup>134</sup> Soğuk savaş döneminde çok az sayıdaki denize kıyısı olmayan devlet komünist bloka aitken<sup>135</sup>, bir çoğu ya batı<sup>136</sup> ya da bağlantısızlar (non-aligned)<sup>137</sup> grubunda yer almaktaydı. Günümüzde Avrupa'da yer alan denize kıyısı olmayan devletlerin çoğu Avrupa Birliği'ne üyedir.<sup>138</sup> Yine birçok denize kıyısı olmayan devlet, kendi yer aldığı coğrafi bölgelerde kurulan ekonomik topluluklara üye konumdadır. Günümüzün en etkili ve gelişmiş uluslararası örgütü olan ve evrensel nitelik taşıyan Birleşmiş Milletler Örgütüne de tüm denize kıyısı olmayan devletler üyedir.<sup>139</sup>

Denize kıyısı olmayan devletler açısından kabul edilebilecek beşinci ortak özellik, bu devletlerin genelde yüksek râkımlarda olmaları ve dağlık alanlarda bulunmalarındır.<sup>140</sup> Bu özelliğin bir uzantısı, özellikle de ekonomileri gelişmemiş olan denize kıyısı olmayan devletler açısından, ulaşım yollarının (karayolu, demiryolu ve hattâ havayolları) ve bunların altyapılarının çok kötü durumda olmasıdır. Bu durum, zaten zor yapılan uluslararası ticareti ve dolayısıyla da bu devletlerin ekonomilerini olumsuz olarak etkilemektedir.

Denize kıyısı olmayan devletler açısından ortak olarak belirtilebilecek bir diğer husus ise, bu devletlerin kısıtlı doğal kaynaklara sahip olmalarıdır. Bir başka deyişle denize kıyısı olmayan devletlerin toprakları doğal kaynak bakımından zengin değildir. Bakıldığında, bu devletlerin denizlerdeki kaynaklardan yararlanmalarının fizikî olarak mümkün olmamasının yanı sıra, kendi ülkelerinde de (toprakları dâhilinde de) kaynak sıkıntısı çekmekte oldukları gözlenmektedir. Bu durumun istisnaları da bulunmaktadır. Afrika kıtasında yer alan Botswana, Uganda ve Çad ile Asya'da yer alan Moğolistan, 1991 yılında dağılan SSCB'den bağımsızlıklarını kazanan Orta Asya Devletleri ve Kafkaslarda yer alan Azerbaycan, ve en son olarak Güney Amerika'da yer alan Bolivya bu durumun istisnalarını teşkil

---

<sup>134</sup> İsviçre, Avusturya, Laos gibi.

<sup>135</sup> Moğolistan, Afganistan, Macaristan, Çekoslovakya.

<sup>136</sup> Bolivya, Paraguay, Lüksemburg.

<sup>137</sup> Hemen hemen Afrika kıtasındaki tüm denize kıyısı olmayan devletler ve Nepal.

<sup>138</sup> Lüksemburg (kurucu üye), Avusturya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya.

<sup>139</sup> Tarafsız bir devlet olmasından ötürü İsviçre, kendi isteğiyle, çok uzun zaman Birleşmiş Milletler üyesi hâline gelmemişken, 2002 yılında Birleşmiş Milletler üyesi hâline gelmiştir. Böylece, dünyadaki denize kıyısı olmayan devletlerden sadece Vatikan Birleşmiş Milletler üyesi olmamaktadır, [www.un.org/members/list.shtml](http://www.un.org/members/list.shtml).

<sup>140</sup> ALMEEN, s. 4. Bununla beraber, *Glassner*, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin genelde ülkelerinin düz bir alana yayıldığını, bazı yerlerde dağ veya dağ sıralarına rastlanıldığına işaret ederek bu ülkeleri şu şekilde sıralamaktadır: Paraguay, Lüksemburg, Macaristan, Laos, Moğolistan ve Afrika'daki birçok devlet. Bkz. GLASSNER, 1970, s. 8.

etmektedir. Özellikle Azerbaycan ve Kazakistan dünyanın en önemli petrol rezervlerine sahipken, Türkmenistan dünyanın en zengin doğal gaz kaynaklarına sahiptir.<sup>141</sup> Botswana ise, dünyanın en önemli elmas madenlerine sahiptir. Çad, zengin petrol yataklarına sahiptir. En son Afrika'nın en zengin petrol yatakları Uganda'da keşfedilmiştir. Moğolistan'da ise, yine son dönemlerde zengin altın ve özellikle de uranyum madenleri bulunmuştur. Bolivya ise, doğal gaz rezervlerinde Güney Amerika'da Venezüella'dan sonra gelmektedir.

## E- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Listesi

Günümüzde dünya üzerinde denize kıyısı olmayan devlet sayısı kırk dörde ulaşmıştır. En fazla denize kıyısı olmayan devlet on beş tane denize kıyısı olmayan devletle Avrupa ve Afrika kıtalarında. Asya Kıtasında on iki ve Güney Amerika Kıtasında ise iki denize kıyısı olmayan devlet konumlanmıştır. Kuzey Amerika ve Okyanusya Kıtalarında ise denize kıyısı olmayan devlet yoktur. Buna göre, bu kırk dört denize kıyısı olmayan devletin<sup>142</sup> kıtalara göre dağılımı aşağıdaki şekildedir<sup>143</sup>:

Avrupa Kıtası: Andora, Avusturya, Belarus, Çek Cumhuriyeti, İsviçre, Kosova, Liechtenstein, Lüksemburg, Macaristan, Makedonya, Moldova, San Marino, Sırbistan, Slovakya, Vatikan.

Asya Kıtası: Afganistan, Azerbaycan, Bhutan, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Laos, Moğolistan, Nepal, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan.

---

<sup>141</sup> Ermenistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Tacikistan doğal kaynaklar açısından şanslı değildiler.

<sup>142</sup> Konuya ilişkin en yeni bası olan kitapta denize kıyısı olmayan devlet sayısı 42 olarak gösterilmiş, ama Sırbistan dâhil edilmemiştir. Sırbistan, Karadağ'ın 16 Mayıs 2006 tarihli ayrılmaya ilişkin referandumdan ayrılma kararı çıktığı zaman bu kategori dâhiline girmiştir. Kitabın bunun öncesinde hazırlanıp hazırlanmadığına ilişkin ise bir bilgi yoktur. Bkz. CHOWDHURY & ERDENELEG, s. 2-3. Bununla beraber *Menefee* daha 1992-93 yıllarında yazdığı makalede Sırbistan'a denize kıyısı olmayan devletler listesinde yer vermiştir. Bkz. MENEFE, s. 7; Bunun yanı sıra, *Uprety* verdiği listede otuz yedi denize kıyısı olmayan devlet olduğunu belirtiyor, yukarıda da açıklandığı üzere açıkça Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan'ı denize kıyısı olmayan devletler kategorisinden çıkarttığı hâlde ve bir devletin kitabın çıktığı tarihte bir başka devletle birlikte bağımsız olduğu için denize kıyısı olmayan devlet kategorisine dâhil edilmemişken (Sırbistan), listede Kırgızistan'a da yer verilmemiş ve buna dair bir açıklamada da bulunulmamış olduğu görülmektedir. Liste için bkz. UPRETY, 2006, s. 8-10. Fakat bu listeye rağmen Uprety, I. bölümdeki açıklamaları çerçevesinde, Kırgızistan'ı denize kıyısı olmayan bir devlet olarak nitelendirmektedir. Bkz. UPRETY, 2006, s. 6.

<sup>143</sup> Devletler isim sıralamasına göre dizilmişlerdir.

Afrika Kıtası: Botswana, Burkina Faso, Burundi, Çad, Etiyopya, Lesotho, Malawi, Mali, Nijer, Orta Afrika Cumhuriyeti, Ruanda, Swaziland, Uganda, Zambiya, Zimbabwe.

Güney Amerika Kıtası: Bolivya, Paraguay.

Sayılan bu listede dikkat çekilmesi gereken bir özellik olarak, sadece iki denize kıyısı olmayan devletin, Liechtenstein ve Özbekistan'ın, tüm komşularının da denize kıyısı olmayan devletler olmasıdır. Yani bu iki devlet denize ulaşmak için en az iki devletin toprağından geçmek zorundadır. Doktrinde bunlara çifte denize kıyısı olmayan devlet denilmektedir.<sup>144</sup>

Denize kıyısı olmayan devletlerin en büyüğü, yeni bağımsızlık kazanan Kazakistan<sup>145</sup>, en küçüğü Vatikan<sup>146</sup>'dir.

#### IV- Anklav

Coğrafi bir kavram olan "anklav", tezimiz için de önemli bir kavramdır. Tez konumuza giren denize kıyısı olmayan devletlerden üç tanesinin "anklav" olması, bu önemin temelini oluşturmaktadır.

Bir yazarın belirttiği gibi, "anklav" ile "denize kıyısı olmayan devlet" kavramları karıştırılmaktadır.<sup>147</sup> Hattâ öyle ki, bazı yazarlar denize kıyısı olmayan devletler için "anklav devlet" tanımını kullanmışlardır.<sup>148</sup> Oysa, iki kavram birbirinden çok farklı anlamlar içermektedir. Öyle ki, her "denize kıyısı olmayan devlet" bir "anklav" olmadığı gibi, her "anklav" da her zaman bir "denize kıyısı olmayan devlet" değildir.<sup>149</sup>

---

<sup>144</sup> VINOKUROV E.Y., Theory of Enclaves, 2005, s. 12 via [www.vinokurov.info/enclaves.htm](http://www.vinokurov.info/enclaves.htm) (ziyaret tarihi: 13/03/07).

<sup>145</sup> Kazakistan'ın yüzölçümü 2.725.000km<sup>2</sup>'dir, ayrıntılı bilgi için bkz. UNCTAD-2006, s. 4.

<sup>146</sup> Vatikan'ın yüzölçümü 108.7 acres, yâni 0.439 (0.44) km<sup>2</sup>'dir. Bkz. TOSCHI U., The Vatican City State from the Standpoint of Political Geography, *GR*, vol. 21/4, 1931, s. 533.

<sup>147</sup> UPRETY, 2006, s. 5.

<sup>148</sup> *Farran*, yazmış olduğu makalesinde, Reid'in bazı devletler için (Bolivya için) "anklav devlet" (*enclaved state*) tanımını kullandığını belirtmektedir. Bkz. FARRAN O. de C., International Enclaves and the Question of State Sevitudes, *ICLQ*, vol. 4/2, 1955, s. 295, dipnot: 7; ayrıca, Vinokurov'da bu terim sorununa, çalışmasında değinmiştir. Bkz. VINOKUROV, s. 12.

<sup>149</sup> Örneğin; Baarle-Hertog, Baarle-Nassau, Büsingen, Campione d'Italia, Cooch Behar, Jungholz, Llivia...

Bu alt başlık çerçevesinde, “anklav” kavramının incelemesi şu şekilde plânlanmıştır: öncelikle, kavramın Türkçe terim sorununa değinilecek, sonra kavram açıklanacak, türleri sıralanmaya çalışılacak ve en son olarak, tezimizle kavram arasındaki bağa değinilecektir.

### **A- Kavramın Türkçeleştirilmesi (Terim Sorunu)**

Türkçe sözlüklere bakıldığında, “anklav” terimine yer verilmediği görülmektedir. Oysa, “anklav” (enclave) tüm batı dillerinde kullanılan bir kavramdır.<sup>150</sup> Kavram, İngilizcede ilk kez, yeni sayılabilecek bir tarihte, 1868 tarihinde kullanılmıştır.<sup>151</sup>

Kavram doğrudan ele alınmamasına rağmen, “anklav” terimi yerine Türkçede şu şekilde bir ifade kullanılmıştır: “*etrafı başka devlet ya da devletlerle çevrili ülkeler*”.<sup>152</sup> Oysa, ileride de temas edileceği üzere, bu tür birimlerin ülke olma zorunluluğu yoktur ve genelde de bir devletin ülkesinin bir parçasını (bölümünü) oluştururlar. Bu bağlamda, bu ifade, doğru bir ifade olarak nitelendirilmeyebilir.

Biz kavramın Türkçede de, diğer batı dillerinde olduğu gibi, “anklav”<sup>153</sup> şeklinde kullanılabileceğini düşünüyoruz ve tezimizin genelinde de, ilgili alanlarda, bu kavramı, bu şekliyle kullanmayı sürdüreceğiz.

### **B- Anklav Kavramı**

Anklav kavramını tanımlarken, karşılaşılan bir sorun aksklav (exclave) kavramıdır. Birçok alanda, her iki kavramın birbirine yakın anlamlar içermesi, tanımlarının hemen hemen aynı olması, sorunun temel kaynağını oluşturmaktadır. Bu durum, karmaşıklığa yol açmaktadır.

---

<sup>150</sup> VINOKUROV, s. 9; WHYTE B.R., *Waiting for the Esquimo: An Historical and Documentary Study of the Cooch Behar Enclaves of India and Bangladesh*, Melbourne, 2004, s. 3.

<sup>151</sup> VINOKUROV, s. 9; WHYTE, s. 2.

<sup>152</sup> PAZARCI, II. Kitap, s. 49.

<sup>153</sup> Batı dillerinde de bazı küçük harf değişiklikleri haricinde hemen hemen benzer bir kullanım söz konusudur. İngilizcedeki “enclave” şeklindeki yazılışa en yakın okunuş, büyük ünlü uyumu da gözetilerek, “anklav” şeklinde olmaktadır.

Anklav, bir yazar tarafından şu şekilde tanımlanmaktadır: “Anklav terimi, geniş olarak, tamamen veya sadece kısmen kendisine yabancı olan bir ülke tarafından sarılan herhangi bir araziye veya ülkeyi belirtmek için kullanılmaktadır.”<sup>154</sup>

Bir diğer yazar ise anklavı şu şekilde tanımlamaktadır: “Anklav, başka bir ülkenin dâhilinde (içerisinde) tamamen kapatılan bir devletin ülkesinin bir parçasıdır.”<sup>155</sup>

Öte yandan, yukarıda da belirtildiği üzere, aksklav terimi de hemen hemen aynı ifadelerle betimlenmektedir. Buna göre, “aksklav” şu şekilde tanımlanmaktadır: “Bir aksklav, bir başka ülkenin topraklarıyla (ülkesiyle) tamamen çevrili, bir ülkenin topraklarının bir parçasıdır.”<sup>156</sup>

Her iki kavram için verilen tanımlar incelendiğinde, her iki kavramın aynı olduğu görülmektedir. Oysa, her iki kavram birbirine bağlıdır ve genel olarak, anklav daha geniş bir kavram olarak yorumlanabilir. Bu kavramlar arasındaki ilişkiyi bir örnekle açıklayarak durumu belirgin hale getirmek ve karışıklıkları bir nebze olsun gidermek mümkündür. Buna göre, Fransa topraklarında yer alan İspanyol kasabası Llivia örnek olarak gösterilebilir. Llivia, Fransa’da yer alan bir “anklav”dır. Llivia’nın anklav olarak nitelendirilmesi, Fransa için ve İspanya hariç diğer devletler için geçerliken; Llivia, İspanya için, bir “aksklav” konumundadır.

Coğrafi kavramlar olan ve literatürde pek fazla ele alınmayan ve gerçekte ise sanıldığından daha fazla şekilde varolan<sup>157</sup> “anklavlar” ve “aksklavlar”, yukarıda da belirtildiği gibi, tezimiz açısından da önem taşımaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken husus, “anklavlar” ve “aksklavlar”ın tezimizle, bazı durum ve ülkeler açısından doğrudan ilgili olmalarıdır.

---

<sup>154</sup> KRENZ F.E., International Enclaves and Rights of Passage with Special Reference to the Case Concerning Right of Passage over Indian Territory, Genève, 1961, s. 19. Ayrıca, Krenz, çalışmasının ilerleyen sayfalarında daha ayrıntılı bir tanım vermiştir: “Bir uluslararası anklav; onu çevreleyen devletin ülkesi veya hava sahası haricinde ait olduğu devlete veya ait olduğu devletten ulaşımı olmayacak şekilde tüm çevresi bir başka egemen ve bağımsız bir devletin ülkesi dâhilinde kapatılan, bağımsız, egemen bir devletin ülkesinin ayrılmaz (integral) bir parçasıdır.”, s. 30.

<sup>155</sup> VINOKUROV, s. 10.

<sup>156</sup> ROBINSON G.W.S., Exclaves, AAAG, vol. 49/3, 1959, s. 283.

<sup>157</sup> Günümüzde, üç ayrı denize kıyısı olmayan devlet konumunda olan anklavlar haricinde, 15 ülkede, 17 ayrı ülkenin anklavı bulunmaktadır. Toplam anklav sayının ise 256 olduğu ifade edilmektedir, ayrıntılı bilgi için bkz. WHYTE, s. 4 ve 5 (şema söz konusu).

## C- Anklavların Çeşitleri

Anklavlar, çok çeşitli türlere sahiptir. Anklavların ve sonrasında aksklavların türlerine değinmemizin temel sebebi, tezimize giren türleri tespit etmektir.

Bir yazar tarafından, anklavlar önce ikiye ayrılıyor: anklav devletler (enclaves states) ve egemen olmayan anklavlar (non-sovereign anklavlar); daha sonra bunlar da alt gruplara ayrılıyor. Buna göre, anklav devletler, anklav devlet (enclave state) ve yarı-anklav devlet (semi-enclave state) olarak; egemen olmayan anklavlar ise, anklav/gerçek anklav (enclave/true enclave), yarı anklav veya aksklav (semi-enclave/exclave), sadece aksklav (mere exclave) ve pene-anklav (pene-enclave) şeklinde dörde ayrılıyor.<sup>158</sup> Bunlar dışında da, bazı anklav türlerine, konuyla ilgili eserlerde yer verilmektedir.

Öte yandan, bir yazar ise, aksklavları beşe ayırmaktadır: “normal aksklavlar” (*normal exclaves*), “pene-aksklavlar” (*pene-exclaves*), “aksklav-benzerleri” (*quasi-exclaves*), “sanal/farzî aksklavlar” (*virtual exclaves*), “geçici aksklavlar” (*temporary exclaves*).<sup>159</sup>

Bu anklav ve aksklav türlerinin ne oldukları ve neleri içerdikleri tez konumuzun dışında olduğu için, ayrıntılarıyla ele alınmamışlardır. Burada, sadece, tezimizle ilgili olan türlerin ve onları anlamaya yardımcı olacak türlerin tanımlarına yer vermeye çalışılacaktır.

Esasen, “gerçek anklav”, bizim konumuz dışındadır. Bu kavram, aynı zamanda, “uluslararası anklav” (international enclave) olarak da tabir edilmektedir.<sup>160</sup> “Gerçek anklav”, gerçekte, bir devletin sadece bir parçasını oluşturur. Esasen, bu birimin kendisi bağımsız bir devlet değildir. Siyasî açıdan bağlı olduğu ve kendisini çevreleyen devlet haricinde bir devlete bağlıdır. Yukarıda verilen Livia örneği ile beraber, Campione, Baarle Hertog gibi günümüzde örnekleri çoğaltabiliriz. Bunlar aynı zamanda, ana ülkenin “aksklavlar”ı olmaktadır.

---

<sup>158</sup> Tüm bu ayrımlar için ve tanımları için genel olarak bkz., VINOKUROV. Özellikle, bu ayrımın genel şeması için bkz, ibid, s. 15.

<sup>159</sup> ROBINSON, s. 283-287.

<sup>160</sup> KRENZ, s. 21.

Bizim ilgilendiğimiz ise, Vinokurov'un "anklav devlet" olarak adlandırdığı yapılardır. Bunlar, tek bir devlet içerisinde yer alan ve de bağımsız bir devlet olan birimlerdir. Kısaca bunlar, birer "denize kıyısı olmayan devlet"tir. Dünyada, anklav konumunda üç tane denize kıyısı olmayan devlet mevcuttur. Bunlardan ikisi Avrupa Kıtasında, biri ise Afrika Kıtasında konumlanmaktadır. Avrupa Kıtasında konumlanan her iki devlet de İtalya ile çevrilmiştir ve bunlar San Marino ve Vatikan'dır. Afrika Kıtasında konumlanan anklav devlet ise, Güney Afrika Cumhuriyetinde yer alan Lesotho'dur. Bu arada, konunun daha iyi anlaşılabilmesi için, yukarıda verdiğimiz örneği geliştirebiliriz; Livia'nın Fransa'da yer alan bir anklav olduğu ve sadece İspanya için, yâni ana devlet için "aksklav" olduğunu belirtilmişti. San Marino, Vatikan ve Lesotho hem kendilerini çevreleyen devletler için, hem de diğer devletler için birer anklav olmakla beraber, hiçbirisi bir başka devletin "aksklavı" değildir. Bu üç devlet, anklav özelliği taşıyan, birer denize kıyısı olmayan devlettir. Bazı yazarların<sup>161</sup>, Lesotho için kullandıkları "*Güney Afrika topraklarında (ülkesinde) bir ada*" (*an island in South African Territory*) şeklindeki ifade, belki de bu tür anklavları basitçe ve en güzel şekilde açıklayan ifade olarak nitelendirilebilir.

Anklav türlerini incelerken, değinilmesi gereken dikkat çekici bir durum da, denize kıyısı olan bazı birimlerin, hattâ devletlerin, özel bir anklav türü olarak nitelendirilmeleri durumudur. Oysa, bu konuda ilk kapsamlı yapıtlardan birisini veren **Krenz**, anklavların temel özelliğinin, deniz kıyısına sahip olmama olduğunu belirtmiştir.<sup>162</sup> Buna karşın, bazı yazarlar bunun aksini savunmaktadırlar.<sup>163</sup> Bu durumu savunan yazarlardan **Vinokurov**, yarı-anklav devlet olarak Brunei, Gambiya ve Monako'yu göstermektedir<sup>164</sup> Vinokurov'a göre, bu devletler tek bir devlet tarafından kısmen çevrilmiş, çok kısa ve ufak bir kıyıya sahip devletlerdir. Yazara göre, bu devletlerin anklav olarak nitelendirilmeleri iki temel unsura dayanmaktadır: tek bir devletle kısmen çevrilmiş olma ve deniz sınırının kara sınırına oranla çok kısa olması.<sup>165</sup> Oysa, adı geçen bu üç devletin açık denizlere doğrudan çıkışları olduğu için, anklav olarak nitelendirilmeyeceklerini düşünmek daha mantıklıdır. Böylelikle,

---

<sup>161</sup> **Červenka** genel olarak editörlüğünü üstlendiği kitabın Lesotho'ya ilişkin bölümüne bu adı vermiştir. Bkz. ČERVENKA Z., *Land-Locked Countries of Africa*, Uppsala, 1973, s. 237-260. Ayrıca, aynı eserde **Thahane**'de benzer bir ifadeyi kendi makalesinde kullanmıştır. Bkz. THAHANE T.T., *Lesotho, the Realities of Land-Lockedness*, in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 239.

<sup>162</sup> KRENZ, s. 19.

<sup>163</sup> Meselâ, Vinokurov.

<sup>164</sup> VINOKUROV, s. 12.

<sup>165</sup> VINOKUROV., s. 12-13.

Krenz'in bu konudaki görüşünün daha kabul edilebilir olduğu ifade edilebilir. Öte yandan, Krenz'in belirttiği deniz kıyısına sahip olmama temel özelliği, "deniz anklavları" (maritime enclaves) kavramıyla da bozulmaktadır.<sup>166</sup> Bazı yazarlar tarafından deniz anklavları; anklav adalar (enclaved islands), açık deniz anklavları (high seas enclaves) ve hibrid özellikli karasal-deniz anklavları (a hybrid terrestrial-maritime enclave type) şeklinde üçe ayrılmaktadır.<sup>167</sup> Bu tür anklavlar, Krenz'in belirttiği üzere, deniz kıyısına sahip olmama özelliği taşımadıkları için, gerçekten bir anklav olarak nitelendirilmemelidir. Fakat, göller de yer alan adalara ilişkin bir istisna kabul edilebilir. Buna göre, Afrika'da Nyasa Gölünde, Mozambik ve Malawi arasında yapılan sınırlandırmada kullanılan orta hattın Mozambik tarafında kalan iki Malawi adası, Chisamulo ve Likoma gerçekten de birer anklav özelliği taşımaktadırlar.<sup>168</sup>

Tezimiz açısından bizi ilgilendiren aksklav türü ise, sanal/farazî aksklav ve ona dair örnek olarak gösterilen Vatikan Şehridir.<sup>169</sup> Buna göre, Vatikan şehir sınırlarına dâhil olmayan ve fakat Vatikan Şehrinin de içinde yer aldığı Roma'da çeşitli yerlere serpilmiş ve Latran Antlaşmasıyla Vatikan'a bırakılan toprak parçaları bizim için önemlidir; çünkü Vatikan, daha öncede belirtildiği üzere denize kıyısı olmayan bir devlettir ve bu açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, tek bir toprak parçasından oluşmamaktadır. Roma'da yer alan ana şehir (Vatikan Şehri) ve ana şehrin dışında yer alan (yine de Roma'nın içerisinde yer alan) diğer Vatikan topraklarının hiçbirisinin denize çıkışı yoktur. Böylelikle, coğrafi açıdan, Vatikan hem bir anklavdan (daha doğru bir ifadeyle tek bir anklav devletten), hem de sanal/farazî aksklavlardan oluşan denize kıyısı olmayan bir devlettir.

#### **D- Anklavların Tezimizle Bağlantısı**

Anklavlar, öncelikle, tezimizin temel konularından birini oluşturan "denize kıyısı olmayan devletlerin" bir alt kategorisini oluşturmaktadır. Bu sebeple, anklavların çok iyi anlaşılması gerekmektedir. Yukarıda da belirtildiği üzere, anklavlar denize kıyısı olmayan devletlerle karıştırılmaktadır. Oysa, yapılan

---

<sup>166</sup> VINOKUROV, s. 27-28; WHYTE, s. 10-12.

<sup>167</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. VINOKUROV, s. 27; WHYTE, s. 10-12.

<sup>168</sup> MELAMID A., *Enclaves in Territorial Waters*, *PG*, vol. 17/1, 1965, s. 19; JAYEWARDENE H.W., *The Regime of Islands in International Law*, Dordrecht, 1990, s. 246-247 ve ayrıca harita için s. 245.

<sup>169</sup> ROBINSON, s. 285.

açıklamalar çerçevesinde de görüldüğü üzere, her denize kıyısı olmayan devlet bir anklav olmadığı gibi, her anklav da bir denize kıyısı olmayan devlet değildir.

Bununla beraber, ileride de görüleceği üzere, anklavlarla bağlantılı olarak, denize çıkış sorunu, servitütler (servitudes) ve bu konulara bağlı siyasî ve ekonomik diğer hususlar ele alınacaktır. Anklavlara ilişkin iki temel uluslararası dâva söz konusudur: 1959 tarihli Uluslararası Adalet Divanının baktığı “Belli Sınır Toprakları Üzerinde Egemenliğe İlişkin Dava” (Belçika vs. Hollanda) ve 1960 tarihli Uluslararası Adalet Divanının baktığı “Hindistan’dan Geçiş Hakkı Davası” (Portekiz vs. Hindistan).<sup>170</sup>

## V- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devlet Tanımı

1950’li yıllarla birlikte, devletlerin denizlerde yayılmaya başladığı görülmektedir. 1945 tarihli *Truman Bildirisiyle* kabul edilen ve uluslararası hukuka giren kıta sahanlığı kavramı bu hareketin genelde başlangıcı olarak kabul edilebilir. Kıta sahanlığı kavramı, kısa sürede kabul görmüş ve diğer devletler tarafından da uygulanmaya başlanmıştır. 1958 tarihli Cenevre Sözleşmelerinden CKSS bu alana atfedilmiştir.

Bunun ötesinde, 1950’li yılların sonu, 60’lı yılların başı itibariyle denizlerde çok zengin doğal kaynaklar tespit edilmiş ve ilerleyen teknoloji sayesinde, bir on yıl öncesinde düşünülmemeyecek derinliklerden bu kaynakların çıkarılması durumu gündeme gelmiştir. Tüm bu doğal kaynaklar temelindeki gelişmeler, eskiden, normal şartlarda ayrıma gidilmezken, bazı kıyı devletlerinin daha avantajlı konuma gelmelerini sağlamıştır. Diğer bir ifadeyle, bazı kıyı devletleri, coğrafi konularından ötürü, diğer kıyı devletlerine nazaran daha az avantajlı konumda değerlendirilmeye başlanmışlardır.

Tüm bu gelişmeler bağlamında, ilk olarak “kıta sahanlığından yoksun devletler” kavramı ortaya atılmıştır. 1971 yılında münhasır ekonomik bölge

---

<sup>170</sup> Her iki dâvanın tam metni ve davalara ilişkin tüm diğer belgelere Uluslararası Adalet Divanının internet sitesinden ulaşılabilir. Bkz. [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org); ayrıca, 1960 tarihli Hindistan’dan Geçiş Hakkı Davasına ilişkin değerlendirmeler için bkz. KRENZ; KARAN P.P., A Free Access to Colonial Enclaves, *AAAG*, vol. 50/2, 1960, s. 188-190; bunlar dışında, özellikle denize kıyısı olmayan devletlerin hakları bakımından bu davayı, verilen karşı ve ayrı görüşlere de değinerek inceleyen Menefee’nin makalesinin ilgili bölümlerine bakılabilir. Bkz. MENEFEE, s. 51-59

kavramının ortaya çıkışıyla birlikte, bazı devletlerin bu bölgeyi ilân edemeyecek konumda oldukları veya ilân etseler de beklenen yararı elde edemeyecek oldukları görülmüştür. Bu zamandan sonra, ortaya “kıta sahanlığından yoksun devletleri” de kapsayan “coğrafi açıdan elverişsiz devletler” kavramı çıkmıştır.

Çalışmanın da konusunu oluşturan bu devletlere ilişkin tanım, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin tanımdan daha zor ve karmaşıktır. Öncelikle, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tanımlandığı tek bir resmî uluslararası antlaşma vardır ve bunun ötesinde, o tanımın da sadece belli bir amaç doğrultusunda yapıldığı ve her durumda kullanılıp kullanılmayacağı tartışmalı olduğunu belirtmekte yarar vardır.

Bu bağlamda, bu alt başlık altında, doktrinde ele alınan tanımlar incelendikten sonra, BMDHS’de yer verilen tanım incelenecektir.

## **A- Doktrinde Yer Verilen Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler Tanımı**

### **1- Kavramın İlk Ortaya Çıkışı, Kıta Sahanlığından Yoksun Devletler Kavramı ve Genel Gelişim**

Yukarıda da belirtildiği üzere, coğrafi açıdan elverişsiz devlet kavramının doğması, “kıta sahanlığından yoksun devlet” (*shelf-locked states*) kavramının ortaya çıkışıyla başlar. Bu kavramı ilk ele alan Yugoslav Hukukçu **Ibler**, kıta sahanlığından yoksun devletleri şu şekilde ifade etmiştir: “*Kıta sahanlığından yoksun bir devlet, hukukî kıta sahanlığı, bir veya daha fazla devletin kıta sahanlığı tarafından ulusal yetki alanının ötesinden itibaren kesilmiş olan kıyı devletidir.*”<sup>171</sup> Öte yandan, **Prescott** ise, kıta sahanlığından yoksun devletleri, bu devletlerin komşularının kendi kıyılarına çok yakınlaşması ve bu bağlamda, sahanlığın ucuna veya derin düzlüğe erişimleri veya tıpkı Kuzey Denzinde ve Basra Körfezinde olduğu gibi, kapalı bir denizin ortasına ulaşmaları engellenen devletler olarak açıklamaktadır.<sup>172</sup> Prescott, izah edilen bu durumun iki şekilde gerçekleşebileceğini belirterek, bu durumları şu

<sup>171</sup> IBLER V., The Interests of Shelf-Locked States and the Proposed Development of the Law of the Sea, *IJIL*, vol. 11/3, 1971, s. 389; IBLER, 1973, s. 61 dipnot: 17. Ayrıca, **Ibler**’in bu tanımının aynen nakli için bkz., EXTAVOUR W.C., The Exclusive Economic Zone-A Study of the Evolution and Progressive Development of International Law of the Sea, Genève, 1979, s. 244-245, dipnot: 27.

<sup>172</sup> PRESCOTT J.R.V., The Political Geography of the Oceans, Plymouth, 1975, s. 163-166.

şekilde izah etmektedir: İlgili devletlerin çok kısa deniz kıyısı olması ve/veya ilgili devletlerin kıyılarının “içbükey” (konkav) olması.<sup>173</sup> **İbler**'in tanımından esinlenen **Caflisch** de, kıta sahanlığından yoksun devletleri şu şekilde tanımlamıştır: “*Kıta sahanlığından yoksun devletler, ulusal yetki alanının ötesindeki kıta sahanlığına, deniz yatağına ve toprakaltına, deniz yüzeyinden veya su blokundan ilerleme durumu hariç, ulaşılamayan devletler olarak mütalâa edilmektedirler.*”<sup>174</sup> Öte yandan, kıta sahanlığından yoksun devletleri tanımlayan **Akintoba**, bu devletlerin kıta sahanlıklarının komşu ülkelerin kıta sahanlıklarınca etkilenen devletler olduklarını; böylece, bu tür devletlerin hukukî kıta sahanlıklarının, bir veya daha fazla sayıda diğer devletlerin kıta sahanlıklarınca ulusal yetki alanlarının ötesindeki deniz yatağından kesildiğini belirtmiştir.<sup>175</sup>

1971 yılında, münhasır ekonomik bölge kavramının ortaya çıkışı, kıta sahanlığından yoksun devletlerin yanı sıra, “bölge yoksunu devletler”in (*zone-locked states*) olabileceği sonucunu da doğurmuştur. Bu durum ise, en geniş şekliyle coğrafi açıdan elverişsiz devlet kavramının doğuşunu beraberinde getirmiştir.

Her ne kadar bir tanım oluşturmak hayafî önem taşısa da, uzun bir süre, coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin bir tanım oluşturulamamış veya oluşturulan tanımlar yetersiz bulunmuştur. Oysa, III. DHK’da önemli bir oy potansiyeline sahip bir grup oluşmuştur: “Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler Grubu” (Grup-54). Bu grup, toplam 55 devletten oluşan ve Konferansın %36’lık oy oranını elinde bulunduran bir grup<sup>176</sup> olarak oldukça güçlüydü. Bu grubun temelleri, yedi devlet<sup>177</sup> tarafından 1971 yılında “Deniz Yatağı Komitesi” çalışmaları esnasında atılmış<sup>178</sup> ve III. DHK süresince evrimini sürdürmüştür. Gruba üye olan devletlerden yirmi dokuz tanesi denize kıyısı olmayan devlettir<sup>179</sup>; geriye kalan yirmi altı devlet ise, kendilerini coğrafi olarak dezavantajlı

---

<sup>173</sup> PRESCOTT, 1975, s. 166.

<sup>174</sup> CAFLISCH, 1977, s. 346.

<sup>175</sup> AKINTOBA T.O., *African States and Contemporary International Law: A Case Study of the 1982 Law of the Sea Convention and the Exclusive Economic Zone*, The Hague, 1996, s. 63.

<sup>176</sup> SYMONIDES, 1988, s. 302.

<sup>177</sup> Afganistan, Avusturya, Nepal, Macaristan (denize kıyısı olmayan devletler); Belçika, Hollanda ve Singapur (kıta sahanlığından yoksun devletler).

<sup>178</sup> SYMONIDES, 1988, s. 298.

<sup>179</sup> Adı geçen gruba üye yirmi dokuz denize kıyısı olmayan devlet şunlardır: Afganistan, Avusturya, Belarus (SSCB), Bhutan, Bolivya, Botswana, Burundi, Çad, Çekoslovakya, İsviçre, Laos, Lesotho, Liechtenstein, Lüksemburg, Macaristan, Malawi, Mali, Moğolistan, Nepal, Nijer, Orta Afrika

konumda gören kıyı devletleridir<sup>180</sup>. Bu grubun dikkat çekici özelliklerinden birisi, Grubun, üyelerini kabul ederken, bazı durumlarda siyasî saikle hareket etmiş olmasıdır. Örneğin; İsrail'in üyeliği, Grupta bulunan Arap Devletlerinin etkisiyle kabul edilmemişken<sup>181</sup>, aynı şekilde İran da Gruba kabul edilmemiştir<sup>182</sup>. Öte yandan, grubun kurucu üyelerinden Vatikan, siyasî nedenlerle hareket edildiği için gruptan ayrılmıştır.<sup>183</sup>

III. DHK çerçevesinde Grup-54 etkin faaliyetlerde bulunarak, haklarını savunmaya çalışmıştır. Özellikle, Grup, her ne kadar 1974 yılına kadar ortaya bir tanım konulamamışsa da, "coğrafi açıdan elverişsiz devletler" in tanımının, savunma ve taleplerini dile getirirken önemli olduğunu fark etmiştir. Bu bağlamda, aşağıda değerlendirilecek tanım sunulmuştur. 1974'te sunulan bu tanım haricinde başka tanımlar sunulmaya çalışılsa da, Grup bu konuda bir başarı elde edememiş görünmektedir.

Coğrafi açıdan elverişsiz devletler, birçok şekilde ele alınıp tarif edilmeye çalışılmıştır. Bazı önemli yazarların, bu devletleri tanımlamaları önem taşımaktadır.

## 2- Doktrinin Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler Tanımları

Denize kıyısı olmayan, kıta sahanlığından yoksun ve diğer coğrafi açıdan elverişsiz devletleri yeni fakirler başlığı altında inceleyen **Franck, El Baradei** ve **Aron**, dünyadaki devletlerin dörtte beşini oluşturan kıyı devletlerinin, aralarında birlik oluşturamamalarının sebeplerini, bu devletlerin durumlarını sıralayarak açıklamaya

---

Cumhuriyeti, Paraguay, Ruanda, San Marino, Swaziland, Uganda, Yukarı Volta, Zambiya, Zimbabve. Bkz. CAFLISCH, 1987, s.657-658, dipnot: 1; SYMONIDES, 1988, s. 299.

<sup>180</sup> Adı geçen gruba üye yirmi altı coğrafi açıdan elverişsiz devlet şunlardır: Bahreyn, Belçika, Birleşik Arap Emirlikleri, Bulgaristan, Cezayir, Demokratik Almanya, Etiyopya, Federal Almanya, Finlandiya, Gambiya, Hollanda, Irak, İsveç, Jamaika, Kamerun, Katar, Kuveyt, Polonya, Romanya, Singapur, Sudan, Suriye, Türkiye, Ürdün, Yunanistan, Zaire; bkz. CAFLISCH, 1987, s. 658, dipnot: 2; SYMONIDES, 1988, s. 299.

<sup>181</sup> CAFLISCH, 1987, s. 645 ve 649, dipnot: 18; MIRVAHABI F., The Rights of Landlocked and Geographically Disadvantaged States in Exploitation of Marine Fisheries, *NILR*, vol. 26/2, 1979, s. 156 ve dipnot: 218; ROSENNE S., The Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *ILR*, vol. 11/1, 1976, s. 35; SYMONIDES, 1988, s. 299.

<sup>182</sup> SYMONIDES, 1988, s. 299.

<sup>183</sup> CAFLISCH, 1987, s. 658, dipnot: 1; MIRVAHABI, s. 156, dipnot: 218; SYMONIDES, 1988, s. 299.

çalışmışlardır.<sup>184</sup> Bu yazarların sıraladıkları ilk dört kategoride yer alan devletlerin, aynı zamanda coğrafi açıdan elverişsiz devletleri oluşturduklarını ve bu sebeple diğer kıyı devletlerinden ayrıldıklarını söylemek yanlış olmayacaktır. Bu sıralamanın ilk dört kategorisi şu şekildedir:

- Zaire gibi, çok geniş bir kara ülkesine sahip olmasına rağmen, bu genişliğe oranla orantısız şekilde çok kısa bir sahil şeridinde sahip olan bazı kıyı devletleri;
- Singapur gibi, son zamanlarda, komşu kıyı devletlerinin karasularını ve münhasır bölgelerini genişletmelerinden dolayı açık denizlere çıkışı engellenen bazı kıyı devletleri;
- Kızıl ve Kuzey Denizlerine kıyısı olan devletlerde ve Karayipler'deki birçok kıyı devletinde yaşandığı gibi, komşularının münhasır bölgeleriyle çatışacağı için kendilerine ait iki yüz deniz millik münhasır bölgeler ilân edemeyen bazı kıyı devletleri;
- Sovyetler Birliği gibi, çok geniş kıyılara sahip olmasına rağmen, kıyı suları, balıklar tarafından çok az ziyaret edilen bazı kıyı devletleri.<sup>185</sup>

Fakat, bu sıralamada dikkat edilmesi gereken husus, yukarıda da açıkça ortaya konulduğu üzere, bu ilk dört kategoriye giren kıyı devletlerinin sıralanış amacının, sadece kıyı devletlerinin farklı çıkarlarını ortaya koymak ve birlik oluşturamamalarının neden(ler)ine açıklık getirmek olmasıdır. Çalışmanın devamında, coğrafi açıdan elverişsiz devletler az kıyısı olan (*little coastline*), az kıta sahanlığı olan (*little continental shelf*) veya kıta sahanlığı komşularının iddialarıyla belirgin bir şekilde kalabalıklaşan devletler olarak nitelendirilmiştir.<sup>186</sup>

Bir başka yazar, **Rosenne**, coğrafi açıdan elverişsiz devletleri şu şekilde tanımlamıştır: “... *coğrafi açıdan elverişsiz devletler, ... ekonomik bölgenin oluşturulmasından, coğrafyaları sebebiyle herhangi bir avantaj koparamayan devletler anlamındadır.*”<sup>187</sup>

Bu verilen tanımların ötesinde, bu konuda bir tanım vermekten kaçınarak, belli birtakım kriterler çerçevesinde bir devletin coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet

---

<sup>184</sup> FRANCK T.M. & EL BARADEI M. & ARON G., The New Poor: Land-Locked, Shelf-Locked and Other Geographically Disadvantaged States, *NYUJILP*, vol. 7/1, 1974, s. 35.

<sup>185</sup> FRANCK & EL BARADEI & ARON, s. 35.

<sup>186</sup> FRANCK & EL BARADEI & ARON, s. 38.

<sup>187</sup> ROSENNE, s. 35.

olup olmadığını belirleme yoluna giden yazarlar da vardır. **Alexander** ve **Hodgson** hazırladıkları makalede, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bir tanımını vermek yerine, bu devletleri, çeşitli kriterleri göz önüne alarak sınıflandırma yoluna gitmişlerdir. Buna göre, bir devletin coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet sayılması için, belirtilen dokuz kategoriden biri veya birkaçına girmesi gerekmektedir:

- Denize kıyısı olmamak,
- Sınırlı kıyıya sahip olmak,
- Küçük kıta marjlarına ve/veya ekonomik bölgelere sahip olmak,
- Kıta sahanlığından yoksun olmak,
- Geniş kıta sahanlığı ve/veya ekonomik bölgeleri olmasına rağmen sınırlı kaynaklara sahip olmak,
- İzole olmuş okyanus bölgelerinde konumlanmış olmak,
- Belli madenleri ve ham maddeleri üreten ve deniz yatağındaki işletim sistemi başlarsa, bundan olumsuz etkilenecek durumda olmak,
- Halklarının beslenme temel ihtiyacı için diğer devletlerin ekonomik bölgelerine muhtaç olmak,
- Gelişmişlik endeksleri bağlamında, en az gelişmiş olmak.<sup>188</sup>

Bu kriterlere ilişkin, yazarların belirttikleri birkaç önemli hususun altının çizilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, yazarlar her şeyden önce, denize kıyısı olmayan devletlerin bu kategori dâhiline sokulup sokulamayacağını tartışmışlardır.<sup>189</sup> Bunun ötesinde, belirtilen ilk altı kriter denize ve kaynaklarına ulaşma (erişim) ile ilgiliyken<sup>190</sup>, yedinci ve sekizinci kriter ile<sup>191</sup>, dokuzuncu kriter ekonomik niteliktedir<sup>192</sup>.

Bir diğer yazar **Hafner** ise, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, önceleri sadece kısa sahil şeritli veya dar sahanlıklı (kıta sahanlığından yoksun) devletleri kapsadığını, sonradan biyolojik ve ekolojik unsurların da tanıma dâhil edildiğini belirtmektedir.<sup>193</sup>

Daha sonraki bir makalede, **Alexander**, sunulan kriterleri daha ayrıntılı bir şekilde ve kendi aralarında da sınıflandırmak suretiyle ortaya koymuştur. Buna göre,

---

<sup>188</sup> ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 560-568. Bu açıklamalara, ayrıca her bir kategori bağlamında ayrıntılı olarak ilgili devletlerin listeleri eklenmiştir.

<sup>189</sup> ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 560.

<sup>190</sup> ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 566.

<sup>191</sup> ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 566.

<sup>192</sup> ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 567.

<sup>193</sup> HAFNER G., Die Gruppe der Binnen- und Geographisch Benachteiligten Staaten auf der Dritten Seerechts- Konferenz der Vereinten Nationen, *ZaöRV*, vol. 38/3-4, 1978, s. 613 (İngilizce özetten).

yazar tarafından, yedisi aslî, beşi tâlî olmak üzere toplam on iki kriter belirtilmiştir.<sup>194</sup> Bu kriterlerden aslî olanların birine ve/veya birkaçına sahip olan devletler ciddî şekilde dezavantajlı devletler (*seriously disadvantaged states*) olarak nitelendirilirken; tâlî kriterlere sahip olanlar ise, bu kriterlerin aslî olanlara oranla daha az önemli olması da göz önüne alındığında, sadece ismen dezavantajlı devletler (*nominally disadvantaged states*) olarak mütalâa edilmişlerdir.<sup>195</sup> Bu kriterler, ilk yedisi aslî ve son beşi tâlî olmak üzere ve onlara ilişkin kısa açıklamalarla<sup>196</sup> birlikte şunlardan oluşmaktadır:

- Sınırlı uzunlukta sâhil şeridi: iki yüz deniz milinin altında olmalı;
- Küçük kıta sahanlığı olması: üç bin deniz mil kare veya daha aşağısı olmalı;
- Küçük kıta marjı ve/veya münhasır ekonomik veya balıkçılık bölgesi olması: beş bin deniz mil kare veya aşağısı olmalı;
- Münhasır ekonomik bölgede veya balıkçılık bölgesinde sınırlı kaynak potansiyeli olması: yazar tarafından, bu kriterin açıkça belirlenmesinin zor olduğu, fakat makalenin yazıldığı dönemde buna uyan yedi devletin mevcut olduğu bildirilmiştir;
- İzole konumda olunması: ana ticaret yollarından veya nüfus alanlarından uzak olunması;
- Ekonomik bölgenin olmaması;
- En az gelişmiş devlet kategorinde olunması;
- Bölge yoksunu devlet olunması;
- Kıta sahanlığı yoksunu devlet olunması;
- Devletin, halkının temel beslenme ihtiyaçlarının tatmini için komşu devletlerin münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklara özellikle bağlı olması;
- Kapalı veya yarı-kapalı denizlerde konulanmış olmak;
- Alandan çıkartılacak madenlerin en büyük ihracatçısı konumunda olunması.<sup>197</sup>

Doktrinde yapılan bu tanımlamaların benzerleri **Bernaerts**<sup>198</sup>, **Knight** ve **Chui**<sup>199</sup>, **Akintoba**<sup>200</sup> ve **Churchill** ve **Lowe**<sup>201</sup> tarafından da yapılmıştır.

<sup>194</sup> ALEXANDER, 1981, s. 187.

<sup>195</sup> ALEXANDER, 1981, s. 187 ve 189.

<sup>196</sup> **Alexander**, makalesinde, özellikle yer verdiği birtakım sayısal verilere nasıl ulaştığını açıklamamıştır.

<sup>197</sup> ALEXANDER, 1981, s. 187-190. Ayrıca, tüm bu kriterler bağlamında, bunlara uyan devletlerin bir listesi de şema hâlinde oluşturulmuştur.

<sup>198</sup> **Barnaerts** şu şekilde bir tanıma yer vermiştir: “Coğrafi açıdan elverişsiz devletler, doğrudan denize erişimi olan, fakat coğrafyalarından (örneğin oldukça kısa sâhil şeridi gibi) ötürü diğer devletlerle karşılaştırıldıklarında kendilerini dezavantajlı olarak hisseden devletlerdir.”. Bkz. BERNAERTS, s. 104.

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin doktrinde yer verilen tanımlar incelendiğinde; bazılarında saf bir tanımlamaya gidildiği, bazılarındaysa, bir tanımlama yerine kriterler verildiği gözlenmektedir.

## B- Devletlerin Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devlet Tanımları

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tanımına ilişkin, 1982 öncesinde, doktrin haricinde ve özellikle, Birleşmiş Milletler III. DHK çerçevesinde devlet ve/veya devletlerin de birtakım öneri ve taslak çalışmaları söz konusu olmuştur. Bu çalışmalar çerçevesinde, bir sonraki bölümde anlatılacak m.70/2'deki tanım da şekillenmiştir.

Bu kapsamda değerlendirilmesi gereken ilk teklif, Hollanda delegesi tarafından yapılan ve tamamen coğrafi elverişsizliğin derecesini ön plâna çıkaran tekliftir. Fakat, bu teklif, sadece coğrafi verileri (bunda da sadece alan büyüklüğü ön plânda) ele alması ve ekonomik olguları göz ardı etmesi gibi nedenlerle eleştirilmiş ve kabul görmemiştir. Hollanda'nın teklifine göre, her devlet, denizin ortasında yer alan bir ada devleti olarak kabul edilecek, daha sonra etrafında tam olarak ilân edilmiş iki yüz deniz millik genişlikteki ekonomik bölge hesap edilecek, bundan sonra gerçekte bu devletin münhasır ekonomik bölgesi belirlenecek ve en son farazî olarak belirlenen münhasır ekonomik bölge ile gerçekteki münhasır ekonomik bölgesi karşılaştırılacak; ortaya çıkan rakamlara göre, eğer gerçekteki münhasır ekonomik bölgenin alanının oranı farazî olanınkinin %47'sine ve/veya daha fazlasına denk geliyorsa, bu devlet coğrafi olarak avantajlı, oran %47 ilâ % 25

<sup>199</sup> *Knigh* ve *Chui* coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin, bazı devletlerin teknik olarak deniz kıyısından yoksun olmasalar da, coğrafi avantajlardan çok zayıf bir şekilde yararlandıklarını belirtmişler ve bazı devletlerin farazî olarak kıta sahanlığına sahip olmadıklarını, bazı devletlerin ise kendi komşu devletlerine yakınlıklarından ötürü orta hat sınırlarının kendi taraflarında yeterli okyanus (deniz) kaynağı edinemediklerini eklemişlerdir. Bkz. KNIGHT & CHUI, s. 478.

<sup>200</sup> *Akintoba*, coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin BMDHS m.70/2'de yer alan tanımı verdikten sonra, bu devletlerin kıta sahanlığından yoksun devletler kavramıyla birlikte ortaya çıktığını, ayrıca bu devletlere “denizden yoksun devletler” (sea-locked states) diye adlandırılacak “dar denizler”le (narrow seas) çevrili devletlerin de dâhil olduğunu belirtmiştir. Bkz. AKINTOBA, s. 65.

<sup>201</sup> *Churchill* ve *Lowe* ise, birtakım özellikler ortaya koyarak, coğrafi açıdan elverişsiz devletler için üçlü bir ayrıma gitmişlerdir:

- Kara ülkelerinin büyüklüğüne oranla kısa sahil şeridinde sahip olan devletler;
- Komşu devletlerin varlığı yüzünden, kendi deniz alanlarını oluşturamayan devletler;
- Münhasır ekonomik bölgeleri doğal kaynaklar bakımından çok fakir olan devletler;

Bu sayılanların örnek olduğu ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bunlarla sınırlandırılmayacağı da yazarlar tarafından belirtmiştir. Bunun yanı sıra, Churchill ve Lowe, ilerleyen sayfalarda coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin spesifik bir tanım verileceğini belirterek, aşağıda incelenecek olan BMDHS m.70/2'de yer alan tanıma yer vermişlerdir, bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 433.

arasında ise bu devlet, ne coğrafi olarak avantajlı, ne de çok büyük derecede dezavantajlı ve son olarak oran %25'ten az ise, bu devlet coğrafi açıdan elverişsiz olarak kabul edilecektir.<sup>202</sup>

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tanımına dair bir diğer önemli teklif, 1974 yılında Jamaika ve Haiti tarafından hazırlanan “*Gelişmekte Olan Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Hakları*”na dair taslak (Draft Articles on the Rights of Developing Geographically Disadvantaged States) m.5'te yer almıştır. Buna göre, m.5'te coğrafi açıdan elverişsiz devletler şu şekilde ifade edilmiştir:

“*Coğrafi açıdan elverişsiz devletler*

(a) *denize kıyısı olmayan, veya*

(b) *coğrafi, biyolojik veya ekolojik sebeplerle,*

(i) *Başka devletler tarafından bir ekonomik bölge veya miras/patrimonyal denizin oluşturulmasından büyük bir ekonomik avantaj sağlamayan; veya*

(ii) *Başka devletler tarafından ekonomik bölgelerin veya miras/patrimonyal denizlerin kurulmasından ötürü ekonomileri ters şekilde etkilenen; veya*

(iii) *Kısa bir sahil şeridinde sahip olan ve ulusal yetkilerini tek taraflı olarak genişletemeyecek devletlerdir”.*<sup>203</sup>

Hemen hemen aynı tanım, 5 Ağustos 1974 tarihli Jamaika'nın “*12 deniz milinin ötesindeki karasuları dâhilinde gelişmekte olan coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin haklarına dair taslak maddeler*”de (draft articles on rights of developing geographically disadvantaged states within a territorial sea beyond 12 miles), *mutatis mutandis*, yer almıştır.<sup>204</sup>

Bir diğer tanım ise, Haiti ve Jamaika'nın da tanımından esinlenilmiş görünen, “77'ler Grubu”nun üçüncü toplantısında ele alınan çalışma belgesinde yer alan “*Gelişmekte Olan Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler*”e ilişkin tanımdır:

<sup>202</sup> CAFLISCH, 1977, s. 347-348; CAFLISCH, 1987, s. 648-649; MIRVAHABI, s. 140 (ve ayrıca bu öneri çerçevesinde gerçekleşen hesaplar sonucunda münhasır ekonomik bölge alanı %47'nin altında kalan devletlerin listesi için, s. 160-Table 3); SYMONIDES, 1976, s. 56-57; SYMONIDES, 1988, s. 296.

<sup>203</sup> Document A/CONF.62/C.2/L.35, II. Committee, 1 Ağustos 1974, s. 213. Ayrıca, bkz. CAFLISCH, 1977, s. 349; CAFLISCH, 1987, s. 650; SYMONIDES, 1988, s. 303.

<sup>204</sup> Document A/CONF.62/C.2/L.36, II. Committee, 1 Ağustos 1974, s. 214.

“... gelişmekte olan coğrafi açıdan elverişsiz devletler gelişmekte olan şu kıyı devletleri anlamına gelir:

- (i) Coğrafi sebeplerle bir münhasır ekonomik bölge iddia edemeyecekler; veya
- (ii) Münhasır olarak doğal karakterdeki biyolojik veya ekolojik sebepler uyarınca, kendi ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesinden temel bir ekonomik avantaj sağlamayan ve canlı kaynaklara erişim hakkı, diğer devletler tarafından oluşturulan münhasır ekonomik bölgelerce ters bir biçimde etkilenenler.”<sup>205</sup>

“Grup-54”ün tanımı, “77’ler Grubu”nun yapmış olduğu tanımdan esinlenilerek IV. Toplantı sırasında teklif edilmiştir.

“... coğrafi açıdan elverişsiz devletler şu kıyı devletleri anlamına gelir:

- (a) Coğrafi nedenlerle bir ekonomik bölge iddia edemeyecekler; veya
- (b) Eğer, bu sözleşme tarafından izin verilen azamî genişliğe kadar ekonomik bölge sınırlarını genişletmeye muktedir olsalardı, ekonomik bölgesi iddia edebileceği alanın %30’undan daha az olanlar; veya
- (c) Münhasır olarak doğal karakterdeki coğrafi, biyolojik veya ekolojik sebepler uyarınca, kendi ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesinden temel bir ekonomik avantaj sağlamayan ve canlı kaynaklara erişimde hakkı diğer devletler tarafından oluşturulan münhasır ekonomik bölgelerce ters bir biçimde etkilenenler.”<sup>206</sup>

Tüm bu taslak ve tekliflerin yanı sıra, III. DHK esnasında, delegasyonların, gerek bu teklifler üzerinden, gerek bağımsız olarak yaptıkları açıklamalar da, “coğrafi açıda elverişsiz devletler” tanımına ilişkin önemli veriler içermektedir.

Bu değerlendirmelerin en önemlilerinden biri Ekvator delegesini **Rodriguez** tarafından yapılmıştır. Buna göre, Rodriguez, denize kıyısı olmayan devletlerin objektif olarak belirlenmesinin mümkün olmasına rağmen, “coğrafi açıdan elverişsiz olma”ya ilişkin çok çeşitli iddialar öne sürüldüğu için, birçok devletin coğrafi açıdan elverişsiz gözüktüğünü vurgulayarak, bu terimle anlatılmak istenilenin açıkça ortaya

<sup>205</sup> SYMONIDES, 1988, s. 304.

<sup>206</sup> CAFLISCH, 1977, s. 350; CAFLISCH, 1987, s. 651; SYMONIDES, 1988, s. 304.

konulması gerektiğini belirtmiş ve tanım için beş olası unsurdan bahsetmiştir.<sup>207</sup> Rodriguez'e göre, coğrafi avantajlılığa ilişkin tanımda yer alması gereken beş unsur şunlardır:

- Devletin ekonomik gelişmişlik seviyesi;
- Bir kıyı devletinin, kıyılarının ve bitişik sularının fizikî özellikleri (nitelikleri) ve bu sulardaki kaynaklardan halkının yararlanma becerisi;
- Kıta sahanlığının genişliği ve devletin oradaki kaynakların işletilmesinden sağlayacağı yarar;
- Denizin türü ve ona erişimdeki kolaylık;
- Benzer türde bir karasuları ve ekonomik bölgesi olmayan belirli bir devletin kalkınmasında, ona komşu olan diğer devletlerin karasularının ve ekonomik bölgelerinin ters etkisi.<sup>208</sup>

Rodriguez kadar net olmasa da, bazı delegelerin açıklamaları da, coğrafi açıdan elverişsiz devlet tanımı için aydınlatıcı olarak nitelendirilebilir. Meselâ, İran Delegesi **Kazimi**, İran'ın, kapalı bir deniz olan Basra Körfezine ve yarı-kapalı bir deniz olan Umman Körfezine kıyısı olması sebebiyle coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olduğunu ve onun, bu coğrafi durumunun, önerilen iki yüz deniz millik bölgeden tam olarak yararlanmasını engellediğini belirtmiştir.<sup>209</sup>

İlginç bir yaklaşım ise, Panama tarafından geliştirilmiştir. Panama delegesi **Illueca** sömürge düzeni ve buna bağlı Panama kanalından ülke olarak yararlanmaması, ayrıca her ne kadar 2000 deniz miline ulaşan ve iki okyanus'ta bulunan kıyı şeridinde rağmen derin su limanı için elverişli bir alan bulunmaması gibi sebeplerden ötürü Panama'yı coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olarak nitelendirmiştir.<sup>210</sup>

Türk delegesi **Türmen**, 1973 yılında Londra'da toplanan "Deniz Kirliliğine Dair Uluslararası Konferans"ta kirlilik amaçları bağlamında özel alanlar olarak beş yarı-kapalı deniz alanının belirlendiğini, bu belirtilen alanların, kıyı devletlerinin 200

<sup>207</sup> Document A/CONF.62/C.2/SR.34, II. Komite 34. toplantısı (9 Ağustos 1974), s. 257.

<sup>208</sup> Document A/CONF.62/C.2/SR.34, II. Komite 34. toplantısı (9 Ağustos 1974), s. 257. Ayrıca, bkz. McGOWAN, s. 210-211.

<sup>209</sup> Document A/CONF.62/C.2/SR.32, II. Komite, 32. Toplantı, 8 Ağustos 1974, s. 244. Hatırlanacağı üzere, İran Grup-54'e üye olarak kabul edilmemiştir. Bunun sonucunda İran kıyı devletleri grubunun üyesi olmuş ve aktif olarak kıyı devletleri haklarını savunmuştur.

<sup>210</sup> Document A/CONF.62/C.2/SR.33, II. Komite, 33. Toplantı, 8 Ağustos 1974, s. 247-248.

deniz millik ekonomik bölgelere sahip olamayacakları alanlar olduğunu ve sadece yarı-kapalı denizlere ilişkin olarak belirlendiklerini, böylelikle, bunların coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tanımı için bir başlangıç noktası olabileceğini belirtmiş ve tanım sorununun mutlaka konferans çerçevesinde belirlenmesi gerektiğinin, aksi takdirde bu belirlemenin bölgesel çerçevede sürüşmeleri beraberinde getirebileceğinin ve temel alınması gereken kriterin de coğrafi olması gerektiğinin altını çizmiştir.<sup>211</sup>

Jamaika delegesi **Robinson**, Haiti-Jamaika ortak taslak m.5'te ortaya konulan tanımın, hem ekonomik, hem coğrafi kriterlere yer vermek suretiyle dezavantajlı bir devletin esas özelliklerini kapsadığını belirtmiştir.<sup>212</sup>

İsrail delegesi **Najar**, bir devletin coğrafi açıdan dezavantajlı olarak sınıflandırılmasının, onun açık denize ulaşım ve denizin canlı veya yenilenemeyen kaynaklarındaki payı ölçütüne dayandığını ifade etmiştir.<sup>213</sup>

Uruguay delegesi **Lupinacci**'ye göre ise, coğrafi açıdan dezavantajlı olmanın tek sebebi denize ulaşım yoksunluğu değildir; bunun yanı sıra kaynaklardan yoksunluk, çok küçük bir ülkeye sahip olmak veya sürekli doğal felâketlere tâbi olmak gibi sebepler de coğrafi açıdan dezavantaja yol açmaktadır.<sup>214</sup>

Barbodos delegesi **Browne**, kavramın kendi ülkesi gibi dar kıta sahanlıklı ve az kaynaklı, küçük ve fakir ülkeleri kapsadığını; bir münhasır ekonomik bölgenin, bölge ülkeleriyle eşit şartlarda canlı kaynaklara erişim olmadıkça bir anlam ifade etmediğini bildirmiştir.<sup>215</sup>

Bunun yanı sıra, kesin bir tanımın verilmesinin- ki bazı delegelere göre bu tanımın yapılması çok da zor değildi, sorunların çözümü açısından zorunluluk olduğuna ilişkin geniş bir farkındalığın olduğunu belirtmekte yarar vardır.<sup>216</sup>

<sup>211</sup> Document A/CONF.62/C.2/SR.33, II. Komite, 33. Toplantı, 8 Ağustos 1974, s. 251.

<sup>212</sup> Document A/CONF.62/C.2/SR.34, II. Komite, 34. Toplantı, 9 Ağustos 1974, s. 252.

<sup>213</sup> Document A/CONF.62/C.2/SR.34, II. Komite, 34. Toplantı, 9 Ağustos 1974, s. 255.

<sup>214</sup> Document A/CONF.62/C.2/SR.34, II. Komite, 34. Toplantı, 9 Ağustos 1974, s. 256.

<sup>215</sup> Document A/CONF.62/C.2/SR.35, II. Komite, 35. Toplantı, 9 Ağustos 1974, s. 258-259.

<sup>216</sup> İsveç (**Myrsten**), s. 240; İran (**Kazemi**), s. 244; Singapur (**Chao**), s. 244—II. Komite, 32. Toplantı, 8 Ağustos 1974 (sabah); Venezüella (**Carpio Castillo**), s. 249; Türkiye (**Türmen**), s. 251—II. Komite, 33. Toplantı, 8 Ağustos 1974 (öğle); Jamaika (**Robinson**), s. 252; İsrail (**Najar**), s. 255; Uruguay (**Lupinacci**), s. 257—II. Komite, 34. Toplantı, 9 Ağustos 1974 (sabah); Barbados (**Browne**), s. 258; Singapur (**Chow**), s. 259—II. Komite, 35. Toplantı, 9 Ağustos 1974 (öğle).

## C- BMDHS’de Yer Alan Coğrafi Açidan Elverişsiz Devletlere İlişkin Tanım

BMDHS’nin “münhasır ekonomik bölge”nin düzenlendiği V. Bölüm m.70/2’de yer alan düzenleme çerçevesinde, coğrafi açıdan elverişsiz devletler şu şekilde tanımlanmıştır:

*“Bu bölümün amaçları uyarınca, coğrafi açıdan elverişsiz devletler; kapalı ve yarı-kapalı denizlere kıyısı olan devletler de dâhil olmak üzere, coğrafi konumları, nüfuslarının tümü veya bir kısmının beslenme ihtiyaçlarını yeterli şekilde sağlamaları için, onları, bölgelerindeki veya alt-bölgelerindeki diğer devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların kullanılmasına bağımlı kılan kıyı devletleri ve kendi başlarına münhasır ekonomik bölge iddia edemeyen kıyı devletleri anlamına gelir.”*

Her şeyden evvel, tanımda açıkça ortaya konulduğu üzere, bu tanımın sadece BMDHS’nin “münhasır ekonomik bölge”nin düzenlendiği V. bölümü için geçerli olduğu belirtilmelidir. Oysa, BMDHS’nin deniz yatağına ilişkin, teknoloji transferine ilişkin ve bilimsel araştırmalara ilişkin bölümlerindeki hükümlerde de coğrafi açıdan elverişsiz devletlere dair düzenlemeler mevcuttur. Sorun, bu tanımın bu alanlar için de geçerli olabilecek şekilde genişletilip genişletilmeyeceği sorunsalında düğümlenmektedir. Aşağıda da görüleceği üzere, m.70/2’de yer alan “coğrafi açıdan elverişsiz devletler” kavramı son anda yapılan değişikliğe maddeye eklenmiştir. Bu husus bile, bu maddeyi tasarlayan ve kabul edenlerin genel bir tanım verme saikiyle hareket etmediklerini göstermektedir. Buna rağmen, BMDHS’yi onaylarken, Sudan, bir beyanla, m.70/2’de yer alan tanımın, m.254 için de uygulanabileceğini kabul ettiğini belirtmiştir.<sup>217</sup> Tam da bu noktaya ilişkin olarak, **Caflisch** ve **Symonides**, hem bu maddede yer alan tanımın sadece bu bölüm için kullanılabilceğini savunanların, hem de bu madde yer alan tanımın BMDHS’nin diğer bölümlerindeki coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin düzenlemeler için kullanılabilceğini savunanların olabileceğini belirtmişlerdir.<sup>218</sup> Bazı yazarlar tarafından da ortaya konulduğu gibi<sup>219</sup>, birinci yorumun daha doğru olduğu

<sup>217</sup> via [www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm) (son ziyaret tarihi: 03/08/10); KWIATKOWSKA, 1989, s. 23.

<sup>218</sup> CAFLISCH, 1987, s. 655; SYMONIDES, 1988, s. 307.

<sup>219</sup> KWIATKOWSKA, 1989, s. 23; COMMONWEALTH SECRETARIAT, Land-Locked and Geographically Disadvantaged States under UNCLOS, *CLB*, vol. 30/4, 2004, s. 790, para. 12;

düşünülmelidir. Bu sava, antlaşmaların yorumlanmasına ilişkin kurallara bakıldığında rahatlıkla ulaşılabileceği görülebilir; çünkü, m.70/2'de yer alan tanımın, maddenin ilk cümlesinin başında yer verilen “*bu bölümün amaçları uyarınca*” ibaresinin de açık bir şekilde gösterdiği üzere, ilgili bölüm kapsamında düzenlendiği ve o bölümdeki amaçları gerçekleştirmesinin düşünüldüğü, ek başka bir veriye gerek duyulmaksızın anlaşılmaktadır. Dikkatle incelendiğinde, maddedeki düzenlemenin de, ilgili bölümle alâkalı olarak geliştirilmiş olduğu görülmektedir. Öte yandan, eğer iddia edildiği gibi bu tanımın, V. bölüm dışında, BMDHS'nin genelinde kullanılması plânlansaydı, tanımın, ilgili Sözleşmenin başında, tanımlara ilişkin genel bölümde yer alması gerekirdi.

Öte yandan, m.70/2'deki düzenlemede son âna kadar, “coğrafi açıdan elverişsiz devlet” terimi yerine, “özel coğrafi özelliklere sahip devletler” (*States with special geographical characteristics*) terimi kullanılmıştır. 1982 yılındaki son toplantıda “özel coğrafi özelliklere sahip devletler” terimi, “coğrafi açıdan elverişsiz devletler” terimi ile değiştirilmiştir.<sup>220</sup>

Ayrıca, maddedeki düzenlemeden çıkartılan belirgin diğer sonuç ise, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, sadece maddede sayılan niteliklere sahip kıyı devletleri olmasıdır. Diğer bir deyişle, en azından V. bölüm uygulamaları kapsamında, coğrafi açıdan elverişsiz devletler denize kıyısı olmayan devletleri kapsamamaktadır. Zira, III. DHK esnasında ve sonrasında da bu anlayışın delegeler ve temsil ettikleri devletler tarafından da kabul edildiği görülmektedir.

Bunun dışında, iki ayrı parça hâlinde tanım ele alınabilir. Bunlardan ilki, tanımın son bölümünü teşkil eden, kendi başlarına münhasır ekonomik bölge ilân edemeyen devletlerdir. İkinci grup ise, çok karmaşık bir düzenlemeye sahip olan cümlenin ilk kısmından oluşmaktadır. Buna, kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olan devletler de dâhil olmak üzere, halkının besin ihtiyacının karşılanması için komşu devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynaklara ihtiyaç duyan devletler dâhil olmaktadır. Açıkça belirtmek gerekir ki, ikinci gruba giren devletleri

---

VASCIANNIE, 1990, s. 13-15; VASCIANNIE S.C., Land-Locked States and Geographically Disadvantaged States, *CLB*, vol. 31/1, 2005, s. 64.

<sup>220</sup> CAMINOS H., The Regime of Fisheries in the Exclusive Economic Zone, in *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*, edited by Orrego-Vicuña, Colorado, 1984, s. 158, arkanot: 19; CAFLISCH, 1987, s. 653-654; SYMONIDES, 1988, s. 306.

belirlemek için bir objektif kriter yaratılmamıştır. Bunun sebebi, tanımın bilinmeyenlerle (kavramlar da dâhil) oluşturulmasıdır. Örneğin; bölge ve alt-bölge kavramları, özellikle deniz hukuku göz önüne alındığında neyi ifade etmektedir, daha önemlisi nasıl belirlenecektir, belli değildir. Öte yandan, bir devletin besin ihtiyacının kime göre, hangi koşullarla belirlenebileceği belli değildir; belli olmamasının ötesinde oldukça da sübjektif bir karar gerektirecek şekilde düzenlenmiş olduğu görülmektedir.

## **D-Sonuç**

Tüm bu anlatılanlar çerçevesinde birtakım sonuçlara ulaşmak mümkündür:

- Denize kıyısı olmayan devletlere oranla, deniz hukukunda yaşanan değişime paralel olarak çok daha sonraları ortaya çıkan “coğrafi açıdan elverişsiz devlet” kavramının tanımlanmasına dair çok farklı kriterler sunulmuştur. Bu husustan da anlaşılacağı üzere, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin genel kabul gören bir tanımının var olduğunu iddia etmek zordur.

- Her ne kadar BMDHS m.70/2’de coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin bir tanım yapılmış olsa da, yukarıda açıklanan sebepler doğrultusunda, bu tanımın genel bir tanım olarak kullanılması sorgulanabilir niteliktedir. Her şeyden evvel, maddenin kendisi, açık bir şekilde kullanım sahasını kısıtlamaktadır.

- BMDHS m.70/2’de yer verilen tanım, genel bir tanım olarak kullanılamayacak olsa da, bu tanımda yer verilen kriterler coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tespitinde kullanılabilir.

- Geline bu aşamada açıkça fark edileceği üzere, coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin bir tanıma ulaşmak kolay değildir. Bu bağlamda, tartışmaların odak noktası hâline gelebilecek bir tanım oluşturmaya çalışmaktansa, tıpkı doktrindeki bazı yazarların yapmış oldukları gibi, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin belirlenmesinde kullanılabilir kriterleri saymak en akılcı çözüm olarak addedilmelidir. Zaten, bir tanımın verilmeye çalışılmasının amacı da coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin belirlenmesine yöneliktir. Sonuçta, sübjektif ve tartışılır bir

tanım yapmaktansa; var olan, bir şekilde üzerinde mutabakata varıldığı gözlenen kriterlerin sayılmasının, aynı işlevi daha sağlıklı yerine getirebileceği düşünülebilir.

- Coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin belirlenmesinde kullanılacak, yukarıda incelendiği üzere birçok yazar tarafından belirtilen kriterler, şu şekilde sıralanabilir: deniz kıyısına sahip olmamak; kısa bir kıyı şeridine sahip olmak; sadece kapalı ve yarı kapalı denizlere kıyısı olmasından dolayı, deniz alanlarına sahip olamamak (münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı gibi); kapalı ve yarı-kapalı denizlere kıyısı olunmasa ve muteber bir şekilde deniz alanlarına sahip olursa da, sahip olunan bu deniz alanlarının beklenen verimlilikte olmaması. Sayılan bu kriterlerden birine ve/veya birkaçına sahip olan devletler coğrafi açıdan elverişsiz devletler olarak mütalâa edilebileceklerdir. Sayılan bu kriterler dışında da birçok kriter doktrinde yazarlarca belirtilmiştir. Fakat, hemen tüm yazarlarca ortak olarak belirtilen kriterler, genelde, bu sayılan kriterler olmaktadır. Aynı şekilde, bu kriterler m.70/2'de yer verilen tanıma da daha yakındır.

- Sayılan kriterlerin, kavramın işaret ettiği farklı olarak, sadece coğrafi birtakım özelliklerle sınırlı kalmadığı ve ekonomik ve biyolojik unsurları da içerdiği belirtilmelidir.

### **E- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere İlişkin Liste**

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tanımının ve olası bir tanıma ilişkin unsurların irdelenmeye çalışıldığı bu alt başlık çerçevesinde gereken son husus, bu devletlere ilişkin bir listenin oluşturulmasıdır. Böyle bir liste, hem konunun pekişmesi açısından, hem de ileride yapılacak açıklamalar açısından, bir ihtiyaçtır.

Bu listenin oluşturulması için yukarıda sayılan kriterler de göz önünde tutularak, elli beş devletin yer aldığı ve III. DHK'da aktif rol oynayan "Grup-54"ün üye listesi ışık tutucu nitelikte olacaktır. Fakat, bu liste yeterli değildir. Yukarıda da açıklandığı üzere, "Grup-54" bazı durumlarda siyasî görüşlerle hareket ederek bazı devletleri bünyesine kabul etmemiştir. Salt "Grup-54"ün listesiyle yetinmek bu açıdan yanıltıcı sonuçlar doğurabilecektir. Öte yandan, özellikle 1990 sonrasında dünya siyasî coğrafyasında yaşanan gelişmeler birçok yeni devletin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. "Grup-54"ün listesiyle yetinmek, bu devletlerin de

gözden kaçmasına sebebiyet verecektir. Fakat, önemle belirtmekte yarar vardır ki, doktrinde birçok yazar, ya bir liste vermemekte ve konuyu sadece bazı örneklerle geçiştirmekte, ya da “Grup-54”te yer alan devletleri belirtmekle yetinmektedir. Tıpkı tanım da olduğu gibi, yapılacak bir liste tartişmalara yol açabilecektir. Buna rağmen, güncellenmiş ve objektif olunmaya çalışılarak oluşturulacak bir liste, yukarıda da belirtildiği gibi, önemli bir ihtiyacı karşılayacaktır. Bu bağlamda, coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin liste oluşturmaya çalışılırken, **Alexander**’ın yapmış olduğu grafikli listeler göz önünde tutulacaktır.<sup>221</sup>

Bunlar dışında, her ne kadar, genel kriterler bağlamında deniz kıyısına sahip olmama belirtilmiş olsa da, tezin işleyişi gereği ayrı ele alınan denize kıyısı olmayan devletler bu listeye dâhil edilmeyeceklerdir.

Listeye ilişkin belirtilecek en son husus, yapılacak listenin kıtalara göre ayrılarak ve alfabedeki harf sıralamasına uygun yapılacak olmasıdır.

Buna göre, kıtalara göre coğrafi açıdan elverişsiz devletler şunlar olarak sayılabilir:

#### *Avrupa Kıtası*

Almanya, Arnavutluk, Belçika, Bosna Hersek, Bulgaristan, Estonya, Finlandiya, Hırvatistan, Hollanda, İsveç, İtalya, Karadağ, Kıbrıs Rum Kesimi, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Letonya, Litvanya, Malta, Monako, Polonya, Romanya, Slovenya, Türkiye, Ukrayna ve Yunanistan

#### *Asya Kıtası*

Bahreyn, Bangladeş, Birleşik Arap Emirlikleri, Gürcistan, Güney Kore, Irak, İsrail, Katar, Kamboçya, Kuveyt, Kuzey Kore, Lübnan, Malezya, Singapur, Suriye, Tayland, Ürdün ve Vietnam

---

<sup>221</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188-189.

### *Afrika Kıtası*

Cezayir, Cibuti, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Ekvator Ginesi, Eritre, Fildişi Sâhilleri, Gabon, Gambiya, Gine, Kamerun, Kongo, Libya, Mısır, São Tomé ve Príncipe, Sudan, Tanzanya, Togo, Tunus ve Yeşil Burun Adaları.

### *Amerika Kıtası*

Belize, Haiti ve Jamaika.

Yirmi dördü Avrupa Kıtasında, on sekizi Asya Kıtasında, on dokuzu Afrika Kıtasında, üçü Amerika Kıtasında olmak üzere oluşturulan listede altmış dört coğrafi açıdan elverişsiz devlete yer verilmiş bulunmaktadır. Dünya üzerinde, bugün, yüz doksan dört devlet olduğu düşünülürse, dünyadaki devletlerin yaklaşık %33'ünü coğrafi açıdan elverişsiz devletler oluşturmaktadır. Bu orana kırk dört denize kıyısı olmayan devlet de eklendiğinde oran %57'lere çıkmaktadır. Böylece, dünyadaki devletlerin yarısından fazlasının denizlerden yararlanırken çeşitli sorunlarla karşılaştığı ve tam olarak yararlanamadıkları belirtilebilir.

## **Ş2- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere Dair Sınıflandırma**

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, daha kolay tahlil edilebilmesi için ve gerek şu âna kadar yapılan açıklamaların, gerek bundan sonra yapılacak açıklama ve değerlendirmelerin daha iyi anlaşılabilmesi için, bu devletlerin sınıflandırılmalarının yapılmasına ihtiyaç vardır. Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin hazırlanan eserlerin büyük bir bölümünde, ayrıntılı bir sınıflandırmaya ayrıca yer verilmediği, sadece yeri geldikçe yapılan açıklama ve değerlendirmelerin içeriğinde sınıflandırmaya ilişkin öğelerin belirtildiği görülmektedir.<sup>222</sup> Bu bağlamda, bu durum, yapılacak sınıflandırma işleminde sınıflandırma konularının özenli ve dikkatli ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. Bunun ötesinde, her devletin, her ülkenin, hattâ her coğrafi bölgenin kendine has özellikleri olduğu gerçeği, bu sınıflandırmayı daha meşakkâtli hâle sokmaktadır.

<sup>222</sup> Genelde, konuyla ilgili eserlerde, sınıflandırma yerine, denize kıyısı olmayan devletlerin özelliklerine yer verilmek suretiyle bu eksiklik giderilmiştir. Bkz. GLASSNER, 1970, s. 4-15; ALMEEN, s. 2-8; UPRETY, 2006, s. 6-13.

Sınıflandırmanın ilk etabı, çalışmanın konusuna bakıldığında görüleceği üzere, “Denize kıyısı olmayan devletler” ve “coğrafi açıdan elverişsiz devletler”dir. Zira, iki grubun varlığı, kaçınılmaz olarak, bir sınıflandırmayı kendiliğinden ortaya koymaktadır.

Esasen, “denize kıyısı olmayan devletler”, “coğrafi açıdan elverişsiz devletler”in bir alt kategorisini oluşturmaktadır. Fakat, yukarıda tanımlara ilişkin bölümde açıklandığı üzere, çeşitli sebeplerden ötürü denize kıyısı olmayan devletler kategorisi daha önce ortaya konulmuş ve bu durum da denize kıyısı olmayan devletleri daha ön plâna çıkarmıştır.

Deniz hukukunun gelişimi değerlendirildiğinde, devletler için önemli olan, deniz ulaşımından yararlanmaktır. Denizlerdeki kaynaklar açısından ise, bazı büyük denizci devletler haricinde, sadece kıyı balıkçılığı denilebilecek bir yaklaşım söz konusuydu. Bu bağlamda, denize kıyısı olmayan devletlerin ticareti ve denize ulaşımı ön plâna çıkmaktaydı. Bu konuda ilk ciddî adımlar, İsviçreli tüccarların federal devletten İsviçre bayraklı gemi talepleriyle gündeme gelmiş idi.<sup>223</sup> Oysa, İkinci Dünya Savaşı sonrasında denizlerde var olan doğal cansız kaynakların tespiti ve bu kaynakların zenginliği, ayrıca yaşanan teknolojik gelişmeler sonucu bunların çıkartılarak kullanılmasının mümkün hâle gelmesi sonucu, devletler arasında, denizler üzerinde bir yayılma savaşı da başlamıştır. “Denizlerin kapatılması” (*enclosure of the seas*) adıyla da anılan bu yaklaşım, yeni bir devlet kategorisinin ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir; denize kıyısı olmasına rağmen, çeşitli sebeplerle deniz kaynaklarından gerektiği gibi yararlanamayan devletler. Bu devletlere “coğrafi açıdan elverişsiz devlet” adı verildiği yukarıda belirtilmişti. Kısaca özetlemek gerekirse, sadece denize ulaşımın zorluğu bakımından yapılan değerlendirmenin bir sonucu olarak ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler kavramına, 1950 sonrasında denizdeki kaynaklara ilişkin yaşanan gelişmeler çerçevesinde “coğrafi açıdan elverişsiz devletler” kavramı da eklenmiştir. Oysa, denize kıyısı olmama durumu zaten bir *coğrafi elverişsizlik*dir. Nitekim, birçok eserde, denize kıyısı olmayan devletler, coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak

---

<sup>223</sup> OPPENHEIM, 1912, s. 327; SANDIFORD R., Legal Questions Concerning Aero-Dromes on the Open Sea, Usually Referred to as Floating Islands, *ALR*, vol. 5/1, 1934, s. 15; MONNIER J., Right of Access to the Sea and Freedom of Transit, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 502.

değerlendirilmektedir veya en azından bu sonucu ortaya koyacak şekilde ifadelere yer verilmektedir.<sup>224</sup>

Yapılan bu açıklamalara rağmen, daha öncede belirtildiği üzere, iki kavramın yer alması kendiliğinden bir sınıflandırmaya sebep olmaktadır. Fakat bu sınıflandırma tek bir perspektiften ele alınmıştır: tarihî açıdan denize ve kaynaklarına *ulaşım*.

Bu aşamadan sonra sınıflandırmayı iki temel çerçevede ele alabiliriz: Coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin sınıflandırmalar, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin sınıflandırmalar.

## **I- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere İlişkin Sınıflandırma**

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin yapılacak sınıflandırmada iki temelde ilerleme kaydedilmesi düşünülmüştür. Öncelikle, resmî sınıflandırmalara ilişkin açıklamalar yapılacaktır, daha sonra resmî olmayan veya zımnî olan sınıflandırmalara yer verilecektir. Resmî sınıflandırmadan kastedilen, uluslararası antlaşmalarda veya uluslararası dokümanlarda ortaya konulan veya açıkça bu belgelerden anlaşılan sınıflandırmalardır. Öte yandan, zımnî olarak nitelenen sınıflandırma ise, açık bir şekilde ortaya konulmayan, uluslararası antlaşmalara ve dokümanlara yansıtılmayan, fakat bir şekilde ortaya çıkan—örneğin; doktrin tarafından önerilen- veya anlaşılan sınıflandırmalardır.

## **A- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere İlişkin Resmî Sınıflandırma**

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin resmî sınıflandırmalara dair ilk ele alınması gereken husus, birçok alanda ele alınan ve uluslararası siyasetten, uluslararası ekonomiye pek çok konuyu doğrudan ilgilendiren, devletlerin gelişmişlik düzeyidir. Birçok antlaşmada—bunlara BMDHS de dâhildir- devletler bu ayırım temeline göre sınıflandırılmaktadır. Hattâ, III. DHK esnasında oluşturulan “*denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler grubu*”na katılan Batı Almanya, Belçika ve Hollanda gibi coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin gelişmiş devletler

---

<sup>224</sup> Örneğin, *Kwiatkowska* “denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz *kıyı devletleri*” (land-locked and geographical disadvantaged coastal states) şeklinde bir ifade kullanmaktadır, bkz. KWIATKOWSKA, 1989, s. 21 vd.

olmalarından ötürü, bu devletlerin, adı geçen bu gruba katılmalarına ve birtakım taleplerde bulunmalarına karşı çıkmıştır.<sup>225</sup> BMDHS'de, yer alan düzenlemelerin çoğunda “*gelişmekte olan*” (*developing*) sıfatı eklenmek suretiyle düzenlemelere yer verilmiştir. Tüm bunlar, uluslararası alanda ve özellikle, uluslararası antlaşmalarda gelişmiş ve gelişmekte olan şeklinde bir sınıflandırmanın varlığına açık bir şekilde işaret etmektedir.

Açıklanan bu sınıflandırma dâhilinde yer alan coğrafi açıdan elverişsiz devletleri incelemek gerekirse:

Gelişmiş coğrafi açıdan elverişsiz devletler: Almanya, Belçika, Estonya, Finlandiya, İsrail, İsveç, Letonya, Litvanya, Polonya, Slovenya, Yunanistan.

Gelişmekte olan coğrafi açıdan elverişsiz devletler: Bahreyn, Birleşik Arap Emirlikleri, Bulgaristan, Cezayir, Fiji, Hırvatistan, Irak, Jamaika, Kamerun, Karadağ, Katar, Kuveyt, Libya, Mısır, Romanya, Singapur, Suriye, Tayland, Tunus, Türkiye, Uruguay, Ürdün.

Son sınıflandırmadan ayrı tutulabilecek bir sınıflandırma kategorisi de, en az gelişmiş coğrafi açıdan elverişsiz devletler şeklinde yapılabilir. Bu devletler arasında şunlar sıralanabilir: Benin, Cibuti, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Ekvator Ginesi, Eritre, Gambiya, Gine, Sudan, Togo. Konumuz çerçevesinde, bu devletlerin de, gelişmekte olan coğrafi açıdan elverişsiz devletler gibi mütalâa edilebileceğini belirtmek yanlış olmayacaktır.

Bu tür bir sınıflandırmanın sağladığı en önemli yararların başında, yapılan sınıflandırmanın ikinci grubuna dâhil olan devletlere daha fazla hak ve yetki verilmesi ve diğer devletlerin, özellikle de gelişmiş devletlerin (kıyı ve/veya denizci devletler) bu devletlere daha fazla imkân sağlaması gelmektedir.

---

<sup>225</sup> VASCIANNIE, 1990, s. 12-13.

## B- Coğrafi Açidan Elverişsiz Devletlere İlişkin Resmî Olmayan Sınıflandırma

### 1- Avantajsızlık Sebeplerine Dair Sınıflandırma

Coğrafi açıdan elverişsiz devletler çeşitli farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklara göre, coğrafi açıdan elverişsiz devletleri sınıflandırmak olasıdır. Doktrinde sıkça dile getirilen, fakat uluslararası antlaşmalarda ve/veya uluslararası örgütler çerçevesinde resmen kabul edilmemiş bir sınıflandırma, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin *coğrafi avantajlılık* sebeplerine göre yapılmaktadır.

Buna göre, bazı coğrafi açıdan elverişsiz devletler kıta sahanlığını kullanamayacak şekilde konumlanmışlardır. Bazılarının kıta sahanlığı oldukça dardır. Bazılarının, kıyıları çok dardır. Bazılarının ise, ilân edebilecekleri bir ekonomik bölgeleri yoktur. Bazıları ise, deniz kıyısına sahip değildir.

Bu bağlamda, coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin olarak, sahip oldukları “coğrafi avantajlılık” sebeplerine göre yapılabilecek sınıflandırma altı kategoriden<sup>226</sup> oluşturulabilir:

- *Kıta Sahanlığı Dar Olan Coğrafi Açidan Elverişsiz Devletler (States with Narrow Shelf)*: Arnavutluk, Belçika, Bosna-Hersek, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Gambiya, Irak, Polonya, Slovenya, Togo, Ürdün;
- *Kıta Sahanlığından Yoksun Coğrafi Açidan Elverişsiz Devletler (Shelf-Locked States)*: Bosna-Hersek, Irak, Ürdün, Singapur, Slovenya;
- *Münhasır Ekonomik Bölge İlân Edemeyen Coğrafi Açidan Elverişsiz Devletler (Zone-Locked States)* : Arnavutluk, Belçika, Bosna-Hersek, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Gambiya, Irak, Polonya, Slovenya, Togo, Ürdün;
- *Kıyı Uzunluğu Az Olan Coğrafi Açidan Elverişsiz Devletler (States with a Short Coastline)*: Belçika, Bosna-Hersek, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Irak, Slovenya;
- *Biyolojik Olarak Deniz Çölü Tarafından Çevrili Kıyı Devletleri (States Surrounded by a Marine Desert)*: Haiti, Jamaika, Nauru ve Tanzanya.
- *Denize Kıyısı Olmayan Devletler (Land-Locked States)*: Afganistan, Andora, Avusturya, Azerbaycan, Belarus, Bhutan, Bolivya, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Çad, Çek Cumhuriyeti, Ermenistan, Etiyopya, İsviçre, Kazakistan,

<sup>226</sup> Listeler sübjektiftir; gruplara başka devletler eklemek mümkündür.

Kırgızistan, Laos, Lesotho, Liechtenstein, Lüksemburg, Macaristan, Makedonya, Malawi, Mali, Moldavya, Moğolistan, Nepal, Nijer, Orta Afrika Cumhuriyeti, Özbekistan, Paraguay, Ruanda, San Marino, Sırbistan, Slovakya, Swaziland, Tacikistan, Türkmenistan, Uganda, Vatikan, Zambiya, Zimbabve.<sup>227</sup>

Esasen kıta sahanlığının olmaması veya dar olması birkaç istisnaî durum haricinde bu devletlerin kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olduğuna işarettir. Bu münhasır ekonomik bölge ilân edilememesiyle de pekişmektedir. Kıta sahanlığı veya münhasır ekonomik bölgeye sahip olamama durumunun çeşitli sebepleri olabilir. Bunlar arasında, deniz sınırlandırmalarından kaynaklanan iddialar ve sorunlar, kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olma (sınırlandırma sorunları da eklenebilir), kısa sâhil şeridine sahip olma gibi sebepler ön plânda yer almaktadır. Bunun dışında, kıyı uzunluğu az olan devletler de, ister kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olsun isterse açık denizlere kıyısı olsun fark etmeksizin, gerektiği gibi denizlerden yararlanamadıkları için coğrafi açıdan elverişsiz devlet kategorisine dâhil olabilmektedir. Öte yandan, daha öncede sıklıkla belirtildiği üzere, en yoğun coğrafi açıdan elverişsiz devletler kategorisi, denize hiçbir kıyısı bulunmayan devletlerdir; öyle ki, bunlar ayrı bir kategori oluşturmaktadır.

## **2- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere Eş Tutulabilecek Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler**

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin bir sınıflandırmada bazı resmî antlaşmalar veya deklârasyonlarda öngörülen birtakım kavramlara ve bu kavramlara ilişkin doktrinde gerçekleştirilen yorumlara ilişkin ortaya çıkabilecektir.

Afrika Kıtasında akdedilen bazı antlaşmalar ve kabul edilen bazı deklârasyonlarda “yarı denize kıyısı olmayan devlet” (*semi land-locked states*), “neredeyse denize kıyısı olmayan devlet” (*near land-locked states*) gibi kavramların kullanıldığı, fakat bu kavramların ne anlama geldiğinin, bu kavramların kullanıldığı belgelerde açıklanmadığı görülmektedir. Aynı kavramların veya türevlerinin ise, doktrinde de dile getirildiği gözlenmektedir. Türev bağlamında daha açık olmak gerekirse “yarı denize kıyısı olmayan devletler”, “neredeyse denize kıyısı olmayan

---

<sup>227</sup> Bir ve üçüncü kategoriler aynı kabul edilebilir.

devletler” kavramları dışında “farazî denize kıyısı olmayan devlet” (*virtually landlocked states*) kavramı da doktrin tarafından kullanılmıştır.

“Neredeyse denize kıyısı olmayan devlet” tanımına ilk olarak 30 Haziran 1972 tarihli Yaoundé Deklârasyonu’nda rastlanmaktadır. Oysa, Deklârasyonun herhangi bir yerinde bu kavramın ne olduğu açıklanmamıştır. **Extavour** ise, Afrika Kıtası dâhilinde kullanılan bu kavramla, Zaire (Demokratik Kongo Cumhuriyeti) gibi aşırı derecede kısa kıyıya sahip devletlerle, Sudan ve Etiyopya gibi göreceli olarak dar deniz alanlarına kıyısı olan devletlerin kastedildiğini belirtmektedir.<sup>228</sup> Bir başka deyişle, Extavour’un aktardığı üzere, neredeyse denize kıyısı olmayan devlet kavramının günümüz coğrafi açıdan elverişsiz devlet kavramına mukâbil olduğu görülmektedir. Zaten, bir yıl sonra ortaya konulan Kampala Deklârasyonunda bu kavrama yer verilmeksizin sadece “diğer coğrafi açıdan elverişsiz devletler” şeklindeki kavrama yer verilmesi de bu açıklamaya paralel ve açıklamayı destekler niteliktedir.

Benzer şekilde, “yarı denize kıyısı olmayan devlet” kavramının 1991 tarihinde kabul edilen ve kırk sekiz Afrika Birliği üyesi devletçe onaylanarak 1994 tarihinde yürürlüğe giren “Afrika Ekonomik Topluluğunu Kuran Antlaşma”nın, “belli ülkelere ilişkin özel hükümler” başlıklı on beşinci bölümünde yer alan “en az gelişmiş, denize kıyısı olmayan, yarı denize kıyısı olmayan ve ada ülkelerine ilişkin özel hükümler” başlığı taşıyan m.79’da kullanıldığı görülmektedir. Antlaşma hükümleri incelendiğinde, yarı denize kıyısı olmayan devletler kavramının herhangi bir tanımına yer verilmediği, dolayısıyla, bu kavramla hangi devletlerin anlatılmak istendiğinin belli olmadığı görülmektedir. Fakat, yukarıdaki anlayış çerçevesinde ve aynı hükümde coğrafi açıdan elverişsiz devlet kavramına yer verilmemesi nedeniyle, bu kavramın da coğrafi açıdan elverişsiz devletler kavramının yerine kullanıldığı kabul edilebilir.

Tüm bu açıklamalardan, bu kavramların ayrı bir sınıf değil, sadece coğrafi açıdan elverişsiz devlet kavramı yerine kullanılan kavramlar olduğu düşünülebilir. Tam da bu noktada, doktrinde gerçekleştirilen bazı yorumlar işin rengini değiştirmektedir. Bu kavramlardan, “yarı denize kıyısı olmayan devlet” kavramına

---

<sup>228</sup> EXTAVOUR, s. 255 dipnot: 56.

**Glassner**'da rastlanırken<sup>229</sup>, “neredeyse denize kıyısı olmayan devlet” kavramına **Glassner**<sup>230</sup>, **Hodder**<sup>231</sup> ve **Kwiatkowska**'da<sup>232</sup> rastlanmaktadır. “Farazî denize kıyısı olmayan devlet” kavramına ise **Drysdale**<sup>233</sup> ve **Blake**'de<sup>234</sup> rastlanmaktadır.

Fakat, burada ön plâna çıkan, genelde doktrinin bu kullanımlarının salt coğrafi açıdan elverişsiz devleti kastetmek olmadığı yapılan açıklamalardan anlaşılmaktadır. Bu kavramların kullanılmasıyla, kanımızca, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bir sınıflandırılmasının yapıldığının ve bu terimlerin kullanıldığı devletler için bir ayrıma gidildiğinin, normal olarak coğrafi açıdan elverişsiz devlet olmanın yanı sıra, bazı devletlerin diğerlerinden çok daha avantajsız olduğunun, neredeyse denize kıyısı olmayan devlet gibi bir statülerinin olması gerektiğinin altı çizilmeye çalışılmıştır.

Gerçekten de, 1970'li yıllarda ortaya çıkan coğrafi açıdan elverişsiz devletler kavramı dâhilindeki devletlerin bir kısmının diğer kalan kısımdan çok daha avantajsız hâlde olduğu ortaya konulmuştur. Meselâ, **Glassner**, 1970 yılındaki eserinde, denize kıyısı olmayan devlet tanımını çok dar bir şekilde ele almak suretiyle “neredeyse denize kıyısı olmayan devlet” kavramı altında kabul edilebilecek Irak, Ürdün ve Zaire'nin dışlandığını açıklamıştır.<sup>235</sup> Benzer şekilde, **Caflisch**, 1977 yılında denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletleri incelerken, nedenlerini ve listesini tam bir biçimde ortaya koymasa da, bazı kıyı devletlerinin ülke toprakları ve kıyıları arasındaki oranın aşırı farkına işaret etmiş ve ayrıca bu devletlerin bu coğrafi konumlarından ötürü denize çıkış zorlukları çektiklerini ve bu yüzden de denize kıyısı olmayan devletler kategorisinde değerlendirilebileceklerini belirtmiştir.<sup>236</sup> Paralel bir şekilde, yine **Glassner**, Irak, Ürdün ve Zaire gibi aşırı derecede kısa kıyı şeridinde sahip olan devletlerin kıyılarının neredeyse tamamen kullanışsız olduğunun altını çizmiştir.<sup>237</sup> Bu tür bir belirleme **Hamdan** tarafından da gerçekleştirilmiştir. Yazar, Zaire'yi “Polonya Devleti”ne

---

<sup>229</sup> GLASSNER, 2001, s. 1.

<sup>230</sup> GLASSNER, 1970, s. ; GLASSNER, 2001, s. 1.

<sup>231</sup> HODDER D., Africa Today: A Short Introduction to Africa Affairs, London, 1978, s. 37.

<sup>232</sup> KWIATKOWSKA, 1989, s. 22.

<sup>233</sup> DRYSDALE A., Political Conflict and Jordanian Access to the Sea, *PG*, vol. 77/1, 1987, s. 86.

<sup>234</sup> DRYSDALE A. & BLAKE G.H., The Middle East and North Africa: A Political Geography, New York, 1985, s. 112.

<sup>235</sup> GLASSNER, 1970, s. 2.

<sup>236</sup> CAFLISCH, 1977, s. 346.

<sup>237</sup> GLASSNER M.I., Resolving the Problems of Land-Lockedness, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, Chippenham, 1998, s. 200.

(koridor devlete) benzeterek, Zaire'nin denize kıyısı olmayan bir devletten farkı olmadığıнын altını çizmiştir.<sup>238</sup> **Drysdale** ve **Blake** ise, Irak ve Ürdün'ün denize ulaşma konusunda yaşadıkları zorluklara değindikten sonra, özellikle Ürdün'ü (bu devletin 1948 yılında İsrail'in kurulmasıyla birlikte temel denize çıkış yollarını tamamen yitirmesine de bağlı olarak) farazî açıdan denize kıyısı olmayan devlet olarak mütalâa etmişlerdir.<sup>239</sup>

Tüm bu iddiaların sadece doktrin tarafından dile getirilmediği, III. DHK'da sunulan teklifler incelendiğinde de görülebilir. Bu bağlamda, Bolivya, 09 Eylül 1976 tarihinde "denize kıyısı olmayan devletler ve deniz coğrafyası avantajsız devletlerin denkliğine dair taslak madde" (*draft articles on equivalence of land-locked states and states whose maritime geography is disadvantageous*) başlığıyla bir öneri sürmüştür.<sup>240</sup> Önerilen bu taslak madde çerçevesinde, sayılan belirli özelliklerden herhangi birisine sahip olan deniz coğrafyası bağlamında avantajsız kıyı devletinin denize kıyısı olmayan devletlere eş değer tutulması öngörülmüştür. Avantajsız bir kıyı devletinin denize kıyısı olmayan devletlerle eşdeğer tutulabilmesi için, bu devletlerin yüz kilometreden daha az kıyı şeridine sahip olması, bir ekonomik bölgeyi işletmeyecek olması veya on iki bin deniz mil kareden daha fazla münhasır ekonomik bölge edinemeyen devlet olması gerektiği belirtilmiştir. Öte yandan, taslak maddedeki bu öneriye bir not eklemek suretiyle, bu tür bir ayrımın avantajsız devletlere dair diğer sınıflandırmaya hâlel getirmeyeceği de ortaya konulmuştur.

Görüldüğü üzere, gerek doktrinde, gerek bazı devletler tarafından coğrafi açıdan elverişsiz kıyı devletlerinin bir kısmının diğerlerine göre çok daha avantajsız oldukları, hattâ bunların denize kıyısı olmayan devlet olarak kabul edilmesinin önerildiği görülmektedir. Daha avantajsız devlet olunmasının sebebi, özellikle aşırı kısa kıyıya sahip olma ve bunun sonucunda etkin deniz faaliyetlerinde bulunamama ve yeterli deniz alanına sahip olamamaktır. Bahsedilen bu durum öyle bir boyutadır ki, bu devletlerin neredeyse denize kıyısı olmayan devletlerle eşit tutulmalarını sağlamaktadır. Bu devletlerin sayıları fazla değildir ve şu şekilde sıralanabilirler: Bosna-Hersek, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Irak, Slovenya ve Ürdün. Sayılan bu devletler arasında Bosna-Hersek çok ilginç bir örnek oluşturmaktadır. Her ne kadar Bosna-Hersek bir kıyıya sahip olsa da, kıyının çok kısa olması ve fizikî özellikleri

<sup>238</sup> HAMDAN G., The Political Map of the New Africa, GR, vol. 53/3, 1963, s. 425.

<sup>239</sup> DRYSDALE & BLAKE, s. 112-113.

<sup>240</sup> DOCUMENT A/CONF.62/C.2/L.93, s. 199.

sebebiyle bir limana sahip değildir. Bu çerçevede, yapılan anlaşma sonucunda, Bosna-Hersek, Hırvatistan'ın Ploče limanını kullanmak suretiyle denize çıkmaktadır. Bu bağlamda, **Savadago**, Bosna-Hersek ve Hırvatistan arasındaki 1994 yılında imzalanan anlaşmadaki en yenilikçi kuralın, coğrafi açıdan elverişsiz bir devlete denize çıkış öngören hüküm olduğunu belirtmiştir.<sup>241</sup>

Öte yandan, doktrindeki açıklamalar çerçevesinde ayırma neden oldukları ifade edilen kavramlardan “yarı denize kıyısı olmayan devlet” kavramının, bazı yazarlarca denize kıyısı olmayan devletlerin, özellikle ulaşım bağlamında iyi durumda olanlarının daha kötü olanlardan ayırt edilmesinde kullanıldığına da şahit olunmuştur. **Tekle**, Etiyopya'nın altı alternatif denize çıkış güzergâhı oluşu ve özellikle Cibuti ile olan ilişkileri gözetildiğinde, bu devletin yarı denize kıyısı olmayan devlet olarak mütalâa edilebileceğini belirtmiştir.<sup>242</sup> **Tekle** gibi kavramsal bir terim ortaya koymaksızın da bazı yazarların denize kıyısı olmayan devletler arasında bu şekilde bir ayırma gittikleri ve belli denize kıyısı olmayan devletlerin daha şanslı olduklarını belirttikleri görülmektedir. Meselâ, **Mirvahabi**, Paraguay'ın tipik bir denize kıyısı olmayan devlet olarak görülmediğinin altını çizmiştir.<sup>243</sup> Paralel biçimde, **Vasciannie**, özellikle nehir kullanımını gerçekleştiren denize kıyısı olmayan devletlerin, sadece karayolu ve demiryoluna bağlı olan denize kıyısı olmayan devletlerden daha şanslı olduğunun altını çizmiştir.<sup>244</sup>

## II- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Sınıflandırma

Bu başlık altında da, bir önceki alt başlıkta yapıldığı gibi, öncelikle denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin resmî sınıflandırmalara yer verilecektir. Daha sonra ise, bu devletlere ilişkin olarak resmî olmayan sınıflandırmalar ele alınacaktır.

---

<sup>241</sup> SAVADOGO L., L'accord conclu entre la Croatie et la Bosnie-Herzégovine le 22 novembre 1998: la logique de la réciprocité en matière de transit d'un état sans accès utile à la mer, *ADM*, vol. 3, 1998 via [www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome\\_3.html](http://www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome_3.html) (son ziyaret tarihi: 21/08/10) sadece İngilizce özeti söz konusu.

<sup>242</sup> TEKLE A., “Old Ethiopian Foreign Policy Tactic is Repeating Itself”, *Er.P.*, vol. 7/27 (September 09 2000) via [www.dehai.org/conflict/articles/amare\\_old\\_ethiopian\\_policy.html](http://www.dehai.org/conflict/articles/amare_old_ethiopian_policy.html) (son ziyaret tarihi: 20/05/10).

<sup>243</sup> MIRVAHABI, s. 133.

<sup>244</sup> VASCIANNIE, 1990, s. 6-7.

## A- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Resmî Sınıflandırmalar

Resmî sınıflandırmayla kastedilenin uluslararası antlaşmalarda yer verilen veya uluslararası örgütlerde yapılan açık sınıflandırmalar olarak nitelendirilebileceği daha önce belirtilmişti. Bu bağlamda, ilk ve en çok başvuru yapılan sınıflandırma devletlerin gelişmişlik düzeyine ilişkin olanıdır. Buna göre, denize kıyısı olmayan devletleri iki temelde incelemek mümkündür: gelişmiş denize kıyısı olmayan devletler, gelişmekte olan denize kıyısı olmayan devletler.<sup>245</sup> Gelişmekte olan devletler kategorisinin yanı sıra en az gelişmiş devletler kategorisi de söz konusudur. Kısaca, üçlü bir ayrıma gidilmesi mümkündür: gelişmiş denize kıyısı olmayan devletler, gelişmekte olan denize kıyısı olmayan devletler ve en az gelişmiş denize kıyısı olmayan devletler. Burada dikkat edilmesi gereken, devletlerin gelişmişlik endeksleri oluşturulurken kullanılan kriterlerdir. Buna göre, “İnsanî Gelişmişlik Endeksi” (*Human Development Index*) söz konusu olduğunda, ekonomik kriterlerin yanı sıra ele alınan sağlık ve eğitim kriterleri gibi kriterler de söz konusu olmaktadır. Bununla birlikte, sadece ekonomik verilere dayalı gelişmişlik endeksleri de söz konusudur.

Bu üç kategoriye giren denize kıyısı olmayan devletleri sıralamak gerekirse:

*-Gelişmiş Denize Kıyısı Olmayan Devletler:* Andora, Avusturya, Çek Cumhuriyeti, İsviçre, Liechtenstein, Lüksemburg, Macaristan, Slovakya, San Marino, Vatikan.

*-Gelişmekte Olan Denize Kıyısı Olmayan Devletler:* Azerbaycan, Belarus, Bolivya, Botswana, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Lesotho, Makedonya, Moldavya, Moğolistan, Özbekistan, Paraguay, Sırbistan, Swaziland, Tacikistan, Türkmenistan, Zimbabve.

*-En Az Gelişmiş Denize Kıyısı Olmayan Devletler:* Afganistan, Bhutan, Burkina Faso, Burundi, Çad, Etiyopya, Laos, Malawi, Mali, Nepal, Nijer, Orta Afrika Cumhuriyeti, Ruanda, Uganda, Zambiya.

---

<sup>245</sup> Meselâ, “Deniz Yatağı Komitesi”nin I. Alt-Komitesi tarafından denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin hazırlanan raporda bu devletler öncelikle gelişmiş olup olmadıklarına göre ayrılmışlardır. Bkz. FREEMAN D.S., Special Problems of Landlocked Countries Relating to the Exploration and Exploitation of the Sea Beyond the Limits of National Jurisdiction, in *Attitudes Regarding a Law of the Sea Convention to Establish an International Seabed Regime*, edited by Wurfel, North Carolina, 1972, s. 108-109; GOVINDARAJ V.C., Land-Locked States—Their Right to the Resources of the Sea-Bed and the Ocean Floor, *IJIL*, vol. 14/3, 1974, s. 414.

## B- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Resmî Olmayan Sınıflandırmalar

Resmî olmayan sınıflandırma tabiri yukarıda da açıklandığı üzere, yapılması muhtemel olan, az çok tanım ve düzenlemelerden ortaya çıkabilen ve özellikle çözüm üretilmesinde ve konunun daha iyi anlaşılmasına yarayacak sınıflandırmalardır. Bir başka deyişle, bu başlık altında, uluslararası sözleşmelerde alenen yer verilmeyen veya ortaya konulmayan ve uluslararası örgütlerce açıkça kabul edilmeyen veya düzenlenmeyen sınıflandırmalar ele alınacaktır.

### 1- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Tarihî Kökenlerine Dayalı Sınıflandırma

Bu sınıflandırma, **Menefee** tarafından bu devletlerin tarihî açıdan değerlendirilmesinin yapıldığı makalede yer almıştır.<sup>246</sup> Ayrıca, bu tür bir sınıflandırma ilk olarak **Glassner**<sup>247</sup> tarafından yapılmış ve daha sonra **Almeen**<sup>248</sup> ve **Uprety**<sup>249</sup> tarafından da benimsenmiştir.

**Menefee**, denize kıyısı olmayan devletleri, tarihî kökenleri bakımından dört büyük gruba ayırmaktadır:

- *Hiçbir Zaman Büyük Devletler İçinde Yer Almamış Küçük Anklavlar*: Andora, Liechtenstein, San Marino
- *Kolonyal (Sömürge) Sisteminin Çöküşüyle Ortaya Çıkan Denize Kıyısı Olmayan Devletler*: Bolivya, Paraguay (19. yüzyıl başı, İspanyol Güney Amerika Kolonisinin çöküşü); Swaziland-Lesotho-Malawi-Zimbabve (İngiltere), Ruanda-Burundi (Belçika), Çad-Mali-Nijer-Burkina Faso (Fransa) (20. yüzyılda Afrika Sömürgelerinin çöküşü), Laos (Fransa Hindin'in-20. yüzyılda Asya'daki Fransız sömürgelerinin çöküşü) ve son olarak SSCB'nin çöküşüyle birlikte Asya ve Avrupa'da ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler Belarus, Ermenistan, Kırgızistan, Moldavya, Özbekistan, Tacikistan
- *Büyük Güçlerin Dağılmasıyla Ortaya Çıkan Denize Kıyısı Olmayan Devletler*: Osmanlı İmparatorluğunun dağılmasıyla ortaya çıkan Sırbistan, Alman İmparatorluğundan ortaya çıkan Polonya ve son olarak Avusturya-Macaristan

---

<sup>246</sup> MENEFEE, s. 5.

<sup>247</sup> GLASSNER, 1970, s. 9-10.

<sup>248</sup> ALMEEN, s. 4-5.

<sup>249</sup> UPRETY, 2006, s. 6.

İmparatorluğunun dağılmasıyla ortaya çıkan Avusturya, Çekoslovakya ve Macaristan

- *Büyük Güçler Arasında Tampon Devletler Olarak Varlık Kazanan Denize Kıyısı Olmayan Devletler*: Moğolistan (Çin ve Rusya arasında tampon olmuştur); Afganistan (Rusya-Çin ve İngiltere'nin Hindistan sömürgeleri arasında tampon olmuştur); Nepal (Çin ve Hindistan arasında tampon oluşturmuştur); İsviçre ve Lüksemburg (tartışılabilir olsa da Avrupa'daki büyük güçler arasında tampon bölge oluşturmuşlardır)<sup>250</sup>

**Glassner**'in sınıflandırmasında dört kategoriden oluşmaktadır ve şu şekilde gerçekleştirilmiştir:

-Resmî egemenliklerini sonradan edinseler de, en eski denize kıyısı olmayan devletler, temelde, kırılğan ortaçağ Avrupa'sının kalıntılarından doğmuştur.

-İkinci grup denize kıyısı olmayan devletler İspanyol Amerikan İmparatorluğunun çöküşüyle ortaya çıkanlardır: Bolivya ve Paraguay.

-Üçüncü grup denize kıyısı olmayan devletler, bir yüzyıl sonra ortaya çıkan eski Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun halefi olan devletlerdir: modern Çekoslovakya, Avusturya ve Macaristan.

-En genç olan denize kıyısı olmayan devletler ise, 20. yüzyılın ortalarında Afrika'daki Avrupa Güçlerinin eski sömürge ve vesayet altında tuttıkları devletlerdir.<sup>251</sup>

Glassner, bu sınıflamanın bir tek Asya'daki devletleri içine almadığını ve Laos haricindeki tüm devletlerin, kendilerine göre tarihleri ve şartları olduğunu ve hepsinin de bağımsızlık kazanabilecek niteliğe sahip olduğunu belirtmiştir.<sup>252</sup>

Glassner'in yapmış olduğu sınıflandırma aynı şekilde **Almeen** tarafından benimsenmiş ve eserinde yer verilmiştir.<sup>253</sup>

Öncelikle, üç yazarın değerlendirmelerinde katılmadığımız ve eksik bulunan yönler olduğunu belirtmekte yarar vardır. Bununla birlikte, Menefee'nin yapmış olduğu sınıflandırma, Glassner ve Almeen'in yaptıkları sınıflandırmaya göre daha kapsamlı ve daha açıklayıcı görünmektedir. Bu bağlamda, yapılacak

<sup>250</sup> Bu sınıflandırma başlıkları ve başlıkların altında sıralanan tüm devletler, *Menefee*'den aynen aktarılmıştır. Bkz. MENEFEER., s. 5.

<sup>251</sup> Bu sınıflandırma ve içerikleri *Glassner*'den aynen aktarılmıştır.

<sup>252</sup> GLASSNER, 1970, s. 10.

<sup>253</sup> ALMEEN, s. 4.

değerlendirmelerde Menefee'nin sınıflandırılması üzerinden hareket edilmeye çalışılacaktır.

Bazı düzeltmeler ve eklemeler dışında denize kıyısı olmayan devletlerin tarihî kökenine ilişkin Menefee'nin yapmış olduğu bu sınıflandırmalara katılmamak mümkün değildir.

Öncelikle, belirtilmelidir ki, SSCB'nin dağılmasından sonra ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler arasında Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'a yer verilmemiş olduğu gözlenmektedir. Oysa, daha önce belirtildiği üzere, bu devletlerin Hazar Denizine kıyıları olması, bu devletlerin denize kıyısı olmayan devlet statüsünden çıkarılmalarını gerektirmemektedir. Bu bağlamda, Menefee'nin yapmış olduğu bu sınıflandırma içerisinde, SSCB'nin dağılması sonrasında ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler arasında bu üç devlete de yer verilmesi gerektiği düşünülmelidir.

Öte yandan, düzeltilmesi gerektiğine inanılan husus, aynı zamanda Menefee'nin sınıflandırmasına beşinci bir kategori ekletecektir. Bu bağlamda, kolonyal sistemin, yani sömürgelerin çöküşüne paralel doğduğu belirtilen denize kıyısı olmayan devletler kategorisinin sonunda yer verilen SSCB'nin dağılmasıyla ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler, bu alt kategori içine dâhil edilmemelidir. Kolonyal düzen, kapitalist ve emperyalist oluşumların bir parçasıdır ve tamamen ilgili birimleri sömürmeye yöneliktir. Oysa, bir zamanlar SSCB'nin içinde olan devletler (bunlar federal bir yapının, federe birimleri konumundadır) açısından bu şekilde bir sömürülmenin olduğunu düşünmek, dahası bu denize kıyısı olmayan devletlerin sömürge olarak nitelenmesine yol açacak bu değerlendirmeye katılmak, zor gözükmektedir. Bize göre, bir beşinci kategori açılmak suretiyle, *sosyalist* ve federal devletlerin dağılmasıyla ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler kategorisinin oluşturulması, en akılcı yol olarak nitelendirilebilir. Böylelikle, SSCB ile hemen hemen aynı dönemde dağılan Yugoslavya'nın, dağılmasıyla ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler de bu kategoriye dâhil edilebileceklerdir. Dolayısıyla, beşinci kategori şu şekilde adlandırılabilir: *Federal Sosyalist Devletlerin Dağılmasıyla Ortaya Çıkan Denize Kıyısı Olmayan Devletler*. Bu devletler de şu şekilde sıralanabilir: Azerbaycan, Belarus, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldavya, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan (SSCB'nin dağılmasıyla ortaya

çıkan denize kıyısı olmayan devletler); Kosova, Makedonya ve Sırbistan (Yugoslavya'nın dağılmasıyla ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler).

Menefee'nin bu sınıflandırmasına ilişkin son olarak belirtilebilecek husus, büyük devletler arasında tampon devlet oluşturan denize kıyısı olmayan devletler içerisinde Bolivya'nın ve Bhutan'ın da dâhil edilebilecekleri hususudur.<sup>254</sup> Hattâ bu iki devlete Laos da dâhil edilebilir. Bazı yazarların<sup>255</sup> belirttiği üzere, Bolivya, diğer Güney Amerika Devletleri arasında tampon bir devlet oluşturmak için var edilmiştir. Öte yandan, bazı yazarlarca<sup>256</sup>, Orta Asya'da SSCB'nin dağılmasından önce tüm Asya kıtasında yer alan denize kıyısı olmayan devletlerin "tampon devlet" oldukları belirtilmektedir. Sonuç olarak, Laos ve Bhutan da Menefee'nin son kategorisi içerisinde yer alabilirler. Bunun ötesinde, Osmanlı Döneminden itibaren, İngiltere'nin Doğu Anadolu'da ve hattâ Kafkasları içine alan bir bölgede, Ermenistan kurulması suretiyle Rusya'nın güneye inmesini önleme ve kendisi ile arasında bir tampon bölge edinme amacı güttüğü ifade edilebilir.<sup>257</sup> Fakat, bu durumun, bugünkü Ermenistan için geçerli olup olmadığı tartışılacaktır.

Bu açıklamalar sonucunda, tarihî açıdan sınıflandırmada bazı devletler iki kategoride de yer alabilecektir. Meselâ, Sırbistan hem büyük güçlerin dağılmasından ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler kategorisi içerisinde yer alırken, hem de federal sosyalist devletlerin dağılmasından sonra ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler kategorisi içerisinde yer alabilmektedir. Bunun gibi, Bolivya ve Laos hem kolonyal sistemin çöküşüyle ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletler kategorisinde yer alırken, hem de büyük devletler arasında tampon devlet olan denize kıyısı olmayan devlet kategorisinde yer alabilmektedir.

Menefee'nin yapmış olduğu bu sınıflandırma sayesinde, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin farklı bir bakış açısı yakalamak ve bu devletlerin, gerek

---

<sup>254</sup> İşin ilginç yönü, *Menefee* makalesinin sınıflandırmaya ilişkin bölümünde Bolivya'yı "tampon devlet" olarak sınıflamasa da, makalenin ilerleyen bölümlerinde Menefee'nin kendisi de Bolivya'nın tampon bir devlet olarak kurulduğunu belirtmesidir. Bkz. MENEFEER, s. 5 ve 29.

<sup>255</sup> GLASSNER, 1970, s. 10 ve 127; MENEFEER, s. 29.

<sup>256</sup> LENG L.Y., *Southeast Asia and the Law of the Sea: Some Preliminary Observations on the Political Geography of Southeast Asian States*, revised edition, Singapore, 1980, s. 46.

<sup>257</sup> Bu konuya ilişkin *Gürün*'ün kitabında açıklamalara rastlanmaktadır. Hattâ, kitapta, Almanya'nın Petersburg maslâhatgüzarının bu konudaki düşüncelerine de yer vermiştir. I. Dünya Savaşı sonrasında ise, kurulacak bir Ermenistan'ın Müslüman toplumları ayırmak için Hıristiyan devlet olarak tampon görevini görmesi bile düşünülmüştür. Bkz. GÜRÜN K., *Ermeni Dosyası*, 7nci basım, İstanbul, 2005, s. 117, 208, 360, 370 ve 403.

günümüzde oluşan, gerek tarihten gelen sorunlarına daha yapıcı bir yaklaşım edinebilmek mümkündür.

## 2- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Coğrafi Konumlarına Göre Sınıflandırma

Denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin yapılabilecek sınıflandırmalardan biri de, bu devletlerin coğrafi konumlarına dayalı olarak yapılacak bir sınıflandırmadır. Bu sınıflandırma, özellikle, BMDHS’de ön plâna çıkan *bölgesellik* anlayışı ve denizlerdeki gelişmelerin bölgesel olarak ele alınmasını hedefleyen ve bu bağlamda, deniz hukukuna ilişkin gelişmelerin bölgesel örgütler çerçevesinde çözüme kavuşturulmasını amaçlayan anlayış göz önüne alındığında, düşünülebilecek bir sınıflandırmadır.

Öncelikle, coğrafi konum denildiğinde ilk olarak akla gelebilecek dünyanın beş kıtaya yayılmış yapısıdır. Buna göre, en fazla denize kıyısı olmayan devlet Afrika ve Avrupa kıtalarındadır.<sup>258</sup> Bu iki kıtayı sırasıyla Asya ve (Güney) Amerika kıtaları gelmektedir.

Afrika kıtasında on beş denize kıyısı olmayan devlet vardır ve hepsi Afrika Kıtasının en büyük bölgesel örgütü olan Afrika Birliğine üyedir. Bununla beraber, Avrupa’da on beş denize kıyısı olmayan devlet vardır. Bunlardan sadece beşi Avrupa’nın en büyük bölgesel örgütü<sup>259</sup> olan Avrupa Birliğine üyedir.<sup>260</sup> Asya’da on iki denize kıyısı olmayan devlet söz konusudur. Amerika kıtasında ise, iki denize kıyısı olmayan devlet vardır ve her ikisi de bölgenin en büyük bölgesel örgütü olan Amerikan Devletleri Örgütüne üyedir. Asya’da, diğer kıtalardaki benzeri ve kapsamlı bir bölgesel örgüt olmamakla birlikte, birtakım alt-bölgesel örgütlerin söz konusu olduğu görülmektedir.<sup>261</sup>

---

<sup>258</sup> 1960’lı yıllarda başlayan sömürgelerin bağımsızlaşması hareketiyle birlikte neredeyse 2000’li yıllara kadar en fazla denize kıyısı olmayan devleti barındırma konusunda üstünlük Afrika kıtası tarafından korunmuştur. Fakat, 1990’larda başlayan yeni siyasî süreç sonucunda Avrupa Afrika’yı sayı konusunda yakalamıştır.

<sup>259</sup> Üye devlet bakımından en büyük bölgesel Avrupa örgütü Avrupa Konseyi olarak görünmesine rağmen, örgüt yetkileri ve yetkilerin kapsamı bağlamında Avrupa Birliği ön plâna çıkmaktadır.

<sup>260</sup> Avrupa Birliği’ne üye olan denize kıyısı olmayan devletler şunlardır: Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Lüksemburg, Macaristan ve Slovakya. Öte yandan, İsviçre ve ona bağımlı olarak Liechtenstein ise, her ne kadar Avrupa Birliği üyesi olmasalar da, EFTA bağlamında Birlikle ekonomik entegrasyonu sağlamış görünmektedirler.

<sup>261</sup> Örneğin, ASEAN. Bu örgüte sadece tek bir denize kıyısı olmayan devlet üyedir: Laos.

Bölgesel bağlamda yapılacak sınıflandırmanın sadece beş büyük kıtaya sınırlı olmayacağı açıktır. Birçok alt bölgeler oluşturulması mümkündür. Örneğin en büyük kıta olan Asya kıtası için Orta Asya, Güneydoğu ve/veya Güney Asya ve Kafkasya ayrımları yapılabilecektir. Avrupa için, Akdeniz, Baltık, Adriyatik (kapalı ve yarı-kapalı denizler göz önüne alınarak) veya Kuzey Avrupa-Güney Avrupa, Batı Avrupa-Doğu Avrupa ayrımları yapılabilecektir. Afrika, Afrika Birliği Örgütü'nün 1984 tarihinde almış olduğu kararlar beş alt bölgeye ayrılmıştır. Bunun dışında, Afrika için ayrıca göller bölgesi şeklinde bir ayırım yapılabileceği gibi, Afrika'daki akarsulara göre bir ayırım yapılmak suretiyle bölgesel bir sınıflandırmaya gidilebilecektir. Amerika kıtasında konumlanan iki denize kıyısı olmayan devlet de, Güney Amerika'da konumlanmıştır. Bir başka deyişle, her iki devlet de Lâtin Amerika Devletidir. Bu durum zaten kendiliğinden bir coğrafî ayırım unsurudur. Bunun dışında, yakın oldukları Okyanuslara göre de bir sınıflandırmaya gidilebilmektedir.

### 3- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Siyasî Sınıflandırma

II. Dünya Savaşından sonra dünyada ortaya çıkan siyasî konjonktür (soğuk savaş) değerlendirildiğinde, dünyanın doğu-batı şeklinde iki kutuba ayrıldığı görülmektedir. Bu iki kutup haricinde, her iki kutuba da dâhil olmayan ve dolayısıyla belli bir politik görüşü temsil etmeyen devletlerin var olduğu bir gerçektir. Bu son gruba giren devletlere “*bağlantısızlar hareketi*” (Non-Aligned Movement) adı verilmekteydi. “Bağlantısızlar Hareketi”, genelde üçüncü dünya devletlerinden oluşmaktadır. O dönemde, denize kıyısı olmayan birçok devletin, bağlantısızlar grubuna dâhil oldukları ifade edilebilir. Hattâ bu devletlere ilişkin çalışma yapan bazı yazarlar, özellikle, denize kıyısı olmayan devletlerin siyasî açıdan etkin olmayan, tâlî devletler olduklarını belirtmiştir.<sup>262</sup>

Bu döneme ilişkin denize kıyısı olmayan devletlerin siyasî sınıflandırması yapıldığında:

- *Batı Blokuna Dâhil Denize Kıyısı Olmayan Devletler*: Bolivya, Liechtenstein, Lüksemburg, Paraguay, San Marino<sup>263</sup>, Vatikan<sup>264</sup>

<sup>262</sup> GLASSNER, 1970, s. 12; UPRETY, 2006, s. 10. Özellikle, yazarlar denize kıyısı olmayan devletlerin hiçbirinin, süper-güç olmadığını, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin (daimî) üyesi olmadığını ve nükleer güç olmağını belirterek bu devletlerin siyasî açıdan tâlî devlet oldukları savını desteklemektedir. Bkz. IBLER, 1973, s. 56, dipnot 2; CAFLISCH, 1977, s. 352; KWIATKOWSKA, 1989, s. 22.

<sup>263</sup> UPRETY, 2006, s. 11.

- *Doğu Blokuna Dâhil Denize Kıyısı Olmayan Devletler*: Beyaz Rusya, Çekoslovakya, Macaristan, Moğolistan<sup>265</sup>.
- *Bağlantısızlar Grubuna Dâhil Denize Kıyısı Olmayan Devletler*: Afganistan(#), Bhutan, Bolivya(\*), Botswana, Burkina Faso, Burundi, Çad, Laos, Lesotho, Mali(#), Nepal(#), Nijer, Orta Afrika Cumhuriyeti, Ruanda, Swaziland, Uganda, Zambiya<sup>266</sup>

1990 yılından sonra, özellikle SSCB'nin dağılması ve dolayısıyla doğu blokunun çökmesi gibi gelişmeler kutuplaşmayı, en azından o dönem için sona erdirmiş ve bu yönlü bir ayırımı veya sınıflandırmanın gerekliliğini ortadan kaldırmış gözükmekteydi. Fakat, 2000'li yıllarla birlikte, Rusya'nın tekrar güçlenmeye başlaması ve Çin'in önlenemez yükselişi, eskisi gibi olmasa da yeni bir kutuplaşmayı doğurabilecek birtakım oluşumlara yol açmıştır. Çin'de toplanan Şanghay (*Shanghai*) Beşlisi bu oluşumun habercisi niteliğindedir. Şanghay Beşlisi, günümüzde "Şanghay İşbirliği Örgütü" (*Shanghai Cooperation Organization*) adını almış, uluslararası bir örgüt konumuna gelmiştir. Daha şimdiden, üyeleri arasında denize kıyısı olmayan devletler bulunmaktadır ve ileriki zamanlarda bu sayının artması muhtemeldir.

Öte yandan, günümüzün siyasî konjonktüründe sıkça dile getirilen bir kavram olan "*bölgesel güç*" (regional power) kavramı dâhilinde, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin, bölgelerinde bölgesel bir güç olabilecekleri ifade edilebilir. Örneğin, bir yazar<sup>267</sup>, Zambiya ve Kazakistan'ın bölgelerinde birer bölgesel güç olabileceklerini ifade etmiştir. Bu iddia değerlendirildiğinde, büyük yüzölçümü ve geniş doğal kaynakları sayesinde Kazakistan'ın bölgesi için bir bölgesel güç olarak kabul edilebileceği ifade edilebilir. Fakat, Zambiya konusunda aynı iyimserlikte konuya

---

<sup>264</sup> Vatikan, her ne kadar dinî özellikler temelinde varlığını oluşturan ve *sui generis* bir yapısı olan devlet olsa da, yine de Batı Blokuna ait olduğu iddia edilebilir.

<sup>265</sup> UPRETY, 2006, s. 11.

<sup>266</sup> UPRETY, 2006, s. 11, dipnot 29. Bu gruba ilişkin konulan işaretler ile ilgili açıklamalar yapılırsa; yanında (#) işareti bulunan denize kıyısı olmayan bağlantısızlar hareketine dâhil bu devletler, bağlantısızlar hareketinin ilk zirvesine doğrudan katılan devletlerdir. Bkz. HASGÜLER M. & ULUDAĞ M.B., Devletlerarası ve Hükümetler Dışı Uluslararası Örgütler: Tarihçe-Organlar-Belgeler-Politikalar, güncellenmiş 3.bası, İstanbul, 2007, s. 434-435. Öte yandan, yanında (\*) işareti bulunan denize kıyısı olmayan bağlantısızlar grubuna dâhil listede yer verilen Bolivya, bu hareketin toplantılarına gözlemci sıfatıyla katılmıştır. Bkz. UPRETY, 2006, s. 11; HASGÜLER & ULUDAĞ, s. 435. Bununla beraber, *Uprety*, açık bir şekilde Bolivya'nın batı blokuna yakın olduğunu belirtmektedir. Bkz. UPRETY, 2006, s. 11. Bu yüzden, Bolivya'ya batı grubuna dâhil listede de yer verilmiştir.

<sup>267</sup> SUBEDI S.P., The United Nations and the Trade and Transit Problems of Land-Locked States, in *The United Nations at Work* (as chapter 6), edited by Glassner, Westport, 1998, s. 134.

yaklaşmak pek de mümkün gözükmemektedir; çünkü Zambiya'nın yer aldığı Güney Afrika'da, sadece Afrika'nın dolayısıyla kendi bölgesinin değil, aynı zamanda dünyanın en önemli gelişmekte olan ülkelerinden biri olan Güney Afrika Cumhuriyeti vardır. Hiç şüphesiz, Güney Afrika Cumhuriyeti, bölgesel güç olma vasfını Zambiya'ya vermeyecektir.

Yine, bazı yazarlarca<sup>268</sup>, denize kıyısı olmayan devletlerin siyasi değerlendirmesi çerçevesinde, bu devletlerin yönetim şekilleri de incelenmektedir. Örneğin, Lüksemburg'un bir dükalık olduğu, İsviçre'nin federal yapıya sahip olduğu gibi belirlemelere gidilmektedir. Oysa, günümüzde sosyalist devletlerin sayısının neredeyse yok denecek kadar azalmış olması, krallık veya prenslik gibi yönetimlerin bir çoğunun sembolik olması, birçok devletin başında artık "demokratik" ve "cumhuriyet" gibi betimlemelere yer verilmesi, bu çeşit bir ayrımı yapmayı gereksiz kılmaktadır. Bu sebeple, bu alt başlık altında, bu tür bir ayrımaya gerek duyulmamıştır.

Sonuç olarak belirtilmesi gerekir ki, günümüzde de denize kıyısı olmayan devletler, dünya siyasetinin şekillenmesinde, gerek evrensel, gerek bölgesel bağlamda, çok da etkili (etkin) değillerdir.

#### **4- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Çıkışlarının Gerçekleştiği Deniz Alanının Statüsüne Göre Sınıflandırma**

Denize kıyısı olmayan devletlerin en temel sorunlarından biri denize çıkış sorunu olmaktadır. Bununla birlikte, bu devletlerin çıktıkları denizlerin statüleri de önem kazanabilir. Buna göre, çıkışın "kapalı veya yarı-kapalı denize" veya "açık denizlere" (okyanuslara) olup olmamasına göre de bir sınıflandırma yapmak mümkündür. Bilindiği üzere, sadece kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olan devletler, genel olarak, coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak kabul edilmektedir. Yani, denize kıyısı olmayan bir devletin, sadece kapalı veya yarı-kapalı denizlere çıkışı olması, açık denize çıkışı olan denize kıyısı olmayan bir devlete göre, onu daha avantajlı bir konuma sokmaktadır. Bunun yanı sıra, bazı devletlerin birden fazla denize çıkışı olduğunu belirtmekte yarar vardır. Bu denizlerin bazıları kapalı veya yarı-kapalı denizken, bazıları da açık denizler olabilmektedir. Bu bağlamda,

---

<sup>268</sup> GLASSNER, 1970, s. 11; ALMEEN, s. 7; UPRETY, 2006, s. 10-11.

ilgili denize kıyısı olmayan devletin, bir seçme şansı söz konusu olabilmektedir. Bu konuya ilişkin sınıflandırma ise, bir alt başlıkta ele alınacaktır.

Bu anlatılanların ışığı altında, doğrudan açık denize çıkış yapabilen denize kıyısı olmayan devletler şu şekilde sıralanabilir: Afganistan, Andora, Bolivya, Botswana, Lesotho, Malawi, Nepal, Paraguay, Swaziland.

Öte yandan, sadece ve doğrudan kapalı veya yarı-kapalı denizlere çıkış yapabilen denize kıyısı olmayan devletler şunlardır: Avusturya, Azerbaycan, Belarus, Çek Cumhuriyeti, Ermenistan, Kosova, Laos, Macaristan, Makedonya, Moldavya, San Marino, Sırbistan, Slovakya, Vatikan.

Bunun yanı sıra, her iki tür denize de çıkış yapabilen denize kıyısı olmayan devletler de söz konusudur ve bunlar arasında da şu devletler sıralanabilir: Çad, Etiyopya, Kazakistan, Moğolistan vs.

## **5- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Denize Çıkış Bakımından Seçim Yapabilme Özgürlüğüne Göre Sınıflandırma**

Yapılabilecek diğer bir sınıflandırma ise, denize kıyısı olmayan devletlerin seçim yapabilme olanağına bağlı olarak geliştirilebilecek bir sınıflandırmadır. Bu sınıflandırmaya göre, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin denize çıkış yönünden daha fazla seçeneği söz konusu olabilmektedir. Oysa, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin bu tür bir şansları olmamaktadır. Bir başka ifadeyle, bazı denize kıyısı olmayan devletler birden fazla komşu devleti aynı anda kullanabilmekte ve/veya aynı anda kullanabilme imkânına sahip olabilmektedir; öte yandan bazı denize kıyısı olmayan devletler ise denize çıkabilmek için tüm komşu devletleri kullanamayabilmektedirler ve hattâ sadece bir komşu devleti kullanma imkânına sahiptirler.

Denize kıyısı olmayan devletlerin, istedikleri komşu kıyı devletlerini kullanamamaları ve hattâ sadece tek bir devlete bağımlı olmaları, onların zaten mevcut olan kötü durumlarını daha da kötüleştiren bir husustur. Bu durumun kaynağı çeşitli nedenlere bağlanabilecektir.<sup>269</sup> Bazı denize kıyısı olmayan devletler,

---

<sup>269</sup> Bu konuda ayrıntılı açıklamalar için bkz. FAYE et al., s. 31 vd.

coğrafi nedenlerden ötürü tek bir devleti denize çıkış bakımından kullanmak zorunda kalırken; bazıları ise, komşu transit devletlerin altyapı yetersizliklerinden ötürü diğer transit devletlere yönelir; bazıları ise, denize kıyısı olan komşu devletleriyle siyasi sorunlar ve hattâ çatışmalar yaşadığı için tek bir devlete bağımlıdırlar; nihayet bazıları transit komşu devletin kendi ülkesindeki iç çatışmalardan ötürü o transit komşularını kullanamamaktadır.

Sonuç olarak, denize kıyısı olmayan bir devlet, nedeni ne olursa olsun denize çıkış için komşusu olan kıyı devletlerinin hepsini kullanamıyorsa ve hattâ sadece bir komşu kıyı devlete muhtaç hale gelmişse; bu devletin zaten mevcut kötü durumunun daha da kötüleştiği düşünölebilecektir.

## **6- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Üye Oldukları Topluluklara Göre Sınıflandırma**

Uluslararası alanda, devletler dışında da uluslararası hukuk sükeleri vardır. Bunlardan biri de, ne tam devlet, ne tam bir uluslararası örgüt işlevi olan “*Topluluklar*”dır (commonwealth). Bunlardan en önemlisi, İngiliz Krallığının (Birleşik Krallık-UK) günümüz uzantısı olan *İngiliz Devletler Topluluğudur* (British Commonwealth).<sup>270</sup> Yazarlar, İngiliz Devletler Topluluğunun, ne bir devlet, ne de tam bir uluslararası örgüt olduğunu, bu bağlamda bu Topluluk çerçevesinde *sui generis* bir yapının söz konusu olduğunu bildirmektedir.<sup>271</sup> Bir diğeri Topluluk ise, 1996 yılında SSCB’nin dağılmasından sonra Rusya önderliğinde oluşturulan ve SSCB’den ayrılmış devletleri kapsayan *Bağımsız Devletler Topluluğudur* (Commonwealth of Independent States-CIS).

Burada dikkat çeken en önemli husus, Bağımsız Devletler Topluluğunun birçok yazar tarafından uluslararası örgüt olarak<sup>272</sup>, hattâ bölgesel nitelikli uluslararası örgüt<sup>273</sup> olarak nitelenmesidir. Ayrıca, ilgili devletler, imzalanan metnin

<sup>270</sup> Günümüzde “Uluslar Topluluğu” (*Commonwealth of Nations*) olarak adlandırılmaktadır.

<sup>271</sup> ALTUĞ Y., Devletler Umumî Hukuku, onuncu baskı, İstanbul, 1995, s. 39 vd.; PAZARCI, II. Kitap, s. 98.

<sup>272</sup> VOITOVICH S.A., The Commonwealth of Independent States: An Emerging Institutional Model, *EJIL*, vol. 4/3, 1993, s. 408 ve 416; SLOMANSON W.R., Fundamental Perspectives on International Law, 3rd edition, Oregon, 1999, s. 154-155.

<sup>273</sup> CHEN L., An Introduction to Contemporary International Law: A Policy Oriented Perspective, 2nd edition, New Haven, 2000, s. 52; SHAW M.N., International Law, 5th edition, Cambridge, 2003, s.

birinci maddesinde, Bağımsız Devletler Topluluğunun, ne bir devlet olduğunu, ne de ulus-üstü yetkilere sahip olduğunu kabul etmiştir.<sup>274</sup> Ayrıca, üyelerinin egemen eşitliğine saygı duyulacağına altı da açıkça çizilmiştir.<sup>275</sup> Öte yandan, bir yazar tarafından, İngiliz Devletler Topluluğu ile arasındaki farklar şu şekilde sıralanmıştır: bir uluslararası antlaşmayla oluşturulmuş olması, üyeleri arasında eşitlik olması ve daha yoğun ve ayrıntılı düzenlemelerin olması.<sup>276</sup> Fakat, tüm bu nitelere rağmen, tıpkı İngiliz Devletler Topluluğunda olduğu gibi, Bağımsız Devletler Topluluğunun da uluslararası örgütlerden farklı olduğu düşüncesindeyiz. Özellikle, eski SSCB'nin hemen ardından ve SSCB'nin dağılmasının sonunda bağımsızlıklarını kazanan devletler tarafından kurulması ve her ne kadar üyelerin eşitliğinden bahsedilse de, Rusya merkezli ve ağırlıklı bir siyasetin izlenmesi, Bağımsız Devletler Topluluğunu farklı kılmaktadır. Kısaca, Bağımsız Devletler Topluluğu, kendisini oluşturan devletlerin, tarihleri, yapıları ve izledikleri siyaset göz önüne alındığında, belki hukuken olmasa da, iddia edilenin aksine, İngiliz Devletler Topluluğuna benzer bir görünüm ortaya koymaktadır.

Bu iki topluluğa, önemli sayıda denize kıyısı olmayan devlet üyedir. Bu topluluklar içerisinde, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin birtakım kararlar alındığı ve uygulamalara gidildiği görülmektedir. Böylelikle, bu tür topluluklara üye denize kıyısı olmayan devletlerle, bu tür topluluklara üye olmayan denize kıyısı olmayan devletler arasında bir sınıflandırma yapılabilir.

İngiliz Devletler Topluluğuna üye yedi denize kıyısı olmayan devlet vardır, Bağımsız Devletler Topluluğuna ise, dokuz denize kıyısı olmayan devlet üye konumdadır. Sonuç olarak, toplam kırk dört denize kıyısı olmayan devletten toplam on altısı bu *sui generis* (kendine özgü) topluluklara üye konumdadır.

---

1181; HASGÜLER & ULUDAĞ, s. 361-363 (esasen bu kısımda yapılan açıklamalarda değil ama ana başlık altında bölgesel nitelikli uluslararası örgütler içine dâhil edildiği görülmektedir).

<sup>274</sup> VOITOVICH, s. 405, 407 ve 416; SHAW, s. 1181.

<sup>275</sup> VOITOVICH, s. 405; SHAW, s. 1181; HASGÜLER & ULUDAĞ, s. 362.

<sup>276</sup> VOITOVICH, s. 416.

İngiliz Devletler Topluluğuna üye olan denize kıyısı olmayan devletlerin yedisi de Afrika Kıtasında konumlanmıştır: Botswana, Lesotho, Malawi, Ruanda<sup>277</sup>, Swaziland, Uganda ve Zambiya.<sup>278</sup>

Bağımsız Devletler Topluluğuna üye olan devletler ise ağırlıklı olarak Orta Asya devletleri olmakla birlikte, Kafkasya ve Avrupa'ya kadar uzanan bir skala söz konusudur: Azerbaycan (Kafkasya), Belarus (Avrupa), Ermenistan (Kafkasya), Kazakistan (Orta Asya), Kırgızistan (Orta Asya), Moldavya (Avrupa), Özbekistan (Orta Asya), Tacikistan (Orta Asya) ve Türkmenistan (Orta Asya).<sup>279</sup>

## **7- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Deniz Ticaret Filosuna Sahip Olup Olmamlarına Göre Sınıflandırılması**

Konusu deniz hukuku olan bir çalışmada, temel alınan süjelerden birisinin denize ilişkin yoksunluğu da düşünüldüğünde, o süje açısından bu alana (deniz) ilişkin en önemli araca sahip olup olunmama belirleyici bir rol oynayabilir. Gemiler, denizlerdeki faaliyetleri yürütmekte kullanılan temel vasıtalarlardır. Bu faaliyetler arasında ticaret, balıkçılık, bilimsel araştırma gibi faaliyetler yer almaktadır. Özellikle, dünyadaki ticaretin %90'ının denizler üzerinden gerçekleştiği düşünüldüğünde, devletler için deniz ticaret filolarına sahip olmanın önemi ön plâna çıkmaktadır.

Her ne kadar, denize kıyıları olmasa da bazı denize kıyısı olmayan devletler deniz ticaret filosuna sahiptir. Böylelikle, deniz ticaret filosuna sahip denize kıyısı olmayan devletler belli bir şekilde kendileri aleyhine olan bu durumda, lehlerine bir kazanım elde etmiş olmaktadır. Bu bağlamda, deniz ticaret filosuna sahip olan denize kıyısı olmayan devletlerle, bir deniz ticaret filosuna sahip olmayan denize kıyısı olmayan devletlerin arasında bir sınıflandırma yapılabilecektir.<sup>280</sup>

## **8- Denize Kıyısı Olmayan Devletlere İlişkin Resmî Olmayan Diğer Olası Sınıflandırmalar**

<sup>277</sup> Ruanda, daha önceden bir İngiliz sömürgesi olmasa da Topluluğa üye olmak için başvuruda bulunmuş ve 2009 tarihinde Topluluğun bir üyesi hâline gelmiştir. Daha önce bu şekilde ilk başvuru Mozambik tarafından yapılmıştır.

<sup>278</sup> via [www.thecommonwealth.org/Internal/191086/142227/members](http://www.thecommonwealth.org/Internal/191086/142227/members) (son ziyaret tarihi: 01/09/10). Öte yandan, belirtilmelidir ki, denize kıyısı olmayan bir devlet olan Zimbabve üyelikten ayrılmıştır.

<sup>279</sup> via [www.unescap.org/tid/aptiad/viewagreement.aspx?id=CISFTA](http://www.unescap.org/tid/aptiad/viewagreement.aspx?id=CISFTA) (ziyaret tarihi: 04/09/10).

<sup>280</sup> Konuya ilişkin ayrıntılı bir bölüme çalışmanın devamında yer verilecektir.

Denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin temel olarak ele alınabilecek resmî olmayan sınıflandırmalar yukarıda verildiği şekilde yapılabilir. Tabii ki, bu çok sübjektif sınıflandırmaların çeşitlendirilmesi ve sayısının artırılması ve/veya azaltılması imkân dâhilindedir. Bununla beraber, esasen ayrı bir sınıflandırma konusu gibi görülmesi pek mümkün olmayan, belki istisnâ olarak nitelendirilebilecek bazı durumlara kısa bir biçimde sınıflandırma konusu altında değinilebilir.

*Mini-Devlet veya Minyatür Devlet Olup Olmadıklarına Göre Yapılabilecek Sınıflandırma:* Bunlardan ilki, denize kıyısı olmayan devletlerin mini-devlet veya minyatür devlet<sup>281</sup> olup olmalarına ilişkin yapılabilecek bir sınıflandırmadır. Dört tane temel mini devlet, aynı zamanda denize kıyısı olmayan devletlerdir. Bu devletler şunlardır: Andora, Liechtenstein, San Marino, Vatikan.

*Anklav Olup Olmadıklarına İlişkin Yapılabilecek Sınıflandırma:* Yukarıda da belirtildiği gibi, her ne kadar ilk zamanlarda bazı yazarlarca<sup>282</sup> denize kıyısı olmayan devletler anklav devlet olarak tanımlansa da, esasen her denize kıyısı olmayan devlet bir anklav değildir, bunun yanında her anklav da bir denize kıyısı olmayan devlet değildir. Günümüzde dünyada anklav olma özelliği taşıyan üç denize kıyısı olmayan devlet vardır: Lesotho (Afrika-Güney Afrika Cumhuriyeti), San Marino (Avrupa-İtalya), Vatikan (Avrupa-İtalya). Bu devletler, diğer denize kıyısı olmayan devletlerden, varlıklarını içinde buldukları devletle olan ilişkilere çok bağlamış olmalarından ötürü ayrılmaktadırlar. Bu durum, zaten bu devletlerin coğrafi bir

---

<sup>281</sup> Minyatür devlet, **Pazarıcı** tarafından genel olarak tanımlanmamakla birlikte çok küçük ülkelere sahip olan ve çok az nüfusa sahip devletler olarak ele alınmış ve sadece Avrupa'da yer alan Andora, Liechtenstein, Monako ve San Marino'ya yer verilmiştir. Bkz. PAZARCI, II. Kitap, s. 104. Oysa, **Gunter** minyatür devletlerin birçok kez tanımının yapılmaya çalışılmasına rağmen, resmî kabul gören bir tanımın ortaya konulmadığını, fakat konuyu inceleyen yazarların, genel olarak ülke topraklarının küçüklüğü ve nüfusun azlığı kriterlerini ele aldıklarını, en çok da nüfus kriterinin kullanıldığını belirtmiştir. Bu çerçevede, Gunter, yazarların 100.000, 150.000, 300.000 gibi bir sınır ortaya koyduklarını fakat en sık 1.000.000 sınırının telaffuz edildiğini belirtmiştir. Bkz. GUNTER M.M., The Problem of Ministate Membership in the United Nations System: Recent Attempts towards a Solution, *CJTL*, vol. 12/3, 1973, s. 465 dipnot: 1. Günümüzde, 1.000 km<sup>2</sup>'den daha az ülke büyüklüğüne sahip yirmi beş devletin bulunduğu, 500.000 kişiden daha az nüfusa sahip ise otuz devletin bulunduğu belirtilmektedir. Bu devletler arasında, yukarıda belirtilen üç devlet haricinde denize kıyısı olmayan devlet bulunmamaktadır. Bkz. via <http://en.wikipedia.org/wiki/Microstate> (ziyaret tarihi: 20/08/10). Buna karşılık, Encyclopedia Millenia Dünya Atlası 2008'de Lüksemburg'un nüfusu 456 bin olarak belirtilmiştir, bkz. Encyclopedia Millenia Dünya Atlası 2008, İstanbul, 2007, s. 225. Denize kıyısı olmayan devletler haricinde, bu ikili listeye giren üç coğrafi açıdan elverişsiz devlet söz konusudur: Monako, Nauru ve Malta. Her ne kadar, Bahreyn ve Singapur ülke toprağı bakımından minyatür devlet listesini girmişlerse de, nüfus bağlamında listede yer almamışlardır, bkz. <http://en.wikipedia.org/wiki/Microstate> (ziyaret tarihi: 20/08/10).

<sup>282</sup> Örneğin, Reid. **Farran**, Reid'in kitabında "enclaved states" kavramını kullandığını belirtmiştir. Bkz. FARRAN, s. 295, dipnot 7.

gereğidir, âdeta bu devletler için kaçınılmaz bir zorunluluk oluşturmaktadır. Dolayısıyla, bu devletlerin ayrı bir sınıfı oluşturdukları iddia edilebilir.

*Çifte Denize Kıyısı Olmayan Devlet Olup Olmadıklarına Göre Yapılabilecek Sınıflandırma:* Bazı denize kıyısı olmayan devletlerin komşuları da, kendileri gibi denize kıyısı olmayan devletler olabilmektedir. Bunun ötesinde, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin *sadece* denize kıyısı olmayan devletlerden oluşan komşuları vardır. Böylelikle, sadece denize kıyısı olmayan devletlerin komşusu olan bu denize kıyısı olmayan devletler, denize ulaşabilmek için en az iki devletin topraklarını kat etmek zorundadırlar. Günümüzde, tüm komşuları da denize kıyısı olmayan devlet olan iki denize kıyısı olmayan devlet vardır. Bu devletler ve denize kıyısı olmayan komşuları şunlardır: Liechtenstein (İsviçre-Avusturya), Özbekistan (Kazakistan-Türkmenistan-Kırgızistan, Afganistan, Tacikistan). Dünyada, bu tür çifte denize kıyısı olmayan devlet sayısı sadece iki olduğundan, ayrıca bir sınıflandırma bölümüne ihtiyaç duyulmamıştır. Âdeta bu ayrı bir sınıflandırma kategorisi değil de, istisnaî bir özellikmiş gibi değerlendirilebilecektir. Öte yandan, **Sinjela**, çifte denize kıyısı olmayan başka devletlerden de söz etmektedir: Burundi ve Ruanda.<sup>283</sup> Oysa, bu iki devletin de doğrudan denize kıyısı olan komşuları var olduğu için, bu adı geçen devletler kesinlikle çifte denize kıyısı olmayan devlet değildir.

*Tarafsız Olup Olmadıklarına Göre Yapılabilecek Sınıflandırmalar:* Bu sınıflandırmaya ilişkin bir açıklama yapmadan, öncelikle uluslararası hukuka göre sürekli tarafsızlık kurumunun anlamı açıklanmalıdır. Uluslararası hukuka göre sürekli tarafsızlık, bir savaşta tarafsız olmaktan farklı olarak her türlü savaşta (silâhlı çatışmada) tarafsızlığı ifade eder.<sup>284</sup> Bunun ötesinde, sürekli tarafsız olan devletler hiçbir askerî ittifak içerisinde yer alamazlar.<sup>285</sup> Eskiden, bu koşullara ek olarak, sürekli tarafsızlığın başta büyük güçler olmak üzere, diğer devletler tarafından garanti edilmesi koşulu da aranmaktaydı.<sup>286</sup> Günümüzde, dünyada, sürekli tarafsız olduğu kabul edilen veya sürekli tarafsız olduğu iddia edilen bazı devletler vardır. Bu

---

<sup>283</sup> SINJELA, 1983, s. 1. Öte yandan, *Vasciannie* de, eserinde, bu iki devletin—Burundi ve Ruanda—neredeyse çifte denize kıyısı olmayan devletler olduklarını ifade etmiş, ama bir adım ileri giderek bir açıklamada bulunmuştur. Buna göre, Vasciannie, bu iki devletin de tek bir deniz kıyısı olan komşu devlete sahip bulduklarını ve denize ulaşmak için bu komşu devletin en ücra köşelerinden geçmek zorunda olduklarını bildirmiştir. Bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 6.

<sup>284</sup> BROMS B., States, in *International Law: Achievements and Prospects*, edited by Bedjaoui, Paris, 1991, s. 53.

<sup>285</sup> BROMS, s. 53.

<sup>286</sup> BROMS, s. 53.

devletler şu şekilde sıralanmaktadır: Avusturya<sup>287</sup>, Finlandiya, İrlanda, İsveç, İsviçre<sup>288</sup>, Kamboçya, Kosta Rika<sup>289</sup>, Laos<sup>290</sup>, Liechtenstein, Malta, Moldova<sup>291</sup>, Sırbistan<sup>292</sup> ve Türkmenistan<sup>293, 294</sup>. Görüldüğü üzere, listede birçok denize kıyısı olmayan devlet vardır. Fakat, günümüzde tarafsızlık statüsü tartışmasız olarak kabul edilen dört denize kıyısı olmayan devlet vardır: Avusturya, İsviçre, Laos ve Türkmenistan. Tıpkı bu alt bölümde ele alınan diğer sınıflandırmalarda olduğu gibi, bu sınıflandırma konusu da sınıflandırmadan çok istisnaî bir durum gibi görünmektedir. Dahası, bu tür bir sınıflandırmanın, yukarıda yer verilen “denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin siyasî sınıflandırma” başlığı altında incelenebileceği düşünülebilirdi.<sup>295</sup> Fakat, hem sınıflandırmayı daha karmaşık hâle getirmemek, hem de istisnaî gibi gözükten bir durumu o denli ana bir sınıflandırmaya dönüştürmemek düşüncesiyle tarafsızlığa ilişkin bu “sınıflandırma”nın sadece kısaca değerlendirilmesi tercih edilmiştir.

---

<sup>287</sup> Avusturya'nın sürekli tarafsızlığı II. Dünya Savaşı sonrasında ortaya konulan üç temel çerçevesinde kabul edilmiştir: 1955 Nisanında Moskova'da SSCB ve Avusturya arasında kabul edilen Memorandum, bir ay sonra akdedilen Avusturya Devlet Antlaşması ve son olarak 1955 Ekiminde gerçekleştirilen Anayasal düzenlemedir. Bkz. BERGETHON M., Austria—Neutrality—European Economic Community—Austrian Neutrality and EC Membership: Are They Compatative?, *GJICL*, vol. 20/2, 1990, s. 234; BROMS, s. 54; KUNZ J.L., Austria's Permanent Neutrality, *AJIL*, vol. 50/2, 1956, s. 419-420; VERDROSS A., Austria's Permanent Neutrality and the United Nations Organizations, *AJIL*, vol. 50/1, 1956, s. 61.

<sup>288</sup> BROMS, s. 53; WILDHABER L., Switzerland, Neutrality, and the United Nations, *Malaya LR*, vol. 12/1, 1970, s. 140 vd.

<sup>289</sup> ESPIELL H.G., Costa Rica's Permanent Neutrality and the Inter-American System, *DLJ*, vol. 11/3, 1987, s. 663 vd.

<sup>290</sup> DOMMEN A.J., Laos: The Troubled “Neutral”, *AS*, vol. 7/1, 1966, s. 74 vd. Ayrıca, Laos'un, Vietnam savaşı sonrasında bir ara Doğu Blokuna meyil ettiği belirtilmektedir. Bkz. LENG, s. 46.

<sup>291</sup> Moldavya'da tarafsızlık iddiasında bulunan bir devlettir, fakat özellikle içinde barındırdığı ayrılıkçı hareketler kapsamında Moldavya'nın da tarafsızlığı kabul edilmemektedir.

<sup>292</sup> Sırbistan'ın tarafsızlığı, özellikle bu devletin içinde bulunduğu konum itibarıyla kabul edilmemektedir.

<sup>293</sup> KIEPERHEUER-DRECHSLER B., Trapped in Permanent Neutrality: Looking Behind the Symbolic Production of the Turkmen Nation, *CAS*, vol. 25/1, 2006, s. 125-126. Türkmenistan'ın tarafsızlığı Birleşmiş Milletler tarafından da kabul edilmiştir.

<sup>294</sup> Daha önce sürekli tarafsız olarak kabul edilen, fakat bu statüsünü kesin bir şekilde kaybeden bazı devletler ise şunlardır: Belçika, Lüksemburg. Bkz. ALTUĞ, s. 45; KUNZ, s. 418.

<sup>295</sup> Meselâ, *Uprety* kitabında denize kıyısı olmayan devletlerin siyasî durumlarını incelediği paragraflar arasında, ilgili devletlerin tarafsızlığına değinmiştir. Bkz. UPRETY, s. 11. Fakat, burada dikkat edilmesi gereken, Uprety'nin tarafsız olarak sadece Avusturya ve İsviçre'ye yer vermesi ve bunu da, her ne kadar tarafsız olsalar da, bu devletlerin esasta Batı Blokuna dâhil olduklarını belirtmek için yapmış olması gerçeğidir.

### §3- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin ve Bu Haklara İlişkin İlkeler

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, uluslararası hukuk bağlamında, başta BMDHS'den kaynaklanan hakları ve yetkileri mevcuttur. Bu hak ve yetkilerin kaynağı teamülî ve/veya antlaşmasal birtakım uluslararası ilkelere dayanmakta veya dayandırılmaktadır. Gerek denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden ulaşımda yararlandıkları, gerek hem denize kıyısı olmayan hem de coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin deniz kaynaklarından (ve ayrıca deniz yatağına ilişkin düzenlemelerden) yararlandıkları, uluslararası hukuktan kaynaklanan birtakım hak ve yetkiler yaratan genel ilkeler mevcuttur.

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin konumlarını ve durumlarını anlayabilmek için, onlara hak ve yetkiler sağlayan genel uluslararası ilkeleri ele almakta fayda vardır. Bu bağlamda, genel ilkeler bu bölüm başlığı altında çok kısa bir biçimde açıklanmaya çalışılacaktır.

Ele alınacak ilkeler sırasıyla şunlardır: denizlerin serbestliği ilkesi, devletlerin egemen eşitliği ilkesi, uluslararası servitütler (uluslararası irtifak hakları), geçiş hakkı ve insanlığın ortak mirası ilkesi.

#### I- Denizlerin Serbestliği İlkesi (Mare Liberum)

Uluslararası deniz hukukunun en temel ilkesi sayılan bu ilke, özellikle, uluslararası hukukun babası ünlü Hollandalı hukukçu **Hugo Grotius** tarafından bir Hollanda Şirketi olan Doğu Hindistan Ticaret Şirketinin haklarını, Portekizliler karşısında savunmak amacıyla yazılan "*Mare Liberum*" adlı eserinde etraflıca ele alınmıştır. Papalık Fermanlarıyla İspanya ve Portekiz arasında denizlerin bölüşürülmesine müteakip, Portekiz, Hindistan yolu üzerindeki denizlerde mülkiyet hakkı talep etmekte ve o dönemde orada ticaret yapan Hollanda Şirketini engellemekteydi. Bunun üzerine, Hollanda Şirketinin haklarını savunmak amacıyla, günümüze kadar etkisini koruyan "*Mare Liberum*" adlı eser, Grotius tarafından yazılmıştır. Bu eserde, **Grotius**, hukukun en önemli ve belki de en temel ilkesine dayandığını belirterek, sözlerini şu şekilde sürdürmüştür: "*Her ulus, diğer bir ulusa*

*seyahat etmekte ve onunla ticaret yapmakta serbesttir.*<sup>296</sup> **Grotius**, bu temelden hareket ederek, denizlerin, işgâle veya sahiplenilmeye müsait olmasını da ileri sürerek, tüm uluslara açık ve serbest olduğunu ileri sürmüştür. **Grotius**'ün bu düşüncelerine karşı çıkan ve tam tersini savunan pek çok dönem hukukçusu olmasına rağmen<sup>297</sup>, bu düşünce ve ilke günümüze kadar önemini korumuştur. Günümüzde de, açık denizlerin serbestliği ilkesi, bu tez çerçevesinde ele alınan denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, denizler üzerindeki hak ve yetkilerini dayandırdıkları en önemli ilkelerden biri konumundadır.

II. Dünya Savaşından sonra başlatılan ciddi kodifikasyon çalışmalarının ilk ürünü olan 1958 tarihli Cenevre Sözleşmelerinden CADS'de genel olarak dört temel özgürlüğe yer verilmiştir:

- Seyrüsefer serbestisi,
- Uçuş serbestisi,
- Balıkçılık serbestisi,
- Sualtı kabloları ve boru hatları döşeme serbestisi.

1973 tarihli Caracas buluşmasıyla başlayan süreç sonucunda ortaya çıkan BMDHS'de, gelişen teknolojiler sonucunda doğan ihtiyaçlara cevap vermek için, sayılan bu dört serbestiye (özgürlük) iki yeni serbesti daha ilâve edilmiştir.

- Yapay adalar, tesisler ve yapılar inşa etme serbestisi
- Bilimsel araştırma serbestisi

---

<sup>296</sup> GROTIUS H., *The Freedom of the Seas or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade (Mare Liberum Sive de Ivre Qvod Batavis Competit ad Indicana Commercium)*, 1609), translated by Magoffin, New York, 1916, s. 7.

<sup>297</sup> **Grotius**'ün *Mare Liberum* adlı eserindeki görüşlere karşı çıkan ilk yazar, V. bölümde yer alan balıkçılık serbestisine karşı çıkmış olan İskoç hukukçu **Welwood**'dur. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 4; ITTERSUM van M.J., *Mare Liberum Versus the Propriety of the Seas? The Debate between Hugo Grotius (1583-1645) and William Welwood (1552-1624) and its Impact on Anglo-Scotto-Dutch Fishery Disputes in the Second Decade of the Seventeenth Century*, *ELR*, vol. 10, 2006, sy. 239-276 (özellikle sayfa 243-256); JUDA L., *International Law and Ocean Use Management: The Evolution of Ocean Governance*, New York, 1996, s. 10-11. Bunun dışında, İspanyol hukukçu **Freitas** da Grotius'e karşı çıkanlardan biri olmuştur. Bkz. ALEXANDROWICZ C.H., *Freitas Versus Grotius*, *BYIL*, vol. 35, 1959, s. 162-182. Fakat, Grotius'e karşı çıkan ve bu karşı çıkışta kullandığı kavram "*mare clausum*" ile beraber Grotius ile birlikte eşit şekilde anılan hukukçu İngiliz **John Selden**'dir; hattâ iki eser arasındaki rekabet, birçok yazarca "*kitapların savaşı*" şeklinde adlandırılmaktadır. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 4; JUDA, 1996, s. 12; ÖZMAN A., *Deniz Hukuku I: Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları*, Ankara, 2006, s. 25; SANGER, s. 11-13; SOHN & GUSTAFSON, s. xvii; SWARZTRAUBER, s. 20-22; TOLUNER, 1996, s. 55-56.

Açık denizlerde öngörülen toplam altı serbestiye (özgürlüğe) ilişkin bir değerlendirme yapılmaya çalışılırsa, öncelikle gözetilmesi gereken husus, özellikle okyanusların veya daha doğru bir ifadeyle denizlerin kapatılmasına<sup>298</sup> ilişkin II. Dünya Savaşı sonrası başlatılan hamleler ve bu bağlamda geliştirilen yeni deniz alanlarının denizlerdeki veya açık denizlerdeki serbestileri kısıtlamasıdır. Şöyle ki, karasularının ötesinde kabul edilen deniz alanlarında, yani balıkçılık bölgelerinde<sup>299</sup> veya münhasır ekonomik bölgelerde, bu bölgelerin mahiyetleri gereği bazı serbestiler uygulanmamaktadır. Bu bölgelerin mahiyetleri gereği uygulanmayan veya uygulanamayan açık deniz serbestileri şunlardır: Balıkçılık serbestisi; yapay adalar, tesisler ve yapılar inşa etme serbestisi ve bilimsel araştırma serbestisi. Üçüncü devletler, bu serbestilerden, ancak kıyı devleti izin verirse veya verdiği ölçüde yararlanabilecektir. Kısaca, BMDHS'yle geliştirildiği düşünülen serbestiler (serbesti sayısı dörtten altıya çıkmıştır), esasen, denizlerde kıyı devletlerinin daha fazla yetkilendirilmesi sonucu azalmış, kısıtlanmış görülmektedir. Sonuç olarak, bu açıklamalar çerçevesinde, bu serbestileri ikiye ayırmak mümkün olabilir: geniş alanlarda uygulanan serbestiler, kısıtlı alanlarda uygulanan serbestiler. Seyrüsefer ve uçuş serbestisi başta olmak üzere, karasuları dışında<sup>300</sup> tüm alanlarda uygulanan serbestiler ilk türe giren serbestiler olarak düşünülmelidir. Bu bağlamda, karasularının ötesinde yer alan münhasır ekonomik bölge veya balıkçılık bölgelerinde uygulanamayan serbestiler ise, ikinci türe giren serbestiler olarak düşünülmelidir.

Bu serbestilere ruhunu kazandıran, onları daha anlamlı kılan ve gerek 1958 tarihli CADS m.2'de, gerek BMDHS m.87 ve m.89'da açıkça düzenlendiği üzere, açık denizlerin tüm devletlere açık olması ve hiçbir devletin, geçerli olarak, açık denizlerin herhangi bir kısmını egemenliğine tâbi kılamaması şeklindeki düzenlemedir. Her ne kadar, II. Dünya savaşı sonrasında serbestiler, denizlerde

---

<sup>298</sup> Denizlerin kapatılması başlığı altında 1970'li yıllardan itibaren birçok eser ve makale verilmiş; birçok eserde bu konu kısa da olsa ele alınmıştır. Bkz. ALEXANDER, 1977, s. 84-85; ALEXANDER L.M., The Ocean Enclosure Movement: Inventory and Prospect, *SDLR*, vol. 20/3, 1983, s. 561-594; ECKERT R.D., The Enclosure of Ocean Resources, Stanford, 1979; GOLDIE L.F.E., A Modest Proposal for Preventing International Law from being a Burthen to the International Community and to Law Teachers, *VJIL*, vol. 13/3, 1973, s. 336-337; GOLDIE L.F.E., A Note on Some Diverse Meanings of "the Common Heritage of Mankind", *SJILC*, vol 10/1, 1983, s. 80 ve 86-89; TOLUNER, 1996, s. 58; WANG, s. 27-28. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. ilerleyen bölümler.

<sup>299</sup> *Churchill ve Lowe*, kitaplarında, BMDHS'de balıkçılık bölgesi ayrıca düzenlenmediği için, balıkçılık serbestisi hariç tüm açık deniz özgürlüklerinin/serbestilerinin uygulanabileceğini belirtmektedir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 204.

<sup>300</sup> Hattâ belirtmek gerekir ki, karasularında uygulanan zararsız geçiş hakkı da seyrüsefer serbestisinin bir uzantısıdır.

yayıma politikasının bir sonucu olarak kısıtlanmış olsa da, yine de bu düzenlemenin güvence oluşturan nitelikte olduğu ifade edilebilir.

Tezin kapsamında olan denize kıyısı olmayan devletler açısından açık deniz serbestilerinin önemi, bu serbestilerin tüm devletlere, ister kıyısı olsun ister kıyısı olmasın, sağlanmış olmasıdır. Başta seyrüsefer serbestisi olmak üzere, uçuş serbestisi ve kablo ve boru hatları döşenmesi gibi serbestiler, bu devletlerin, özellikle denize ve/veya denizden ulaşma konusunda en önemli argümanlarından birini oluşturmaktadır.

## II- Devletlerin Egemen Eşitliği İlkesi

Uluslararası hukukun aslî ve en önemli süjesi olan devletler, uluslararası hukuk önünde “eşit” olarak mütalâa edilmektedirler. Bu bağlamda, devletler arasında bir ayırım yapılması, en azından hukukî olarak, söz konusu değildir.

Uluslararası hukukun ortaya çıkışından itibaren, bu hukuk dalında temel olarak kabul edilen bir ilke olan devletlerin egemen eşitliği ilkesinin, birçok yazar tarafından ele alındığını belirtmekte yarar vardır. İlk olarak devletlerin eşitliğini ele alan isim **Pufendorf** olarak zikredilmektedir.<sup>301</sup> Pufendorf’un takipçisi birçok uluslararası hukukçu da konuyu ele almıştır. Örneğin; **Vattel** 1728’lerde devletlerin, daha doğrusu ulusların eşitliğine değinmiştir.<sup>302</sup> **Walker** ise, barış zamanında, devletlerin uluslararası hukukî ilişkilerinin “ülkesel egemenlik” temel kavramından doğan üç kural tarafından düzenlendiğini belirtirken, bu kurallardan ilki olarak tüm devletlerin resmî olarak eşit olduğu kuralını göstermektedir.<sup>303</sup>

**Oppenheim** ise, devletlerin hukukî eşitliği ilkesinin üç temel unsuru olduğunu belirtmektedir:

- Her devlet bir oya sahiptir.

---

<sup>301</sup> **Baker**, düşünülenin aksine Grotius’ün eşitliğe ilişkin hiçbir açıklama yapmadığını, bu konuyu ilk olarak ele alanın Pufendorf olduğunu belirlemiştir. Bkz. BAKER P.J., The Doctrine of Legal Equality of States, *BYIL*, vol. 4, 1922-1923, s. 6-7.

<sup>302</sup> VATTEL de E., The Law of Nations; or, Principles of the Law of Nature, Applied to the Conduct and Affairs of Nations and Sovereigns, translated by Chitty, Philadelphia, 1853, § 18, s. lxii veya 59 ve § 36, s. 149 veya 232.

<sup>303</sup> WALKER T.A., A Manual of Public International Law, Cambridge, 1895, s. 11.

- Hukukî olarak, en güçsüz ve en ufak devletin oyu ile en güçlü ve en büyük devletin oyu aynı ağırlığa sahiptir.
- Hiçbir devlet, bir başka tam-egemen devletin üzerinde yetkiye sahip olamaz (*par in parem non habet imperium*).<sup>304</sup>

Bu düşüncelerle birlikte, bazı yazarlar, devletlerin eşitliği ilkesinin uluslararası hukuk yazarlarınca belirsiz bir şekilde ele alındığını veya en azından, devletlerin egemen eşitliği ilkesine eserlerinde yer verenlerin, bu ilkeyle neyi anlatmak istediklerinin açık olmadığını belirtmiştir.<sup>305</sup> Özellikle, bu yazarlara göre, devletlerin egemen eşitliği 19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın başlarında etkin bir şekilde kabul edilip, esas alınmaya başlanmıştır.<sup>306</sup>

Bunun dışında, **Westlake**'in bu konuda düşündükleri, özellikle günümüzdeki anlayış göz önüne alındığında, ilginçtir. Westlake, açıkça, devletlerin eşitliğini bağımsızlık ilkesiyle beraber değerlendirmiş ve her iki ilkenin de devletlerin doğal hakları arasında sayıldığını dile getirmiştir.<sup>307</sup> Westlake, daha sonra şu şekilde bir belirleme yapmıştır: "*Egemen devletlerin eşitliği, yalnızca, farklı ad altında onların bağımsızlığıdır.*"<sup>308</sup> Yani, Westlake'e göre, devletlerin eşitliği esasen devletlerin egemenliğinin ifadesinden başka bir şey değildir.

Westlake'in bu yaklaşımına katılmamak mümkün değildir; dikkat edileceği gibi, 1945 öncesinde sadece *devletlerin hukukî eşitliğinden* söz edilirken, Birleşmiş Milletler Şartıyla birlikte, daha doğru bir yaklaşımla, *devletlerin egemen eşitliğinden* bahsedilmeye başlanmıştır.

---

<sup>304</sup> OPPENHEIM, 1912, s. 168-169; aynen aktarım için bkz. BAKER, s. 11-12.

<sup>305</sup> BAKER, s. 2; DICKSON E.D., *The Equality of States in International Law*, Cambridge, 1920, s. 5. Bu bağlamda, devletlerin yasal eşitliğinin iki temel anlamı olabileceği belirtilmiştir. Buna göre,  
- Her uluslararası hukuk kuralı uygulandığı her bireysel kişi için haklar sağlar (kanun önünde eşitlik veya hukukun eşit koruması),  
- İlgili hukukun her kuralı her kişiye uygulanır (hakların eşitliği)  
Devletlerin yasal eşitliği ilkesi çerçevesinde, bu iki önermeden, ilki her iki yazarca kabul edilmektedir. Bkz., BAKER, s. 2-3; DICKSON, s. 3-5.

<sup>306</sup> BAKER, s. 1.

<sup>307</sup> WESTLAKE J., *International Law, Peace*, Vol. I, Cambridge, 1910, s. 321.

<sup>308</sup> "*The equality of states is merely their independence under a different name*". Bkz. WESTLAKE, s. 321.

Oysa, gerçekte, devletler arasında ciddî farklılıklar ve eşitsizlikler söz konusudur.<sup>309</sup> Meselâ, bazı devletler çok büyük nüfuslara sahipken, bazılarının nüfusu on binlerle ifade edilmektedir, bazı devletler yüzölçümü bakımından çok büyükken, bazı devletler ise aşırı küçüktür, bazı devletlerin ekonomik hacmi ve bu bağlamda etkinlikleri büyükken, bazı devletlerin ekonomik hacmi çok dardır. Fakat, devletlerin durumları ne olursa olsun, uluslararası hukuka göre, devletler arasında eşitlik mutlaklıdır. Böylece, bu eşitlik, fiilî değil, hukukî eşitliklidir. Yâni, tüm devletler uluslararası hukuktan doğan veya kaynaklanan haklardan eşit olarak yararlanır ve yükümlülüklerle de eşit olarak tâbi olurlar. Bununla beraber, gerçekte veya fiilen aralarında eşitlik olduğu kabul edilemez.

Yukarıda anlatılmaya çalışılan ve uluslararası hukukta devletlerin egemen eşitliği olarak kabul gören ilke, devletler arası ilişkilerde önemli rol oynamaktadır. Birçok uluslararası örgütte, tüm üye devletler, fiilî eşitsizliklerine bakılmaksızın temsil edilmekte, fikir beyan edebilmekte ve oy kullanabilmektedir. Tabii ki, bazı uluslararası örgütlerde veya bazı uluslararası örgütlerin belli organlarında fiilî eşitsizliklerin göz önüne alındığı ve buna göre düzenlemelere gidildiği aşikârdır. Bu durumun en önemli örneği, belki de, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinde yaşanmaktadır. Bunun yanı sıra, IMF (International Monetary Fund) ve Dünya Bankası (IBRD) gibi finans temelli örgütlerde de bu fiilî eşitsizliklerin örgütteki temsil ve düzene yansıdığı gözden kaçırılmamalıdır.<sup>310</sup> Zaten, devletlerin egemen eşitliği ilkesinin mutlak olarak uygulanmasının kaosa yol açabileceği göz önünde tutulmalıdır.

Bu anlatılanlara karşın, bu ilkenin istisnaları da mevcut durumdadır. Yani, bazı devletler fiilî eşitsizliğin yarattığı olumsuzlukları bertaraf edebilmek amacıyla, eşitsizliğin zayıf halkasını oluşturan devletlere kendi aleyhlerine ve onların lehlerine kendi haklarından feragat edebilmekte ve böylece hukukî eşitliği bozabilmektedirler.

Kısaca, hukukî anlamda eşitliği öngören ve uluslararası hukukta temel öneme sahip bu ilke, her zaman mutlak bir şekilde uygulanamamakta ve/veya uygulanması, ilkenin amacı dikkate alındığında, haksızlıklara yol açabilmekte ve gerçek anlamda eşitsizlikler doğurabilmektedir.

---

<sup>309</sup> Konuyu inceleyen birçok yazar da, bu durumun altını çizmektedir. Bkz. BAKER; DICKSON; WESTLAKE.

<sup>310</sup> PAZARCI, II. Kitap, s. 25-26.

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin durumları bakımından bu ilke değerlendirildiğinde; bu devletlerin iki şekilde bu ilkeyle ilişkiye girdikleri ifade edilebilir.

Öncelikle, 1960'lı yıllarda sömürgelerden bağımsızlıklarını kazanan yeni bağımsız devletler, kendilerinin oluşumuna katılmadıkları ve çıkarlarına ters düştüğünü düşündükleri kuralları değiştirme çabası içine girmişlerdir. Bu bağlamda, bu devletlerin en çok etkilediği alanlardan biri uluslararası deniz hukukudur. Bu devletlerin çabaları sayesinde, III. DHK'da pek çok yeni ilke ve kural doğmuştur. Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler de kendilerine ilişkin birçok kuralı bu çerçevede kabul ettirebilmişlerdir. Tüm bu hareketler sonucunda kabul edilen kuralların, devletlerin egemen eşitliği ilkesi bağlamında sağlandığını belirtmek abartı olmaz.

Bunun ötesinde, devletlerin egemen eşitliği ilkesinin tersine, fiilî eşitliği sağlamak için, kuvvetli veya daha iyi konumda olan devletlerin, haklarından, güçsüz veya kötü konumda bulunan devletler lehine feragat etmeyi seçtikleri anlatılmıştır. Bu bağlamda, kıyı devletlerinin denize kıyısı olmayan ve bazı konularda coğrafi açıdan elverişsiz devletler lehine haklarından feragat ettikleri düşünülebilir.<sup>311</sup> Bazı yazarlar, buna “*coğrafi eşitsizlikler için tazminat hakkı*” adını veriyorlar.<sup>312</sup>

### **III- Uluslararası Servitütler (Uluslararası İrtifak Hakları)**

Her şeyden evvel, neden “*uluslararası servitüt*” teriminin tercih edildiği açıklanmalıdır. Türk doktrini incelendiğinde, açıkça görülecektir ki, “uluslararası servitüt” terimi yerine uluslararası irtifak hakları terimi kullanılmaktadır.<sup>313</sup> Oysa, irtifak hakkı için İngilizce’de kullanılan terim “*easement*”tır. Anglosakson hukukçuların, ısrarla servitüt terimi kullanmalarının sebebi, uluslararası hukukta irdelenmeye çalışılan durumun, Roma Hukukunda yer alan servitütlere ilişkin olmasından kaynaklanmaktadır. Bu bağlamda, bu çalışmada da, yabancı

<sup>311</sup> *Mirvahabi* ise, denize kıyısı olmayan devletlerin “devletlerin egemen eşitliği ilkesi”ni belirgin bir şekilde öne sürerek daha fazla haklar elde edebilecekken bunu yapmadıklarını ifade etmiştir. Bkz. MIRVAHABI, s. 156-157.

<sup>312</sup> UPRETY, 2006, s. 35-37.

<sup>313</sup> PAZARCI, II. Kitap, s. 47; TOLUNER, 1996, s. 354-355; ÜNAL Ş., Uluslararası Hukuk, Ankara, 2005, s. 120.

kaynaklarla paralellik kurulması anlamında “uluslararası servitüt” terimi tercih edilmiştir ve ileriki aşamalarda da bu terim kullanılmaya devam edilecektir.

Denize ulaşım konusunda ve özellikle transit devletlerden geçiş hakkına ilişkin olarak denize kıyısı olmayan devletlerin dayandıkları ilkeler ve haklar çerçevesinde birçok yazar<sup>314</sup> tarafından ele alınarak işlenen ve Roma hukukundan günümüze kadar gelen bir kurum olan servitütler<sup>315</sup>, bu alt başlık altında ele alınması gereken müesseselerden biridir.

Bu bağlamda, uluslararası servitütler, en kısa şu şekilde ifade edilebilir: “*Bir uluslararası servitüt, bir devletin ülkesinde bir başka devlet lehine ülkesel bir haktır.*”<sup>316</sup> Bu tanım dışında, uluslararası hukuk çerçevesinde daha kabul gören bir tanım ise, şudur: “*Uluslararası servitütler, bir başka devlet lehine devletlerin egemenliklerine yöneltelen sözleşmesel ve devamlı sınırlamalardır... sürekli mülkiyet hakkı yarattıkları kabul edilir.*”<sup>317</sup> Bu tanımlardan çıkartılacak en önemli husus, tıpkı özel hukukta olduğu gibi<sup>318</sup>, servitütlerin, mülkiyete ilişkin haklar olduğudur; bir başka ifadeyle servitüt tanıyan bir devletin, ülkesinde ülkesel egemenliği, servitüt tanınan devlet lehine kısıtlanmaktadır. Dolayısıyla, servitütler negatif etkiye sahip, yani tanıyan devletin hiçbir hareket gerçekleştirmediği, sadece izin vermenin söz konusu olduğu bir müessesedir.<sup>319</sup> Uluslararası hukuka 17 ilâ 18. yüzyıllar arasında nüfuz eden bu müessese<sup>320</sup>, 20. yüzyılın başında çokça ele alınsa da, günümüzde servitütlerin uluslararası hukukta var olup olmadıkları tartışılmaktadır. Doktrinde,

---

<sup>314</sup> KRENZ, s. 162-172; VASCIANNIE, 1990, s. 217; UPRETY, 2006, s. 31-35.

<sup>315</sup> Roma Hukukunda *Servitütler* ile ilgili ayrıntılı bilgi için. Bkz. HADLEY J., Introduction to Roman Law in Twelve Lectures, New York, 1902, s. 180-196.

<sup>316</sup> FIORI P., International Law Codified and its Legal Sanctions or the Legal Organization of the Society of States, 5th edition, translated by Borchard, New York, 1918, s. 434.

<sup>317</sup> PERDOMO-ESCOBAR J.I., Aeronautic Servitudes: A Comparative Study, *MCL*, vol. 44/6, 1946, s. 1013.

<sup>318</sup> ERTAŞ Ş., Eşya Hukuku, 3. bası, İzmir, 1997, s. 425 vd. Türk Medenî Hukukuna göre, üçe ayrılan sınırlı aynî haklar, genel olarak, *sahibine, konusu olan eşyayı doğrudan doğruya kullanma veya ondan yararlanma yetkileri veren ve malike bir çekinme borcu yükleyen sınırlı bir hâkimiyet hakkı* olarak tarif edilmiştir. Konumuzla ilgili olan irtifak hakları eşyaya doğrudan bağlı olan irtifak haklarıdır. Eşyaya bağlı irtifak hakları, *bir gayrimenkule, diğer bir gayrimenkul lehine külfet yükleyen irtifak haklarıdır*. Medenî Kanun m.617’de düzenlenen “*zorunlu geçit hakkı*” şu şekilde tarif edilmiştir: “*Bir gayrimenkul malikinin genel yola çıkması için bir geçit yolu yoksa veya mevcut geçit yetersizse, tam bir tazminat karşılığında komşu gayrimenkul malikinden uygun bir yerin geçit olarak, kendisine terkin talep edebilir.*” Ayrıca, mecburî geçit hakkı eşyaya bağlı olarak irtifak şeklinde tesis edilir. Bkz. ERTAŞ, s. 344-346.

<sup>319</sup> POTTER P.B., The Doctrine of Servitudes in International Law, *AJIL*, vol. 9/3, 1915, s. 635.

<sup>320</sup> POTTER, s. 627.

bazı yazarlar<sup>321</sup> çeşitli örnekler vermek suretiyle günümüzde de uluslararası servitütler olduğunu ifade ederken; bazı yazarlar<sup>322</sup> ise, özellikle Roma Hukukundaki biçimiyle uluslararası hukuka uygulanamayacak bir müessese olarak, servitütlere karşı çıkmaktadır.

Günümüze kadar uluslararası mahkemelerde de konunun gündeme geldiği görülmüştür. En önemli örneklerden biri, belki de ilki 1910 tarihli Amerika Birleşik Devletleri ve Birleşik Krallık arasında vukû bulan “Kuzey Atlantik Balıkçılık Davası”dır.<sup>323</sup> Bu davada, Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere ile yapılan 1818 tarihli antlaşmada öngörülen düzenlemelere bağlı olarak, “uluslararası servitütlerin” söz konusu olduğunu ileri sürmüştü; Hakemlik Mahkemesi ise, bu iddiaları, öncelikle Antlaşmanın yapıldığı dönemde İngiliz ve Amerikalı hukukçular tarafından uluslararası servitüt doktrininin bilinmediği<sup>324</sup>, ayrıca bir servitütün uluslararası hukukta egemen bir hak ortaya koyduğunu ve *praedium dominaus* ile *praedium serviens* arasındaki ilişkiyi içerdiğini, oysa 1818 tarihli antlaşmada bir devletçe balık avlama özgürlüğü tanındığı ve bunun da egemen bir hak değil, tamamen bir ekonomik hak olduğu<sup>325</sup> sebeplerine dayanarak kabul etmemiştir. Ayrıca, Mahkemenin, açıkça ortaya konulmasa da, uluslararası servitütlerin varlığına ilişkin de ciddî şüpheleri olduğu sonucunu doğuran bazı belirlemelere<sup>326</sup> gitmesi dikkat çekicidir.

Bu dava dışında uluslararası servitütlerin değerlendirildiği başka dâvalar da bulunmaktadır. **Krenz** tarafından, Uluslararası Adalet Divanınının “Wimbledon Davası”nda da, uluslararası ve özel hukuk servitütleri arasındaki paralelliği kabul

---

<sup>321</sup> AKEHURST M., A Modern Introduction to International Law, 5th edition, London, 1984, s. 154-155; DELUPIS I.D., International Law and the Independent State, New York, 1974, s. 180-181; SHAW, s. 460-462.

<sup>322</sup> BRIERLY J.L., The Law of Nations: An Introduction to the International Law of Peace, 6th edition, edited by Waldock, Oxford, 1981, s. 190-194; BROWNLIE, 2003, s. 367; KRENZ, s. 168-172 ve 175; McNAIR A.D., The So-Called State Servitudes, *BYL*, vol. 6, 1925, s. 111-127; McNAIR A.D., The Law of Treaties, 1960, s. 561; TOLUNER, 1996, s. 355.

<sup>323</sup> Davaya ilişkin kararın tam metni için bkz. [www.pca-cpa.org](http://www.pca-cpa.org) (ziyaret tarihi: 13/06/2007). Ayrıca, bu davaya ilişkin sonuçların, kısaca değerlendirilmesi açısından bkz. FIORI, s. 435; BRIERLY, s. 191-192.

<sup>324</sup> Özellikle, İngilizler açısından 1818 öncesinde, bu konuya ilişkin hiçbir atıfta bulunulmadığı belirtilmiştir, bkz. karar metni, s. 9, 3(a).

<sup>325</sup> karar metni, s. 9, 3(c).

<sup>326</sup> karar metni, s. 9-10.

eder gözükmediğini vurgulanmaktadır.<sup>327</sup> Konuya ilişkin olduğu ifade edilebilecek bir başka önemli dava 1960 tarihli Uluslararası Adalet Divanının “Hindistan’dan Geçiş Davası”dır. Bunun dışında, uluslararası mahkemelerin bu kavrama en son yer verdikleri dava ise, Eritre-Yemen arasındaki Hakemlikdir.<sup>328</sup>

Sonuç olarak, uluslararası servitütlerin varlığının kanıtlanması veya var olmadıkları gibi bir iddianın bu çalışma kapsamında araştırılmasına gerek yoktur. Bunun yanı sıra, uluslararası servitütlere ilişkin doktrin hakkında şu genel değerlendirmeyi yapmak mümkündür: Günümüzde varlığı tartışılabilir ve uygulanması eleştirilse de, uluslararası servitüt adı altında değerlendirilebilecek ülkesel egemenlik sınırlamalarının mevcut olduğu öne sürülmektedir; öte yandan, 18. yüzyılın başından itibaren çok çeşitli alanlarda bu doktrine başvurulduğu ve bu doktrinin esas alındığı ifade edilmektedir.<sup>329</sup>

Denize kıyısı olmayan devletler açısından ise, özellikle ülkelerden geçiş hakkıyla<sup>330</sup> birlikte nehirlerden ve kanallardan yararlanmak<sup>331</sup> için, en azından bir zamanlar temel alınan bir doktrin olduğunu iddia etmek yanlış olmayacaktır. Aynı zamanda, uluslararası hukukta servitütlerin varlığı kabul edilirse, bunlar mülkiyete bağlı haklar olduğu için, ülkeler üzerindeki devletler değişse de (devletlerin ardılığı durumu), ardıl olan devletleri de bağlamaya devam edecektir.<sup>332</sup> Bir başka deyişle, servitütlere bağlı hak, devlet değişse de, ülke üzerinde sürmeye devam edecektir.

---

<sup>327</sup> KRENZ, s. 167; von GLAHN G., Law Among Nations: An Introduction to Public International Law, 6th edition, USA, 1989, s. 342-343.

<sup>328</sup> Eritre ve Yemen arasındaki davanın birinci bölümünde, Hakemlik Mahkemesi tarihsel haklara ilişkin değerlendirmede bulunmuş; Kızıldenizin güneyinin balıkçılığa açık olması, her iki kıyı arasında sınırsız seferler serbestisi, her iki kıyıdaki halk tarafından oradaki adaların ortak kullanımı gibi unsurların, Mahkemece, ülkesel egemenlik kavramına varmayacak şekilde bir çeşit uluslararası servitüt (*servitude internationale*) niteliğinde her iki tarafın lehine olan birtakım tarihsel haklar yarattığı belirtilmiştir; davaya ilişkin kararın tam metni için bkz., [www.pca-cpa.org](http://www.pca-cpa.org) (ziyaret tarihi: 07/07/07), s. 38, no. 126.

<sup>329</sup> Özellikle, 19. yüzyılın sonunda ve 20. yüzyılın başında, birçok hukukçu, uluslararası servitütleri geniş bir şekilde ele almıştır. Bkz. PHILLIMORE R., Commentaries upon International Law, vol. I, Philadelphia, 1854, s. 235-237; TAYLOR H., A Treatise on International Public Law, Chicago, 1901, s. 263 ve 299-301; FIORI, s. 434-435; DICKSON, s. 264-268.

<sup>330</sup> Geçiş hakkıyla alâkalı olarak, *Fiori*'nin, uluslararası servitütlere ilişkin vermiş olduğu örnekler içinde en belirginini; Ren Bölgesinde yer alan topraklarıyla iletişim kurabilmesi için Prusya'ya verilen geçiş hakkıdır. Bkz. FIORI, s. 434.

<sup>331</sup> *Akehurst*, uluslararası servitütlerin, özellikle 18. yüzyılda devletlerin kendi ülkeleri dâhilinde yer alan suyollarında yabancı devletlerin gemilerine geçiş izni vermemesi sorununun 1815 yılından itibaren gerçekleştirilmeye başlanılan antlaşmalar çerçevesinde, aşılmasında rol oynadığını belirtmiştir. Bkz. AKEHURST, s. 155.

<sup>332</sup> Aynı yönde görüş için bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 217.

Bu görüşü savunmak, devletlerin egemenliğiyle bağdaşmayacaktır; bu sebeple, uluslararası hukukta servitütleri kabul etmek, zor görünmektedir.

#### IV- Geçiş Hakkı (Right of Passage)

Uluslararası hukukta ele alınmaya çalışılan ve konumuzla ilgili diğer bir ilke geçiş veya transit hakkıdır. Bu ilkeye ilişkin tartışılan en önemli hususlar ise, bu ilkenin uluslararası hukukta öngörülen bir hak olup olmadığı, bu ilkenin kapsamı ve bu ilkedен kimlerin yararlanabileceği soruları çerçevesinde gerçekleşmektedir.

Uluslararası hukukta, geçiş hakkına dair önemli bir dava söz konusudur: 1960 tarihli Uluslararası Adalet Divanının “Hindistan’dan Geçiş Davası”.<sup>333</sup> Fakat sanılanın aksine, bu davanın, uluslararası hukuk bağlamında geçiş hakkına ilişkin katkısı büyük olmamıştır. Portekiz’in, Hindistan’da bulunan iki anklav ve bir kıyı bölgesinden oluşan sömürgeleri arasındaki geçiş hakkının Hindistan tarafından engellendiğine ilişkin şikâyetinden ortaya çıkan davada; Portekiz, adı geçen sömürgelerdeki egemenliğini muhafaza edebilmek için, kendisinin sömürgeleri arasında geçiş hakkının Hindistan tarafından engellenmemesini; bununla beraber, geçişin, Hindistan tarafından düzenlenip kontrol edilebileceğini ileri sürmüştür. Uluslararası Adalet Divanı, Portekiz’in talebini bölümler hâlinde değerlendirmiş ve öncelikle, özel şahıslar, sivil memurlar ve ticarî malların geçişini ele almış<sup>334</sup>, daha sonra silâhlı kuvvetler, silâhlı polisler ile silâh ve mühimmat geçişini<sup>335</sup> ele almıştır. Divan, ilk kategori dâhilindeki geçiş hakkının taraflar arasında mevcut olduğunu, fakat ikinci kategori dâhilinde ise böyle bir hakkın var olmadığını kabul etmiştir. Uluslararası Adalet Divanı özel kişilerin, sivil memurların ve ticarî malların geçişinin kaynağını ise, yerel örf ve âdet (*local custom*) kuralı olarak kabul ederek<sup>336</sup>, böyle bir hakkın (geçiş hakkı) varlığını bu şekilde tespit ettikten sonra, bu hakkın uluslararası alanda varlığını araştırmaya gerek görmemiştir<sup>337</sup>. Uluslararası Adalet Divanının vermiş olduğu kararda da görüldüğü üzere, geçiş hakkına ilişkin durum, yerel düzeyde ele alınmış ve sadece davanın tarafları bağlamında var olması yeterli bulunup, uluslararası hukuktaki varlığı incelenmemiştir. Bu durum da, 1960 tarihli

<sup>333</sup> Bu davaya ilişkin kararın tam metni için Uluslararası Adalet Divanının resmî sitesine bakılabilir: [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org) (son ziyaret tarihi: 02/01/2008).

<sup>334</sup> karar metni, 1960, s. 39-40.

<sup>335</sup> karar metni, s. 40-42.

<sup>336</sup> karar metni, s. 40.

<sup>337</sup> karar metni, s. 43-44.

Hindistan'dan Geçiş Hakkı Davasının önemini, konumuz açısından olumsuz yönde etkilemiştir.

Öte yandan, geçiş veya transit hakkının uluslararası hukukça tanınan bir hak olup olmadığı, çok tartışılan bir konudur. **Grotius**<sup>338</sup>, **Pufendorf**<sup>339</sup> ve **Vattel**<sup>340</sup> gibi yazarlar başta olmak üzere, özellikle günümüzde denize kıyısı olmayan devletler uluslararası hukukta genel olarak kabul edilen bir geçiş hakkı olduğunu belirtmektedirler; oysa, bazı yazarlar<sup>341</sup> ve özellikle de bu geçiş hakkının üzerinde tanınacağı transit devletler, uluslararası hukukta genel olarak böyle bir geçiş hakkının düzenlenmediğini belirtmektedirler.

Uluslararası hukuk incelendiğinde, geçiş hakkına ilişkin genel bir kabulün var olmaması; geçiş hakkının düzenlendiği çok taraflı antlaşmalarda, genelde, dikkatli bir dil kullanılması<sup>342</sup> ve bu bağlamda, geçiş hakkının genelde var olduğunu belirtecek düzenlemelerden kaçınılması; ayrıca, bu çok taraflı antlaşmalarda öngörülen geçiş hakkının, genelde antlaşmaya taraf olan ilgili devletler arasında yapılacak ikili antlaşmalarla sonuca bağlanacağını düzenlenmesi<sup>343</sup> veya bunun dışında, geçiş hakkını düzenleyen bu çok taraflı antlaşmaların büyük bölümüne, yetersiz sayıda devletin taraf olması<sup>344</sup> ve/veya az sayıda denize kıyısı olmayan devletin taraf olması<sup>345</sup>, geçiş hakkına ilişkin tespit edilen genel sorunlardır. Bu bağlamda da, bu antlaşmaların etkilerinin genişliğinden söz etmek mümkün değildir. Özellikle, 1958 tarihli CADS ve BMDHS'nin ilgili maddeleri değerlendirildiğinde, her iki Sözleşmede de, hükümlerin işletilebilmesi, ilgili kıyı devleti (transit devlet) ve onun komşusu olan denize kıyısı olmayan devlet arasında yapılacak ikili antlaşmalara bağlı kılınmıştır. Her ne kadar BMDHS m.125/1'de geçiş serbestisi açıkça düzenlenmiş olsa da, tıpkı halefinde görüldüğü gibi, devam fıkralarında ilgili taraflar arasında ikili antlaşmalar öngörülmesi, Sözleşmenin etkisinin önemini ortadan kaldırmış gözükmektedir.

---

<sup>338</sup> GROTIUS H., *De Jure Belli ac Pacis* (On the Law of War and Peace), Book II, Chapter 2, XIII, translated by Campbell, Ontario, 2001, s. 81-83; LAUTERPACHT H., *Freedom of Transit in International Law*, TGS, vol. 44, 1958, s. 320.

<sup>339</sup> LAUTERPACHT, 1958, s. 320.

<sup>340</sup> VATTEL, [180], §123, s. 273-274; LAUTERPACHT, 1958, s. 320.

<sup>341</sup> *Delupis*, bu konuda Dahm'a atıfta bulunmaktadır, bkz. DELUPIS, 1974, s. 59.

<sup>342</sup> MERRYMAN & ACKERMAN, s. 29.

<sup>343</sup> 1958 tarihli CADS m.3; BMDHS m.125.

<sup>344</sup> 1921 tarihli Transit Serbestisine Dair Barselona Statüsü.

<sup>345</sup> 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme".

Bu anlatılanların ışığı altında, geçiş veya transit hakkı uluslararası hukukta genel olarak kabul edilen bir ilke değildir. Bu bağlamda, bazı yazarlar geçiş hakkını “*mutlak olmayan hak*”<sup>346</sup> (imperfect rights) olarak adlandırmaktadırlar.<sup>347</sup> Bununla beraber, bazı yazarlar ise, geçiş hakkının belirli şartlar çerçevesinde, uluslararası hukuk açısından genel olarak var olduğunun kabul edilmesi gerektiğini öne sürmektedirler.<sup>348</sup> Örneğin, **Lauterpacht**, geçiş hakkı talep eden devletin bu hakkın uygunluğunu ve gerekliliğini kanıtlaması ve bu hakkın kullanımında transit devlete bir zarar vermemesi şeklinde iki şartın bulunması durumunda, geçiş hakkının genel olarak kabul edilmesi gerektiğini belirtmiştir.<sup>349</sup> Öte yandan, **Delupis**’e göre de, en azından minimum transit hakkının genel olarak uluslararası hukukta kabul edilmesi gerekir.<sup>350</sup> Delupis, bu kabul için şu şartları sıralamaktadır: sivilleri ve malları (ticarî) kapsmalıdır, var olan karayolları ile sınırlı olmalıdır ve transit zararsız ve barışçıl olmalıdır.<sup>351</sup> Yine de, tüm bu iddialara karşın, devletlerin en önemli unsuru egemenlikten kaynaklanan ve uluslararası hukukun temel ilkelerinden biri olan *ülkesel egemenlik* ön plâna çıkmakta ve bu ilke, geçiş hakkına ilişkin bu tür genel bir kuralın varlığını engeller gözükmektedir.

Bu anlatılanlar dışında, geçiş hakkının farklı görünüşleri de olabilmektedir veya uluslararası hukukta geçiş hakkı için ilham alınabilecek bazı genel kural ve ilkelerin varlığı söz konusu olabilmektedir. Bunlar içerisinde, örneğin nehirlerde seyrüsefer serbestisi, uçuş serbestisi ve hattâ karasularından zararsız geçiş hakkı, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan geçiş hakkı ve takımda geçiş hakları sıralanabilir. Bunlar içerisinde, nehirlerde seyrüsefer serbestisinin en azından nehre kıyısı olmayan devletler açısından kabul edilmediği belirtilebilir.<sup>352</sup> Uçuş serbestilerinde ise, tarifeli ve tarifersiz uçuş ayrımı söz konusudur.<sup>353</sup> Öte yandan, başta karasuları üzerinde geçiş hakkı olmak üzere, son üç hakka ilişkin olarak, kısaca, şunlar ifade edilebilir: Esasen, bu haklar geçiş hakkından farklı olmakla beraber, ona çok benzer özellikler içermektedir. Öncelikle, geçiş hakkıyla, deniz

---

<sup>346</sup> Mutlak olmayan haklar da, tıpkı “mutlak haklar” (*perfect rights*) gibi yasal bir haktır. Fakat, aralarındaki fark, mutlak olmayan hakların uygulanma zorunluluğunun bulunmamasıdır. Bkz. LAUTERPACHT, 1958, s. 347. Mutlak olmayan haklar, genelde dava açma hakkı ile korunmazlar.

<sup>347</sup> LAUTERPACHT, 1985, s. 346.

<sup>348</sup> DELUPIS, 1974, s. 71-74; LAUTERPACHT, 1958, s. 332 vd; UPRETY, 2006, s. 28-29.

<sup>349</sup> LAUTERPACHT, 1958, s. 332; UPRETY, 2006, s. 29.

<sup>350</sup> DELUPIS, 1974, s. 71-74.

<sup>351</sup> DELUPIS, 1974, s. 74.

<sup>352</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 441.

<sup>353</sup> LAUTERPACHT, 1958, s. 330-332.

hukukunda öngörülen karasularından zararsız geçiş hakkı başta olmak üzere bu haklar, tarihî gelişim süreci açısından birbirlerinden ayrılırlar. Bunun dışında, bazı yazarlar, tarihî gelişimdeki farklılığın yanı sıra, nitelik bakımından da farklılık söz konusu olduğunu ifade etmektedirler.<sup>354</sup> Karasuları, uluslararası seyrüseferde kullanılan ve belli bir genişliği aşmayan boğazlar ve takımada suları da, günümüzde devletlerin ülke toprakları içinde sayılmakta ve ülkelerinin bir parçası olarak kabul edilmektedir. Bu bağlamda, her ne kadar katılmasak da, bu hakların geçiş hakkına paralellik taşıdığı ve bu yönlü değerlendirilebilecekleri düşünülebilir.<sup>355</sup>

Bunun ötesinde, geçiş hakkı için genelde kabul edilen birtakım şartlar mevcuttur: herhangi bir geçiş ücreti alınmaz (sadece geçişten doğan masraflar alınabilir); geçiş hakkını kullanan devlet, genel olarak, harç ve vergilerden muaftır; ihracat ve ithalat mallarına ilişkin olarak, transit devletin kendi ülkesi için koymuş olduğu kurallar, hakkı kullanan devlet için uygulanmaz; transit faaliyetine ilişkin olarak, hakkı kullanan devlet yabancı çalıştırabilse de, transit devletinin güvenliği bağlamında bu engellenebilir; transit devletinin, hakkın kullanımına ilişkin olarak, makûl düzenlemeler getirebilme hakkı vardır (bu hak, transit hakkını engelleyecek biçimde veya ayrımcılığa yol açacak şekilde kullanılamaz); transit devleti, belli durumlarla sınırlı, transitte kullanılan bazı mal kategorilerine veya kişilere sınırlama getirebilir.<sup>356</sup>

Geçiş hakkından yararlanabilecek devletler **Delupis** tarafından ikiye ayrılmıştır: denizden tamamen kopmuş devletler (sözde denize kıyısı olmayan devletler) ve coğrafi konumları sebebiyle ana uluslararası ticaret yollarından kopmuş devletler.<sup>357</sup> Bunun dışında, **Lauterpacht**'ta şu şekilde bir ayırım yapılmaktadır: denize kıyısı olmayan devletler ve denize kıyısı olmasına rağmen, bu tür bir hakka uygun olan ve ihtiyaç duyan devletler.<sup>358</sup> Lauterpacht, bunlarla da sınırlı kalmayıp, ayrıca şu devletleri ve uluslararası örgütleri de bu haktan yararlanabilecekler arasına katmıştır: Bir başka devlet tarafından bu hakka ilişkin kolaylıklar sağlanan bir devlet

<sup>354</sup> MERRYMAN & ACKERMAN, s. 28.

<sup>355</sup> Aynı yönde görüş için bkz. MERRYMAN & ACKERMAN, s. 28. Bu konuda benzer bir görüş 1958 yılındaki Cenevre Deniz Hukuku Konferansında Çekoslovakya delegesi M. Zourek tarafından da dile getirilmiştir. Bkz. MONNIER, s. 513. **Pazarci**'de, açık olarak, karasularından zararsız geçiş hakkını ve boğazlardan zararsız geçiş hakkını, genel geçiş haklarının, günümüzde, *erga omnes* kabul edilen bir örneğini teşkil ettiklerini belirtmektedir. Bkz. PAZARCI, II. Kitap, s. 48-49.

<sup>356</sup> LAUTERPACHT, 1958, s. 341-345.

<sup>357</sup> DELUPIS, 1974, s. 59.

<sup>358</sup> LAUTERPACHT, 1958, s. 314.

veya uluslararası örgüt, ülke kiralayan devletler, yabancı üs kurma hakkı kazanan devletler ve merkezinin bulunduğu devlet açısından, uluslararası örgütlerin tümü.<sup>359</sup> Bu ayrımlara katılmamak mümkün değildir, fakat gelişen ticaret ve küreselleşme olgusu neticesinde, transit veya geçiş hakkından yararlanan devletler, yukarıda belirtilen gruplarla sınırlı değildir. Örneğin; Çin'den, altı ülke ile yapılan bir antlaşma neticesinde, demiryolu ile Hamburg Limanına yük taşınmaktadır.<sup>360</sup> Demiryolu ile Hamburg limanına taşınan yükler on beş günde Hamburg'a ulaşmıştır. Deniz yoluyla taşınmada ise bu süre otuz gündür.<sup>361</sup>

Geçiş veya transit hakkının denize kıyısı olmayan devletlerle ilgisine gelince; bu hak, denize kıyısı olmayan devletlerin ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin denize ulaşımında dayandıkları en temel haktır. Özellikle, bu hak, denize kıyısı olmayan devletler için hayati bir konu teşkil etmektedir. Bu yüzdendir ki, BMDHS'nin X. bölümü sadece bu konuya ayrılmış ve bu itibarda ayrıntılı düzenlemelere gidilmiştir.

Burada dikkatle ele alınması gereken önemli bir husus ise, geçiş hakkına ilişkin, *Monnier*'in yaptığı bir ayrımdır.<sup>362</sup> Yazara göre, uluslararası hukuktaki genel transit hakkı ile denize kıyısı olmayan devletler için öngörülen transit hakkı birbirinden ayrıdır. Buna göre, genel transit hakkının dayanağı uluslararası iletişim ve de ticarete bağlıdır; oysa, denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkı ise, denizlerin serbestisi ilkesine dayanmaktadır. Bu görüşe katılmak pek mümkün görünmemektedir. Tabii ki, denize kıyısı olmayan devletlerin geçiş hakkı denizlerin serbestliğine dayanmaktadır, ama iletişim kurma ve ticaret saiki ile hareket eden ve bu haklara dayanan ve denize kıyısı olan tüm dünya devletleri de, özellikle de dünya ticaretinin %90'ının denizler üzerinden gerçekleştirildiği düşünüldüğünde, denizlerin serbestliğinden yararlanmaktadır. Yani, geçiş hakkından yararlanan tüm devletler, denizlerin serbestliğinden de yararlanmaktadır. Ayrıca, Beijing-Hamburg ticarî demiryolu seferleri düşünüldüğünde, tüm devletlerin geçiş hakkında denizlerin serbestliği ve ticaret-iletişim kurma haklarından ortak olarak yararlandıkları

<sup>359</sup> LAUTERPACHT, 1958, s. 315.

<sup>360</sup> Train Link to Speed up Cargo Transport from China to Germany, 10/01/2008, [www.dw-world.de/dw/article/0,2144,3050857,00.html](http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,3050857,00.html) (ziyaret tarihi: 02/02/08); Beijing-Hamburg Freight Service Maiden Journey, 28/01/08, [www.chinaeconomicreview.com/logistics/category/railways](http://www.chinaeconomicreview.com/logistics/category/railways) (ziyaret tarihi: 20/02/08). Toplam altı devletin vardığı anlaşma sonucu hayata geçen projede, şu devletler yer almaktadır: Çin, Moğolistan, Rusya, Belarus, Polonya ve Almanya.

<sup>361</sup> ibid (son ziyaret tarihi: 13/03/08).

<sup>362</sup> MONNIER, s. 508 vd.

görülmektedir. Bir başka ifadeyle, ayırım yapılan bu iki hak birbirlerinin tamamlayıcısı konumundadır. Zaten, denize kıyısı olmayan devletler de, denizlerin serbestliği bağlamında denize ulaşım için geçiş hakkını kullanırlarken, bu devletlerin amaçları da ticaret yapmak ve ekonomilerini geliştirmektir. Aksi takdirde, mânasız bir denize ulaşım isteği söz konusu olacaktır. Denize kıyısı olmayan devletlerin denizlerde sadece ticaret yapmadığı, var olan kaynaklara da ulaştığı düşünülebilir; fakat bu durum coğrafi açıdan elverişsiz devletler dâhil tüm devletler için geçerli olmaktadır. Kısaca, Monnier'in yaptığı şekilde bir ayırma gerek yoktur.

## **V- İnsanlığın Ortak Mirası İlkesi (The Principle of Common Heritage of Mankind)**

1950'li yıllar öncesinde ele alınmayan ve hukukî statüsü belirlenmeyen deniz yatağı, 1950'li yıllar sonrasında, hızla ilerleyen teknolojik gelişmeye paralel olarak ve zengin cansız doğal kaynakların tespit edilmesine ve bunların işletilmesinin imkânlı oluşuna-gelişen teknoloji sayesinde—bağlı olarak, uluslararası kamuoyunun dikkatini çekmiştir. Derin deniz yatağı ve orada var olan kaynaklar bağlamında, özellikle 1960'lı yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nde yer alan bazı kuruluşların görüş bildirdikleri ve orada bulunan kaynaklara ilişkin bazı öneriler sundukları gözlenmektedir.<sup>363</sup> Fakat, esas önemli adım 1967 yılında Malta delegesi A. Pardo tarafından Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda yapılan tarihsel konuşma ile atılmıştır.<sup>364</sup> Bu konuşma, konuya, birçok devlet tarafından ilgi gösterilmesine sebep olmuş; daha da önemlisi, Birleşmiş Milletler çerçevesinde konu ele alınmaya başlanmış ve bu bağlamda, konuyu incelemek için Ad-hoc bir Komite kurulmuştur. 1970 yılında "Sürekli Deniz Yatağı Komitesi"nin kurulması bunu takip etmiş, aynı yıl 2749 no'lu "*Ulusal Yetki Sınırlarının Ötesindeki Deniz Yatağı ve Okyanus Tabanını ve Oradaki Toprakaltını Yöneten İlkeler Deklârasyonu*" adı altında Genel Kurul kararı kabul edilmiştir.<sup>365</sup> Tüm bu gelişmeler, deniz yatağı çerçevesinde, tüm deniz hukukuna ilişkin bir konferans toplanması ile sonuçlanmıştır.

<sup>363</sup> LUARD E., *The Control of the Sea-Bed: A New International Issue*, London, 1974, s. 83-84.

<sup>364</sup> LUARD, s. 86-87; SANGER, s. 18-19.

<sup>365</sup> 1970 tarihli Genel Kurul Kararının tam metni için bkz. via [www.un.org/documents/ga/res/25/ares25.htm](http://www.un.org/documents/ga/res/25/ares25.htm), (en son ziyaret tarihi: 01/03/08); LUARD, s. 139-142; VAN DYKE J.M. & YUEN C., "Common Heritage" v. "Freedom of the High Seas": Which Governs the Seabed?, *SDLR*, vol. 19/3, 1982, s. 522, dipnot: 132 (10, 11, 12, 13, 14, 15 no'lu maddelere yer verilmemiş). Bunlar dışında, *Wang* da, on beş ilkeyi kısa birer cümleyle açıklama yoluna gitmiştir. Bkz. WANG, s. 50.

**Pardo** deniz yatağına ilişkin yapmış olduğu konuşmada, bu alanda geçerli olması gereken ilkeyi “*insanlığın ortak mirası ilkesi*” olarak belirtmiştir. Bu ilke, böylece, deniz yatağına ilişkin konular için kabul görmeye başlamıştır. İlkenin, ayrıca, günümüzde, Antarktika ve Uzay için de geçerli olduğunu belirtmekte yarar vardır.<sup>366</sup> Bu ilke, deniz yatağının ve orada var olan kaynakların (cansız doğal kaynaklar) tüm insanlığın ortak malvarlığını teşkil ettiği, hiçbir devlet veya şahıs tarafından el konulamayacağı ve bunların tüm insanlık adına ve yararına, özellikle de gelişmekte olan devletlerin yararına ve sadece barışçıl amaçlarla kullanılacağı anlamına gelmektedir. Esas sorun, birçok yazarın da belirttiği gibi, ilkenin anlamının, ne BMDHS’de, ne de herhangi bir başka uluslararası belgede yer almaması ve farklı statüye ait gruplardaki devletlerin bu ilkeyi farklı yorumlamasından kaynaklanmaktadır ve bu bağlamda ilkenin siyasî bir ağırlığı varsa da, hukukî olarak belirli bir ilke değildir.<sup>367</sup> Asgarî olarak, bu ilkeden kaynaklanan unsurlar sıralansa da, bu unsurların içeriği de tartışma konusudur.<sup>368</sup>

<sup>366</sup> Gerek deniz yatağı, gerekse uzay ve Antarktika bağlamında ilkenin 1970’li yıllardan 1982 yılına kadar paralel gelişimi için bkz. WHITE M.V., The Common Heritage of Mankind: An Assessment, *CWRJIL*, vol. 14/3, 1982, s. 514-533.

<sup>367</sup> BERNAERTS, s. 6; GOROVE S., The Concept of “Common Heritage of Mankind”: A Political, Moral or Legal Innovation, *SDLR*, vol. 9/3, 1972, s. 402; GUNTRIP E., The Common Heritage of Mankind: An Adequate Regime for Managing the Deep Seabed?, *MJIL*, vol. 4/2, 2003, s. 377 ve 405; VAN DYKE & YUEN, s. 529 ve 550-551.

<sup>368</sup> İnsanlığın ortak mirası ilkesinin içeriğini oluşturan temel unsurları kimi yazarlar beş, kimi yazarlar dört, kimi yazarlar ise üç başlıkta toplamaktadır. Buna göre, **Wolfsum**, ilkenin üç unsuru olduğunu öne sürerek bunları şu şekilde belirtmiştir: a) Dünya toplumunun, deniz yatağının sahibi olarak göreve başlaması b) Deniz kaynaklarının gelişmekte olan ülkelerin yararı için kullanılmasının talebi c) Alâkalı kurumsal rejimin kurulması. Bkz. WOLFRUM R., The Principle of the Common Heritage of Mankind, *ZaöRV*, vol. 43/2, 1983, s. 315. **Joyner** ise, ilkenin beş unsuru olduğunu belirtmiş ve şu şekilde sıralamıştır: a) Deniz yatağı, hiçbir biçimde hiçbir devlete veya özel kişiye tahsis edilemez b) Tüm insanlar, ortak alan sahasındaki yönetimi paylaşırlar c) Bu ortak alandaki kaynaklar işletilebilirse, bundan doğan herhangi bir yarar uluslararası olarak paylaşılır d) Bu alanın kullanılması münhasıran barışçıl amaçlarla sınırlıdır e) Bilimsel araştırmalar, ortak alanın çevresini fizikî olarak tehdit etmedikçe ve/veya ekolojik olarak bozmadıkça serbest ve açıktır. Bkz. JOYNER C.C., Legal Implication of the Concept of the Common Heritage of Mankind, *ICLQ*, vol. 35/1, 1986, s. 191-192. Öte yandan, **Guntrip** ise, ilkenin dört unsuru olduğundan bahsetmekte ve şu şekilde bir sıralama yapmaktadır: a) Devletlerin deniz yatağının herhangi bir bölümünde egemenlik ilân etmeleri yasaktır b) Deniz yatağı barışçıl amaçlarla kullanılmalıdır c) Deniz yatağının işletilmesinin paylaşılması söz konusudur d) Deniz yatağının işletilmesinden elde edilen yararların paylaşılması söz konusudur. Bkz. GUNTRIP, s. 377 ve 387 vd.. **Guntrip** gibi, ilkenin unsurlarını beş ayrı başlık toplayan bir diğer yazar **Kovalev**’dir ve bu unsurlara ilişkin yazarın açıklamaları şu şekilde özetlenebilir: a) İnsanlık bir bütün olarak, ortak mirasın süjesidir. Bunun anlamı, mirasın, sahiplenme, kullanma ve dağıtma hakları bir bütün olarak insanlığa ait olması, bu güçlerin tüm devletlerin çıkarlarına kullanılmasında ve devletlerin ortaklaşa olarak deniz yatağı kaynaklarının mülkiyet şeklini oluşturması demektir b) Deniz yatağı bir bütün olarak insanlığa aittir; hiçbir uluslararası ajans tarafından sahiplenilemez ve hiçbir devlet veya özel kişi egemenlik ve egemen haklar iddiasında bulunamaz c) İşletimsel yönetim hakkı, Devletler tarafından uluslararası bir örgüte tanınabilir d) Deniz yatağı, sadece, orada yer alan kaynakların işletilmesi amacıyla, geçici olarak devletlere veya gerçek veya tüzel kişilere tahsis edilebilir e) Deniz yatağı kaynakları, oradaki toprak altının ayrılmaz bir parçasıdır ve sonuç olarak tüm insanlığın ortak malını teşkil ettiği için kullanıcı tarafından işletilemez. Bkz. KOVALEV, s. 109.

Çok tartışmalara sebebiyet vermiş olsa da, BMDHS'nin XI. Bölümünü teşkil eden Deniz Yatağına ilişkin tüm hükümler, bu ilke temelinde şekillenmiş ve dolayısıyla bu ilke XI. Bölümün iskeletini oluşturmuştur.<sup>369</sup> 1967 yılında deniz yatağına ve oradaki kaynaklara ilişkin ortaya atılan insanlığın ortak mirası ilkesi, ilk ortaya çıktığı tarihten itibaren tartışmaların en önemli unsurlarından biri hâline gelmiştir. Az sayıda gelişmiş devlet haricinde gelişmiş tüm devletler<sup>370</sup>, deniz yatağı ve orada bulunan doğal kaynaklara ilişkin esnek ve daha az kural koyan bir uluslararası sistem talep etmişken, gelişmekte olan çok sayıda devlet, insanlığın ortak mirası ilkesi bağlamında, deniz yatağının ve kaynaklarının *uluslararasılaştırılması* (internationalization) ve ayrıntılı ve kapsamlı bir şekilde uluslararası bir otorite tarafından kontrol edilmesini talep etmişlerdir. BMDHS'nin XI. Bölümü bu tartışmalar etrafında şekillenmiş ve m.136'da deniz yatağının insanlığın ortak mirası olduğu açıkça belirtildikten sonra, buradaki kaynakların kullanımının tüm insanlığın yararına olarak bir *Otorite* tarafından gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. BMDHS'nin kabulünden sonra dahi, insanlığın ortak mirası ilkesinin, adı geçen Sözleşmede açıklanmamış olması, tartışmaların devam etmesine sebep olmuştur.<sup>371</sup> Nitekim, BMDHS'nin insanlığın ortak mirası ilkesi çerçevesinde şekillenen deniz yatağına ilişkin XI. Bölümü sebebiyle, başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere, birçok gelişmiş devlet adı geçen Sözleşmeye taraf olmamışlardır. Sonuç olarak, BMDHS'nin gerçek anlamda uygulanması ve etkili olması için gelişmiş devletlerin kabulüne ihtiyaç duyulması sebebiyle, Birleşmiş Milletler çerçevesinde yapılan görüşmelerle 1994 yılında BMDHS'nin XI. Bölümünü değiştiren *New York Antlaşması* kabul edilmiş; sonucunda da, BMDHS'ye gelişmiş devletlerin de taraf olması sağlanmıştır.<sup>372</sup>

---

<sup>369</sup> BROWN E.D., *The International Law of the Sea: Introductory Manual*, vol. I, Dartmouth, 1994, s. 446.

<sup>370</sup> Örneğin; bu istisnaî gelişmiş devletlerden en önemlilerinden biri İsveç'tir.

<sup>371</sup> Goldie, insanlığın ortak mirası ilkesinin üç ayrı şekilde yorumlandığını bildirerek, bu yorumları şu şekilde dile getirmiştir: a) Sınırlandırıcı yorum, b) Denizlerin serbestliği ve ortak payda, c) Merkeziyetçi kapatım. Bkz. GOLDIE, 1983, s. 81-88. Fakat, *Goldie*'nin yorumları değerlendirildiğinde, insanlığın ortak mirasına ilişkin açıklamalar yanında, insanlığın ortak mirası dışında yer alan ve özellikle, gelişmiş devletler tarafından deniz yatağı ve orada yer alan kaynaklara ilişkin geliştirilen iddialar yer almaktadır. Örneğin; gelişmiş devletler, deniz yatağı ve orada yapılacak madenciliğin "*denizlerin serbestliği*" ilkesi bağlamında değerlendirilmesi gerektiğini ileri sürmüşlerdir. Yine bir kısım devlet, oradaki kaynakların "*res nullius*" kabul edilerek hareket edilmesi gerektiğini iddia etmişlerdir. Tüm bu iddialar ve bu iddialara karşı geliştirilen savlar için bkz. VAN DYKE & YUEN, s. 501-521

<sup>372</sup> BMDHS'nin ilk hâli, yaşanan gelişmeler ve özellikle de 1994 tarihli "New York Antlaşması"yla nelerin öngörüldüğüne ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz., ANDERSON D.H., *Resolution and*

Bir yazar tarafından, deniz yatağı ve kaynaklarına ilişkin geliştirilen “insanlığın ortak mirası ilkesi”nin, gelişmiş devletler tarafından, gelişmekte olan devletlere, ikinci grup devletlerin birinci grupta yer alan-özellikle Amerika Birleşik Devletleri- devletler açısından hayatî öneme sahip olan “seyrüsefer serbestisi ve bu bağlamda boğazlardan geçiş rejimlerine” ilişkin işbirliği ve kabulleri karşılığında verilen bir taviz olarak değerlendirilmektedir.<sup>373</sup>

Bazı yazarlar tarafından, insanlığın ortak mirası ilkesi, üçüncü kuşak “dayanışma hakları” (*third generation solidarity rights*) veya “toplu haklar” (*collective rights*) arasında gösterilmiştir.<sup>374</sup> Tarihsel gelişim sebebiyle, üçüncü kuşak haklar olarak anılan bu haklara ilişkin **Akillioğlu** şu şekilde bir belirlemeye gitmektedir: “..., ilk ortaya çıkan kişi haklarının bireyi ilgilendirmesine karşılık toplu haklar birey kümelerinin ortak çıkarlarının korunmasına yöneliktir. Günümüzde insan topluluklarının, halkların, giderek insanlığın ve yer kürenin ortak çıkarlarına doğru genişleyen bir koruma...söz konusudur.”<sup>375</sup> 1973 yılında, insanlığın ortak mirasına ilişkin bir inceleme yapan **Gorove**, insanlık (*humankind*) kavramını incelerken, günlük kullanımda bu kavramın kadın-erkek tüm insanları kapsadığını, oysa insanlığın ortak mirası denildiğinde, buradaki kullanımın bu günlük kullanımdan ayrılması gerektiğini, burada ifade edilenin, insanların oluşturduğu toplu bir organa (*collective body of people*) ilişkin olduğunu belirtmiş; günlük kullanımla, o organı meydana getiren bireylerin anlatıldığını ifade etmiştir.<sup>376</sup> Gorove, bu bağlamda,

---

Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the UN Convention on the Law of the Sea: A General Assessment, *ZaöRV*, vol. 55/2, 1995, s. 275-289; BROWN, vol. I, 1994, s. 445-477; BROWNLIE E.D., The 1994 Agreement on the Implementation of Part XI of the UN Convention on the Law of the Sea: Breakthrough to Universality?, *MP*, vol. 19/1, 1995, s. 5-20 (özellikle bkz. s. 10-17); BURR P.A., The International Seabed Authority, *STLR*, vol. 29/2, 2006, s. 271-288, özellikle 278-287; CHARNEY J.I., U.S. Provisional Application of the 1994 Deep Seabed Agreement, *AJIL*, vol. 88/4, 1994, s. 705-714; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 236-238; DUFF J.A., UNCLOS and the New Deep Seabed Mining Regime: The Risks of Refuting the Treaty, *STLR*, vol. 19/1, 1995, s. 1-54; GUNTRIP, s. 384-401; KOVALEV, s. 117-119; OXMAN B.H., The 1994 Agreement and the Convention, *AJIL*, vol. 88/4, 1994, s. 687-696; RATTRAY K., Resolution and Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the UN Convention on the Law of the Sea: A General Assessment—Comment, *ZaöRV*, vol. 55/2, 1995, s. 298-309; SOHN L.B., International Law Implication of the 1994 Agreement, *AJIL*, vol. 88/4, 1994, s. 696-705; WOOD M.C., International Seabed Authority: The First Four Years, *MPUNYB*, vol. 3, 1999, s. 175-178 ve ayrıca değişiklikler için 181-182.

<sup>373</sup> WANG, s. 51.

<sup>374</sup> Bu iddiayı ortaya atanlar, konu hakkında spesifik şekilde yazan Fasan ve Cocca gibi yazarlardır. Bkz. WOLFRUM, 1983, s. 318; JOYNER, s. 195 ve özellikle dipnot: 32.

<sup>375</sup> AKILLIOĞLU T., İnsan Hakları-I- Kavramlar, Kaynaklar ve Koruma Sistemleri, Ankara, 1995, s. 153.

<sup>376</sup> GOROVE, s. 393.

“insanlığın hakları”nın (*rights of humankind*) “sözde insan hakları”ndan (*so-called human rights*) farklı olduğunu dile getirmiş; insan hakları, insan ırkına ait olma bağlamında bireye tanınan haklarken, insanlığın haklarının “toplu bir varlık” (*collective entity*) ile âlâkalı olduğunu ve o varlığı oluşturan bireylerin haklarıyla paralellik taşıyamayacağını dile getirmiştir.<sup>377</sup> Gorove’un yapmış olduğu bu açıklamalar bağlamında, insanlığın ortak mirasının, Akıllıoğlu tarafından açıklandığı üzere, üçüncü kuşak haklara işaret ettiği düşünülebilir. **Wolfrum** ise, bu iddia karşısında, tam tersi düşünceyi savunarak insanlığın ortak mirası ilkesine hiç değer verilmemesi gerektiğini bildiren yazarları da belirttikten sonra, iki farklı düşünce arasında bir orta yolun ele alınması gerekliliğini, nedenlerini açıklamaksızın, belirtmektedir.<sup>378</sup> Bunun dışında, günümüzde, üçüncü kuşak hakları sayarken, açıkça, insanlığın ortak mirası ilkesini belirtenler de vardır.<sup>379</sup> Tartışmalı olan bu konu üzerinde bir belirleme yapmak, ne bu çalışmanın amacı, ne de görevidir. Bize göre, bugünkü yapı çerçevesinde, insanlığın ortak mirası ilkesinin üçüncü kuşak bir hak olarak beyan edilmesi erkendir. **Brownlie**’ın belirttiği gibi, üçüncü kuşak haklar, henüz var olan hukukun bir parçası değildir; sadece, gelişmekte olan haklardır.<sup>380</sup> Öte yandan, genel olarak üçüncü kuşak haklara değinen yazarların da, bir iki istisna dışında<sup>381</sup>, insanlığın ortak mirası ilkesini bu hakların kapsamına almadığı görülmektedir.<sup>382</sup>

Son olarak, bu ilkenin uluslararası bir örf ve âdet kuralı hâline gelip gelmediği yönlü tartışmalar değerlendirilmelidir. Bu konuda farklı görüşler olmasına rağmen<sup>383</sup>, **Wood**’un belirttiği gibi, bu ilke bir uluslararası sözleşmenin bir hükmüdür.<sup>384</sup> Bu bağlamda, bu ilkenin uluslararası örf ve âdet kuralı olmasının tartışılması, BMDHS’nin uygulanma başarısıyla doğru orantılı gelişecektir. Diğer bir ifadeyle, BMDHS’de bir sorun çıkarsa, bu ilkenin örf ve âdet kuralı olup olmadığı, dolayısıyla genel olarak uluslararası hukukta uygulanıp uygulanmayacağı tartışılmalıdır.

---

<sup>377</sup> GOROVE, s. 393.

<sup>378</sup> WOLFRUM, 1983, s. 318.

<sup>379</sup> CHEN, s. 204.

<sup>380</sup> BROWNLIE, 2003, s. 541.

<sup>381</sup> Örneğin, Chen. Bkz. supra dipnot: 272.

<sup>382</sup> AKILLIOĞLU, s. 153-173; BROWNLIE, 2003, s. 540-541; SHAW, s. 262- 281, özellikle de s. 280-281.

<sup>383</sup> Bu konuyu ayrıntısıyla irdeleyen yazarlar için bkz. JOYNER, s. 197-199; VAN DYKE & YUEN, s. 521-543; WOLFRUM, 1983, s. 333-337; WOOD, s. 189.

<sup>384</sup> WOOD, s. 189.

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler açısından, özellikle de denize kıyısı olmayan devletler açısından, insanlığın ortak mirası ilkesi deniz yatağı ve onun kaynaklarına ilişkin hak ve yetkilerinin temelini oluşturmuş ve oluşturmaktadır. Daha evvel de açıklandığı üzere, gerek denize kıyısı olmayan, gerek coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin ağırlıklı bölümünü *gelişmekte olan devletler* oluşturmaktadır. Bu bağlamda, bu devletlerin deniz yatağı ve kaynaklarına ilişkin uluslararası bir rejime bağlı hak ve yetkiler elde etmesi onların lehine olumlu bir gelişme sayılmalıdır. Öte yandan, gelişmekte olan devletler arasında da birtakım bölünmeler yaşanmakta ve bu bölünmelerin, özellikle denize kıyısı olmayan devletleri olumsuz yönde etkilediği belirtilmektedir. Özellikle, denize kıyısı olan devletlerin savundukları iki yüz deniz millik münhasır ekonomik bölge bu nitelikli bölünmeyi gerçekleştiren en önemli nedenlerden biridir. Bazı yazarlar ise, münhasır ekonomik bölge kavramının, petrol ve doğal gaz bağlamında, insanlığın ortak mirası ilkesini ihlâl ettiğini ve bu durumun, özellikle, denize kıyısı olmayan devletleri etkilediğini belirtmektedir.<sup>385</sup> Oysa, iki yüz deniz millik genişlik içinde yer alan petrol ve doğal gaz kaynaklarının, münhasır ekonomik bölgeye bağlı olduğu kadar kıta sahanlığına da tâbi olduğu ve bu bağlamda, salt münhasır ekonomik bölge ile ilişkilendirilmesinin pek doğru olmadığı belirtilmelidir. Bilindiği üzere, kıta sahanlığı rejimi, uluslararası hukukta 1945 tarihli Truman Bildirisine dayanır ve ayrıca, 1958 tarihli CKSS'yle de düzenlenmiştir. Kıta sahanlığının en önemli hukukî özellikleri arasında, kıta sahanlığı üzerinde ve özellikle de doğal kaynaklar çerçevesinde kıyı devletine egemen haklar tanıdığı olmasıdır ve kıyı devletleri için kıta sahanlığının ilân edilmesine gerek yoktur.

Tüm bu anlatılanlara bağlı olarak, deniz yatağı üzerinde ve oradaki doğal kaynaklar üzerinde sahip olunan yetkiler ve haklar bağlamında, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, diğer devletler gibi dayandıkları en temel ilke *insanlığın ortak mirası ilkesidir*.

---

<sup>385</sup> DANZIG A.L., A Funny Thing Happened to the Common Heritage on the Way to the Sea, *SDLR*, vol. 12/3, 1975, s. 655-664, özellikle 657-662.

## VI-Sonuç

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin haklarını ve yetkilerini dayandırdıkları birtakım ilkeler ve kavramların incelendiği bu bölüme ilişkin olarak, sonuçta, şunlar ifade edilebilir;

- Öncelikle, bu bölümün amacı, bu bölümde yer alan ilke ve kavramların, okuyucuya tanıtılması ve kısa da olsa, konuyla aralarındaki bağın ortaya konulmasından ibarettir. Kesinlikle, ilkelerin ve kavramların uluslararası hukuktaki yerlerini ve varlıklarını tartışmak değildir.

- Öte yandan, genel bir değerlendirmeye bölümü noktalamak, anlatılanların pekişmesi ve belki de daha belirginleştirilmesi bakımından önem arz etmektedir. İlk ele alınan “*denizlerin serbestisi ilkesi*” uluslararası hukukta yer alan en eski ilkelerden biri olarak, en basit açılımıyla, hiçbir ayırım gözetilmeksizin devletlerin denizlerden yararlanma hakkını ortaya koymaktadır. Bu yararlanma, çeşitli alanlarda kendisini göstermektedir. Gerek denize kıyısı olmayan devletler, gerek coğrafi açıdan elverişsiz devletler, hem denize ulaşmada hem de bu ilkeye dayalı diğer bazı yetkilerin kullanımında bu ilkeye fazlaca atıfta bulunmuşlardır. Bunun ötesinde, “*devletlerin egemen eşitliği ilkesi*” sayesinde, genel olarak bağımsızlıklarını yeni kazanmış devletler ve özel olarak da bu nitelikteki denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler, kendilerinin yaratmadığı, sorunlarını çözmeyen ve tam tersine onların sömürülmelerine dahi sebebiyet verecek birtakım ilkelerle bağlı olmayı kabul etmediklerini ve yeni birtakım uluslararası –hukuk- kuralların yaratılması gerekliliğini savunmuşlardır. Bu anlayış, deniz hukuku alanında yeni birçok kuralı ihtiva eden BMDHS'nin yapılmasının sebeplerinden birini teşkil etmiştir. Fakat, adı geçen ilkeyi incelediğimiz alt başlıkta da ortaya konulduğu üzere, devletler, *de facto*, eşit değildirler ve bazı durumlarda, yasal eşitliğe aykırı davranılmak suretiyle, fiilî eşitlik sağlanmaya çalışılmıştır. Bunun en güzel örneklerinden biri, denizlerdeki doğal kaynaklara ilişkin BMDHS çerçevesinde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler lehine ortaya konulmuştur. İrdelenen bir diğer ilke ise, “*insanlığın ortak mirası ilkesi*”dir. Bu ilke sayesinde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler, gerek teknolojik olarak, gerek coğrafi olarak hiçbir zaman yararlanmaları imkân dâhilinde

olamayacak deniz yatağındaki kaynaklardan yararlanma ve işletim haklarına sahip olmuşlardır.

- Bu üç ilke arasındaki bağlantı, belki de en güzel şekilde, Belçika Delegatesi tarafından belirtilmiştir. Belçika delegesine göre, denizlerin serbestliği ilkesi, gelişmekte olan ülkelerin fiilî ayrımı ile sonuçlanan devletler arasında resmî eşitlik kavramına dayandırılırken, ortak miras kavramı, resmî bir ayrımcılıkla sonuçlanan devletler arasındaki fiilî bir eşitlik talebine dayandırılmaktadır.<sup>386</sup>

- Bir önemli hak da geçiş hakkına tekabül etmektedir. Bu hak sayesinde, özellikle denize kıyısı olmayan devletler denize ulaşım bakımından savlarını kabul ettirebilmektedirler. Bu ilkenin de, denizlerin serbestliği ilkesi ile çok yakın ilişkide olduğunu belirtmekte yarar vardır. Bu ilişki Çekoslovakya'nın 1958 yılında sunduğu taslak metinlerinde<sup>387</sup> ve 1958 yılında düzenlenen I. DHK öncesi toplanan denize kıyısı olmayan devletlerin konferansında kabul edilen yedi ilkeden ilkinde<sup>388</sup> yer alan düzenlemelerle ortaya konulmuştur. Bu düzenlemelere göre, denize kıyısı olmayan devletlerin denizlere ulaşımı, denizlerin serbestliği ilkesi çerçevesinde gerçekleşmektedir. Dolayısıyla, denize ulaşmak için yapılacak geçiş de, denizlerin serbestliği ilkesi ile yakından ilişkilendirilmiş olmaktadır. Bu düzenleme, gerek 1958 tarihli CADS'de, gerek BMDHS'de de vardır. Ayrıca, BMDHS'nin ilgili düzenlemesinde<sup>389</sup>, denizlerin serbestliği ile birlikte insanlığın ortak mirası ilkesine de açıkça yer verilerek, bu ilkenin de geçiş hakkıyla doğrudan bağlantısı kurulmuştur.

- Öte yandan, belli bir dönemde, özellikle denize kıyısı olmayan devletlerin, kıyı ile deniz arasında yer alan komşularından elde ettikleri veya en azından elde etmeye çalıştıkları geçiş hakkını dayandırdıkları Roma özel hukuku kaynaklı "*uluslararası servitütler*", ilgili döneme ilişkin temel olduğu için yer verilen ve esasen günümüzde varlıkları tartışılan veya en azından içeriği konusunda üzerinde bir mutabakata varılamayan bir müessese olduğu için çok fazla üzerinde durulmamıştır ve durulmayacaktır.

---

<sup>386</sup> Belçika delegesinin bu söylemine yer veren Wolfrum'dur. Bkz. WOLFRUM, 1983, s. 323.

<sup>387</sup> MERRYMAN & ACKERMAN, s. 38.

<sup>388</sup> ALMEEN, s. 115; MONNIER, s. 512, dipnot: 32.

<sup>389</sup> BMDHS m.125/1.

## İKİNCİ BÖLÜM

### DENİZE VE DENİZDEN ULAŞIM

#### **Ş1- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisi ve İçeriği**

Denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden ulaşma haklarına BMDHS'nin X. bölümünde m.125'te denizlerin serbestliği ve insanlığın ortak mirası ilkeleri temelinde yer verilmiştir. Denize kıyısı olmayan devletler için öngörülen ulaşma hakkının doğal bir uzantısı olarak komşu devletlerden transit serbestisinin de bu devletlere tanındığı, yine m.125'te belirtilmektedir.

Daha önceden anlatılan hususların tekrarından kaçınmak için, denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisine ilişkin gelişime dair kronolojik inceleme çok kısa bir şekilde yapılacak ve özellikle daha önceden vurgulanmayan hususlara yer vermeye çalışılacaktır.

#### **I- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Sahip Oldukları Transit Serbestisinin Gelişimi**

Hiç kuşku yok ki, günümüzde, denize kıyısı olmayan devletlerin ayakta kalabilmeleri (belki tutunabilmeleri), tıpkı tüm devletlerde olduğu gibi, ekonomik gelişime bağlıdır. Bu da, denize kıyısı olmayan devletlerin ticaret yapmaları gereğini ortaya koymaktadır. Yâni, daha spesifik bir belirleme yapmak gerekirse, denize kıyısı olmayan devletlerin varlıklarını idame ettirmeleri, sağlıklı ithalat ve ihracat yapabilmelerine bağlıdır. Bu bağlamda, transit serbestisinin varlığı ve gelişimi, genel olarak tüm devletler için, özel olarak da denize kıyısı olmayan devletler için bir zorunluluk teşkil etmiştir.

#### **A- 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın İlk Yarısında (II. Dünya Savaşının Sonuna Denk Gelen Dönem)Yaşanan Gelişmeler**

19. yüzyılda denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkının çok fazla gündeme gelmediği belirtilmelidir. Bu durumun muhtemel sebepleri, denize kıyısı olmayan devletlerin sayısı<sup>390</sup>, o dönemki dünya ticaretinin yapısı ve özellikle de o

---

<sup>390</sup> 19. yüzyıldaki bağımsız denize kıyısı olmayan devletlerden en önemlisi, kuşkusuz, İsviçre'dir. İsviçre dışında, Avrupa kıtasında bağımsızlığını kazanan Sırbistan, bir dönem Eflak-Boğdan ve yine

dönemde var olan denize kıyısı olmayan devletlerin mevcut ticaret yapısıyla açıklanabilir.

19. yüzyılda denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkına ilişkin temel belgeler, ancak bazı önemli nehirlerin<sup>391</sup> uluslararasılaştırılmasına dair Antlaşmalar çerçevesinde yer verilen hükümler olarak düşünülebilir. Fakat, bu antlaşmalar çerçevesindeki düzenlemelerle bile, nehirlerden serbest geçiş hakkının genel bir hak olduğu söylenemeyecektir. Bunun dışında, demiryollarına ilişkin anlaşmaların da bu kapsamda değerlendirilmesi mümkündür.

I. Dünya Savaşının hemen bitiminde Wilson İlkeleri olarak adlandırılan Amerika Birleşik Devletleri başkanı **Woodrow Wilson** tarafından 08 Ocak 1918 tarihinde beyan edilen on dört ilkeye değinmek gereklidir. Bu ilkelerden Romanya, Sırbistan ve Karadağ'ın durumuna ilişkin olan XI.'sinde, o dönemde denize kıyısı olmayan Sırbistan için de serbest ve güvenli olarak denize ulaşım sağlanması (tanınması) dile getirilmiştir.<sup>392</sup> Aynı şekilde, Polonya Devleti'ne ilişkin olan XIII. ilkede de bağımsız Polonya Devleti'ne serbest ve güvenli denize ulaşımın garanti edilmesi gerektiği vurgulanmıştır.<sup>393</sup> Bu on dört ilkenin açıklanmasından bir yıl evvel, başkan Wilson Amerikan Senatosunda yapmış olduğu konuşmada, kalkınma sürecindeki her devletin denizlere doğrudan ulaşımının garanti edilmesi gerektiğini,

---

bir dönem için Alman Birliğinin bir parçasını oluşturan Güney Almanya sayılabilir. Bunun dışında, Güney Amerika kıtasında bağımsızlığını 1811 yılında kazanan Paraguay, o dönemde var olan bir diğer denize kıyısı olmayan devlet olarak sayılabilir. Bolivya ise, Pasifik savaşının sonunda, *de facto* denize kıyısı olmayan devlet hâline gelmişti. Asya kıtasında ise, o dönemde bağımsız olan tek denize kıyısı olmayan devlet ise Nepal'dir. Afrika kıtasında ise, denize kıyısı olmayan bağımsız devlet Habeşistan'dır (günümüz Etiyopya'sı). Burada dikkat edilmesi gereken hususlardan biri, bu değerlendirmenin 19. yüzyıl için yapılmış olmasıdır. Orta çağ Avrupa'sında birçok küçük prenslik ve krallık söz konusudur, ki bunların birçoğunun denize kıyısı olmayan devlet konumunda olduğu belirtilmektedir. Aynı şekilde Hindistan'ın da sömürgeleştirilmeden evvel ki durumunun da buna benzer olduğu, hattâ bazı küçük devletçiklerin denize ulaşmak için üç devlet geçmek zorunda oldukları belirtilmektedir. Bkz. FRIED J.H.E., *The 1965 Convention on Transit Trade of Land-Locked States*, *IJIL*, vol. 6/1, 1966, s. 10. Öte yandan, 19. yüzyıla ilişkin açıklamalara dönüldüğünde, devlet sayısındaki artış ve buna bağlı yaşanan değişime ilişkin benzer bir bakış açısı, tüm deniz hukuku çerçevesinde de söz konusu olabilir ve de söz konusu edilmiştir de. Bkz. BROWN E.D., *Maritime Zones: A Survey of Claims*, in *New Directions in the Law of the Sea*, vol. III, edited by Churchill & Simmonds & Welch, New York, 1973, s. 158.

<sup>391</sup> Bu nehirlerin başında Güney Amerika'daki Parana nehri ile Avrupa'da konumlanmış Ren ve Tuna Nehirleri örnek olarak verilebilir. Bilindiği üzere, İsviçre, Avusturya, Macaristan ve Çekoslovakya gibi denize kıyısı olmayan devletler için Ren ve Tuna nehirlerinde sağlanan ulaşım çok önemliydi. Parana nehri ise, benzer bir önemi bölgedeki denize kıyısı olmayan Paraguay için taşır.

<sup>392</sup> "XI. ... ; Serbia (should be) accorded free and secure access to the sea; ...", via [http://avalon.law.yale.edu/20th\\_century/wilson14.asp](http://avalon.law.yale.edu/20th_century/wilson14.asp) (son ziyaret tarihi: 28/03/09).

<sup>393</sup> "XIII. An independent Polish State ..., which should be assured a free and secure access to the sea, ...", via [http://avalon.law.yale.edu/20th\\_century/wilson14.asp](http://avalon.law.yale.edu/20th_century/wilson14.asp) (son ziyaret tarihi: 28/03/09).

hiçbir ulusun dünya ticaretinin açık yollarına serbest erişimden men edilemeyeceğini belirtmiştir.<sup>394</sup>

20. yüzyıla gelindiğinde ise, durumun farklılaşmaya başladığı gözlenmektedir.<sup>395</sup> Transit hakkına ilişkin ilk önemli gelişme, Milletler Cemiyeti Misakı m.23(e)'deki düzenleme<sup>396</sup> ve bu düzenleme dâhilinde, transit hakkına ilişkin iki konferans toplanmasıdır. Toplanan bu iki konferans sonucunda bazı Sözleşmeler kabul edilmiştir. Bu konferanslardan ilki 1921 tarihli Barselona Konferansıdır ve konferans sonunda kabul edilen Sözleşmelerden 1921 tarihli "Barselona Transit Serbestisine Dair Sözleşme" bu çerçevede önemli bir belge teşkil etmektedir.

Özellikle, 1921 tarihli "Barselona Transit Serbestisine Dair Sözleşme" bağlamında önemli olan, bu Sözleşmenin kapsamının ve çerçevesinin dikkatli bir şekilde ele alınıp belirlenmesidir. Buna göre, öncelikle belirtilmelidir ki, bu Sözleşme tüm devletleri kapsayıcı genel nitelik taşımaktadır. Daha açık bir ifadeyle, gerek kıyı devletleri, gerek denize kıyısı olmayan devletler bu Sözleşmenin kapsamına girmektedir, yani Sözleşmede sadece denize kıyısı olmayan devletlere bir münhasırlık atfedilmemiştir. Öte yandan, bu Sözleşme sadece demiryolu ve su yolu ulaşımlarına ilişkin düzenlemeleri içermektedir.<sup>397</sup> Bir başka deyişle, havayolu ve karayolu veya boru hattı gibi alternatif transit türleri, bu Sözleşmenin düzenlemeleri dâhilinde değerlendirilemeyecektir.

Her ne kadar 1921 tarihli "Barselona Transit Serbestisine Dair Sözleşme ve Statü" transit hakkı konusunda önemli olarak düşünülebilirse de, bu metinler çok

<sup>394</sup> POUNDS N.J.G., A Free and Secure Access to the Sea, *AAAG*, vol. 49/3, 1959, s. 257; SHARMA, 2008, s. 256.

<sup>395</sup> Devletler arasındaki ilişkilerin daha yoğun olduğu, bağımsızlık kazanan birçok yeni devletin dünya siyasî sahnesi çıktığı, ki bunlar arasında Avusturya, Çekoslovakya, Macaristan, Afganistan, Moğolistan gibi denize kıyısı olmayan devletler de vardır, ifade edilmelidir.

<sup>396</sup> "madde 23.—Mevcut veya bundan sonra üzerinde anlaşılacak uluslararası sözleşmelerin hükümlerine tâbi olarak ve bunlara uyumlu olarak, tüm Cemiyet Üyeleri:

.....  
(e) iletişim ve transit serbestisini korumak ve sürdürmek ve tüm Cemiyet üyelerinin ticareti için hakça davranılmasına yönelik önlemler alacaktır." ("Article 23.—Subject to and in accordance with the provisions of international conventions existing or hereafter to be agreed upon, the Members of the League:

.....  
(e) will make provision to secure and maintain freedom of communications and of transit and equitable treatment for the commerce of all Members of the League.....").

<sup>397</sup> 1921 tarihli Barselona Transit Serbestisine Dair Statü m.2.

sayıda devletin taraf olmadıkları, dolayısıyla etkinliklerinin tartışılabileceği uluslararası belgelerdir.

## B- II. Dünya Savaşı Sonrası Yaşanan Gelişmeler

### 1- I.DHK'ya Kadar Yaşanan Gelişmeler

II. Dünya Savaşından sonra, Amerika Birleşik Devletleri başta olmak üzere, güçlü devletler yepyeni bir dünya düzeni oluşturma çabasıyla hareket etmeye başlamışlardır. Bu çerçevede, çeşitli konularda uluslararası konferanslar düzenlenmiştir. Ele alınan konular ise, genel bağlamda, siyasî, ekonomik, ticarî ağırlıklıdır ve amaç yeni bir dünya düzeni oluşturmaktır.

Bu çerçevede genel adımlardan birisi GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*) olmuştur.<sup>398</sup> Böylelikle, genel olarak transit hakkının ele alındığı bir başka uluslararası belge ise, 1945 tarihli GATT Antlaşması olmuştur.<sup>399</sup> Bu antlaşmanın V. maddesi doğrudan doğruya transit hakkına ilişkin düzenlemeyi içermektedir. Ama, hemen belirtilmelidir ki, tıpkı II. Dünya Savaşından önce bu konuya ilişkin ele alınan belgelerde olduğu gibi, sadece denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin bir düzenleme söz konusu değildir. Genel olarak, transit hakkı ele alınmıştır. V. maddedeki düzenleme, sadece mallara ilişkin bir düzenlemedir; yâni, kişiler m.V kapsamına dâhil değildir. Transit serbestisi, Sözleşmeciler tarafların malları

---

<sup>398</sup> İkinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan uluslararası ticaretin devletler arasında bir bütün olarak düzenlenmesi ihtiyacının bir sonucu olarak Amerika Birleşik Devletleri'nin önderliğinde atılan adımlar çerçevesinde 1947 yılında Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması kabul edilmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nin esas isteği olan Uluslararası Ticaret Örgütü (*International Trade Organization*) yerine oluşan bu kurum, yaklaşık elli yıllık bir süre dünya ticaretinin idaresinde önemli rol oynamıştır. 1995 yılında GATT, yerini Dünya Ticaret Örgütüne (*World Trade Organization-WTO*) bırakmıştır. Her ne kadar halefi olsa da, WTO, GATT'tan bazı önemli farklara sahiptir. En önemli fark ise, hiç kuşkusuz WTO'nun denetim sistemidir. Bilindiği üzere, GATT'da kuvvetli bir denetim yapısı bulunmamaktaydı. Bkz. KARLUK S.R., Uluslararası Ekonomik, Malî ve Siyasal Kuruluşlar, 5. baskı, Ankara, 2002, s. 147-207 (özellikle de s. 147-158); SLOMANSON, s. 580-584.

<sup>399</sup> Bazı yazarlar, GATT Antlaşması öncesi Havana'da yapılan konferansın (öncesinde Londra ve Cenevre aşamaları da var) sonunda kesinleşen 106 maddelik antlaşmayı, her ne kadar sadece iki devlet imzalayıp onayladığı için hiçbir zaman yürürlüğe girmese de, transit hakkının genel gelişimi bağlamında ele almaktadır. Bkz. GLASSNER, 1970, s. 23-24; MERRYMAN & ACKERMAN, s. 44-46; UPRETY, 1994, s. 433-435; UPRETY, 2003, s. 205; UPRETY, 2006, s. 57. Hattâ, bir yazar Havana Şartını denize kıyısı olmayan devletler için özel olarak transit hakkından bahseden ilk belge olarak değerlendirmiştir. Bkz. MARKS S., Transit Right of Lesotho, *CLB*, vol. 16/2, 1990, s. 333. Esasen, her ne kadar Havana Şartı hiçbir zaman yürürlüğe girmese de, m.33'te denize kıyısı olmayan devletlere münhasır bir düzenleme getirdiği belirtilmelidir. Bu yüzden de, konuya ilişkin yazan hukukçuların Havana Şartına değinmesi mâkul karşılanmalıdır.

için ve bir başka Sözleşmeci tarafa veya taraftan gelirken uygulanacaktır. GATT m.V bağlamında ayrımcılık yasaklanmıştır, en çok gözetilen ulus kaydı uygulanacaktır, her ne kadar gümrüklerde mallar için bir bildirim gerekse de, her türlü ekstra gümrük harcı ve malî yükümlülük yasaklanmıştır. Her ne kadar, denize kıyısı olmayan devletlere özgü bir düzenleme olmasa da, GATT m.V transit hakkı için genel bir düzenleme olarak önemlidir.

II. Dünya Savaşı sonrasında, uluslararası hukukun diğer alanlarında olduğu gibi, transit konularının ele alındığı ve özellikle de denize kıyısı olmayan devletlerin transit sorunlarına ayrıca yer verilen gelişmeler yoğunluk kazanmıştır. Bu gelişmelerin bir kısmı doğrudan deniz hukuku çerçevesinde, bir kısmı da deniz hukukundan bağımsız gerçekleşmiştir.

## 2- I. DHK'da ve Öncesinde Yaşanan Gelişmeler

Deniz hukukuna dair II. Dünya Savaşı sonrasında önemli gelişmelerden ilki, 1958 tarihinde Cenevre'de toplanan I. DHK'dır. Bu konferansın temeli, Birleşmiş Milletler çatısı altında yer alan Uluslararası Hukuk Komisyonunun raporları çerçevesinde oluşturulmuştur.<sup>400</sup> Fakat, Uluslararası Hukuk Komisyonunun raporları çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletlerin sorunlarına ilişkin herhangi bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bunun üzerine, Konferansın başlamasından evvel, denize kıyısı olmayan devletler kendi aralarında toplanmışlar<sup>401</sup>, bu ön konferans sonucunda yedi ilke kabul etmişlerdir. Bu yedi ilke, I. DHK'da denize kıyısı olmayan

---

<sup>400</sup> Uluslararası Hukuk Komisyonu bu konuda çok sıkı bir çalışma gerçekleştirmiş ve böylelikle bu Konferans için birçok devletin görüşleri alınmış, birçok önemli hukuk adamının raporları değerlendirilmiş, uzun bir hazırlık dönemi geçirilmiştir. Bkz. JOHNSTON, 1959, s. 122-145. Bu hazırlık çalışmaları denize kıyısı olmayan devletler açısından değerlendirildiğinde, Uluslararası Hukuk Komisyonunun konuyu uzun bir süre ele almadığı, konunun bazı denize kıyısı olmayan devletlerin talebi üzerine Genel Sekreterlikçe dikkate alındığı ve sonradan Birleşmiş Milletler Genel Kurulu kararıyla Konferansta görüşüldüğü belirtilmelidir. I. DHK'da konu V. komisyonca değerlendirilmiştir. Bkz. JOHNSTON, s. ve özellikle V. Komisyonun çalışmaları için bkz. BOAS F., Landlocked Countries and the Law of the Sea, *American Bar Association Section of International and Comparative Law Bulletin*, vol. 4/1, 1959, s. 22-27.

<sup>401</sup> İsviçre'nin daveti üzerine sadece on üç denize kıyısı olmayan devlet Cenevre'de 10 ilâ 14 Şubat 1957 tarihleri arasında toplanmıştır. Toplanan bu devletler şunlardır: Afganistan, Avusturya, Belarus, Bolivya, Çekoslovakya, İsviçre, Laos, Lüksemburg, Macaristan, Nepal, Paraguay, San Marino, ve Vatikan. Bkz. ALMEEN, s. 114; BOAS, s. 22 ve dipnot: 1a; HUSSAIN I., A Study of Pakistan's Attitude Towards the Question of Free Access to the Sea of Landlocked States, *IJIL*, vol. 24/4, 1984, s. 322 ve dipnot: 6.

devletler tarafından gündeme getirilmiştir. Bu yedi ilke, denize kıyısı olmayan devletlerin “magna carta”sı olarak nitelendirilmektedir<sup>402</sup> ve şu şekildedir:

**“İlke I: Denize Serbestçe Ulaşma Hakkı**

*Her denize kıyısı olmayan devletin denize serbestçe ulaşma hakkı, açık denizlerin serbestliği temel prensibinden kaynaklanır.*

**İlke II: Denizlerde Bayrak Hakkı**

*Her denize kıyısı olmayan devlet, denizci devletlerle tam bir eşit davranış mucibinde (denizci devletlerle tam bir eşitlik içerisinde), kendi ülkesinin belirli bir yerinde tescil edilmiş kendi gemisinde, kendi bayrağını dalgalandırma hakkından yararlanır.*

**İlke III: Seyrüsefer Hakkı**

*Denize kıyısı olmayan bir devletin bayrağını taşıyan gemiler, açık denizlerde, denizci ülkelerin gemilerince yararlanan bir rejimin aynısından yararlanırlar; karasularında ve iç sularında ise, ülkesel devlet haricinde denizci devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin yararlandığı bir rejimin aynısından yararlanırlar.*

**İlke IV: Limanlarda Uygulanan Rejim**

*Her denize kıyısı olmayan devlet en çok gözetilen ulus kaydına sahiptir ve hiçbir koşulda denizci devletin limanlarına girişe, bu limanların kullanımına ve genelde tanınan her türlü faaliyete ilişkin gemilerine tanıdığından daha az lehe bir davranışa muhatap olmamalıdır.*

**İlke V: Serbest Transit Hakkı**

*Denize kıyısı olmayan bir ülkeden denize doğru veya tam tersi kişilerin ve malların, tüm nakliyat ve iletişim yolları kullanılmak suretiyle transiti, var olan özel antlaşmalar ve Sözleşmeler çerçevesinde (onlara tâbi olarak) serbestçe tanınmalıdır. Transit, gerçekleştirilen özel hizmetler için öngörülen ücretler dışında, hiçbir gümrük ücretine veya özel ücrete veya vergilere tâbi olmayacaktır.*

---

<sup>402</sup> CAFLISCH L.C., The Access of Land-Locked States to the Sea, *RIRI*, 1976, s. 56; CAFLISCH, 1977, s. 364; CAFLISCH L.C., Land-Locked States and Their Access to and from the Sea, *BYIL*, vol., 1978, s. 80; MENEFEE, s. 47; PĚCHOTA P., The Right of Access to the Sea, in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Āervenka, Uppsala, 1973, s. 37; SIOUSSOURAS P., The Formation of Customary Rights in the International Law of the Sea: The Case of Land-Locked States, *RHDI*, vol. 54/2, 2003, s. 306.

## **İlke VI: Transit Devletin Hakları**

*Transit devleti, tüm iletişim araçları ve tanınan faaliyetlerle alâkalı her şey üzerinde tam yetkisini sürdürürken, denize serbestçe ulaşma hakkının kullanılmasının, kendisinin (kendisine ait olan) her türlü meşrû çıkarlarının, özellikle de güvenlik ve kamu sağlığı ile alâkalı olarak, hiçbir şekilde ihlâl edilmemesini sağlamak için vazgeçilmez tüm önlemleri alma hakkına sahip olacaktır.*

## **İlke VII: Varolan ve Gelecekteki Anlaşmalar**

*Denize kıyısı olmayan devletin denizlere serbestçe ulaşma hakkını düzenleyen kodifiye edici hükümler, hiçbir şekilde kodifikasyonun öngöreceği amaca ilişkin sorunlarla alâkalı iki veya daha fazla sözleşmecî taraf arasında var olan anlaşmaları ortadan kaldırmayacağı gibi, daha az lehe olan veya üstte öngörülen hükümlere karşı duran bir rejimi ortaya koyamayacağı belirlenen bu tür anlaşmaların gelecekte yapılmasına da bir engel oluşturmayacaktır.”<sup>403</sup>*

---

### <sup>403</sup> “**Principle I: Right of Free Access to the Sea**

The right of each land-locked state of free access to the sea derives from the fundamental principle of freedom of the high seas.

### **Principle II: Right to Fly a Maritime Flag**

Each land-locked state enjoys, while on a footing of complete equal treatment with the maritime state, the right to fly its flags on its vessels which are duly registered in a specific place on their territory.

### **Principle III: Right of Navigation**

The vessels flying the flag of a land-locked state enjoy, on the high seas, a regime which is identical to the one that is enjoyed by vessels of maritime countries; in territorial and on internal waters, they enjoy a regime which is identical to the one that is enjoyed by the vessels flying the flag of maritime states, other than the territorial state.

### **Principle IV: Regime to be Applied in Ports**

Each land-locked state is entitled to the most favoured treatment and should under no circumstances receive a treatment less favourable than the one accorded to the vessels of the maritime state as regards access to the latter’s maritime ports, use of these ports and facilities of any kind that are usually accorded.

### **Principle V: Right of Free Transit**

The transit of persons and goods from a land-locked country towards the sea and vice versa by all means of transportation and communication must be freely accorded subject to existing special agreements and conventions.

The transit shall not be subject to any customs duty or specific charges or taxes except for charges levied for specific services rendered.

### **Principle VI: Rights of States of Transit**

The state of transit while maintaining full jurisdiction over the means of communication and everything related to the facilities accorded shall have the right to take all indispensable measures to ensure that the exercise of the right of free access to the sea shall in no way infringe on its legitimate interests of any kind, especially with regard to security and public health.

### **Principle VII: Existing and Future Agreements**

The provisions codifying the principles which govern the right of free access to the sea of the land-locked state shall in no way abrogate existing agreements between two or more contracting parties concerning the problems which will be the object of the codification envisaged, nor shall they raise an obstacle as regards the conclusion of such agreements in the future, provided that the latter do not establish a regime which is less favourable than or opposed to the above mentioned provisions.”

Denize kıyısı olmayan devletlerin ortaya koydukları bu yedi ilkede denize ulaşma hakkı, açık bir şekilde denizlerin serbestliği ilkesine dayandırılmıştır. Bunun yanı sıra, denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkı, bu devletlerin limanlara giriş ve limanlarda eşit muamele görme hakkına ilişkin istekleri, denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkı ve buna bağlı olarak hiçbir ücrete tâbi olmama haklarına ilişkin isteklerine de yer verildiği görülmektedir.

Ne yazık ki, denize kıyısı olmayan devletler tüm bu çabalarına rağmen, I. DHK'nın sonunda istediklerini alamamışlardır.<sup>404</sup> Sadece, kabul edilen dört Sözleşmeden biri olan 1958 tarihli CADS m.3 ve m.4'te denize kıyısı olmayan devletlerin sorunlarına dair oldukça zayıf bir düzenlemeye yer verilmiştir.<sup>405</sup> Yine de, 1958 tarihli CADS'nin şu anki hukukî statüsünü değerlendirmekte yarar vardır. 30 Eylül 1962 tarihinde yürürlüğe giren Sözleşmeye, günümüzde altmış üç devlet taraftır. Her ne kadar, BMDHS, 1958 tarihli Cenevre Sözleşmelerinin fiilî olarak yerini almış gibi gözükse de, bu Sözleşme hâlen yürürlüktedir. Dolayısıyla, bu Sözleşmeye taraf olup da BMDHS'ye taraf olmayan devletlerin bu Sözleşmeyle bağlı olduklarını söylemek yanlış olmayacaktır. 1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesine taraf olan altmış üç devletten sadece on altısı denize kıyısı olmayan devlettir<sup>406</sup> ve şu şekilde sıralanabilirler: Afganistan (28 Nisan 1959), Avusturya (10 Ocak 1974), Belarus (27 Şubat 1961), Burkina Faso (4 Ekim 1965), Çek Cumhuriyeti (22 Şubat 1993), İsviçre (18 Mayıs 1966), Lesotho (23 Ekim 1973), Macaristan (6 Aralık 1961), Malawi (3 Kasım 1965), Moğolistan (15 Ekim 1976), Nepal (28 Aralık 1962), Orta Afrika Cumhuriyeti (15 Ekim 1962), Sırbistan (12 Mart 2001), Slovakya (28 Mayıs 1993), Swaziland (16 Ekim 1970) ve Uganda (14 Eylül

---

ALMEEN, s. 115-116; MERRYMAN & ACKERMAN, s. 40-42; MONNIER, s. 512-513, dipnot: 32; PĚCHOTA, s. 37-38.

<sup>404</sup> I. DHK'dan istediklerini edinemeyen denize kıyısı olmayan devletlerin bu durumunu *Pěchota* şu nedenlere bağlamaktadır: yetersiz hazırlanma, sorunun içeriği, kıyı devletlerinin konuya ilişkin şüpheleri denize kıyısı olmayan devletlerin kendi aralarındaki koordinasyon eksikliği ve denize ulaşma kavramının açık denizlerin serbestliğinde olduğu gibi bölünmeyen mutlak bir karaktere sahip olduğu yönündeki ısrar. Bkz. PĚCHOTA, s. 38-39.

<sup>405</sup> *Hafner*, I. Deniz Hukuku sonrası akdedilen Sözleşmeler üzerinde, denize kıyısı olmayan devletlerin önceden belirlediği yedi ilkenin ancak sınırlı bir etkisi olduğunu belirtmektedir, bkz. HAFNER G., Land-Locked States, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 28/10/08).

<sup>406</sup> Geriye kalan 25 denize kıyısı olmayan devlet, ne Sözleşmeye taraftır, ne Sözleşmeyi imzalamışlardır. Bu 25 denize kıyısı olmayan devletler şu şekilde sıralanabilirler: Andora, Azerbaycan, Bhutan, Botswana, Burundi, Çad, Ermenistan, Etiyopya, Kazakistan, Kırgızistan, Kosova, Laos, Liechtenstein, Lüksemburg, Makedonya, Moldavya, Nijer, Özbekistan, Paraguay, Ruanda, San Marino, Tacikistan, Türkmenistan, Zambiya ve Zimbabve.

1964).<sup>407</sup> Bu devletler haricinde, iki denize kıyısı olmayan devlet ise, Sözleşmeyi imzalamış olmalarına rağmen, onaylamamışlardır. Bu iki devlet, Bolivya ve Vatikan'dır.<sup>408</sup>

### 3- 1965 tarihli Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme Çerçevesinde Yaşanan Gelişmeler

1958 tarihli CADs'yi bu konuda izleyen belge ise, 1965 tarihinde New York'ta imzalanan "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme" olmuştur. 1964 yılında UNCTAD toplantılarında filizlenen bu Sözleşmenin en önemli özelliği, tamamen denize kıyısı olmayan devletlerin transit ticaretine hasredilmiş ilk Sözleşme olmasıdır. Sözleşmede, denize kıyısı olmayan devletlerin komşu kıyı devletlerinden transit hakkı tanınmış, fakat bu hak birçok yazar tarafından şiddetle karşı çıkılan karşılıklılık ilkesi çerçevesinde öngörülmüştür. Denize kıyısı olmayan devletlerin transit ticaretine ilişkin ayrıntılı düzenleme içeren Sözleşme, **Caflisch** tarafından, en azından denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkına ilişkin olarak genel bir çok taraflı Sözleşme çerçevesinde ayrıntılı hükümler düzenlenebileceğinin bir göstergesi olarak yorumlanmıştır.<sup>409</sup> **Monnier** de benzer şekilde, Sözleşmenin, denize kıyısı olmayan devletlerin durumlarını, 1958 tarihli CADs m.3'te yer alan düzenlemeden daha ileri bir noktaya taşıdığını tespit etmiştir.<sup>410</sup> Her iki hukuk adamının yapmış olduğu tespitler isabetli olsa ve katılmamak mümkün olmasa da, 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme"ye taraf olan devlet sayısının ve özellikle de taraf olan devletler arasında transit devlet sayısının azlığının Sözleşmenin etkinliğini olumsuz şekilde etkilediğini belirtmek yanlış olmayacaktır. Bu durum Sözleşmenin uygulanma alanını çok daraltmıştır. Sonuçta, gerek **Caflisch**'in, gerek **Monnier**'in yapmış oldukları yorumlar düşünüldüğünde, bu yorumlarda belirtilen hususların da önemini yitirdiğini iddia etmek gerçek dışı bir yaklaşım olmayacaktır.

1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme"nin hukukî durumunu incelemek gerekirse, öncelikle belirtilmelidir ki, bu Sözleşmeye günümüzde otuz dokuz devlet taraftır. Taraf olan otuz dokuz devletten

<sup>407</sup> via <http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&id=455&chapter=21&lang=en> (ziyaret tarihi: 16/04/2009).

<sup>408</sup> via <http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&id=455&chapter=21&lang=en> (ziyaret tarihi: 16/04/2009).

<sup>409</sup> CAFLISCH, 1976, s. 63-64; CAFLISCH, 1977, s. 370.

<sup>410</sup> MONNIER, s. 515 (fakat, **Monnier**, karşılıklılık ilkesini eleştirmektedir.).

yirmi iki tanesi denize kıyısı olmayan devlettir ve taraf olma tarihleriyle birlikte şu şekilde sıralanmaktadır: Belarus (11 Temmuz 1972), Burkina Faso (23 Mart 1987), Burundi (1 Mayıs 1968), Çad (2 Mart 1967), Çek Cumhuriyeti (30 Eylül 1993), Kazakistan (1 Kasım 2007), Laos (29 Aralık 1967), Lesotho (28 Mayıs 1969), Macaristan (20 Eylül 1967), Malawi (12 Aralık 1966), Mali (11 Ekim 1967), Moğolistan (26 Temmuz 1966), Nepal (22 Ağustos 1966), Nijer (3 Haziran 1966), Orta Afrika Cumhuriyeti (9 Ağustos 1989), Özbekistan (7 Şubat 1996), Ruanda (13 Ağustos 1968), San Marino (12 Haziran 1968), Sırbistan (12 Mart 2001), Slovakya (28 Mayıs 1993), Swaziland (26 Mayıs 1969) ve Zambiya (2 Aralık 1966).<sup>411</sup> Bununla beraber, yedi denize kıyısı olmayan devlet Sözleşmeyi imzalamış olmalarına rağmen, Sözleşmeyi onaylamadıkları için (en azından şimdilik) Sözleşmenin tarafı değildirler; bir başka ifadeyle bu Sözleşmeyle bağlı değildirler. Bu yedi denize kıyısı olmayan devlet şunlardır: Afganistan, Bolivya, İsviçre, Lüksemburg, Paraguay, Uganda ve Vatikan.<sup>412</sup> Böylelikle, on dört denize kıyısı olmayan devlet bu antlaşmayla hiçbir bağ kurmamış olmaktadır. Bu denize kıyısı olmayan devletler ise şunlardır: Andora, Avusturya, Azerbaycan, Bhutan, Botswana, Ermenistan, Kırgızistan, Kosova, Liechtenstein, Makedonya, Moldavya, Tacikistan, Türkmenistan ve Zimbabve. Bununla beraber, Sözleşmeyi yorumlarken, sadece denize kıyısı olmayan devletler açısından bir değerlendirme yapmak kâfi gözükmemektedir. Esasen, denize kıyısı olmayan devletlerin, denize kıyısı olan komşularının bu Sözleşmeye taraf olup olmaması, adı geçen Sözleşmenin uygulanma sahasını ve etkinliğini belirleyeceği için bu yönlü bir değerlendirmede de bulunmak akılcı olacaktır. Buna göre, Sözleşmenin tarafı denize kıyısı olan on yedi devletten<sup>413</sup> sadece altı devletin olası transit devlet olması söz konusudur. Bu altı devletin, Sözleşmeye taraf en az bir denize kıyısı olmayan devletle sınırı bulunmaktadır. Bu devletler ve Sözleşmeye taraf olan denize kıyısı olmayan komşu devletleri şu şekilde sıralanabilir: Hırvatistan (Macaristan, Sırbistan), Karadağ

---

<sup>411</sup> via <http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&id=215&chapter=10&lang=en> (ziyaret tarihi: 16/04/09).

<sup>412</sup> via <http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&id=215&chapter=10&lang=en> (ziyaret tarihi: 16/04/09).

<sup>413</sup> Bu on yedi devlet ve Sözleşmeyi onaylama tarihleri şu şekilde sıralanmaktadır: Amerika Birleşik Devletleri (29 Ekim 1968), Avustralya (2 Mayıs 1972), Belçika (21 Nisan 1970), Danimarka (26 Mayıs 1969), Finlandiya (22 Ocak 1971), Gürcistan (02 Haziran 1999), Hırvatistan (03 Ağustos 1992), Hollanda (30 Kasım 1971), İsveç (16 Ocak 1971), Karadağ (23 Ocak 2006), Nijerya (16 Mayıs 1966), Norveç (17 Eylül 1968), Rusya Federasyonu (21 Temmuz 1972), Senegal (05 Ağustos 1985), Şili (25 Ekim 1972), Türkiye (25 Mart 1969) ve Ukrayna (21 Temmuz 1972), via <http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20X/X-3.en.pdf> (ziyaret tarihi: 13/08/09).

(Sırbistan), Nijerya (Çad ve Nijer), Rusya Federasyonu (Belarus, Kazakistan, Moğolistan, Özbekistan), Senegal (Mali) ve Ukrayna (Belarus). Esasen, 1965 tarihli Sözleşmeye imza attıkları hâlde, taraf olmayan, gerek denize kıyısı olmayan, gerek denize kıyısı olan devletler hesaba katılırsa, daha farklı ve daha zengin kombinasyonlara ulaşmak mümkündür. Öte yandan, Sözleşmeye taraf olan birtakım denize kıyısı olan devletler, imza attığı hâlde onaylamadığı için Sözleşmeye taraf olmayan komşu denize kıyısı olmayan devletler sebebiyle transit devlet olarak nitelendirilmemişlerdir.<sup>414</sup> Daha zor bir durum ise, tek bir devletle çevrili anklav devletlerin durumudur. San Marino ve Lesotho Sözleşmeye taraf olmalarına rağmen, tek transit devlet olabilecek etraflarını çeviren devletler, sırasıyla İtalya<sup>415</sup> ve Güney Afrika Sözleşmeye taraf değildir. Sonuç olarak, 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme"nin hukukî statüsü değerlendirildiğinde, neredeyse hiçbir etkisi olmadığı görülecektir. Özellikle, Yugoslavya'nın dağılmasından sonra ortaya çıkan konjonktürde, transit devleti sayısı bir miktar artmış görünmektedir.<sup>416</sup> Bunun dışında, Afrika'da, Asya'da (özellikle Güney Doğu Asya'da) konumlanan ve Sözleşmeye taraf olan denize kıyısı olmayan devletler, olası transit devletleri Sözleşmeye taraf olmadığı için Sözleşme hükümlerinden yararlanamamaktadırlar. Öte yandan, birçok devlet, ikili veya bölgesel anlaşmalarla zaten transit sorununu kısmen de olsa, 1965 tarihli Sözleşmeye gerek olmaksızın hâletmiş görünmektedir.<sup>417</sup>

---

<sup>414</sup> Meselâ, Sözleşmeyi 21 Nisan 1970 tarihinde onaylayan Belçika. Eğer, 28 Aralık 1965 yılında Sözleşmeyi imzalayan Lüksemburg Sözleşmeyi onaylayarak taraf hâline gelseydi, Belçika bir transit devlet olarak nitelendirilebilecekti. Benzer bir örnek Sözleşmeyi 25 Ekim 1972 tarihinde onaylayan Şili için verilebilir. Eğer, Sözleşmeyi 29 Aralık 1965 tarihinde imzalayan Bolivya Sözleşmeyi onaylayarak tarafı hâline gelseydi, Şili bir transit devleti hâline gelebilecekti.

<sup>415</sup> Esasen, İtalya, Sözleşmeyi 31 Aralık 1965 tarihinde imzalamış, hattâ imza aşamasında İtalyan temsilci, onay sırasında İtalya'nın Sözleşmenin bazı maddelerine çekince koyma niyetinde olduğunu bildirmiştir, bkz. via <http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20X/X-3.en.pdf>, s. 2 (ziyaret tarihi: 13/08/09).

<sup>416</sup> Bu arada, *Knigh*t ve *Chiu*'da yer alan 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme"nin taraflarına ilişkin bir çizelge, 1990 öncesi dönemi yansıması açısından ilginçtir. Bkz. KNIGHT & CHIU, s. 333.

<sup>417</sup> Meselâ, Avrupa'da konumlanan denize kıyısı olmayan devletler bu şekilde nitelendirilebilir. Avusturya, İsviçre, Liechtenstein, Lüksemburg gibi devletler, ya Avrupa Birliği içindedirler ya da EFTA ile transit konularını ve Avrupa'daki diğer devletlerle bu konuda entegrasyonu gerçekleştirmişlerdir. Öte yandan, bu devletlere eski Doğu Avrupa devletleri (her ne kadar 1965 Sözleşmesine taraf olsalar da) de, Avrupa Birliği'ne üye olmak suretiyle katılmıştır. Benzer şekilde, Bolivya ve Paraguay, özellikle doğu komşuları olan Arjantin ve Brezilya ile transit konularına ilişkin birçok ikili anlaşma imzalamak suretiyle 1965 Sözleşmesine gereksinimlerini en aza indirgemiş görünmektedirler.

1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”nin girişinde 1964 yılında toplanan UNCTAD toplantısında kabul edilen sekiz ilke yer almıştır. Kısaca, bu sekiz ilkede şu hususlar belirtilmiştir: Her bir denize kıyısı olmayan devlet için, denize serbest ulaşma hakkının tanınması, uluslararası ticaretin gelişmesi ve ekonomik kalkınma için temel ilkedir<sup>418</sup>; karasularında ve iç sularında denize kıyısı olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin, karasuları devleti haricindeki kıyı devletlerinin bayrağını taşıyan gemilerle aynı davranışa muhatap olacağı<sup>419</sup>; denize kıyısı olmayan devletler, denizlerin serbestisinden denize kıyısı olan devletlerle eşit şartlarda yararlanmak için denize serbestçe ulaşmalıdır ve bu bağlamda, denizle aralarında konumlanan devletlerle ortak bir anlaşma çerçevesinde ve mevcut uluslararası sözleşmelerle uyum içinde gemilerine diğer üçüncü devletlerin gemilerine tanınan limanlara giriş ve limanları kullanım hakkı tanınacaktır<sup>420</sup>; denize kıyısı olmayan ülkelerin tam olarak ekonomik kalkınmalarını desteklemek için tüm devletlerce bu devletlere karşılıklılık ilkesi temelinde, tüm durumlarda ve her türlü mal için bölgesel ve uluslararası ticarete serbest ulaşımı sağlayacak biçimde serbest ve sınırlanamayacak transit hakkı verilmelidir ve transit hâlindeki mallar hiçbir gümrük ücretine tâbi olmamalıdır, transittaki nakliye türleri transit ülkenin kendi mallarına belirlediğinden fazla hiçbir malî yükümlülüğe tâbi tutulmamalıdır<sup>421</sup>; transit devleti ülkesindeki tam hâkim olarak, kendisine ait olan her türlü meşrû çıkarının hiçbir biçimde ihlâl edilmemesini garanti etmek için vazgeçilmez tüm önlemleri alacaktır<sup>422</sup>; farklı coğrafi bölgelerdeki denize kıyısı olmayan devletler, ticaret ve kalkınmalarına ilişkin özel ve belirgin sorunlarının çözümüne dair evrensel yaklaşımının gelişmesinin hızlanmasını sağlamak amacıyla bu alana ilişkin bölgesel ve diğer uluslararası anlaşmaların akdedilmesi için cesaretlendirilmelidir<sup>423</sup>; coğrafi durumlarının gereği bağlamında bu devletlere tanınan özel hükümler en çok gözetilen ulus kaydı uygulanmasından muaftır<sup>424</sup>; denize kıyısı olmayan devletlere tanınan haklar mevcut anlaşmaları etkilemeyecektir<sup>425 426</sup>.

---

<sup>418</sup> İlke I.

<sup>419</sup> İlke II.

<sup>420</sup> İlke III.

<sup>421</sup> İlke IV.

<sup>422</sup> İlke V.

<sup>423</sup> İlke VI.

<sup>424</sup> İlke VII.

<sup>425</sup> İlke VIII.

<sup>426</sup> Bu sekiz ilke için bkz. 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”nin girişi; ayrıca bkz. ALMEEN, s. 126-127; MENEFEE, s. 60; ayrıca, bu antlaşmanın tam metni (giriş de dâhil olmak üzere), bkz. Rights of Access of Land-Locked States to and from the Sea

#### 4- BMDHS

1958 tarihli CADS ve 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”den sonra, bu konuda düzenleme getiren üçüncü ve en önemli belge, uluslararası deniz hukukunun günümüzdeki temel taşlarından biri olarak mütalâa edilebilecek BMDHS’dir. BMDHS’nin “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Denize ve Denizden Ulaşma Hakları ve Transit Serbestisi” başlığını taşıyan X. Bölümünde yer alan 124 ilâ 132. maddeler arasında denize kıyısı olmayan devletlerin bu konuya ilişkin durumları düzenlenmiştir.

Bu düzenlemeler incelenmeden evvel, BMDHS’nin ortaya çıkış sürecinde, yaşananlarının değerlendirmesi, BMDHS’deki düzenlemeler hakkında daha kapsamlı bir fikre sahip olunmasını sağlayacaktır.

#### a- BMDHS’nin Ortaya Çıkış Sürecinde Yaşananlar ve Talepler

##### aa- Genel Olarak

BMDHS’nin ortaya çıkma sürecinde, bir başka deyişle III. DHK süresince ve fakat ondan bağımsız olarak, sürece etki etmek bağlamında bölgesel birtakım konferanslar/toplantılar düzenlenmiştir. Bunların bir kısmında, denize kıyısı olmayan devletlerin sadece transit hakkına değinilmişken, bir kısmındaysa deniz kaynaklarına ulaşma ve onlardan yararlanma da dâhil olmak üzere denize kıyısı olmayan devletlerin tüm sorunları ele alınmıştır. Genelde, bunların bir deklârasyonla veya bir raporla belirlenmesi yoluna gidilmiştir. Bu deklârasyon ve raporlardan bazılarında değinmek, ele alınan konu bakımından yararlı olacaktır; çünkü bu deklârasyon ve raporlar, BMDHS’de yer verilen “denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden ulaşma hakkı”na ve bu hakka doğrudan bağlı olan “transit serbestisi”ne ilişkin düzenlemeye giden yapı taşlarını oluşturur.

Bunlar içinde önemli rol oynayan belli başlı bazı toplantı ve deklârasyonlar arasında, 1970 yılında Lusaka’da toplanan Bağlantısızlar Grubunun Devlet ve Hükûmet Başkanlarının toplantısında ortaya konulan denize kıyısı olmayan

---

and Freedom of Transit, Legislative History of Part X, Articles 124 to 132 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, United Nations, New York, 1988, s. 117-126 (ilkeler için, bkz. s. 10-11 veya 118-119); UPRETY, 2006, s. 179-189 (ilkeler için, bkz. 180-181).

devletlerin dış ticaretlerinin çeşitlendirilmesi ve genişletilmesi için transit trafiğin kolaylaştırılması anlayışına yer veren deklârasyon<sup>427</sup>, 1971 yılındaki Asya Ekonomik İşbirliğine ve Kalkınmaya Dair Kabil Deklârasyonu gibi deklârasyonlar sayılabilir. Meselâ, bu sonuncu deklârasyonda da denize kıyısı olmayan devletlerin transitlerinin kolaylaştırılması ihtiyacının tanınması<sup>428</sup> öngörülmüştür. Bu deklârasyonlar, denize kıyısı olmayan devletler açısından önemli gelişmeler olarak değerlendirilebilirler. Bunlar dışında, bölgesel örgütler<sup>429</sup> ve özellikle UNCTAD çerçevesinde<sup>430</sup> denize kıyısı olmayan devletler için birtakım yoğun faaliyetler gösterildiği ve mesai harcandığına dikkat çekilmelidir.

### **bb- Afrika ve Lâtin Amerika'da Yaşanan Gelişmeler**

Yaşanan tüm bu gelişmeler içinde Afrika ve Güney Amerika'da yapılan toplantılar sonucunda kabul edilenlerin bir adım öne çıktığı belirtilmelidir. Bu belgeler içinde, ilk olarak göze çarpan, 1972 yılında Yaoundé'de toplanan Afrika Devletleri Bölgesel Semineri sonrasında kabul edilen Yaoundé Deklârasyonu'dur (*Yaounde Declaration*). Bu deklârasyonda, Afrika devletlerine ait münhasır ekonomik bölgelerden Afrika'da konumlanan denize kıyısı olmayan devletlerin de yararlanmaları düzenlenmiş, bu yararlanmanın etkin olması için denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşmaları açıkça öngörülmüş ve özellikle de transit hakkına çok taraflı, bölgesel veya iki taraflı anlaşmalarda yer verilmesi gerektiği belirtilmiştir.<sup>431</sup> Hemen hemen aynı döneme denk gelen Lâtin Amerika devletlerinin toplantıları sonucunda da birtakım deklârasyonlar ortaya çıksa da, genelde bu deklarasyonlarda denize kıyısı olmayan devletlerin, en azından denize çıkışlarına ve transit haklarına ilişkin belirli ve açık bir düzenlemeye gidilmediği görülmektedir. Lâtin Amerika belgeleri<sup>432</sup> içinde konumuz açısından ön plâna çıkan deklârasyonlardan birisi de Lima Deklârasyonudur.<sup>433</sup> Bu deklârasyonda yer alan

---

<sup>427</sup> SHARMA, 2008, s. 261.

<sup>428</sup> SHARMA, 2008, s. 261.

<sup>429</sup> ALMEEN, s. 100-195; SHARMA, 2008, s. 261-263.

<sup>430</sup> ALMEEN, s. 100-195; McKINNEL R.T., Land-Locked Countries: A Test for UNCTAD III., *JWTL*, vol. 6/2, 1972, s. 227-236; McKINNEL R.T., Land-Locked Countries and the United Nations Conference of Trade and Development (UNCTAD), in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 300-315 (özellikle olayların kronolojik sırlaması için, bkz. s. 311-313).

<sup>431</sup> Yaoundé Deklârasyonunun tam metni için bkz., via [www.imli.org](http://www.imli.org) (son ziyaret tarihi: 27/09/08).

<sup>432</sup> Bilindiği üzere, deniz hukukunun günümüz gelişiminde Latin Amerika Devletlerinin rolü büyük olmuştur. 1955 yılından itibaren bu devletler çeşitli deklârasyonlar kabul etmiştir.

<sup>433</sup> Metni için bkz. GARCIA-AMADOR F.V., *Latin America and the Law of the Sea*, *OP*, no: 14, Rhode Island, 1972, s. 49-52; ZACKLIN R. (ed.), *The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives*, Leiden, 1974, s. 252-253.

düzenlemeler çerçevesinde, bölgenin iki denize kıyısı olmayan devleti Bolivya ve Paraguay belgeye imza koymamışlardır.<sup>434</sup>

Bu belgeler içinde doğrudan denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin olarak nitelendirilebilecek olan metin, “gelişmekte olan denize kıyısı olmayan devletler ile diğer coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin” toplantısı sonucunda ortaya konulan 2 Mayıs 1974 tarihli “Kampala Deklârasyonu”dur (*Kampala Declaration*).<sup>435</sup> Deklârasyonun giriş kısmında, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden serbest ulaşım haklarının ve ekonomik kalkınmaları sürecinde serbest transit ve diğer faaliyetlere dair haklarının kendilerince kullanılmasının hayati rolü ve önemine tüm devletlerin bir kez daha dikkatinin çekildiği belirtilmiştir.<sup>436</sup> Yine giriş kısmında, nakliye sistemlerindeki işletilme yeterliliği, elverişlilik ve uygunluk ve transit devletindeki liman ve uluslararası ticaretleri için dayandıkları diğer faaliyetler için denize kıyısı olmayan devletlerin ihtiyaçlarının tanındığı belirtilmiştir.<sup>437</sup> Deklârasyonunun içeriği ise, denize kıyısı olmayan devletler açısından çok daha belirgin ve kesin hükümlerle netleştirilmiş görünmektedir. İlk olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden ulaşma haklarının uluslararası hukuk tarafından tanınmış temel bir hak (*cardinal rights recognized by international law*) olduğu belirtilmiştir.<sup>438</sup> Ötesinde, m.3'te transit devletlerinin denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden serbestçe ulaşma haklarına ve serbest ve sınırlandırılmaz transit haklarına saygı gösterecekleri ve kolaylaştıracakları ve nakliye ve iletişimin tüm çeşitleriyle transit devletin tüm çıkış yolları üzerinden ayırım yapılmaksızın transit trafik için gerekli tüm diğer faaliyetlerin denize kıyısı

---

<sup>434</sup> BROWN, 1973, s. 169 (sadece Bolivya'ya değinmiş, Paraguay'a ait bir belirlemede bulunmamıştır); GARCIA-AMADOR, 1972, s. 49; HJERTONSSON K., The New Law of the Sea: Influence of the Latin American States on Recent Developments of the Law of the Sea, Stockholm, 1973, s. 72 ve dipnot: 179; MAWDSLEY A.A., The Latin American Contribution to the Modern Law of the Sea, *NILR*, vol. 39/1, 1992, s. 73; SAMET J.H. & FUERST R.L., The Latin American Approach to the Law of the Sea, North Carolina, 1973, s. 31.

<sup>435</sup> Kampala Deklârasyonunun tam metni için, bkz. via [www.imli.org](http://www.imli.org) (son ziyaret tarihi: 27/10/08). Ayrıca, Kampala Deklârasyonunun ilgili ilk altı maddesinin tam metni için bkz. SHARMA, 2008, s. 264.

<sup>436</sup> “*Calling once again the attention of all States to the vital role and importance of the exercise by land-locked States of their right of free access to and from the sea, and their right of free transit and other facilities in the process of their economic development, ...*”.

<sup>437</sup> “*Recognizing the needs of the land-locked States for the availability, suitability and operating efficiency of the transportation system, and port and other facilities in the transit States, upon which facilities they depend for their international trade*”.

<sup>438</sup> Kampala Deklârasyonu m.1.

olmayan devletlere sağlanacağı düzenlenmiştir.<sup>439</sup> Deklârasyon m.6'da bu tür trafiğe bağlı özel hizmetler çerçevesinde öngörülen ücretler haricinde, bu devletlerin hiçbir gümrük ücretine, vergiye veya diğer ödemelere tâbi kılınamayacakları belirtilmiştir. Bunun dışında, limanlara ve bayrak hakkına ilişkin de düzenlemeler<sup>440</sup> söz konusu edilmiştir. Kampala Deklârasyonunun en dikkat çekici noktalarından biri de metinde kullanılan dildir. Yükümlülük koyacak tarzda kesin bir dil kullanılması<sup>441</sup>, bu devletlerin konu hakkındaki kararlılığını ortaya koymaktadır. Fakat, pek tabii ki bu bir uluslararası antlaşma değildir. Kullanılan dil, sadece devletlerin bu konudaki kararlılığını ortaya koymaktadır. Dahası, bu deklârasyonun, III. DHK'da ilgili devletlerin taleplerine ilişkin bir yol haritası niteliğinde olduğu düşünülebilir. Bunun dışında, Kampala Deklârasyonunun, şüphesiz, uluslararası hukuk çerçevesinde bir yaptırım gücü bulunmamaktadır.

#### **b- BMDHS'nin Statüsü**

BMDHS'nin<sup>442</sup> hukukî statüsünü değerlendirmek gerekirse: 10 Aralık 1982 tarihinde Jamaika'nın Montego Bay kentinde imzaya açılan ve 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren Sözleşmeye 10 Temmuz 2009 itibariyle yüz elli dokuz devlet taraftır.<sup>443</sup> Günümüz konjonktüründe var olan kırk dört denize kıyısı olmayan devletten yirmi üçü Sözleşmeye tarafken, yirmi biriyse taraf olmamayı tercih etmiştir. BMDHS'ye taraf olan denize kıyısı olmayan devletler ve Sözleşmeyi onaylama (katılma) tarihleri şu şekildedir: Avusturya (14/07/95), Belarus (30/08/06), Bolivya (28/04/95), Botswana (02/05/90), Burkino Faso (25/01/05), Çek Cumhuriyeti (21/06/96), Ermenistan (09/12/02), İsviçre (01/05/09), Laos (05/06/98), Lesotho

---

<sup>439</sup> “3. *Transit States shall respect and facilitate the exercise of the right of free access to and from the sea by land-locked States and their right of free and unrestricted transit, and provide them with all other facilities necessary for traffic in transit without discrimination, by all means of transport and communication, through all the routes of access in the transit State.*”.

<sup>440</sup> Kampala Deklârasyonu m.5.

<sup>441</sup> “May” veya “should” gibi daha yumuşak ve genel kalıpların tercih edilmesi yerine, çok belirgin bir kesinlik taşıyan, bir anlaşma olsa taraflarına doğrudan yükümlülük atfedebilecek “shall” kalıbının kullanılması dikkat çekicidir.

<sup>442</sup> Denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşma haklarına ilişkin konunun III. DHK süresince gelişimi için bkz. HAFNER G., Part X: Right of Access of Land-Locked States to and from the Sea and Freedom of Transit, in *The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. III, edited by Nordquist & Nandan & Rosenne, The Hague, 2002, s. 401-455 (ilgili maddelerle alakalı tarihî gelişim, her maddenin incelemesi içinde yapılmıştır).

<sup>443</sup> via [www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2008.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2008.pdf), s. 1 (son ziyaret tarihi: 31/07/09). Böylece, günümüzde var olan 194 devletten sadece 35 tanesi BMDHS'ye taraf değildir. Sözleşmeye devletler taraf olurken bazıları beyanda bulunmuşlardır. Bu deklârasyonların sayısı günümüzde 71'i bulmuştur. Bkz. *ibid*, s. 1.

(31/05/07), Lüksemburg (05/10/00), Macaristan (05/02/02), Makedonya (19/08/94), Mali (16/07/85), Moldavya (06/02/07), Moğolistan (13/08/96), Nepal (02/11/98), Paraguay (26/09/96), Sırbistan (12/03/01), Slovakya (08/05/96), Uganda (09/11/90), Zambiya (07/03/83) ve Zimbabve (24/02/93).<sup>444</sup> BMDHS'ye taraf olmayan yirmi bir devletten on biri ise Sözleşmeyi imzaladığı hâlde, onaylamadığı için taraf olmamıştır. Bu on bir denize kıyısı olmayan devlet ve Sözleşmeyi imzalama tarihleri şu şekildedir: Afganistan (18/03/83), Bhutan (10/12/82), Burundi (10/12/82), Çad (10/12/82), Etiyopya (10/12/82), Liechtenstein (30/11/84), Malawi (07/12/84), Nijer (10/12/82), Orta Afrika Cumhuriyeti (04/12/84), Ruanda (10/12/82) ve Swaziland (18/01/84).<sup>445</sup> Geriye kalan on denize kıyısı olmayan devlet ise, BMDHS'ye ne taraftır, ne Sözleşmeyi imzalamışlardır ve bu devletler şunlardır: Andora, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Kosova, Özbekistan, San Marino, Tacikistan, Türkmenistan ve Vatikan.<sup>446</sup>

BMDHS'nin yukarıda ortaya konulan statüsü çerçevesinde birtakım belirlemelere gidilebilir. Buna göre, BMDHS'ye dünyadaki denize kıyısı olmayan devletlerin yaklaşık %52.27'si tarafken, yaklaşık %47.72'si taraf değildir. Bir başka ifadeyle, denize kıyısı olmayan devletlerin Sözleşmeye taraf olma oranları neredeyse yarı yarıyadır. Konuya bir başka açıdan bakılırsa, BMDHS'ye taraf olmayan toplam otuz beş devletten yirmi biri denize kıyısı olmayan devlettir, ki bu sayı taraf olmayan devletlerin yaklaşık %57'sini teşkil etmektedirler. Tüm bu oranlar, "*BMDHS'nin, denize kıyısı olmayan devletler bağlamında tatminkâr olmadığı şeklinde yorumlanabilir mi?*" sorusunu akla getirmektedir. Daha önce de açıklandığı üzere, BMDHS, 1950'lerden sonra ortaya çıkan, denizlerde yayılma çabalarının sonuçlarından biridir. Ama, salt bu rakamsal değerlerden hareket ederek, Sözleşmenin denize kıyısı olmayan devletler açısından sorgulanabilir olduğu veya yeterince tatminkâr olmadığı şeklinde bir yoruma gitmek doğru olmayacaktır. Bu yorum ilgili devletlerin (denize kıyısı olmayan devletlerin) beyanları ve uygulamalarıyla, ayrıca konuya ilişkin yazarların değerlendirmeleriyle doğrulanabilecektir. Bu çerçevede, **Uprety**, denize kıyısı olmayan devletlerin

<sup>444</sup> via [www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2008.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2008.pdf) (son ziyaret tarihi: 31/07/09).

<sup>445</sup> via [www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2008.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2008.pdf) (son ziyaret tarihi: 31/07/09).

<sup>446</sup> via [www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2008.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2008.pdf) (son ziyaret tarihi: 31/07/09).

BMDHS'nin getirdiği düzenden pek de memnun olmadıklarını, bu devletlerin açıklamalarına yer vermek suretiyle vurgulamaktadır.<sup>447</sup>

Öte yandan, BMDHS'yi onaylayan ilk denize kıyısı olmayan devlet Sözleşmeyi 07/03/83 tarihinde onaylamış olan Zambiya iken<sup>448</sup>, son onaylayan denize kıyısı olmayan devlet ise 01/05/09 tarihi itibarıyla İsviçre<sup>449</sup> olmuştur<sup>450</sup>. Denize kıyısı olmayan devletler arasında BMDHS'yi hiçbir şekilde imzalamayan ve dolayısıyla onaylamayan devletlerin profiline bakıldığında, bu devletlerin 1990 sonrasında SSCB'nin dağılmasıyla bağımsızlıklarını kazanan Orta Asya Cumhuriyetleri ve bir istisna olarak Kafkas devleti olduğu görülmektedir. Bu devletlere, Avrupa'da var olan minyatür devletler de eşlik etmektedir. Bunun dışında, Sözleşmeyi imzaladıkları hâlde onaylamayan denize kıyısı olmayan devletler ise, genelde Afrika kıtasında konumlanmış denize kıyısı olmayan devletlerdir. Ayrıca bu devletlere, Avrupa'da konumlanan minyatür devletlerden geriye kalan Liechtenstein<sup>451</sup> ile, Asya'dan Afganistan ve Bhutan<sup>452</sup> eşlik etmektedir. Bunların dışında, Avrupa Birliği'ne üye tüm devletler Sözleşmeye taraf konumundadırlar. Dolayısıyla, Avrupa Birliği'nin denize kıyısı olmayan üye devletleri de, BMDHS'ye taraftır.<sup>453</sup>

---

<sup>447</sup> UPRETY, 2006, s. 95-96. *Upriety*'nin yapmış olduğu yoruma benzer bir yorum Moğol Diplomat *Enkhsaikhan* tarafından da yapılmıştır. Bkz. ENKHSAIKHAN J., A Landlocked State Perspective, in *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 1998, s. 431-435.

<sup>448</sup> via [www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2008.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2008.pdf), s. 9 (son ziyaret tarihi: 31/07/09).

<sup>449</sup> İsviçre Parlamentosu 2004 yılında Kabineye BMDHS'nin onaylanmasının gerektiği yönünde tavsiye de bulunmuştur. Kabine, bunun üzerine gerekli çalışmaları yaparak Parlâmentonun BMDHS'yi onaylaması için çağrıda bulunmuştur, bkz. SLATER J., Switzerland Takes on the Sea, 19 May 2008, via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo.html?siteSect=43&sid=9106668&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo.html?siteSect=43&sid=9106668&ty=st) (ziyaret tarihi: 25/02/09). *Caflisch* ise, İsviçre'nin Sözleşmeyi 1985 yılında onaylaması gerektiğini belirterek, malî konuların buna engel olduğunu, oysa bununla ilgili harcanacak miktarın az olduğunu belirtmektedir. Öte yandan, Caflisch seyrüsefer serbestisinin ve uçuş serbestisinin hayati öneme sahip olduğunu belirterek, her ne kadar bugün İsviçre bu haklardan yararlansa da, geleceğin ne getireceğinin bilinemeyeceğini, bunun için de Sözleşmenin imzalanması gerektiğini bildirmiştir. Bkz. SLATTER, *supra*, (ziyaret tarihi: 25/02/09).

<sup>450</sup> via [www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2008.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2008.pdf), s. 8 (son ziyaret tarihi: 31/07/09).

<sup>451</sup> Liechtenstein, komşusu İsviçre'nin izinden giderek, BMDHS'ni imzalayabilir. Çünkü, incelendiğinde, genelde, Liechtenstein İsviçre'ye paralel hareket etmektedir.

<sup>452</sup> Bhutan'ın denize kıyısı olmayan bir devlet olarak, ekonomik gücü ortadadır. Bhutan ile ilgili ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. SCHEINBERG S., Strategic Developments in Bhutan, *MM*, vol., 1978, s. 47-55.

<sup>453</sup> Çek Cumhuriyeti ve Slovakya 1996 yılında, Avrupa Birliği üyeliğinin çok öncesinde, fakat başvurudan sonra BMDHS'yi onaylamışlardır.

## 5- 2000 ve Sonrasında Yaşanan Birtakım Gelişmeler

Bu başlık altında ele alınması gereken en önemli husus Alma-Ata Konferansıdır. Bu konferans sonucunda, kabul edilen “Alma-Ata Faaliyet Programı”nın (*Almaty Programme of Action*) temel amacı, denize kıyısı olmayan devletlerle gelişmekte olan transit devletlerdeki, bu devletlerin çıkarlarını da dikkate almak suretiyle, gelişmekte olan yeterli transit nakliye sistemleri için yeni bir küresel çerçeve oluşturmaktır.<sup>454</sup> Bunun için, Alma-Ata Faaliyet Programının beş öncelikli hedefi bulunduğu belirtilmektedir:

- “- Politikaların iyileştirilmesi—bu çerçevede gümrük bürokrasisi ve ücretlerinin azaltılması, dolayısıyla denize kıyısı olmayan devletlerin ihracatlarındaki maliyetlerin ve yolculuk süresinin azaltılmasının sağlanması;
- Düzgün hâle getirilmiş demiryolu, karayolu, havayolu ve boru hattı altyapısı—projeler mahallî nakliye çeşitlerini etkileyecektir; Afrika’da karayolları hâkim nakliye türüken, Güneydoğu Asya’da demiryolu hâkim nakliye türüdür;
- Uluslararası ticarete ilişkin ölçütler—denize kıyısı olmayan devletlerin mallarına tercihli davranılmak suretiyle, onların daha da rekabetçi hâle getirilmesi sağlanacaktır;
- Teknik ve malî uluslararası yardım—bağışçı ülkeler altyapı ve politika iyileştirmeleri için denize kıyısı olmayan ve transit ülkelere ar-ge (*know-how*) ve para ödünç vereceklerdir;
- Anlaşmalar üzerinde izleme ve takip—yolculuk gün ve maliyetleri gibi ölçülebilir kriterler kullanılacak ve Genel Kurul önünde yıllık bir rapor sunulması olası olacaktır.”<sup>455</sup>

Bu noktalar dışında 2003 tarihli Alma-Ata Deklârasyonu incelendiğinde BMDHS’ye paralel bir düzenleme, daha doğru ifadeyle paralel bir dil kullanıldığı görülecektir. Örneğin Deklârasyon m.5’te, uluslararası hukukun uygulanabilir kurallarıyla bağdaşır şekilde denize kıyısı olmayan devletlerin tüm transit araçlarını kullanmak suretiyle transit ülkelerinin ülkesinden transit serbestisi ve denize ve denizden ulaşma hakkını tekrar belirtiriz denilmektedir. Bununla beraber, m.6’da transit devletin ülkesel egemenliğine açıkça vurgu yapılarak, bu devletlerin, tam egemenlikleri bağlamında, denize kıyısı olmayan devletlere tanınan transit hakkının

<sup>454</sup> via [www.unohrlls.org/en/lldc/40/](http://www.unohrlls.org/en/lldc/40/) (son ziyaret tarihi: 11/10/08).

<sup>455</sup> via [www.unohrlls.org/en/lldc/40/](http://www.unohrlls.org/en/lldc/40/) (son ziyaret tarihi: 11/10/08).

meşrû çıkarlarını hiçbir surette ihlâl etmemesi için gerekli tüm önlemleri alabilecekleri kabul edilmiştir. Bu hareket programının uygulanmasına ilişkin UNCTAD katkısı UNCTAD'ın 2004 tarihindeki São Paulo Toplantısında da doğrulanmıştır.<sup>456</sup>

## **II- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisinin İçeriğinin İncelenmesi**

Tarihî olarak denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin transit serbestisinin gelişimini kısaca değerlendirdikten sonra, bu serbestinin içeriği incelenmelidir. Fakat, transit serbestisinin içeriğini incelemeye evvel, bu serbestinin taraflarından diğeri olan “transit devleti”nin anlamının ortaya konulması, serbestinin içeriğini incelerken yapılacak bazı açıklamaların daha iyi anlaşılması açısından gereklidir. Bu bağlamda, transit serbestisinin içeriğine değinmeden evvel, transit devlet kavramının anlamı incelenmeye çalışılacaktır.

### **A-Transit Devlet Kavramı**

Denize kıyısı olmayan devletlerin denize çıkışlarının temelinde “transit serbestisi” yatmaktadır. Bu serbesti kapsamında, denize kıyısı olmayan devletler denize ulaşımında komşu devletlerin aracılığına ihtiyaç duymaktadırlar. Bu bağlamda, basit bir nitelendirme yapmak gerekirse, denize ulaşım konusunda, denize kıyısı olmayan devletler tarafından ihtiyaç duyulan bu komşu devletlere “transit devlet” denilebilir.

Transit devlet kavramını incelerken şu şekilde bir sıralama ve yöntem uygulanacaktır: Öncelikle, transit devlet kavramının konumuza ilişkin belgelerde (1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşmesi”nde-BMDHS) varsa tanımına bakılacak, daha sonra genel bağlamda transit devlet kavramı incelenmeye çalışılacak ve son olarak incelemesi yapılan iki alt bölümde ulaşılan sonuçlar bağlamında denize kıyısı olmayan devletlerle ilgili transit devlet tanımının oluşturabileceği sorunlar ele alınarak kavram aydınlatılmaya çalışılacaktır.

---

<sup>456</sup> HAFNER, *MPEPIL*.

## 1- Konuyla İlgili Resmî Belgelerde Yer Alan Transit Devlet Kavramı ve Unsurları

### a- Konuyla İlgili Resmî Belgeler Çerçevesinde Transit Devlet Tanımı

Denize kıyısı olmayan devletler konusu çerçevesinde “transit devlet” kavramını ele alan en temel metin BMDHS olarak kabul edilmelidir.

Bu bağlamda, “transit devlet” BMDHS’nin X. bölümü m.124/1(b)’de şu şekilde tanımlanmıştır: “*Transit Devleti*”, denize kıyısı olsun veya olmasın, denize kıyısı bulunmayan bir devlet ile deniz arasında konumlanan ve ülkesi üzerinden transit geçiş trafiğinin yapıldığı devlet anlamına gelir...”<sup>457</sup>

BMDHS’de yer verilen transit devlet tanımının, 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”de yer verilen tanıma paralel olduğu<sup>458</sup>, dahası transit devlet terimi hakkında yer verilen tanımın aynısı olduğu görülmektedir.

Doktrinde ise, transit devlet kavramı, denize kıyısı olmayan devletler açısından Sözleşmede yer verildiği şekilde kabul edilmiş gözükmektedir.<sup>459</sup> Bunun dışında, transit devletin tanımlanmasıyla pek ilgilenilmediği mütalâa edilebilir.

### b- Resmî Belgelerde Yer Alan Transit Devlet Kavramının Unsurları

BMDHS’de yer verilen “transit devlet” tanımıyla, doğrudan doğruya denize kıyısı olmayan devletlerin bakış açısının yansıtılmış olduğu görülmektedir. Oysa, transit devlet kavramı daha geniş bir kavram olarak da ortaya çıkmaktadır. Öte yandan, aşağıda yer verilecek hususlar doğrultusunda, denize kıyısı olmayan devletlerin bakış açısıyla ortaya konulduğu düşünülebilecek bu tanımın, günümüzde artık yeterli olmadığı da ifade edilebilecektir. Tüm bu unsurlar değerlendirilmeden

---

<sup>457</sup> Article 124 “1....

(b) “transit state” means a State, with or without a seacoast, situated between a land-locked State and the sea, through whose territory traffic in transit passes;... ”.

<sup>458</sup> 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme” m.1/c.

<sup>459</sup> ALEXANDER, 1981, s. 193, dipnot: 9; ALMEEN, s. 2; UPRETY, 2006, s. 87.

evvel, BMDHS’de yer verilen transit devlet tanımı ve bu tanımdan ortaya çıkabilecek unsurları incelemekte fayda vardır.

Yapılan tanıma göre ortaya konulabilecek en temel unsur, transit devletin denize kıyısı olmayan devlet ile deniz arasında konumlanmış olmasının gerekliliğidir. Bununla beraber, transit devletinin denize kıyısı bulunabileceği gibi, kıyısı bulunmayabilir de. Bu durum, maddenin en başındaki düzenlemeden, “*denize kıyısı olsun veya olmasın*” ibaresinden açıkça anlaşılmaktadır. Böyle bir düzenleme çeşitli nedenlerle açıklanabilir: Öncelikle, böyle bir düzenlemeyle, temelde Liechtenstein gibi tüm komşuları denize kıyısı olmayan devletlerin hesaba katıldığı düşünülebilir.<sup>460</sup> Öte yandan, bazı denize kıyısı olmayan devletler, doğrudan denize kıyısı olan komşu transit devletin topraklarını kullanmak yerine, çeşitli sebeplerle, denize kıyısı olmayan bir başka komşu devletin üzerinden transit hakkını kullanmayı da tercih edebilirler. Bu konuya örnek olarak, 1960’lı yıllarda Mali ve Senegal arasında yaşanan kriz sonucu, Senegal’in Dakar limanına giden demiryolunu Mali’ye kapatması ve sonrasında, Mali’nin bir başka denize kıyısı olmayan devlet olan Burkina Faso (eski adıyla Yukarı Volta)’dan geçerek denize ulaşması gösterilebilir.<sup>461</sup>

Düzenlemeden ortaya çıkan ikinci unsur ise, transit devleti olarak nitelendirilecek devletin topraklarının “transit trafik” için kullanılmasıdır. Bu unsura ilişkin düşünülmesi gereken temel sorun, “*ülke toprağının transit trafik için kullanılma*” şartının olasılık olarak varlığının yeterli olup olmayacağıdır. Bir başka ifadeyle, transit trafiğin fiilî olarak gerçekleşmesi zorunlu mudur? Yoksa, gerçekleşme olasılığının varlığı bir devleti denize kıyısı olmayan devlet açısından transit devleti olarak nitelemek için yeterli midir? Sözleşmedeki düzenleme incelendiğinde, bu durumun kesin olarak açıklığa kavuşturulmadığı görülmektedir.

---

<sup>460</sup> Liechtenstein’in komşusu olan iki devletin, İsviçre ve Avusturya, kendileri de birer denize kıyısı olmayan devlettir. Dolayısıyla, Liechtenstein’in denize ulaşması için bu iki komşu denize kıyısı olmayan devletin birinin ve/veya ikisinin topraklarını kat etmek zorunluluğu doğmaktadır. BMDHS’nin ortaya çıkma aşamasında, Liechtenstein, bu konumdaki tek denize kıyısı olmayan devlet örneğini oluşturmaktayken, günümüzde, 1990 yılında Rusya’nın dağılması sonrasında bağımsızlığını kazanan devletlerden Özbekistan da, Liechtenstein’a katılmıştır. Özbekistan’ın komşularının her biri, denize kıyısı olmayan devletlerden oluşmaktadır. Özbekistan’ın komşusu olan denize kıyısı olmayan devletler şu şekilde sıralanmaktadır: Afganistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Türkmenistan.

<sup>461</sup> ALEXANDRE P., The Land-Locked Countries of Afrique Occidentale Française (AOF): Mali, Upper Volta and Niger, in *Land-Locked Countries of African*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 140-141; GRIFFITHS I.L.I., The African Inheritance, London, 1995, s. 116; POLLOCK N.C., Studies in Emerging Africa, Somerset, 1971, s. 154.

Netice itibariyle, bu duruma ilişkin belirlemenin, devletlerin uygulamaları sonucu ortaya çıkacağı mütalâa edilebilir. Bununla beraber, **Hafner**, eğer sadece coğrafi unsura yer verilmiş olsaydı, denize kıyısı olmayan devletlerin transit devletleri belirlemede geniş haklarının olacağını, fakat transit trafiğin geçtiği devlet unsurunun da eklenmesiyle, denize kıyısı olmayan devletler açısından bu geniş belirleme yetkisinin sınırlandığını belirtmiştir.<sup>462</sup> Hafner'ın yapmış olduğu açıklama, transit trafik için transit devletin kullanılması gerektiği, bir başka ifadeyle fiilî kullanımın arandığı şeklinde yorumlanabilir. Fakat, ilgili maddenin düzenlenişinden, yine de bu kadar büyük bir açıklığın olmadığı görülmektedir. Açıklığın olmamasının yanı sıra, bu tür bir yorum yapılırken bazı durumların da düşünülmesi gerekmektedir.

Bu bakımdan göz önünde tutulacak bu bazı durumları örneklerle açıklamak gerekirse: A adlı denize kıyısı olmayan devletin, deniz kıyısı olan komşusu B'nin topraklarından henüz geçen bir karayolu ve/veya demiryolu (ve/veya bir başka ulaşım aracı biçimi) olmasa da, bir demiryolu projesinin yapılması plânlanırsa, hâlihazırda transit trafiğin geçmemesi iddiasıyla B'nin A için transit devlet sayılmayacağını iddia etmek pek mantıklı görünmemektedir.<sup>463</sup>

Diğer bir örneği, ayrılmalar ve/veya bölünmeler sonucu ortaya çıkan denize kıyısı olmayan devletlerin, özellikle daha önce parçası oldukları ülkenin ve dolayısıyla sürekli bir şekilde transit trafiklerinde kullandıkları yolların, artık onlar tarafından kullanılmadığı veya en azından bu kullanımın bir süreliğine durduğu durumlar oluşturmaktadır.<sup>464</sup> Bir başka ifadeyle, ayrılan ülke, transit devlet olma konusunda ön plâna çıkmayabilecektir.

Unsurlar bağlamında, son olarak belirtilmesi gereken husus, BMDHS'de bu iki unsur haricinde bir başka unsura yer verilmemiş olmasıdır. **Hafner**, bu iki unsur

---

<sup>462</sup> HAFNER, 2002, s. 406.

<sup>463</sup> Meselâ; Zambiya. 1960'lı yıllarda Zambiya'nın temel çıkış noktası Güney Afrika'da yer alan limanlardı. O dönemde, Zambiya açısından Tanzanya transit devlet olarak resimde bile değildi. Oysa, değişen konjonktür ve kısa sürede Tanzanya'nın Dar es Salaam limanına uzanan karayolu, demiryolu ve boru hattı inşaatlarıyla Tanzanya, Zambiya için transit devlet konumuna gelmiştir. Bu olayın 1960'larda değil de, 2000'li yıllarda olduğu düşünülürse, projelerle ortaya konsa da, eğer **Hafner**'in yorumu kabul edilirse, Tanzanya, transit devlet olarak kabul edilemeyecekti.

<sup>464</sup> Örneğin, Kosova. Bu devletin, Sırbistan ve Karadağ ile ilişkileri düzelene kadar, önceden kullandığı yolları kullanamayacağını kabul etmek gerekir. Dolayısıyla, Kosova'nın, Sırbistan'ın bir parçasıyken transit için kullandığı yollar, önceden bir fiilî kullanım olmasına rağmen, siyasî konjonktür gereği kullanılmamakta ve Sırbistan bu devlet için *de facto* transit devlet konumunda olmamaktadır.

dışında bir başka unsura yer verilmemiş olmasının, denize kıyısı olmayan devletler açısından, transit devlet belirlenirken, göreceli de olsa bir rahatlık ve serbestlik yarattığını belirtilmektedir<sup>465</sup>. Buna göre, Hafner, tanımda bu iki unsur dışında, sadece komşu devletlerin dâhil edilmesi, en kısa yolun tercih edilmesi gibi unsurlara yer verilmediğini vurgulamaktadır.<sup>466</sup>

## 2- Genel Anlamıyla Transit Devlet Kavramı

Yukarıda anlatılan transit devlet kavramının denize kıyısı olmayan devletler açısından ele alındığı veya kısaca, bu kavramın denize veya denizden ulaşımına ilişkin olduğu belirtilebilir. Oysa, çok farklı disiplinlerde transit devlet kavramına yer verildiği görülmektedir. Örneğin; uluslararası ceza hukuku, enerji hukuku veya ticaret hukuku bu disiplinler arasında yer almaktadır.

Bu bağlamda, transit kavramını irdelemek gerekir. 1921 Barselona görüşmeleri sonrası kabul edilen 1921 tarihli "Barselona Transit Serbestisine Dair Sözleşme" m.1'de transit hâlindeki trafiğin, Sözleşmeciler devletlerden birinin ülkesinden geçen, fakat o ülke sınırlarının ötesinde başlayan ve ötesinde biten bir geçiş olduğu, bu geçişte nakliyenin gerçekleşmiş olup olmamasının, gümrüğün bulunup bulunmamasının veya transit türünün değişip değişmemesinin önemli olmadığı ortaya konulmuştur.<sup>467</sup> Bu tanımda yer alan unsurlardan da görüldüğü üzere, en azından uluslararası hukuk açısından, transit durumunun bir malın bir yerden bir başka yere taşınırken iki sınır geçilmesi zorunluluğunu ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, **Liesen** transitin A noktasından B noktasına bir malın veya bir kişinin taşınmasından başka bir şey olmadığını, fakat uluslararası hukukta terimin daha dar çerçeveli kullanılarak, en az iki devlet sınırının geçilmesi gerektiğini belirtmektedir.<sup>468</sup> 1921 Sözleşmesinde yer alan tanımın bir benzeri 1947 tarihli GATT Sözleşmesinde de yer almaktadır.<sup>469</sup>

---

<sup>465</sup> HAFNER, 2002, s. 406.

<sup>466</sup> HAFNER, 2002, s. 406.

<sup>467</sup> Article 1 "*Persons, baggage and goods, and also vessels, coaching and good stocks, and other means of transport, shall be deemed to be in transit across territory under the sovereignty or authority of one of the Contracting States, when the passage across such territory, with or without transshipment, warehousing, breaking bulk, or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey, beginning and terminating beyond the frontier of the State across whose territory the transit takes place*".

<sup>468</sup> LIESEN R., Transit under the 1994 Energy Charter Treaty, *JENRL*, vol. 17/1, 1999, s. 58.

<sup>469</sup> m.5.

Transit kavramına ilişkin bu farklılık, transit devleti açısından da geçerli olmaktadır. Bu bağlamda, denize kıyısı olmayan devletlerin bakış açısı haricinde de, daha önce belirtildiği üzere, transit devlet kavramı söz konusudur. **Glassner**, genel olarak, transit devleti şu şekilde belirlemektedir: “*Transit devlet kavramı, en genel anlamıyla, malların veya yolcuların bir başka devlete veya bir başka devletten transit geçtiği herhangi bir devlettir*”.<sup>470</sup>

Bu tanım incelendiğinde görüleceği üzere, bir malın bir noktadan bir başka noktaya taşınırken tamamen farklı bir devletten geçtiği zaman bu devletin transit devlet olduğu sonucu çıkmaktadır. Denize kıyısı olmayan devletlerin transit devlet tanımında ise, gayet doğal olarak, denize veya denizden ulaşım ön plândadır.

### **3- Denize Kıyısı Olmayan Devletler Açısından Transit Devlet Kavramı ve Ortaya Çıkan/Çıkabilecek Sorunlar**

Denize kıyısı olmayan devletler açısından BMDHS’de yer verilen transit devlet tanımı ve unsurlarıyla genel anlamda transit devlet tanımı incelendikten sonra, ulaşılan sonuçlar çerçevesinde bazı soruların cevaplanması ve bazı hususların değerlendirilmesi yerinde olacaktır.

(a) Cevaplanması gereken en önemli sorulardan biri, denize kıyısı olmayan devletler açısından, bu devletler için yapılmış olan “transit devlet” kavramının yeterli olup olmadığıdır. Hatırlanacağı üzere, denize kıyısı olmayan devletler açısından transit devlet kavramı iki temel unsuru içermekteydi: denize kıyısı olmayan devlet ile deniz arasında konumlanma ve transit trafikte kullanılma. Oysa, gelişen teknoloji ve yeni dünya düzeni transit devlet kavramının sadece denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşımıyla sınırlı kalmasının ötesine geçmiş, yeni ihtiyaçlar doğurmuştur. Meselâ, Çin ile artan ticaret hacminde normal olarak Çin’in Şangay ve Hong Kong başta olmak üzere limanlarından kalkan bir konteynır gemisi 3 haftada Hamburg limanına ulaşırken, bu konteynırlar demiryolu ile Hamburg limanına

---

<sup>470</sup> GLASSNER, 1970, s. 3.

aktarırsa süre kısalmaktadır.<sup>471</sup> Bu düşüncenin, hayata geçirildiği ve ilk seferin de 08 Ocak 2008 tarihinde başarıyla gerçekleştirildiği bildirilmiştir.

Öte yandan, yine dünyanın iki yükselen devi Çin ile Hindistan arasında bulunan denize kıyısı olmayan Nepal için, Nepal'liler tarafından, bu iki devlet arasında transit devlet olma konumu tartışılmaktadır.<sup>472</sup>

Bu konuya ilişkin olarak verilebilecek bir diğer örnek ise şudur: “Büyük Mekong Alt-Bölgesi”nde (*Greater Mekong Sub-Region*) yer alan üç koridorun ortasındaki Laos, denize kıyısı olmayan bir devlet olarak, denize ve denizden ulaşımını sağlamanın yanı sıra, bu koridorlar sayesinde Mekong Bölgesindeki devletler arasında da, transit devlet konumuna yükselmektedir.<sup>473</sup>

Yukarıda yer verilen üç durumda da, değişen şartlar çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletlerin transit devlet konumuna geldikleri veya en azından gelebilecekleri görülmektedir. Buna karşın, BMDHS’de transit devlet kavramı daha kısıtlı ve sınırlı ele alınmıştır. Her ne kadar, bu üç örnekte verilen yeni transit durumu için ilgili devletler kendi aralarında çok taraflı antlaşmalar akdetmiş olsalar da, genel olarak denize kıyısı olmayan devletlerin durumunu ele alan BMDHS’de de transit devlet kavramının bu yeni durumu kapsayacak şekilde düzenlemiş olmasının uygun olacağı ifade edilebilir.

---

<sup>471</sup> Train Link to Speed up Cargo Transport from China to Germany, 10/01/2008, [www.dw-world.de/dw/article/0,2144,3050857,00.html](http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,3050857,00.html) (ziyaret tarihi: 02/02/08); Beijing-Hamburg Freight Service Maiden Journey, 28/01/08, [www.chinaeconomicreview.com/logistics/category/railways](http://www.chinaeconomicreview.com/logistics/category/railways) (ziyaret tarihi: 20/02/08).

<sup>472</sup> BHATTARAI D.P., Nepal at the First and Second Cross-Roads: Opportunities for a Win/Win in the New Development Context, in Papers Presented at a National Seminar on *Nepal as a Transit State: Emerging Possibilities*, Katmandu, 2005, via [www.ifa.org.np/pdf/new2.pdf](http://www.ifa.org.np/pdf/new2.pdf) (ziyaret tarihi: 12/12/07); DAHAL T., Nepal as a Transit State: Emerging Possibilities, in Papers Presented at a National Seminar on *Nepal as a Transit State: Emerging Possibilities*, Katmandu, 2005, via [www.ifa.org.np/pdf/new4.pdf](http://www.ifa.org.np/pdf/new4.pdf) (ziyaret tarihi: 12/12/07); DAHAL T., Nepal as a Transit State, in *Telegraphnepal*, 2008, via [www.telegraphnepal.com/news\\_det.php?news\\_id=2899](http://www.telegraphnepal.com/news_det.php?news_id=2899) (ziyaret tarihi: 29/11/08); RAJ P.A., Nepal as a Transit Point, in Papers Presented at a National Seminar on *Nepal as a Transit State: Emerging Possibilities*, Katmandu, 2005, via [www.ifa.org.np/pdf/new3.pdf](http://www.ifa.org.np/pdf/new3.pdf) (ziyaret tarihi: 12/12/07).

<sup>473</sup> ISHIDA M., Effectiveness and Challenges of Three Economic Corridors of the Greater Mekong Sub-Region, *Discussion Paper (Institute of Developing Economies)*, no. 35, Chiba, 2005, s. 4, via [www.ide.go.jp/English/Publish/Dp/pdf/035\\_ishida.pdf](http://www.ide.go.jp/English/Publish/Dp/pdf/035_ishida.pdf) (ziyaret tarihi: bilinmiyor). Ayrıca, bkz. Mekong Economic Corridors: Asia’s New Lifelines, *Mekong-Ganga Policy Brief*, no. 2, 2007, s. 2, via [www.ris.org.in/MGPB2.pdf](http://www.ris.org.in/MGPB2.pdf) (ziyaret tarihi: 27/02/09).

(b) Dikkatle incelenmesi ve cevabı aranması gereken bir diğer husus, yukarıda sayılan özellikleri taşıyan her devletin doğrudan ve doğal olarak transit devlet unvanı alıp almayacağına tespitine ilişkindir. Bir başka ifadeyle, denize kıyısı olmayan devletle deniz arasında konumlanan ve denize kıyısı olmayan devletin dünya ile ticaretinde denize ulaşması için kullanabileceği olasılığının bulunması, bir devleti, doğal olarak transit devlet hâline getirir mi? Bir devletin, denize kıyısı olmayan bir devletin, komşu olsun olmasın, transit devleti olması için açık ve/veya zımnî kabulü gerekli midir?

Yukarıda yer alan sorulara verilecek cevaplar hemen hemen aynı sonuçlara ulaşılmasını sağlayacaktır. Oysa, bu soruların uluslararası hukuk açısından net bir cevabı bulunmamaktadır. Konuya ilişkin cevaplara ulaşılması, bu konudaki devlet tutumlarının/uygulamalarının (özellikle de transit devletlerin tutumlarının) incelenmesiyle mümkün olacaktır.

Her şeyden evvel belirtilmelidir ki, BMDHS m.125/1’de denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisi açıkça vurgulanmıştır. Fakat, bu düzenlemeyi takip eden ikinci fıkrada, transit serbestisinin içeriğinin ve nasıl uygulanacağına transit devlet(ler)le yapılan/yapılacak ikili, bölgesel ve/veya çok taraflı antlaşmalara bırakılmış olması, transit devletler lehine bir esneklik getirmektedir. Kısaca, BMDHS’ye taraf olan bir transit devlet olma olasılığı olan bir devlete, denize kıyısı olmayan devletin transit serbestisini tanımakla beraber, bu serbesti çerçevesindeki düzenlemelerin ikili, bölgesel ve/veya çok taraflı antlaşmalara bırakılmış olması transit devlet olmanın fiilîyata geçirilmesini kısıtlamaktadır. Bu düzenlemeler sadece bir *pactum de contrahendo*<sup>474</sup> olarak yorumlanabilir. Ayrıca, aynı maddenin üçüncü fıkrasındaki düzenlemede gözden kaçırılmamalıdır.

Öte yandan, BMDHS ve/veya benzer 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme” gibi bu yönlü düzenlemeler içeren çok taraflı Sözleşmelere taraf olmayan bir devletin, genel bir transit hakkının/serbestisinin uluslararası hukukta varlığının tartışmalı olmasından ötürü, komşusu olan bir denize kıyısı olmayan devlet tarafından transit devlet olarak nitelendirilmesinin güç olacağı kanaatindeyiz.

---

<sup>474</sup> İleride sözleşme yapılacağına ilişkin bir anlaşma veya hüküm anlamına gelen Lâtince deyim.

Bunun dışında, ilginç bir örnek, III. DHK süresince İran tarafından sergilenmiştir. Buna göre, denize kıyısı olmayan devletlerin transit haklarına ilişkin görüşmeler esnasında, İran delegasyonu İran'ın bir transit devlet olmadığını açıkça belirtmiştir.<sup>475</sup> İran'ın bu tutumu değerlendirildiğinde, İran'ın, aksini kabul etmedikçe, gerek BMDHS çerçevesinde, gerek uluslararası örf ve âdet kuralı çerçevesinde transit devlet olarak değerlendirilemeyeceği sonucuna ulaşmak yanlış olmayacaktır.<sup>476</sup>

Öte yandan, bu konuda devletlerin fiilî uygulamalarına da dikkat çekmek gerekmektedir. 1960'lı yıllarda Mali'ye Senegal tarafından demiryolunun kullanılmaması, Bolivya'nın "Chaco savaşı" nedeniyle kendisi de denize kıyısı olmayan bir devlet olan Paraguay ile bu yönlü ilişkiler geliştirememesi, Sırbistan'ın kendisinden bağımsızlık kazanan Kosova'yı tanımaması, Türkiye'nin Ermenistan ile yaşadığı siyasî sorunlar sebebiyle bu ülkeye sınırını kapalı tutması gibi sıralanabilecek örneklerde olduğu gibi, transit devletin transit devlet olup olmadığını yine kendisinin belirleyeceği söylenebilir.

## **B- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisinin İçeriği**

Transit devletin tanımından sonra, denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisinin içeriği incelenirken, üç uluslararası antlaşma temel alınmalıdır; çünkü bu antlaşmalarda yer alan transite dair hükümler münhasıran denize kıyısı olmayan devletlere ilişkindir. Bu üç antlaşmayı kronolojik olarak şu şekilde sıralamak mümkündür: 1958 tarihli CADS (m.3), 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme" ve BMDHS (X. Bölüm m.124-132).<sup>477</sup>

<sup>475</sup> Rights of Access of Land-Locked States to and from the Sea and Freedom of Transit, Legislative History of Part X, Articles 124 to 132 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, United Nations, New York, 1988, s. 49.

<sup>476</sup> BMDHS'de bu konuya ilişkin kesin ve bağlayıcı bir düzenleme bulunmamaktadır ve ayrıca, İran Sözleşmeyi imzalamasına rağmen henüz onaylamamıştır. Bunun dışında, BMDHS'nin yer verdiği kurallar örf ve âdet kuralı hâline gelerek tüm devletleri bağlayıcı bir nitelik kazansa da, İran başından beri bu duruma itiraz etmiş olduğu için (*persistent objector*) İran'ın bununla bağlanmayacağı da ifade edilebilir, meğer ki uluslararası âmir kurallar (*jus cogens*) söz konusu olsun.

<sup>477</sup> Yukarıda da belirtildiği üzere, 1921 tarihli "Barselona Transit Serbestisine Dair Sözleşme ve Statü" ve GATT (m.5) gibi transit hakkına ilişkin genel düzenleme getiren uluslararası belgeler söz konusudur, fakat bu belgeler ve getirdikleri düzenleme tamamen genel niteliklidir ve denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin münhasırlık taşımamaktadır. Bu yüzden, denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkının içeriği irdelenirken bu düzenlemeler, gerekli olmadığı sürece değerlendirilmeyecektir. Bununla beraber, Havana Şartı m.33'te yer alan düzenleme de münhasır olarak denize kıyısı olmayan devletlere ilişkindir ve bu belgede yer alan bu düzenleme münhasır olarak denize kıyısı olmayan

Transit serbestisinin içeriğini incelerken ele alınacak olan üç temel antlaşmayı da ikiye ayırarak incelemekte yarar vardır. Keza, 1958 tarihli CADS ile 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”, her ne kadar sonuncu daha derinlemesine kurallar içerse de, genel anlayışa paralel düzenlemeler söz konusudur. Oysa, BMDHS, Konuya ilişkin olarak, bu önceki iki Sözleşmeden bazı alanlarda daha ileri bir düzenleme getirmiştir. Bundan da önemlisi, BMDHS, özellikle diğer Sözleşmelerle mukayese edildiğinde, çok sayıda tarafı bulunan bir sözleşmedir ve bu açıdan da daha yaygın bir uygulama söz konusu olacaktır.

## 1- Genel Olarak Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisi

Denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisinin içeriğini incelemek için bu konuda ortaya konulan üç sözleşmenin ele alınacağı yukarıda açıklanmıştır. Fakat bu incelemeyi yapmadan evvel, transit serbestisinin/hakkının, eğer varsa, uluslararası örf ve âdet kuralı olarak değerlendirilmesi gereklidir.

## 2- Transit Hakkı ve Uluslararası Örf ve Âdet Kuralı Olarak Değerlendirilmesi<sup>478</sup>

Denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkına ilişkin uluslararası bir örf ve âdet kuralı bulunmadığını belirtmekte fayda vardır. Bu yüzden, denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkının içeriğini incelemek için ilgili antlaşmalarda yer alan düzenlemelerin ele alınması gerekmektedir.

Zira, bir kuralın uluslararası hukuka göre örf ve âdet kuralı olarak kabul edilmesi için iki temel unsura ihtiyaç vardır:

---

devletlerin transit hakkına ilişkin ilk uluslararası düzenleme olarak nitelendirilmektedir. Fakat, bu belge hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir. Bu yüzden, bu belgedeki düzenlemede ele alınmayacaktır.

<sup>478</sup> Bunun dışında, bazı yazarlar denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisini uluslararası hukukun genel ilkesi olarak değerlendirebilmektedir. Bu konuda *Monnier*, bazı yazarların denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşma hakkını uluslararası irtifak haklarına (*international easement rights*) dayandırırken, bazılarının gereklilik prensibi (*principle necessity*) veya hukukun kötüye kullanılma yasağına (*prohibition of the abuse of law*) dayandığını belirttikten sonra, basitçe uluslararası hukukun genel ilkesi olarak değerlendirmemelerini eleştirmektedir. Bkz. MONNIER, s. 511. *Vasciannie* ise, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşma hakkının uluslararası hukukun genel ilkesi olarak *erga omnes* değerlendirilebileceğini belirterek, bunun için üç argümanın öne sürülebileceğini belirtmiştir: denizlerin serbestliği prensibi, transitin doğal hukuka dayanması ve uluslararası servitütler. Bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 215-216.

- Maddî unsur olarak da adlandırılan, bir hareketin, birden fazla devletçe aynı şekilde ve süre olarak istikrarlı bir şekilde tekrarlanması,
- *Opinio juris* olarak adlandırılan, hareketin, bu hareketin hukukî bir zorunluluk teşkil ettiği inancıyla yapılması.<sup>479</sup>

#### a- Maddî Unsura Dair Açıklamalar

Uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil eden hareketin devletler tarafından icra edilmesi gerekir.<sup>480</sup> Devlet derken, devletin hangi organlarının faaliyetlerinin dâhil edileceği, yazarlar tarafından değerlendirilmiştir.<sup>481</sup> Örf ve âdet niteliği taşıyacak hareketin niteliği ise, geniş olarak değerlendirilmektedir. Bu bağlamda, uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil etmesi için devletlerin yaptıkları davranışlar olumlu olabileceği gibi olumsuz da olabilir; hattâ davranışlar aktif olabileceği gibi pasif de olabilecektir. Normal olarak, bir davranışın uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil etmesi için belirli bir sürenin gerekli olduğu düşünülmektedir.<sup>482</sup> Oysa, günümüzde aranılan, sürenin uzunluğu değil<sup>483</sup>, uygulamanın istikrarlı oluşudur.<sup>484</sup> En son olarak, maddî unsura dair şu husus belirtilebilir: İki devlet arasındaki hareketlerin (ikili örf ve âdet)<sup>485</sup> uluslararası örf ve âdete yol açabilmesi olanaklı olabileceği gibi, sadece belirli bir bölgedeki devletlerin hareketleri de uluslararası örf ve âdet hükmünün oluşumuna yol açabilir (bölgesel uluslararası örf ve âdet kuralları)<sup>486</sup> ya

<sup>479</sup> BERNHARDT R., Treaty and Custom in the Law of the Sea, *RCADI*, vol. 205, 1987-V, 1987, s. 265; KUNZ J.L., The Nature of Customary International Law, *AJIL*, vol. 47/4, 1953, s. 665; PAZARCI H., Uluslararası Hukuk Dersleri, I. Kitap, gözden geçirilmiş 5. baskı, Ankara, 1995, s. 209-212; SUR, s. 70-74.

<sup>480</sup> Günümüzde sadece devletler değil, uluslararası örgütlerin hareketlerinin de uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil edebileceği kabul edilmektedir. Bkz. PAZARCI, I. Kitap, s. 217-218; SUR, s. 71.

<sup>481</sup> Meselâ, bkz. BERNHARDT, 1987, s. 266-267.

<sup>482</sup> Uluslararası hukuk yazarları ilk zamanlarda bir kuralın uluslararası örf ve âdet hükmü teşkil etmesi için uzun bir süre aranması gerektiğini belirtmişlerdir. Bkz. PAZARCI, I. Kitap, s. 210.

<sup>483</sup> Özellikle, II. Dünya Savaşından sonra konuya ilişkin yapılan değerlendirmelerde, bazı kuralların çok kısa sürelerde uluslararası örf ve âdet kuralı hâline geldiği belirtilmiştir. Örneğin; I. Dünya Savaşı öncesinde bir sonuca bağlanamamış ve daha çok yeni bir hukuk dalı olan hava hukuku kurallarından devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahasında egemenlik sahibi olmaları kuralı I. Dünya Savaşından sonra oldukça kısa bir sürede kabul edilerek bir örf ve âdet hukuku kuralı hâline gelmiştir. Bkz. KUNZ, 1953, s. 666.

<sup>484</sup> Kısa sürede de olsa bir davranış birçok devlet tarafından aynı şekilde ve uluslararası hukukun öngördüğü düşünülerek icra ediliyorsa, süre ne olursa olsun örf ve âdet kuralının oluştuğu kabul edilebilecektir. Örneğin; münhasır ekonomik bölgeye ilişkin kabul çok kısa sürede gerçekleşmiştir.

<sup>485</sup> Bu konuya ilişkin 1960 tarihli Uluslararası Adalet Divanının bakmış olduğu Portekiz ve Hindistan arasındaki Hindistan'dan Geçiş Davasında ortaya konulan olgu örnek olarak gösterilebilir. Bkz. [www.icj-cij.org/docket/files/32/4521.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/32/4521.pdf) (ziyaret tarihi: 14/12/07).

<sup>486</sup> PAZARCI, I. Kitap, s. 210; SUR, s. 72.

da uygulayan devlet sayısı bağlamında daha geniş bir yayılma söz konusu olabilir ve bu bağlamda da evrensel (genel) örf ve âdet kurallarından bahsedilebilir<sup>487</sup>.

## b- “Opinio Juris”e Dair Açıklamalar

*Opinio juris* ise, birçok yazarın belirttiği üzere, tespiti (kanıtlanması) daha zor olan bir unsurdur.<sup>488</sup> Devletlerin, ilgili hareketi hukukî bir zorunluluk addederek gerçekleştirmeleri gerekmektedir. Bazen bir hareket uluslararası ilişkiler bağlamında nezaketen söz konusu olabilmektedir<sup>489</sup> veya bir hareket siyasi<sup>490</sup>, ekonomik nedenlerle<sup>491</sup> de icra edilebilmektedir. Bu hareketler, *opinio juris* niteliği taşımadıkları için, bir başka ifadeyle bu hareket hukukî zorunluluk teşkil ettiği düşüncesiyle gerçekleştirilmediği için uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil etmeyecektir.

Buna göre, denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkına ilişki bir uluslararası örf ve âdet kuralının varlığı için, önce devletlerin istikrarlı bir şekilde bunu uyguluyor olması gereklidir. Fakat, tek başına transit hakkının uygulanması da yeterli değildir. Davranış, hukukî zorunluluk teşkil ettiği düşüncesiyle gerçekleştirilmiş olmalıdır.

Oysa, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin transit hakkı incelendiğinde, devletlerin uygulamalarında tekrarlanan bir hareket, bu konuya ilişkin bir bütünlük yoktur. Öte yandan, denize kıyısı olmayan devletlere tanınan transit hakkının da, genelde bir hukukî zorunluluk teşkil ettiği düşüncesinden ziyade ekonomik nedenlerle verildiği düşüncesindeyiz.

Uluslararası hukukta bu konuya ilişkin bir dava söz konusudur. Bu dava, 1960 tarihli Uluslararası Adalet Divanı tarafından karara bağlanan Portekiz ve

---

<sup>487</sup> PAZARCI, I. Kitap, s. 210; SUR, s. 72.

<sup>488</sup> PAZARCI, I. Kitap, s. 212; SUR, s. 74.

<sup>489</sup> Örneğin, güven mektubunun sunulmuş töreni veya bir ülkedeki Vatikan temsilcisinin kor diplomatik teşkil etmesi. Bkz. SUR, s. 73.

<sup>490</sup> Bu konuda 1950 tarihli Uluslararası Adalet Divanı tarafından görülen Haya De La Tore Davası belirtilebilir; siyasî sığınma hakkının uluslararası bir örf ve âdet kuralı teşkil etmediği (evrensel veya bölgesel) belirtilmiştir, yâni siyasî veya insanî düşüncelerle gerçekleştirilen hareketler manevî unsur teşkil etmediğinden uluslararası örf ve âdet kuralı oluşumu eksik kalmış olur. Bkz. SUR, s. 73.

<sup>491</sup> İktisadî düşünceler veya baskılar sonucunda gerçekleştirilen hareketler de manevî unsur teşkil etmemektedir. Bkz. PAZARCI, I. Kitap, s. 211-212; SUR, s. 73.

Hindistan arasında geçen Hindistan'dan Geçiş Hakkı Davasıdır.<sup>492</sup> Daha önce de incelendiği gibi, Uluslararası Adalet Divanı bu davada uluslararası örf ve âdet kurallarını genel olarak değerlendirmemiş, sadece davaya ilişkin özellikli durum çerçevesinde kararını vermiştir.

Uluslararası örf ve âdet konusunda önemli görüşler belirten **Kopelmanas**, bir antlaşma hükmünün sürekli olarak farklı antlaşmalarda tekrarlanmasının uluslararası örf ve âdet kuralı oluşturacağını belirtmiştir.<sup>493</sup> Bu bakımdan, denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkına ilişkin antlaşma hükümlerinin içeriği incelendiğinde, sürekli aynı şekilde tekrarlanan bir hükme de rastlanmamaktadır.

BMDHS'nin uluslararası örf ve âdet hukuku bakımından değerlendirilmesi de mümkündür. Bilindiği üzere, bir antlaşmada yer alan hükümler bazı durumlarda uluslararası örf ve âdet teşkil edebilmektedirler. **Lee**'ye göre, bu iki temelde gerçekleşebilir: bir antlaşmada daha önceden var olan uluslararası örf ve âdet kuralları kodifiye edilebilir ya da daha önceden örf ve âdet teşkil etmeyen antlaşma hükümleri bu yolda bir evrim geçirebilirler.<sup>494</sup>

Bu açılardan, yukarıda anlatılan hususların ışığı altında, denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisine dair olarak, BMDHS, ne var olan bir uluslararası örf ve âdet kuralını kodifiye etmiştir, ne de henüz transite ilişkin hükümler örf ve âdet kuralı olarak evrilmişlerdir.

Bu görüşü desteklemek için doktrinde BMDHS'yi uluslararası örf ve âdet hukuku çerçevesinde inceleyen çalışmalara bakılabilir. Bu çalışmalarda, denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisinin bu kapsamda değerlendirilmemiş ve ele alınmamış olduğu görülmektedir.<sup>495</sup>

---

<sup>492</sup> Bu dava daha önceden de açıklandığı üzere, Portekiz'in Hindistan ülkesinde kalan sömürgeleri arasındaki ulaşımına ilişkin bir davadır. Hindistan, Portekiz'in sömürgeleri arasında toprakları üzerinde geçiş izni tanımamıştır.

<sup>493</sup> KOPELMANAS L., Custom as a Means of the Creation of International Law, *BYIL*, vol. 18, 1937, s. 136.

<sup>494</sup> LEE L., The Law of the Sea Convention and Third States, *AJIL*, vol. 77/3, 1984, s. 553-567.

<sup>495</sup> BERNHARDT, 1987, s. 251-330; BUTLER W.E., Custom, Treaty, State Practice and the 1982 Convention, *MP*, vol. 12/2, 1988, s. 182-186; HULL E.W.S., The International Law of the Sea: A Case for a Customary Approach, *OP*, no: 30, Rhode Island, 1976; LEE, 1984, s. 553-567; OXMAN B.H., Customary International Law in the Absence of Widespread Ratification of the U.N. Convention on the Law of the Sea, in *The 1982 Convention on the Law of the Sea*, edited by Oxman & Kruger, Honolulu, 1984, s. 668-680.

Sonuç olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkının uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil etmediğine dair, her ne kadar aksi düşünen yazarlar olsa da<sup>496</sup>, birçok uluslararası hukukçu birleşmektedir.<sup>497</sup>

### 3- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisinin İçeriğine İlişkin Değerlendirme

#### a- 1958 CADS'deki Düzenlemelere Genel Bakış

1958 CADS m.3'te yer alan denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkına ilişkin düzenleme incelendiğinde; denize kıyısı olmayan devletlerin denize kıyısı olan devletlerle eşit şartlarda denizlerin serbestisinden yararlanmaları için denize serbest ulaşımına sahip olmalarının icap ettiği belirtildikten sonra, bu hak için, var olan uluslararası antlaşmalardaki hükümler de gözetilmek suretiyle denize kıyısı olmayan devletle deniz arasında yer alan transit devleti arasında yapılacak bir antlaşma çerçevesinde, transit devletince, ülkesinden transit hakkı tanınacağı düzenlenmiştir. Yani, bu düzenlemeyle denize kıyısı olmayan devletlere doğrudan bir transit hakkı tanınmamış, sadece transit devletlere sözleşme yapma yükümlülüğü (*pactum de contrahendo*) getirilmiştir.<sup>498</sup> Böylelikle bu düzenleme, birçok yazarın da eleştirdiği gibi, transit devlete pazarlık yapma şansı sağlarken, denize kıyısı olmayan devletleri de komşu transit devletleri karşısında savunmasız bırakmıştır. **Monnier'e**

<sup>496</sup> Öncelikle, uluslararası hukukun ilk aşamasını oluşturan yazarların geçiş hakkı ve transit serbestisine ilişkin görüşlerine değinmekte yarar vardır: Bu dönemde, herkesin geçiş hakkı olduğu konusunda görüş birliği vardır. Bkz. GROTIUS, 2001, s. 81-83; PUFENDORF S., *De Jure Naturae et Gentium (Of the Laws of Nature and of Nations)*, translated from edition, Oxford, MDCCIII (1703), book III, Chapter III, § 6-7-8, s. 187-192; VATTEL, [ 180 ], § 123 right of passage, s. 273 vd. Günümüzde ise, örf ve âdet kuralı olarak bir transit hakkının var olduğunu düşünen yazarlar söz konusudur: DELUPIS, 1974, s. 72-74 (*Delupis*, burada bir örf ve âdetten öte genel bir transit hakkının var olduğunu ifade etmektedir, s. 72); DELUPIS I.D., *Land-Locked States and the Law of the Sea, SSL*, vol. 19, 1975, s. 110; FAWCETT J.E.S., *Trade and Finance in International Law, RCADI*, vol. 123, 1968-I, 1968, s. 266-267; LAUTERPACHT, s. 319-322, 346 ve 349; MARKS, s. 337; SARUP A., *Transit Trade of Land-Locked Nepal, ICLQ*, vol. 21/2, 1972, s. 296-297; WANI I.J., *An Evolution of the Convention on the Law of the Sea from the Perspective of Landlocked States, VJIL*, vol. 22/4, 1982, s. 639. Öte yandan, bu konuda I. DHK görüşmeleri esnasında, Çekoslovakya delegasyonundan Prof. Zourek, denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkına ilişkin olarak örf ve âdet kuralı var olduğuna dair iddiasını “karasularından zararsız geçiş hakkı”yla paralellik kurarak ispatlamaya çalışmıştır. Zourek'in iddiası ve bu iddiaya ilişkin açıklamalar için bkz., MERRYMAN & ACKERMAN, s. 28; MONNIER, s. 513; SIOUSSOURAS, 2001, s. 313-317.

<sup>497</sup> CAFLISCH, 1976, s. 79; CAFLISCH, 1978, s. 364; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 442; HAFNER, *MPEPIL*; MALUWA T., *Southern African Land-Locked States and Rights of Access under the New Law of the Sea, IJMCL*, vol. 10/4, 1995, s. 535 ve 541; SIOUSSOURAS, 2001, s. 317. Ayrıca, genel bir değerlendirmede bulunan **Pazarıcı**'nın da ülke üzerinden geçiş hakkının uluslararası örf ve âdet niteliği olmadığını doğruladığı belirtilebilir. Bkz. PAZARCI, II. Kitap, s. 48-49.

<sup>498</sup> BOWETT, 1967, s. 51-52; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 442.

göre, m.3'te, bir anlaşmanın yapılması, karşılıklılık, var olan uluslararası sözleşmeleri gözetme şeklinde üç şart öngörülmekte ve özellikle de ilk iki şart, denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkını genel transit hakkı düzeyine indirgemektedir.<sup>499</sup>

## **b- 1965 Tarihli Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşmedeki Düzenlemelere İlişkin Genel Bakış**

1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme" m.2'de transit serbestisine ilişkin düzenlemeye ayrıntısıyla yer verilmiştir. Öte yandan, UNCTAD'nin 1964 yılındaki ilk toplantısı esnasında belirlenen sekiz ilke ise, Sözleşmede sadece önsözde kendisine yer bulabilmiştir. Haklı olarak **Monnier**, bu sekiz ilkenin gücünün bu şekilde azaldığını vurgulamaktadır.<sup>500</sup> 1965 tarihli Sözleşmeye ilişkin olarak **Bowett**, Sözleşmenin maddelerinin 1958 tarihli CADs'nin ikili görüşmeler için uygun olarak belirlediği terimleri kullandığını, taraflarının çoğunun denize kıyısı olmayan devlet olduğunu, böylelikle gelişmenin asgarî düzeyde gerçekleştiğini ve çatışan çıkarlara ilişkin önemli bir uzlaşma getirmedeğini belirtmiştir.<sup>501</sup> Bugün dahi Bowett'in bu görüşünün, özellikle Sözleşmeye taraf olan devlet sayısı ve bu bağlamda Sözleşmenin etkinliği göz önüne alındığında geçerli olduğunu düşünmekteyiz.

## **c- BMDHS'deki Düzenlemelere İlişkin Genel Bakış**

### **aa- III. DHK Esnasındaki Önerilere İlişkin Değerlendirmeler**

**Caflich**, III. DHK'nın sürdüğü dönemde, transit devletlerinin, denize kıyısı olmayan devletlere tanınacak bir transit hakkının ek antlaşmaya dayanması isteklerini ortaya koyduklarını ve bu isteklerin dört sebebe dayandırıldığını belirtmiş<sup>502</sup> ve sebepleri şu şekilde sıralamıştır<sup>503</sup>: Denize kıyısı olmayan devletlerin

---

<sup>499</sup> MONNIER, s. 514.

<sup>500</sup> MONNIER, s. 515.

<sup>501</sup> BOWETT, 1967, s. 52.

<sup>502</sup> Öte yandan, **Sioussouras** konuya ilişkin makalesinde 1964 ve 1965 yıllarına denk gelen süreçte, transit kıyı devletlerinin iki dayanağı olduğunu ifade etmiştir. Yazar, bu iki dayanağı şu şekilde ifade etmektedir: kendi kendine işletilebilecek bir transit serbestisi kıyı devletlerinin egemenliğiyle bağdaşmamaktadır ve transit, herhangi bir zamandaki baskın mahallî koşullara dayanmaktadır. Bkz. SIOUSSOURAS, 2001, s. 308.

deniz serbestilerinden yararlanmaları sadece deniz alanlarıyla sınırlı olmalı<sup>504</sup>; transit devletlerin ülkesel egemenliklerine saygı gösterilmeli<sup>505</sup>; kendi kendine uygulanabilecek bir transit hakkının yaratılması, bu hakkı tanıyan transit devletle bu hakkı tanımak zorunda olmayan diğer kıyı devletleri arasında eşitsizliğe yol açacağı

---

<sup>503</sup> CAFLISCH, 1976, s. 61-64; CAFLISCH, 1977, s. 368-370; CAFLISCH, 1978, s. 83-86. Transit devletlerinin öne sürdükleri bu dört kalem itiraz aynı şekilde *Wani* tarafından da belirtilmiştir. Bkz. WANI, s. 634-635.

<sup>504</sup> *Caflich*'in bu konuya ilişkin açıklamaları şu şekilde özetlenebilir: Transit devletleri, tüm devletlerin, ister denize kıyısı olsun, ister denize kıyısı olmasın deniz serbestilerinden yararlanma hakkına sahip olduklarını, fakat bu düzenlemenin etkisinin tamamen deniz alanlarına yönelik olması gerektiğini belirtmişlerdir. Bu bağlamda, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz serbestilerinden yararlanma hakkı, onların ülke toprağı üzerinde istediğı haktan tamamıyla ayrı tutulmalıdır. Bu iddiaya ilişkin, Caflich, denize kıyısı olmayan devletleri, bu devletlere denizlerden yararlanma hakkı tanıdıktan sonra, bunu transit devletiyle yapılacak bir anlaşmaya bağlı kılmamanın, bir başka ifadeyle, tamamıyla transit devletin iyi niyetine bırakmanın, bu devletlerin deniz serbestilerinden yararlanma hakkını anlamsız kılacağını belirtmiştir. Bkz. CAFLISCH, 1976, s. 61; CAFLISCH, 1977, s. 368; CAFLISCH, 1978, s. 83. Açıkçası, bu konuda Caflich'in savunmasına katılmamak mümkün gözükmemektedir. Ama, öne sürüldüğü gibi, deniz serbestilerinden yararlanma hakkının engellenmemesi gerekmele birlikte, açık denizlerin serbestisi ilkesini karalarda etki gösterecek şekilde yorumlamak mantıklı olamaz. Meselâ, *Rubin*, neden denizlerin serbestliği ilkesinin komşunun ülkesi üzerinden malları nakliye hakkını içerdiğini sormaktadır. Bkz. RUBIN A.P., *Land-Locked African Countries and Rights of Access to the Sea*, in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 55. Yine, *Vasciannie*, mantıksal olarak, açık denizlerin serbestliği ve ilgili hakların doğal olarak birbiriyle bağlı oldukları, böylece denize kıyısı olmayan devletlerin sadece denize çıkış hakkı elde ederlerse bunları kullanabileceklerini belirtmiş ve bazen uluslararası hukukta belli alanlara ilişkin hakların kabul edilmesine karşın, bu hakların nasıl uygulanacaklarına dair bir bağlayıcı kural ortaya konulmadığını vurgulamıştır. Yazar, bu duruma örnek olarak, tarifeli ve tarifersiz uçuşları göstermektedir. Normal olarak, her ikisi de açık denizler üzerinden geçiş serbestisine sahipken, sadece tarifersiz olanlar yabancı bir devletin hava sahasından önceden izne gerek olmaksızın, geçiş hakkına sahiptir. Bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 216. Ayrıca, bkz. MALUWA, s. 539

<sup>505</sup> *Caflich*, transit devletlerinin, kendi kendine yürütülen ve uygulanan denize ulaşma ve transit hakkının (*self-executing and enforceable rights of transit and access to the sea*) transit devletin ülkesel egemenliğini ihlâl edeceğini belirttiklerini anlatmıştır. Transit devletlerinin bu egemenliği mutlak bir egemenlik olarak niteledikten sonra, transit devletin bu sınırlandırmalara rıza göstermesi konusunda uluslararası hukukça tek başlarına yetkilendirildiklerini iddia ettiklerini belirtilmiştir. Caflich bu iddialara birkaç yönden karşı çıkmaktadır. İlk olarak, egemenliğin mutlak olamayacağını altını çizmektedir. İkinci olarak, ülkesel egemenliğin mutlak olması durumunda ilgili transit devletin sözleşmesel sınırlandırmaları geçerli olarak kabul edip edemeyeceğini sormaktadır. Üçüncü olarak, eğer transit devletlerinin kendilerinin de kabul ettikleri gibi, ikili veya bölgesel olarak kabul edilen sınırlandırmalara izin verilirse, genel bir antlaşmayla tanınabilecek sınırlamalara neden karşı çıktığını sormaktadır. Sonuçta Caflich, gerçekte ülkesel egemenliğin uluslararası örf ve âdet kuralları dâhil, her türlü anlaşmayla sınırlandırılabilirliğini belirtmektedir ve sonuçta, tüm bu iddialar kapsamında transit devletlerinin, denize kıyısı olmayan devletlerin topraklarından transitine hoşgörülle yaklaşmasını yükümlendiren yeni bir deniz hukuku Sözleşmesinden neden men edilebileceklerini anlamamanın zor olduğunu belirtmektedir. Bkz. CAFLISCH, 1976, s. 61-62; CAFLISCH, 1977, s. 368-369; CAFLISCH, 1978, s. 84. Caflich'in yapmış olduğu açıklamalara belirli oranda katılmak mümkündür. Tabî ki, ülkesel egemenlik, kuşkusuz, mutlak değildir ve uluslararası hukuk çerçevesinde sınırlandırılabilir. Fakat, unutulmamalıdır ki, egemenliğin sınırlandırılması, ilgili devletin rızası çerçevesinde gerçekleşecektir. Bir devletin rızası hilafına egemenliğinin sınırlandırması söz konusu olamaz. Bu bağlamda, genel nitelikli bir transit anlaşmasının, ülkesel, bölgesel tüm koşulları (coğrafi, siyasi, iktisadi...) kapsayacağı iddia edilemeyecektir. Yâni, transit devletlerinin ikili veya bölgesel anlaşma yapma istekleri ve bunu bir oranda ülkesel egemenliğe bağlamaları, uluslararası hukuk çerçevesinde anlaşılabilir isteklerdir.

iddiası<sup>506</sup>; her durumun, kendi özelinde özel coğrafi ve buna bağlı durumlar çerçevesinde değerlendirilmesi<sup>507</sup>.

## bb- BMDHS m.125'in İncelenmesi

BMDHS m.125/1'de denize kıyısı olmayan devletlerin denizden ve denize ulaşma hakları açıkça kabul edilmiştir. Bu hak, açık denizlerin serbestliği ve insanlığın ortak mirası ilkesine dayandırılmaktadır. Bu çerçevede, denize kıyısı

---

<sup>506</sup> Bazı transit devletleri, deniz ile denize kıyısı olmayan devletler arasında konumlanmalarını coğrafi bir kaza olarak addetmektedirler. Bu devletler bu şekilde bir konumlamaya sahip oldukları için denize kıyısı olmayan komşu devletlerine transit serbestisi tanımak zorunda kaldıklarını, oysa diğer kıyı devletlerinin bu şekilde bir zorunluluklarının olmadığını altını çizmiş ve bu durumun kendileriyle denize kıyısı olmayan komşu bir devlete sahip olmayan kıyı devletleri arasında olgusal ve hukukî bir eşitsizlik yarattığını öne sürmüşlerdir. Caflisch, transit kıyı devletlerinin dayandığı bu sebebi doğru bulmakla birlikte, coğrafyanın her zaman bu şekilde eşitsizlikler yarattığını belirterek bazı örnekler vermektedir. Meselâ, Caflisch'e göre, kıta sahanlığından yoksun devletler denizin kaynaklarını elde etmekte, diğer bazı kıyı devletleri gibi şanslı değildirler. Öte yandan, bazı kıyı devletleri karasularından zararsız geçişi belirli koşullarla belli süreliğine askıya alabilme hakkına sahipken, bazı kıyı devletleri boğazlara kıyısı bulunduğu için bu haktan yoksundurlar. Yine Caflisch, denize kıyısı olmayan devletlerin bu hakları elde etmesinin eşitsizliği gidermekten uzak olduğunu, çünkü her hâlikârda bu devletlerin hiçbir zaman karasularının ve kıta sahanlıklarının olmayacağını belirtmiştir. Bu yüzden de bu devletler için hayafı olan transit hakkının kısıtlanmasının veya kabul edilmemesinin âdil olmayacağını altını çizmiştir. Bkz. CAFLISCH, 1976, s. 62-63; CAFLISCH, 1977, s. 369; CAFLISCH, 1978, s. 84-85. Caflisch'in bu iddialara verdiği yanıtların hiçbirisinin tutarlı olmadığını belirtmekte yarar vardır. Her şeyden evvel, denize kıyısı olmayan devletlerin coğrafi avantajsız konumlarının ortaya koyduğu eşitsizliğin müsebbibi komşu kıyı devletler değildir. Oysa denize kıyısı olmayan devletlerin bu taleplerinin aksine, Caflisch'in vermiş olduğu örneklerin hiçbirisinde, kıyı devleti yaşadığı avantajsızlığı, denize kıyısı olmayan devletlerin aksine, bir başka devletle paylaşmamakta veya onların üzerine yıkmaya çalışmamaktadır. Diğer hiçbir devletin ülkesel egemenliği ihlâl edilmemektedir. Burada şu husus iddia edilebilir; coğrafi açıdan elverişsiz devletler komşu münhasır ekonomik bölgelerden faydalanma hakkı talep etmişler ve bir oranda da bu hakkı edinmişlerdir. Fakat, burada unutulmaması gereken, münhasır ekonomik bölgenin çok yeni bir kavram oluşu, daha önceden o alanların her devletin kullanımına açık oluşu ve her şeyden önemlisi, münhasır ekonomik bölgenin ülkesel egemenliğe yol açmayacağı, deniz alanları içerisinde kıyı devletinin mutlak egemenliğe sahip olduğu iç suları ve karasuları (ki, zararsız geçiş hakkı ile birlikte bu mutlak egemenli yumuşatılmıştır) dışında bir başka alanda münhasır egemenliğin olmadığı hususlarıdır. Öte yandan, deniz alanı için söz konusu olan bu isteklerin, deniz alanları çerçevesinde söz konusu edildiği de bir gerçektir. Oysa, Caflisch'in belirttiği ilk itiraz nedeninde de olduğu gibi, denize kıyısı olmayan devletlerin istekleri transit devletin kara ülkesi için söz konusudur. Bilindiği üzere, bir devletin kara ülkesi üzerinde egemenliği münhasıran o devletin kendisine aittir.

<sup>507</sup> **Caflisch**, transit devletlerinin her bir durumun ayrı ve kendi içinde değerlendirilmesi yönlü isteklerinin aksinin, 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme"nin varlığıyla kanıtlandığını vurgulamaktadır. Bununla beraber, nakliye araçlarının kullanılması (*utilisation of means of transport*), transite malların depolanması (*storage of goods in transit*) gibi konularda 1965 tarihli Sözleşmenin de, transit devlet(ler)iyile yapılacak anlaşmalara bırakılmış olduğunu kabul etmektedir. Bkz. CAFLISCH, 1976, s. 63-64; CAFLISCH, 1977, s. 369-370; CAFLISCH, 1978, s. 85. Caflisch'in yapmış olduğu bu yorum ilk anda tamamen haklılık içeriyor gibi görünse de, 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme"ye taraf devlet sayısının, özellikle de taraf transit devlet sayısının azlığı göz önünde tutulduğunda, yazarın yorumunun çok da doğru olmadığı görülebilir. Öte yandan, Caflisch'in kendisi de 1965 tarihli Sözleşmenin, bazı özel hususları, taraflar arasında yapılacak bir Sözleşmeye bıraktığını kabul etmektedir.

olmayan devletlerin denize ve denizden ulaşma hakkını etkin bir biçimde kullanmaları, hiç kuşkusuz, denize ulaşmaları için denizle aralarındaki toprağı kat etmelerine bağlıdır. Bunun için de, tıpkı önceki iki Sözleşmede olduğu gibi, denize kıyısı olmayan devletler için transit serbestisine yer verilmiştir.

Her şeyden evvel, m.125/1'de yer alan düzenlemede, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden ulaşmaları bir hak olarak görülüp kaynağı da denizlerin serbestliği ve insanlığın ortak mirası ilkelerine dayandırılrsa da, bu hakkın kullanılması için transit "serbestisi"nden bahsedilmiştir. Bazı yazarlar da, yorumları farklı olsa da, bu hususun altın çizmektedirler.<sup>508</sup> Yâni, transit bir hak değil, bir serbesti olarak düzenlenmiştir. Peki, bunun anlamı nedir? Belirtildiği üzere, yazarlar bu düzenlemeye farklı yaklaşmaktadır. Örneğin; **Vasciannie**<sup>509</sup> ve **Subedi**<sup>510</sup>, "serbesti" teriminin "hak" terimine eşit olduğu, bir fark olmadığı görüşündedirler. **Kezâ, Hafner** da bu terimin mevcut durumu etkilemeyeceğini belirtmektedir.<sup>511</sup> Buna

---

<sup>508</sup> GLASSNER, 1990, s. 61; GLASSNER, 1998, s. 201; HAFNER, 2002, s. 419; SUBEDI S.P., Transit Arrangements between Nepal and India: A Study in International Law, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1998, s. 183-184; VASCIANNIE, 1990, s. 190; WANI, s. 641-643. Burada, akla şu soru gelebilir: 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme" m.2'de de transit serbestisinden bahsedilmiş, bir haktan bahsedilmemiştir. Kanımızca, 1965 Sözleşmesindeki düzenlemeyle, BMDHS'deki düzenleme arasında bir fark vardır. O da, BMDHS'de, aşağıda inceleneceği üzere, bir cümle evvel, 1965 Sözleşmesindeki düzenlemeden farklı olarak denize kıyısı olmayan devletlere denize ve denizden ulaşma hakkı tanınmış olmasıdır.

<sup>509</sup> **Vasciannie**, görüşünü şu iki temel çerçevede açıklamaktadır:

-Serbesti teriminin kullanılmasıyla, hukukça düzenlendiği şekilde uygulanan transite, transit devletinin müdahale hakkı olmadığı yönünde etki doğuran bir sınırlama getirilmektedir. Buna bağlı olarak, transit devletine denize kıyısı olmayan devletlerin geçişine izin verme yükümlülüğü yüklenmektedir; yani serbesti teriminin kullanılması denize kıyısı olmayan devletlerin ulaşımının engellendiği durumlarda uygulama zorunluluğu doğuran bir talep yetkisi tanımaktadır; bu da serbesti terimini hak terimine eşitlemektedir;

-Aksini düşünmek ise, anlamsız olacaktır, uluslararası hukukta balıkçılık serbestisi, uçuş serbestisi gibi düzenlemeler de bu bağlamda düşünülmelidir. Bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 190. Vasciannie'nin bu açıklamalarına tamamen katılmak mümkün gözükmemektedir. Özellikle, transit serbestisi deyimindeki serbesti kelimesini hak kelimesine eşit düzeye vardır bu yorumda bir aşırılık olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Zaten, ilgili düzenlemeyi gerçekleştirenler, denize kıyısı olmayan devletlerin transitini bir hak olarak görmek isteselerdi, neden hak kelimesini doğrudan kullanmak yerine serbesti terimini seçmiş olsunlar ki. Öte yandan, balıkçılık serbestisi, uçuş serbestisi gibi terimlerin içleri BMDHS'de, ya ayrıntılı bir şekilde düzenlenmek suretiyle doldurulmuştur, ya da en azından m.125/2'de öngörülenin aksine hâkim bir tarafla yapılacak düzenlemeye bağlı kılınmamışlardır. Bunun dışında, balıkçılık serbestisi münhasır ekonomik bölge için geçerli değildir, sadece açık denizler için geçerlidir. Uçuş serbestisi ise, devletlerin kara ülkeleri üzerinde sınırlıdır, açık denizlerde mutlaklıdır.

<sup>510</sup> **Subedi** ise, bu konuya ilişkin olarak Vasciannie'ye atıfta bulunarak, bu görüşe katıldığını açıklamaktadır. Bkz. SUBEDI, 1998, s. 184.

<sup>511</sup> **Hafner**, transit serbestisi teriminin BMDHS'de açıklanmadığını, bu serbestinin normal olarak hak olarak nitelendirilmediğini, fakat bu terimin kullanım alanı bağlamında doğası ve şekliyle uyduğunu belirtmiştir. Yazar, tıpkı açık denizlerin serbestliği durumunda olduğu gibi, transit hakkının genelde denize kıyısı olmayan devletlerin organları tarafından değil, ticarî amaçlarla işletilen teşebbüslerce

karşın, **Glassner**<sup>512</sup> ve **Wani**<sup>513</sup> ise, bu düzenlemenin olumsuzluğuna dikkat çekmektedirler. Düşünüldüğünde, hak ile serbesti arasında fark olduğu kuşkusuzdur. Bir cümle önce denize kıyısı olmayan devletlerin “denize/denizden ulaşmaları”na dair hak kelimesi kullanılmışken, bir cümle sonra bu hakkı tamamlayacak olan diğer bir faaliyet (unsur) için sadece serbesti kelimesinin nitelendirme olarak belirtilmesinin mutlaka bir farkı olduğu mantıken kabul edilmelidir. Ayrıca, bu serbestinin içeriğini dolduracak maddenin birinci paragrafının devamı niteliğindeki ikinci ve üçüncü paragrafındaki düzenlemelerin etkisinin de transit serbestisi açısından olumsuz olduğu görülecektir. Dahası Hindistan’ın III.DHK’daki delegelerinden Gokhale, bir makalesinde, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşmasının bir hak olarak düzenlenmiş olmasına rağmen, transit devletlerinin ülkelerinden geçişlerinin ise sadece serbesti olarak düzenlendiğinin altını çizmiştir.<sup>514</sup> Bununla beraber, yazarlar, denize kıyısı olmayan devletlerin denizden ulaşma hakkı ve buna bağlı olan transit geçiş serbestisinin, transit devletiyle yapılacak bir anlaşmadan bağımsız olarak var olduğunun m.125/1’deki

---

veya gerçek veya hukukî kişilerin de dâhil olduğu özel bireylerce kullanıldığını belirterek, bu varlıkların uluslararası hukuka göre doğrudan haklara sahip olmadıkları için de, ancak uluslararası hukuka dayandırılan belirli serbestilerden yararlanabileceklerini belirtmiştir. Dolayısıyla, serbesti teriminin temel olarak özel birimlerin veya kişilerin faaliyetlerine ilişkin performanslar söz konusu olduğunda, geniş kabul gördüğünü açıklamıştır. Bkz. HAFNER, 2002, s. 419. İlk bakışta, Hafner’in belirttiği noktalar doğru gibi gözükse de, aynı durumun denize veya denizden ulaşma için de geçerli olduğu unutulmamalıdır. Yâni, denize veya denizden ulaşmada da yararlanan genelde denize kıyısı olmayan devletlerin organlarından çok, ticarî amaçlarla işletilen teşebbüsler ve hukukî veya gerçek kişilerdir. Hattâ, daha açık ifade etmek gerekirse, Hafner’in transitten yararlandığını belirttiği sülhler aynı zamanda denize/denizden ulaşma hakkından da yararlanmaktadır. Fakat, BMDHS m.125/1’deki birinci cümlede açıkça denize veya denizden ulaşma hakkı düzenlenmişken, ikinci cümlede serbesti terimi tercih edilmiştir. Bu bağlamda, Hafner’in yapmış olduğu açıklamaların uygun olmadığı düşünülebilir.

<sup>512</sup> **Glassner**, transit devletlerinin ısrarla “serbesti” kelimesini “hak” kelimesiyle değiştirmeye karşı çıktıklarını, bu serbestinin ülkeleri üzerinden yapılacak geçişin doğal hukuk veya daha yüksek bir güç tarafından tanınan bir hak değil de, her zaman geliştirilebilecek veya vazgeçilebilecek, aksi takdirde ise egemenliklerinin ihlâline yol açabilecek ve sadece kendileri tarafından cömertçe tanınan bir ayrıcalık/imtiyaz olduğunu belirttiklerini vurgulamıştır. Bkz. GLASSNER, 1990, s. 61.

<sup>513</sup> **Wani**, kısaca, serbestinin hukukça düzenlenen özgürlük olduğunu belirterek, mutlaka bunun da mâkul kurallar tarafından düzenlenmesi gerektiğini belirtmiş; fakat m.125’te hangi mâkul kuralların transit serbestisini düzenleyeceğinin belirtilmediğini vurgulamıştır. Ayrıca, yazar, m.125/1’de yer alan hak ve serbesti terimlerinin bir farkının olduğunu da ortaya koymuştur. Wani, hak ile serbesti arasındaki farkı ise uygulamadaki kavram (nosyon) farkına bağlamaktadır. Böylelikle, hak karşı tarafa bir ödev yüklerken, serbesti böyle bir ödev yükümü ihtiva etmez. Serbesti, sadece diğerleri tarafından müdahaleye karşı hukukun koruma sağladığı oranda bir anlam ifade etmektedir. Wani’ye göre, m.125’te düzenlenen transit serbestisi, gerek tanımdan, gerek yasal korumadan yoksundur. Düzenlemede, transit devleti için transit serbestisine müdahale etmeme yükümlülüğü öngörülmediği gibi, böyle bir müdahalenin sonuçlarının da ne olacağı düzenlenmemiştir. Buna karşın, transit devletine, kendi ülkesinden geçişe ilişkin olarak gerekli önlemleri alma hakkı tanınmıştır. Tüm bu çerçevede, transit serbestisi anlamdan yoksun görünmektedir (*the freedom of transit seems devoid of meaning*). Bkz. WANI, s. 641-643.

<sup>514</sup> GOKHALE H.R., Recent Developments in the Law of the Sea, in *The Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, New Delhi, 1980, s. 68.

düzenlemeyle ortaya konulduğunu belirtmektedirler.<sup>515</sup> Fakat, aşağıda da görüleceği üzere, bu hak bağımsız bir şekilde var olsa da, hakkın uygulanması, kanımızca yine de, denize kıyısı olmayan devlet ile ilgili transit devleti arasındaki anlaşmaya bağlı kılınmıştır. Meselâ, **Kowet**'in, "*transit serbestisi*" hükmünün, Güney Afrika'ya kamu ahlâkı, kamu sağlığı veya güvenlik konularına dair karar verme yetkisi sağladığını<sup>516</sup> belirtmiştir, ki bu belirleme düşüncelerimizi destekler niteliktedir.

Öte yandan, BMDHS'nin transit serbestisine ilişkin düzenlemesiyle, özellikle CADS m.3 göz önüne alındığında, daha ileri bir düzenleme getirdiği ifade edilebilir. Fakat, bu serbestisinin tanınmasının, bazı yazarların yorumlarının aksine, etkisi tartışılmalıdır. Çünkü, m.125/1'de yer alan bu düzenlemeyi izleyen ikinci ve üçüncü fıkralarda bu transit serbestisinin kullanılmasının transit devletle yapılacak antlaşmalara bağlı kılındığı ve transit devletinin ülkesel egemenliğinin vurgulandığı gözden kaçırılmamalıdır. Bu görüşü, **Churchill ve Lowe**<sup>517</sup>, **Uprey**<sup>518</sup> gibi konuya ilişkin açıklama yapan yazarlar da ileri sürmektedir. Bu yazarlara göre, m.125'e ilk bakıldığında, özellikle 1. fıkra bağlamında, denize kıyısı olmayan devletlere denize/denizden ulaşma hakkı çerçevesinde doğrudan bir transit serbestisi tanındığı, fakat 2. ve 3. fıkralar göz önüne alındığında bu etkinin azaltılmış olduğu görülmektedir.<sup>519</sup> Öte yandan, **Monnier** ise, denize ulaşma hakkının bu kadar kesin ifadelerle tanınmış olmasının bir sonucu olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisinin denize kıyısı olmayan devletle komşu transit devlet arasında yapılacak bir antlaşmaya bağlı olmadığını ifade etmektedir.<sup>520</sup>

BMDHS m.125/2'de transit serbestisinin kullanılmasının şartları ve usûllerinin (*terms and modalities*) denize kıyısı olmayan devletler ile, komşusu olan transit devlet(ler) arasında yapılacak ikili, alt-bölgesel veya bölgesel anlaşmalarla belirleneceği düzenlenmiştir. Burada kullanılan terimlerin niteliği devletler arasında ve yazarlar arasında tartışma konusu olmuştur. **Shearer**'a göre, "şart" (*terms*) terimi şart/hâl (*conditions*) veya pazarlık (*bargain*) anlamına gelirken, usûl (*modalities*)

---

<sup>515</sup> MONNIER, s. 516.

<sup>516</sup> KOWET D., Lesotho and the Custom Union with the Republic of South Africa, in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 253.

<sup>517</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 443 ve özellikle 444.

<sup>518</sup> UPRETY, 1994, s. 489-490; UPRETY, 2003, s. 215-216; UPRETY, 2006, s. 86-87 ve 114.

<sup>519</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 444.

<sup>520</sup> MONNIER, s. 517.

terimi ise düzenleyici veya idarî ölçütlere işaret etmektedir.<sup>521</sup> Öte yandan, **Monnier**, Fransızca metinde yer alan “condition” kelimesinin İngilizce metinde yer verilen “terms” kelimesinden daha güçlü bir anlam içerdiğini bildirmiştir.<sup>522</sup> Buna rağmen, **Hafner**, “conditions” yerine “terms” kelimesinin kullanılmasının nedenini transit hakkının ilgili devletler arasında yapılacak bir anlaşmadan bağımsız olarak var etme amacını ortaya koymayı hedeflediğini belirtmiştir.<sup>523</sup> Hafner, denize kıyısı olmayan devlet ile transit devlet(ler)in aralarında yapacakları anlaşmanın içeriğini “conditions” kelimesiyle tanımlamanın (*characterization*) denize ve denizden ulaşma hakkını şartsal bir hakka<sup>524</sup> dönüştüreceğinden korkulduğunu belirtmiştir.<sup>525</sup> Tüm bunlara ek olarak, Hafner, bu kelimenin tercih edilmesinin transit devletince denize kıyısı olmayan devlete transitle âlâkası olmayan ön şartların (*prerequisites*) öne sürülmesine de yol açabileceğini belirtmiştir.<sup>526</sup> Hafner’in yorumlarına katılmak, Fransızca metinde “condition” terimine yer verilmiş olmasından dolayı mümkün gözükmemektedir.<sup>527</sup> Ayrıca, daha öncede belirtildiği gibi, **Monnier**’in Fransızca metnin bu terim bağlamında etkisinin daha güçlü olduğunu belirttiğini de tekrar hatırlatmakta fayda vardır.<sup>528</sup> Sonuç olarak, “şart ve usûllerin” transit devletiyle yapılacak bir anlaşmayla belirlenmesinin, transit serbestisinin etkisini azalttığına/azaltacağına kuşku yoktur; çünkü, kanımızca, şart ve usûller ortaya konulmaksızın transit serbestisinin kullanılması olası olmayacaktır. Aksi bir durum, transit devletinin egemenliğini hiçe saymak olarak nitelendirilebilecektir. Zaten, pratik olarak da denize kıyısı olmayan devlet ile transit devlet anlaşmamış olsa, denize kıyısı olmayan devletin transit serbestisinden yararlanan birimi bundan nasıl yararlanacaktır? Transit devletinin sınırını nasıl geçecektir? Salt BMDHS’de transit serbestinin yer alması yeterli olur mu? Tüm bu sorulara verilebilecek yanıtların olumsuz olabileceği ifade edilebilir.

---

<sup>521</sup> (SHEARER I., The Concept of Equity in Relation to Land-Locked States”, in *ILA Report of the 59th Conference*, Belgrade, 1980, s. 321) Nakleden MONNIER, s. 518 dipnot: 41.

<sup>522</sup> MONNIER, s. 518 dipnot: 41.

<sup>523</sup> HAFNER, 2002, s. 420.

<sup>524</sup> **Hafner** bu çeşit hakkı şu şekilde açıklamaktadır: sadece anlaşmada yer verilen şartların yerine getirilmesiyle hakkın varlığının söz konusu olduğu şartlar. Bkz. HAFNER, 2002, s. 420.

<sup>525</sup> HAFNER, 2002, s. 420.

<sup>526</sup> HAFNER, 2002, s. 420.

<sup>527</sup> BMDHS’nin Fransızca metni için bkz. via [www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_f.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf) (ziyaret tarihi: 10/08/09). madde 125 için s. 50.

<sup>528</sup> MONNIER, s. 518 dipnot: 41.

BMDHS m.125/3'teyse transit devletlerinin, ülkeleri üzerinde sahip oldukları egemenlikleri çerçevesinde, denize kıyısı olmayan devletlere tanıyacakları hakların ve kolaylıkların meşrû çıkarlarını zedelememesi için bütün gerekli tedbirleri almaya haklarının olduğu düzenlenmiştir. Kısaca, ülkesi üzerinde tam egemen olan transit devletin meşrû çıkarlarını korumak için gerekli tedbirleri alması bir "hak" olarak transit devletlerine tanınmıştır. Bazı yazarlar, üçüncü fıkrada yer alan "meşrû çıkar" kavramının açıklanmamasından ötürü, kavramın tartışmaya açık olduğunu belirtmektedir.<sup>529</sup> Buna karşılık, bazı yazarlar, "gerekli tedbirler" terimindeki "gerekli" kelimesine vurgu yaparak, "meşrû çıkarların" hiçbir şekilde transit devletine, denize kıyısı olmayan devletin transit serbestisini mutlak olarak engelleme hakkını vermeyeceğini belirtmektedirler.<sup>530</sup> Fakat, bu son yorumun doğruluğu tartışılabilir, çünkü meşrû çıkar kavramı kesin değildir ve bu kavramın içeriğini doldurmaya yönelik olarak transit devletine bir hak tanınmıştır. Kısaca, bu hakkın transit devletlerine geniş bir yetki sağladığı/sağlayacağı yadsınamayacaktır. Bir daha vurgulamak gerekirse, üçüncü fıkradaki düzenlemede, transit devletine "hak" tanınmaktadır, serbesti değil. Oysa, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden ulaşma haklarını tamamlayan transit geçiş, yukarıda da belirtildiği üzere, m.125/1'de bir hak olarak değil, bir serbesti olarak düzenlenmiştir.

Kısaca özetlemek gerekirse, hiç kuşku yok ki BMDHS, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşmasına dair hususu, kendisinden önceki Sözleşmelerden daha tutarlı ve daha açık bir şekilde düzenlemiştir. Öyle ki, denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisinin genel bir kural olarak tanındığı düşünülebilir. Oysa ki, m.125/2'de tanınan bu transit serbestisinin içeriğinin ilgili komşu transit devletle yapılacak ikili, alt-bölgesel veya bölgesel antlaşmalara bırakılmış olması, dahası m.125/3'te transit devletin ülkesel egemenliğine vurgu yapılarak, gerekli önlemleri alabileceğinin belirtilmiş olması bu etkiyi azaltmaktadır. En son olarak şu söylenebilir ki, denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisi transit devletlerin elindedir.

BMDHS'de yer verilen bu düzenlemeye ilişkin olarak **Monnier**, denize kıyısı olmayan devletlerce uzun zamandan beri arzulanan çıkarların dengelenmesinin söz

---

<sup>529</sup> UPRETY, 2006, s. 94.

<sup>530</sup> HAFNER, 2002, s. 421; MONNIER, s. 518. Hattâ, **Monnier**, bu şekilde bir düzenleme dışında da bu sonuca, BMDHS'nin hükümlerinin kötüye kullanılmasını yasaklayan m.300'den de ulaşılabileceğini belirtmektedir.

konusu olduğunu belirtmektedir.<sup>531</sup> Buna karşın, **Uprety**, denize kıyısı olmayan devletlerin genel olarak memnuniyetsizliğine değinmiştir.<sup>532</sup>

## cc- BMDHS X. Bölümdeki Diğer Maddelerin İncelenmesi

### aaa- Nakliye Araçlarının Çeşitliliği

Denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşmada hangi araçları kullanacakları önemli bir husustur. Transit hakkına ilişkin düzenleme içeren antlaşmalarda bazen bu konuda bir tür sınırlandırma söz konusu olabilmektedir veya anlaşmanın içeriğinin bir sonucu sadece belli bir veya birkaç tür araç kullanılabilir. Örneğin; 1921 tarihli "Barselona Transit Ticaret Serbestisine Dair Sözleşme ve Statü" çerçevesinde, transit hakkı, sadece su yollarında kullanılan araçlar ve demiryollarını kapsamaktaydı. Bir başka ifadeyle, karayolu, boru hattı gibi diğer nakliye araçlarına bu Sözleşme ve Statünün kuralları uygulanamayacaktı.

1958 tarihli CADs'de bu tür bir düzenlemeye, Sözleşmenin içeriğinin de doğal bir sonucu olarak, yer verilmemiştir.

1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme" m.2/d(i)'de yer alan düzenleme çerçevesinde ise, demiryolu, denizde ve nehirde gidebilecek araçlar ile karayolları araçları transit çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletler tarafından kullanılabilir. Bunun yanı sıra, m.2/d(ii)'de mahallî durumun gerektirmesi hâlinde taşıyıcıların ve taşımada kullanılan hayvanların da transit araçları içerisinde yer alacağı belirtilmiştir. 1965 Sözleşmesinde, transit için kullanılacak araçlar bunlarla sınırlı tutulmamış ve m.2/d(iii)'de tarafların anlaşması durumunda petrol ve gaz boru hatları da dâhil olmak üzere, tarafların üzerinde anlaşmış oldukları diğer transit araçlarının da transit için kullanılabilirliği belirtilmiştir.

BMDHS m.124'te de konuya ilişkin paralel düzenlemelere, bazı küçük değişikliklerle<sup>533</sup> yer verilmiştir. Buna göre, m.124/d(i)'de karayolu araçlarının,

---

<sup>531</sup> MONNIER, s. 516.

<sup>532</sup> UPRETY, 2006, s. 95.

<sup>533</sup> Meselâ, deniz ve nehir araçlarının yanı sıra, göl araçları da belirtilmiştir. Bunun dışında, taşıyıcılar ve taşımada kullanılan hayvanlara ilişkin düzenlemede durum yerine "şart" (*conditions*) kelimesi kullanılmıştır. Öte yandan, petrol ve gaz boru hatlarıyla diğer transit araçları arasında sıralama

demiryolu araçlarının ve deniz, göl ve nehir araçlarının transit aracı olarak kullanılabilecekleri belirtilmiştir. Öte yandan, m.124/d(ii)'de mahallî şartların gerekli kılması durumunda taşıyıcıların ve taşımada kullanılan hayvanların da transit araçları olarak kullanılabilecekleri düzenlenmiştir. En son olarak, m.124/2'de, tarafların anlaşması durumunda, transit araçlarına petrol ve doğal-gaz boru hatları veya I. paragrafta öngörülenler dışında başka transit araçlarının da dâhil edilebileceği belirtilmiştir.

Son olarak vurgulanmalıdır ki, denize kıyısı olmayan devletlerin transit ticaretlerinde kullanılabilecekleri transit araçları arasında, hiçbir Sözleşme<sup>534</sup>, hava transit araçlarına açıkça yer verilmemiştir.

### **bbb- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisi ve Karşılıklılık İlkesi**

Denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin transit hakkında en fazla tartışılan hususlardan birisi, denize kıyısı olmayan devletlere tanınan transit serbestisinin “karşılıklılık ilkesine” (*reciprocity*) dayanıp dayanmayacağına ilişkin olmuştur. Gerek 1958 tarihli CADS m.3'de, gerek 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşmesi”nde, denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisi çerçevesinde karşılıklılık ilkesi öngörülmüştür. Buna göre, denize kıyısı olmayan devletler, transit serbestisinden yararlanmak için, bu serbestiden kendilerini yarandıracak transit devlete de kendi ülkelerinin toprağından transit serbestisi tanımaları gerekmektedir.

Karşılıklılık ilkesi, başta denize kıyısı olmayan devletler olmak üzere, bazı hukukçular tarafından da sıklıkla eleştirilmiş ve bu ilkenin kullanılmasına veya yeni Sözleşme de yer almasına karşı çıkmıştır.<sup>535</sup> Karşılıklılık ilkesine karşı çıkan yazarlara göre, denize kıyısı olmayan devletlerin denize çıkış istemleri doğrultusunda transit serbestisini kullanmaları, onların özel coğrafi konumundan kaynaklanmaktadır ve bu devletlerin denize ulaşım için mutlaka denize kıyısı olan komşu devletin/devletlerin ülkesinden geçmeleri gerekmektedir. Oysa, denize kıyısı

---

değişmiştir. Dahası bu son düzenleme, BMDHS'de ilgili maddede yer almasına karşın, ayrı bir paragraf altında düzenlenmiştir.

<sup>534</sup> GATT'ta hava araçlarına yer verildiği görülmektedir. Fakat, daha önceden de belirtildiği üzere, bu bölümde transitin incelendiği anlaşmalar arasında GATT'a yer verilmemiştir.

<sup>535</sup> CAFLISCH, 1976, s. 66-70; CAFLISCH, 1977, s. 372-378; CAFLISCH, 1978, s. 87-91; MARKS, s. 329-348.

olan bir devletin, halihazırda zaten denize ulaşma gibi bir problemi olmadığı da göz önüne alındığında, denize kıyısı olmayan devletin karşılıklılık ilkesi bağlamında bu devletlere tanıyacağı (tanınması gerektiği) serbestinin, kıyısı olan devletlere fazladan bir serbesti tanımak olduğu savunulmaktadır. Benzer olarak **Marks**, denize kıyısı olmayan devletlerin karşılıklılık ilkesi uyarınca komşu kıyı devletlerine denize ulaşım sağlayamayacağı gibi, transit devletlerinin de denize ulaşma ihtiyacı olmadığını vurgulamıştır.<sup>536</sup> Belirtmek gerekir ki, bazı yazarlar, karşılıklılık ilkesinin BMDHS'de açıkça kabul edilmediğini ve bunun da denize kıyısı olmayan devletlerin özel ve belirli ihtiyaçlarını olumsuz yönde etkilediğini belirtmiştir.<sup>537</sup>

Karşılıklılık ilkesine ilişkin olarak, 1921 tarihli Barselona Sözleşmesine değinmek gerekmektedir. Bu Sözleşmede transit hakkına ilişkin açıkça bir karşılıklılık ilkesi öngörülmemiştir.<sup>538</sup> Fakat, **Caflisch**'e göre, her ne kadar açıkça karşılıklılık ilkesi öngörülmemiş olsa da, 1921 tarihli "Barselona Transit Serbestisine Dair Sözleşme ve Statü" çerçevesinde düzenlenen transit hakkının doğası gereği karşılıklılık ilkesinin üstü kapalı olarak kabul edilebileceği düşünülebilecektir.<sup>539</sup>

1958'deki I.DHK'da Çekoslovakya tarafından karşılıklılık ilkesine yoğun şekilde itiraz edilmesine rağmen, bu itiraz kabul edilmemiş ve 1958 tarihli CADS m.3'te denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkı çerçevesinde "karşılıklılık ilkesi" öngörülmüştür.<sup>540</sup>

Karşılıklılık ilkesi, ayrıca, denize kıyısı olmayan devletlerin haklarını düzenleyen 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme" m.15'te de yer almaktadır.

Karşılıklılık ilkesinin özü, verilen hakkın veya tanınan serbestinin bir benzerinin en azından içerik yönünden karşılanıyor olmasıdır. Bu konuda yazan birçok yazar tarafından, bu tür bir özün denize kıyısı olmayan devletlere transit

---

<sup>536</sup> MARKS, s. 331.

<sup>537</sup> "...it (Law of the Sea Convention) does not explicitly endorse the principle of free reciprocity and thus negates the particular and specific needs of the landlocked States". Bkz. ENKHTSAIKHAN, s. 431.

<sup>538</sup> Oysa, aşağıda değinileceği üzere, limanlara giriş hakkına ilişkin düzenlemede karşılıklılık ilkesi öngörülmüştür ve dahası Sözleşmeye ek Statü m.5'te, denize kıyısı olmayan devletler, doğal olarak limanları olmadığı için, karşılıklılık ilkesinden muaf tutulmuştur.

<sup>539</sup> CAFLISCH, 1977, s. 372.

<sup>540</sup> MONNIER, s. 519.

devletlerince tanınan transit serbestisi çerçevesinde mevcut olmadığı, denize kıyısı olmayan devletlere tanınan transit serbestisinin denize ulaşmak için tanındığı; oysa, transit devletleri için bu çeşit bir zorunluluğun/gerekliliğin bulunmadığı, dolayısıyla da transit devletlerinin transit hakkı çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletlerden karşılıklılık ilkesini uygulamalarını beklememeleri gerektiği mütalâa edilmektedir.<sup>541</sup>

Yukarıdaki bu düşünce, doğru olmakla birlikte, günümüzün değişen koşullarının<sup>542</sup> göz ardı edilmemesi gereklidir. Sıklıkla tekrarlanan örneğe, hayata geçirildiği için, yer vermek yerinde olacaktır. Çin'de üretilen bir mal, Hamburg merkezli dağıtım için, Şangay (Shanghai) ve Hong Kong başta olmak üzere Çin limanlarından deniz yoluyla yapacağı yolun neredeyse üçte birini demiryoluyla karadan yapılabilen, sağlanan zamansal tasarruf ise maliyetleri düşürmektedir. Bu bağlamda, Çin ile Almanya arasında demiryolu ve karayolu koridorları oluşturulmaktadır. Bu koridorların geçtiği güzergâhlar göz önüne alındığında, bu güzergâhlar üzerinde Moğolistan, Kazakistan, Türkmenistan, Azerbaycan gibi denize kıyısı olmayan devletler olduğu görülmektedir. Kısaca, günümüzün değişen koşullarında, denize kıyısı olmayan devletler de transit devlet hâline gelebilmekte, ama daha da önemlisi, içinde buldukları transit koridoru çerçevesinde denize kıyısı olan devletlere, denize kıyısı olmayan devletler olarak "denize ulaşmak için" transit serbestisi sağlamaktadırlar.<sup>543</sup> Yukarıda yer alan bu örneğe ilişkin daha başka örneklerin de söz konusu olduğu, bir gerçektir.<sup>544</sup> Dolayısıyla, bu örnek açık olarak ortaya koymaktadır ki; karşılıklılık ilkesinin denize kıyısı olmayan devletler için transit serbestisi bakımından uygulanmamasına ilişkin birçok yazarın dayandığı neden, en azından bir ölçüde de olsa, ortadan kalmış gözükmemektedir.

Bunun dışında belirtilmelidir ki, bazı devletler karşılıklılık ilkesini bir uluslararası örf ve âdet kuralı olarak da kabul etmektedirler.<sup>545</sup> Açıkça, bu

---

<sup>541</sup> CAFLISCH, 1976, s. 66-70; CAFLISCH, 1977, s. 372-378; CAFLISCH, 1978, s. 87-91; MARKS, s. 331.

<sup>542</sup> Özellikle, ticarî ve iktisadî koşullar ön plânda tutulmalı.

<sup>543</sup> Burada dikkat edilmesi gereken husus, bu transitin iktisadî ve ticarî olarak bir gereklilik teşkil etmiş olmasıdır.

<sup>544</sup> Yine Asya ve Avrupa ekseninde düşünülürse, Kuzey-Güney koridoru veya Güney Amerika bağlamında Paraguay ve Bolıvy'a'dan geçecek bir koridor, alt-bölgesel bağlamda Laos'un durumu bunlara örnek olarak düşünülebilir.

<sup>545</sup> İran delegesinin III. DHK'nın son aşamasında dahi, karşılıklılık ilkesine oturmuş bir örf ve âdet kuralı (*well-established custom*) olarak atıfta bulunduğu belirtilmiştir. Bkz. HAFNER, 2002, S. 421.

belirlemenin yapılabilmesi için, devletlerin konuya ilişkin uygulamalarının detaylı bir şekilde incelenmesi gerekmektedir.

Tüm bu anlatılanlar çerçevesinde, yine de, BMDHS'nin X. bölümde düzenlenen kurallar dâhilinde karşılıklılık ilkesine yer verilmediği görülmektedir. Fakat, Sözleşmede denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisi dâhilinde karşılıklılık ilkesine yer verilmemiş olması, **Hafner**'ın da isabetli olarak belirttiği üzere<sup>546</sup>, denize kıyısı olmayan ve transit devletler arasında yapılacak anlaşmalarda bu ilkeye yer verilmesine engel olmayacaktır.

### **ccc- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisi ve En Çok Gözetilen Ulus Kaydı**

Transit serbestisine ilişkin bir başka üzerinde durulan nokta ise, “en çok gözetilen ulus kaydı”na (*most favoured nation clause*)<sup>547</sup> ilişkin düzenlemelerdir. BMDHS m.126'da denize kıyısı olmayan devletlere tanınacak transit serbestisinin ve ona bağlı sağlanacak yararların en çok gözetilen ulus kaydı düzenlemesinden muaf tutulacağı belirtilmektedir. Bu çerçevede, kısaca, yapılan bir anlaşmayla denize kıyısı olmayan devletlere tanınan transit hakkı, en çok gözetilen ulus kaydı sebebiyle diğer devletlere tanınmayacaktır.

Denize kıyısı olmayan devletlere tanınan hak ve serbestiler kapsamında en çok gözetilen ulus kaydından muafiyet için bir düzenleme I.DHK'da Çekoslovakya tarafından öneri olarak sunulmuş, fakat kabul edilmemiştir.<sup>548</sup> Dolayısıyla, 1958 tarihli CADS'de denize kıyısı olmayan devletlere tanınan hak ve serbestilerin en çok gözetilen ulus kaydından muafiyetine yer verilmemiştir.

---

<sup>546</sup> HAFNER, 2002, s. 421. Bu görüşe paralel bir açıklama da **Enkhsaikhan** tarafından yapılmıştır. Buna göre, Enkhsaikhan karşılıklılık ilkesinin açık bir biçimde onaylanmadığını belirtmiştir (*it does not explicitly endorse the principle of free reciprocity...*). Yazarın bu yorumu, kesin olmasa da, “açık olarak” (explicitly) ibaresine anlam yüklenmesiyle, devletlerin kendi aralarında bu ilkeyi kararlaştırabilecekleri şeklinde anlaşılabilir. Bkz. ENKHSAIKHAN, s. 432.

<sup>547</sup> “En çok gözetilen ulus kaydı”, kısaca ve basit bir şekilde, yapılan bir anlaşmada bir tarafın üçüncü taraflarla yapacağı anlaşmalarda yer alan üstün haklardan ilk anlaşmanın diğer tarafını da yararlandıracağını düzenleyen bir anlaşma hükmü olarak tarif edilebilir. En çok gözetilen ulus kaydı, genel olarak, anlaşmaları çok taraflı hale getirir, çünkü üzerinde tartışılrsa da bu kaydın yer aldığı anlaşmaya bağlı olarak hakların ortaya çıktığı kabul edilmektedir. En çok gözetilen ulus kaydı, daha çok ticarî ve konsolosluk gibi konular içeren anlaşmalarda yer alan bir hükümdür. En çok gözetilen ulus kaydına ilişkin daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. PAZARCI, I. Kitap, s. 176-179.

<sup>548</sup> MONNIER, s. 519.

En çok gözetilen ulus kaydına, ilk olarak 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme” m.10/1’de yer verilmiştir.

Bununla beraber, Uluslararası Hukuk Komisyonunun “En Çok Gözetilen Ulus Kaydına” ilişkin kodifikasyon çalışması için 1978 yılında oluşturduğu taslağın “Denize Kıyısı Olmayan Üçüncü Bir Devlete Genişletilen Haklar ve Faaliyetlere Dair En Çok Gözetilen Ulus Kaydı” (*The most-favoured-nation clause in relation to rights and facilities extended to a land-locked third state*) başlıklı m.26/1’de denize kıyısı olmayan bir devlet haricinde yararlanıcı bir devletin, en çok gözetilen ulus kaydı tanıyan bir devletin denize kıyısı olmayan üçüncü bir devlete denize çıkış için tanıdığı hak ve faaliyetlerden en çok gözetilen ulus kaydı çerçevesinde yararlanamayacağı açıkça düzenlenmiş; buna karşın, ikinci fıkrada yararlanacak devletin de yine denize kıyısı olmayan bir devlet olması durumunda ise, en çok gözetilen ulus kaydından, bu kaydın denize çıkışa ilişkin bir kolaylık sağlaması koşuluyla bu devletçe de yararlanılabileceği açıkça düzenlenmiştir.<sup>549</sup> Bu maddenin yorumuna ilişkin metnin 6. paragrafında ise, Uluslararası Hukuk Komisyonu, “...*bu tür bir istisna, denize ulaşmaya ilişkin dezavantajlı konumda olan denize kıyısı olmayan devletlerin meşrû çıkarlarına hizmet etmektedir.*” şeklinde bir belirlemede bulunmuştur.<sup>550</sup> Belirlemenin devamında, Uluslararası Hukuk Komisyonu, bu kuralın bu şekilde uygulanmasının denize kıyısı olmayan devletlerin serbest çıkış haklarının genişletilmesini kolaylaştıracağını ve aynı zamanda transit devletlerin bu kuralın yükleyebileceği yükümlülükten kurutulacaklarını belirtmiştir.<sup>551</sup>

Bu çeşit bir düzenlemeye yer verilmesinin temel nedeni, denize kıyısı olmayan devletler için sağlanan bu hakkın, bu devletlerin özellikli durumunun bir sonucu olması sebebiyle, tamamen bu devletlere yönelik olması ve de diğer

---

<sup>549</sup> “1- A beneficiary State other than a land-locked State is not entitled under a most-favoured-nation clause to rights and facilities extended by the granting State to a land-locked third State in order to facilitate its access to and from the sea.

2- A land-locked beneficiary State is entitled under a most-favoured-nation clause to the rights and facilities extended by the granting State to a land-locked third State in order to facilitate its access to and from the sea only if the subject-matter of the clause is the facilitation of access to and from the sea”, HAFNER, 2002, s. 427. Uluslararası Hukuk Komisyonunca hazırlanan taslak m.26’ya ilişkin diğer değerlendirmeler için ayrıca bkz. MONNIER, s. 519-520. Öte yandan belirtilmelidir ki, Uluslararası Hukuk Komisyonunun taslağının önceki hâlinde m.23’te yer alan düzenleme de hemen hemen aynıdır. Bkz. CAFLISCH, 1978, s. 94-95 (Daha açmak gerekirse, m.23’ün ilk fıkrasıyla, m.26’nın ilk fıkrası birebir aynıken, ikinci fıkralarda bazı ifade farklılıkları söz konusu olmuştur; ki bu farklılıklar ufak anlam değişikliklerini de beraberine getirmektedir).

<sup>550</sup> HAFNER, 2002, s. 428.

<sup>551</sup> HAFNER, 2002, s. 428.

devletlere en çok gözetilen ulus kaydı hükmü bağlamında uygulanmamasıdır. Aksi hâlde, transit devleti bu durumdan zarar görecektir. Benzeri bir yorum, yukarıda da değinildiği gibi, Uluslararası Hukuk Komisyonunca da yapılmıştır. Fakat, Uluslararası Hukuk Komisyonunun bu yorumdan evvel, en çok gözetilen ulus kaydından muafiyetin denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşma haklarının genişletilmesini sağlayacağı yönünde bir yorum yaptığına dikkat edilmelidir.

BMDHS'de yer alan düzenleme için de Uluslararası Hukuk Komisyonun belirttiği sonuçları kabul etmekte bir sakınca yoktur. Ötesinde, m.126'daki düzenlemede, sadece BMDHS'den kaynaklanan haklar veya serbestiler kapsama alınmamış, *Hafner*'in de belirttiği gibi, transit devletle yapılacak denize çıkış ve transit serbestisine ilişkin özel anlaşma ve düzenlemeler de kapsama dâhil edilmiştir.<sup>552</sup>

Bu konuya ilişkin son olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden ulaşmalarına ilişkin haklar içermedikleri sürece, genel transite ilişkin anlaşmaların veya karşılıklılık ilkesine dayanan transit anlaşmalarının en çok gözetilen ulus kaydından muaf tutulmayacaklarının altının *Hafner* tarafından çizildiği belirtilebilir.<sup>553</sup> Bu yorum şüpheye yer vermeyecek şekilde doğrudur, çünkü genel transit hakkına ilişkin bir anlaşmada veya karşılıklılık ilkesi çerçevesinde gerçekleştirilen bir anlaşmada, en çok gözetilen ulus kaydından muafiyeti gerektiren veya bu muafiyetin haklılığını oluşturan denize kıyısı olmayan devletin coğrafi konumunun bir önemi kalmamış olmaktadır.

### **ddd- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisi Çerçevesinde Gümrük Resimleri, Vergiler ve Diğer Malî Yükümlülükler Karşısındaki Durumları**

Denize kıyısı olmayan devletlerin, en çok sorun yaşadıkları konuların başında, transit devletinde tâbi oldukları gümrük resimleri, vergiler ve diğer malî yükümlülüklerle ait sorunlar gelmektedir. Her ne kadar, genel olarak denize kıyısı olmayan devletler için gümrük veya malî yükümlülükler veya ücretler söz konusu

---

<sup>552</sup> HAFNER, 2002, s. 428.

<sup>553</sup> HAFNER, 2002, s. 428.

olmasa da, yine de bu şekilde ücretler ödendiği ve bunların nakliye ücretini de yaklaşık %20 oranında arttırdığı ifade edilmektedir.<sup>554</sup> Hattâ bir yazar, bu konuya ilişkin ilginç bir örnek vermiştir. Bazı denize kıyısı olan devletler, komşu denize kıyısı olmayan devletlere gidecek malları önce kendi ülkelerine ithal edilmiş gibi göstermekte, kendi ülkelerine gelen bu malları daha sonra tekrar denize kıyısı olmayan devlete bu sefer ihraç etmiş göstermektedirler.<sup>555</sup>

Gümrüklerde yaşanan sorunlar, sadece malî nitelikli de değildir. Gümrüklerle ilgili idarî yapılanmalar ve bürokratik işlemler, özellikle de kıyı devletlerindeki, denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestilerini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. 1960'lı yıllarda, Güney Afrika ve çevresindeki üç bağımsız denize kıyısı olmayan devlet arasındaki gümrük durumu ele alındığında, durumun ne kadar ciddî olduğu görülecektir; o dönemde bu üç bağımsız denize kıyısı olmayan devletin sınırları tamamen Güney Afrika Cumhuriyeti'nin kontrolü altındadır, bu bağlamda gümrük konularına ilişkin istatistiksel bilgiler ortaya konulamamakta, 1910 yılına ilişkin gümrük anlaşmasının yenilenmesi sırasında bilgiler ihracat-ithalat yapan kişi ve kurumlara yöneltilen anketler çerçevesinde çözümlenmeye çalışılmaktaydı.<sup>556</sup> Bir diğer örnek olarak, Orta Afrika Cumhuriyeti-Kamerun sınırındaki gümrük prosedürü sebebiyle, Orta Afrika Cumhuriyeti'ne giden/gelen malların iki haftaya yaklaşan bir süre bekletilebilmesi gösterilebilir.<sup>557</sup>

Bu yüzden denize kıyısı olmayan devletler ve transit devletler arasında gümrük konularında da, en azından malî yönleri bakımından bir düzenleme ihtiyacı olduğu âşikârdır.

Genel olarak her zaman belirtilen husus, denize kıyısı olmayan devletlerden fazladan bir gümrük ücreti veya vergi alınamayacağı hususudur. Alınabilecek ücret sadece geçişe ilişkin olarak denize kıyısı olmayan devlete verilecek özel hizmetin karşılığı olabilir.

Bu bağlamda, transit devleti, transit hakkı çerçevesinde ülkesi toprakları üzerindeki geçişten denize kıyısı olmayan devlete verdiği hizmet karşılığı alabileceği

---

<sup>554</sup> FAYE et al., s. 47.

<sup>555</sup> SINJELA, 1983, s. 61.

<sup>556</sup> KOWET, s. 250.

<sup>557</sup> FAYE et al., s. 48.

ücreti neye göre belirleyecektir? 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”de bu konu için öngörülen kriterle, BMDHS’de öngörülen kriter arasında bir fark vardır. Buna göre, 1965 Sözleşmesi m.4/2’de bu oranın diğer kıyı devletlerine uygulanan oranı aşmayacağı belirtilmiştir. Buna karşılık, BMDHS m.127/2’de, bu oranın, transit devletinin kendi araçları (vatandaşları) için öngördüğü orandan fazla olamayacağı düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere, BMDHS bu konuda, 1965 tarihli Sözleşmeyi bir adım ileri götürerek, denize kıyısı olmayan devletler lehine daha olumlu bir sonuç yaratmıştır.<sup>558</sup>

Öte yandan, **Monnier**, BMDHS’de önceki düzenlemelerden farklı olarak, “tarifeler” kelimesinin kullanılmadığını belirterek, kullanılan diğer terimlerin tarifeler kelimesini de kapsayacak kadar geniş olduğunu belirtmektedir.<sup>559</sup>

Gümrük konusuna ilişkin olarak, malî hususlar dışında birtakım yükümlülükler BMDHS çerçevesinde yer verilmiştir. Bu bağlamda, m.128’de denize kıyısı olmayan devletlere transit devletlerinin giriş ve çıkış limanlarında serbest bölgeler dâhil olmak üzere, diğer gümrük kolaylıklarının tanınabileceği, ancak bunları sağlamanın yolunun ilgili transit devletiyle yapılacak anlaşmalar olduğu açıkça düzenlenmiştir.

### **eee- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Serbestisinin İçeriğine İlişkin Diğer Hükümler<sup>560</sup>**

#### **i- Transit Trafik Kavramı**

Denize kıyısı olmayan devletlerin transit hakkının içeriğine ilişkin olarak değerlendirilmesi gereken hususlar içerisinde m.124/1(c)’de yer alan “transit trafik” kavramı da vardır. BMDHS’deki “transit trafik kavramı”nın, 1965 tarihli “Denize Kıyısı

---

<sup>558</sup> **Monnier**, gerek 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”de öngörülen oran olsun, gerek BMDHS’de öngörülen oran olsun, 1921 tarihli “Barselona Transit Serbestisine Dair Sözleşme”den daha ileri düzenleme ortaya koyulduğunu belirtmektedir. Bkz. MONNIER, s. 522. 1921 Sözleşmesinde, âdil ve ayrımcı olmayan tarifeler söz konusu edilmiştir. Şüphe yok ki, bu içeriği belirsiz kavram kötüye de kullanılabilir nitelikteydi.

<sup>559</sup> MONNIER, s. 522.

<sup>560</sup> Diğer hükümler başlığı altında Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Denize ve Denizden Ulaşımına ve Transit Serbestisine dair X. Bölüm dâhilinde yer alan denize kıyısı olmayan devletlerin transit devlet(ler)inin limanlarını kullanmasına dair düzenleme, tezin yapısının doğal bir sonucu olarak, bir sonraki alt başlık olan “limanlar” alt başlığı altında değerlendirilecektir.

Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”de yer alan “transit trafik” kavramından daha geniş ele alınmış olduğu belirtilmelidir.

Her şeyden evvel, 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”de yer alan transit trafik kavramı kişileri kapsamamaktadır.

Öte yandan, 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”de düzenlenen şekilde transit trafik kavramı, denize kıyısı olmayan devlette biten veya başlayan ve bunun için de ilgili komşu devletin topraklarının geçilmesi zorunlu olan trafiktir. Buraya kadar her şey normalken, düzenleme bu trafiğin hemen öncesinde veya sonrasında mutlaka denize ulaşma zorunluluğu içermesiyle değişmektedir. Buna göre, denize kıyısı olmayan devletten çıkan veya gelecek malın mutlaka deniz nakliyesi evresini geçirmesi gerekmektedir. Örneğin; denize kıyısı olmayan devlet X’ten çıkan bir mal, komşu kıyı devleti Y’nin topraklarını geçtikten sonra, Y’nin limanından veya Y’den sonra bir başka kıyı devleti olan Z’nin de topraklarını geçerek Z’nin limanından nakledilmesi gerekmektedir. Yani, mutlaka ve mutlaka deniz nakliyesi de transit trafiğin içerisinde olmak zorundadır.<sup>561</sup> Denize kıyısı olmayan devlete yönelen mal için de, şüphesiz bu kural geçerlidir.

Yukarıda aktarılan bu düzenleme uygulamada ve doktrinde bazı sorunlara yol açmıştır. Bu bağlamda, uygulamada yaşanan sorunlardan en önemlisi Hindistan ve Nepal arasında Doğu Pakistan’a (günümüz Bangladeş’i) ulaşmaya ilişkin olmuştur.<sup>562</sup> Bu konuda, deniz nakliyesi içermeyen tüm transit geçişler 1965 tarihli Sözleşmenin dışında kalmış olmaktadır ve bu durum doktrinde eleştirilmiştir.<sup>563</sup>

Bu durum BMDHS’de yer verilen düzenlemeyle düzeltilmiştir. Dolayısıyla, transit trafik için, mutlaka deniz nakliyesi zorunluluğu ortadan kaldırılmıştır.

---

<sup>561</sup> FRIED, s. 14.

<sup>562</sup> Nepal, Hindistan’dan, bu ülkeden ayrılan Doğu Pakistan’a ulaşım için izin vermesini istemiş ve bu konuda ısrar etmiştir, Hindistan ise Kalküta dışında Haldia’ya ulaşım sağladığını belirterek, dahası Nepal’in Doğu Pakistan’la ilişkisinin ve özellikle ticaretinin çok önemsiz olduğunu belirterek bu izni vermektan kaçınmıştır. Bkz. SARUP, s. 287-306, özellikle s. 292-293, 298-300.

<sup>563</sup> SARUP, s. 306; UPRETY, 2006, s. 105-106.

Kısaca, BMDHS m.124/1(c)'de yer alan transit trafik kavramında kişiler de kavrama dâhil edildiği gibi, deniz nakliyesi şartı ortadan kaldırılarak kavrama geniş bir anlam ve esneklik kazandırılmıştır.<sup>564</sup>

## **ii- Transit Serbestisine Dair İlgili Devletlerin İşbirliği**

Bu kapsamda, BMDHS m.129'da ulaştırma araçlarının yapımı ve geliştirilmesi hususunda transit devletiyle birlikte, bundan yararlanacak denize kıyısı olmayan devlet(ler)in de yardımcı olması ve bu konuda bu devletlerin işbirliği yapmaları öngörülmüştür. Bu düzenlemenin kapsamına, transit araçlarının yanı sıra, transitte kullanılan liman ve tesisler de dâhil edilmiştir. Öte yandan, tamir söz konusu olabileceği gibi, yenileme de söz konusu olabilecektir.

Bu konuda ikinci olarak belirtilmesi gereken husus, m.130/2'de yer verilen transit trafiğin akışındaki gecikmelerin ve teknik nitelikteki zorlukların aşılmasında gösterilmesi gereken işbirliğidir. İşbirliğinin ötesinde, m.130/1'de, transit devlet, bu teknik zorlukların aşılması ve gecikmelerin önüne geçilmesi için gerekli tedbirleri almak yükümlülüğüyle yükümlendirilmiştir.

## **iii- Daha Geniş Transit Kolaylıkların Bahşedilmesi**

Denize kıyısı olmayan devletlerin daha önceden yapmış oldukları antlaşmalarda, gerek ikili, gerek çok taraflı, öngörülen ve kendilerine tanınan daha üstün (geniş) hakların BMDHS'de yer alan düzenlemelerden olumsuz yönde etkilenmeyeceği de Sözleşme m.132'de açıkça düzenlenmiştir. Bu durumun, gelecekte yapılan antlaşmalar için de geçerli olduğu yine aynı düzenleme çerçevesinde öngörülmüştür. Bu tür bir düzenlemeye ilgili bölümünde yer verilmemiş olsa da, kanımızca, BMDHS'ye ilişkin genel hükümlerin düzenlendiği XVI. Bölümünde yer verilen "Diğer Uluslararası Sözleşme ve Antlaşmalarla İlişkiler" başlığını taşıyan m.311/2 &3'teki düzenlemelerden de ulaşılabilir.<sup>565</sup>

<sup>564</sup> Transit trafik kavramına ilişkin bu yönlü karşılaştırmalı daha geniş açıklama için bkz. UPRETY, 2006, s. 105-106.

<sup>565</sup> "2- İşbu Sözleşme, kendisine aykırı olmayan ve diğer taraf Devletlerin Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklardan yararlanmalarına ve Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hâlel getirmeyen diğer anlaşmalardan doğan hak ve yükümlülüklerini herhangi bir şekilde değiştirmeyecektir.

## § 2- Limanlar

Denize kıyısı olmayan devletlerin, komşu kıyı devletlerinde (komşu kıyı devletlerinin toprakları üzerinde) transit veya geçiş hakkı elde etmeleri, limanlara giriş hakkının olması zorunluluğunu da beraberinde getirmektedir. Zira, bir denize kıyısı olmayan devletin komşu kıyı devletin limanlarına giriş hakkı olmaksızın geçiş hakkını elde etmiş olması pek bir anlam ifade etmeyecektir. Bu durum, akla gelebilecek bazı soruları da beraberinde getirmektedir: Geçiş veya transit hakkı, limanlara giriş ve onlardan faydalanma hakkını da içermekte midir? Limanlara giriş hakkının elde edilmesine ilişkin koşullar ve şartlar nelerdir? Limanlara giriş hakkı ve onlardan yararlanma hakkı tüm devletlere eşit olarak sağlanmakta mıdır? Bu soruları çoğaltmak mümkündür. Bu sorular bu başlık altında irdelenmeye çalışılacaktır.

Bu alt başlık altında, öncelikle, limanın tanımı yapılarak, liman kapsamına hangi yapıların girebileceği açıklanmaya çalışılacak, daha sonra limanların statüsü değerlendirildikten sonra limanlara giriş hakkında uluslararası hukukta, gerek teamülf, gerek uluslararası sözleşmeler bağlamında bilgi verilmeye çalışılacaktır. Tüm bunlar ele alındıktan sonra, denize kıyısı olmayan devletler için limanlara girişe dair özel düzenlemeler araştırılacak, eğer varsa içerikleri değerlendirilmeye çalışılacaktır.

### I- Limanların Önemi

Limanlar, bir devletin ekonomisinin kilit noktalarından birisi, hattâ en önemlisi konumundadır. Özellikle, günümüz dünya ticaretinin %90'lar düzeyinde denizler üzerinde gerçekleştiği düşünülecek olursa, limanların bir devletin ekonomik gelişimindeki önemi kendiliğinden ortaya çıkacaktır.

I. Dünya Savaşı sonrasında, Milletler Cemiyeti çatısı altında 1923 yılında toplanan Cenevre Konferansında limanlarla ilgili olarak da düzenlemeler

---

3- İki veya ikiden fazla taraf Devlet işbu Sözleşmenin uygulanmasını değiştiren veya askıya alan ve sadece karşılıklı ilişkilerinde uygulanacak anlaşmalar akdedebilirler; yeter ki, bu anlaşmalar, Sözleşmenin, riayet edilememesi onun konusunun ve amacının gerçekleştirilmesine aykırı düşecek bir hükmüne ilişkin olmasın ve yine aynı şekilde, yeter ki bu anlaşmalar, Sözleşmede belirtilen temel ilkeleri etkilemesin; ve ne diğer taraf Devletlerin Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklardan yararlanmalarına ve ne de Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hânel getirsin.”.

görülmüştür. Bu görüşmelerin başlangıcında, başkan yardımcısı **Adatçı**'nin yapmış olduğu konuşmada, limanların önemine şu şekilde vurgu yaptığı gözlenmektedir:

*“Limanlar, tüm zamanlarda ve tüm yerlerde, onlara sahip olan ülkelerin hayatı parçalarını teşkil ederler (...) abartılmadan şu ifade edilebilir ki, birçok ülke için, onların yabancı ülkelerle bağlantı kurmalarına müsaade eden limanlar, varlıkları için temel organlardır.”*<sup>566</sup>

Limanların önemi bağlamında, denize kıyısı olmayan Uganda devletinin delegesi, III.DHK'nın II. Komitesinin İkinci toplantısında, denize kıyısı olmayan bir devletin limandan yoksun olmasını, en bariz dezavantaj olarak nitelemiş ve bir limanın herhangi bir devletin ekonomisinde temel etken olduğuna dikkat çekmiştir.<sup>567</sup>

## II- Liman ve Demiryerlerine İlişkin Tanımlar

### A- Limanların Tanımı

Limanların önemi kısa bir şekilde ortaya konulmaya çalışıldıktan sonra, öncelikle limanın ne olduğunun açıklanması gerekmektedir. Uluslararası hukukta bağlayıcı bir liman tanımının bulunmadığı belirtilmelidir.<sup>568</sup> Limanın tanımına ilişkin olarak, doktrinde<sup>569</sup>, genel olarak *Möve Davasında Sir Evans*'in yapmış olduğu tanıma şöyle yer verilmektedir: “*Gemilerin, yükleme veya boşaltma, indirme veya bindirme amacıyla mutat olarak geldikleri yer*”<sup>570</sup>. Günümüzde, limanlar önemleri bağlamında işlevlerini de genişletmişlerdir. Limanlar, yükleme ve boşaltmanın yanı sıra depolama, tamir gibi amaçlarla da kullanılan veya gelinen yerlerdir. Ayrıca, tanımda kullanılan “veya” bağlacı da günümüz koşullarına uygun değildir. Günümüzde, konteynır taşımacılığının gelişmesiyle birlikte, artık gemilere, belirlenen

---

<sup>566</sup> “Ports have at all times and in all places constituted vital parts of the countries possessing them...it may be said without exaggeration that for most countries ports are the organs essential to their existence, which enable them to establish contact with foreign countries”, Konferansın 18. Toplantısı, 8 Nisan 1921, Statement on Resolution Relating to International Regime of Ports, 1921, in *Verbatim Reports and Texts Relating to the Convention on Freedom of Transit*, Geneva, 1921, s. 151.

<sup>567</sup> The Law of the Sea: Rights of Access of Land-Locked States to and from the Sea and Freedom of Transit, *Legislative History of Part X, Articles 124 to 132 of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, United Nations, New York, 1987, s. 47 (bundan sonra UN Legislative History).

<sup>568</sup> BANGERT K., Internal Waters: Customary Rules of the Extension of Internal Waters, *NJIL*, vol. 61/62, 1994, s. 47.

<sup>569</sup> COLOMBOS, s. 175; DEGAN V.D., Internal Waters, *NYIL*, vol. 17, 1986, s. 13.

<sup>570</sup> “a place where ships are in the habit of coming for the purpose of loading or unloading, embarking or disembarking”.

güzergâhlar arasında tur yaptırılmaktadır. Dolayısıyla, bir konteynır gemisi için uğranılacak tek bir liman söz konusu olmadığı gibi, uğranılan limanlarda hem yükleme, hem boşaltma birlikte söz konusu olmaktadır.

Bunun dışında, her ne kadar uluslararası hukukta bağlayıcı bir liman tanımı olmasa da, liman tanımının ortaya konulması açısından 1923 tarihli "Cenevre Deniz Limanlarına İlişkin Sözleşme"<sup>571</sup> m.1'deki tanımdan yararlanmak mümkündür. İlgili birinci maddede yer verilen liman tanımı üç temel unsurun varlığını ortaya koymaktadır: denizde kullanılan (giden) gemilerin sıklıkla uğraması (...ports which are...frequented by sea-going vessels); normal olarak uğranılma, diğer bir deyişle denizde kullanılan gemilerin kullanımına kapatılmamış olma (normally frequented) ve dış ticarete kullanılmak (used for foreign trade).<sup>572</sup> Buna rağmen, bu tanımın dar bir tanım olabileceği ve dar bir alanı kapsayabileceği belirtilmektedir.<sup>573</sup> Dikkatle incelendiğinde, bazı limanların kıyı devletince kapatılabildiği/kapatıldığı ve daha da önemlisi limanların bazılarının sadece iç ulaşıma (kabotaj hakkı çerçevesinde) hasredilebildiği görülecektir. Sonuçta, dış ticarete kapanan ve sadece iç ulaşımın söz konusu olduğu yapılar da liman olarak kabul edilmektedir. Ayrıca, üçüncü devlet gemilerine (dış ticarete) kapatılan bir limanın her zaman yeniden kıyı devletince üçüncü devlet gemilerine (dış ticarete) açılabilmesi gerçeği göz önünde tutulmalıdır.

Bu bağlamda, limanların tanımı, iç hukuka göre ve her (kıyı) devlet(i) tarafından yapılabilmektedir. Limanların (kıyı) devletler(i) tarafından tanımlarının yapılabileceği, doktrinde de açıkça belirtilmektedir.<sup>574</sup>

Liman tanımına ilişkin önemli sayılabilecek bazı örnekler ve bazı kısa değerlendirmelerden sonra, kanımızca, en iyi ve en kapsayıcı liman tanımlarından birisi Türk doktrininde ortaya konulmuştur; bu bağlamda, **Akın**, limanı şu şekilde tanımlamaktadır: "*Bir liman, insan emeği ile düzenlenip gemilerin yanaşıp demir atmalarına, yük ve yolcu alıp vermelerine, gemilerin teknik, idarî ihtiyaçlarını gidermelerine yarayan, idaresi ve bakımı belli nizamla tâbi olan ve memleket içi ve*

<sup>571</sup> Bu Sözleşme ve Statü metni için bkz., [www.imli.org/lmenu5.htm](http://www.imli.org/lmenu5.htm) (en son ziyaret tarihi: 27/09/08).

<sup>572</sup> DEGAN, s. 13-14.

<sup>573</sup> DEGAN, s. 14.

<sup>574</sup> BANGERT, s. 48.

*uluslararası deniz ticaretinin kolaylıkla yürütülmesini temin eden bir tesisler düzenidir.”<sup>575</sup>*

## **B- Demiryerlerinin Tanımı**

Limanlar dışında, uluslararası hukukta yer alan düzenlemelerde “demiryerleri” (*roadsteads*) olarak adlandırılan yapıların da söz konusu edildiği görülmektedir. Tıpkı limanlarda olduğu gibi, uluslararası hukukta demiryerleri de tanımlanmamıştır. Esasen, liman ile demiryeri arasındaki fark tartışma konusu bile olabilecektir, çünkü her ikisi de tanımlanmamış ve böylelikle tanımlanmaları çok farklılık gösterebilecek iç hukuklara bırakılmıştır. Bu durum tartışmalara yol açabilecektir. Tezimiz açısından önemli olan, demiryerlerinin de limanlar gibi değerlendirilip değerlendirilemeyeceği hususunda toplanmaktadır. Yani, denize kıyısı olmayan bir devlet transit hakkı kapsamında, komşu devletin limanları gibi demiryerlerini de kullanabilecek midir? Gerek limanlar, gerek demiryerleri uluslararası hukukta, her ne kadar farklı kavramlar olarak yer alsalar da, bunlara ilişkin düzenlemelerde genel olarak bir fark oluşturulmamıştır. Dolayısıyla, ilgili belirleme hakkı temelde kıyı devletine ait olsa da, denize kıyısı olmayan bir devletin transit hakkı kapsamında limanlar gibi demiryerlerini de kullanabileceği kabul edilebilir görünmektedir.

İç hukuklar tarafından ortaya konulacağı belirtilen demiryerlerine ilişkin tanım, kesin bir nitelik taşımasa da, genel olarak şu şekilde ifade edilebilir: Demiryerleri limanlar kadar gelişkin olmayan, genelde belli bir mala hasredilmiş, çok küçük yükleme ve boşaltma yerleridir. Esasen, uluslararası hukukta, demiryerlerine ilişkin genel olarak şu iki temel yorumun kabul edildiği belirtilmektedir: Diğer liman faaliyetlerinden yoksun, ana işlevi özel yükleme ve boşaltma olan ve liman yerine kullanılan alanlar; limanlara bitişik özel güvenlik bölgeleri.<sup>576</sup> Ama, yine de, demiryerlerinin tanımı için kesin kıstaslar öngörmek pek mümkün gözükmemektedir. Her ülkenin kendi şartları bir yapının liman veya demiryeri olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceğini belirleyebilecektir.

---

<sup>575</sup> AKIN M.Z., Karasuları, İç Sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıt'a Sahanlığı, Ankara, 1978, s. 193.

<sup>576</sup> BANGERT, s. 49.

### III- Limanların Hukukî Çerçeve Sınıflandırılması

Limanların sınıflandırılmaları her ne kadar uluslararası hukukun ilgi alanı dâhiline girmiyor gibi gözükse de, esasen liman sınıflarının vurgulanmasının önemi büyüktür. Bir limanın, sınıflandırılma yoluyla, uluslararası hukuka konu olup olmayacağını belirlemek mümkündür. Birçok yazar, çeşitli liman sınıflamaları yapmıştır.<sup>577</sup> Bu sınıflamaları ayrıntılı incelemek bu çalışmanın kapsamını aşmaktadır.

Bu çalışma kapsamında yapılabilecek temel sınıflandırma, “dış ticarete açık olan” (*open ports*) veya “kapalı olan liman” (*closed ports*) ayrımıdır. Bunların, kapsamı ve statüleri aşağıda kısaca değerlendirilecektir. Burada dikkat çekilmesi gereken en önemli husus, **Verzijl**’in de belirttiği gibi<sup>578</sup>, sadece dış ticarete açılmak istenilen ve açılan limanla, “serbest liman”ın (*free ports*) birbiriyle karıştırılmamasıdır. Limanların sadece dış ticarete açılması ikili veya çok taraflı bir sözleşmeyle söz konusu olabilmekte ve genellikle taraf devletler arasında karşılıklılık ilkesi gözetilmekte veya tek taraflı bir işlem söz konusu olmaktadır.<sup>579</sup> Oysa, serbest liman ilgili hükûmetin ulusal bir kararnamesiyle ortaya çıkmaktadır.<sup>580</sup>

Serbest liman, izole edilmiş, çitlenmiş, gözetlenen ve sadece içinde bulunduğu liman devletine gümrük kanunları bağlamında yabancı ülke sayılan alanlardır.<sup>581</sup> Bir başka deyişle, limanların içerisinde yer alan ve sadece gümrük konularında bir tür “yabancı” bölge sayılan alanlardır. Gümrük kanunlarının uygulanmaması bağlamında, serbest limanlarla Türk Hukukunda yer alan serbest bölgeler arasında paralellik kurmak mümkündür.<sup>582</sup> Esasen serbest limanların tarihî gelişimleri değerlendirildiğinde, önceleri bir limanın bir bütün olarak serbest liman ilân edildiği görülmektedir. Oysa, daha sonraları, serbest limanlar, bir gümrük serbest bölgesi sayılan ve limanın içerisinde yer alan alanlara dönüşmüştür.<sup>583</sup>

<sup>577</sup> AKIN, s. 192-195; DEGAN, s. 13-14.

<sup>578</sup> VERZIJJ J.H.W., *International Law in Historical Perspective: State Territory*, vol. III, The Hague, 1970, s. 241.

<sup>579</sup> VERZIJJ, vol. III, s. 241.

<sup>580</sup> VERZIJJ, vol. III, s. 241.

<sup>581</sup> THOMAN R.S., *The Free Port: An Outmoded Trade and Transport Device in Northern Europe (Abstract of Papers)*, *AAAG*, vol. 45/3, 1955, s. 299.

<sup>582</sup> 1985 tarihli *Serbest Bölgeler Kanununun* 2004 tarihli 5084 sayılı Kanunla değişik 6. maddesinin ilk cümlesi şu şekildedir: “*Serbest bölgeler gümrük bölgesi dışında kalır.*”.

<sup>583</sup> VERZIJJ, vol. III, s. 24.

Serbest limanların en önemli işlevleri, üçüncü ülkelere gönderilen yükler için transit noktalar teşkil etmeleridir.<sup>584</sup> Günümüzde, dış ticarete açık limanlarda serbest limanlar oluşturulabilir.

Önemli bir diğer sınıflandırma ise, “nehir limanları” ile “deniz limanları” arasındaki sınıflandırmadır.<sup>585</sup> Nehir limanları, genelde, uluslararası niteliğe ve/veya öneme sahip olmayan limanlar konumundadır. Fakat, dünyanın en önemli ve en büyük birkaç limanı deniz kıyısında değil, bazı nehirlerin denize açılan kısımlarına yakın kurulmuşlardır. Bu limanlar arasında, Rotterdam, Hamburg, Bremen limanları sayılabilir.

Öte yandan, konumuzu teşkil eden denize kıyısı olmayan devletler açısından da, nehir limanları önem taşımaktadır. Örneğin; Paraguay’ın başkenti Asunción, Parana nehrinin kıyısında konumlanmış bir nehir limanına sahiptir ve bu nehir limanı denize kıyısı olmayan bir devlet olan Paraguay’ın liman ihtiyacına cevap vermektedir. Asunción’a “*River Plata-Parana nehir sistemi*” üzerinden yılın dokuz ayı küçük ve orta ölçekli konteynır gemileri ulaşabilmektedir.<sup>586</sup> Bir başka örnek, İsviçre’nin tescil limanı olarak da kabul edilen Ren Nehri kenarında konumlanan Basel kentinin nehir limanıdır. Ren nehri üzerinden Rotterdam’a kadar ulaşım mümkündür.<sup>587</sup> Bunun gibi örnekleri çoğaltmak mümkündür.

#### IV- Limanların Hukukî Statüsü

Limanların tanımından sonra, limanların hukukî statüsünü incelemekte yarar vardır. Uluslararası hukukta limanlar devletlerin iç suları dâhilinde yer almaktadır. Gerek 1958 tarihli CKBBS’de, gerek BMDHS’de limanların denize doğru en uç noktalarından çizilecek hattın kara tarafında kalan kısmında yer alan suların, bir başka ifadeyle liman dâhilinde yer alan tüm suların, ilgili kıyı devletinin iç suları olarak kabul edileceği düzenlenmiştir. Bu düzenleme iç sularına ilişkin nadir düzenlemelerden biri olarak ifade edilebilir.

---

<sup>584</sup> THOMAN, s. 299.

<sup>585</sup> Kesin olmakla birlikte, *Verzijl*’in nehir limanları ile deniz limanlarını birbirlerinden ayırdığı görülmektedir. Bkz. VERZIJL, vol. III, s. 239.

<sup>586</sup> CHILDS, s. 704; OGILVIE P.M., *International Waterways*, New York, 1920, s. 157, 159 ve 163; VASCIANNIE, 1990, s. 7.

<sup>587</sup> BOESCH H., *Basle, Switzerland: A Port Terminal*, *EG*, vol. 12/3, 1936, s. 259-264; CHILDS, s. 704; VASCIANNIE, 1990, s. 7.

Uluslararası hukuk iç sularıyla ilgili ayrı bir düzenlemeye gitmemiştir. **Degan**, bunun sebebini, iç suların hukukî niteliğine, yani devletin ülkesine ait olması ve bu itibarla da uluslararası hukukun devlet egemenliğine ilişkin sayılabilecek bu hususta fazla müdahaleci olmamayı tercih etmesine bağlamaktadır.<sup>588</sup> Uluslararası hukuka göre, iç suları üzerinde kıyı devletinin egemenlik yetkisi tamdır. Bazı istisnalar dışında, kıyı devleti iç sularını istediği iç düzenlemeye tâbi kılabilir.

## V- Limanlara Giriş Hakkı

Konumuz açısından önemli olan husus limanlara ilişkin giriş hakkıdır. Uluslararası örf ve âdet hukukunda genel olarak limanlara giriş hakkı kabul edilmekte midir? Bu soru doktrinde birçok tartışmaya yol açmıştır. Bazı hukukçular, uluslararası örf ve âdet hukukunda limanlara giriş hakkı olduğunu savunmaktadırlar.<sup>589</sup> Bu hukukçuların temel dayanak noktalarından birisi, hattâ belki de en önemlisi *Aramco Davasında* hakemlik mahkemesinin bu yöndeki kararı olmuştur. Oysa, birçok uluslararası hukukçu, günümüzde, limanlara giriş hakkının uluslararası bir örf ve âdet hukuku kuralı oluşturmadığını savunmaktadır.<sup>590</sup> Bu

<sup>588</sup> DEGAN, s. 3.

<sup>589</sup> BROWN, vol. I., 1994, s. 38; COLOMBOS, s. 176; DELUPIS, 1974, s. 48; SOHN & GUSTAFSON, 1984, s. 79-80. Bu yazarlara ilâve olarak, bu görüşü paylaşan ve maalesef ulaşılamayan bazı yazarların listesi de **Degan**, tarafından şu şekilde ortaya konulmuştur: Bluntschli, Giraud, Engelhardt, De LaPradelle, Laun, Rousseau, Bartos ve Ibler. Bkz. DEGAN, 15-17. Öte yandan, bazı yazarlar kesin bir açıklama yapmasalar da, limanlara giriş hakkına ilişkin gelişmekte olan bir örf ve âdet kuralı olduğunu kabul etmiş gözükmektedirler. Bkz. NASKOU P., The Status of Internal Waters in International Law, *TA*, vol. 7, 1977, s. 485. Bunların yanında, **Akehurst**, kıyı devletinin, savaş gemilerinin limanlarına girişini yasaklayabileceğini, buna rağmen ticarî gemilere dair böyle bir yetkisinin var olup olmadığının belirsiz olduğunu belirtmiştir. Bkz. AKEHURST, s. 262.

<sup>590</sup> BRUGMANN G., Access to Maritime Ports, 2003, s. 2; CHEN, s. 133; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 61-65 ve 435; DEGAN, s. 14; KOVALEV, s. 3; LOWE, The Right of Entry into Maritime Ports in International Law, *SDLR*, vol. 14/3, 1977, s. 621; LA FAYETTE de L., Access to Ports in International Law, *IJMCL*, vol. 11/1, 1996, s. 1-22, özellikle 1-4 ve 22; McDORMAN T.L., Regional Port State Control Agreements: Some Issues of International Law, *OCLJ*, vol. 5/2, 2000, s. 218; McDOUGAL M.S. & BURKE W.T., The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea, New York, 1962, s. 93; PAMBORIDES G.P., International Shipping Law: Legislation and Enforcement, The Hague, 1999, s. 29-30 (Pamborides, kesin bir görüş ortaya koymaktansa, liman devletinin gerekli gördüğü yerde limanlara girişe müsaade etmeyeceğini belirtmektedir.); TREVES T., Navigation, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. II, edited by Vignes & Dupuy, Dordrecht, 1991, s. 941; VALENZUELA M., International Maritime Transportation: Selected Issues of the Law of the Sea, in *Implementation of the Law of the Sea Convention through International Institutions*, edited by Soons, Noordwijk een Zee, 1990, s. 200-201; VERZIJL, vol. III, s. 239 ve özellikle 240; YANG H., Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and Territorial Sea, Hamburg, 2006, s. 51. Bu yazarlara ilâve olarak, Gidel, Grieg, Schwarzenberger ve Uluslararası Hukuk Enstitüsü raportörü Castberg'in de limanlara giriş hakkına ilişkin uluslararası örf ve âdet hukukunu teşkil eden bir kuralın olmadığını

hukukçular, öncelikle, *Aramco Davasında*<sup>591</sup>, bu konuya ilişkin olarak hakemlik mahkemesinin hata yapmış olduğunu, devletlerin genelde deniz limanlarına girişe müsaade etmekle birlikte, bu konuda bir *opinio juris*'in oluşmuş olmadığını; ayrıca böyle bir genel uluslararası örf ve âdet kuralı varsa neden ilgili ikili veya çok taraflı uluslararası antlaşmalarda bu yönde istisnasız bir hüküm konulmaya çalışıldığını sorgulayarak, limanlara giriş hakkının uluslararası bir örf ve âdet kuralı oluşturmadığını savunmaktadırlar. Türk doktrininde de, açıkça ortaya konulmasa da, konuya ilişkin anlatılarda ikinci anlayışa yakın bir anlayışın benimsenmiş olduğu belirtilebilir.<sup>592</sup>

Her iki görüş ayrıntılarıyla ele alındığında, limanlara genel bir giriş serbestisi öngören uluslararası bir örf ve âdet kuralı olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır. Birçok devlet, uygulamada bugüne kadar birçok kez limanlarını kapatmıştır. Bu durum devletlerin egemenliğinin doğal bir sonucudur. Bunun dışında, limanlara giriş serbestisine ilişkin genel bir uluslararası örf ve âdet kuralı olsaydı, limanlara veya ticarete ilişkin hemen hemen tüm antlaşmalarda ayrıntılı bir şekilde limanlara girişe

---

bildirdikleri belirtilmektedir. Bkz. DEGAN, s. 18-19. Hattâ *Aramco Davasında*, bu konuya ilişkin kendisine atıfta bulunulan Gugenheim'in da bu şekilde bir hakkın var olmadığını savunduğu belirtilmektedir. Bkz. LA FAYETTE, s. 16. **König** ise, BMDHS'nin çevreye ilişkin kurallarını kıyı ve liman devletleri açısından ele aldığı makalesinde, liman devletinin, yabancı gemilerin limanlarına girebilmeleri için ulusal kurallar ve standartlar koyma hakkına sahip olduğunu belirtmek suretiyle var olduğu ileri sürülen limanlara girişe ilişkin genel bir uluslararası örf ve âdet hakkını reddetmiş görülmektedir. Bkz. KÖNIG D., The Enforcement of the International Law of the Sea by Coastal and Port States, *ZaöRV*, vol. 62/1, 2002, s. 5.

<sup>591</sup> İngiltere ve Suudi Arabistan arasında görülen bir dava olan Aramco Davası hakkında bilgi için bkz. LA FAYETTE, s. 15-16; LOWE, 1977, s. 598-600; NASKOU, s. 485.

<sup>592</sup> ÖZMAN, s. 249 vd.; PAZARCI, II. Kitap, s. 334-335; ÜNAL, s. 128. Bunlara ilâveten, **Sur**, kıyı devletinin yabancı devletlerin gemilerinin (ticaret gemilerinin) girişi konusunda takdir yetkisine sahip olmakla birlikte, karşılıklılık ve eşit işlem ilkesi uyarınca limanlara ve genel olarak da iç sularına girişlerinin serbest olduğunu belirtmiştir. Bkz. SUR, s. 299-300. Sur'un yapmış olduğu açıklamada dikkat edilmesi gereken en önemli husus, yazarın bu giriş serbestisini uluslararası bir örf ve âdet kuralı olarak belirlememesi olmaktadır. Bunun en önemli kanıtları da, Sur tarafından giriş hakkının eşit işlem ilkesi ve karşılıklılık ilkelerine bağlanmış olması ve aynı konuya ilişkin açıklamaların devamında tehlike veya zor hava koşullarıyla karşılaşmış veya arızalanmış gemilerin girişinin engellenemeyeceğine ilişkin bir uluslararası teamülün olduğunun vurgulanmasıdır. Sur tarafından, giriş hakkına ilişkin açıklamayla, genel durum ortaya konulmuş, fakat bu durum bir örf ve âdet kuralı (teamül) olarak nitelenmemiştir. Bu durumlar göz önüne alındığında, Sur'un da limanlara girişe ilişkin genel bir örf ve âdet kuralının varlığını kabul etmediği şeklinde bir yorum yanlış olmayacaktır. Buna karşılık Türk doktrininde de karşı görüşler söz konusudur. Her ne kadar açıkça ortaya koymasa da, **Akin**, gemilerin limanlara serbest giriş hakkının olduğunu belirtiyor gibi gözükmektedir. Bkz. AKIN, s. 193-198. Aynı şekilde, **Kuran**, yapmış olduğu açıklamalarla limanlara girişe ilişkin genel bir örf ve âdet kuralının var olup olmadığını tartışmalı olduğunu belirttikten sonra tarihî bir perspektifle açıklamalarına devam etmiş, her ne kadar örf ve âdet hukuku şeklinde açıkça bir belirlemeye gitmemiş olsa da, **Kuran** tarafından yapılan açıklamalarda limanlara girişe ilişkin bu şekilde bir düzeninin olduğu yönünde bir anlam çıkmaktadır. Bkz. KURAN S., Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul, 2006, s. 36-37.

ilişkin hükümler konulmazdı veya konulmaya çalışılmazdı. Bu konuda birinci görüşü desteklemesi açısından verilen örneklerdeki uluslararası antlaşmalarda (1923<sup>593</sup> 1945) karşılıklılık ilkesi öngörüldüğü unutulmamalıdır. Ayrıca, bu antlaşmaların büyük bir kısmına çok az sayıda devlet taraftır. Öte yandan, Aramco Davası bir yana, Uluslararası Adalet Divanının *Nikaragua Davası*nda vermiş olduğu 1986 tarihli kararında açıkça şu şekilde bir hüküm söz konusudur: “*Kıyı devleti, egemenliği aracılığıyla, limanına girişi düzenleyebilir.*”<sup>594</sup> Sonuç olarak, limanlara serbest girişi kabul eden uluslararası bir örf ve âdet kuralının olmadığı belirtilebilir.

Limanlara girişe ilişkin olarak genel bir uluslararası örf ve âdet kuralının olmadığı ortaya konulmaya çalışıldıktan sonra, liman devletinin kendi ekonomik çıkarları ve global düzeyde gerçekleştirdiği ticaret bağlamında yabancı devletlerin ticaret gemilerini limanlarına kabul ettiğini belirtmekte yarar vardır. Bu bağlamda, liman devleti herhangi bir düzenlemeye gitmeden, fiilî olarak limanlarının kullanılmasına izin verebileceği gibi, uluslararası çerçevede ikili veya çok taraflı antlaşmalar yoluyla da bu izni verebilecektir.

## VI- Limanlarda Yabancı Devletlerin Durumu

### A- Limanlarda Yabancı Devlet Gemileri

Özellikle, yabancı devlet gemilerinin limanlara giriş hakkı dışında, bu gemilerin limanlara girdikten sonraki durumları farklı bir konu oluşturur. Çok kısa bir şekilde bu konuya değinmek gerekirse, genel olarak üçüncü devlet gemilerinin liman devletinin kurallarına uyması zorunludur. Fakat, özellikle ceza hukuku kurallarına

---

<sup>593</sup> Özellikle, 1923 tarihli “Cenevre Deniz Limanlarına İlişkin Sözleşmesi ve Statüsü”nde yer alan kural bağlamında, denize kıyısı olmayan bir devletin, İsviçre’nin, bu konuda önde gelen yazarlarından *Monnier*’in bu konuya ilişkin yorumu belirgindir: “*1923 Statüsü limanlara giriş serbestisi ilkesi ortaya koymamakta, fakat sadece, özellikle bu tür giriş hakkında, eşit muamele (ortaya koymaktadır). Bunun (Bu Statünün) temel amacı bayrak ayrımcılığının önlenmesidir. Eşit muamele, tüm durumlarda en az hakların sağlanmasıyla değil, fakat ulusal ve en çok gözetilen ulus muamelesi sağlanarak elde edilmektedir*”, “*The 1923 Statute does not lay down a principle of freedom of access to ports, but only one of equality of treatment, particularly with regard to such access. Its basic objective is to prevent flag discrimination. Equality of treatment is achieved, not by providing for a minimum rights in all cases, but by granting national and most-favoured-nation treatment.*”. Bkz. MONNIER, s. 506.

<sup>594</sup> *Nikaragua Davası*, Uluslararası Adalet Divanı 1986, karar metni s. 111, paragraf 213. “*...by virtue of its sovereignty that the coastal State may regulate access to its port.*” via [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org).

ilişkin hususlarda, liman devletinin, belli istisnaî durumlar dışında, yabancı devletlerin gemilerine müdahale etmediğini belirtmekte yarar vardır.<sup>595</sup>

## **B- Limanlarda Genel Olarak Yabancı Devletler**

Uluslararası hukukta, genel olarak yabancı devletlerin limanlara ilişkin ihtiyaç duydukları düzenlemeler, yabancı devletlerin gemilerinin girişi ve gemilerin limanlara girdikten sonraki durumlarına ilişkindir. Öte yandan, denize kıyısı olmayan devletlerin, transit haklarının bir uzantısı daha doğrusu bir gereği olarak limanlarda gümrük ve vergiler konusu da dikkat çekmektedir.

## **VII- Denize Kıyısı Olmayan Devletler ve Limanlara Giriş Hakkı**

Limanlara girişe ilişkin genel hususlar kısaca değerlendirildikten sonra, denize kıyısı olmayan devletler açısından limanlara giriş hakkının değerlendirilmesi söz konusu olacaktır. Yukarıda da belirtildiği gibi, limanlara giriş serbestisine ilişkin genel bir uluslararası örf ve âdet kuralı bulunmamaktadır. Sonuç olarak, denize kıyısı olmayan devletler limanlara giriş hakkını genel bir uluslararası örf ve âdet kuralı olarak talep edemeyecektir. Aynı şekilde, gerek denize kıyısı olmayan devletlerin ikili veya çok taraflı antlaşmalar yapmak arzusu, gerek uluslararası antlaşmalarda bu tür kurallara yer verilmeye çalışılması, sadece denize kıyısı olmayan devletlere ait olan bir limanlara giriş hakkı olmadığını da kanıttır. Bu bağlamda, denize kıyısı olmayan devletlerin, limanlara girişe ilişkin sadece kendilerine ait bir hak iddia etmeleri zor gözükmektedir.

Yukarıda anlatılanlar çerçevesinde sorulacak soru şu olabilir: Denize kıyısı olmayan devletlerin limanlara serbestçe girip çıkmaları transit serbestisine bağlanabilir mi? Bir başka deyişle, transit serbestisi limanlara serbestçe giriş ve çıkış hakkını da içermekte midir? Bu konuya ilişkin bir değerlendirmede verilecek cevap olumsuzdur. Başta, konuyla ilgilenen yazarlar, transit serbestisi ve limanlara giriş

---

<sup>595</sup> Üçüncü devlet gemilerinin limanlardaki durumuna ilişkin iki ayrı görüş söz konusudur. Bu iki farklı görüşten doğan sonuçlar aynı olsa da, bu görüşlerin dayanakları farklıdır. Üçüncü devlet gemilerinin limanlardaki durumuna ilişkin, genel olarak, ayrıntılı bilgi için bkz. CHARTERIS A.H., *The Legal Position of Merchantmen in Foreign Ports and National Waters*, *BYIL*, vol. 1, 1920-21, s. 46-96; DEGAN, s. 22-28.

hakkı şeklinde konuyu ayrı ayrı ele almaktadırlar.<sup>596</sup> Öte yandan, BMDHS'deki düzenleme de incelendiğinde, transit serbestisinin m.125, buna karşılık limanlara ilişkin girişin m.131'de düzenlendiği görülecektir. Tüm bunlar, denize kıyısı olmayan devletlerin limanlara giriş ve çıkışlarının transit serbestisinin doğrudan bir parçası olmadığını kanıtlamaktadır. Burada bir parantez açılarak, her ne kadar denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestileri ile deniz limanlarına giriş hakları ayrı değerlendirilmiş olsa da, **Caflisch**'in vurguladığı üzere<sup>597</sup>, denize kıyısı olmayan devletlerin genel deniz serbestilerinden yararlanma hakkı, denize serbest biçimde ulaşmalarına bağlıdır. Denize serbest ulaşım ise, denize kıyısı olmayan devletle, onu denizden ayıran devletin (komşu kıyı devleti/transit devleti) ülkesinde sağlamış olduğu transit ve limanlara giriş hakkıyla tamamlanan ve bir biçimde onun sonucu olan haklar ve serbestilerdir. Caflisch'in bu vurgusuna katılmamak mümkün değildir. Konu bir bütün içinde değerlendirildiğinde, belirtilen tüm bu hak ve serbestilerin birbirlerinin tamamlayıcısı oldukları ve birinin eksikliğinin diğerini de anlamsız ve değersiz kılacağı söylenebilir.

Bu durumda, limanlara girişe ilişkin olarak iki seçenek üzerinde durulabilir.

1- Ticaretin temel esasları ve ticaretin önemi bağlamında kıyı devletinin limanlarına giren üçüncü devlet gemilerine müsaade etmesi. Bu müsaadeden, dolayısıyla, denize kıyısı olmayan devletler de yararlanabilecektir.

2- Bu durumun uluslararası çok taraflı ve/veya iki taraflı antlaşmalarla düzenlenmesi. Bu durum, hiç şüphe yok ki, gerek denize kıyısı olmayan devletler, gerek diğer tüm devletler için daha garantili sonuçlar doğuracaktır. Bu duruma ilişkin temel düzenleme getiren çok taraflı uluslararası antlaşmalar arasında şunlar sayılabilir: 1923 tarihli "Cenevre Deniz Limanlarına İlişkin Sözleşme ve Statü", 1958 tarihli Cenevre Sözleşmeleri ve BMDHS.

Yukarıda belirtilen birinci durumda bir garanti yokken, ikinci durum uluslararası bir garanti meydana getirmektedir. Özellikle, denize kıyısı olmayan devletlerin savunmasız ve güçsüz durumları düşünüldüğünde, ikinci seçenek denize kıyısı olmayan devlet için daha isabetli olacaktır. Bu bağlamda, denize kıyısı

---

<sup>596</sup> CAFLISCH, 1976, s. 53-76; CAFLISCH, 1977, s. 361-383; CAFLISCH, 1978, s. 71-100; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 435; MONNIER, s. 505-508; SIOUSSOURAS, 2001, s. 304-305; VASCIANNIE, 1990, s. 194-195.

<sup>597</sup> CAFLISCH, 1976, s. 64; CAFLISCH, 1978, s. 72.

olmayan devletler ilgili liman devletleriyle uluslararası antlaşma akdetmenin yollarını aramalıdır.

Uluslararası antlaşmalar bağlamında ilk olarak ele alınması gereken 1923 tarihli "Cenevre Deniz Limanlarına İlişkin Sözleşme ve Statü"dür. Sözleşmede, taraf devletlerin gemilerinin taraf devletlerin limanlarına, karşılıklılık ilkesi çerçevesinde, serbestçe girebileceği düzenlenmiştir. Aynı tarihli Statü m.4'teyse, denize kıyısı olmayan devletler için özel bir hüküm konularak, karşılıklılık koşulu, transit hakkından farklı olarak, denize kıyısı olmayan devletler lehine kaldırılmıştır. Bu şekilde bir düzenleme, doktrinde birçok yazarın da belirttiği gibi, oldukça mantıklıdır, çünkü denize kıyısı olmayan devletlerin üçüncü bir devletin limanlarına giriş karşılığında kendilerinin giriş sağlayabilecekleri bir deniz limanları yoktur. Öte yandan, 1923 tarihli "Cenevre Deniz Limanlarına İlişkin Sözleşme ve Statü"ye ilişkin belirtilmesi gereken önemli bir husus da, bu uluslararası antlaşmaların denize kıyısı olmayan devletlere münhasır olmadığı, genel nitelikli bir uluslararası antlaşma olduğu hususudur.

Limanlara giriş kapsamında belirtilmesi gereken ikinci uluslararası antlaşma, 1958 tarihli CADS'dir. Sözleşme m.3'te, 1923'teki düzenlemeye paralel, karşılıklılık koşulu aranmaksızın, limanlara giriş hakkı düzenlenmiştir.

Denize kıyısı olmayan devletlerin limanlara girişine ilişkin, esas önemli olan düzenleme BMDHS m.131'de yer alan düzenlemedir. Bu düzenleme şu şekildedir: "*Denize kıyısı olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemiler, deniz limanlarında, diğer yabancı gemilere tanınan eşit muameleden yararlanacaklardır.*"<sup>598</sup>

Denize kıyısı olmayan devletlerin limanlarla olan ilişkisini düzenleyen bu maddede açıklanması gereken ve eleştirilebilecek birtakım hususlar görülmektedir. Öncelikle, m.131'de de, yukarıda belirtildiği üzere, tıpkı 1923 ve 1958 düzenlemelerinde olduğu gibi bu konuda "*karşılıklılık koşuluna*" yer verilmemiştir. Öte yandan, maddenin genel düzenlemesinde, komşu kıyı devleti/transit devleti limanları ile diğer devletlerin limanları arasında bir ayırım yapılmamış olduğu belirtilmelidir. Böylelikle, m.131'e göre denize kıyısı olmayan devletin bayrağını

---

<sup>598</sup> "*Ships flying the flag of land-locked States shall enjoy treatment equal to that accorded to other foreign ships in maritime ports*".

taşıyan gemiler, ister kıyı komşu devleti/transit devleti, isterse bir üçüncü kıyı devletinin limanlarında eşit muameleye tâbi olacaktır.

BMDHS m.131'in mevcut düzenlemesi, belli konularda, doktrinde eleştiri konusu olmuştur. En çok eleştirilen husus, "*diğer yabancı gemilere tanınan eşit muamele*" ibaresidir.<sup>599</sup> Bu ibarenin, ilgili kıyı devletince olumsuz bir biçimde de kullanılabileceği ve bunu engelleyen bir husus olmadığı belirtilmektedir. Buna göre, kıyı devleti üçüncü devlet gemilerine en iyi hakları tanıyabileceği gibi, olumsuz bir şekilde en az lehe olan şekilde davranışlarda da bulunabilecek ve bunu denize kıyısı olmayan devletlerin gemilerine de genişletebilecektir. **Caflisch**, bu eksikliğin, özellikle de komşu kıyı devleti/transit devleti bağlamında giderilmesi için şu öneriyi getirmiştir: "*denizden veya denize ulaşım amacıyla kullanılan ticaret limanlarında, denize kıyısı olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemiler, onlar için hangisi daha avantajlı olacaksa, ulusal veya en çok gözetilen ulus muamelesinden yararlanacaklardır.*"<sup>600</sup>

Bu konuda, **Monnier**, eğer kıyı devleti, bir limanını tüm yabancı gemilere veya belli devletlerin gemilerine kapatırsa, ki kıyı devleti aksine bir anlaşmanın yokluğunda bunu yapabilecek durumdadır, kıyı devletinin bu durumu tek çıkışı ilgili kıyı devletinin limanı olan denize kıyısı olmayan devlete uygulayıp uygulamayacağı sorusunun cevabını araştırmıştır.<sup>601</sup> Monnier, bu sorunun cevabının olumlu olması durumunda, her ne kadar m.125/3'te transit devlete ülkesi üzerinde tam egemenliği bağlamında hak tanınmış olsa da, denize kıyısı olmayan devletin m.125/1'de öngörülen denize ulaşım hakkının tamamen etkileneceğini (olumsuz olarak) ve ayrıca kıyı devletlerinin m.300'de öngörülen hakkın kötüye kullanılmasını yasaklayan ve iyiniyetle hareket edilmesini öngören hükmü uygulamaları gerektiğini belirtmiştir.<sup>602</sup> Monnier'in bu yorumunu değerlendirmek gerekirse, öncelikle temel bir farkın varlığı üzerinde durulması gereklidir. BMDHS m.131 tüm Sözleşmeye taraf olan devletlerin limanlarını kapsayan nitelikte düzenlenmiştir, oysa m.125/1'de öngörülen transit serbestisi sadece transit devleti ilgilendirmektedir. Dolayısıyla, bu

<sup>599</sup> CAFLICSH, 1976, s. 382; CAFLISCH, 1978, s. 97-98; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 435; VASCIANNIE, 1990, s. 194.

<sup>600</sup> CAFLISCH, 1978, s. 98. Bu cümleyle olmasa da aynı görüş, yani ulusal/en çok gözetilen ulus kaydı uygulaması 1976 ve 1977 yılındaki makalelerde de, açıkça, vurgulanmıştır. Bkz. CAFLISCH, 1976, s. 65 ve 71; CAFLISCH, 1977, s. 382.

<sup>601</sup> MONNIER, s. 507-508.

<sup>602</sup> MONNIER, s. 508.

iki madde arasında açık şekilde kapsam farkı vardır. Özellikle, transit serbestisinin genel bir hak olmadığı düşünülürken, m.131 ile m.125'in doğrudan ilişkilendirilmesi hatalı olabilir. Ayrıca, m.300'ün kullanılması, m.131'de hiçbir kısıtlama yokken, sadece denize kıyısı olmayan devletlerin komşu kıyı devletleri için talep edilebilecek midir? Bu sorunun da cevabı olumsuz görünmektedir. Eğer m.131 çerçevesinde m.300'ün kullanımı talep edilecekse, bu talep sadece transit devletlerine değil, doğal olarak tüm (kıyı) devletler(in)e yöneltilebilecektir. Bu bağlamda, tüm devletlere limanlarını kapatmaları konusunda, ister denize kıyıları olsun, ister olmasın, m.300 çerçevesinde itiraz edilebilecektir. Bu itirazın, kıyı devletlerinin ülkesel egemenlik haklarına bir müdahale niteliği taşıyabileceği ifade edilebilir. Aynı zamanda, gerek m.131, gerek BMDHS'nin başka bir hükmünde, kıyı devletlerinin limanlarını kapatmasını engelleyecek hiçbir düzenleme bulunmamaktadır. Böylelikle, kanımızca, m.300'e bu çerçevede dayanmak bir sonuç elde edilmesine olanak vermeyecektir.

Ayrıca, m.131'deki bu düzenlemeye ilişkin olarak, Lesotho'nun ilginç yorumuna da yer verilmesi gereklidir. Lesotho Delegatesi, m.131'de bahsedilen limanların sadece üçüncü devletlerin limanlarını içermekte olduğunu, düzenlemenin ulaşılan devletin (access state)—transit devletin limanlarını içermediğini; komşu denize kıyısı olmayan devletin, transit devletin limanlarında, liman devletin gemileriyle aynı haklara tâbi olduğunu ve eğer bu yoksa en çok gözetilen ulus kaydından yararlanması gerektiğini belirtmiştir.<sup>603</sup> Bu yorum tamamıyla Lesotho'nun kendi yorumudur; gerek BMDHS'nin düzenlemeleri çerçevesinde, gerek doktrin değerlendirmelerinde bu şekilde bir algılamının olmadığı açıktır.

Bunun dışında, m.131'in beklenileni vermediğini belirten **Sinjela**, denize kıyısı olmayan devletlerin limanlara giriş ve yararlanmaları konusunda üç öneri sunmaktadır.<sup>604</sup> Bu önerilerden ilki, kısa vadeli olarak nitelendirilerek, limanlar içinde denize kıyısı olmayan devletler için serbest bölgeler oluşturulması şeklindedir.<sup>605</sup> İkincisi ise, uzun vadeli olarak önerilmiştir ve oldukça çarpıcıdır; Sinjela, komşu kıyı devletin kıyısında uygun bir yerde denize kıyısı olmayan devlet için liman inşa etme izni verilmesini veya komşu kıyı devletin kıyısında yoğun olarak birden fazla işlek limanı olması durumunda, limanlardan birisinin denize kıyısı olmayan devlete

<sup>603</sup> UN Legislative History, s. 89.

<sup>604</sup> SINJELA, 1983, s. 73.

<sup>605</sup> SINJELA, 1983, s. 73-75.

münhasıran verilmesini önermektedir. İkinci durumda, komşu kıyı devletiyle karşılıklı anlaşarak 99 ilâ 199 yıllık kiralamaların söz konusu olabileceği, ama her iki durumda da (liman inşası veya mevcut limanın münhasır kullanımı) ilgili coğrafi alanın egemenliğinin denize kıyısı olmayan devlete verilmesini önermektedir.<sup>606</sup> Sinjela tarafından getirilen üçüncü teklif ise, komşu kıyı devleti ile denize kıyısı olmayan devletin bir limanı ortak işletmesine yöneliktir.<sup>607</sup> Sinjela'nın önerileri değerlendirildiğinde, birinci önerinin zaten genelde ilgili devletlerce uygulandığı ve hattâ Sinjela'nın kendisinin de belirttiği gibi, her ne kadar zorunluluk içeren bir şekilde düzenlenmese de, BMDHS m.128'in bu hususa ilişkin bir düzenleme olduğu göz önünde tutulmalıdır. Üçüncü öneri ise, uygulanabilirliği ilgili devletlerin anlaşabilmelerine bağlı olan ve denize kıyısı olmayan devletler lehine olumlu sonuçlar doğurabilecek bir öneri olarak nitelenebilir. Fakat, Sinjela'nın ikinci önerisi, diğer önerilerinin aksine, gerek hukukî, gerek siyasî, gerekse de coğrafi açıdan kabul edilmesi zor bir öneri olarak görülebilir. Öncelikle, hukukî olarak değerlendirilirse, uluslararası hukukun genel süjesi hâlen devletlerdir ve devletlerin en temel unsuru egemenliktir. Hiçbir devlet, kendine ait bir toprak parçası üzerindeki egemenliğinden bu denli kolay vazgeçmeyecektir. Ötesinde, kıyı devletinin mevcut bir limanının kiralınmasından bahsedildiği durumda da, bu durumla, egemenlik devrinin bağdaşmayacağı açıktır. Siyasî açıdan da, gerek iç siyasî dinamikler, gerek dış siyasî dinamikler çerçevesinde, bir hükûmetin bu şekilde bir karar vermesi zor gözükmektedir. Burada, limanların, devletlerin gelişimindeki stratejik önemleri de göz ardı edilmemelidir. Coğrafi ve ticarî olarak da, bu önerinin denize kıyısı olmayan devletlere sağlayacağı avantaj çok büyük olmayacaktır. Her ne kadar, liman vergisi ve limanda uygulanan gümrükten muaf olunsa, işlemler hızlı ilerlese, gemiler beklemese de, yine de gelen mallar komşu devletten geçmek zorundadır. Bu durumda da, denize kıyısı olmayan devletler için söz konusu olan sıkıntılar, kaçınılmaz olarak nüksedecek ve devam edecektir.<sup>608</sup>

---

<sup>606</sup> SINJELA, 1983, s. 73.

<sup>607</sup> SINJELA, 1983, s. 76.

<sup>608</sup> Tüm bu belirlemelere karşın, 19 Ekim 2010 tarihinde Peru ile Bolivya arasında imzalanan anlaşma çerçevesinde, Peru'nun, Bolivya'ya Ilo limanının 10 mil güneyinde kalan kısa sahil şeridini 99 yıllığına kiraladığını belirtmek gereklidir. Bkz. CAROLL R., Peru Gives Landlocked Bolivia a Piece of Pacific Coast to Call Its Own, *The Guardian*, October 20 2010 (Wednesday) via [www.guardian.co.uk/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore/print](http://www.guardian.co.uk/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore/print) (ziyaret tarihi: 22/10/10); "Bolivya'ya 99 Yıllığına Sahil Şeridi Kiralandı", *Deniz Haber*, 22/10/2010 via [www.denizhaber.com.tr/news\\_print.php?id=30403](http://www.denizhaber.com.tr/news_print.php?id=30403) (ziyaret tarihi: 22/10/10); "Peru Deal Gives Landlocked Bolivia Coast for Own Port" *BBC News*, 21 October 2010 via [www.bbc.co.uk/news/world-latin-america-11595368?print=true](http://www.bbc.co.uk/news/world-latin-america-11595368?print=true) (ziyaret tarihi: 22/10/10). Bu kiralamaya rağmen, kanımızca, kiralama işlemi bir egemenlik devrini içermemektedir. Öte yandan, bir

BMDHS m.131'e ilişkin diğeri bir önemli eleştirisi **Churchill** ve **Lowe** tarafından getirilmiştir.<sup>609</sup> Yazarlar, maddede limanlarda eşit muamele görmekten bahsedildiğini, fakat limanlara girişten bahsedilmediğini; böylelikle, bu düzenlemenin limanlara girişi kapsayıp kapsamadığının belli olmadığını işaret etmektedirler. Bu yoruma ilişkin olarak şu karşı iddiada bulunabilir: limanlara girmeyen bir geminin, limanlarda eşit muamele görmesinden bahsetmek mümkün olmayacağına göre, bu maddedeki düzenlemenin limanlara girişi de kapsadığını düşünmekte sakınca yoktur. Fakat bu yönlü öne sürülebilecek sava rağmen, m.131'e ilişkin **Churchill** ve **Lowe**'un belirttiği girişten bahsedilmeme durumu önemini korumaktadır. Sonuç olarak, BMDHS'deki ilgili düzenlemenin açık olması gerektiği ifade edilmelidir.

Bir başka eleştirisi noktası ise, **Vasciannie** tarafından ortaya konmaktadır.<sup>610</sup> Yazara göre, denize kıyısı olmayan devletler söz konusu olduğunda, m.131'deki düzenleme liman devletini kendi gemilerine özel haklar tanımaktan ala koyabilmelidir. Vasciannie'nin, bu görüşü, kıyı devletinin kendi gemileri lehine getirdiği düzenlemeler çerçevesinde denize kıyısı olmayan komşu bir devleti zor durumda bırakabileceği ve bu devletin diğeri kıyı devletleri gibi karşı hamle yapabileceği bir kozunun olmaması göz önüne alındığında mâkul karşılanabilir. Buna karşılık, kıyı devleti, kanımızca, komşu denize kıyısı olmayan devlet ne kadar zor durumda olursa olsun, kendi gemilerine öncelik tanıyabilmeli ve özel haklar öngörebilmelidir. Aksi yönde bir kısıtlama, ilgili devletin ülkesel egemenliğine müdahale olarak değerlendirilebilecektir.

BMDHS m.131 kıyı/liman devletleri çerçevesinde de değerlendirilmelidir. Öncelikle, her denize kıyısı olmayan devlete ve/veya devletten mal taşıyan gemi denize kıyısı olmayan devletin bandırasında olmak zorunda değildir. Pekâlâ, üçüncü devlet gemileri de denize kıyısı olmayan devletlere yük ve yolcu taşıyabilir ve/veya aksi söz konusu olabilir. Denize kıyısı olmayan devletlerin transit ticaretinde yer alan veya kullanılan üçüncü devlet gemileri m.131'den yararlanabilecekler midir? Başka bir deyişle, bu üçüncü devlet gemileri için, liman devletinden, m.131 kapsamında eşit muamele talebinde bulunulabilecekler midir? Bu sorunun yanıtı, m.131'deki açık

---

koridor tanınmadığı sürece, Bolivya'nın kiraladığı bu sahil şeridiyle ülkesi arasındaki bağlantısızlık, daha açık bir ifadeyle transit sorunları devam edecektir. Kısaca, bu örneğe rağmen görüşümüzü sürdürmekteyiz.

<sup>609</sup> CHUCHILL & LOWE, 1999, s. 435.

<sup>610</sup> VASCIANNIE, 1990, s. 194-195.

düzenleme çerçevesinde olumsuz görünmektedir. Maddede, açıkça, denize kıyısı olmayan devletin bayrağını taşıyan gemiler için bir düzenlemeye gidilmiştir. Denize kıyısı olmayan devletin bandırası altında olmayan gemiler bu haktan yararlanamayacak gözükmektedir. Bu konuda doktrin incelendiğinde, açık bir belirlemeye gidilmemiş olduğu görülmektedir. Sadece **Caflisch**'in, denize kıyısı olmayan devletlerin dezavantajlı bir düzenlemeye tâbi olmaması için yukarıda önerdiği belirtilen çözüm önerisi çerçevesinde, bu düzenlemeden yalnızca denize kıyısı olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin yararlanabileceğini belirtmesi<sup>611</sup>, m.131'le paralellik taşımakta ve görüşümüzü desteklemektedir.

Buna karşılık, **Sinjela**, tüm limanların, denize kıyısı olmayan devletlerin ticareti de dâhil olmak üzere uluslararası ticarete açık olması gerektiğini belirttikten sonra, denize kıyısı olmayan devletlerin özel sorunları sebebiyle, onların gemilerinin ve onlara yük taşıyan gemilerin ve yolcuların ilgili limanda tercihli davranıştan yararlanmaları gerektiğini belirtmektedir.<sup>612</sup> Görüldüğü üzere, Sinjela, sadece denize kıyısı olmayan devletlerin gemileri değil, onlara yük taşıyan gemilerin de özellikli konumunu vurgulamıştır. Bu yorum Sinjela'nın yorumu olarak kabul edilmelidir. Denize kıyısı olmayan devletlere yük taşıyan, fakat denize kıyısı olmayan devletlerin bandırasında olmayan gemilere ilişkin BMDHS'nin açık düzenlemesi karşısında, bu gemilerin m.131 kapsamında değerlendirilmesi zor görünmektedir.

BMDHS m.131 kapsamında düşünülmesi gereken bir diğer husus ise, yukarıdaki paragrafta ele alınan hususun tam tersi olan durumdur. Yâni, denize kıyısı olmayan bir devletin bayrağını taşıyan ve fakat denize kıyısı olmayan devletin transit ticaretinde kullanılmayan gemiler m.131'den yararlanabilecek midir? İlk bakışta, bu soru anlamsız gibi durabilir. Çok kısıtlı sayıda denize kıyısı olmayan devletin ticarî gemi filosu vardır ve bu filolardaki gemilerin sayısı ise azdır. Oysa, dünyanın en büyük gemi taşıma şirketlerinden birisi denize kıyısı olmayan bir ülke olan İsviçre'de faaliyet gösteren MSC (*Mediterranean Shipping Company*)'dir.<sup>613</sup> Her

---

<sup>611</sup> CAFLISCH, 1978, s. 98.

<sup>612</sup> SINJELA, 1983, s. 71.

<sup>613</sup> Öte yandan, 2006 yılı itibariyle, İsviçre'nin deniz ticaret filosuna tescil olmuş büyük çoğunluğu konteynır gemisi toplam 26 gemi bulunduğu ifade edilmektedir. Bkz. via [http://en.wikipedia.org/Merchant\\_Marine\\_of\\_Switzerland](http://en.wikipedia.org/Merchant_Marine_of_Switzerland) (ziyaret tarihi: 28/09/08). 2007 yılında BM tarafından Lloyds'a dayanılarak verilen listede İsviçre'nin deniz filosunun toplam 510 gemiden oluştuğu belirtilmektedir, bkz. Maritime Transport Review 2007, UNCTAD, United Nations, Geneva, 2007, s. 146. Örneğin; Enzian Shipping adlı şirketin kuru yük gemisi ve konteynır gemisinden oluşan toplam 11 gemilik filosunun tamamı İsviçre bayrağı taşımaktadır, bkz. via [www.enzian-](http://www.enzian-)

ne kadar, şirket, gemilerinde İsviçre bayrağı kullanmasa da, dünya deniz ticaretinde önemli bir taşıma kapasitesine sahip olarak, gemilerinde İsviçre bayrağı kullanırsa m.131'den yararlanabilecek midir?

Aynı konuda bir başka sorun ise, hileli bayrak devletlerine ilişkindir. Günümüzde, iki denize kıyısı olmayan devlet hileli bayrak devleti konumunda zikredilmektedir: Bolivya ve Moğolistan.<sup>614</sup> Bu devletlerin bandırasını taşıyan, fakat bu devletlerin transit ticaretinde rol oynamayan gemiler m.131'in kapsamında değerlendirilip, bu maddede öngörülen eşit muamele hakkından yararlandırılacaklar mıdır?

Her iki sorunun yanıtı da olumsuz görünmektedir. Bu iki soru çerçevesinde değerlendirilmesi gereken husus, sadece m.131'deki düzenleme değil, o maddenin içinde bulunduğu bölüm kapsamındaki düzenlemedir. BMDHS m.131 denize kıyısı olmayan devletlerin transit ticaretini düzenlemektedir. Dolayısıyla, denize kıyısı olmayan devletlerin transit ticaretinde rol almayan gemiler, her ne kadar denize kıyısı olmayan devlet bayrağını taşıyor da olsalar, m.131'den yararlanamayacaklardır.

Bu başlık altında bir parantez açarak "kabotaj hakkı"ndan da bahsedilmesi gerekmektedir. Denize kıyısı olmayan devletlerin kendi bayrakları altındaki gemiler için talep ettikleri haklar ve özellikle kendi gemilerine de ulusal gemilere davranıldığı gibi davranılmasına ilişkin istekler kabotaj hakkıyla karıştırılmamalıdır. Kabotaj hakkı, en basit şekliyle, **Soysal** tarafından şu şekilde açıklanmaktadır: "(Kabotaj hakkı), *İspanyolca 'burun' karşılığı 'cabo'dan gelen... 'burundan buruna', yani kıyı boyunca ülke limanları arasında ve yalnızca ulusal bandırayla yapılan deniz ticareti demek(tir).*"<sup>615</sup> Kabotaj hakkının, ilk olarak, 16. yüzyılda İngiltere tarafından

---

shipping.com/site/index.cfm (ziyaret tarihi: 29/09/08). Bir diğer İsviçreli armatörlük firması ise, İsviçre bayrağı taşıyan 50.000dwt'luk iki tankeri bulunan Zürih merkezli Reedereizurich Şirketidir, bkz. via www.reedereizurich.com (ziyaret tarihi: 29/09/08). Aynı şekilde Massoel Gestion SA Şirketi de gemilerinde (tankerlerinde) İsviçre bayrağı kullanan İsviçre merkezli gemicilik firmasıdır, bkz. www.massuel.ch (ziyaret tarihi: 29/09/08).

<sup>614</sup> Bu konuda açıklanan ve Bolivya ve Moğolistan'ın da yer aldığı 32 hileli bayrak devletinin listesi için, bkz. via www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm (ziyaret tarihi: 28/08/08); ayrıca bkz. DeSOMBRE E.R., Flagging Standarts: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea, Massachusetts, 2006, s. 56, dipnot: 2.

<sup>615</sup> SOYSAL M., Ulusal Denizcilik, Cumhuriyet Gazetesi, 30 Haziran 2008 Pazartesi, s. 2 sütun 1. Ayrıca, Türkiye'deki kabotaj hakkına dair daha ayrıntılı bir açıklama için bkz. AYBAY R., Türk Hukukunda Gemilerin Uyraklığı, *AÜSBFD*, vol. 47/1, 1992, s. 85-86.

kullanıldığı belirtilmektedir.<sup>616</sup> Kabotaj hakkında, kabotaj hakkını kullanacak olan ulusal bandıralı gemilerin, ilgili devletin limanları arasında seyrederken karasularından çıkarak açık denizden geçebilecekleri; bu durumun, kabotaj hakkını zedelemeyeceği belirtilmektedir.<sup>617</sup> Bu açıklamalardan açıkça anlaşılacağı üzere, denize kıyısı olmayan devletlerin, transit devletin limanlarında, kendi gemilerine ulusal muamelede bulunulması şeklinde talep ettikleri hak, bir ülkenin limanları arasında ulusal bandırayla yapılan taşımacılık hakkı olarak tanımlanan kabotaj hakkından tamamen farklıdır. Kabotaj hakkında, bir ülkenin limanları arasında yapılan iç (ulusal) taşımacılık söz konusudur. Oysa, denize kıyısı olmayan devletlerin limanlarda talep ettikleri, sadece, içinde buldukları olumsuz koşulları azaltıcı/giderici niteliktedir ve ilgili liman devletinin, özellikle üçüncü devlet gemilerine koyduğu/koyabileceği sınırlamalar ve olumsuz koşullardan kendi gemilerini bertaraf etmeye yönelik çabalarıdır.

Bir başka değerlendirilmesi gereken husus ise bölgesel liman devleti kontrolü antlaşmalarının denize kıyısı olmayan devletleri olumsuz etkileyebilecekleri hususudur. İlki 1982 yılında “*Deniz Güvenliğinin ve Deniz Çevresinin Korunmasına Dair Anlaşmaların Uygulanmasında Liman Devleti Kontrolüne İlişkin Anlayışa Dair Memorandum*” adı altında oluşturulan<sup>618</sup>, günümüzde hemen hemen dünyanın birçok bölgesine yayılmış<sup>619</sup> ve bu şekilde bölgesel limanlar arasındaki kıyı/liman devleti kontrolünü ve yetkilerini belirleyen düzenlemeler içeren anlaşmaların<sup>620</sup>, denize kıyısı olmayan devletleri zorlayacağı beklenebilir. Deniz ticaret filosuna sahip olan sınırlı sayıdaki denize kıyısı olmayan devletlerin, MOU’lar çerçevesinde uyulması gereken kuralları gemilerine uygulamaları, gerek fiziksel olarak, gerek finansal olarak zor gözükmektedir ve denize kıyısı olmayan devletler için ek yükler getireceği açıktır.

En son olarak değerlendirilmesi gereken husus, BMDHS’de X. bölümün ilgili maddesi olan m.131’de demiryerlerinden bahsedilmemiş olması hususudur. Acaba, demiryerleri için de m.131 geçerli olacak mıdır? BMDHS’nin ilk bölümde yer alan

---

<sup>616</sup> BAYKAL F.H., Günümüzdeki Gelişmelerin Işığı Altında Kabotaj Hakkı ve Türk Kabotaj Kanununun Değerlendirilmesi, in *Deniz Hukuku Çalışmaları*, İstanbul, 1998, s. 399.

<sup>617</sup> VERZIJL J.H.W., *The International Law in Historical Perspective: Stateless Domain*, vol. IV, Leyden, 1971, s. 83.

<sup>618</sup> Kısaca Paris Liman Devleti Kontrolü MOU veya Paris MOU olarak adlandırılabilir.

<sup>619</sup> 1992 Lâtin Amerika MOU, 1993 Tokyo MOU, 1996 Karayipler MOU, 1997 Akdeniz MOU, Hint Okyanusu MOU, Doğu Afrika MOU, Orta Afrika MOU, Batı Afrika MOU.

<sup>620</sup> MOU’lara ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. McDORMAN, s. 207-225.

maddelerde limanların ve demiryerlerinin ayrı ayrı belirtilmiş olduğu düşünülürse, m.131'de demiryerlerine yer verilmemesi, bu maddenin demiryerlerini kapsamadığını düşündürtebilir. Oysa, demiryeri ve liman uluslararası hukukta tanımlanmamıştır ve devletlerin gelişmişlik düzeyine göre, bazı devletlerin gelişmiş liman tesislerine sahip olmadığı belirtilmelidir. Bir başka ifadeyle, liman ve demiryerini birbirinden ayıracak kesin bir kıstas bulunmadığı göz ardı edilmemelidir. Öte yandan, uluslararası hukukta genel olarak demiryerlerine ilişkin kabul edilen esaslar bağlamında, bazı demiryerlerinin limanlarla bağlantılı olduğu da anlaşılmaktadır. Tüm bunlar toplu olarak değerlendirildiğinde m.131'in demiryerleri için de uygulanabileceği ifade edilebilir.

### **§3- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Denizle Olan İlişkilerine Bakış**

Denize kıyısı olmayan devletlerin denizle olan ilişkilerine dair birtakım verilere daha önceki bölümlerde yer verilmişti. Bu başlık altında ise, bu konuda daha derinlemesine bir açıklama yapılmaya ve bu bağlamda, daha kapsamlı değerlendirmeler sunulmaya çalışılacaktır.

Aşağıda, denize kıyısı olmayan devletlerin ticarî ve askerî deniz filoları, deniz adamları, bayrak hakkı ve hileli bayrak devleti olabilme durumları gibi konular incelenmeye çalışılacaktır.

#### **I- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Bayrak Hakkı ve Bu Çerçeve de Gelişen Deniz Filoları**

##### **A- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Bayrak Hakkına İlişkin Gelişmeler**

###### **1- I. Dünya Savaşı Öncesi Yaşanan Gelişmeler**

19. yüzyıl ve öncesinde, denize kıyısı olmayan devletlerin denizlerde kendi bayrakları altında deniz ticaret filoları oluşturmaları mümkün değildi. Bu durum, iki temel sebebe dayandırabilir: maddî imkânsızlık ve büyük (denizci) devletlerin karşı çıkışları.

Maddî imkânsızlık, denize kıyısı olmayan devletlerin denize kıyıları olmadığı için, denizde seyredebilecek gemilere sahip bir filo kurmasının fiilî zorluğu olarak ifade edilebilir. Filoyu oluşturacak gemilerin inşası, gemilerin tamiri, gerekli ve yeterli gemi adamlarının bulunması ve özellikle de gemilerin açık denizlerde korunması gibi konularda denize kıyısı olmayan devletin maddî imkânsızlık yaşadığı kabul edilebilir. Bu unsurlara, o günkü ticaret yapısı da düşünülduğünde, dünya ticaret hacmi ve devletler arasındaki ticarî ilişkiler gibi unsurları da eklemek mümkündür. Kısaca, tüm bu unsurlar, denize kıyısı olmayan devletlerin bir deniz filosu kurmalarına engel maddî imkânsızlık nedenleri olarak kabul edilebilir.

Büyük (denizci) devletler, denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkına (deniz ticaret filosu kurmasına) sahip olmalarına ilişkin itirazlarını, bu devletlerin bu gemileri tescil edecekleri bir limana (tescil limanı) sahip olmamaları, dahası, açık denizlerde bayraklarını taşıyan gemileri çeşitli saldırılardan koruyacak güçlü bir filoları olmamaları gibi nedenlere dayandırmışlardır.

Görüleceği gibi, ileri sürülen iki sebep de (maddî imkânsızlık ve denizci devletlerin kabulünün olmayışı) ortak unsurlar çevresinde toplanmaktadır. Bir başka ifadeyle, en azından o dönem için, maddî imkânsızlık ve büyük (denizci) devletlerin itirazlarının çıkış noktası ve dayandıkları temeller birbiriyle örtüşmektedir.

Denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkına ilişkin itirazlar ve imkânsızlıklar kısa bir biçimde değerlendirilirse, bu konu hakkında sorulabilecek en önemli soru, büyük denizci devletlerin itirazları ve maddî imkânsızlıklar karşısında denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkı talebinin nasıl ve neden geliştiği şeklindedir. 1850'li yıllarda İsviçreli tüccarlar dönemin çeşitli önemli liman kentlerinde ticaret gerçekleştirmekteydiler. Bu liman kentleri arasında şunlar vardı: Hamburg (Alman Konfederasyonu), İzmir (Osmanlı İmparatorluğu), St. Petersburg (Rus İmparatorluğu) ve Trieste (Avusturya-Macaristan İmparatorluğu).<sup>621</sup> İzmir (*Smyrna*), St. Petersburg ve Trieste şehirlerinde bulunan İsviçreli tüccarlar, 1864 yılında İsviçre Federal Meclisine başvuruda bulunmak suretiyle, kendi işlettikleri gemilerde İsviçre bayrağı kullanmak istediklerini belirterek, Meclisin bu yönde karar

---

<sup>621</sup> OPPENHEIM, s. 327; TWISS T., *The Law of Nations Considered as Independent Political Communities on the Rights and Duties of Nations in Time of Peace*, 2nd edition, Oxford, 1884, s. 327.

almasını talep etmişlerdir.<sup>622</sup> İsviçre Meclisi, büyük devletlere başvurulmasına rağmen<sup>623</sup>, yukarıda da belirtilen sebeplerle, bu devletlerin başvuruya olumlu yaklaşmamaları nedeniyle<sup>624</sup>, hiçbir zaman bu konuda olumlu bir karar vermemiştir.<sup>625</sup> Bu arada, İsviçre'nin bayrak hakkı talebini belirtirken, bir hususun

<sup>622</sup> MONNIER, s. 502; OPPENHEIM, s. 327; TWISS, s. 327. Burada belirtilmesi gereken önemli bir husus vardır: **Walser**, İsviçre Devletinden bayrak talep edenleri sadece yabancı şehirlerdeki tüccarlar olarak sınırlandırmamakta ve bu talepte bulunanları dört gruba ayırmaktadır: a) yabancı limanlarda (özellikle de deniz aşırı limanlarda) bulunan İsviçreli tüccarlar ve şirketler, b) İsviçre'de konumlanan ve dış ticaretle uğraşan ve bunun için de gemi sahibi (yabancı bayrak taşıyan) olan firma ve tüccarlar, c) Kuzey Amerika'ya göçmen (sayıları artan İsviçreli göçmenleri) taşımak isteyen İsviçreli ve d) İsviçreli deniz adamları ve kaptanlar. Bkz. WALSER H., A Short History of the Swiss Flag at Sea, via [www.swiss-ships.ch/fr\\_startseite.htm](http://www.swiss-ships.ch/fr_startseite.htm) (ziyaret tarihi: bilinmiyor). Bu makale, ayrıca *Ships Monthly* Dergisinin Nisan 1999 sayısında da basılmıştır. Esasen, Walser'in Amerika'ya giden göçmenlere ilişkin bir sınıflandırma kriterine yer vermesinin haksız olmadığı, Amerika'ya göç eden İsviçre vatandaşlarının sayısı göz önüne alındığında ortaya çıkmaktadır. Yapılan bir araştırmada, 1820-1850 arasında 12,722 İsviçrelinin Amerika'ya göç ettiği ortaya konulurken, bu rakamın 1851-1860 arasında 25,011'e çıktığı, 1861-1870 arasında 23,286, 1871-1880 arasında 28,293, 1881-1890 arasında 81,988, 1891-1900 arasında 31,179, 1901-1910 arasında 34,922 ve 1911-1920 arasında 23,091 olarak gerçekleştiği belirtilmiştir. Bkz. BECHTEL D., When the Swiss made America, *swissinfo*, 11 May 2009 via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo.html?siteSect=43&sid=10670732&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo.html?siteSect=43&sid=10670732&ty=st) (ziyaret tarihi: 13/05/09).

<sup>623</sup> **Walser**, sadece denizci büyük devletlere başvurulmadığını, aynı zamanda denizci devletlerdeki İsviçre büyükelçilikleri ve konsolosluklarından da görüş istediğini belirtmiş, hattâ Le Havre'deki İsviçre Konsolosluğunun bu fikri (İsviçre bayrağı fikrini) saçma sapan olarak nitelediğini belirtmiştir. Bkz. WALSER, *supra*, (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

<sup>624</sup> Meselâ, İsviçre'nin bayrak hakkına ilişkin görüş istediği devletler arasında yer alan Fransa ve Amerika Birleşik Devletleri, konuya ilişkin olarak, kendi aralarında da, yazışmışlardır. Fransa'nın Amerika Birleşik Devletlerindeki büyükelçisi **Marki de Montholon**'un Amerikalı muhatabı **Hunter**'a gönderdiği 24 Haziran 1865 tarihli mektupta, İsviçre Hükûmeti'nin bayrak hakkına ilişkin olarak Fransa'dan talepte bulunduğu, ilk bakışta açık denizlerin serbestliği ve buna erişimin herkese açık olmasından dolayı bu istekle ilgili bir sorun yokmuş gibi gözükmesine karşın, özellikle İsviçre'nin coğrafi konumu da hesaba katıldığında, bazı sorunların ortaya çıkabileceğini yazmış; uluslararası hukukun tüm filolara bazı düzenleme ve görevler yüklediğini, bu çerçevede filo sahibi devletler için bir tescil limanına ihtiyaç duyulduğunu belirtmiş, tescil limanı olmayan bir devletin bu garantileri gerçekleştirip gerçekleştirilemeyeceği sorusunun üzerinde durulması gerektiğinin altını çizmiş; diğer yandan da, ister açık denizde olsun, ister karasularında olsun, bir İsviçre gemisinde meydana gelebilecek suçlar ve kabahatlerden ötürü İsviçre'nin yargı yetkisini, özellikle de suçluyu doğrudan yakalayabileceği araçlardan yoksunluğu göz önüne alındığında nasıl kullanabileceğini sormuş ve Fransa'nın konuya ilişkin cevabını açıklamadan diğer deniz güçlerinin de görüşünü öğrenmek istediğini belirtmiş ve özellikle de Amerika'nın bu konuda daha farklı argümanları varsa, Hükûmeti'ne iletmek için bunları da öğrenmek istediğini vurgulamıştır. Bu mektuba Amerika Birleşik Devletleri'nden cevap 07 Temmuz 1865 tarihinde verilmiştir. Bu cevapta, İsviçre Hükûmeti'nin aynı soruyu Amerika Birleşik Devletlerine de sorduğu, Amerika'nın ise iç savaş yüzünden konuyu değerlendirmede, sorunun öneminin ortada olduğu ve Fransa'nın, kendilerinin de görüşünü öğrenmek istemesini memnuniyetle karşıladıkları belirtilmiştir. Bkz. *Papers Relating to Foreign Affairs*, Part II, Washington, 1866, s. 361-362. Bu yazışmadan öğrenilenler şu şekilde özetlenebilir: İsviçre Hükûmeti'nin konuya ciddiyetle yaklaştığı, önemli denizci devletlere gerçekten de bayrak konusunda soru yönelttiği, denizci devletlerin ise, mâlum sebeplerden ötürü, bu soruya olumlu yaklaşmadıkları belirtilebilir.

<sup>625</sup> CAFLISCH, 1977, s. 357; COLOMBOS, s. 293; MONNIER, s. 502; OPPENHEIM, 327. Öte yandan, **Westlake**, İsviçre'nin hiçbir zaman devlet olarak bu şekilde bir talepte bulunmadığını, 1864 yılında Federal Konseyin (*Federal Council*) ve Federal Asamblesinin (*Federal Assembly*) bu şekilde bir iddiası olduğunu belirtmiştir, bkz. WESTLAKE J., *International Law: Part I—Peace*, 2nd edition, Cambridge, 1910, s. 169.

açıkça ortaya konulması lâzımdır. İsviçre'nin bayrak talebi açık denizlerde seyredecek gemiler için söz konusudur. O dönemde, İsviçre'nin de kıyısı olduğu göllerde, İsviçre'ye ait limanlar ile Fransa, Almanya ve İtalya'ya ait limanlar arasında kullanılan İsviçre gemilerinde İsviçre bayrağı dalgalandırılmaktadır.<sup>626</sup>

İsviçreliler, bayrak hakkına ilişkin taleplerini, o dönemde var olan Moldavya-Eflak (*Moldavia-Wallachia*) devletine ve Kudüs kentine ilişkin bayrak kullanımlarına dayandırmaktaydılar.<sup>627</sup> Bunun dışında, bazı uluslararası hukukçular, denize kıyısı olmayan devletlerin donanmalarının olmaması ve bunun bir sonucu olarak ticaret filolarını koruyamayacakları iddiasına, o dönemde denize kıyısı olan, fakat donanması olmayan devletlerin sahip oldukları deniz ticaret filolarını örnek göstererek karşı çıkmışlardır.<sup>628</sup>

---

<sup>626</sup> TWISS; s. 329; WESTLAKE, vol. I, s. 169. Ayrıca, *Westlake, Twiss* ve *Sinjela*, Japonya'nın Nagasaki Limanını ziyaret eden İsviçre gemisinin İsviçre bayrağı taşıdığı ve limandaki diğer yabancı devlet gemileriyle, Japonya'nın bu duruma saygı gösterdiğini de vurgulamışlardır. Bkz. SINJELA, 1983, s. 115; TWISS, s. 329-330; WESTLAKE, vol. I, s. 169. Bir diğer ilginç gelişme ise, Amerikan İç Savaşında yaşanmıştır: İsviçreli bir tüccar İsviçre bayrağı taktığı iki gemiyle güneye savaş malzemesi taşıyan, Kuzey gemileri tarafından müsadere edilmiştir. İsviçre Hükümeti, olaya müdahil olmamayı tercih etmiştir. Bkz. TWISS, s. 328; WESTLAKE, vol. I, s. 169-170. Bu olayın, İsviçre bayrağı talebinde bulunanların ileri sürdükleri, İsviçre gemilerinin, İsviçre'nin tarafsız bir ülke olması ve sonucunda da düşman devletler dâhil tüm devletlerin limanlarında bulunabileceği şeklindeki iddialarının da cevabı sayılabilecektir. Bu konu hakkında geniş açıklama için bkz. TWISS, s. 327.

<sup>627</sup> CAFLISCH, s. 357. Kudüs'ün bayrak hakkına ilişkin olarak, İsviçrelilerin iddiaları doğrultusunda, *Twiss*, Kudüs ile ilgili durumu ayrıntılı bir biçimde ele almıştır. Buna göre, "Kutsal Topraklar"ın (*La Terra Santa-Holy Land*) bayrağı olarak da bilinen bayrağın, genelde Osmanlı limanlarında kullanıldığını ve Osmanlı vatandaşı olmayanları işaret ettiğini, her ne kadar halka açık antlaşmalarda vurgulanmasa da, Osmanlı İmparatorluğunun bu bayrağı taşıyan gemilere, Fransa bayrağı taşıyan gemilere gösterdiği ayrıcalıkları tanıdığını, ilgili bayrağı taşıyan gemilerin olası bir sorunda Fransız Konsoloslarının korumasında olduğunu, sonuç olarak da, Fransız savaş gemileri tarafından korunabileceklerinin düşünülebileceğini ifade etmiştir. Bkz. TWISS, s. 330-332.

<sup>628</sup> *Twiss*, bu konu hakkında bazı açıklamalar yapmıştır. Buna göre, "Karadağ", "İyonya Birleşik Devletleri" gibi devletlerin bazı antlaşmalarla ticaret filosuna sahip olabildikleri, bununla beraber, bu devletlerin kullandıkları en az bir limanlarının bulunduğu (cezaî yargı yetkisinin kullanılmasında ...) belirtildikten sonra, Karadağ'ın Avusturya-Macaristan İmparatorluğunca, İyonya Birleşik Devletlerinin ise İngiliz koruması altında olduğu belirtilmiştir. Bunun dışında, Kuzey Avrupa'da konumlanmış bazı Alman ve İsveç şehir devletlerinin kendi ticarî bayrakları ve filosu olmasına karşın, donanmalarının bulunmadığı belirtilmiş, fakat bu durumun geleneksel bir anlayıştan kaynaklandığı ve bu devletlerin Roma Alman İmparatorluğunun korumasında oldukları kabul edilmiştir. Buna benzer örneklerin Osmanlı İmparatorluğu için de geçerli olduğu ifade edilmiştir. Meselâ, Moldavya-Eflak, Samos ve hattâ Mısır bu kategori kapsamında değerlendirilmiştir. Bkz. TWISS, s. 324-326. Bunun dışında, *Sinjela*, denize kıyısı olmayan devletlerin donanması olmadığından bahisle bayrak haklarının inkâr edilmesi ve/veya kabul edilmemesi durumuna, o dönemde bazı kıyı devletlerinin ticaret filosu olmasına rağmen, donanmaları olmadığını belirterek eleştiri getirmiştir. Bkz. SINJELA, 1983, s. 115 ve dipnot: 95 (ilgili dipnotun açıklaması, s. 154). *Sinjela*'nın örnek olarak verdiği devletler şunlardır: Belçika ve Norveç. Kanımızca, *Sinjela*'nın bu konuda vermiş olduğu örnekler, denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkını doğrulayıcı nitelikten yoksun gözükmektedir. Bilindiği üzere, Belçika I. Dünya Savaşı öncesinde tarafsız devlet statüsündedir. Bkz. ALTUĞ, s. 45; PAZARCI, II. Kitap, s. 102. Bu bağlamda, tarafsız bir devletin donanması olmasını beklemek anlamsızdır. Belçika'nın sürekli olarak tarafsızlaştırılmasına yönelik 1839 yılındaki anlaşma uyarınca, ilgili devletlerin korumasının

Bayrak hakkı konusunda İsviçreliilerin bayrak taleplerinin haklılığını ortaya koyan olaylardan biri şu şekilde gelişmiştir: Basel Protestan Misyona (*Protestant Mission of Basel*) ait Alman bayrağı taşıyan bir gemi 1870-71 tarihli Prusya-Fransa arasındaki savaşta Fransız kruvazörü tarafından müsadere edilmiş ve bu müsadereenin hukukî olduğu açıklanmıştır; fakat, 1872 yılında Prusya Devlet Konseyi, kararı, geminin sahibinin yabancı bayrak taşımakla yükümlü kılındığından bahisle, ortadan kaldırmıştır.<sup>629</sup>

Denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkına ilişkin olarak, **Bluntschli**'nin şu açıklaması ise üzerinde dikkatle durulması gereken açıklamadır: “Deniz kıyısından yoksun olan devletler, bir filo<sup>630</sup> ve özel bir bayrak hakkına sahip olmalıdır. Fakat, bu hak, sadece uluslararası hukukun ilkelerini kabul eden uluslara verilecektir.”<sup>631</sup>

Kısaca, yukarıda anlatılanların ışığında, I. Dünya Savaşı öncesi dönemde, denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkı konusunda, her ne kadar uluslararası alanda devletler arasında bir çözüme ulaşılmamış olsa da, yaşanan olayların İsviçre'nin haklılığını ortaya koyduğunu ve özellikle de, bazı yazarların denize kıyısı olmayan devletlerin bu hakkını desteklediklerini söylemek yanlış olmasa gerektir.<sup>632</sup>

---

söz konusu olduğu bir gerçektir. Sinjela tarafından dillendirilen diğer örnek olan Norveç ise, bilindiği üzere, ancak 07 Haziran 1905 tarihinde bağımsızlık kazanmıştır. Öncesinde, yaklaşık 400 yıl kadar (14. yüzyılın ortalarından itibaren) Danimarka'nın yönetiminde (1350'lerde Danimarka önderliğinde kurulan “Kalmar Birliği”, İsveç her ne kadar 1521'de ayrılsa da, Norveç için devam etmiştir-) kalmıştır. 1814 yılında ise, Norveç İsveç'in koruyuculuğu altına girmiştir. O dönem, her ne kadar Norveç bağımsızlığını ilân etmeye çalışsa da, başarılı olamamış, bağımsız kurumlarını ve liberal Anayasasını muhafaza ederek, dışişlerinde İsveç'in boyundurluğu altına girmiştir. Sonuç olarak, o dönem bağlamında, Norveç filusunun İsveç'in koruması altında olduğunu düşünmek yanlış olmayacaktır.

<sup>629</sup> *Gidel* den aktaran Monnier. Bkz. MONNIER, s. 503.

<sup>630</sup> Burada kullanılan terim İngilizce olarak “navy” kelimesidir ve bu kelimenin temel anlamı donanmadır. Bununla beraber, İngilizce’de “merchant navy” ve/veya “mercantile navy” terimlerinin kullanımının ticarî filo olarak algılanmasının bir sonucu, çeviride bu kelimeye karşılık “filo” kelimesi kullanılmıştır ve bununla da kastedilenin ticaret filosu olduğu düşünülmektedir.

<sup>631</sup> “States deprived of a sea-coast shall have the right to have a navy and a special flag. However, this right will only be granted to nations accepting the principles of international law.”, *Bluntschli*’den aynen çevirip nakleden Monnier. Bkz. MONNIER, s. 503 (Bluntschli J.C., *Le droit international codifié*, 2nd edition, Paris, 1874, art. 375). *Twiss*, *Calvo*’nun da benzer yönde açıklamaları olduğunu belirtmektedir. Bkz. TWISS, s. 328-329.

<sup>632</sup> Denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkını onaylamayan yazarlar da söz konusudur. Meselâ, *Westlake*’ye göre, sorumluluk ancak liman devletine aittir ve gerektiğinde, gemi limana döndüğünde, ilgili devlet, denizde işlenmiş her türlü suçu cezalandırmak için kaptan, mürettebat ve yolcular aleyhinde harekete geçebilecektir. Oysa, denize kıyısı olmayan devletler bunu yapamayacaktır. Bu yüzden, denize kıyısı olmayan devletler bayrak hakkı talep edemeyeceklerdir. Bkz. WESTLAKE, s.

Tabîî bu anlatılanlar değerlendirilirken göz önüne alınması gereken hususların başında, denize kıyısı olmayan devletlerin o dönemde (19. yüzyıl ve öncesi) bayrak hakkına ne kadar ihtiyaç duydukları gelmektedir. Ayrıca, bu hakkın savunulmasında İsviçre'nin liderliğinin nedeni, o dönemde az sayıda bağımsız denize kıyısı olmayan devletin olmasıyla açıklanabilir.<sup>633</sup>

19. yüzyıl ve öncesinde bayrak hakkına ne kadar ihtiyaç duyulduğu sorusu, teorik olarak, keşifler, işgâller, sömürgeleştirme hareketleri ve en önemlisi sanayi devrimi ve artan üretim gibi hususlarla yakından bağlantı kurularak ele alınabilir. Sonuçta, bayrak hakkını isteyecek devletlerin, bu konularda gelişme kaydetmiş devletler olmaları beklenmelidir.

Öte yandan, o dönemde denize kıyısı olmayan devlet sayısı irdelendiğinde, sayının ve denize kıyısı olmayan devletlerin, sürekli bir değişim içinde olduğu görülecektir. Bu tarihler, 1789 Fransız Devriminin etkilerinin sürdüğü ve Avrupa'da da bazı taşların sürekli değiştiği tarihler olarak yorumlanabilir. Örneğin; 1850'li yıllarda Almanya, Alman Konfederasyonu olarak bir bütünken, 1866 yılında Alman Konfederasyonu dağılmış, Kuzey Alman Federasyonu ve Güney Almanya şeklinde bir ayırım söz konusu olmuştur. Bu bağlamda, 1866 yılı itibariyle Avrupa'da üç önemli denize kıyısı olmayan devlet olduğu görülmektedir: Güney Almanya, İsviçre ve Sırbistan.<sup>634</sup> 1871 yılına gelindiğinde Almanya birliğini tamamladığı için İsviçre ve Sırbistan denize kıyısı olmayan devletler olarak varlıklarını sürdürmektedir.<sup>635</sup> 1878 yılı itibariyle hazırlanan Doğu Avrupa haritalarında da görüldüğü üzere, İsviçre'nin bayrak iddialarını dayandırdığı Moldavya-Eflak denize kıyısı olmayan devlet olarak varlığını sürdürmektedir.<sup>636</sup> Bu devletler harici, küçük prenslikler ve devletler de

---

169. Westlake dışında, *Twiss*, *Fiore*'nin de İsviçre'nin bayrak hakkına karşı çıktığını belirtmiştir. Bkz. TWISS, s. 329.

<sup>633</sup> İsviçre'nin liderliğinin ön plâna çıkmasıyla, o dönemdeki denize kıyısı olmayan devlet sayısı arasındaki bağlantı, konu hakkında yazan yazarlar tarafından, genelde belirtilmemiştir. Buna karşılık, *Monnier*'in denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkını elde etmesinde I. Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan yeni denize kıyısı olmayan devletlere işaret etmesiyle bir ölçüde bu bağlantının kurulduğu düşünülebilir. Bkz. MONNIER, s. 503.

<sup>634</sup> LABBERTON R.H., *Labberton's Historical Atlas: 3800 BC to 1900 AD*, 16th edition, New York, 1901, s. 60, harita (plate) LII.

<sup>635</sup> LABBERTON, s. 61, harita (plate) LIII.

<sup>636</sup> LABBERTON, s. 62, harita (plate) LIV.

vardır.<sup>637</sup> Fakat, bunların statüleri tartışılabilir. Bunlar içerisinde her ne kadar ayrı bir Anayasaya sahip olan Lüksemburg ön plâna çıksa da, 1914 yılına kadar, bu devletin de, zamanını çeşitli şekillerde ittifaklarla geçirmiş olduğu görülmektedir.<sup>638</sup>

Avrupa'daki yapı dışında diğer kıtalar incelendiğinde, Afrika'da sömürgeleştirilmemiş Habeşistan (günümüz Etiyopya'sı), Güney Amerika'da bağımsızlığını 1811 yılında kazanan Paraguay o dönemde denize kıyısı olmayan diğer devletleri oluşturmaktaydı. Asya kıtasında ise, o dönemde bağımsız bir denize kıyısı olmayan devlet yoktu.<sup>639</sup>

Burada bir parantez açarak, bazı karışıklık yaratacak durumları aydınlatmakta yarar vardır. Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun dağılmasıyla, günümüzde Avrupa'da konumlanan en önemli denize kıyısı olmayan devletlerden bazıları ortaya çıkmıştır.<sup>640</sup> Bu olgudan yola çıkarak Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun denize kıyısı olmayan bir İmparatorluk olduğu akla gelebilecektir. Bu bağlamda, 19. yüzyılda Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun Adriyatik Denizinin doğu kıyılarında Avusturya Sâhili (*Austrian Littoral*) olarak adlandırılan bir eyaleti olduğunu belirtmekte yarar vardır.<sup>641</sup>

---

<sup>637</sup> Bu devletler arasında Andora ve San Marino sayılabilir. Bkz. JOHNSON V.W., *Two Quaint Republics: Andorra and San Marino*, Boston, 1913; MENEFEE, s. 19-22; TWISS, s. 44-46 (Andora için) ve s. 46 (San Marino için).

<sup>638</sup> Lüksemburg konusunda geniş bilgi için bkz. OMOND G.W.T., *The Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg*, Boston, 1923, özellikle s. 96-113.

<sup>639</sup> Moğolistan, her ne kadar 13 ilâ 14. yüzyıllarda büyük bir imparatorluk kurmuş olsa da, daha sonra Çin hanedanlarına tâbi olmaktan (1691'den itibaren) kurtulamamıştır. Ancak, Qing hanedanının yıkılmasıyla 1911 yılından sonra "Dış Moğolistan" (*Outer Mongolia*) adı altında bağımsızlığını kazanabilmiş, 1924 yılından sonra da "Moğolistan Halk Cumhuriyeti" (*Mongolian People's Republic*) adını almıştır. Bkz. SANDERS A., *Mongolia: Looking to the Sea*, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1997, s. 134. Öte yandan, Afganistan, 1747 yılında ilk kez devlet olarak doğmuş olsa da, 19. yüzyılda çoğunlukla İngiliz etkisinde kalmış, tam bağımsızlığını ancak 1919 (8 Ağustos) yılında kazanabilmiştir. Bkz. GLASSNER, 1970, s. 47-50; McLACHLAN K., *Afghanistan: The Geopolitics of a Buffer State*, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1997, London, s. 85-86.

<sup>640</sup> Avusturya, Macaristan ile birlikte Çek Cumhuriyeti ve Slovakya (1993 yılına kadar Çekoslovakya).

<sup>641</sup> Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun (Habsburg hanedanının) Adriyatik'le olan ilişkileri açısından ayrıntılı bilgi için bkz. FABER E., *Trieste and the Austrian Littoral 1700-1850, Ottocento, Trieste*, 1990, s. 57-70 via [www.stm.unipi.it/Clioh/Tabs/libri/1/04-Faber\(14\).pdf](http://www.stm.unipi.it/Clioh/Tabs/libri/1/04-Faber(14).pdf) (ziyaret tarihi: bilinmiyor). **Faber**, 17. yüzyılın ikinci yarısına kadar Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun denize kıyısı olmayan bir devlet olduğunu belirtmesine karşın, bir sonraki sayfada Trieste'nin 1382 yılında Avusturya (Habsburg) düküne geçtiğini ve kısa süre sonra Fiume'nin de buna katıldığını belirtmektedir. Bkz. FABER, s. 58 ve 59. Sonuçta, Faber'in değerlendirmesinin ekonomik olduğu, hukuken deniz kıyısına sahip olup da bunu gerektiği gibi kullanmamanın denize kıyısı olmama statüsünü gerektirmeyeceğini ifade etmekte yarar vardır.

Bir başka tereddüt uyandıracak devlet ise, 1825 yılında bağımsızlığını kazanan Bolivya'dır. Fakat, Bolivya, bağımsızlığını kazandığı 1825 yılından Pasifik savaşının sonlanmasına kadar (1884) geçen sürede denize kıyısı olan bir devlettir.

Bu devletlerin dışında, Afrika'da tek sömürge hâline gelmeyen devlet olan Habeşistan da ele alınması gereken devletlerden biridir. Habeşistan, sadece II. Dünya Savaşından önce, kısa bir dönem İtalyan hükümrancılığına girmiştir. II. Dünya Savaşından sonra ise, Etiyopya'nın Eritre ile birleşmesi sağlanarak, denize kıyısı olmayan bir devlet konumundan çıkarılmaya çalışılsa da<sup>642</sup>, yaşanan çatışmalar sonucu 1993 yılında Eritre ve Etiyopya ayrılmış ve Etiyopya, böylelikle, yeniden denize kıyısı olmayan bir devlet hâline gelmiştir.

Öte yandan, denize kıyısı olmayan devletler tarafından bayrak hakkının talep edilmesinin, sadece denize kıyısı olmayan devlet sayısı ile değil, aynı zamanda üst paragraflarda belirtilen hususlarla, yani ilgili devletin sömürgeci olması ve sanayi üretiminin yüksek olması, ticaretin ülke ekonomisinde önemli bir gelir kaynağı teşkil etmesi ve/veya ticaretle yoğun şekilde uğraşan vatandaşlarının olması gibi nedenlerle bağlantılı olduğu kabul edilmelidir. Sonuç olarak, o dönemde bu özellikleri taşıdığı ifade edilebilecek en uygun denize kıyısı olmayan devletin İsviçre olduğu söylenebilir.

## 2- I. Dünya Savaşından Sonra Yaşanan Gelişmeler

İsviçre I. Dünya savaşı esnasında deniz ticaret filosunun olmaması sebebiyle oldukça güç duruma düşmüştür.<sup>643</sup> İsviçre, yaşadığı tüm bu sıkıntıları da göz önünde

---

<sup>642</sup> *Griffiths*, Eritre'nin Etiyopya ile federal bir birlik oluşturmasını, Etiyopya'ya bir koridor sağlanması olarak değerlendirmektedir. Bkz. GRIFFITHS I.L.I., *Africa Land and Access Corridors*, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1998, s. 75-76.

<sup>643</sup> *Walser*'in bu konuda anlattıklarını özetlemek gerekirse: Hiçbir doğal kaynağa sahip olmayan İsviçre, I. Dünya Savaşı esnasında kendisine mal taşıyabilecek gemiler bulmakta zorlanmış, İsviçre Hükümetinin bu konudaki çeşitli hamleleri, savaşın gerçekliğinde bir sonuç vermemiştir. Özellikle, gemi taşıma ücretlerinin inanılmaz ölçüde artması, gemi bulamama gibi sorunları çözmek için çaba sarf eden İsviçre Hükümetini zorlamış; o günlerde gemilerin çoğunun savaşan taraflara ait olmasından ötürü büyük zorluk çekilmiş, Londra'da bir antlaşma imzalanarak her biri 5.000 dwt olan 12 gemi için anlaşma sağlanmış olsa da, bunun sadece yarısının, o da çok kısa bir süreliğine kullanımı söz konusu olabilmıştır. Bunun sebebi, savaşan devletlerin, savaş sebebiyle, savaş malzemelerini taşıma ihtiyaçlarının ortaya çıkmasıdır. Bunun üzerine, *FERO*'yu kuran İsviçre, Amerikan Savaş Nakliye Dairesiyle (*US War Transport Office*) bir antlaşma imzalamış, Amerika'nın savaşa katılımıyla bu antlaşmanın da uygulanma olanağı olmamıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nde demirleyen Hollanda

tutarak, Paris Barış Konferansı başkanına denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkının tanınmasını isteyen bir memorandum sunmuştur.<sup>644</sup> İsviçre, bu memorandumda, seyrüsefer özgürlüğünün deniz hukukunda her devlet için temel bir özgürlük teşkil ettiğini ve bayrak hakkının ise, bayrağın bir gemi üzerindeki devlet egemenliğinin simgesi olmasından ötürü, her devlet tarafından tanınmasının uluslararası bir görev olduğunu belirtmiştir.<sup>645</sup>

Paris Barış Konferansı sonrasında imzalanan “Versailles Antlaşması” m.273’te, denize kıyısı olmayan devletlerin de, tıpkı denize kıyısı olan devletler gibi, bayrak hakkına sahip oldukları açık bir biçimde kabul edilmiştir. Versailles Antlaşmasının, kardeşi olan Neuilly (Bulgaristan)<sup>646</sup>, Saint Germain (Avusturya)<sup>647</sup> ve Trianon (Macaristan)<sup>648</sup> Antlaşmalarında da, farklı madde numaraları altında, aynı hükme yer verilmiştir.<sup>649</sup>

Bu yönlü bir hükme yer verilmesinde, İsviçre’nin yoğun çabaları ve çalışmalarının yanı sıra, I. Dünya Savaşının sonunda dağılan Avusturya-Macaristan İmparatorluğundan doğan Avusturya, Macaristan ve Çekoslovakya’nın da varlığının etkili olabileceği düşünülmelidir.<sup>650</sup> Ayrıca, Avrupa’da yeni kurulan denize kıyısı olmayan devletlerin dışında, o dönemde, diğer kıtalarda, özellikle de Asya’da bağımsızlıklarını kazanan yeni denize kıyısı olmayan devletler olduğunu hatırlamakta fayda vardır. Bu devletler şu şekilde sıralanabilir: Moğolistan (1911), Afganistan (1919), Azerbaycan<sup>651</sup> ve Ermenistan<sup>652</sup>.

---

gemilerini kullanmak için Hollanda/İsviçre Gemicilik Şirketini kurup bir anlaşma hazırlayan İsviçre, Amerika Birleşik Devletleri’nin savaşa girdiği için tüm bu gemileri müsadere etmesiyle yine bir sonuç alamamıştır. En sonunda, “İsviçre Deniz Nakliye Birliği”ni (*Swiss Sea Transport Union*) kuran İsviçre, 28 geminin alınması ve/veya inşa edilmesi konusunda anlaşmaya varmıştır. Çok yüksek meblağlara bu anlaşma koşulları 1919 sonlarında gerçekleştirilmiştir. Oysa, 1918 yılında savaşın sonuçlanmasıyla gemi kiralama fiyatları düşmüştür. İsviçre’nin bu son teşebbüsü ise, 1921 yılında tamamen çökmüştür. Bkz. WALSER, *supra*, (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

<sup>644</sup> İsviçre’nin sunduğu memorandumun ilgili kısımlarının orijinal metni ve bu konudaki açıklamalar için bkz. CAFLISCH, 1977, s. 357-358; MENEFE, s. 34-35; SINJELA, 1983, s. 116.

<sup>645</sup> MENEFE, s. 35.

<sup>646</sup> m.153.

<sup>647</sup> m.225.

<sup>648</sup> m.209.

<sup>649</sup> I. Dünya Savaşı sonunda, galip devletlerin, Osmanlı İmparatorluğuyla imzaladıkları “*Sèvres Antlaşması*”nda da paralel hükmü bulmak mümkündür. Fakat, adı geçen antlaşma, taraflarının hiçbirisinin onaylamamasından ötürü, hiçbir zaman geçerlilik kazanmamıştır. O yüzden, yukarıdaki antlaşmalar arasında “*Sèvres Antlaşması*”na yer verilmemiştir.

<sup>650</sup> Bu konu, *Monnier*, tarafından da vurgulanmaktadır. Bkz. MONNIER, s. 503.

<sup>651</sup> Azerbaycan, Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti adıyla 1918 yılında (28 Mayıs) bağımsızlığını kazanmış, fakat iki yıl sonra, 1920 yılında (27 Nisan) SSCB tarafından ilhak edilerek, Sovyet

Denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkına ilişkin “Versailles” ve kardeş antlaşmalarının yer verdiği hükmü takip eden uluslararası belge, Milletler Cemiyetince 1921 yılında Barselona’da toplanan konferansın sonunda denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkına ilişkin deklârazyondur.<sup>653</sup> Adı geçen, Deklârasyon, şu şekildedir:

“Yetkili imzacılar, temsil ettikleri devletlerin, denize kıyısı olmayan herhangi bir devletin, kendi ülkesinde konumlanan belirli bir yerde tescil edilmiş gemilerince dalgalandırılan bayrağı tanıdıklarını beyan ederler: bu tür yerler (bu tür) gemilerin tescil limanı olarak hizmet verecektir.”<sup>654</sup>

Bu deklârasyonla beraber, denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkının iyice belirginleştiği ve pekiştiği ifade edilebilir. **Monnier**’e göre, bu deklarasyon, tüm denize kıyısı olmayan devletlere ayırım gözetmeksizin uygulanacak var olan bir uluslararası örf ve âdet kuralıdır, çünkü denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkının, sadece taraflarını bağlayacak bir sözleşme akdetmek yoluyla belirlenmesi yerine, bir deklarasyonla belirlenmesi tercih edilmiştir.<sup>655</sup> İsviçre dışişleri bakanı **Drummond**’un dönemin Milletler Cemiyeti Sekreterine gönderdiği 1924 tarihli

---

Rusya’nın federe birimlerinden biri hâline getirilmiştir. Geniş olarak, Azerbaycan tarihi için bkz. via [www.azerbaijan.az/portal/History/General/generalInfo\\_e.html](http://www.azerbaijan.az/portal/History/General/generalInfo_e.html) (ziyaret tarihi: 15/05/09) ve özellikle de via [www.azerbaijan.az/portal/History/Middle/middle\\_e.html](http://www.azerbaijan.az/portal/History/Middle/middle_e.html) (ziyaret tarihi: 16/05/09).

<sup>652</sup> Ermenistan 1918 yılında bağımsızlığını kazanmış, fakat, tıpkı Azerbaycan’da olduğu gibi, 2 yıl sonra, 1920 yılında SSCB tarafından ilhak edilmiş ve Sovyet Rusya’nın federal bir birimi hâline getirilmiştir. Öte yandan, I. Dünya Savaşı esnasında bağımsız bir Ermeni Devleti isteyen büyük devletler (İngiltere, Fransa, Amerika Birleşik Devletleri, Rusya ve hattâ Osmanlı İmparatorluğunun müttefiki Almanya) Trabzon başta olmak üzere Rize gibi önemli şehirleri de içeren Doğu Karadeniz’de uzunca bir kıyıyı Ermenistan’a vermek suretiyle bu devleti deniz kıyısının yoksunluğundan uzaklaştırmaya ilişkin plânlar yapmışlardır. Bkz. GÜRÜN, s. 430; VERZIJL, vol. III, s. 243-244 (Hattâ, Batum limanı, Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan ve İran için Karadeniz’e çıkış limanlarından biri olarak kabul edilmiştir). Bu konuda “Sèvres Antlaşması” m.88’de Ermenistan’a verilmesi düşünülen bir limandan bahsedilmektedir; bu çerçevede, **Chamberlain** herhangi spesifik bir liman ismi vermeden, Anadolu’daki (*Asia Minor*) limanlardan birisinin Ermenistan’ın kullanımına açılmasına dair bir görüş belirtmiştir. Bkz. CHAMBERLAIN J.P., International Control of International Waterways, Railways, and Highways, in *The League of Nations: The Principle and the Practice*, edited by Duggan, Boston, 1919, s. 234 (Bu istek, sadece Ermenistan için değil, Mezopotamya için de dillendirilmiştir.).

<sup>653</sup> CAFLISCH, 1977, s. 357-358; MENEFEE, s. 34-35; MERRYMAN & ACKERMAN, s. 33; SINJELA, 1983, s. 116.

<sup>654</sup> “The undersigned, duly authorized for the purpose, declare that the states which they represent recognize the flag flown by the vessels of any state having no seacoast which are registered at some one specified place situated in its territory: such place shall serve as the port of registry of such vessels”, CAFLISCH, 1977, s. 358; MERRYMAN & ACKERMAN, s. 33; MENEFEE, s. 38.

<sup>655</sup> MONNIER, s. 504. Bu görüşe paralel görüşler için bkz. SINJELA, 1983, s. 116.

mektupta, açıkça, 1921 yılında Barselona’da kabul edilen deklarasyonun bu niteliğini ısrarla vurguladığı görülmektedir.<sup>656</sup>

Denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkı, 1958 tarihli CADS m.4’te<sup>657</sup> ve BMDHS m.90’da<sup>658</sup>, birbirlerine paralel olarak ve açıkça kabul edilmiştir. BMDHS m.90, BMDHS’deki açık denizlere ilişkin m.87’nin devamı niteliğindedir.<sup>659</sup> Bu maddede, denizlerin, ister denize kıyısı bulunsun, ister denize kıyısı bulunmasın tüm devletlere açık olduğu ve aralarında seyrüsefer serbestisinin de bulunduğu açık denize ait tüm serbestilerden sayılan tüm bu devletlerin yararlanabilecekleri düzenlenmiştir. Ayrıca, BMDHS’de karasularından zararsız geçiş hakkının düzenlendiği m.17’de<sup>660</sup> de, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin bu yönlü bir belirlemeye gidildiği görülmektedir.

III. DHK’da, denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkı konusunda temel talepler, İsviçre’den gelmiştir. Bu bağlamda, İsviçre delegasyonu, en dar anlamda, “sahilsiz devletlerin” (*non-coastal states*) 1921 tarihli Barselona Deklârasyonu ve 1958 tarihli CADS’yle kurulan, kendi bayrakları altında açık denizde gemi seyrettirebilme hayatî haklarını korumaları gerektiğini belirtmiş ve bu hakkın yeni sözleşme(ler)de açıkça teyit edilmesi gerektiğini vurgulamıştır.<sup>661</sup>

Burada bir parantez açarak, her ne kadar yürürlüğe girmese de, Birleşmiş Milletler çerçevesinde imzalanan 1986 tarihli “Gemilerin Tescili Koşullarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” (*United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships*) m.4/1’de<sup>662</sup> de denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkına, yukarıda belirtilen Sözleşmelerdeki düzenlemeye paralel olarak yer verildiği belirtilmelidir.

---

<sup>656</sup> CAFLISCH, 1977, s. 358; MONNIER, s. 504, dipnot: 7.

<sup>657</sup> 1958 tarihli CADS m.4 şu şekildedir: “Denize kıyısı olsun veya olmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir.”

<sup>658</sup> BMDHS m.90 şu şekildedir: “Denize kıyısı olsun veya olmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir.”

<sup>659</sup> Aynı yönde, 1958 tarihli CADS m.2’yi teşkil etmektedir.

<sup>660</sup> BMDHS m.17 şu şekildedir: “Bu Sözleşmenin hükümleri saklı kalmak üzere, denize kıyısı olsun veya olmasın, tüm devletlerin gemileri, karasularından geçiş hakkına sahiptir.”

<sup>661</sup> Rights of Access of Land-Locked States to and from the Sea and Freedom of Transit, *Legislative History of Part X, Articles 124 to 132 of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, United Nations, New York, 1987, s. 43.

<sup>662</sup> 1986 tarihli “Gemilerin Tescil Koşullarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” m.4/1 şu şekildedir: “Denize kıyısı olsun veya olmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir.”

1958 tarihli CADS ve BMDHS gibi genel nitelikli iki Sözleşme arasında, 1965 yılında tamamıyla denize kıyısı olmayan devletlerin transit konularına münhasır hazırlanan ve kabul edilen “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”de de denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkına, dolaylı da olsa, yer verilmiştir.<sup>663</sup> Her ne kadar spesifik bir konu üzerinde olsa da ve taraf devlet sayısı az olsa da, 1965 tarihli “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme”de de yer verilen düzenleme, denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkına ilişkin bir tutarlılık sergilendiğini göstermektedir.

Denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkına ilişkin hukukî değerlendirmenin son tahlilinde şu hususlar özetle belirtilebilir: Günümüzde, denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkının kabulünün, uluslararası hukukta, devletlerce sorgulanmadığı ve bir uluslararası örf ve âdet kuralı hâline geldiği söylenebilir. Hiç kuşku yok ki, denize kıyısı olmayan devletlere tanınan bayrak hakkı ve buna bağlı diğer yararlar, karşılığında yükümlülükler de doğuracaktır. **Monnier**'in de belirttiği gibi<sup>664</sup>, denize kıyısı olmayan devletler, bu yükümlülük ve sınırlamalara da, tıpkı denize kıyısı olan devletler gibi, tâbi olup uyacaklardır; bu konuda bir ayrıcalık beklemek doğru olmaz. Buna karşın, **Hafner**, bir atıfta bulunmaksızın, bayrak devletinin hak ve yükümlülüklerini düzenleyen BMDHS m.94'deki hususların denize kıyısı olmayan devletlerce yerine getirilip getirilemeyeceğinin tartışmalı olduğunu belirtmektedir.<sup>665</sup>

## **B- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Deniz Filoları**

Denize kıyısı olmayan devletlerin deniz filoları alt başlığını taşıyan bu bölümde, iki ayrı inceleme söz konusu olacaktır: Denize kıyısı olmayan devletlerin deniz ticaret filoları ve denize kıyısı olmayan devletlerin donanmaları.

---

<sup>663</sup> Bu antlaşmanın ön sözünde, daha önce 1958 yılında kabul edilen denize kıyısı olmayan devletlerin “*magna carta*”sı olarak da nitelendirilen 7 ilkenin temel çerçevesinde şekillendirilmiş 8 ilkeden ikincisi denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkına ilişkindir.

<sup>664</sup> MONNIER, s. 505.

<sup>665</sup> HAFNER, *MPEPIL*.

## 1- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Deniz Ticaret Filosu

Bayrak hakkına ilişkin yapılan açıklamalarda görüldüğü üzere, denize kıyısı olmayan devletlerin de, tıpkı denize kıyısı olan devletler gibi deniz ticaret filosu kurmaları gündeme gelmiştir. Bayrak hakkının şiddetli savunucusu olan İsviçre, tüm denize kıyısı olmayan devletlerin elde ettikleri gibi, 1919 tarihinde uluslararası hukuk çerçevesinde bu şekilde bir hakkı elde etmiş olmasına rağmen, 1934 yılına kadar bu konuda harekete geçmemiştir. Bir başka ifadeyle, İsviçre Hükûmeti I. Dünya Savaşından sonra deniz ticaret filosu oluşturma fikrinin üzerine gitmemiştir. 1933 yılında Almanya'da Nazi Partisinin iş başına gelmesi ve olayların kızışması, deniz ticaret filosu düşüncesini, İsviçre açısından, tekrar gündeme getirmiştir.<sup>666</sup>

Bu konuda harekete geçen İsviçre Hükûmeti, Londra merkezli iki Yunan gemicilik şirketiyle bir antlaşma yaparak, 15 Yunan bandıralı geminin kullanımı konusunda mutabakata varmıştır.<sup>667</sup> Fakat, İtalya'nın Yunanistan'a saldırması ve diğer çeşitli sebeplerle bu işin yürümeyeceği anlaşılmış, İsviçre'de, kendi imkânlarıyla bazı şirketler Panama bayraklı üç gemi satın almışlar, daha sonra bunların İsviçre bayrağı taşıyabilmesi için Hükûmete başvuruda bulunmuşlar, önce olumlu cevap alamazlar da, kısa sürede istekleri yönünde çalışma başlatılmıştır.<sup>668</sup>

Ayrıca, İsviçre, II. Dünya Savaşı başında kurulan "Savaş Nakliye Dairesi" (*Kriegs Transport Amt*) çerçevesinde de gemi alımları başlatmış, tüm bunlara merkezi Cenevre'de olan Kızılhaç Örgütü de katılarak, İsviçre bandırası taşıyacak gemi(ler) almıştır.<sup>669</sup>

İkinci dünya savaşı sonrası İsviçre devleti, elindeki gemileri devretmiş, buna karşın, İsviçreli özel şirketler deniz ticaret filusunun gelişmesi için çaba sarf etmişlerdir.<sup>670</sup>

<sup>666</sup> WALSER, *supra*, (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

<sup>667</sup> WALSER, *supra*, (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

<sup>668</sup> WALSER, *supra*, (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

<sup>669</sup> WALSER, *supra*, (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

<sup>670</sup> 1943 yılında özellikle gemi kiralama ücretlerinin düşüşünü de göz önüne alan İsviçre "Sevkiyat ve Gemicilik Acentaları Birliği" (*Association of Forwarding and Shipping Agents*), İsviçre'nin deniz ticaret filosu fikrine karşı çıkmış, buna karşılık "İsviçre Gemi Sahipleri Derneği" (*Association of Swiss Ship Owners*) ise İsviçre'nin deniz ticaret filosu olmasını desteklemiştir. Sonuçta, İsviçre'nin deniz ticaret filosu sahibi olması kabul edilmiştir. Bkz. WALSER, *supra*, (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

Günümüzde, İsviçre'nin çok genç bir gemi filosuna sahip olduğu ifade edilmektedir. Bir dönem gemi sayısında azalma gözlenirse de, İsviçre'nin deniz ticaret filosundaki gemi sayısının son yıllarda artma eğiliminde olduğu gözlenebilir.<sup>671</sup> Öte yandan, İsviçre'de 1997 yılı itibarıyla 27 gemicilik şirketinin faaliyet gösterdiği belirtilirken, bu şirketlerin pek azının İsviçre bayrağı taşıyan gemilere sahip olduğu; buna karşın bir çoğunun, hileli bayrak kullandığı ortaya konulmaktadır.<sup>672</sup> Genel olarak, İsviçre'de, İsviçre Bayrağı taşıyan gemilerle filo kuran altı özel gemicilik şirketi olduğu belirtilmektedir.<sup>673</sup> Filolarında İsviçre bayrağı kullanan belli başlı İsviçre gemicilik şirketi şunlardır: ABC Maritime AG<sup>674</sup>, Enzian Ship Management AG<sup>675</sup>, Massoel Meridian Shipping Company<sup>676</sup> ve Reederei Zurich AG<sup>677</sup>. Bunun yanı sıra,

---

<sup>671</sup> İsviçre deniz ticaret filosunun, gemi sayısı bağlamında, 36 adet gemiyle 1952'de zirve yaptığı belirtilmektedir. Bkz. DAWSON R., Swiss Role at Sea Makes Waves in New Book, 28 June 2003, via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=1850757&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=1850757&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09); The Swiss at Sea, 17 November 2003, via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=4440658&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=4440658&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09). Buna karşın, 2002 yılında 24 İsviçre bayraklı gemi varken, bkz. SUMMERTON J. & GEISER U., Switzerland's Fleet Going Strong on the High Seas, 09 June 2002, via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=1183748&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=1183748&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09), bu sayı 2007 yılında 32'ye, bkz. Credit Line Buoys up Swiss Merchant Navy, 27 June 2007, via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo.html?siteSect=7968692&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo.html?siteSect=7968692&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09), 2008 yılının başında 33 ve sonra 35 gemiye ulaşmıştır, bkz. Merchant Navy Swimming in New Money, 03 March 2008, via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=8806851&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=8806851&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09); SLATER J., Switzerland Takes on the Sea, 19 May 2008, via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=9106668&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=9106668&ty=st) (ziyaret tarihi: 25/02/09); BRADLEY S., Swiss Alarmed by Surge in Somali Piracy, 21 November 2008, via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=9995895&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=9995895&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09); GEISER U., Cabinet Agrees to Troops for Anti-Pirate Force, 25/02/09 via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=10377585&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=10377585&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09), 2009 yılında 36'ya ulaşmıştır, bkz. Seeschrifte unter Schweizer Flagge/ Navires battant pavillon suisse, 01/07/2008, via [www.swiss-ships.ch/listen/ship\\_aktuell.html](http://www.swiss-ships.ch/listen/ship_aktuell.html) (son ziyaret tarihi: 30/05/09).

<sup>672</sup> WALSER, *supra*, (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

<sup>673</sup> BRADLEY, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/02/09); Credit..., *supra*, (ziyaret tarihi: 26/02/09). 2002 yılında yayınlanan bir makalede ise, bu sayının beş olduğu belirtilmiştir. Bkz. SUMMERTON & GEISER, *supra*, (ziyaret tarihi: 25/02/09).

<sup>674</sup> Nyon merkezli bir Şirket olan ABC Maritime AG'nin gemilerine ilişkin genel bilgiler için: tanker filosu için bkz., [www.abcmaritime.ch/pages/fleets\\_tanker.php](http://www.abcmaritime.ch/pages/fleets_tanker.php) (ziyaret tarihi: 29/04/09); çeşitli kıyı tekneleri için bkz. [www.abcmaritime.ch/pages/fleets\\_offshore.php](http://www.abcmaritime.ch/pages/fleets_offshore.php) (ziyaret tarihi: 29/04/09); özel projeler kullanılan tekneler için bkz. [www.abcmaritime.ch/pages/fleets\\_special.php](http://www.abcmaritime.ch/pages/fleets_special.php) (ziyaret tarihi: 29/04/09).

<sup>675</sup> Zürih merkezli gemicilik şirketi Enzian Ship Management AG'nin, Hamburg'da da bürosu bulunmaktadır. Bu şirkete ilişkin genel bilgiler için bkz. via [www.enzian-shipping.com/site/index.cfm](http://www.enzian-shipping.com/site/index.cfm) (ziyaret tarihi: 30/05/09). Bu şirketin filosu hakkında genel bilgiler için bkz. via [www.enzian-shipping.com/site/index.cfm?id\\_art=18468&actMenuItemID=105068&vsprache/EN/Fleet.cfm](http://www.enzian-shipping.com/site/index.cfm?id_art=18468&actMenuItemID=105068&vsprache/EN/Fleet.cfm) (ziyaret tarihi: 30/05/09).

<sup>676</sup> Massoel Meridian Ltd. hakkında genel bilgi için bkz. via [www.massuel.ch/index2.php](http://www.massuel.ch/index2.php) (son ziyaret tarihi: 03/06/09). Ayrıca, Şirketin filosuna ilişkin bilgi için, bkz. via [www.massuel.ch/fleet.php](http://www.massuel.ch/fleet.php) (son ziyaret tarihi: 03/06/09).

<sup>677</sup> Zürih merkezli şirket hakkında genel bilgi için bkz. via [www.reedereizurich.com/index2.htm](http://www.reedereizurich.com/index2.htm) (ziyaret tarihi: 30/05/09). Ayrıca, şirketin iki gemiden oluşan filosu hakkında genel bilgi için, bkz. via [www.reedereizurich.com/Fleetlist.htm](http://www.reedereizurich.com/Fleetlist.htm) (ziyaret tarihi: 30/05/09).

2009 itibariyle, İsviçre deniz ticaret filosunu oluşturan ve İsviçre bayrağı taşıyan gemilerin sayısı 36 adettir.<sup>678</sup>

Avusturya'nın da eskilere giden gemicilik geleneği çerçevesinde, sürekli bir deniz ticaret filosuna sahip olduğu görülmektedir. Avusturya'nın 1990'lı yıllarda yirmi altı gemiye kadar yükselen filonun<sup>679</sup>, 1982 tarihli "Deniz Seyrüseferine Dair Kanunu"da (*Law on Maritime Navigation*) öngörülen katı tescil kuralları çerçevesinde günümüzde sekiz gemiye indiği belirtilmektedir.<sup>680 681</sup>

Deniz ticaret filosu bakımından ilginç bir gelişme gösteren Bolivya da, bu konuda ele alınması gereken bir başka denize kıyısı olmayan devleti oluşturmaktadır. Bolivya, 1960'lar ve 1980'lerde iki denizcilik şirketi kurarak deniz filonunu oluşturmaya/geliştirmeye çalışmıştır. Bolivya'nın denizcilik şirket(ler)i kurmak yolunu seçmesinin temel nedeninin, **Glassner**'in da belirttiği gibi, yabancı gemilere olan bağımlılığı azaltmak olduğuna şüphe yoktur.<sup>682</sup> Bolivya 1960'lı yıllarda "Transmaritima Boliviana"<sup>683</sup> adlı denizcilik şirketini kurarak Peru limanlarından hareket eden az sayıda küçük charter gemileri işletmeye başlamış, 1980'lerde ise, "Linabol" adlı denizcilik şirketini kurmuştur.<sup>684</sup> Ama, Glassner, gerek bu şirketler altında işletilen az sayıda geminin, gerekse Bolivya'nın nehir ve göllerindeki küçük çaplı filonun, bir deniz ticaret filonunun çekirdeğini oluşturmaktan uzak olduğunu belirtmiştir.<sup>685</sup> Yine, Glassner'dan öğrenildiği üzere, 1998 tarihinde "Linabol" şirketi

---

<sup>678</sup> Seescriffe unter Schweizer Flagge/Navires battant pavillon suisse, 01/07/2008, via [www.swiss-ships.ch/listen/ship\\_aktuell.html](http://www.swiss-ships.ch/listen/ship_aktuell.html) (son ziyaret tarihi: 30/05/09).

<sup>679</sup> HAFNER G., Austria and the Law of the Sea, in *The Law of the Sea: European Union and Its Member States*, edited by Treves & Pineschi, The Hague, 1997, s. 29; TUERK H., The Landlocked States and the Law of the Sea, *RBDI*, vol. 40/1, 2007, s. 92.

<sup>680</sup> TUERK, s. 92.

<sup>681</sup> **Hafner**, Avusturya'nın bayrak hakkını kullanmak için ilk olarak 1957 tarihinde "Avusturya Denizcilik Bayrağına Dair Kanunu"nu çıkarttığını, fakat bu kanundaki öngörülen kurallar çerçevesinde Avusturya bayrağının neredeyse hileli bayrak hâline geldiğini, bunu önlemek amacıyla da 1982 tarihli Kanunun çıkartıldığını belirtmektedir. Öte yandan, Hafner tescile ilişkin konuların ise 1940 yılındaki bir kanunla düzenlendiğini bildirmiştir. Bkz. HAFNER, 1997, s. 32-33.

<sup>682</sup> GLASSNER M.I., The Transit Problems of Landlocked States: The Cases of Bolivia and Paraguay, *OY*, vol. 4, 1983, s. 379.

<sup>683</sup> "Transmaritima Boliviano" şirketinin hissedarı ve yöneticisi olan ve 1950'lerden beri Bolivya'da yaşayan Klaus Altman'ın, Nazi savaş suçlusunu Klaus Barbie olduğu iddiasına dayanarak, bir Fransız Savcı, Peru'dan iadesini istemiştir, bkz. "France Asks Peru for Alleged Nazi", *NYP*, 29 January 1972 (Saturday), s. 14, via [www.klarsfeldfoundation.org/press/72/france\\_asks/france\\_asks.html](http://www.klarsfeldfoundation.org/press/72/france_asks/france_asks.html) (ziyaret tarihi: 03/05/09).

<sup>684</sup> GLASSNER, 1983, s. 379.

<sup>685</sup> GLASSNER, 1983, s. 379.

bir gemiyle Kuzey-Güney Amerika arasında, mâkul bir kâr karşılığı faaliyet göstermektedir.<sup>686</sup>

Bir başka ele alınacak deniz ticaret filosu ise, hayatına denize kıyısı olan bir devletle başlayan ve fakat denize kıyısı olmayan bir devletle devam eden Etiyopya'ya ait "Etiyopya Gemi Hatları Şirketi"nin (*Ethiopian Shipping Lines*) deniz ticaret filosudur. 1964 yılında kurulan, 1966 yılında faaliyete geçen (ikisi genel kargo ve biri tanker üç gemi ile) ve 1969-1970 yıllarıyla birlikte tamamen Etiyopya'nın kontrolüne geçen filo, günümüzde 9 gemi ile ve 1993 yılında Eritre'nin ayrılmasıyla birlikte denize kıyısı olmayan bir devletin bünyesinde faaliyet göstermektedir.<sup>687</sup>

Bu konuda az bilinen bir örneği ise Nepal oluşturmaktadır. Nepal'in bir dönem "Kraliyet Nepal Gemicilik Şirketi" (*Royal Nepal Shipping Corporation*) adı altında bir gemicilik şirketi kurarak Nepal bayrağı altında gemi işlettiği belirtilmektedir.<sup>688</sup> Bu bağlamda, Şirketin ilk gemisi olan 13.000 dwt'luk "*Narendra Laxmi*"nin Kalküta limanından Amerika ve Avrupa güzergâhlarında çalışmak için Mart 1972'de hareket edeceği belirtilmiştir.<sup>689</sup> Günümüzde Nepal'in bu şekilde bir faaliyeti yoktur.

Bu konuda bir başka ilginç örneği ise, Swaziland oluşturmaktadır. 1978 yılında Kral II. Sobhuza tarafından, ülkenin Güney Afrika denizcilik şirketlerine bağımlılığını azaltmak amacıyla Manzini'de kurulan "Swaziland Denizcilik Şirketi"nin (*Swaziland Maritime Company*) Akdeniz, Süveyş Kanalı ve Doğu Afrika güzergâhında aylık olarak Kuzey Avrupa seferleri düzenleyeceği belirtilmiştir.<sup>690</sup> Bu arada ilginç bir gelişme olarak, Swaziland'ın 1994 yılında tek gemisi olan Swazimar'ı

---

<sup>686</sup> GLASSNER, 1998, s. 200.

<sup>687</sup> via [www.ethiopiashippinglines.com.et](http://www.ethiopiashippinglines.com.et) (ziyaret tarihi: 02/05/09). Etiyopya Gemicilik Şirketine ait dokuz geminin en eskisi 1981 tarihinde inşa edilmiş *Omo Wonz* iken, filonun en yenileri ise 2007 yılında inşa edilmiş *Shebelle* ve *Gibe*'dir. Bkz. [www.ethiopiashippinglines.com](http://www.ethiopiashippinglines.com) (ziyaret tarihi: 02/05/09). Öte yandan, Şirketin gemilerinin düzenli olarak gittiği üç temel güzergâh şu şekildedir: "Karadeniz Limanları Servisi", "Uzak Doğu Limanları Servisi" ve "Körfüz ve Hint Limanları Servisi". "Karadeniz Limanları Servisi" dâhilinde Türkiye'den iki limana da uğrandığının belirtilmesi gereklidir: Aliğa ve İskenderun. Servis çizelgesinden görüldüğü üzere, Şirket, temel olarak Cibuti limanını kullanmaktadır.

<sup>688</sup> GLASSNER M.I., *The Land-Locked States of South and Southeast Asia and the Exclusive Economic Zones of the Indian Ocean*, in *The International Implications of Extended Maritime Jurisdiction in the Pacific*, edited by Craven & Ginsburg & Koh, Honolulu, 1989, s. 307.

<sup>689</sup> "Ship Bearing Nepali Flag to Arrive Soon", *Nepal Pres Report*, no: 400-409, 1972; *News Review on South Asia and Indian Ocean*, 1972, s. 99.

<sup>690</sup> *Africa Research Bulletin: Economic, Financial and Technical Series*, vol. 15, 1978, s. 4692.

kaybettiği de belirtilmektedir.<sup>691</sup> Günümüzde Swaziland'ın bir gemicilik şirketi olmasına rağmen, gemisi bulunmamaktadır; şirket ise acentalık faaliyetlerinde bulunmaktadır.<sup>692</sup>

Günümüzde önemli sayıda denize kıyısı olmayan devlet, deniz ticaret filosuna sahiptir. Esasen, İsviçre'yle başlayan deniz ticaret filosu oluşturma anlayışı<sup>693</sup>, Bolivya ve Etiyopya<sup>694</sup> gibi ülkeler dışında da denize kıyısı olmayan devletler arasında gelişmiştir.

İsviçre'nin bu konuda önceliği<sup>695</sup> göz önüne alınarak, bu devletin, deniz ticaret filosunun gelişimine yönelik yapılan geniş açıklamalardan sonra, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz ticaret filolarını genel olarak değerlendirmek gerekir. Günümüz bağlamında, bu devletlerin listesini vermeden evvel, bu filoların yıllar içinde gelişimini göz önünde tutmakta yarar vardır. Fakat, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz ticaret filolarına ilişkin bilgilerde bazı tutarsızlıklar olduğu

---

<sup>691</sup> Geminin kaybolmasına ilişkin milletvekillerinin sorularını yanıtlayan Ulaştırma Bakanı Magagula'nın Parlâmentodaki açıklaması traji-komik olmuştur: “*The situation is absolutely under control. (...) Our nation's merchant navy is perfectly safe. We just don't know where it is, that's all. (...) We believe it is in a sea somewhere. At one time, we sent a team of men to look for it, but there was a problem with drink, and they failed to find it, and so technically, yes, we've lost it a bit. But I categorically reject all suggestions of incompetence on the part of this government. The Swazimar is a big ship painted in the sort of nice bright colours you can see at night. Mark my words, it will turn up. The right honourable gentlemen opposite is a very naughty man, and he will laugh on the other side of his face when my ship comes in.*”, bkz. *Andaman Post*, vol. 15, 2004 (December) via [www.andamanpost.com/pdf/ap15-pg25.pdf](http://www.andamanpost.com/pdf/ap15-pg25.pdf) (son ziyaret tarihi: 26/08/10). Öte yandan, bazı kaynaklarda *Swazimar*'ın askerî bir gemi olduğunun belirtildiği görülmektedir. Bkz. MOSS S., *Land-Locked Navies—A Brief Guide*, *The Guardian*, 25 May 2006 (Thursday), via [www.guardian.co.uk/print/0,,329488781-103680,00.html](http://www.guardian.co.uk/print/0,,329488781-103680,00.html) (ziyaret tarihi: 01/02/09).

<sup>692</sup> MURISON K. (ed.), *Africa South of the Sahara*, 33rd edition, Surrey, 2004, s. 1111.

<sup>693</sup> *Glassner*, Paraguay'ın, 1854 yılından itibaren ticarî gemi filosuna sahip olduğunu, fakat sahip olduğu gemilerin dünya standartlarını taşımadığı ve bu gemilerin açık denizde seyrüsefere elverişli gemiler olmadığını belirtmiştir. Öte yandan, bu filonun Paraguay'ı, bir dereceye kadar yabancı devletlere karşı bağımlılıktan kurtardığının altını çizmiştir. Bunlar dışında, yazar, Paraguay'da özel gemicilik şirketlerinin de olduğunu ve bu şirketlerden birinin bir nehir gemisine sahip olduğunu, bir diğerinin ise açık denizde seyrüsefere elverişli üç gemisinin olduğunu bildirmiştir. Ayrıca, *Glassner*, Paraguay Hükûmetinin 1979 yılında Japonya ile borç anlaşmasına vardığını, alınan borçla oluşturulacak 56 gemilik filoda bir geminin açık denizde seyrüsefere elverişli bir gemi olarak inşa edileceğini de bildirmiştir. Bkz. GLASSNER, 1983, s. 385.

<sup>694</sup> Tekrar belirtmek gerekirse, Etiyopya, deniz ticaret filosunu oluşturduğu dönemde, denize kıyısı olan bir devlettir.

<sup>695</sup> Denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkı elde etmesinde ve deniz ticaret filosu oluşturmasında, İsviçre'nin önceliği ve liderliği yadsınamasa da; bazı yazarların İsviçre'yi uluslararası denizci bir devlet olarak nitelendirmesinin aşırı bir niteleme olacağı düşünülebilir. (Bu nitelendirme için. Bkz. SINJELA, 1983, s. 153, dipnot: 87).

görülmektedir.<sup>696</sup> Bu durumun nedenleri hakkında kesin bir açıklama getirmek zordur. Denize kıyısı olmayan devletlerin filolarına ilişkin bilgilerin birbirine ters düşmesi hakkında, ancak birtakım spekülasyonlar yapılabilir. Özellikle, 1960'lı, 1970'li ve hattâ 1980'li yıllarda veri akışının gerektiği gibi olmaması, özellikle bazı gelişmekte olan ülkelerden gelen bilgilerin doğru olmaması önemli bir neden olarak nitelendirilebilir. Bir diğer olası neden ise, denize kıyısı olmayan devletlerin filolarının küçük olması, bu filoların çabuk değişmesine veya dışsal olaylardan fazlaca etkilenmesine sebep olmaktadır.

Bazı tutarsızlıklara rağmen, 1970'lerden itibaren bir liste oluşturulduğunda, istikrârlı bir biçimde bazı denize kıyısı olmayan devletlerin sürekli listede yer aldıkları görülmektedir. Dolayısıyla, deniz ticaret filosu bakımından, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin demirbaş olduğunu belirtmek yanlış olmayacaktır. Genelde, bu konuda değişkenliğin yaşandığı denize kıyısı olmayan devletler, gelişmekte olan denize kıyısı olmayan devletlerdir. Daha da belirgin olarak açıklamak gerekirse, bu konudaki tutarsızlık, genelde, Afrika kıtasındaki (bir ölçüde de Asya kıtasındaki) denize kıyısı olmayan devletlere ilişkindir.

---

<sup>696</sup> Meselâ, *Caflisch* 1976 yılı itibariyle 7 adet denize kıyısı olmayan devletin ticaret filosu olduğunu belirtmiş ve devletleri şu şekilde sıralamıştır: İsviçre, Çekoslovakya (ÇSSR), Avusturya, Macaristan, Paraguay, Uganda ve Zambiya. Bkz. CAFLISCH, 1977, s. 359, dipnot: 26. Bunun dışında, *Churchill* ve *Lowe* 1980 yılı itibariyle 8 adet denize kıyısı olmayan devletin deniz ticaret filosu olduğunu belirtmiş ve bu devletleri şu şekilde sıralamışlardır: Avusturya, Bolivya, Çekoslovakya, İsviçre, Macaristan, Mali, Paraguay ve Uganda. Bkz. CHURCHILL R.R. & LOWE A.V., *The Law of the Sea*, Manchester, 1983, s. 279. Eserin üçüncü basısında ise, bu kez, 1995 istatistiklerine dayanılarak 13 denize kıyısı olmayan devletin deniz ticaret filosu olduğu belirtilmiştir ve bu devletler şu şekilde sıralanmıştır: Avusturya, Azerbaycan, Çek Cumhuriyeti, Etiyopya, İsviçre, Kazakistan, Laos, Lüksemburg, Macaristan, Malawi, Paraguay, Slovakya ve Türkmenistan. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 435; *East* ise, 1960 yılındaki makalesinde, sadece 5 denize kıyısı olmayan devletin bayrak hakkından yararlanarak kendi bayrağını kullanan gemilere sahip olduğunu ifade etmiştir ve bu devletleri şu şekilde sıralamıştır: İsviçre, Çekoslovakya, Paraguay, Macaristan ve Avusturya. Bkz. EAST W.G., *The Geography of Land-Locked States: Presidential Address, T&PIBG*, no: 28, 1960, s. 18 (Öte yandan, East Vatikan'ın 15 Eylül 1951 tarihinde yayınladığı bir kararnameyle bayrak hakkını düzenlediğini bildirmiştir, bkz. EAST, s. 22 dipnot: 27); *Monnier* ise, 1983 yılı itibariyle 7 adet denize kıyısı olmayan devletin deniz ticaret filosu olduğunu belirtmiş ve bu devletleri şu şekilde sıralamıştır: İsviçre, Çekoslovakya, Avusturya, Macaristan, Paraguay, Bolivya. Bkz. MONNIER, s. 505, dipnot 9 (Görüldüğü üzere, *Monnier* 7 adet devletin deniz ticaret filosu olduğunu belirtmiş, fakat sadece 6 devleti sıralamıştır). *Sinjela* ise, 1983 yılında yayınladığı eserinde bu konuda yaptığı açıklamalarda, açık olmasa da, 5 adet denize kıyısı olmayan devletin deniz ticaret filosundan bahsetmektedir ve bu devletleri şu şekilde sıralamaktadır: İsviçre, Zambiya (Doğu Afrika Gemicilik Şirketi'nin 4 gemisinden birinin Zambiya bayrağını taşıdığını belirtmiştir), Burundi, Çekoslovakya ve Macaristan. Bkz. SINJELA, 1983, s. 153, dipnot: 87. Öte yandan, 1983 yılında yayınlanan *Ocean Yearbook*'daki liste çerçevesinde 10 adet denize kıyısı olmayan devletin deniz ticaret filosu olduğu ortaya konulmuştur ve liste şu şekildedir: Avusturya, Bolivya, Çekoslovakya, İsviçre, Macaristan, Malawi, Mali, Paraguay, Uganda ve Zambiya. Bkz. Appendix E: Tables, Transportation and Communication—World Merchant Fleet, by Region and Country, *OY*, vol. 4, 1983, s. 588-591.

Sonuç olarak, 1970'ten beri deniz ticaret filosuna sahip olan devletler değerlendirildiğinde, bu konuda lider olan İsviçre ile birlikte, Avrupa kıtasından Avusturya, Çekoslovakya, Macaristan istikrarlı olarak düşünülebilir. Avrupa dışından ise, Bolivya ve Paraguay'ın bu istikrarı bir ölçüde yakaladıkları mütalâa edilebilir.

Günümüzde, UNCTAD'in raporu çerçevesinde, on üç denize kıyısı olmayan devletin<sup>697</sup> deniz ticaret filosu olduğu görülmektedir ve rapora göre bu devletler şu şekilde sıralanmaktadır: Avusturya, Azerbaycan, Bolivya, Etiyopya, İsviçre, Kazakistan, Laos, Lüksemburg, Moldavya, Moğolistan, Paraguay, Slovakya ve Türkmenistan.<sup>698</sup>

Deniz ticaret filosuna sahip olan denize kıyısı olmayan devletler hakkında yorum yapmak gerekirse, şu hususlar belirtilebilir:

- Deniz ticaret filosuna sahip olan devletlerden beşi Avrupa kıtasında, beşi Asya kıtasında, ikisi Güney Amerika kıtasında ve sadece biri Afrika kıtasında konumlanmaktadır.
- Afrika kıtasında konumlanan deniz ticaret filosuna sahip olan tek denize kıyısı olmayan devletin on beş yıl öncesine kadar (1993 yılı) deniz kıyısına sahip olduğu göz önüne alınmalıdır.
- Güney Amerika'da yer alan iki denize kıyısı olmayan devletin, her ikisinin de deniz ticaret filosu vardır. Bu durumun sebepleri arasında, tıpkı Avrupa'daki sınıfdaşlarının sahip olduğu gibi, bu devletlerin de sahip oldukları ulaşım elverişli nehir ve göl sistemleri olduğu düşünülebilir.
- Asya kıtasında yer alan deniz ticaret filosuna sahip beş devletten üçü, dünyanın en büyük gölü (kapalı su alanı) olan Hazar Denizine kıyısı olan devletlerdir. Bunun yanı sıra, yine bu üç devlet, çok zengin doğal gaz ve petrol yataklarına sahiptir. Hattâ bu durumun bir sonucu olarak, 1878 yılında, Nobel kardeşler, dünyanın bilinen ilk petrol tankeri, *Zoroaster*'i Bakû'den Volga'ya çıkartmışlardır.<sup>699</sup> Günümüzdeyse, Bakû

<sup>697</sup> Bu sayı, *Hafner* tarafından da, her ne kadar bir listeye yer verilmese de, 2008 tarihli makalesinde doğrulanmaktadır, bkz. HAFNER, *MPEPIL*.

<sup>698</sup> *Review of Maritime Transport 2008*, Report by UNCTAD, United Nations, Geneva, 2008, s. 169-173 (groston çerçevesinde oluşturulan liste) ve 175-179 (dwt çerçevesinde oluşturulan liste).

<sup>699</sup> ALIYEV N., *The History of Oil in Azerbaijan*, *Azerbaijan International*, vol. 2/2, 1994, s. 22, (via <http://azer.com>); DALY J.C.K., *With no Pipelines in Sight, Tankers Set to Roam the Caspian*, *Caci Analyst*, 16/05/2007, via [www.cacianalyst.org/newsite/?q=node/4615](http://www.cacianalyst.org/newsite/?q=node/4615) (son ziyaret tarihi: 14/05/09); EDİGER V.Ş., *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, 3. baskı, Ankara, 2007, s. 84; *History of the Caspian Sea Shipping*, via [www.azerbaijan.az/\\_Economy/\\_Ways/ways\\_10\\_e.html](http://www.azerbaijan.az/_Economy/_Ways/ways_10_e.html) (ziyaret tarihi: 14/05/09); MIR-BABAYEV M.Y., *Azerbaijan's Oil History: A Chronology Leading up to the Soviet Era*, *Azerbaijan International*, vol. 10/2, 2002, s. 37, (via <http://azer.com>); RACZKA W., *A Sea or a Lake? The*

(Hazar denizi) merkezli faaliyet gösteren Hazar Denizcilik Şirketinin (*Caspian Shipping Company*) çeşitli sınıflarda seksen altı gemisi bulunmaktadır.<sup>700</sup> Şirketin bu kapasitesiyle, Hazar denizindeki ticaretin %80'ini elinde bulundurduğu belirtilmektedir.<sup>701</sup> Aynı zamanda, Güney Koreli STX tersanelerinin, Hazar denizi kıyısında Azeri petrol şirketi SOCAR'ın %65'ine sahip olacağı 2011 yılında faaliyete geçmesi beklenen bir tersane kurmayı ve bu tersanede petrol tankeri inşa edilmesinin plânladığı duyurulmuştur.<sup>702</sup> Azerbaycan dışında, Kazakistan'ın "KazMorTransFlot" şirketinin de, Kazak petrolünün Hazar denizinde taşınması için üç adet petrol tankeri sipariş ettiği belirtilmelidir.<sup>703</sup> Türkmenistan'a ait "Deniz ve Derya Ulaşım Kurumu" nun 2009 yılında petrol taşımacılığında kullanılmak için Rusya'dan aldığı iki gemiden sonra üçüncüsünün de 31 Ağustos'ta denize indirilerek Türkmenistan'a teslim edileceği bildirilmiştir.<sup>704</sup> Tüm bunlar dışında, bölgesel bir

---

Caspian's Long Odyssey, *CAS*, VOL. 19/2, 2000, s. 203; TOLF W.R., *The Russian Rockefellers: The Saga of the Nobel Family and the Russian Oil Industry*, USA, 1976, s. 50-60, özellikle 54-59. Belirtmek gerekir ki, Azerbaycan, daha doğru bir ifadeyle Bakû, o dönemlerde dünya petrol üretiminin önemli bir bölümünü karşılamaktaydı. Bunun bir sonucu olarak, Azerbaycan'da petrol baronları ortaya çıkmış ve petrol işiyle uğraşan birçok önemli şirket Bakû'de kurulmuş veya Bakû'ye gelmiştir. Tüm bu hususların bir sonucu olarak, özellikle de çıkartılan petrolün taşınması çerçevesinde ciddi bir tanker filosu Bakû'de oluşmuştur. Nobel kardeşlerin şirketlerine ait olan tankerler dışında, meselâ Rotschilde'nin şirketinin (*Mazut Transportation Society*), 1912 yılı itibariyle yardımcı gemiler yanında 13 adet büyük tankere sahip olduğu kaynaklarda belirtilmektedir. Bkz. MIR-BABAYEV, s. 38. Öte yandan, Azeri kaynaklarının vermiş oldukları bilgiler çerçevesinde geçtiğimiz yüzyılın başlarında Azerbaycan'daki gemi sayıları şu şekildedir: 1907 itibariyle Hazar filosu 129 adet sıvı yük taşıyan tankerden oluşmaktadır; 06 Haziran 1920'de imzalanan Hazar filosunun millileştirilmesi sırasında ise, filo, 106 adedi yelkenli olmak üzere, çeşitli büyüklük ve grostonda 390 adet gemiden oluşmaktadır. Bkz. *History of Caspian Shipping*, via [www.azerbaijan.az/\\_Economy/\\_Ways/ways\\_10\\_e.html](http://www.azerbaijan.az/_Economy/_Ways/ways_10_e.html) (ziyaret tarihi: 14/05/09).

<sup>700</sup> Bu gemilerden 41 tanesi tanker, 35 tanesi kuru yük gemisi statüsündedir. Bkz. *Fleet*, via [www.caspar.baku.az/eng/flot.html](http://www.caspar.baku.az/eng/flot.html) (ziyaret tarihi: 15/05/09). Bu gemilerin rotası Hazar ile sınırlı değildir, Karadeniz ve Akdeniz'de rutin güzergâhları arasında yer almaktadır. Bkz. via [www.caspar.baku.az/eng/company.html](http://www.caspar.baku.az/eng/company.html) (ziyaret tarihi: 15/05/09). Ayrıca, Şirket 6 yeni tankerin (esasen 7 adet, fakat Zengezur mevcut filoya teslim edilmiştir) iki feribotun inşası ve alımı için anlaşmıştır, bkz. *Azerbaijan Caspian Fleet Replenished with a New Tanker to Ship Kazakh Oil*, via [www.abc.az/eng/news/30644.html](http://www.abc.az/eng/news/30644.html) (ziyaret tarihi: 14/05/09); *The President of Azerbaijan Republic took Part in the Ceremony of Bringing in Exploitation of the Tanker "Zengezur"*, via [www.caspar.baku.az/eng/news.html](http://www.caspar.baku.az/eng/news.html) (ziyaret tarihi: 15/05/09).

<sup>701</sup> GULIYEV F. & AKHRARKHODJAEVA N., *Transportation of Kazakhistani Oil via the Caspian Sea (TKOC): Arrangements, Actors and Interests*, *RussCasp Working Paper*, Bremen, 18 November 2008, s. 13 via [www.fni.no/russcasp/Kazakh\\_Azeri\\_%20oil\\_transport\\_Russcasp\\_Working\\_Paper.pdf](http://www.fni.no/russcasp/Kazakh_Azeri_%20oil_transport_Russcasp_Working_Paper.pdf) (ziyaret tarihi: 24/03/10).

<sup>702</sup> DALY J.C.K., *The Rise of Azeri Seapower*, *Eurasia Daily Monitor*, vol. 5/112, June 11 2008 via [www.jamestown.org/single/?no\\_cache=1&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=33713](http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=33713) (ziyaret tarihi: 23/02/10).

<sup>703</sup> WATKINS E., *Kazakhstan Orders Oil Tankers from Russian Shipyard*, *Oil & Gas Journal*, 22 April 2009, via [www.ogj.com/articles/print\\_screen.cfm?ARTICLE\\_ID=359996](http://www.ogj.com/articles/print_screen.cfm?ARTICLE_ID=359996) (ziyaret tarihi: 14/05/09), bu habere şu İnter net sitesinde de ulaşılabilir, bkz. via [www.pennenergy.com/index/articles/display/s-\\_printArticle/s-articles/s-oil-gas-journal/s-transportation/s-kazakhstan-orders-oil-tankers-from-russian-shipyard.html](http://www.pennenergy.com/index/articles/display/s-_printArticle/s-articles/s-oil-gas-journal/s-transportation/s-kazakhstan-orders-oil-tankers-from-russian-shipyard.html) (ziyaret tarihi: 14/05/09).

<sup>704</sup> "Türkmenistan Üçüncü Gemisine Kavuşuyor", *DenizHaber*, Ağustos 26 2010 via [www.denizhaber.com.tr/news\\_print.php?id=29193](http://www.denizhaber.com.tr/news_print.php?id=29193) (ziyaret tarihi: 26/08/10).

örgüt olan ve Türkiye'nin de üyesi olduğu "Ekonomik İşbirliği Örgütü" (*Economic Cooperation Organization-ECO*)<sup>705</sup> çerçevesinde kurulan "ECO Gemicilik Şirketi" (*ECO Shipping Company*) 15 Mart 1996 tarihinde faaliyete geçmiş, "ECO Ekram" ve "ECO Elham" gemileri alınmış, ayrıca 2000 yılında "İran Qyamat" adlı gemi kiralanmış, 2000 yılında Basra körfezi, Hint okyanusu, Çin, Batı ve Doğu Afrika sahilleri arasında 14 sefer düzenlemiş, ayrıca İran'ın Neka limanı üzerinden Türkmen ham petrolünün taşınması da gerçekleştirilmiştir.<sup>706</sup> "ECO Gemicilik Şirketi"ne ilişkin Antlaşmayı imzalayıp, onaylayan Ekonomik İşbirliği Örgütü üyesi altı devletten<sup>707</sup> İran ve Pakistan dışında, geriye kalan dördünün denize kıyısı olmayan devletler olduğu görülmektedir: Afganistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Türkmenistan.<sup>708</sup>

- Avrupa kıtasında yer alan deniz ticaret filosuna sahip beş devletten dördü—Avusturya, İsviçre, Lüksemburg ve Slovakya-, gelişmiş devletler kategorisinde yer almaktadırlar. Avrupa kıtasında konumlanmış deniz ticareti filosuna sahip olan, gelişmiş bu denize kıyısı olmayan devletler, Lüksemburg harici, ilk zamanlardan beri deniz ticareti filosu olan denize kıyısı olmayan devletler arasındadır. Bunun dışında, 2008 yılı itibariyle oluşturulan listede Macaristan'ın olmayışı ise ilginç bir detayı oluşturmaktadır. Macaristan'da, 2000'li yılların başında, devlet denizcilik şirketine (*Mahart*) ait olan gemiler özelleştirme kapsamında satılmış ve Rusya'dan gelen iki gemi de (*Pannon Sun* ve *Pannon Start*) bir süre çalıştırıldıktan sonra satılmıştır. Böyle bir kararın alınmasının temel sebebinin ise, denize kıyısı olmayan bir devlet olan Macaristan'ın açık denizde seyredecek gemilerini Budapeşte'den idarenin zorluğu olarak açıklanmıştır.<sup>709</sup>

---

<sup>705</sup> 1977 yılında İzmir'de imzalanan "İzmir Antlaşması"sının 1985 yılında tadiliyle faaliyete geçen bölgesel kalkınmayı hedefleyen bir hükümetlerarası örgüt olan Ekonomik İşbirliği Örgütüne günümüzde aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 10 devlet üyedir ve bu devletler şunlardır: Afganistan, Azerbaycan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Pakistan, Tacikistan, Türkiye ve Türkmenistan. Örgüt hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. via [www.ecosecretariat.org/Detail\\_info/About\\_ECO\\_D.htm](http://www.ecosecretariat.org/Detail_info/About_ECO_D.htm) (ziyaret tarihi: 02/05/09). Bunun dışında bkz. ERHAN Ç., Türkiye ve Bölgesel Örgütler, in *Beş Deniz Havzasında Türkiye*, edited by Aydın & Erhan, Ankara, 2006, s. 405-407; HASGÜLER & ULUDAĞ, s. 404-408; KARLUK, s. 543-549.

<sup>706</sup> via [www.ecosecretariat.org/Detail\\_info/details\\_of\\_regional\\_institutions/ECO\\_Shiping/eco\\_shipping\\_company.htm](http://www.ecosecretariat.org/Detail_info/details_of_regional_institutions/ECO_Shiping/eco_shipping_company.htm) (ziyaret tarihi: 02/05/09).

<sup>707</sup> Türkiye bu altı devletten biri değildir. *Karluk*, bunun nedenini şu şekilde ifade etmektedir: "...Taslağın Şirket'e tanınacak muafiyetlere ilişkin 12nci maddesinde anlaşmaya varılamamıştır. Türkiye, GATT üyesi olması sebebiyle kurulması düşünülen Şirkete tanınacak bir ayrıcalığın, diğer GATT üyesi ülkelere de verilmesi gerekeceği için bu muafiyetleri veremeyeceğini açıklamıştır.", KARLUK, s. 547.

<sup>708</sup> via [www.ecosecretariat.org](http://www.ecosecretariat.org) (ziyaret tarihi: 02/05/09).

<sup>709</sup> The History of Passenger Navigation in Hungary: MFTR (1895)-MAHART (1955)-MAHART PassNave (1994), via [www.web-set.hu/webset32.cgi?MAHART@@EN@@158@@YAHOO](http://www.web-set.hu/webset32.cgi?MAHART@@EN@@158@@YAHOO) (ziyaret tarihi: 03/05/09).

- Kıtasal özellikler bir yana, deniz ticaret filosuna sahip olan neredeyse tüm denize kıyısı olmayan devletlerin<sup>710</sup> nehir ve kanallar yoluyla açık denizlere ulaşma şansı söz konusudur. Paraguay, Rio Plata-Parana nehir sistemi sayesinde başkenti Asunción'dan Atlas Okyanusuna ulaşabilmektedir.<sup>711</sup> Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan Hazar denizini Karadeniz ve Baltık denizine bağlayan Don ve Volga nehirleri üzerinde inşa edilen kanallar sayesinde açık denizlere ulaşabilmektedirler. İsviçre, aynı zamanda bağlama limanı olan Basel şehrinden Ren nehri sayesinde "Kuzey denizi"ne ulaşabilmektedir.<sup>712</sup> Avusturya, Slovakya, Moldavya, Tuna nehri sayesinde ve Tuna-Ren nehirlerini birleştiren kanallar yoluyla, hem Karadeniz'e, hem de Baltık denizine ulaşabilmektedirler. Laos, her ne kadar, doğrudan denize ulaşmasa da, Mekong üzerinde yoğun bir trafiğe sahiptir.<sup>713</sup>

Bunun dışında, en son olarak Belarus'un da deniz ticaret filosu kurma niyetinde olduğu belirtilmelidir. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, yirmi milyon ton kargonun oluşturulacak kendi filolarınca taşımak istendiğini bildirerek, olasılıkların arasında Rus ve Litvanyalı ortaklarla hareket edilebileceği üzerinde durulduğunu belirtmiştir.<sup>714</sup>

<sup>710</sup> Moğolistan ve Etiyopya bu durumun istisnasını oluşturmaktadır.

<sup>711</sup> CHILDS, s. 704; GLASSNER, 1970, s. 8; GLASSNER, 1983, s. 381; OGILVIE, s. 157, 159 ve 163; VASCIANNIE, 1990, s. 7. Bazı yazarlar, çeşitli nedenlerle (malî, teknik, coğrafî...) Paraguay'ın nehir ulaşımından fazlaca yararlanmadığını belirtmektedir. Bkz. UPRETY, 2006, s. 7.

<sup>712</sup> CHILDS, s. 704; VASCIANNIE, 1990, s. 7.

<sup>713</sup> Mekong nehrinin denizden ulaşımı Kamboçya'nın başkenti Pnôm Penh'e ve belli yağmur mevsimlerinde daha kuzeydeki Kompong Cham'a kadar uzanabilmektedir. Bununla beraber, Mekong üzerinde, Laos, daha doğru bir ifadeyle Çin gemileri, Laos'a kadar seyrüsefer yapabilmektedir. Genel olarak Mekong nehrine ilişkin ve özel olarak da seyrüsefere ilişkin bilgiler için bkz. China Starts Oil Shipping via the Mekong River, *Bizchina*, 29/12/2006, via [www.chinadaily.com.cn/bizchina/2006-12/29/content\\_770746.htm](http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2006-12/29/content_770746.htm) (ziyaret tarihi: 02/06/09); GENG S., Lancang-Mekong Waterway Opens, *CNA*, 16 July 2001, via [www.cargonewsasia.com/timesnet/data/cna/docs/cna6303.html](http://www.cargonewsasia.com/timesnet/data/cna/docs/cna6303.html) (ziyaret tarihi: 02/06/09); HAMLIN T., Commercial Transportation on the Mekong River, *Stimson Center*, 2 May 2008, via [www.stimson.org/southeastasia/pdf/Mekong%20River%20Transportation.pdf](http://www.stimson.org/southeastasia/pdf/Mekong%20River%20Transportation.pdf) (ziyaret tarihi: 02/06/09); MALLA K.B., The Legal Regime of International Watercourses: Progress and Paradigms Regarding Uses and Environmental Protection, Stockholm, 2005, s. 133-137 ve 238-254; MENON P.K., The Mekong River and International Development of Natural Resources, *IL*, vol. 5/1, 1971, s. 53-58; MORGERA E., Mekong River, in *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 26/11/08); SEWELL W.R.D. & WHITE G.F., The Lower Mekong: An Experiment in International River Development, *IC*, vol. 36, no: 558, 1966, s. 1-63; STARR P., The People's Highway: Past, Present and Future Transportation on the Mekong River System, *Mekong Development Series*, no: 3, Phnom Penh, 2004, via [www.mrcmekong.org/download/free\\_download/Mekong\\_Development\\_No3.pdf](http://www.mrcmekong.org/download/free_download/Mekong_Development_No3.pdf) (son ziyaret tarihi: 02/06/09).

<sup>714</sup> "Belarus Harbors Naval Ambitions" June 30 2009 via [www.mosnews.com/money/2009/06/30/belnavy/](http://www.mosnews.com/money/2009/06/30/belnavy/) (ziyaret tarihi: 04/07/09).

## 2- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Donanmaları

Denize kıyısı olmayan devletlerden bazılarında, sanılanın aksine, donanma (askerî deniz kuvveti) gücü vardır. Denize kıyısı olmayan devletlerin donanmaya sahip olmasının nedenleri merak edilebilir. Mantık çerçevesinde düşünüldüğünde, denize kıyısı olmayan bir devletin denizle bağlantısı olmaması gerçeği çerçevesinde bir donanmaya veya askerî bir deniz kuvvetine gereksinimi olmadığı düşünülebilir. Oysa, birçok denize kıyısı olmayan devletin kontrol altında tutması gereken nehir ve gölleri vardır. Bu kontrol sadece, basit nehir muhafızlarıyla yapılamamaktadır. Bunun dışında da, bir denize kıyısı olmayan devletin donanmaya sahip olmasını gerektirecek nedenler de söz konusu olabilmektedir. Bu sebepler, her bir denize kıyısı olmayan devletin kendi özel durumu çerçevesinde ortaya çıkmaktadır. Örneğin, ayrılma sonucu ortaya çıkan yeni bir devlet olan bir denize kıyısı olmayan devletin, ayrılma öncesinde deniz kıyısına sahip olması durumunda olduğu gibi.

Bu başlık altında, önce hangi denize kıyısı olmayan devletlerin donanma ve/veya askerî deniz kuvvetine sahip olduğu belirtilecek, sonrasında da, bu durumun nedenleri araştırılmaya çalışılacaktır.

**Wertheim**, denize kıyısı olmayan devletler arasında 16 denize kıyısı olmayan devletin, deniz kuvvetine sahip olduğunu belirterek bu devletleri şu şekilde sıralamıştır: Avusturya, Azerbaycan, Belarus, Bolivya, Botswana, Burundi, İsviçre, Kazakistan, Laos, Malawi, Mali, Paraguay, Sırbistan, Türkmenistan, Uganda ve Zimbabwe.<sup>715</sup>

Wertheim'in belirttiği denize kıyısı olmayan devletler dışında da deniz kuvvetine sahip olduğu belirtilen başka denize kıyısı olmayan devletler de vardır. Meselâ, Macaristan<sup>716</sup>, Moğolistan<sup>717</sup>, Orta Afrika Cumhuriyeti<sup>718</sup>, Ruanda<sup>719</sup> deniz

---

<sup>715</sup> WERTHEIM E., *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World: Their Ships, Aircraft, and Systems*, 15th edition, Annapolis, 2007.

<sup>716</sup> Naval Gazing: Where Navies Don't Take to Open Sea, *The Economist*, 4th June 2008, via [www.economist.com/PrinterFriendly.cfm?story\\_id=11486328](http://www.economist.com/PrinterFriendly.cfm?story_id=11486328) (ziyaret tarihi: 26/04/09).

<sup>717</sup> Navies of Landlocked Countries, via [http://en.wikipedia.org/wiki/Navies\\_of\\_landlocked\\_countries](http://en.wikipedia.org/wiki/Navies_of_landlocked_countries) (ziyaret tarihi: 20/02/09).

<sup>718</sup> Naval Gazing, *supra*, dipnot: 85; Navies of Landlocked Countries, via [http://en.wikipedia.org/wiki/Navies\\_of\\_landlocked\\_countries](http://en.wikipedia.org/wiki/Navies_of_landlocked_countries) (ziyaret tarihi: 20/02/09).

<sup>719</sup> Navies of Landlocked Countries, via [http://en.wikipedia.org/wiki/Navies\\_of\\_landlocked\\_countries](http://en.wikipedia.org/wiki/Navies_of_landlocked_countries) (ziyaret tarihi: 20/02/09).

kuvvetine sahip olduğu belirtilen devletlerdir. Tüm bu devletler dışında, bir dönem Etiyopya'nın da askerî deniz gücü vardı. Fakat, Eritre'nin ayrılmasından sonra, denize kıyısını yitiren Etiyopya, deniz kuvvetlerini feshetmiş ve gemilerini satmıştır.<sup>720</sup>

Bolivya, bağımsızlığını kazandığında denize kıyısı olan bir devletti. Fiilî olarak, 1884 yılında Pasifik Savaşını Şili'ye karşı kaybedince denize kıyısı olmayan bir devlet hâline gelen Bolivya, bir gün tekrar deniz kıyısına kavuşacağı ümidiyle donanmasını ve deniz kuvvetlerinin merkezini Titicaca gölüne taşımıştır. Bugün için, yaklaşık 1700'ü denizci olmak üzere, 6700 kişiden oluşan bir deniz kuvveti vardır.<sup>721</sup> Bolivya donanması, bir tanesi denizde gidebilme kabiliyetine sahip, toplam 73 parça gemiden teşekkül etmektedir.<sup>722</sup> Bu gemilerin hemen hemen hepsi Titicaca gölünde ve Bolivya'nın geniş nehir sistemlerinde görev yapmaktadır.<sup>723</sup> Bolivya deniz kuvvetlerinin tek denizde gidebilen gemisi “*Libertador Bolívar*” ise, Arjantin'de demirlidir ve genelde River Plate nehrinde devriye gezmektedir.<sup>724</sup>

Diğer bir denize kıyısı olmayan Latin Amerika devleti olan Paraguay ise, deniz kuvvetlerine sahip diğer bir devlettir. Rio Plata-Parana nehir sisteminde devriye gezen Paraguay askerî deniz kuvveti, çoğu 1930'lardan kalma—hattâ biri 1908 yapımı olduğu vurgulanmaktadır- toplam 20 gemiden ve yaklaşık 2000 kişiden oluşmaktadır.<sup>725</sup> Paraguay donanması, ilk olarak 1840'lı yılların başında oluşturulmuş ve “Üçlü Müttefiklik Savaşı”nda (*War of Triple Alliance*) kullanılmıştır ve bu savaş esnasında Brezilya tarafından Paraguay'ın ilk donanması ortadan

---

<sup>720</sup> Esasen, Etiyopya'nın, Eritre'yle tamamen ayrıldıktan sonra ve böylelikle, deniz kıyısını yitirdiği kesinleştikten sonra, donanması bir süre Cibuti ve Yemen'in Aden körfezindeki limanlarında kalmış, bir süre Etiyopya Eritre'nin Assab limanını donanması için kullanmak üzere bir yol aramasına rağmen, bu konuda olumlu bir sonuç elde edilmemiş. Bazı gemileri, kaybetmiş, bazılarını ise satmıştır (özellikle de Eritre'ye). Hattâ, bazı Etiyopyalı denizcilerin, özellikle Yemen'den ülkelerine hâlâ geri dönemedikleri belirtilmektedir.

<sup>721</sup> ARIE S., Landlocked Navy Prepares to Put to Sea, *The Telegraph*, 11/03/2006, via [www.telegraph.co.uk/news/graphics/2006/03/12/wchile12.gif](http://www.telegraph.co.uk/news/graphics/2006/03/12/wchile12.gif) (ziyaret tarihi: 04/05/2007).

<sup>722</sup> ARIE, *supra*, (ziyaret tarihi: 04/05/07).

<sup>723</sup> MOSS, *supra*, (ziyaret tarihi: 01/02/09).

<sup>724</sup> ARIE, *supra*, (ziyaret tarihi: 04/05/07).

<sup>725</sup> MOSS, *supra*, (ziyaret tarihi: 01/02/09); WERTHEIM, 2007, s. 536-538.

kaldırılmıştır.<sup>726</sup> Bu savaşta, Paraguay'ın kullandığı gemilerden *Yporá* Paraguay'da inşa edilen ilk buharlı gemi olma özelliğini taşımaktadır.<sup>727</sup>

İsviçre deniz kuvvetleri, İsviçre donanması olarak adlandırılrsa da, esasta İsviçre ordusunun bir parçasıdır ve Cenevre (Leman), Maggiore ve Konstanz göllerinde devriye için kullanılan 18 devriye gemisinden oluşmaktadır.<sup>728</sup> Bu 18 gemiden, 11 tanesi İsviçre ordusu bünyesinde görev yapan devriye gemileriyken, 6'sı 10 metre, 1'i 12 metre olan geriye kalan yedi gemi ise, "İsviçre Polis Gücü" (*Swiss Police Agencies*) altında adı geçen üç gölde devriye görevi görmektedirler.<sup>729</sup> Burada bir parantez açarak şu hususun da belirtilmesinde yarar vardır: son zamanlarda Aden körfezi ve Somali açıklarında artan korsanlık olayları İsviçreli de endişeye sevk etmiştir, çünkü İsviçre'ye gelen malların %30'unun, Aden körfezi, Bab el-Mandeb Boğazı ve Süveyş kanalı yolunu kullandıkları ve bu güzergâh üzerindeki korsanlık eğilimlerinin İsviçre'nin menfaatlerini de doğrudan etkilediği belirtilmektedir.<sup>730</sup> Bunun üzerine, İsviçre Kabinesi, bir zaman sınırı koymaksızın görev yapacak, toplam 9.8 milyon İsviçre Frangına mâl olacak, seçkin bir askerî birlik, yasal uzmanlar, bir tıbbî ekip ve üst rütbeli bir subaydan oluşan 30 kişiye kadar varabilecek bir ekibin Atalanta Operasyonu çerçevesinde görevlendirilmesi yönünde karar vermiştir.<sup>731</sup> Fakat, karar İsviçre Federal Meclisince reddedilmiştir.<sup>732</sup>

Tıpkı, İsviçre'de olduğu gibi, Avusturya da, Tuna nehri ve kollarında devriye gezmek üzere iki devriye gemisi ve bazı servis gemilerinden oluşan, sadece ikisi

---

<sup>726</sup> EHLERS H., *The Ships of Vapor Cué-Paraguayan National Relics*, via [www.histarmar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Paraguay/Ehlers-shipsatVaporCue.htm](http://www.histarmar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Paraguay/Ehlers-shipsatVaporCue.htm) (ziyaret tarihi: 26/04/09).

<sup>727</sup> EHLERS, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/04/09).

<sup>728</sup> ARIE, *supra*, (ziyaret tarihi: 04/05/07); WERTHEIM, 2007, s. 753.

<sup>729</sup> WERTHEIM, 2007, s. 753.

<sup>730</sup> BRADLEY, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/02/09); GEISER, *supra*, (ziyaret tarihi: 25/02/09).

<sup>731</sup> İsviçre Kabinesinin dışişleri bakanı, Javier Solana ile yapılan görüşmede Avrupa Birliği'nin sadece malî yardım kabul etmeyeceğini söylediğini belirtmiştir. Ayrıca, Kabinenin kararında İsviçre'nin göndereceği Birliğin Askerî polis gücüne genişletilmeyeceği ve karada veya denizde korsanlara karşı yapılacak askerî hareketleri kapsamadığı belirtilmekteydi. Bu karar çok tartışılmış; Sağcı Halkın Partisi (*People's Party*) bu kararla hükûmetin İsviçre'nin tarafsızlığını gözardı edeceğini savunmuştur. Aynı şekilde, "Bağımsız ve Tarafsız İsviçre İçin Kampanya"da (*Campaign for an Independent and Neutral Switzerland*) İsviçre'nin bu hareketinin ciddi bir yanlış olacağını açıklamıştır. Buna rağmen, İsviçre'de faaliyet gösteren özel İsviçreli gemicilik şirketleri ve diğer partiler, bu hareketin İsviçre'nin insancıl politikasının bir sonucu olacağına, İsviçre'nin çıkarlarını koruyacağına işaret etmişlerdir. Bkz. GEISER, *supra*, (ziyaret tarihi: 25/02/09).

<sup>732</sup> "Parliament Torpedoes Anti-Pirate Proposal", *Swissinfo*, September 24 2009 via [www.swissinfo.ch/eng/index/Parliament\\_torpedoes\\_anti-pirate\\_proposal.html?cid=4304](http://www.swissinfo.ch/eng/index/Parliament_torpedoes_anti-pirate_proposal.html?cid=4304) (ziyaret tarihi: 27/12/09).

deniz memuru toplam 30 personelin olduğu bir deniz kuvvetine (donanmaya) sahiptir.<sup>733</sup> Bununla birlikte, bazı yazarlar, bu iki geminin “Avusturya Donanma Cemiyetinin” (*Österreichischen Marineverband*)<sup>734</sup> yardımıyla, “Askerî Tarih Müzesi” (*Heeresgeschichtliche Museum*) bünyesinde Viyana’da yüzer müzeye dönüştürdüklerini ve böylelikle Avusturya donanmasının ortadan kaldırıldığını belirtmektedir.<sup>735</sup>

Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan ise, Hazar denizine kıyısı olan devletler olarak, küçük de olsa deniz kuvvetine sahip devletlerdir. Bu devletlerin sahip oldukları deniz kuvvetinin bir kısmı, 1992 tarihinde kıyı devletlerinin (Hazar denizine kıyısı olan) yaptıkları antlaşma çerçevesinde eski Sovyet Hazar Filotellasının paylaşımıyla elde edilmiştir.<sup>736</sup> Meselâ, Azerbaycan, bu Filotellanın %25’ini almıştır.<sup>737</sup> Öte yandan, Azerbaycan, gerek Türkiye’den, gerek Amerika Birleşik Devletleri’nden bazı gemiler almak suretiyle Hazar filosunu güçlendirmiştir.<sup>738</sup> Azerbaycan’ın yaklaşık 1750 kişilik bir kuvveti vardır ve Azerbaycan deniz kuvvetlerinin tamamı Bakû’de konuşlanmıştır.<sup>739</sup> **Wertheim**’a göre, Azerbaycan’ın deniz kuvvetlerindeki gemi sayısı on beştir.<sup>740</sup> Buna karşılık, **Daly** gemi sayısının yirmi dokuz olduğunu belirtmektedir.<sup>741</sup>

Kazakistan da, tıpkı Azerbaycan’ın sahip olduğu gibi, hem eski Sovyet Hazar filotellasının bir bölümüne sahip olmuş<sup>742</sup>, hem Türkiye, Almanya ve Amerika Birleşik

---

<sup>733</sup> WERTHEIM, 2007, s. 34.

<sup>734</sup> Avusturya Donanma Cemiyetine ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. via [www.marineverband.at](http://www.marineverband.at) (internet sitesi Almanca’dır).

<sup>735</sup> EGER C., The Final End of the Austrian Navy, 08 December 2006, via [http://militaryhistory.suite101.com/print\\_article.cfm/the\\_final\\_end\\_of\\_the\\_austrian\\_navy.html](http://militaryhistory.suite101.com/print_article.cfm/the_final_end_of_the_austrian_navy.html) (ziyaret tarihi: 27/04/09). Ayrıca, belirtilmelidir ki, Avusturya Donanma Cemiyeti 03 Ocak 2000 tarihi itibarıyla Avusturya Silâhlı Kuvvetlerinin (*Austrian Armed Forces*) resmî ortak cemiyeti (*official partner association*) hâline gelmiştir, bkz. SKRIVANEK K., Austrian Naval Power During the Centuries and the History, 22 May 2006, London, via [www.marineverband.at/veranstaltungen/london.htm](http://www.marineverband.at/veranstaltungen/london.htm) (ziyaret tarihi: 26/04/09).

<sup>736</sup> Caspian Flotilla, via [www.globalsecurity.org/military/world/russia/mf-caspian.htm](http://www.globalsecurity.org/military/world/russia/mf-caspian.htm) (ziyaret tarihi: 12/01/09).

<sup>737</sup> DIBA B.A., Militarization of the Caspian Sea, in *The Law and Politics of the Caspian Sea with Special Reference to Iran*, edited by Diba, USA, 2006, s. 121-122.

<sup>738</sup> Caspian Guard, via [www.globalsecurity.org/military/world/ops/caspian-guard.htm](http://www.globalsecurity.org/military/world/ops/caspian-guard.htm) (ziyaret tarihi: 12/01/09); DALY, *supra*, (ziyaret tarihi: 23/02/10); WERTHEIM, 2007, s. 35-36.

<sup>739</sup> WERTHEIM, 2007, s. 35. Daly ise, tüm personel sayısını beş bin olarak belirtmiştir, bkz. DALY, *supra*, (ziyaret tarihi: 23/02/10).

<sup>740</sup> WERTHEIM, 2007, s. 35-36.

<sup>741</sup> DALY, *supra*, (ziyaret tarihi: 23/02/10).

<sup>742</sup> Tıpkı Azerbaycan’da olduğu gibi Hazar filotellasının %25’e yakını Kazakistan’a düşmüştür. Bkz. Caspian Flotilla, *supra*, (ziyaret tarihi: 12/01/09).

Devletleri'nden gemiler almak suretiyle Hazar filosunu güçlendirmiştir.<sup>743</sup> Kazakistan'ın, ayrıca, Aral gölü kıyısında da bir deniz kuvvetleri üssü bulunmaktadır.<sup>744</sup> Kazakistan'ın deniz gücünü arttırması için büyük ve küçük devriye gemileri ve deniz helikopterlerinin de bulunduğu paketlere ilişkin, gerek Amerika Birleşik Devletleri, gerek Rusya tarafından öneriler getirilmektedir.<sup>745</sup>

Türkmenistan ise, kontrollü füze sistemine sahip üç devriye gemisiyle, iki daha küçük devriye gemisi alımı için Rusya ile iki yüz milyon dolarlık bir anlaşma imzalamıştır.<sup>746</sup>

Bu arada, Rusya, Hazar denizinde güvenliğin sağlanması, terörizme ve kaçakçılığa karşı ortak hareket edilmesi için Hazar denizine tüm kıyı devletlerinin içinde yer alacakları ortak askerî güç (bir filo) oluşturulması fikrini ortaya atmıştır. Rusya'nın bu önerisine, Rusya'yı Hazar denizinin tek hakimi kılacağı endişesiyle, doktrinde karşı çıktığını belirtmekte yarar vardır.<sup>747</sup>

Laos, bilindiği üzere Güneydoğu Asya'nın tek denize kıyısı olmayan devleti konumundadır ve bölgenin en önemli su yolu Mekong nehri Laos'un tam ortasından geçmektedir. Laos'un nehirlerde devriye gezen askerî deniz kuvvetleri, Laos ordusunun deniz birimi (*marine section*) altında faaliyet göstermektedir ve yaklaşık 600 kişiden ve 40 nehir devriye gemisinden oluşmaktadır.<sup>748</sup>

Afrika kıtasında, Botswana, Burundi, Malawi, Mali, Uganda ve Zimbabwe'nin deniz kuvvetleri olduğuna işaret edilmektedir. Bu bağlamda, Botswana'nın 2 gemiye sahip olduğu belirtilmektedir.<sup>749</sup> Burundi'nin, Tanganyika gölü kıyısında konuşlanmış deniz kuvvetlerinin, 2 gemisi ve yaklaşık 100 personeli olduğu belirtilmektedir.<sup>750</sup> Malawi'nin, Malawi gölü kıyısında Monkey Bay'de merkez üssü, bunun dışında da Nyasa gölü kıyısında küçük bir üssü olan deniz kuvvetlerinin, yaklaşık 200 kişiden

---

<sup>743</sup> Caspian Flotilla, *supra*, (ziyaret tarihi: 12/01/09); WERTHEIM, 2007, s. 421-422.

<sup>744</sup> Caspian Flotilla, *supra*, (ziyaret tarihi: 12/01/09); WERTHEIM, 2007, s. 421-422.

<sup>745</sup> WERTHEIM E., World Navies in Review, *USNIP*, vol. 410, 2010, s. 46.

<sup>746</sup> WERTHEIM, 2010, s. 48.

<sup>747</sup> DIBA B.A., The Idea of a Common Military Force in the Caspian Sea, in *The Law and Politics of the Caspian Sea with Special Reference to Iran*, edited by Diba, USA, 2006, s. 145-148.

<sup>748</sup> WERTHEIM, 2007, s. 442.

<sup>749</sup> Naval Gazing, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/04/09); WERTHEIM, 2007, s. 52.

<sup>750</sup> Naval Gazing, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/04/09); WERTHEIM, 2007, s. 74.

oluştugu ve 2 gemisinin bulunduğu bildirilmektedir.<sup>751</sup> Mali'nin dört küçük üssü ve 50 ilâ 100 kişiden oluşan bir kuvveti vardır.<sup>752</sup> Bunun dışında, Wertheim Mali'nin dört gemisi olduğunu belirtirken<sup>753</sup>; bazı kaynaklarda<sup>754</sup> Mali'nin gemisi olmadığı belirtilmektedir. Uganda'nın, yaklaşık 200 kişiden oluşan ve 17 gemilik bir kuvveti olduğu bildirilmektedir.<sup>755</sup> Zimbabwe'nin ise, 10 adet devriye botundan oluşan küçük bir deniz kuvveti olduğu belirtilmektedir.<sup>756</sup>

Moğolistan'ın ise, Hovsgol gölünde devriye gezen, yedi kişilik bir mürettebata sahip “*Suhkbataar*” adlı gemiden oluşan bir deniz devriye kuvvetine sahip olduğu belirtilmektedir.<sup>757</sup>

Denize kıyısı olmayan devletlerin donanmaları (deniz güçleri) değerlendirildiğinde, birçok denize kıyısı olmayan devletin gerçek anlamda bir donanmaya sahip olmadığı görülmektedir. Bu bağlamda, devletlerin sahip olduğu donanma gücü, sadece bu devletlerin nehirlerinde ve göllerinde düzeni ve güvenliği sağlamaya yönelik devriye görevi gören birtakım küçük kuvvetler olarak değerlendirilebilir.

Bununla beraber, bazı devletler deniz kıyısına sahipken deniz kıyısını sonradan kaybetmişlerdir. Bu devletler, deniz kıyısına sahipken gerçek anlamda donanmaya da sahip olmuşlardır. Deniz kıyılarını kaybettikten sonra, bu devletlerin donanmaları, ihtiyaçlarına göre şekillenmiştir. Örneğin; Bolivya, deniz kıyısını kaybettiği 1884 yılından beri, donanmasının varlığını sürdürmeye çalışılmıştır. Bu durumun esas sebebi, Bolivyalıların sadece nehir ve göllerini kontrol altında tutma isteği değil, fakat bir gün tekrar denize kavuşacakları umududur.<sup>758</sup> Deniz kıyısını

---

<sup>751</sup> Naval Gazing, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/04/09); WERTHEIM, 2007, s. 452-453.

<sup>752</sup> Naval Gazing, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/04/09); WERTHEIM, 2007, s. 463.

<sup>753</sup> WERTHEIM, 2007, s. 463.

<sup>754</sup> Naval Gazing, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/04/09).

<sup>755</sup> Naval Gazing, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/04/09); WERTHEIM, 2007, s. 815.

<sup>756</sup> WERTHEIM, 2007, s. 1034.

<sup>757</sup> BROOKE J., Landlocked Mongolia's Seafaring Tradition, *The New York Times*, 2 July 2004 (Friday), Section W, s. 1, via [www.nytimes.com/2004/07/02/business/worldbusiness/02mongolia.htm?scp=18&sq=mongolia&st=cse&pagewanted=print](http://www.nytimes.com/2004/07/02/business/worldbusiness/02mongolia.htm?scp=18&sq=mongolia&st=cse&pagewanted=print) (ziyaret tarihi: 27/06/08) ; One Ship, Seven Crew, No Sea, via (ziyaret tarihi: not known); ayrıca, Suhbataar gemisinin fotoğrafı için bkz. via [www.boojumx.com/gallery/14103.html](http://www.boojumx.com/gallery/14103.html) (son ziyaret tarihi: 25/04/09).

<sup>758</sup> Bu konuda umutlu olan Bolivyalılar, konuya ilişkin taleplerini ve arzularını her vesileyle dile getirmektedirler, hattâ her yıl 23 Mart gününü deniz günü (*dia del mar*) olarak kutlamaktadırlar, bkz.

yitiren bir diğer devlet Avusturya-Macaristan İmparatorluğudur. Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun donanmasına, bu İmparatorluk sona erdikten sonra doğan devletlerin denize kıyısı olmayan devletler olmalarından ötürü, savaşın galipleri tarafından el konulmuş, birçok gemi satılmış veya ilgili devletlerde kullanılmaya başlanmıştır. Avusturya ve Macaristan, ancak ülkelerinde nehirleri korumak amacıyla Avusturya-Macaristan İmparatorluğu donanmasının küçük bir bölümünü teşkil eden Tuna nehri filotellasına sahip olabilmişlerdir.<sup>759</sup> Bir diğer deniz kıyısını yitiren devlet Etiyopya ise, deniz kıyısını yitirdikten sonra donanmasını satmıştır. SSCB'nin dağılmasından sonra da, ilgili devletler arasında Sovyetler Birliği donanmasının paylaşımı söz konusu olmuştur.<sup>760</sup> Yukarıda da belirtildiği gibi, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan 1990'da dağılan Sovyetler Birliğinin Hazar filotellasından pay alan devletlerdir. Bu durumun son örneği ise, Sırbistan'dır. Daha öncede belirtildiği üzere, 2006 tarihinde bağımsızlığını ilân eden Karadağ'ın bağımsızlığı, Sırbistan'ı bir kez daha deniz kıyısından yoksun bir devlet hâline getirmiştir.<sup>761</sup> Sırbistan'ın, Karadağ'ın bağımsızlığını ilân edip ayrıldığı dönemde, yaklaşık 5000 denizcisi (*sailors*) ve 900 yüksek rütbeli subayı (*marines*) bulunduğu belirtilmektedir.<sup>762</sup> Karadağ ise, Sırbistan'dan kalan deniz üslerini turistik amaçlı kullanmayı plânlamaktadır.<sup>763</sup> Bu durumda, Sırbistan, ya Karadağ ile bir deniz üssü konusunda anlaşacak, ya da deniz kuvvetlerini kısararak, sadece Tuna ve kollarına yoğunlaşacaktır. Sırbistan deniz gücü hakkında değerlendirme yapılırken, son olarak belirtilmesi gereken husus, 2007 yılında Sırbistan'da Belgrad yakınlarında Tuna nehri üzerinde, sıklıkla haydut (korsan) saldırılarının görüldüğüdür.<sup>764</sup> Şüphesiz, güçlü bir deniz kuvveti (nehir devriyesi), bu konuda Sırbistan'ın en ihtiyaç duyacağı unsur olarak görülebilir.

---

ARIE, *supra*, (ziyaret tarihi: 04/05/07); SCHULZ R., *The Lost Sea, Mare*, no. 60, 2007, s. 14-19, özellikle s. 17-18 (translated by Thomas).

<sup>759</sup> Esasen, Tuna nehri filotellasının büyük bir bölümü Macaristan'a devredilmiş, Avusturya'ya ise, sadece 310 tonluk nehir izleme gemisi *Maros* ile 133 tonluk nehir devriye gemileri *Barsch* ve *Compo* kalmıştır, bkz. EGER, *supra*, (ziyaret tarihi: 27/04/09); SKRIVANEK, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/04/09).

<sup>760</sup> Sovyetler Birliğinin Karadeniz filosu Rusya ve Ukrayna arasında paylaştırılmıştır. Hazar filotellası ise, Rusya, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan arasında paylaştırılmıştır.

<sup>761</sup> Bilindiği üzere, Sırbistan 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğundan bağımsızlığını kazandığında denize kıyısı olmayan bir devlet konumundaydı.

<sup>762</sup> MOSS, *supra*, (ziyaret tarihi: 01/02/09).

<sup>763</sup> MOSS, *supra*, (ziyaret tarihi: 01/02/09).

<sup>764</sup> Tuna nehri üzerindeki Sırp limanlarında iki yılda 38 Bulgar mavnasının saldırıya uğradığı bildirilmiştir. Bkz. "Sırlar 38 Bulgar Gemisine Saldırdı" via [www.denizhaber.com.tr/news\\_print.php?id=16641](http://www.denizhaber.com.tr/news_print.php?id=16641) (son ziyaret tarihi: 26/04/09).

Kısaca, bilinen anlamda donanması olan denize kıyısı olmayan devlet sayısı kısıtlıdır. Bu devletler, Azerbaycan, Bolivya, Kazakistan, Paraguay, Sırbistan ve Türkmenistan olarak sıralanabilir. Bu devletlerden, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan dünyanın en büyük kapalı su alanı olarak kabul edilen Hazar denizine kıyısı olan devletlerdir. Bu durumun bir sonucu olarak, bu devletlerin diğer denize kıyısı olmayan devletlerden daha güçlü bir donanma kuvvetine sahip olması normal olarak karşılanabilecektir. Sırbistan ise, deniz kıyısını yeni yitiren bir devlet olduğu için güçlü bir donanmaya sahiptir. Güney Amerika'daki iki denize kıyısı olmayan devletin donanmaları ise, her ne kadar diğer denize kıyısı olmayan devletleriyle karşılaştırıldığında güçlü görünseler de, **Morris**'in de belirttiği gibi, sembolik (*token*) bir niteliğe sahiptir.<sup>765</sup>

Zaten, denize kıyısı olmayan devletlerin donanmaya sahip olması, normal olarak kabul edilebilecek bir durum değildir. Bununla beraber, yukarıda da görüldüğü üzere, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin donanmaları vardır. Fakat, esas sorun, denize kıyısı olan devletlerin bile donanmalarının/savaş gemilerinin bir başka devletin karasularından zararsız geçiş hakkı tartışmalıyken<sup>766</sup>, limanlara girişleri genelde yasakken, bunun aksine bir durumun denize kıyısı olmayan devletlerin donanmaları/savaş gemileri için de savunulamayacak olmasıdır. Zaten, denize kıyısı olmayan devletler içerisinde bu sorunu yaşayabilecek ender devletlerden biri olan Bolivya'nın, Arjantin limanlarında bağlı bir savaş gemisinin bulunması, ancak, Arjantin'in bu yönlü açık kabulüyle izah edilebilecektir.

## **II- Uluslararası Hukukta Genel Olarak Devletlerin Bayrak Hakkının Hukukî Niteliği**

Bayrak hakkının denize kıyısı olmayan devletler yönünden gelişimi kısa bir biçimde incelendikten ve denize kıyısı olmayan devletlerin filoları belirtildikten sonra, kısaca gemiye takılan bayrağın hukukî anlamı ve içeriği ve buna bağlı olarak, hileli

---

<sup>765</sup> MORRIS M.A., Latin American Navies in Comparative Perspective, *MP*, vol. 5/2, 1981, s. 150; MORRIS M.A., Structure and Prospects of Latin American Navies, *OY*, vol. 4, 1983, s. 348-349.

<sup>766</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. BAYKAL F.H., Milletlerarası Hukukta Harp Gemilerinin Barış Zamanında Karasularından Zararsız Geçiş Hakkı, in *Deniz Hukuku Çalışmaları*, edited by Baykal, İstanbul, 1996, 293-342; CHAUHAN B., Right of Innocent Passage for Warships Through the Territorial Sea, *TA*, vol.7, 1977, s. 511-523; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 88-91; DELUPIS, 1974, s. 39-41; NGANTCHA F., The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea, Avon, 1990, s. 120-162; O'CONNELL D.P., Innocent Passage of Warships, *TA*, vol. 7, 1977, s. 405-451; SOHN & GUSTAFSON, s. 103-105; TREVES, 1991, s. 899-905 ve 929-934.

bayrak devleti kavramı ve denize kıyısı olmayan devletlerin hileli bayrakla arasındaki ilişkiyi belirtmek için açıklamalar yapılacaktır.

Tıpkı, bireyin devletle ilişkisinde olduğu gibi, geminin de devletle ilişkisi, uluslararası hukuk çerçevesinde kabul edilmiştir. Buna göre, gemiler de devletlerin uyrukluğunda altındadır. Uluslararası hukukun en önemli kuralları arasında sayılabilecek bu kuralın temel önemi, geminin uyrukluğunda olduğu devletin yetkisi ve sorumluluğu altında olması olarak açıklanabilir.<sup>767</sup>

Uluslararası hukuka göre, devletler, hangi şartlar altında gemilere uyrukluğuna tanıyabileceklerini tespit etme serbestisine sahiptir. Uluslararası hukuk çerçevesinde, bu konuda önemli bir kararı da zikretmek gerekir: “*Muscat Dhows*” Davası. Hakemler 1905 yılında İngiltere ve Fransa arasındaki davada ilk soruya ilişkin vermiş oldukları kararda şu şekilde bir belirlemede bulunarak bu durumu ortaya koymuşlardır: “...bayrağını dalgalandırmak hakkını kime vereceğine karar vermek ve bu tür bir tanımayı yöneten kuralları belirlemek her egemene aittir...”<sup>768</sup>

Uyrukluğun şartlarını belirleme serbestisinin tanınmasıyla beraber, hileli bayrak devletleri oluşumuna bir tepki olarak, bu uyrukluğun gerçek bir bağı ifade etmesi gerektiği yönünde uluslararası hukukta birtakım düzenlemeler öngörülmüştür. Esasen, bu düzenlemeler, Nottebohm Davasındaki<sup>769</sup> vatandaşlık bağına ilişkin kuralın bir yansımasıdır ve I. DHK’da tartışılmış ve 1958 tarihli CADS m.5’e dâhil edilmiştir. Aynı tutum, BMDHS’de de devam ettirilmiştir. Fakat, gemilerin

---

<sup>767</sup> Geminin devlet uyruğunda olmasının bir sonucu olan, devletin yetkisi ve sorumluluğu altında olmasının bazı istisnaları uluslararası hukuk çerçevesinde kabul edilmektedir. Örneğin; açık denizlerde korsanlık veya kölelikle ilgili kurallar veya iç sularında kıyı devletinin bazı cezaî yetkileri bunlar arasındadır.

<sup>768</sup> “...it belongs to every Sovereign to decide to whom he will accord the right to fly his flag and to prescribe the rules governing such grants...”, in *Muscat Dhows Case* (France v. Great Britain), Permanent Court of Arbitration, 8 August 1905, s.2, via [www.pca-cpa.org/upload/files/Muscat%20Dhows%20English%20Award.pdf](http://www.pca-cpa.org/upload/files/Muscat%20Dhows%20English%20Award.pdf) (en son ziyaret tarihi: 16/04/09).

<sup>769</sup> Bilindiği üzere, Nottebohm Davası, Liechtenstein ve Guatemala arasında cereyan eden ve Uluslararası Adalet Divanı tarafından sonuca bağlanan bir davadır. Bu davada, 34 yıldır Guatemala’da yaşayan ve iş sahibi olan Alman asıllı Nottebohm’un, Guatemala’nın 1943 yılında savaş önlemleri çerçevesinde mallarını müsadere etmesi üzerine, Nottebohm’un 1939 yılında ağabeyini ziyaret ettiği sırada vatandaşlık başvurusu yaptığı ve vatandaşlığa kabul edildiği Liechtenstein’in vatandaşına himaye sağlayıp sağlanamayacağı değerlendirilmeye çalışılmıştır. Uluslararası Adalet Divanı, Nottebohm’ın Guatemala ile ilişkisini daha sağlam bulurken, Liechtenstein ile olan ilişkisini ise, sağlam bulmamış; bunun üzerine, bir bireyin, devlet ile olan uyrukluğuna ilişkin gerçek bir bağı ifade etmesi gerektiği yönünde karar vermiştir, bkz. via [www.icj-cij.org/docket/files/18/2674.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/18/2674.pdf) (son ziyaret tarihi: 16/04/09).

uyrukluğunun gerçek bir bağ ifade etmesinin taşıdığı anlam, gerek CADs'de ve BMDHS'de, gerekse de başka bir uluslararası belgede ele alınmamıştır.

Uyrukluğun gerçek bağı ifade etmesine ilişkin tartışmalar bir yana, yukarıda da belirtildiği gibi, devletlerin uyrukluğunu belirten temel unsur, geminin taşıdığı bayraktır. Bir devlet, bir gemiye bayrağını taşıma hakkı vermek suretiyle, uyrukluğunu da vermiş olur. Böylelikle, geminin taşıdığı bayrağın ait olduğu devlet, gemi üzerinde yetki sahibidir ve aynı zamanda geminin sorumluluğuna da sahiptir.

Geminin taşıdığı bayrak, sonuçta bayrak gemiye asılan bir bez parçası olduğu için, yanılıcı olabilecektir.<sup>770</sup> Bayrak dışında, geminin taşıdığı belgeler de önem taşır.<sup>771</sup> Bu belgeler içinde, geminin uyrukluğunu açıkça ortaya koyan bilgiler, tescil limanı gibi önemli unsurlar ve geminin teknik bilgileri yer almaktadır. Fakat, bir geminin esas uyrukluğunu ortaya koyan, geminin tescil belgeleridir. Gemi, uyrukluğunu taşıdığı devletin gemi siciline kayıtlıdır. Bu geminin tescil edilmesi anlamına gelmektedir ve devletler, bayraklarını taşıma yetkisi ile donattıkları gemilerin sicilini tutmaktadırlar. Bu bağlamda, bazı yazarlarca, uluslararası hukukta gemilerin tescili için üç tip tescil sicilinin var olduğu öne sürülmektedir: kapalı tescil (closed registry), açık tescil (open registry) ve hibrid tescil (hibrid registry).<sup>772</sup> Bu üçlü sınıflandırma dışında da, gemi tesciline ilişkin sınıflandırmalar yapılmaktadır. Örneğin; çok basit bir sınıflandırma yapan **Marcopoulos**'a göre iki temel tescil sınıfı bulunmaktadır: Geleneksel (*traditional*) tescil olarak da kabul edilen kapalı tescil ve açık tescil.<sup>773</sup> Bir diğer örnek çerçevesinde, **Li** ve **Wonham** dört tip tescilden söz açmıştır: açık tescil, kapalı tescil, uzlaşılan tescil (compromise registry) ve

---

<sup>770</sup> Meselâ, gemide, geminin esasen uyrukluğunu taşımadığı bir bayrak kullanılıyor olabilir. Bu konuya ilişkin bir örnek, II. Dünya Savaşı sırasında yaşanan "Asya olayı"dır. Marsilya limanından yola çıkan "Asya" adı taşıyan bir Türk gemisi Hayfa limanının yüz deniz mili açığında gemiden şüphelenen İngiliz savaş gemilerinin takibine alınır. Gemi, Filistin topraklarına yaklaştığında Siyonist bayrağı çeker, bunun üzerine İngilizler gemiye el koyarlar. Bkz. BISHOP W.W.Jr., Molvan v. Attorney General for Palestine, *AJIL*, vol. 42/4, 1948, s. 953-955; McDOUGAL & BURKE, s. 1085; REULAND R.C.F., Interference with Non-National Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag-State Jurisdiction, *VJTL*, vol. 22/4, 1989, s. 1198-1199.

<sup>771</sup> COLOMBOS, s. 295; VERZIIL, vol. IV, s. 70.

<sup>772</sup> KASOULIDES G.C., The 1986 United Nations Convention on the Condition for Registration of Vessels and the Question of Open Registry, *ODIL*, vol. 20/4, 1989, s. 546; PAMBORIDES, s. 11; TACHE S.W., The Nationality of Ships: The Definitional Controversy and Enforcement of Genuine Link, *IL*, 16, 1982, s. 303.

<sup>773</sup> MARCOPOULOS A.J., Flags of Terror: An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience, *TMLJ*, vol. 32/1, 2007, s. 280.

uluslararası tescil (international registry).<sup>774</sup> Bu konuda Türkiye'deki önemli eserlerinden birini veren **Özman** ise, gemilerin tescili konusunda üç tipin olduğunu belirterek, şu şekilde farklı bir sınıflama yapmaktadır: ulusal siciller, kolay bayrak sicilleri ve ikinci (uluslararası) gemi sicili.<sup>775</sup>

Tüm bu sınıflandırmalar göz önüne alındığında, gemi sicilleri konusunda **Li** ve **Wonham**'ın yapmış oldukları ayırım, en kapsayıcı ve açıklayıcı görüldüğü için tercih edilebilir. Çünkü, tescile ilişkin mevcut durum incelendiğinde, kapalı sicil teşkil etmeyen, bununla beraber, hem açık tescil, hem uluslararası tescil içerisine sokulamayacak dördüncü bir tescil türü var görünmektedir.

Son olarak, açık tescili kabul eden devletler, aşağıda görüleceği üzere, uluslararası hukukta hileli bayrak devleti olarak kabul edilmektedir. Birçok yazar, bu iki terimin aynı anlama geldiğini ve birbiri yerine kullanıldıklarını ifade etmektedirler.<sup>776</sup>

### III- Hileli Bayrak Devletleri ve Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin İlişkileri

Hileli bayrak (*flags of convenience*) devletleriyle denize kıyısı olmayan devletler arasındaki ilişkiyi incelemeden evvel, hileli bayrak devletinin ne anlama geldiğinin açıklanması isabetli olacaktır.

Bu bağlamda, bu alt başlık altında hileli bayrak devleti, kısaca incelendikten sonra, denize kıyısı olmayan devletler ile hileli bayrak devletleri arasında, varsa ilişki irdelenmeye çalışılacaktır.

#### A- Hileli Bayrak Devleti Tanımı

Uluslararası hukukta tartışılan hileli bayrak devleti, bu konuda ciddî şekilde çalışan **Metaxas** tarafından şu şekilde tarif edilmektedir: "*Hileli bayrak, gemicilik firmalarının, (a)ekonomik ve diğer düzenlemelerden, (b)eğer kendi ulusal*

<sup>774</sup> LI K.X. & WONHAM J., Registration of Vessels: New Developments in Ship Registrations, *IJMCL*, vol. 14/1, 1999, s. 139.

<sup>775</sup> ÖZMAN, s. 188-191.

<sup>776</sup> KASOULIDES, s. 567, dipnot: 10; LI & WONHAM, s. 139 ve dipnot: 15; PAMBORIDES, s. 9, dipnot: 20; WEFERS-BETTINK H.W., Open Registry, the Genuine Link and the 1986 Convention on Registration Conditions for Ships, *NILR*, vol. 18, 1987, s. 70, dipnot: 1.

kökenlerinin (dayandığı) ülkelerinde gemilerini tescil ettirmiş olsalardı, uygulanabilecek olan üretim etmenlerinden istihdama dair koşullar ve şartlardan, kaçınmak suretiyle kendilerine ait özel kârlarını azamileştirmek ve kendilerine ait özel masraflarını asgarileştirmek saikiyle, gemilerini tescil ettirdikleri devletlerin ulusal bayraklarıdır.”<sup>777</sup>

Uluslararası hukukta hileli bayrak devleti açıklanırken, konunun uzmanlarınca en çok değinilen belge “*Rochdale Raporu*” olmaktadır.<sup>778</sup> Bu rapora göre, bir devletin hileli bayrak devleti olarak kabul edilebilmesi için şu unsurlara gerek vardır: ilgili ticarî gemiler üzerinde ülke vatandaşı olmayanlarca da sahiplik ve/veya kontrol hakkı tanınması; tescile ulaşımın çok rahat olması, hattâ konsolosluklarca gerçekleştirilmesi; gemilerden genelde gelir vergisi alınmaması veya oldukça düşük tutulması, sadece tescil ücreti ve yıllık tonaja bağlı bir ücretin söz konusu olması, hattâ ileride yüksek ücretler alınmayacağına dair garanti bile verilebilmesi; bu tür devletlerin genelde küçük ülkeler olması ve ödemelerini aldıkları/alacakları bu küçük miktarlarla dengelemeleri; vatandaşı olmayanlardan gemi mürettebatının seçimine serbestçe izin verilmesi; tescil edilen ülkenin ulusal ve/veya uluslararası gemicilik düzenlemelerini etkin bir biçimde zorlayacak bir güce veya idarî yapıya sahip olmaması ve hattâ şirketleri kontrol gibi bir amacının da olmaması.

---

<sup>777</sup> “Flags of convenience are the national flags of those states with whom shipping firms register their vessels with a view to maximizing their private benefits and minimizing their private costs by avoiding: (a) the economic and other regulations; (b) the conditions and terms of employment of factors of production that would have been applicable if their vessels were registered in the countries of their national origin”. Bkz. METAXAS B.N., *Flags of Convenience*, *MP*, vol. 5/1, 1981, s. 58. Ayrıca, uluslararası birtakım kuruluşların konuyla ilgili tanımları da faydalı olabilecektir. “OECD”nin hileli bayrak tanımı için bkz. OECD Study on Flags of Convenience, *JMLC*, vol. 4/2, 1973, s. . Bu konuda etkin faaliyet gösteren uluslararası kuruluşlardan biri olan “Uluslararası Nakliye Çalışanları Federasyonu”nun (*International Transport Workers’ Federation*) tanımı için bkz. What are Flags of Convenience?, via [www.itfglobal.org/flags-convenience/sub-page.cfm](http://www.itfglobal.org/flags-convenience/sub-page.cfm) (ziyaret tarihi: 02/03/09).

<sup>778</sup> Bu raporda değinilen unsurlara aynen yer veren kaynaklar için bkz. ANDERSON H.E. III, *The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives*, *TMLJ*, vol. 21/1, 1996, s. 157-158; ARGIROFFO E., *Flags of Convenience and Substandard Vessels: A Review of the ILO’s Approach to the Problem*, *I.Lab.R.*, vol. 110, 1974, s. 438; EGIYAN G.S., ‘Flags of Convenience’ or ‘Open Registration’ of Ships, *MP*, vol. 14/2, 1990, s. 107; JONES N.K., *Flags of Convenience in the Pacific: Prospects for Proliferation, Impact, and Regulation*, *WP*, no: 7, Honolulu, 1975, s. 1-2; KASOULIDES, s. 544-545; LI & WONHAM, s. 142; METAXAS, 1981, s. 58; OECD Study, s. 232; OSIEKE E., *Flags of Convenience Vessels: Recent Developments*, *AJIL*, vol. 73/4, 1979, s. 604, dipnot: 1; PAMBORIDES, s. 10.

Yukarıda sayılan tüm bu unsurların mevcut olduğu ülkeler “hileli bayrak devleti” olarak kabul edilmektedir. Fakat, bazı yazarlar, hiçbir zaman bu unsurların tümünün bulunduğu bir devlet örneğiyle karşılaşmadığını belirtmektedir.<sup>779</sup>

Öte yandan, her yabancı devlet bayrağının kullanımı bir hileli bayrak devleti durumu yaratmayacağı gibi, bazı devletler, “Rochdale Raporu”nda yer alan unsurlardan bir veya birkaçına yer vermektedirler.

Burada dikkat edilmesi gereken husus, bazı devletler hileli bayrak devleti olarak kabul edilmişken, diğer bazı devletlerin hileli bayrak devleti olarak kabul edilmemesidir. Buna göre, tescilin kolay olması, hattâ bazı malî yükümlülüklerin hafifletilmesine rağmen, ciddî bir şekilde gemilerin ve gemicilerin kontrol altında tutuldukları sistemleri benimseyen devletler de vardır. Hattâ bazı devletler bunun için ikinci bir gemi sicili bile oluşturmaktadırlar.

## **B- Hileli Bayrak Devletlerinin Tarihî Gelişimi**

Hileli bayrak devletinin, genelde II. Dünya Savaşı sonrasında yoğun olarak kullanılmaya başlandığı belirtilmektedir. Bununla beraber, 1920 yılında Amerika Birleşik Devletleri’nin likör kanunları çerçevesinde yolcu gemilerinde uygulanan içki satış yasağına ilişkin sıkıntıyı aşmak için, iki Amerikan bandıralı yolcu gemisi Panama bandırasına geçmiştir.<sup>780</sup>

Oysa, bazı yazarlar, hileli bayrak uygulamasının en az gemilerde bayrak kullanmak kadar eski olduğunu çeşitli örneklerle aktarmaktadır. Ortaya konulan örnekler incelendiğinde, hileli bayrak kullanımı konusunda ağırlığın 19. yüzyıla denk düştüğü gözlenmektedir. Verilen örnekler arasında şunlar yer almaktadır:

- 16. yüzyıldan itibaren, İngiliz tüccarlar İspanya’nın West Indies’deki hâkimiyetini göz önünde bulundurarak, buralarda ticaret yapabilmek için, gemilerinde İspanyol bayrağı kullanmışlardır.<sup>781</sup>

<sup>779</sup> KASOULIDES, s. 545; LI & WONHAM, s. 142 (her ne kadar raporda tüm unsurların bir arada istendiğini açıkça belirtmeseler de, tüm unsurların bir arada var olamayacağını açıkça belirtmişlerdir.).

<sup>780</sup> ANDERSON, s. 156; DIMITRIOU E., *Flags of Convenience and International Law*, *TA*, vol. 7, 1977, s. 535; METAXAS, 1981, s. 54; WEFERS-BETTINK, s. 71.

<sup>781</sup> ROMANS T.J., *The American Merchant Marine—Flags of Convenience and International Law*, *VJIL*, vol. 3/2, 1963, s. 123.

- 1760'lı ve 1770'li yıllarda İngiltere'de yaşayan gemi sahipleri ve özellikle de İrlandalılar, Fransız bayrağı kullanmışlardır.<sup>782</sup>
- Hâlen Osmanlı yönetimi altında olan Yunanlılar, "Küçük Kaynarca Antlaşması" sonrasında, gemileri için Rus bayrağı kullanma hakkını elde etmişlerdir. Rus bayrağının kullanımı, özellikle 18. yüzyılın sonu ve 19. yüzyılın başlarında iyice yoğunluk kazanmıştır.<sup>783</sup>
- Yine 18. yüzyılda Yunanlılar (özellikle, Peloponessian yarım adasında yaşayan Yunan gemiciler) Fransız bayrağı kullanmışlardır.<sup>784</sup>
- 18. yüzyılda Cenova ve Napoli devletleri de önce Fransız<sup>785</sup>, daha sonra Fransa'nın konsolosluk ve diğer harcırahlarını arttırmasıyla birlikte Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun bayrağını kullanmaya başlamışlardır.<sup>786</sup>
- 18. yüzyılın ortalarından sonra Mesolongi şehrindeki Yunanlılar Malta bayrağı da kullanmaya başlamışlardır.<sup>787</sup>
- 1812 Savaşı esnasında Amerikan gemileri İngilizlerle sorun yaşamamak için Portekiz bayrağı kullanmışlardır.<sup>788</sup>
- 19. yüzyılın ortalarında İngiliz gemi sahipleri, gemilerinde Norveç bayrağı kullanmışlardır.<sup>789</sup>
- 1775-1783 tarihleri arasındaki Amerikan Bağımsızlık Savaşı (*American Revolutionary War*), sırasında Prusya'nın Rus Çarlığından gemilerinde Rus bayrağını kullanma talebi olmuştur.<sup>790</sup>

Yer verilen bu örnekleri çoğaltmak mümkündür. Fakat, günümüzde hileli bayrak kullanımıyla, 18 ilâ 19. yüzyıldaki hileli bayrak kullanımının arkasındaki nedenlerin farklı olduğunu belirtmekte yarar vardır. **Metaxas**'ın isabetli bir şekilde vurguladığı üzere, günümüzde hileli bayrak kullanımıyla temelde hedeflenenler vergilerden kaçmak, düşük ücretli işgücünden yararlanmak vs. iken, 18 ilâ 19.

---

<sup>782</sup> LLÁCER F.J.M., Open Registers: Past, Present and Future, *MP*, vol. 27/6, 2003, s. 154; METAXAS B.N., Some Thoughts on Flags of Convenience, *MSM*, vol. 1, 1974, s. 162; METAXAS, 1981, s. 53.

<sup>783</sup> LLÁCER, s. 514; METAXAS, 1974, s. 162; METAXAS, 1981, s. 53.

<sup>784</sup> LLÁCER, s. 154; METAXAS, 1981, s. 53.

<sup>785</sup> LLÁCER, s. 514; MATLIN D.F., Re-Evaluating the Status of Flags of Convenience under International Law, *VJTL*, vol. 23/5, 1991, s. 1018-1019; METAXAS, 1981, s. 53.

<sup>786</sup> LLÁCER, s. 514; METAXAS, 1981, s. 53.

<sup>787</sup> LLÁCER, s. 514; METAXAS, 1981, s. 53.

<sup>788</sup> DeSOMBRE, s. 71 LLÁCER, s. 514.

<sup>789</sup> LLÁCER, s. 514; METAXAS, 1981, s. 54.

<sup>790</sup> BUTLER, Soviet Union and the Law of the Sea, Massachusetts, 1971, s. 174.

yüzyıllardaki hileli bayrak kullanımının temelinde korsanlıktan, korunmacılıktan ve ticarete yönelik tehlikelerden korunmak yatmaktaydı.<sup>791</sup>

Günümüzde hileli bayrak devletlerinin ortaya çıkmasının temel sebeplerinin hemen hemen hepsi ekonomik temellidir. Gemi sahipleri gemi tescil ücretleri, vergiler, çalıştırılacak mürettebata ilişkin sıkı koşullar, gemilerin güvenliğine dair sıkı koşullar gibi malî nitelikli yükümlülüklerden kaçmak amacıyla hileli bayrak devleti uygulamasından yararlanmaktadırlar.

Denizci devletlerin en başından beri ortadan kaldırılmasına çalıştıkları hileli bayrak devleti uygulaması, günümüzde, uluslararası hukuk çerçevesinde inkâr edilemez bir gerçek olarak varlığını sürdürmektedir. Bu durumun en önemli göstergeleri arasında şunlar sıralanabilir:

- Uluslararası Adalet Divanının 1960 tarihli IMCO'ya ilişkin vermiş olduğu danışma görüşü<sup>792</sup>,
- 1958 tarihli CADS ve BMDHS'de yer verilen gemi ile devlet arasındaki uyrukluğun ilişkisinin gerçek bir bağı ifade etmesi şeklindeki düzenlemede öngörülen gerçek bağıın ne olduğunun hiçbir zaman açıklığa kavuşturulamamış olması<sup>793</sup>,
- 1986 tarihli "Gemilerin Tescil Koşullarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"nin temel amaçlarından birisinin, hileli bayrak kullanımına ilişkin birtakım önlemler alınması olmasına rağmen, bu konuya ilişkin ciddi bir düzenlemeye yer verilmemiş olmasının yanı sıra, Sözleşmenin yürürlüğe girmemesi de önemli bir eksikliklerdir.<sup>794</sup> Bu

<sup>791</sup> METAXAS, 1981, s. 54.

<sup>792</sup> Uluslararası Adalet Divanının IMCO'ya ilişkin vermiş olduğu danışma kararının tam metni için bkz. [www.icj-cij.org/docket/files/43/2419.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/43/2419.pdf) (son ziyaret tarihi: 25/01/09).

<sup>793</sup> Bu çerçevede, gerek 1958 tarihli CADS'de, gerek BMDHS'de yer alan paralel düzenlemeler değerlendirildiğinde şu sonuca ulaşılabilecektir: Her devlet kendi özel şartları çerçevesinde tescil koşullarını belirleyecek, tescil ile de gerçek bağıın sağlanmış olduğu kabul edilecektir.

<sup>794</sup> Birçok yazar, 1986 tarihli "Gemilerin Tescil Koşullarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"nin gerçek bağıın tespitine ilişkin kesin bir belirleme içermeye eksik olduğunu, bu Sözleşmenin en önemli etkisinin uluslararası bir tescil öngörmesi olduğu belirtilmektedir, bkz. KASOULIDES, s. 559; PAMBORIDES, s. 22. 1986 tarihli "Gemilerin Tescil Koşullarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"nin bazı önemli maddelerine değinmek gerekirse: Sözleşme m.1'de Sözleşmenin amacı yer almaktadır. Bu çerçevede, temel amaç olarak gemi ile devlet arasındaki gerçek bağıın kurulmasının önemi belirtilmiştir. Sözleşme m.2'de çeşitli tanımlar yapılmıştır, m.4'te birtakım genel hükümler verilmiştir. Bunun dışında, m.5'te, devletlerin ulusal denizcilik idareleri kurması öngörülmüştür. Sözleşme m.6'da gemi sahiplerinin ve işletenlerinin tanımlanabilir olması öngörülmüştür. Sözleşmenin kalbi olarak da nitelenen m.8, 9 ve 10 gemi ile bayrak devleti arasında ekonomik bağıı oluşturmaya yönelik maddelerdir. Bu maddelerde sırasıyla, gemi sahiplerinin ve işletenlerinin bayrak devleti altında yer alması, mürettebatın oluşumu ve gemi sahibi şirketin yönetiminde ulusal katılım, istisnaları ile birlikte düzenlenmiştir. Sözleşme m.19'da ise, Sözleşmenin yürürlüğe girme şartlarına yerilmiştir. Buna göre, Sözleşme dünyadaki kayıtlı gros tonajın en az %25'ine denk gelen 40 devletin onaylamasından itibaren 12 ay sonra yürürlüğe girecektir. Bu Sözleşmeye ilişkin ayrıntılı

bağlamda, bazı yazarlar, 1986 tarihli “Gemilerin Tescil Koşullarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”nin hileli bayrak devleti kavramını meşrûlaştırdığını belirtmektedirler.<sup>795</sup>

Hileli bayrak devletlerine dair kısa bir tarihçe verilmeye çalışıldıktan sonra, son olarak, günümüzde mevcut olan belli başlı hileli bayrak devletlerinin belirtilmesi doğru olacaktır. Bu bağlamda, her ne kadar zaman içinde, gerek hileli bayrak devleti hâline gelen<sup>796</sup>, gerek hileli bayrak devleti olma statüsünden kurtulan devletler<sup>797</sup> olsa da, günümüzde şu devletlerin, genel olarak, belli başlı hileli bayrak devletleri olduğu kabul edilmektedir: Panama, Liberya, Honduras, Bermuda, Bahamalar, Kıbrıs (Güney Kıbrıs), Malta, Antigua ve Barbuda, Saint Vincent ve Grenadinler.<sup>798</sup>

### C- Hileli Bayrak Devleti ve Denize Kıyısı Olmayan Devletler Arasındaki İlişkiler

Denize kıyısı olmayan devletler arasında San Marino, ilk hileli bayrak devletlerinden biri olarak nitelendirilebilir. Yapılan araştırmalarda, 1970’li yıllar

---

değerlendirmeler için bkz., KASOULIDES, s. 543-576 (özellikle s. 556-567); PAMBORIDES, s. 14-23; WEFERS-BETTINK, s. 69-119 (özellikle s. 112-119). Bunun ötesinde, 1986 tarihli “Gemilerin Tescil Koşullarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” henüz yürürlüğe girmemiştir. Günümüzde, 1986 Sözleşmesine, sadece 14 devlet taraftır. Taraf olan 14 devletten ise, sadece biri denize kıyısı olmayan devlettir: Macaristan (23 Ocak 1989). Öte yandan, adı geçen Sözleşmeyi imzalamış olmasına rağmen henüz onaylamamış olan 14 devletten sadece üç tanesi denize kıyısı olmayan devlettir: Bolivya (18 Ağustos 1986), Çek Cumhuriyeti (02 Haziran 1993) ve Slovakya (28 Mayıs 1993). Bkz. via <http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&id=281&chapter=12&lang=en> (ziyaret tarihi: 13/04/09).

<sup>795</sup> ANDERSON, s. 151; KASOULIDES, s. 566; PAMBORIDES, s. 22; WEFERS-BETTINK, s. 118-119.

<sup>796</sup> Panama ile başlayan hileli bayrak devleti uygulaması, yukarıda da belirtildiği üzere, kısa sürede içerisine başka devletleri dâhil ederek genişlemiştir.

<sup>797</sup> Bazı devletlerin, hileli bayrak devleti olabilmek için birtakım düzenlemeler yaptıkları, bu çerçevede belirli bir süre hileli bayrak devleti olarak kaldıktan sonra, çeşitli nedenlerle bu statülerini sona erdirmek suretiyle, hileli bayrak devleti statüsünden çıktıkları görülmüştür. Bu duruma ilişkin şu devletlerin adı ön plâna çıkmaktadır: Singapur, Umman ve Somali. Bkz. JONES, s. 7-10 (Özellikle, Singapur etrafında yoğunlaşan bilgiler verilmiştir, belirtilmelidir ki, *Jones*’un çalışmasını yaptığı dönemde Singapur henüz hileli bayrak devleti konumundadır, Jones, bunun uzun sürmeyeceğini belirtmiştir, özellikle bkz., JONES, s. 10); KASOULIDES, s. 547; LI & WONHAM, s. 139-140. Hattâ, aşağıda işaret edileceği üzere, bir dönem denize kıyısı olmayan bir devlet olan San Marino’nun da hileli bayrak devletlerine ilişkin listeler içine dâhil edildiği göz önünde tutulursa, her ne kadar San Marino’nun günümüzde bir deniz filosu (hattâ gemisi) olmasa da, bu kategori çerçevesinde değerlendirilebileceği iddia edilebilecektir.

<sup>798</sup> *Review of Maritime Transport*, 2008, s. 31-60. Bu devletlerin isimleri, UNCTAD’nin ilgili raporundan alınmıştır. Bu devletler dışında da, hileli bayrak devletleri bulunduğu şüphesizdir. Hileli bayrak devletlerine ilişkin çeşitli listelere ulaşmak mümkündür. Hileli bayrak devletlerine ilişkin bazı listeler için bkz. FOC Countries, via [www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-183.cfm](http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-183.cfm) (ziyaret tarihi: 02/03/9); List of Flags of Convenience, via [http://en.wikipedia.org/wiki/Flag\\_of\\_convenience](http://en.wikipedia.org/wiki/Flag_of_convenience) (son ziyaret tarihi: 30/03/09); DeSOMBRE, s. 272 (Uluslararası Nakliye Çalışanları Federasyonunun listesine atfla); LI & WONHAM, s. 146.

bağlamında, o zamana değin hileli bayrak devleti olan veya en azından bir dönem için bu misyonu üstlendiği ifade edilen hileli bayrak devletleri arasında sadece San Marino denize kıyısı olmayan bir devlet olarak sayılmaktadır.<sup>799</sup>

Bir denize kıyısı olmayan devletin hileli bayrak ile ilişkisi iki ayrı şekilde cereyan edebilir. İlk durumda, denize kıyısı olmayan devlet, deniz ticaret filosunu oluşturmaya çalışırken hileli bayrak devletlerinden yararlanabilir. Bu konuya ilişkin denize kıyısı olmayan devletler arasında ön plâna çıkan devletlerden biri İsviçre'dir. Yapılan bir araştırmada, 1970 yılı itibariyle hileli bayraktan yararlanan Amerika Birleşik Devletleri, Yunanistan ve İtalya'nın, bu yararlanmanın %70'ini teşkil ettikleri, geriye kalan %30 hileli bayraktan yararlanan devletler arasında İsviçre'ye de yer verildiği görülmektedir.<sup>800</sup> Bunu destekleyici bir bilgi ise, İsviçre bayrağının gelişmesini ayrıntılı şekilde incelemiş olan **Walser**'den gelmiştir. Walser'in, 1997 yılı Lloyds istatistiklerine dayanarak verdiği bilgiye göre, 1997 yılı itibariyle İsviçre'de faaliyet gösteren 27 gemicilik şirketinin toplam 277 açık denizlerde seyretmeye ehil gemisi bulunduğu görülmektedir.<sup>801</sup> Tahmin edilebileceği üzere, Walser'in de belirttiği gibi, bu gemilerin büyük bir bölümü hileli bayrak taşımaktadır. İsviçre'ye ilişkin en çarpıcı örneklerden biri ise, "MSC" (*Mediterranean Shipping Company*)<sup>802</sup> olarak verilebilir. İsviçre, Cenevre merkezli 1970 yılında kurulan MSC, günümüzde dünyanın en büyük konteynır taşımacılık şirketlerinden biri olarak kabul edilmektedir.<sup>803</sup> Şirketin sahip olduğu 410 konteynır gemisinin toplam kapasitesi 1.480.000 teu'dur<sup>804</sup> ve gemilerinin bazıları hileli bayrak devletlerinin bayraklarını taşımaktadır.<sup>805</sup>

---

<sup>799</sup> DIMITRIOU, s. 535; KASOULIDES, s. 547; MATLIN, s. 1020; OECD Study, s. 232. Fakat, önemle belirtilmelidir ki, OECD'i tarafından yayımlanan adı geçen raporda, açıkça, San Marino'nun konuya ilişkin hamlesinin gerçeklik kazanmadığı vurgulanmıştır (The initiatives of *San Marino* and ... did not materialize). Bkz. OECD Study, s. 235.

<sup>800</sup> JONES, s. 7.

<sup>801</sup> WALSER, *supra*, (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

<sup>802</sup> MSC hakkında genel bilgiler için bkz. [via www.mscevga.ch/about\\_us/about\\_us.html](http://www.mscevga.ch/about_us/about_us.html) (son ziyaret tarihi: 30/05/09).

<sup>803</sup> 2003 yılında çalıştırılan konteynır gemisi ve eleçlenen konteynır miktarı bakımından dünyada ikinci olmuştur, bkz. [via www.mscevga.ch/about\\_us/facts.html](http://www.mscevga.ch/about_us/facts.html) (son ziyaret tarihi: 30/05/09). Bazı yorumlar ve duyumlara göre, 2008 ve 2009 yılları itibariyle, MSC'nin, sıralamada birinciliğe yükseleceği ifade edilmektedir.

<sup>804</sup> [via www.mscevga.ch/about\\_us/about\\_us.html](http://www.mscevga.ch/about_us/about_us.html) (son ziyaret tarihi: 30/05/09).

<sup>805</sup> En azından, bu yazarın yaptığı araştırmalar çerçevesinde MSC'nin İsviçre bayrağı taşıyan bir gemisine rastlanmamıştır.

İkinci durumda ise, denize kıyısı olmayan devletlerin kendileri birer hileli bayrak devleti hâline gelebilirler. Bu durumu açıkça incelemeden evvel belirtilmesi gereken bir husus, hibrid tescil veya uzlaştırıcı tescil olarak da kabul edilebilecek, tescil kolaylığı ve bazı malî kolaylıklar sağlamakla birlikte, sıkı idarî denetim öngören ve uluslararası kurallara, sözleşmelere ve özellikle bu kurallar ve sözleşmelerle getirilen standartlara uyumu kontrol ve denetimi altında tutan devletlerin oluşturdukları durumdur. Bunlar, doğal olarak, hileli bayrak devleti olarak kabul edilmemektedirler. Bu tür devletler arasında, bazı denize kıyısı olmayan devletler de bulunmaktadır. Buna en önemli örnek, Lüksemburg'dur. Bu konuda, özellikle, Belçika tarafından desteklenen Lüksemburg<sup>806</sup>, çıkarttığı bir kanunla, denize kıyısı olmayan bir devlet olmasına karşın, gemi tescilini mümkün hâle getirmiştir. Fakat, hileli bayrak devletlerinden farklı olarak, bir geminin Lüksemburg gemi siciline tescil edilmesi için en az %50'sinin bir Lüksemburg vatandaşına veya Lüksemburg'da faaliyet gösteren bir şirkete ait olması gerekmektedir.<sup>807</sup> 2004 yılı itibariyle Lüksemburg'un deniz ticaret filosu 689,659 dwt'a ulaşmıştır.<sup>808</sup>

Bunun dışında, özellikle geri kalmış ve ekonomik bir gelir elde etmek isteyen denize kıyısı olmayan devletler, tıpkı Panama'nın ve Liberya'nın yapmış olduğu gibi hileli bayrak devleti hâline gelebilirler. Bugün için bu konumda bulunan iki denize kıyısı olmayan devletin adı zikredilmektedir: Bolivya ve Moğolistan.<sup>809</sup> Bolivya ve Moğolistan dışında, bazı kaynaklarda, başka denize kıyısı olmayan devletler de hileli bayrak devleti olarak adlandırılmaktadır. Bunlar arasında, Liechtenstein<sup>810</sup> ve Slovakya<sup>811</sup> sayılmaktadır. Belirtmek gerekir ki, hileli bayrak devleti olabilmek için öncelikle, deniz filosuna sahip olmak veya en azından deniz filusunun kurulabilmesine ilişkin bir kanuna ihtiyaç vardır. Bu bağlamda, Liechtenstein, bu kategoriden muaf tutulmalıdır. Slovakya ise, bazı unsurlar bağlamında, hileli bayrak

<sup>806</sup> KASOULIDES, s. 547 ve 570, dipnot: 57.

<sup>807</sup> ANDERSON, s. 156; LI & WONHAM, s. 149-150. Ayrıca, Lüksemburg gemi tesciline ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Luxembroug, an Alternative Location for Shipping, *Grand Duchy of Luxembroug Ministry of Economy and Foreign Trade: Maritime Administration*, via [www.cam.etat.lu/fr/pdf/commerce/brouchure.pdf](http://www.cam.etat.lu/fr/pdf/commerce/brouchure.pdf) (ziyaret tarihi: 02/03/09).

<sup>808</sup> DeSOMBRE, s. 253. Fakat, belirtilen rakam, diğer seneler göz önüne alındığında düşüktür. 1999 yılında Lüksemburg'un deniz ticaret filosu 1.000.000 dwt'un üzerine çıkmış, 2002'de ise tavana ulaşarak 1.493.785 dwt olmuştur. Bkz. DeSOMBRE, s. 252-253.

<sup>809</sup> DeSOMBRE, s. 56, dipnot: 2 ve 132; ayrıca, "Uluslararası Nakliye Çalışanları Derneğinin" de yayınlamış olduğu listeye bakılabilir, via [www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-183.cfm](http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-183.cfm) (son ziyaret tarihi: 02/03/09). *Llâcer*'de ise, sadece Bolivya'ya yer verilmiştir, bunun sebebi ise, makalenin yazıldığı dönem itibariyle henüz Moğolistan'da gemi tescili söz konusu değildir. Bkz. LLÁCER, s. 521.

<sup>810</sup> via [http://en.wikipedia.org/wiki/Flags\\_of\\_convenience](http://en.wikipedia.org/wiki/Flags_of_convenience) (son ziyaret tarihi: 02/05/09).

<sup>811</sup> via [www.flagsofconvenience.com](http://www.flagsofconvenience.com) (ziyaret tarihi: 05/05/09).

devleti olarak kabul edilebilecektir. Bunun için, Slovakya'nın denizcilik kanununu değerlendirmek yeterlidir.<sup>812</sup>

Hileli bayrak devleti olan denize kıyası olmayan devletler arasında, Moğolistan'ın durumu ilginçtir ve özellikle de Amerikalılar tarafından eleştirilmektedir. Moğolistan'ın denizcilik kanunu 1999 yılında kabul edilmiş, gemi tescil sicili ise 2003 yılında devreye girmiştir.<sup>813</sup> Moğolistan'ın denizcilikle ilgili birimi (gemi tescili), başkent Ulan-Bator'daysa da, esasen Singapur'dan idare edildiği ve özellikle de Kuzey Kore gemilerinin Moğolistan bandırası altında kullanıldığı veya en azından bu yönlü bir potansiyelin olduğu bildirilmektedir.<sup>814</sup>

2004 itibariyle Bolivya'nın deniz ticaret filosu 302.971 dwt'a ulaşmışken<sup>815</sup>, Moğolistan'ın deniz ticaret filosu ise 359.901 dwt'a ulaşmıştır<sup>816817</sup>.

Netice itibariyle, denize kıyası olmayan devletlerin gemi tescilleri çerçevesinde sınıflandırılmalarının bir sonucu olarak şu tablo öngörülebilir: deniz ticaret filosuna sahip denize kıyası olmayan devletlerden dördü açık tescil devleti, biri uzlaşma sicili devleti, üçü ise kapalı tescil devletidir. Bunun dışında, niteliği ve içeriği göz önüne alındığında, doğal olarak görüleceği şekilde, uluslararası (ikinci) tescili olan bir denize kıyası olmayan devlet yoktur.

Buna göre, ilgili denize kıyası olmayan devletlerin listeleri şu şekildedir:

- Açık tescil devleti olan denize kıyası olmayan devletler şunlardır: Bolivya, Moğolistan ve Slovakya<sup>818</sup>.
- Uzlaşma sicili olan denize kıyası olmayan devlet, Lüksemburg'tur.<sup>819</sup>
- Kapalı tescil devleti olan denize kıyası olmayan devletler: Avusturya, Etiyopya, İsviçre.<sup>820</sup>

---

<sup>812</sup> Bu konu hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. via [www.flagsofconvenience.com/pdf\\_files/Slovak\\_Republic.pdf](http://www.flagsofconvenience.com/pdf_files/Slovak_Republic.pdf) (ziyaret tarihi: 05/05/09).

<sup>813</sup> BROOKE, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/06/08).

<sup>814</sup> BROOKE, *supra*, (ziyaret tarihi: 26/06/08); PHAM J.P., Ships of Fools?, *Washington Times*, 7 May 2008 (Wednesday), via <http://washingtontimes.com/news/2008/may/07/ships-of-fools/print/> (son ziyaret tarihi: 01/02/09).

<sup>815</sup> DeSOMBRE, s. 253.

<sup>816</sup> DeSOMBRE, s. 255.

<sup>817</sup> Burada, ön plânda belirtilmesi gereken husus, Moğolistan'ın 2004 yılında iki yıllık bir tescil tarihi olması hususudur.

<sup>818</sup> Esasen, Slovakya'yı hileli bayrak devleti olarak nitelendirmek ne kadar doğru, tartışılabilir. Fakat, yukarıda da ortaya konulduğu üzere, ilgili Slovak belgeleri ve bu bağlamda bu konuya ilişkin nitelendirmeler, Slovakya'nın bir hileli bayrak devleti olarak nitelendirilme olasılığını arttırmaktadır.

<sup>819</sup> LI & WONHAM, s. 150.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### DENİZE KIYISI OLMAYAN VE COĞRAFÎ AÇIDAN ELVERİŞSİZ DEVLETLER VE DENİZE ALANLARINDAKİ HAKLARI

#### §1- Giriş

İlk çağlardan itibaren denizler, uluslar (insanlar) için önemli ve keşfedilmesi gereken alanlar olarak dikkat çekmişlerdir. Denizler, varlıklarının ve içerdiklerinin bir sonucu olarak, gerek iletişim, gerek beslenme yönünden ön plâna çıkmış ve bu özelliklerinin bir sonucu olarak, aynı anda hem barış ve insanların birleşme sahası, hem de yoğun bir rekabetin süregeldiği mekân olmuştur.

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin çeşitli deniz alanlarında iddia ettikleri ve iddialarının sonucu sahip oldukları hak ve yükümlülüklerin değerlendirileceği bu bölümde, konunun ne şekilde ele alınacağı ortaya konulmalıdır. Bu çerçevede, deniz alanlarının tanımı yapılacak, daha sonra tanımı yapılan her bir deniz alanı çerçevesinde tezimizin temelini oluşturan devlet gruplarının iddiaları, bu iddialar karşısında başta kıyı devletleri olmak üzere diğer devletlerin tepkileri (karşı tezleri) ve tüm bunların sonucu elde ettikleri haklar, varsa bu haklar karşısında gerçekleştirecekleri yükümlülükler ve elde edemedikleri haklar ve tüm bunların sonuçları ele alınmaya çalışılacaktır.

Tüm bu açıklamalara girişmeden evvel kısaca bir husus belirtilmelidir. Denize kıyısı olmayan devletlerin ve kendi sahip oldukları deniz alanları dışında coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin deniz kaynaklarına ilişkin kullanım ve yararlanma hakkı iddiaları, sadece belli deniz alanlarında söz konusu edilmiştir. İç suları, karasuları, takımadada suları, boğazlar<sup>821</sup> ve hattâ bitişik bölge gibi deniz alanlarında, ya deniz alanının ülke toprağı teşkil etmesi anlayışı çerçevesinde<sup>822</sup>, ya da deniz alanının işlevsel niteliği çerçevesinde<sup>823</sup> deniz kaynaklarına ilişkin bir iddiada bulunul(a)mamıştır. Buna rağmen, bu deniz alanları da çalışmada değerlendirme

---

<sup>820</sup> LI & WONHAM, s. 147-148.

<sup>821</sup> Boğazlar bir istisna oluşturabilir.

<sup>822</sup> İç suları ve istisnaî durumlar dışında karasuları ve takımadada suları ve hattâ boğazlar bu çerçevede değerlendirilebilecektir.

<sup>823</sup> Bitişik bölgede, aşağıda görüleceği üzere, kıyı devletine sadece belli konularda ve çok kısıtlı bir yetki atfedilmektedir.

altına alınacak, belki deniz kaynakları açısından değil, ama bazı hususlarda<sup>824</sup> denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin olası hak iddiaları ve/veya taleplerine kısa bir biçimde yer verilmeye çalışılacaktır.

## §2- Deniz Alanları Üzerindeki İddiaların Genel Tarihi Perspektifi

### I- II. Dünya Savaşı Öncesi Durum

Deniz alanlarına ilişkin açıklamalara geçmeden evvel, bu deniz alanlarının ortaya çıkışına ilişkin kronolojik bir değerlendirme yapılmaya çalışılacaktır. Bu çerçevede, öncelikle, kısa bir tarihe yer verilmesi uygun olacaktır.

İlk çağlardan itibaren denizler üzerinde hâkimiyet kurmaya çalışan insanoğlunun, bu çabasının, deniz alanlarının ortaya çıkmaya başlamasında önemli rol oynadığı belirtilmelidir.

Antik dünyada denizlerin önemi erken keşfedilmiştir. Bu çerçevede Finikelilerin, her ne kadar seyrüseferi ilk gerçekleştirenler olmasalar da, ilk uzun deniz seyahatlerini yapan<sup>825</sup> ve aynı zamanda gemilerini koruma amacıyla ilk silâhlandırılan antik çağ medeniyeti oldukları<sup>826</sup> ve deniz ticaretindeki gelişmişlikleri ve yetenekleriyle denizlerin hâkimleri olduklarını belirtilir<sup>827</sup>. Fakat, Finikeliler kısa sürede hâkimiyetlerini kötüye kullanmışlar, zorbalık hattâ korsanlık eylemlerine girişmişlerdir.<sup>828</sup> Akdeniz’de antik çağda var olan diğer toplumlarda da, tıpkı Finikelilerde olduğu gibi bir gelişim süreci söz konusudur.<sup>829</sup> Bu durumun antik çağlardaki belki de tek istisnası Rodos olmuştur. Rodoslular, hâkim oldukları alanlarda hattâ köleleştirdikleri yerlerdeki insanların koruyucusu olmuşlar, yapmış oldukları kanunlarla adaletli davranmışlardır.<sup>830</sup>

<sup>824</sup> Bu konuda değerlendirilecek en önemli husus, kuşkusuz seyrüsefer olacaktır.

<sup>825</sup> Finikelilerin denizler üzerinden ulaştıkları yerler şu şekilde sıralanabilir: Sicilya, Sardunya, Yunanistan, Galya, İspanya ve hattâ Britanya.

<sup>826</sup> AZUNI M.D.A., *The Maritime Law of Europe*, vol. I, translated by Johnson, New York, 1806, s. 26.

<sup>827</sup> AZUNI, s. 28.

<sup>828</sup> Bu durum, Finike başkenti Sur’un (*Tyre*), Babil kralı Nebuchadnezzar tarafından, on üç yıl boyunca süren kuşatmasının sonunda gelen işgâliyle son bulmuştur. Bkz. AZUNI, s. 28.

<sup>829</sup> Örneğin; Minos gibi uygarlıklar . Bkz. AZUNI, s. 30-31.

<sup>830</sup> Rodos ile ilgili bu konuda daha geniş bilgi için, bkz. AZUNI, s. 31-33. Hattâ, *Vitzthum*, Rodoslular tarafından oluşturulan kuralların (*Lex Rhodesia*) Orta Çağ süresince denizcilik kurallarının gelişimini etkilediği, günümüzde dahi bu kurallar dizgesinden “umumî avarya” (*general average/große haverei*)

Roma zamanında denizlerin hukukî statüsü ve denizler ve kaynaklarının insanlar tarafından kullanılmasına dair hukukî teori ilk olarak “Justiyen Derlemesi”nde (*Digest of the Justinian*) hukukçu Marcianus tarafından oluşturulmuştur.<sup>831</sup> Justinyen hukukçularına göre, Roma hukukunda denizler edinilemez (sahiplenilemez) bir maldır ve *res communes*'tir; böylelikle, denizler tüm insanların yararına ortak kullanımı kabul edilen alanlardır.<sup>832</sup> Tüm bu sebeplerden ötürü, sadece denizler değil, aynı zamanda kıyılar da Roma hukukunda aynı niteliklere sahiptir. Bu durumun tek istisnasını limanlar oluşturmaktadır.<sup>833</sup> Romalıların neden böyle bir anlayışı benimsedikleri konusunda, ilgili dönemde, özellikle Akdeniz'de Romalıların hâkimiyetini zorlayıcı veya onların denizlerdeki varlığını tehdit edici bir gücün bulunmamasının altı çizilmektedir.<sup>834</sup> Bununla beraber, **Göze**, çalışmasında, Roma hukukunda denizlerin ortak kullanıma sahip olduğu hususunu belirttikten sonra, Romalıların akdettikleri birçok antlaşmada denizlerin bir devletin hâkimiyetine ait olabileceğini kabul ettiklerini belirtmiştir.<sup>835</sup>

Oysa, Ortaçağ ile birlikte, Roma hukukunda yer verilen denizlerin ortak olarak herkesin yararlanmasına açık olduğu anlayışının tamamen değişmeye başladığı, devletlerin münferit deniz alanlarında hâkimiyet iddia ettikleri ifade edilmelidir. Orta çağda bu tür hâkimiyet iddialarına ilişkin verilebilecek bazı önemli örnekler şunlardır:

- Venedik'in Adriyatik Denizini tamamen Venedik gölü olarak kabul etmesi<sup>836</sup>,
- Cenovalı'ların Ligurya Denizi ve Körfezi üzerinde hâkimiyet iddiaları<sup>837</sup>,

---

gibi bazı kuralların uygulandığını belirtmektedir. Bkz. VITZTHUM W.G., From the Rhodian Sea Law to UNCLOS III, in *Pacem in Maribus 2000 (XXVIII): The European Challenge*, compiled by Wesnigk & edited by Rolston, Halifax, 2002, s. 64.

<sup>831</sup> FENN P.T.Jr., Justinian and the Freedom of the Sea, *AJIL*, vol. 19/4, 1925, s. 716 ve 725; SWARZTRAUBER, s. 10.

<sup>832</sup> FENN, s. 721. Ayrıca, benzer açıklamalar için bkz. COLOMBOS, s. 62.

<sup>833</sup> FENN, s. 723-725.

<sup>834</sup> FENN, s. 726; SWARZTRAUBER, s. 10-11.

<sup>835</sup> GÖZE, s. 98 ve ayrıca s. 99'da yer alan dipnot: 207. Ayrıca, **Dean**, Roma İmparatorlarının kendilerini “Denizlerin Kralı” (*King of the Ocean*) olarak adlandırdıklarını belirtmiştir. Bkz. DEAN, 1960, s. 757. Benzer şekilde, **Azuni**, Romalıların denizlerde yapmış oldukları savaşları anlatarak, kendi dönemleri açısından, denizlerin hâkimi olduklarını ifade etmektedir. Bkz. AZUNI, s. 54-76, özellikle s. 58 ve 66.

<sup>836</sup> DEAN, 1960, s. 757; GÖZE, s. 99; HALL W.E., *Treatise on International Law*, 4th edition, London, 1895, s. 146-147; LAPIDOTH R., *Freedom of Navigation—Its Legal History and Its Normative Basis*, *JMCL*, vol. 6/2, 1975, s. 261; MARTENS von G.F., *A Compendium of the Law of Nations*, translated by Corbett, London, 1802, s. 164-165; WESTLAKE, vol. I, s. 165. Ayrıca, **Westerman**, eserinde doğal olarak “Cenevizliler” ve “Napolililer”i de belirterek, bu İtalyan şehir devletlerinin “Ligurya” ve “Tiren” denizlerine ilişkin bu yönlü iddialarına da yer vermiştir. Bkz. WESTERMAN G., *The Juridical Bay*, Oxford, 1987, s. 37. Paralel olarak bkz. MARTENS, s. 165.

- Rusya'nın kıyılarına inene kadar, Karadeniz'in tamamen Osmanlı topraklarıyla çevrili olduğu zaman Karadeniz'in bir Osmanlı denize olarak mütalâa edilmesi<sup>838</sup>,
- Kuzey Denizinin önemli bir bölümüne ilişkin olarak Danimarka'nın hâkimiyet iddiaları<sup>839</sup>,
- ve belki de bu iddiaların en çarpıcısı Atlantik ve Pasifik üzerindeki Portekiz ve İspanya hâkimiyet iddialarıdır, ki bu iddialar Papalık kararnamelerine dayanmaktaydı<sup>840</sup>.

<sup>837</sup> GÖZE, s. 99; LAPIDOTH, s. 261; MARTENS, s. 165; WESTERMAN, s. 37.

<sup>838</sup> Tek çıkışı olan İstanbul boğazının (Türk Boğazlarının) ve tüm kıyılarının Osmanlı İmparatorluğuna ait olduğu dönemde (15. yüzyılın ikinci yarısı ilâ 18. yüzyıl arası dönem) Karadeniz, Osmanlı iç denizi olarak mütalâa edilmiştir. Bkz. COLOMBOS, s. 192-193 ve 216; CREASY E., *First Platform of International Law*, London, 1876, s. 240-241; FULTON T.W., *The Sovereignty of the Sea: An Historical Account of the Claims of England to the Dominion of the British Seas and of Evolution of the Territorial Waters: With Special Reference to the Rights of Fishing and the Naval Salute*, Edinburgh, 1911, s. 371; GÖNLÜBOL M., *Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukukî Statüsü*, Ankara, 1959, s. 128-129; GÖZE, s. 108-109; JOHNSTON V.K., *Canada's Title to Hudson Bay and Hudson Strait*, *BYLL*, vol. 15, 1934, s. 11; MARTENS, s. 164; OPPENHEIM, s. 247; VERZIJL, vol. IV, s. 109; WESTLAKE, vol. I, 197. Bu çerçevede, Osmanlı egemenliğinin ortaya konulması bazı tarihî bilgilerin ortaya konulmasıyla daha da pekiştirilebilir. Öncelikle, Osmanlı'nın beş deniz havzasına (Hazar denizi, Karadeniz, Akdeniz, Basra körfezi ve Kızıldeniz) birden hâkimiyeti, Osmanlı İmparatorluğunu, belirli bir dönemde, döneminin en güçlü devletlerinden biri hâline getirmiştir. Bkz. SANDER O., *Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü: Osmanlı Diplomasi Tarihi Üzerine Bir Deneme*, 5. baskı, Ankara, 2008, s. 15-96. Özellikle, denizlerde gelen başarılar ve denizlerde sağlanan hâkimiyet, Osmanlı İmparatorlarının (Padişahlarının) unvanlarının başına denizlerle ilgili ibareleri de dâhil etmelerini sağlamıştır. Bu konuda, **Bostan**'ın şu açıklamalarına yer vermek yeterli olacaktır: "*Fatih'le başlayan sultân-berr u bahr, kara ve denizlerin sultanı unvanı Kanuni ile sultânü'l-berreyn ve hakânü'l-bahreyn'e çevrilmiş, yabancı devletlere gönderilen mektuplarda ve ahitnamelerde Akdeniz'in ve Karadeniz'in Sultanı olduğu belirtilmiştir*". Bkz. BOSTAN İ., *Kanuni ve Osmanlıların Akdeniz Siyaseti*, in *Türkler ve Deniz*, edited by Kumrular, İstanbul, 2007, s. 14. Bununla beraber, Osmanlı'nın, gerek boğazlara, gerek Karadeniz'in tüm kıyılarına sahip olduğu dönemde bile egemenliğini talep edemeyeceğini ifade eden yazarlar da söz konusudur. Bkz. FIORE, s. 186. Öte yandan, **Fauchille**'in de bu yönde görüş (aksi yönde) beyan ettiği Göze tarafından belirtilmiştir. Bkz. GÖZE, s. 109. Osmanlı İmparatorluğu Padişahlarının yukarıda belirtildiği unvanları kullanmaları ve fiilî olarak Osmanlı Devletinin, özellikle Osmanlı devletine ait gemiler dışında Karadeniz'de hiçbir geminin bulunmasına izin vermemesi, **Fauchille** ve **Fiore**'nin düşüncelerinin doğru olmadığı kanısını uyandırmaktadır. Tüm bunların dışında, **Westerman**, Osmanlıların Kızıldeniz üzerinde de hâkimiyet iddiaları olduğunu vurgulamıştır. Bkz. WESTERMAN, s. 38.

<sup>839</sup> DEAN, 1960, s. 757; GÖZE, s. 99-100; HALL, s. 146; HEINZEN B.G., *The Three-Mile Limit: Preserving the Freedom of the Seas*, *SLR*, vol. 11/4, 1959, s. 598; LAPIDOTH, s. 261.

<sup>840</sup> COLOMBUS, s. 49; DEAN, 1960, s. 757; HALL, s. 147-150; HEINZEN, s. 598-599; LAPIDOTH, s. 261; O'CONNELL D.P., *The International Law of the Sea*, vol. I (edited by Shearer), Chappenhams, 1989 (reprint of 1982), s. 2; SWARZTRAUBER, s. 12-14; VANDER LINDEN H., *Alexander VI. and the Demarcation of Maritime and Colonial Domains of Spain and Portugal, 1493-1494*, *AHR*, vol. 22/1, 1916, s. 1-20; WESTLAKE, vol I., s. 165.

**Grotius**'un sistematik olarak ortaya koyduğu<sup>841</sup> "mare liberum" (*denizlerin serbestliği*) anlayışı onyedinci yüzyıldan sonra tüm dünyada benimsenmiştir. Bu anlayışın sonucu, tüm devletler denizlerden serbestçe yararlanma hakkına sahiptir. Özellikle, denizler üzerinde balıkçılık ve seyrüsefer serbestileri temel serbestiler olarak mütalâa edilmiştir. O dönemlerde, denizlerdeki canlı kaynaklar "tükenmeyen kaynaklar" (*inexhaustibility of the seas/resources*) olarak mütalâa edilmekteydi. Seyrüsefer ise, devletlerin ulaşım bağlamında sınırlanmayan bir hakkı olarak kabul edilmekteydi. Tabii ki, Grotius'un ortaya koyduğu bu anlayışta, Grotius kıyı devletinin yetkisini tamamen göz ardı etmemiş, kıyı devletinin kıyısının devamı olan sınırlı bir deniz alanında yetkisi olabileceğini kabul etmiştir.<sup>842</sup>

<sup>841</sup> **Oudendijk** kıyı sularının hukukî statüsünün tarihî gelişimini anlattığı eserinde Grotius'un deniz serbestisine ilişkin fikirlerinin orijinal olup olmadığını sormuş ve de önceki yazarların bu konuya ilişkin dikkate alınmadığını belirtmiştir. Bkz. OUDENDIJK J.K., *Status and Extent of Adjacent Waters: A Historical Orientation*, Leyden, 1970, s. 13. Gerçekten de bu konuda yapılan açıklamalarda, Grotius öncesindeki yazarlara pek değinilmediği belirtilebilir. Belki de bunun nedeni olarak, Grotius'un konuyu geniş ve sistematik bir şekilde değerlendirmesidir. Esasen, bu konuda Oudendijk'in sorusunu bir adım ileriye götürerek şu hususlar sorgulanabilir: Grotius, Hollandalı değil de, Portekizli veya İspanyol bir hukukçu olsaydı, denizlerin serbestisi konusunda ortaya koyduğu fikirleri, savunduğu düşünceleri aynı şekilde savunur muydu? Yoksa bir başka anlayışı mı benimsirdi? Bize göre, Grotius Portekizli veya İspanyol bir hukukçu olsaydı, denizlerin serbestisini benimsemezdi, çünkü, bu İspanya ve Portekiz çıkarlarına aykırı olurdu. Özellikle, bu konuda, devletlerin politikalarının, çıkarları çerçevesinde kolaylıkla değışebileceğinin en belirgin ve güzel örneklerinden birini, aşığıda kısaca değinileceği üzere, İngiltere sergilemiştir. Aynı çerçevede **Anand**, Grotius'u denizlerin serbestisi prensibinin yalancı peygamberi (mesihi) olarak nitelemiş ve Grotius'un, 1609 yılında denizlerin serbestisi prensibini öne sürmüş olduğu kitabının, 1613 yılında Hollandalıların Baharat Adalarındaki ticarî tekeline tartışmak için İngiltere'ye gittiğinde basılmış olduğunu görerek ve dahası o kitaptaki düşüncelerinin İngilizler tarafından kendi aleyhine kullanılmasına şaşırđını ifade etmiştir. Bkz. ANAND R.P., *Changing Concepts of Freedom of the Sea: A Historical Perspective*, in *Freedom of the Seas in the 21st Century: Ocean Governance and Environmental Harmony*, edited by Van Dyke & Zaelke & Hewison, Washington D.C., 1993, s. 75-76. Öte yandan, Oudendijk'in sorguladığına benzer şekilde **Caflisch** de, denizlerin serbestisi ilkesinin ilk kez ortaya çıkışının Grotius'la birlikte olduğunun düşünülmesinin hatalı olduğunu vurgulamıştır. Bkz. CAFLISCH L.C., *The Doctrine of «Mare Clausum» and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, in *Les relations internationales dans un monde en mutation/International Relations in a Changing World*, edited by Blackhurst, Genève, 1977, s. 198.

<sup>842</sup> **Grotius**, "Mare Liberum" adlı eserinde, her ne kadar denizlerin sahiplenilemeyecek olmasını vurgulamış olsa da, yine de bazı cümleleriyle kıyı devletinin en azından denizlerin çok sınırlı da olsa bir bölümünde hâkimiyet kurabileceğini kabul etmiştir. Özellikle, değindiği iç deniz (*inner sea*)-açık deniz (*outer sea/open sea*) ayrımı, daha sonraki kitabında bu konuya ilişkin daha bariz açıklamalarının yolunu açmıştır. Bkz. GROTIUS, 1916, s. 31-37; GROTIUS H., *De Jure Belli ac Pacis Libri Tres*, translated by Kelsey, London, 1925, s. 209-214. Grotius'un iki eserde belirtmiş olduğu düşüncelerden bazıları şu şekildedir: "*the nature of the sea, however, differs from that of the shore, because the sea, except for a restricted space, can neither easily be built upon, nor inclosed; if the contrary were true yet this could hardly happen without hindrance to the general use. Nevertheless, if any small portion of the sea can be thus occupied, this occupation is recognized*". Bkz. GROTIUS, 1916, s. 31; "*It has therefore been demonstrated that neither a nation nor an individual can establish any right of private ownership over the sea itself (I except inlets of the sea)*". Bkz. GROTIUS, s. 36-37; "... it would appear that the sea also can be acquired by him who holds the lands on both sides, even though it may extend above as a bay, or above and below as a strait, provided that the part of the sea in question is not so large that, when compared with lands on both sides, it does not seem a part of them". Bkz.

Denizlerin serbestliği anlayışının, genelde, II. Dünya Savaşının sonuna kadar tüm dünyada benimsendiği ve uygulandığı belirtilebilir.

## II- II. Dünya Savaşı Sonrasındaki Durum

II. Dünya Savaşından sonra ise, denizlerde kıyı devletlerinin yetkilerinin genişletilmesine ilişkin yoğun talepler baş göstermiş, bu yönde hareketler olmuştur. Hattâ bu tür hareketlerin ve taleplerin hâlen devam edeceği öngörülebilir.<sup>843</sup>

II. Dünya Savaşı sonrasında yaşanan gelişmelere kısaca değinmek gerekirse<sup>844</sup>, hareket noktası, kıta sahanlığı doktrininin resmî olarak uluslararası hukuk literatürüne katılmasına yol açan 1945 tarihli Amerika Birleşik Devletleri başkanı Truman'ın kendi adıyla anılan iki bildirisiden biri olan "Kıta Sahanlığına İlişkin Bildirisi" olarak kabul edilebilir. Bu bildiride, başkan Truman, Amerika Birleşik Devletleri'nin, kıyısına bitişik olan kıta sahanlığı alanında sahip olduğu hakları ilân etmiştir. Ancak, bildiride herhangi bir mesafe ölçütüne yer verilmemiş; aynı gün yayınlanan "Beyaz Saray Basın Açıklaması"nda yüz kulaçlık<sup>845</sup> bir derinlik ölçütü olarak ortaya konulmuştur.

---

GROTIUS, 1925, s. 209. Grotius'un tutumuna dair paralel açıklamalar için bkz. JUDA, 1996, s. 9 ve 13.

<sup>843</sup> Denizlerin kapatılmasına ilişkin olguya dair daha geniş bilgi için bkz. ALEXANDER, 1983, s. 561-594; BALL W.S., The Old Grey Mare, National Enclosure of the Oceans, *ODIL*, vol. 27/1&2, 1996, s. 97-124; CAFLISCH, mare, 1977, s. 197-228; BROWN, 1973, s. 157-192; ECKERT; FRIEDMANN W., Selden Redivivus—Towards a Partition of the Seas?, *AJIL*, vol. 65/4, 1971, s. 757-770, özellikle 762 vd.; GOLD E., Mare Liberum? Mare Clausum? Mare Nostrum? Can We Really Have It All?, in *The International Implications of Extended Maritime Jurisdiction in the Pacific*, edited by Craven & Schneider & Stimson, Honolulu, 1989, s. 447-450; KNAUSS J.A., Creeping Jurisdiction and International Customary Law, in *The Developing Order of the Oceans*, edited by Kruger & Riesenfeld, Honolulu, 1985, s. 735-739; KNAUSS J.A., Creeping Jurisdiction and International Customary Law, *ODIL*, vol. 15/2, 1985, s. 209-216; KWIATKOWSKA B., Creeping Jurisdiction Beyond 200 Miles in the Light of the 1982 Law of the Sea Convention and State Practice, *ODIL*, vol. 22/2, 1991, s. 153-187; WATT D.C., First Steps in the Enclosure of the Oceans: The Origins of Truman's Proclamation on the Resources of the Continental Shelf, 28 September 1945, *MP*, vol. 3/4, 1979, s. 211-224. Özellikle, BMDHS çerçevesinde denizlerin kapatılmasına ilişkin *Gold*'un Pasifik Okyanusundaki devletler açısından söyledikleri burada belirtilmelidir. Gold, özetle, birçok devletin kendi ulusal kalkınmalarının bir bölümü ve parçası olarak bitişik deniz alanlarında ulusal çıkarlarına göre yatay genişleme yaptıkları ve genelde de bunun daha iyi bir hayat standardı edinme ümidiyle gerçekleştirildiğini; böylelikle *mare nostrum* anlayışının kaçınılmaz olarak birçok devletin kalkınma plânıyla yakından bağdaşır hâle geldiğini, fakat bunun yanı sıra, genelde bu durumun *mare clausum*la sonuçlandığını ifade etmiştir. Bkz. GOLD, s. 447.

<sup>844</sup> Bu gelişmelere, ilgili deniz alanları incelenirken, her bir deniz alanının, özellikle II. Dünya Savaşı sonrası karşılaştığı genişleme eğilimi göz önüne alınarak daha ayrıntılı bir şekilde yer verilecek.

<sup>845</sup> 200 fathom (yaklaşık 200 metre).

Bildiriye karşı tepkiler olumlu olmuş, birçok devlet Amerika Birleşik Devletleri'nin çizdiği yoldan giderek, benzer alanları kendi devletleri için de ilân etmişlerdir. Fakat, bu aşamada, Lâtin Amerika devletleri işi daha ileri götürmüş, sadece kıta sahanlığı değil, kıta sahanlığının üzerindeki su kütlesi ve hattâ hava sahasını kapsayan alanlara ilişkin iddialarda da bulunmuşlardır.

1958 tarihinde Cenevre'de toplanan I. DHK sonunda imzalanan 1958 tarihli CKSS, kıta sahanlığını kodifiye ederek, uluslararası hukuk açısından artık vazgeçilmez bir kavram hâline getirmiştir.

1970'li yıllara gelindiğinde ise, denizlerde bu defa da balıkçılık kaynakları üzerine yoğunlaşan uyuşmazlıklar gündeme gelmeye başlamıştır.<sup>846</sup> Aynı zamanda, bu yıllar dünyada deniz yatağı kaynaklarının âdilâne paylaşımına dair mekanizmaların tartışılmaya başlandığı bir döneme denk gelmektedir. Tam da bu dönemde, 1971 yılında Afrika-Asya Konferansı esnasında Kenya delegesi tarafından ortaya atılan “ekonomik bölge” kısa sürede taraftar toplamış<sup>847</sup>, konuya ilişkin olarak III. DHK'da tartışmalardan sonra V. bölüm olarak münhasır ekonomik bölge kavramı yer almıştır.

II. Dünya Savaşı sonrasında yeni bağımsızlıklarını kazanan bazı devletler ise, sadece adalardan oluşmaktaydı. Bu devletler arasında, o yıllarda bağımsızlıklarını kazanan Filipinler ve Endonezya, adalardan oluşan devletlerinin

---

<sup>846</sup> Eskiden beri balıkçılık kaynakları üzerinde tartışmalar süre gelmiştir. Meselâ, Grotius döneminde bu alanda İngiltere ve Hollanda karşı karşıya gelmiştir. Fakat, burada kast edilen kıyı devletlerinin balıkçılık bağlamında yetki genişletmesidir. Kıyı devletlerinin balıkçılık iddiaları sonucunda denizlerde yetki genişletmeye başlamaları, Truman Bildirisinden sonra, özellikle Güney Amerika'da başlamış, bunun sonucunda Amerika Birleşik Devletleri ile Peru ve Ekvator gibi Güney Amerika devletleri arasında spesifik sorunlar ortaya çıkmıştır. Bkz. LORING D.C., The United States-Peruvian “Fisheries” Dispute, *SLR*, vol. 23/3, 1971, s. 391-453; WOLFF T., Peruvian-United States Relations over Maritime Fishing: 1945-1969, *OP*, no:4, Rhode Island, 1970. Öte yandan, İzlanda'nın balıkçılık bölgesi olarak elli deniz millik bir alan ilân etmesiyle İngiltere ve Federal Almanya tarafından Uluslararası Adalet Divanına taşınan ikiz davalar (bkz. CHURCHILL R.R., The Fisheries Jurisdiction Cases: The Contribution of the International Court of Justice on Coastal States' Fisheries Rights, *ICLQ*, vol. 24/1, 1975, s. 82-105; İNAN Y., Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları, Ankara, 1979, s. 95-109; SCHRAM G.G., Iceland's 50-Mile Fisheries Zone, *OM*, vol. 2/1, 1974, s. 127-138); Brezilya ve Fransa arasında Brezilya'nın kıta sahanlığı alanında yaşanan istakoz krizi (bkz. AZZAM I., The Dispute between France and Brazil over Lobster Fishing in the Atlantic, *ICLQ*, vol. 13/4, 1963, s. 1453-1459); Brezilya ve Fransa arasında yaşanan uyuşmazlığa benzer Amerika Birleşik Devletleri ile Japonya arasında patlak veren “kral yengeci” (*king crab*) uyuşmazlığı bu uyuşmazlıklara örnek olarak gösterilebilir (bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 151-152).

<sup>847</sup> Münhasır ekonomik bölgeden daha önce Lâtin Amerika devletlerince ortaya atılan benzer niteliklere sahip “patrimonyal deniz/miras deniz” (*patrimonial sea*) kavramı da unutulmamalıdır.

deniz sınırlarını farklı bir biçimde oluşturma eğilimi içerisine girmişler, adalarının arasında kalan su alanını bütün olarak ülkelerine katma eğilimi içinde olmuşlardır. Denizci devletlerden gelen yoğun tepkiler, uzun süren tartışmaları beraberinde getirmiş, I. DHK'da başarısız, III. DHK'da başarılı ve "takımda devleti" kavramı ve bu kavram çevresinde şekillenen yeni bir deniz alanı—"takımda suları", BMDHS'ye dâhil edilmek suretiyle, okyanusların bir nebze daha fazla kapatılması gerçekleştirilmiştir.

### III- BMDHS Sonrasındaki Dönem

Günümüzde, BMDHS'de kıta sahanlığı geniş olan devletler için öngörülen ve doktrinde dış kıta sahanlığı (*Outer Continental Shelf*) olarak da adlandırılan deniz alanı üzerinde genişleme söz konusudur.

Öte yandan, küresel ısınmanın bir sonucu olarak yükselen denizler esas hatların değişmesine sebebiyet vermekte, özellikle kıta sahanlığının dış sınırının sabit oluşundan ötürü bazı yazarlar bunun da bir deniz alanı genişlemesi olduğunu öne sürmektedirler.<sup>848</sup>

Son yıllarda kıyı devletlerince denizlerin kapatılmasına ve kıyı devleti yetkisinin genişletilmesine ilişkin bir başka dayanak ise, çevresel niteliktedir. Esasen, çevresel sebeplere dayanarak deniz alanlarının genişletilmesi yeni bir yaklaşım değildir. 1970 yılında Kanada'nın yayınladığı "Arktik Sularda Kirlilikten Korunmaya Dair Kanun" (*Arctic Waters Pollution Prevention Act*) çerçevesinde Kanada yüz deniz millik bir alan üzerinde çevresel temelli bir yetki alanı ilân etmiş, BMDHS m.234'te buzla kaplı alanlara ilişkin getirilen düzenleme, Kanada tarafından 1970 tarihli kanunun geçerliliğini ortaya koyan bir kanıt olarak nitelenmiş ve getirilen bu düzenleme Kanada'yı bir ölçüde tatmin etmiştir.<sup>849</sup> Her ne kadar, bu tarihten sonra çevresel temelli bir genişleme uzun bir süre kıyı devletleri tarafından gerçekleştirilmemiş olsa da, son yıllarda bu yönlü bir gelişim trendinin olduğu inkâr edilemez. 2003 yılında Fransa'nın Akdeniz'de ilân ettiği altmış deniz mili genişliğe ulaşan "Ekolojik Korunma Bölgesi"den (*Ecological Protection Zone*) sonra, bir başka

<sup>848</sup> KWIATKOWSKA, 1991, s. 164-167; SOONS A.H.A., The Effect of a Rising Sea Level on Maritime Limits and Boundaries, *NILR*, vol. 37/2, 1990, s. 207-232.

<sup>849</sup> SANDS P.H., 'Green' Enclosure of Ocean Space—Déjà Vu?, *MPB*, vol. 54/4, 2007, s. 374; SANGER, s. 107-108 ve 113-116.

Akdeniz devleti Hırvatistan da bu yönlü bir bölgeyi—“Ekolojik ve Balıkçılık Korunma Bölgesi” (*Ecological and Fisheries Protection Zone*) 2003 tarihinde ilân etmiştir.<sup>850</sup> Bu devletleri Akdeniz’de Slovenya<sup>851</sup> ve İtalya<sup>852</sup> izlemiştir.<sup>853</sup> Bunun dışında, Malta da böyle bir bölgenin<sup>854</sup> Avrupa Birliği çerçevesinde Akdeniz’de oluşturulmasını teklif etmiştir.<sup>855</sup> İngiltere 2003 yılında Hint okyanusundaki Chagos takımadaları çevresinde<sup>856</sup>, Amerika Birleşik Devletleri ise Hawaii adaları çevresinde<sup>857</sup> çevrenin korunmasına dair bölgeler ilân etmişlerdir.<sup>858</sup> Her ne kadar, bu bölgeler çevre konusu temelinde ilân edilmiş olsalar da, tam da bu sebepten ötürü üçüncü devletlerin gemilerinin geçişini engellemelerinden endişe duyulmaktadır.<sup>859</sup> Bunun dışında, gerek BMDHS’de yer alan düzenlemeler<sup>860</sup>, gerek başka çevresel ve bölgesel nitelikteki Sözleşmeler çerçevesinde oluşturulabilecek ve genel olarak, IMO onayıyla kabul edilebilecek “Denizde Özellikle Korunan Alanlar” (*Marine Specially Protected Areas*) uygulaması da çevresel taleplerin bir uzantısı olarak nitelendirilebilecektir.<sup>861</sup>

Son olarak “bulduğumuz deniz” (*mar presencial*)<sup>862</sup> anlamına gelen ve 1990 yılında ilk olarak Şili tarafından gündeme getirilen ve iki yüz deniz milini aşan

---

<sup>850</sup> SANDS, s. 374; VIDAS D., The UN Convention on the Law of the Sea, the European Union, and the Rule of Law: What is Going on in the Adriatic Sea?, *IJMCL*, vol. 24/1, 2009, s. 12; VUKAS B., State Practice in the Aftermath of the UN Convention on the Law of the Sea: The Exclusive Economic Zone and the Mediterranean Sea, in *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After*, edited by Strati & Gavouneli & Skartos, The Hague, 2006, s. 256.

<sup>851</sup> 22 Ekim 2005 tarihli “Ekolojik ve Kıta Sahalığı Korunma Bölgesi” (*Ecological and Continental Shelf Protection Zone*).

<sup>852</sup> 8 Şubat 2006 tarihli “Karasularının Dış Sınırının Ötesindeki Ekolojik Korunma Bölgeleri” (*Ecological Protection Zones Beyond the External Limit of the Territorial Sea*).

<sup>853</sup> SANDS, s. 374; VIDAS, s. 51. Özellikle belirtilmesi gereken husus, bu iki devletin Hırvatistan’ın ilân ettiği bölgeye karşı takındıkları tutum ve bu bölgenin uygulanmaması için Hırvatistan’ın Avrupa Birliği üyeliğinin engellenmesine çalışmalarına karşın, kendilerinin de bu şekilde bölge ilân edebilmeleridir. Bu konuda yaşanan gelişmeler, ayrıntısıyla Vidas tarafından ele alınmıştır. Bkz. VIDAS, s. 12-24.

<sup>854</sup> “Bölgesel Ekolojik Korunma Bölgesi” (*Regional Ecological Protection Zone*).

<sup>855</sup> SANDS, s. 374-375.

<sup>856</sup> 17 Eylül 2003 tarihli “Çevre (Korunma ve Muhafaza) Bölgesi” (*Environment (Protection and Preservation) Zone*).

<sup>857</sup> 15 Haziran 2005 tarihli Kuzey-Batı Hawaii Adaları Deniz Ulusal Anıtı (*Northwestern Hawaiian Islands Marine National Monument*).

<sup>858</sup> SANDS, s. 375.

<sup>859</sup> SANDS, s. 375.

<sup>860</sup> Bu konuda başta BMDHS’nin “Deniz Çevresinin Korunması ve Muhafazası” (*Protection and Preservation of the Marine Environment*) başlığını taşıyan XII. Bölümü akla gelmektedir. Özellikle de, bu çerçevede m.192, 194/5 ve 197 ön plâna çıkmaktadır.

<sup>861</sup> SANDS, s. 375. Ayrıca bu alanlara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. SCOVAZZI T. (ed.), *Marine Specially Protected Areas: The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, Dordrecht, 1999; SCOVAZZI T., *Marine Protected Areas on the High Seas: Some Legal and Policy Considerations*, *IJMCL*, vol. 19/1, 2004, s. 1-17.

<sup>862</sup> “Presential Sea” veya “The sea we are present”.

bir alanda canlı kaynaklar üzerinde kıyı devletine yetki veren bir bölge talebini de hatırlatmakta fayda vardır.<sup>863</sup> Bilindiği üzere, iki yüz deniz millik bölgelerin ilk uygulayıcısı olan Şili'nin bu talebi dikkat çeker niteliktedir. **Ball**, denizlerin kapatılmasına ilişkin makalesinde, BMDHS'den sonraki dönemde yaşanan gelişmelere örnek olarak Şili'nin "bulduğumuz deniz" kavramıyla beraber, Arjantin'in balıkçılık haklarını tüm kıta sahanlığı üzerinde genişletmesini, Kanada'nın ise balıkçılık haklarını Newfoundland'de iki yüz deniz milinin ötesine genişletmesini vermiş ve iki yüz deniz millik genişliğin bir durak olduğunu, anahtarın uluslararası uygulamalarda bulunacağını, eğilimin ise daha geniş alanların kapatılmasına yönelik olduğunu belirtmiştir.<sup>864</sup>

### **Ş3- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler ve Birinci Grup Deniz Alanları**

Yukarıda, bölümün girişinde de belirtildiği üzere, denize kıyısı olmayan devletlerin ve kendilerine ait deniz alanları dışında üçüncü ülkelerin deniz alanları dâhilinde hak arayan/talep eden coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, kıyı devletlerine ait olan deniz alanlarındaki kaynaklara ilişkin talepleri söz konusu olmamıştır. Bu durumun sebebi, bu deniz alanlarının hukukî statüleri ve nitelikleriyle ilgilidir. Bununla beraber, bütünlüğün bozulmaması için bu deniz alanları da değerlendirme altına alınmıştır. Öte yandan, gerek denize kıyısı olmayan devletlerin, gerek coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu deniz alanlarında, doğal kaynaklar harici konularda da talepleri ve hakları, varsa değerlendirilecektir.

---

<sup>863</sup> "Bulduğumuz deniz" kavramına ilişkin olarak ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. CLINGAN T.A.Jr., Mar Presencial (The Presential Sea): Deja Vu All over Again?—A Response to Francisco Orrego-Vicuña, *ODIL*, vol. 24/1, 1993, s. 93-97; DALTON J.G., The Chilean Mar Presencial: A Harmless Concept or a Dangerous Precedent?, *IJMCL*, vol. 8/3, 1993, s. 397-418; JOYNER C.C. & DE COLA P.N., Chile's Presential Sea Proposal: Implications for Straddling Stocks and the International Law of Fisheries, *ODIL*, vol. 24/1, 1993, s. 99-121; KIBEL P.S., Alone at Sea: Chile's Presential Ocean Policy, *JEL*, vol. 12/1, 2000, s. 43-63; KWIATKOWSKA B., The High Seas Fisheries Regime: At a Point of No Return?, *IJMCL*, vol. 8/3, 1993, s. 340-341; ORREGO-VICUÑA F., Toward an Effective Management of High Seas Fisheries and the Settlement of the Pending Issues of the Law of the Sea, *ODIL*, vol. 24/1, 1993, s. 81-92.

<sup>864</sup> BALL, s. 107-108.

## I- İç suları

Karadan itibaren denize doğru sıralandığında ilk deniz alanının “iç suları“ (*internal waters*) olduğu görülür.<sup>865</sup> Bu bağlamda, iç sularını tarif etmek gerekirse şu şekilde basit bir tanımlama yerinde olacaktır: karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatların berisinde kalan su alanlarına iç suları denilir.<sup>866</sup> Bu çerçevede, iç suları üzerinde kıyı devletinin yetkisinin karadakine paralel olduğu kabul edilmektedir. Genel olarak, uluslararası hukukta iç suları olarak belirtilen alanlar, normal ve düz esas hatların, belli sayısal kriterlere uyan körfezler ile tarihî körfez olarak adlandırılan körfezlerin ağızlarına çizilen hatların, nehir ağızlarının her iki yakası arasında en düşük su hattından itibaren çizilen hattın berisinde kalan alanlarla, liman ve demir yerlerinin en uç noktalarından itibaren karaya doğru olan kısımlarında kalan alanlar olarak sayılabilmektedir.<sup>867</sup>

### A- İç sularının Sınırı ve Kapsamı

İç suları belirlenirken temel alınacak kriter, hiç şüphesiz, “esas hatlar”dır. Karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlar, bu bağlamda, karasularının iç sınırını teşkil ettiği gibi, iç sularının da dış sınırını teşkil etmektedir ve temelde ikiye<sup>868</sup> ayrılmaktadırlar: normal esas hatlar (*normal baselines*), düz esas hatlar (*straight baselines*).

#### 1- Normal Esas Hatlar

Normal esas hatlar, bir kıyıda deniz seviyesi en alçakken esas alınan hatlardır; dolayısıyla deniz seviyesi yükseldiğinde, bu hatların berisinde kalan sular iç suları olarak mütalâa edilmektedir. Daha açık bir şekilde ifade etmek gerekirse,

---

<sup>865</sup> İç suları kavramına değişik anlamlar yüklenebilmekte, bazı yazarlar tarafından iç sular terimi dâhiline bir ülke topraklarında bulunan göller, nehirler de alınırken, bazı yazarlar tarafından bu alanlar sadece denizlerin bir kısmı olarak değerlendirilmektedir. Bu çalışmada, biz, bu terimi ikinci anlamında kullandık.

<sup>866</sup> İç suları **Gönlübol** tarafından şu şekilde tanımlanmaktadır: “İç sular, limanları, demir yerlerini, koyları, körfezleri ve kıyısı sâhildar devletin topraklarıyla çevrili olup genişliği karasularının iki mislini aşmayan bir veya birkaç boğazla açık denize bağlı olan su alanlarını ihtiva eder.”. Bkz. GÖNLÜBOL, 1959, s. 1.

<sup>867</sup> 1958 tarihli CKBBS m.3-5 ve m.7-9; BMDHS m.5, 7, 9-12.

<sup>868</sup> BMDHS çerçevesinde, esas hatlara bir üçüncü tür daha eklenmiştir: takımada esas hatları (BMDHS m.47). Aşağıda da açıklanacağı üzere, Takımada hatlarının berisinde kalan su alanları takımada devletinin iç sularını değil, takımada sularını teşkil eder.

med ve cezir hatları arasında kalan sular, iç sularını teşkil etmektedir.<sup>869</sup> Bu bağlamda, özellikle okyanus kıyılarında gel-git olaylarının yoğun olarak yaşandığı alanlarda, iç sularının genişliği, belli bir süreliğine de olsa artmaktadır.

## 2- Düz Esas Hatlar

Düz esas hatlar uygulaması, 1951 tarihli Uluslararası Adalet Divanının İngiltere ve Norveç arasındaki Balıkçılık Davası<sup>870</sup> ile gündeme gelmiş ve bu davayla birlikte uluslararası alanda kabul görmeye başlamış bir uygulamadır. Buna göre, düz esas hatlar, aşırı girintili-çıkıntılı kıyılarda ve/veya kıyı adalarının-adacıklarının saçak şeklinde yoğunlaştığı kıyılarda, bu oluşumların en dış noktalarından itibaren çizilen hatlardır. Bu şekilde hatların çizilebilmesi için, birtakım şartlara uyulması gerekmektedir. Aşağıda yer verilen tüm bu şartlar, 1951 tarihli İngiltere-Norveç Balıkçılık Davasında Uluslararası Adalet Divanı tarafından ortaya konulmuş, daha sonrada sırasıyla 1958 tarihli CKBBS m.5 ile BMDHS m.7'de sıralanmak suretiyle kabul edilmişlerdir.<sup>871</sup>

---

<sup>869</sup> SCOVAZZI T., Baselines, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 28/10/08).

<sup>870</sup> Norveç, kıyısını 1932 yılında yayınladığı Krallık Kararnamesi ile adalar ve adacıkların ve anakaranın denize doğru dıştaki en uç noktalarını birbirine bağlayan düz çizgilerle kapatmış ve bu çizgiler içinde kalan suları iç suları olarak mütalâa etmiştir. İngiltere Norveç'in bu uygulamasını 1945 sonrasında eleştirmeye başlamış ve itiraz etmiş, Divan 1951 tarihli kararıyla Norveç'in uygulamasının uluslararası hukuka aykırı olmadığını tespit etmiştir. 1951 tarihli İngiliz-Norveç Balıkçılık Davasının tam karar metni için bkz. via. [www.icj-cij.org/docket/files/5/1809.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/5/1809.pdf) (son ziyaret tarihi: 07/10/09). 1951 tarihli İngiliz-Norveç Balıkçılık Davasına ilişkin ayrıntılı değerlendirme ve bilgi için bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 33-38; EVENSEN J., The Anglo-Norwegian Fisheries Case and Its Legal Consequences, *AJIL*, vol. 46/4, 1952, s. 609-630; GÖNLÜBOL M., 1951 İngiliz-Norveç Balıkçılık Dâvası, *AÜSBFD*, vol. 11/4, 1956, s. 151-157; GREEN L.C., The Anglo-Norwegian Fisheries Case, 1951 (I.C.J. Reports 1951, p. 116), *MLR*, vol. 15/3, 1952, s. 373-377; JOHNSON D.H.N., The Anglo-Norwegian Fisheries Case, *ICLQ*, vol. 1/2, 1952, s. 145-180; KNIGHT & CHIU, s. 72-80; O'CONNELL, vol. I, s. 199-206; SHALOWITZ A.L., Shore and Sea Boundaries with Special Reference to the Interpretation and Use of Coast and Geodetic Survey Data, vol. I, Washington D.C., 1962, s. 66-74; WALDOCK C.H.M., The Anglo-Norwegian Fisheries Case, *BYIL*, vol. 28, 1951, s. 114-171; WILBERFORCE R.O., Some Aspects of the Anglo-Norwegian Fisheries Case, *TGS*, vol. 38, 1952, s. 151-168. 1951 tarihli İngiliz-Norveç Balıkçılık Davasının coğrafi değerlendirmesi içinse bkz. ALEXANDER L.M. & HODGSON R.D., Towards an Objective Analysis of Special Circumstances: Bays, Rivers, Coastal and Oceanic Archipelagos and Atolls, *OP*, no. 13, Rhode Island, 1972, s. 23-44.

<sup>871</sup> Gerek 1958 tarihli CKBBS, gerek BMDHS'de konuya ilişkin düzenlemelerde, hukukî statükonun bir gereği olarak *mutatis mutandis* küçük birtakım değişiklikler söz konusu edilmiştir.

Bu düzenlemeler göz önüne alındığında bir kıyıda düz esas hatlar çizilmesi için aranılan şartlar şunlardır<sup>872</sup>:

- Kıyının aşırı girintili çıkıntılı olması<sup>873</sup> ve/veya kıyı önünde çok sayıda ada, adacık gibi unsurların bulunması veya adaların saçak oluşturacak şekilde konumlanması<sup>874</sup> (kıyı takımadaları),<sup>875</sup>
- Düz esas hatların kıyının çizgisinden belirgin derecede sapmaması<sup>876</sup>,
- Düz esas hatlar içerisinde kalacak su alanı ile kıyı arasında ekonomik bağın bulunması<sup>877</sup>.

Tüm bu şartlar<sup>878</sup> yerine geldiğinde kıyı devleti bu çıkıntı, ada ve adacık gibi oluşumların en dış noktalarını birleştiren hatları, daha açık bir ifadeyle düz esas

<sup>872</sup> Bazı yazarlar, şartların ayrıntılı şekilde ele alınması durumunda, düz esas hatların belirsiz şekilde düzenlendiğinin ortaya çıktığını belirtmektedirler. Bkz. BERNHARDT J.P.A., Straightjacketing Straight Baselines, in *International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?*, edited by Van Dyke & Alexander & Morgan, Honolulu, 1988, s. 84-85; LANGFORD S.R., Straight Baselines and Maritime Boundary Delimitation in the Mediterranean, in *The Development of Integrated State-Use Management*, edited by Smith & Vallega, New York, 1991, s. 74; PRESCOTT J.R.V., Straights Baselines: Theory and Practices, in *The UN Convention on the Law of the Sea: Impact and Implementation*, edited by Brown & Churchill, Honolulu, 1987, s. 317; PRESCOTT J.R.V., Straight and Archipelagic Baselines, in *Maritime Boundaries and Ocean Resources*, edited by Blake, Worcester, 1987, s. 38; REISMAN W.M. & WESTERMAN G., Straight Baselines in Maritime Boundary Delimitation, New York, 1992, s. 73-75 (özellikle 75); SCOVAZZI T., L'établissement de systemes de lignes de base droites de la mer territoriale: les régles et la pratique, *ADM*, vol. 2, 1997, via [www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome\\_2.html#anchor07](http://www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome_2.html#anchor07) (son ziyaret tarihi: 13/10/09)-İnternet sitesindeki İngilizce özet; SCOVAZZI, *MPEPİL*, 2008.

<sup>873</sup> Bir girintinin ne kadar derin olması gerektiği, girintinin ağız açıklığının ne kadar olması gerektiği, bir kıyının girintili olarak kabul edilmesi için ne kadar sıklıkla girinti olması gerektiği hususları yazarlar arasında tartışılmıştır. Bu tartışmalar ve getirilen önerilere ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. ALEXANDER & HODGSON, s. 27-37; BERNHARDT, 1988, s. 87-91; REISMAN & WESTERMAN, s. 81; ROACH J.A. & SMITH R.W., *Straight Baselines: The Need for a Universally Applied Norm*, *ODIL*, vol. 31/1, 2000, s. 49.

<sup>874</sup> Bu şekilde konumlanan adaların kıyının ne kadarını kaplaması gerektiği, kıyıdan en fazla ne kadar uzakta konumlanmış olmaları gerektiği hususları doktrinde tartışmalıdır. Bu tartışmalar ve getirilen önerilere ilişkin olarak ayrıntılı bilgi için bkz. ALEXANDER & HODGSON, s. 27-37; BERNHARDT, 1988, s. 92-97; REISMAN & WESTERMAN, s. 88-90; ROACH & SMITH, 2000, s. 49.

<sup>875</sup> Birçok yazar, bu düzenlemeye dayanarak, düz esas hatların çizilebilmesi için iki temel kıyı şekli olduğunu ifade etmektedir. Bkz. BERNHARDT, 1988, s. 86; REISMAN & WESTERMAN, s. 77; ROACH & SMITH, 2000, s. 48. Oysa, bazı yazarlar, BMDHS m.7/3'te yer alan deltalara ilişkin düzenlemenin üçüncü bir kıyı tipi uygulaması olduğunu belirtmektedirler. Bkz. LANGFORD, s. 73; PRESCOTT, edited by Blake, s. 40. *Churchill* ve *Lowe* da eserlerinde düz esas hatların uygulanabileceği üçüncü bir kıyı tipi yaratılıp yaratılmadığı konusunun tartışmalı olduğunu, ama ilgili hükmün gelişimine ilişkin tarihçe göz önüne alındığında ancak ilk iki kategorinin olduğu delta kıyılarına uygulanabileceği anlamının çıktığını belirtmişlerdir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 37-38.

<sup>876</sup> Doktrinde tartışılan konulardan biri de, kıyıdan sapmamanın derecesinin ne olacağıdır. Yazarlar bunun için mesafe ve eğim belirtmeye çalışmışlardır. Bkz. ALEXANDER & HODGSON, 1972, s. 37-40; BERNHARDT, 1988, s. 95-97; ROACH & SMITH, 2000, s. 49.

<sup>877</sup> 1951 tarihli "İngiltere-Norveç Balıkçılık Davası"ndaki ekonomik bağın temelde balıkçılık olduğu ifade edilmiştir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 37.

hatları çizmek suretiyle kıyısını kapatacak, düz esas hatların berisinde kalan su alanları ise iç suları statüsünde olacaktır.

Yazarlar, düz esas hatların çizilmesine uygun kıyılarda düz esas hatlar çizmenin zorunluluk teşkil etmediğini, düz esas hatların çizilmesinin kıyı devletinin kendi takdirinde olduğunu belirtmişlerdir.<sup>879</sup> Fakat, yazarlar tarafından yapılan bu belirlemenin ne kadar isabetli olduğu, düz esas hatlar çizmeye uygun olmayan kıyılarda dahi devletlerin düz esas hatlar belirlediği düşünülürse<sup>880</sup>, tartışılabilir.

Bir kıyıdaki sınır düz esas hatlar çizilerek belirlenmişse, artık o kıyıda normal esas hatların belirlenmesine gerek olmayacaktır.<sup>881</sup>

---

<sup>878</sup> Bu temel şartların yanı sıra, kapatılan suların iç suları niteliğine yaraşacak olmasına dikkat edilmesi, cezir hatlarının, eğer üzerlerinde sürekli su üzerinde kalacak deniz feneri gibi bir yapı yoksa düz esas hatların çizilmesinde referans noktası olarak alınmayacakları gibi temel hususlar da göz önünde bulundurulacaktır.

<sup>879</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 35; ROACH & SMITH, 2000, s. 49. Bunun kıyı devleti için bir zorunluluk olmadığını, *Churchill* ve *Lowe*, düz esas hatlar çizmeye uygun Amerikan kıyılarında Amerika Birleşik Devletleri'nin düz esas hatlar çizmemesiyle örneklendiriyorlar (özellikle Alaska kıyıları için). Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 35. Bir devletin istenilen nitelikte bir kıyıya sahipken bu hakkından imtina etmesi için bir neden olmadığı, uygulamanın da aksi yönde olduğu, hattâ istenilen özelliğe sahip olmayan kıyılarda bile düz esas hatlar çizilmeye çalışıldığı gözden kaçırılmamalıdır.

<sup>880</sup> Birçok devletin hiçbir şekilde derin girintisi-çıkıntısı olmayan, kıyı yakınında konumlanan adaların bulunmadığı düz kıyılarda bile düz esas hatlar belirledikleri gözlenmektedir. Bu konuda verilen örnekler için bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 38-41; ROACH & SMITH, 2000, s. 53 vd.; PRESCOTT, edited by Blake, s. 41 vd.

<sup>881</sup> Bu bağlamda, *Alexander*'ın, "düz esas hatlar kullanılan yerlerde, esas hatlar ile en düşük su hattı arasında kalan suların statüsünün iç suları olduğu" (*Where straight baselines are used, the waters between the baselines and low-water line have the status of internal waters*) yönlü belirlemesi yanlış anlamalara yol açabilecektir. Bkz. ALEXANDER, 1983, s. 568. En düşük su hattı normal esas hatlardır ve yukarıda da yapılan açıklamalarda görüldüğü üzere, sular yükseldiğinde en düşük su hattının berisinde kalan sular da iç suları niteliğinde olmaktadır. Dolayısıyla, düz esas hatların berisinde kalan suların iç suları olduğunun belirtilmesi yeterlidir.

### 3-Körfezlerin<sup>882</sup> Ağzlarına Çizilecek Esas Hatlar

Denizle kıyı arasında denizin karaya sokularak oluşturduğu girintilerin, yani körfezlerin belirli koşullarda iç suları olarak kabûl edilmeleri, gerek 1958 tarihli CKBBS'de, gerek BMDHS'de düzenlenmiştir.<sup>883</sup> Bir körfezin, iç suları olarak mütalâa edilmesi iki ayrı durumda söz konusudur: sayısal kriterlere uygun körfezler ve tarihî körfezler.

#### a- Sayısal Kriterlerin Gerçekleşmesi

Bazı körfezler için, birtakım sayısal kriterler gerçekleştiğinde, bu tür körfezlerin içindeki sular uluslararası hukukça kıyı devletinin iç suları olarak mütalâa edilmektedir. Sayısal kriterler bağlamında körfez ağzına çizilen esas hattın gerisinde kalan sular, kıyı devletinin iç suları olarak kabul edilmektedir. BMDHS m.10'da bu sayısal kriterler düzenlemiştir. Özetlemek gerekirse, her şeyden evvel, ele alınan körfez, kıyıdaki "basit" bir girinti olmamalıdır. Bu çerçevede, bir girintiyi körfez olarak niteleyebilmek için, körfezin, ağzının iki ucundaki kıyıların en düşük su hattından itibaren ağzını kapatacak şekilde bir hat (çizgi) çizildiğinde, çizilen bu hattı bir dairenin çapı olarak kabul edip, girintinin içindeki su alanıyla bu çaplı bir yarım dairenin alanının karşılaştırılması ve körfezin çizilen hattın içinde kalan sularının, bu çaplı bir yarım dairenin alanına eşit veya daha büyük olması gerekmektedir. Su hattından itibaren çizilen bu hattın, ayrıca, yirmi dört deniz miline eşit veya daha kısa olması ise, aranan diğer bir şarttır. Bu iki şart bir arada gerçekleştiğinde, çizilen bu

---

<sup>882</sup> İngilizce'de iki ayrı kelime ile ifade söz konusudur: "gulf" ve "bay". Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğince tarihî körfezlere ilişkin verilen memorandumda, konuya ilişkin bir açıklamaya gidilmiştir. Buna göre, sözlüksel anlamda "Gulf"ün daha geniş ve büyük girintiler, "Bay"ın ise daha küçük kıyısal girintileri ifade ettiği, fakat Atlaslar incelendiğinde, genelde bu ifadeye uyulmadığının gözlemlendiği belirtilmiştir. Bkz. Historic Bays: Memorandum by the Secretariat of the United Nations, A/CONF.13/1, in *United Nations Conference on the Law of the Sea Official Documents*, vol I: Preparatory Documents, Genève, 1958, s. 2 paragraf 6. Bilindiği üzere, Türkçe'de bu şekilde bir ayırım yoktur. Sonuç olarak, İngilizce olarak hangi terimle ifade edilirse edilsin, bir körfezin, BMDHS çerçevesinde belirtilen kriterleri taşıması durumunda (sayısal kriterler veya tarihsel körfez olabilmek için gerekli olan kriterler) uygulamalar dâhiline alınacağı ve kurallara tâbi olacağı şüphesizdir.

<sup>883</sup> Körfezlerin bu şekilde ayrık bir durumu oluşturmaları bazı yazarlar tarafından özellikli bir durum olarak nitelendirilmiştir. Bkz. ALEXANDER & HODGSON, 1972, s. 1. Bu şekilde, tüm "kapatma hatlarının" (*closing lines*), düz ve esas hatlardan farklı olduğunu belirten *Prescott*, bu farkı, "kapatma hatları"nın tek bir coğrafi unsura uygulanması ve genelde de daha kısa olması şeklinde ortaya koymaktadır. Bkz. PRESCOTT, edited by Blake, s. 39. Paralel biçimde, *Langford*'da m.9 ve m.10'da yer alan düzenlemelerin sadece tek bir coğrafi unsura uygulandığını açıkça belirtmiştir. Bkz. LANGFORD, s. 73. Bazı yazarlar ise, bu tür esas hatlar için "yapay esas" (*artificial baselines*) hatlar ismini uygun görmüşlerdir. Bkz. HODGSON R.D. & SMITH R.W., *The Informal Single Negotiating Text (Committee II): A Geographical Perspective*, ODIL, vol. 3/3, 1976, s. 235-236.

hattın berisindeki körfezin suları, kıyı devletinin iç suları olacaktır. Bununla birlikte, körfez ağzına çizilen hat yirmi dört deniz milini aşan bir uzunluğa sahipse, körfez içinde karşılıklı kıyılar arasında en düşük su hattından itibaren çizilecek hattın yirmi dört deniz mili olduğu alana bu hat geri çekilecektir. Bu durumda da, hattın berisinde kalan sular kıyı devletinin iç suları olarak mütalâa edilecektir.

Ayrıca, BMDHS m.10'da, körfezin ağzında ve/veya içinde adaların bulunması durumunda, bu adaların kapladıkları alanların, yarım daire alanının hesaplanmasında su alanına dâhil edileceği düzenlenmiştir. Öte yandan, adaların körfez ağzında konumlanmaları durumunda, yarı dairenin çapı olarak ele alınacak körfez ağzına çizilen esas hattın uzunluğunun, bu adaların arasında çizilen çizgilerin toplamına eşit olacağı kabul edilmektedir.

Yukarıda belirtilen hesaplamalar ve bu hesaplamalar dâhilinde dikkate alınacak körfezler, etrafı tek bir devletle çevrili olan körfezlerdir. Uluslararası hukukta, birden fazla kıyı devletiyle çevrilen körfezlerin durumuna ilişkin olarak bir düzenlemeye gidilmemiştir.<sup>884</sup>

## **b- Tarihi Körfezler**

Bazı körfezler, yukarıda yer alan sayısal kriterleri sağlamasalar da, devletlerin iç suları olarak kabul edilebilmektedir. Uluslararası hukukta, bu körfezler "tarihî körfez" olarak adlandırılmışlardır. Bir körfezin tarihî körfez addedilerek kapatılabilmesi için şu unsurların<sup>885</sup> mevcut olması gerekmektedir: ilgili kıyı devletinin tarihî körfez olarak kabûl ettiği alanda egemenlik iddiasında bulunması, ilgili kıyı devletinin körfez üzerindeki hâkimiyetini etkin bir şekilde belirli bir süreden

---

<sup>884</sup> Birden fazla kıyıdaş devletin bulunduğu körfezlere ilişkin durumun ne olacağı, doktrinde tartışılmıştır. Bkz. CROZAT C., Koy ve Körfez Hukukî Mefhumları Hakkında Bazı Mülahazalar, çev. Akın, in *T. Taner'e Armağan*, İstanbul, 1956, s. 627-660.

<sup>885</sup> *Scovazzi*, "tarihî sular" (körfezler) kavramının tanımının günümüzde daha da karmaşık hâle geldiğini, bu zamana kadar gerçekleştirilen deniz hukukuna ilişkin konferanslarda günümüz uluslararası hukukunda konuyla ilgili ortaya çıkan zor soruların cevaplarının ihmal edildiğini belirtmiş ve bu sorulardan bazılarını özetle şu şekilde sıralamıştır: tarihî hakkı hangi unsurlar oluşturur? Bu sular üzerindeki otoritenin uygulanması ne kadar etkili ve devamlı olmalıdır? Yabancı devletlerin tavırları nasıl değerlendirilmelidir?. Bkz. SCOVAZZI T., Bays and Straight Baselines in the Mediterranean, *ODIL*, vol. 19/4, 1988, s. 403.

beridir devam ettiriyor olması ve son olarak kıyı devletinin bu yönlü iddiasının, diğer devletlerce kabul edilmiş veya en azından kınanmamış olması.<sup>886</sup>

Uluslararası hukuk, yukarıda sayılan üç temel şartı taşıyan körfezleri “tarihî körfez” olarak kabul etmektedir. Fakat, bazı devletlerin, kendi körfezleri için talep ettikleri tarihî körfez statüsü, diğer devletlerin itirazlarıyla karşılanmaktadır. Hattâ, bazı durumlarda, devletler arasında bu konuya dair ciddî sürtüşmeler ortaya çıkmıştır.<sup>887</sup>

---

<sup>886</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 43-44; FRANCONI F., The Status of the Gulf of Sirte in International Law, *SJILC*, vol. 11/1, 1984, s. 321; PAZARCI, II. Kitap, s. 332; PHARAND D., Canada’s Arctic Waters in International Law, New York, 2008 (reprint of 1988 edition), s. 97; RONZITTI N., Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?, *SJILC*, vol. 11/1, 1984, s. 276-277; SYMMONS C.R., The Historic Waters in the Law of the Sea: A Modern Re-Appraisal, Leiden, 2008, s. 111 ve vd.; Un Bays, *YILC*, vol. 2, 1962, s. 13-19. **Bouchez** ise, tarihî körfezler yerine tarihî sular kavramını kullanarak konuyu incelerken, öncelikle yukarıda belirtilen üç şartı genel kabul edilen kural olarak sıraladıktan sonra, kendisinin konu için daha farklı şartlar öngördüğünü belirterek, bu şartları beş şıkta açıklamıştır: üzerinde hak iddia edilen su alanının hak iddia eden devletin sahiline bitişik olması, hak iddia eden devletin bunu egemen olarak iddia etmesi (*à titre de souverain*), iddia edilen egemenliğin etkin bir biçimde ve yeterli bir süre süredir kullanılması, bu durumun en azından doğrudan ilgili devletlerce bilinmesi ve son olarak ülkesel egemeliğe dair bu iddiayı uluslararası toplumun ve özellikle de doğrudan ilgili devletlerin kabul etmiş olması. Bkz. BOUCHEZ L.J., Some Basic Problems of Coastal State Jurisdiction and the Future Conference on the Law of the Sea, *AIS*, vol. 4, 1973, s. 154-155. Her ne kadar, Bouchez’in sıraladığı şartların tarihî körfezlere ilişkin değil, fakat tarihî sulara ilişkin olduğu düşünülebilse de, tarihî körfezler, tarihî suların içine dâhildir. Burada Bouchez’in yaptığı açıklama, tarihî suların temel özelliklerini ortaya koymaktadır. Geniş olarak düşünüldüğünde, örneğin Symmons, Bouchez’in saydığı birtakım hususlara, tarihî suları tarihî haklardan ayırmaya yarayan farklar olarak kitabında yer vermiştir. Ama, Symmons, Bouchez’in aksine, tarihî körfezlere ilişkin genel kabul gören üç kritere önem vermektedir.

<sup>887</sup> Örneğin, Libya’nın Akdeniz’deki yaklaşık üç yüz deniz milini aşkın ağız açıklığına sahip “Sirte Körfezi”ni tarihî körfez olarak nitelendirmesi, başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere birçok devletin itirazıyla karşılaşmış; bunun üzerine, Amerika Birleşik Devletleri “Sirte Körfezi”nde bir tatbikat yapmış, Libya ve Amerikan Savaş kuvvetleri arasında sıcak temas dahi gerçekleşmiştir. Sonuçta, Libya’nın, “Sirte Körfezi”nin tarihî körfez olduğuna dair iddiası kabul edilmemektedir. Bkz. AHNISH F.A., The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean, Oxford, 1993, s. 194-251; BLUM Y.Z., The Gulf of Sidra Incident, *AJIL*, vol. 80/3, 1986, s. 668-667; HAERR R.C., The Gulf of Sidra, *SDLR*, vol. 24/3, 1987, s. 751-767; MARSIT M.M., The Gulf of Sirte, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/11/08); ROACH J.A. & SMITH R.W., Excessive Maritime Claims, New Port, 1994, s. 27-31. Bir başka tartışılan husus, Kanada’nın geçtiğimiz yüzyılda “Hudson Körfezi”ni tarihî körfez olarak nitelendirmesiyle yaşanmıştır. Bu konuda Kanada iddiaları için bkz. JOHNSTON, 1934, s. 12. Bunun dışında, İtalya’nın, ülkenin güneyinde konumlanan Otranto körfezi için iddia ettiği tarihsel körfez talebi de, sadece üçüncü devletlerce değil, aynı zamanda İtalyan hukukçular tarafından da eleştirilmiştir. Bkz. FRANCONI, s. 325-326; RONZITTI, s. 275-296. Bunun dışında, genel olarak haklarının tarihî körfez iddiasında bulunduğu ve fakat genel olarak uluslararası kamuoyu tarafından bu iddianın kabul edilmediği bazı körfezler şu şekilde sıralanabilir: Anxious Körfezi (Avustralya), Büyük Peter Körfezi (Rusya), Encounter Körfezi (Avustralya), Escocesa ve Santa Domingo Körfezleri (Dominik Cumhuriyeti), Hudson Körfezi (Kanada), Lacedpede Körfezi (Avustralya), Namuna Körfezi (Hindistan), Palk Körfezi (Hindistan), Panama Körfezi (Panama), Rio de la Plata Halici/Körfezi (Arjantin/Uruguay), Rivoli Körfezi (Avustralya), Sado Körfezi ve bağlantılı diğer körfezler (Portekiz), Sirte Körfezi (Libya), Taranto Körfezi (İtalya), Taus Körfezi (Portekiz), Tayland Körfezi (Tayland/Kamboçya/Vietnam), Tonkin Körfezi (Vietnam), Ungwana Körfezi (Kenya). Bkz. SMITH R.W. & ROACH A.J., Limits in the Sea: United States Responses to Excessive

Bugüne kadar, dünyadaki tarihî körfezleri sıralayan birçok liste uluslararası hukukçular tarafından ortaya konulmuştur.<sup>888</sup> Bununla birlikte, tarihî körfezlere ilişkin bir liste verilmesi, bazı çevrelerce, verilen listenin tüm körfezleri kapsayıcı olmadığı, sadece daha önce başka yazarlarca verilen listelere atıfta bulunularak hazırlandıkları, dahası yenilenmedikleri için günümüzde birçoğunun BMDHS m.10'da yer alan sayısal kriterlere uyan körfezler olmasına karşın bu listelerde yer almaya devam ettikleri gibi nedenlere dayanarak doğru bulunmamaktadır.<sup>889</sup> Buna karşılık, tarihî körfez oldukları konusunda üzerlerinde hiçbir tartışma bulunmayan şu körfezler örnek olarak verilebilir: Bristol Körfezi (İngiltere), Chesapeake Körfezi (Amerika Birleşik Devletleri), Conception Körfezi (Amerika Birleşik Devletleri), Delaware Körfezi (Amerika Birleşik Devletleri), Firth of Clyde (İngiltere), Gabes Körfezi (Tunus) ve Granville/Cancele Körfezi (Fransa). Öte yandan, tarihî körfezlerin statüsünün değişebileceği belirtilmelidir.<sup>890</sup>

Son olarak belirtmek gerekir ki, günümüze kadar, Türkiye Cumhuriyeti'nce, en azından bizim ulaşabildiğimiz, herhangi bir tarihî körfez iddiasında bulunulmamıştır. Türk yazarlar da bu konuya değinmemişlerdir. Bizim ulaştığımız Türkçe eserler çerçevesinde, Türkiye'deki olası tarihî körfez iddialarına konu olabilecek körfezlere ilişkin olarak, Antalya ve İzmir körfezlerinin isimlerini zikreden **Akın** ön plâna çıkmaktadır.<sup>891</sup> Açıkça, bu körfezler üzerindeki Türk hâkimiyeti

---

National Maritime Claims, no: 112, Office of the Geographer Bureau of Intelligence and Affairs, Washington D.C., 1992, s. 9-12; ROACH & SMITH, 1994, s. 23-40.

<sup>888</sup> Bu konuda liste veren bazı hukukçular/yazarlar arasında şunlar sayılabilir: De CUSSY F., Phases et causes célèbres du droit maritime des nations, Leipzig, 1856, in *The Extent of the Marginal Sea: A Collection of Official Documents and Views of Representative Publicists*, edited by Crocker, Washington D.C., 1919, s. 53; OPPENHEIM, 1912, s. 263 (Oppenheim, özellikle Avrupa'da yer alan olası tarihî körfezlerin listesini vermiştir); PRESCOTT, 1975, s. 98; SYMMONS, s. 301-304; VERZIIL, vol. III, s. 295; WANG, s. 10; WESTLAKE, vol. I, s. 191 (sınırlı sayıda bir listeye yer vermiştir). Ayrıca, Birleşmiş Milletlerin I. DHK'nın hazırlık çalışmaları sırasında tarihî körfezlere ilişkin I. ciltte yapılan açıklamalarında, ayrıntılı bir listeye yer verilmiştir. Bkz. Un Bays, 1958, s. 3-8.

<sup>889</sup> SYMMONS, s. 21. Ötesinde, 1930 Konferansı esnasında, Schücking tarafından kurulması önerilen ve tarihî körfezlerin listesini belirlemesi öngörülen "Uluslararası Sular Ofisi"ne (*International Waters Office*) ilişkin devletlerin olumlu görüş bildirdikleri belirtilmelidir. Olumlu görüş bildiren devletler arasında Yunanistan, İngiltere ve Portekiz yer almaktadır. Bilindiği üzere, 1930 Konferansı başarıya ulaşamamıştır. Birleşmiş Milletler tarafından, 1962 yılında hazırlanan raporda böyle bir kurumun kurulmasının ve tarihî körfezlere ilişkin bir liste oluşturulmasının, her ne kadar belli avantajlar sağlayacaksa da, aynı zamanda devletler arasında gereksiz yere tansiyonu arttıracığı ve yeni sürtüşmelere yol açacağı belirtilmiştir. Bkz. Un Bays, 1962, s. 23-24.

<sup>890</sup> Meselâ, Azak Körfezi ve Zuiderzee.

<sup>891</sup> AKIN, s. 206, dipnot: 22.

düşünüldüğünde, Akın'a katılmamak elde değildir.<sup>892</sup> Öte yandan, her ne kadar spekülâtif olsa da, İskenderun körfezi, Güllük körfezi, Datça körfezi, Çandarlı körfezlerinin de bu kapsamda değerlendirilebileceği düşünülmelidir. Belirtilmelidir ki, Türkiye'nin olası tarihî körfezlerinin belirlenmesi, henüz resmî olarak Türkiye'nin esas hatlarının çizilmemiş olmasıyla da ilişkilidir. Eğer, Türkiye'nin resmî olarak esas hatları çizilirse<sup>893</sup>, büyük ihtimalle Antalya haricindeki diğer körfezlerin çizilecek esas hatlarla doğrudan ağızlarını kapatmak mümkün olabilecektir.<sup>894</sup> Dolayısıyla da, Antalya körfezi haricinde bu yönlü bir belirlemeye ihtiyaç olmayacaktır. Öte yandan, bazı yabancı yazarlar Marmara denizini de oluşturdukları tarihî körfezler listesine katmışlardır.<sup>895</sup> Oysa, Marmara denizi, hiç şüphe yok ki, tarihî bir körfezden öte, Türkiye'nin bir iç denizidir.<sup>896</sup>

#### 4- Nehir Ağızlarına Çizilen Esas Hatlar<sup>897</sup>

Normal ve düz esas hatlar dışında, ayrıık durum olarak değerlendirilebilecek ve bu yüzden dolayı özel olarak düzenlenen esas hatlardan biri de nehir ağızlarına çizilen esas hatlardır. Deniz ile nehrin ayrılmasını da belirleyen bu hatlar önemlidir. Bu esas hatlar, nehir ağızlarının iki tarafında bulunan en alçak su hattı üzerinde bulunan noktalardan nehir ağızını kapatacak şekilde çizilen hatlardır ve bu hatların gerisinde kalan alanlar da ilgili devletin iç sularını oluşturmaktadır.

<sup>892</sup> Tekrar belirtmek gerekir ki, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin en azından bizim ulaşabildiğimiz bu şekilde bir değerlendirmesi/iddiası bulunmamaktadır.

<sup>893</sup> Türkiye'nin resmî esas hatları olduğu belirtilen ve Amerika Birleşik Devletleri'nin resmî olarak kabul ettiği, birçok yabancı yazar tarafından da atıfta bulunulan ve kullanılan harita, *Özman*'ın da ortaya koyduğu üzere, resmî bir harita değildir. Türkiye'nin, bu çerçevede resmî olarak (düz) esas hatları henüz belirlenmiş değildir, en azından ilân edilmemiştir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. ÖZMAN, s. 244-246. Özman'ın ortaya koymuş olduğu tüm bu iddiaların haklılığı, *İnan*'ın, 1965 yılında yayınlanan haritanın 1973 yılında "Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir ve Hidrografi Dairesi Başkanlığı" tarafından kaldırılmış olduğunu belirtmesiyle daha da anlam kazanmakta ve pekişmektedir. Bkz. İNAN, s. 10 dipnot: 6.

<sup>894</sup> 1965 yılında yayınlanan harita çerçevesinde değerlendirme yapan yazarlardan *Ahnish*, gerek İskenderun körfezine, gerek Taşucu körfezlerinin ağızlarına çizilen ve bu körfezleri kapatan esas hatların, uluslararası hukuka uygun olduğunu belirtmiştir. Böylelikle, düz esas hatların çizilmesiyle doğrudan bu körfezler Türkiye'nin iç suları hâline dönüşecektir. Bu konuda Ahnish'in değerlendirmeleri ayrıntılı bir şekilde incelenmelidir. Bkz. AHNISH, s. 179-180 ve 182-183. Ayrıca, *Scovazzi* ise, sadece İskenderun Körfezine ilişkin açık bir değerlendirmede bulunarak, bu körfezin BMDHS m.10'a göre sayısal kriterleri sağladığını belirtmiştir. Bkz. SCOVAZZI, 1988, s. 408. Buna karşılık, *Guttry* Türkiye'de aralarında Germe, Fethiye ve İzmir Körfezlerinin de olduğu bazı körfezlerin yarım-daire kuralına uymadığını belirtmektedir. Bkz. GUTTY de A., The Delimitation of Territorial Waters in the Mediterranean Sea, *SJILC*, vol. 11/2, 1984, s. 404 dipnot: 147.

<sup>895</sup> De CUSSY, s. 53.

<sup>896</sup> Marmara denizinin statüsüne ilişkin olarak ayrıntılı açıklamalar için bkz. GÖNLÜBOL, 1959, s. 129-133; GÖZE, s. 110 dipnot: 238; TOLUNER, 1996, s. 154-157.

<sup>897</sup> BMDHS m.9.

## 5- Limanlar ve Demiryerlerinin İçinde Kalan Alanlar<sup>898</sup>

Limanlar ve demir yerlerinin en dış noktalarından çizilecek hattın berisinde kalan suların, daha açık bir ifadeyle bir limanın en dış noktasından itibaren karaya doğru konumlanan su alanlarının iç suları olduğu kabul edilmektedir.

### B- İç sularının Hukukî Niteliği

Tüm bu belirlemelere karşın, iç sularının hukukî niteliğinin çok açık bir şekilde ortaya konulmadığı; yukarıda yapıldığı belirtilen düzenlemelerle de, iç sularına ilişkin bir belirlemeden ziyade, karasularının iç sınırının tespitinin amaçlandığı belirtilmelidir. Kısaca, iç sularının hukukî durumu açık bir şekilde uluslararası alanda ele alınmamıştır. Doktrinde de, içsularının uluslararası deniz hukuku tarafından değerlendirilmediği açıkça ortaya konulmaktadır.<sup>899</sup> İç sularının uluslararası alanda geniş bir şekilde değerlendirilmemesinin nedenini ise, **Degan**, özetle şu şekilde açıklamıştır: Genelde, uzun yıllardan beridir kıyı devletlerinin iç suları üzerinde kendi kara ülkelerinde yararlandıkları düzeyde egemenlik hakkından yararlandıkları kabul edilmektedir; böylece, denizlerin hukukî düzenini de kapsayan genel uluslararası hukuk kurallarının kıyı devletinin iç sularını etkilemediği mütalâa edilmiş ve sonuç olarak da iç suları deniz hukukunun genel kodifikasyon çalışmalarına tâbi olmamıştır.<sup>900</sup>

Bu açıklamaların bir sonucu olarak, iç sularının uluslararası hukukta ele alınmamasının temel nedeni olarak, bu sular üzerinde kıyı devletinin münhasır egemenliğinin kabul edilmesi gösterilebilir. Bu çerçevede, bu sulara ilişkin düzenleme yetkisi tamamen kıyı devletindedir ve yapılacak ilgili düzenlemeler de kıyı devletinin iç hukuk kuralları ve prosedürü çerçevesinde yapılmalıdır.

Bu durumun tek istisnasını, 1958 tarihli CKBBS m.5/2'de ve BMDHS m.8/2'de yer verilen düzenleme oluşturmaktadır. Bu düzenlemenin özünü, daha

<sup>898</sup> Limanlar için BMDHS m.11 ve demiryerleri için BMDHS m.12.

<sup>899</sup> Doktrindeki bu yönlü açıklamalar için bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 60-61; DEGAN, s. 3; VUKAS B., Sea Boundary Delimitation and Internal Waters, in *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*, edited by Ndiaye & Wolfrum, Dordrecht, 2007, s. 553-554.

<sup>900</sup> DEGAN, s. 3.

önceden iç suları teşkil etmeyen bir deniz alanının, kıyı devletince düz esas hatlar çekilmek suretiyle kapatılması ve iç suları hâline getirilmesi durumunda, üçüncü devletler lehine kabul edilen “zararsız geçiş hakkı” oluşturmaktadır. Düzenlenen bu istisnaî kural dışında, kıyı devleti iç suları üzerinde tam bir egemenliğe ve bu bağlamda tam bir yetkiye sahiptir.

## **C- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler ve İç Suları**

### **1- Genel Olarak**

Denize kıyısı olmayan devletlerin, bir kıyı devletinin iç sularından yararlanması, belli ve sınırlı istisnalar harici iç sularının hukukî statüsü göz önüne alındığında mümkün değildir. Zaten, bu sebeptir ki (iç sularının hukukî statüsü sebebiyle), denize kıyısı olmayan devletlerin de, kıyı devletlerinin iç suları dâhilinde, deniz kaynaklarına ilişkin bir talepleri olmamıştır.

### **2- Limanlar ve Demiryerlerine İlişkin Düzenlemeler**

İç sularının bir parçası olarak addedilen limanlar ve demiryerlerine ilişkin olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin, transit hakları çerçevesinde bazı talepleri olmaktadır. Buna göre, denize kıyısı olmayan devletler, komşu kıyı devletlerin limanlarına ve demiryerlerine serbest giriş ve çıkış hakkına ilişkin isteklerde bulunmaktadır. Bu konu, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşma hakları ve transit serbestilerinin değerlendirildiği bölümde ayrıntısıyla değerlendirilmiştir. Kısaca, denize kıyısı olmayan devletler açısından böyle bir serbestinin olmadığı belirtilmelidir.

### **3- BMDHS m.8/2**

Seyrüsefersel olarak değerlendirilmesi/belirtilmesi gereken diğer bir husus da, BMDHS m.8/2’de yer alan düzenlemedir. Bu maddeye göre, daha önceden bir kıyı devletinin karasularını teşkil etmekte olan bir su alanı, düz esas hatların çizilmesinden ötürü iç suları statüsüne dâhil edilmişse, bu alanda, her ne kadar bu alan iç suları hâline dönüşse de, üçüncü devlet gemilerinin, tıpkı karasularında olduğu gibi “zararsız geçiş hakkı”ndan yararlanmaları devam edecektir. Hiç kuşku

yok ki, bu düzenlemeden denize kıyısı olmayan devletlerin gemileri de, tıpkı diğer kıyı devletlerinin gemileri gibi eşit bir biçimde yararlanacaklardır.

#### 4- Uluslararası Nehirlerin Ağzında Yaşanabilecek Sorunlar

Denize kıyısı olmayan devletler açısından, iç sularında seyrüsefere ilişkin değerlendirilmesi gerekli bir sorun daha vardır. Yukarıda açıklandığı üzere, nehir ağzlarında iki kıyıda en düşük su çizgisi arasında bir hat çizilmek suretiyle deniz ve nehir arasındaki sınır belirlenmekte, çizilen bu hattın berisinde kalan alanlar ise devletin iç suları olarak mütalâa edilmektedir. Bir devlet uluslararası bir nehrin ağzında kapatma hattı çizerse, nehirdeki uluslararası ulaşım bundan nasıl etkilenecektir? Bir başka deyişle, ilgili kıyı devleti iç suları iddiasıyla nehir ağzında kapatma çizgisi çizerek, bu nehir uluslararası bir nehir olsa dahi, seyrüseferi engelleyebilecek midir? Yoksa, iç sularında seyrüsefer serbestisine ilişkin tek istisnâî durum olarak ifade edilen m.8/2'ye yeni bir istisna mı eklenmiştir/eklenmektedir?

Bunun için öncelikle uluslararası nehir kavramı üzerinde durulmalıdır. En sade ifadesiyle, uluslararası nehirler, suları birçok devleti (en az iki devlet) aşan nehirlerdir.<sup>901</sup> Özellikle, uluslararası nehirlerin bir çoğunda, eğer akış hızı müsaade ediyorsa seyrüsefer önem kazanmakta ve bu nehirler iç kısımlardaki yerleşim yerlerine ulaşmak için ideal bir ulaşım yolu oluşturmaktadırlar. Denize kıyısı olmayan devletler açısından nehir ulaşımı, eğer üzerinde ulaşım yapılmaya elverişli bir nehir varsa çok önemli, hattâ hayattır. Bu gibi nehirlerde, denize kıyısı olmayan devletlerin, her şeyden evvel, seyrüsefer serbestisi aradıkları görülmektedir. Denize kıyısı olmayan bir devletin seyrüsefer bağlamında kullanımına konu olan bu nitelikteki uluslararası bir nehirde, nehrin denizle kavuştuğu alandaki ilgili kıyı devleti nehrin ağzını m.9'da belirtildiği şekilde esas hatlar çizmek suretiyle kapatırsa, esas hatların berisinde kalan nehir sularının statüsü ne olacaktır? Daha da önemlisi, kıyı devleti bu şekilde seyrüseferi engelleme imkânına sahip olacak mıdır? Uluslararası nehrin ayrımı denizle olan ayırım sınırı ve statüsü sorunu ne şekilde çözülecektir?

---

<sup>901</sup> Doktrinde bu tür nehirlerin çeşitli adlarla anıldığı görülmektedir. Tez çerçevesinde ele alınan nehirler, statüsü genelde uluslararası bir antlaşmayla ortaya konulmuş ve seyrüsefer amaçlı kullanımları kapsayan nehirlerdir. Bu konuda çok ayrıntılı bir inceleme gerçekleştiren Aktaş Acabey'in eseri ciddi bir kaynak niteliğini taşımaktadır. Bkz. AKTAŞ ACABEY M., Sınırşan Sular: Hukukî Rejim, Dicle-Fırat ve Türkiye'nin Diğer Sınırşan Suları, İstanbul, 2006, s. 21-82.

Tüm bu soruların cevaplarının olumsuz olacağı ifade edilmelidir. Bu cevapların neden olumsuz olduğunu hukukî dayanaklarıyla açıklamak gerekirse:

- Her şeyden evvel, iç suları, bir devletin kendi hâkimiyetini münhasıran kullandığı alanlardır. İç suları, genelde de kara ülkesine dâhil edilmektedir. Yukarıda da, deniz hukuku düzenlemelerinde iç sularına ilişkin olarak yer verilen düzenlemelerin karasularının sınırı bağlamında ele alındığı, bunun dışında hukukî statülerine ilişkin bir düzenlemeye yer verilmediği açıkça belirtilmişti. Bu anlatılanlar sonucunda, sorulan soruların cevaplarının BMDHS'nin içeriğinde yer almadığı görülecektir. Nehirler, bilindiği üzere, bir devletin kendi ülkesi dâhilindedir.<sup>902</sup> Denize dökülen nehirlerin denizle olan sınırı ise, BMDHS m.9'da belirtildiği üzere, nehrin ağzının iki yakasındaki en düşük su hattının en dış noktalarının, nehrin ağzını kapatacak şekilde birleştirilmesiyle oluşan "kapatma hattı"dır. Bu hattın berisinde kalan sular, iç suları, bu duruma özel olarak nehrin sularıdır ve bu çerçevede, kapatma hattının berisinde kalan bu sular bir devletin aynı zamanda kara ülkesi dâhilinde kalır.<sup>903</sup> Tüm bu anlatılanlardan da görüldüğü üzere, seyrüsefer serbestisinin öngörüldüğü, statüsü uluslararasılaştırılmış nehirlerin bu statülerini düzenleyen ilgili uluslararası anlaşmanın seyrüsefere ilişkin hükümleri, BMDHS'nin hükümleriyle aynı alanı düzenlememektedir. Bir kıyı devleti BMDHS m.9'da yer alan düzenlemenin sonucu olarak, ilgili nehre ilişkin tarafı olduğu anlaşmanın hükümlerini uygulamaktan kaçınamayacaktır. Aksi hâlde, bu kıyı devletinin uluslararası alanda sorumluluğu doğacaktır.

- Öte yandan, BMDHS m.9 kıyı devletlerine sadece bir yetki sağlamaktadır. Böyle bir yetkiyi kullanıp kullanmama kıyı devletinin kendi inisiyatifindedir. Oysa seyrüsefer serbestisinin de düzenlendiği bir antlaşma hükmünü, tarafı olan bir devlet olarak uygulamamak, ilgili kıyı devletinin antlaşmadan doğan yükümlülüğünü ihlâl sonucunu doğuracaktır. Bu da, şüphesiz, ilgili kıyı devletinin uluslararası sorumluluğuna yol açacaktır. Tüm bunların yanı sıra, BMDHS'den kaynaklanan hakların kullanılmasında iyiniyetli davranılmasını öngören m.300'le birlikte, diğer

---

<sup>902</sup> Eski zamanlardan beri nehirlerin ülke devletine ait olduğu, ülke devletinin malı olarak değerlendirildiği âşikârdır. Bu konuya ilişkin, örneğin *Grotius*'ün açıklamaları göz önünde bulundurulabilir. Grotius, nehirlerin bir milletin (devletin) ülkesinin sınırları içerisinde yer aldığı için sahiplenilebileceğini, denizlerden farklı olarak da nehirlerin milletlerin malı olduğunu açıkça belirtmiştir. Bkz. GROTIUS, 1916, s. 34 ve 36.

<sup>903</sup> *Nys*'in da belirttiği üzere bir nehrin ağzı nehrin kendisinin bir parçasını oluşturur. Bu çerçevede nehrin ağzı da tamamıyla devletin egemenliğine tâbidir. Bkz. NYS A., *Le droit international*, Paris, 1904, in *The Extent of Marginal Sea: A Collective of Officials Documents and Views of Representative Publicists*, edited by Crocker, Washington D.C., 1919, s. 321.

uluslararası sözleşme ve antlaşmalarla ilişkilerin irdelendiği m.311'de yer alan düzenlemeler de göz önünde tutulmalıdır.

- Son olarak ve uzak bir olasılık olarak, hukukî yönden dayanaklarımıza “özel kuralın genel kuralın önüne geçeceğine” (*Lex specialis derogat legi generali*) ilişkin antlaşmalar hukukuna dair kural ilâve edilebilir. Bu çerçevede, bir kıyı devletinin topraklarından denize dökülen statüsü uluslararasılaştırılmış bir nehrin bu statüsünü düzenleyen anlaşma, BMDHS'ye göre daha özel nitelikte bir antlaşmadır. Böylelikle, ilk antlaşmanın BMDHS'nin ilgili kurallarının önüne geçebileceği kabul edilebilir. Fakat, belirtilmelidir ki, bu kuralın varlığı ve içeriği tartışmalıdır.<sup>904</sup>

## 5- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Konuya İlişkin Durumlarının Değerlendirilmesi

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin iç sulara ilişkin değerlendirmesine gelince, coğrafi açıdan elverişsiz devletler de kıyı devletidir; sonuç olarak, kendilerine ait iç suları olacaktır. Burada değerlendiren husus, komşu (üçüncü) devletlerin iç suları üzerinde olan yetkileri ve/veya haklarıdır. Bu açıdan, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin yukarıda yer verilen açıklamalar, şüphesiz ki coğrafi açıdan elverişsiz devletler için de geçerli olacaktır.

## 6- Bosna-Hersek ve İç Sularına İlişkin Bir Değerlendirme

Son olarak, iç suları konusunda Bosna-Hersek'in durumu<sup>905</sup> özellikle ele alınmalıdır; çünkü başka hiçbir devletin karasuları, iddia olunduğu üzere, diğer bir devletin iç sularıyla çevrilmemiştir.<sup>906</sup> Bu durum Bosna-Hersek'i tüm kıyı devletlerinden farklı hâle getirmektedir.

<sup>904</sup> McNAIR, 1961, s. 219-220; PAZARCI, I. Kitap, s. 193.

<sup>905</sup> Bosna-Hersek, bazı yazarların uzun süreden beri denize kıyısı olmayan devletler kategorisine katmak istedikleri devletler arasında yer alabilecek bir devlettir. Bu devletlerin, fizikî olarak deniz kıyısı olmasına rağmen, bu kıyının kısıtlılığı ve elverişsizliği bu devletlerin olası deniz faaliyetlerini olumsuz etkilemektedir.

<sup>906</sup> SCOVAZZI T. & FRANCALANCI G., Preliminary Report, in *International Maritime Boundaries*, vol. IV, edited by Charney & Smith, The Hague, 2002, s. 2888; VUKAS B., Maritime Delimitation in a Semi-Enclosed Sea: The Case of the Adriatic Sea, in *Maritime Delimitation*, edited by Lagoni & Vignes, Leiden, 2006, s. 215; VUKAS, 2007, s. 561. Öte yandan, *Blake* ve *Topalović*'de açıkça, Bosna-Hersek'in deniz kıyısının her daim Hırvatistan iç sularıyla çevrili olacağını belirtmiştir. Bkz. BLAKE G.H. & TOPALOVIĆ D., The Maritime Boundaries of the Adriatic Sea, *IBRUMB*, vol. 1/8, 1996, s. 41.

Bosna-Hersek'in günümüzde sahip olduğu kıyı şeridinin dayanağı Osmanlı İmparatorluğu zamanında Venediklilerle gerçekleştirilen antlaşmalara dayandırılmaktadır.<sup>907</sup>

Bosna-Hersek'in şimdiki deniz sınırları 1999 yılında imzalanan "Hırvatistan Cumhuriyeti ve Bosna-Hersek Arasında Devlet Sınırına Dair Antlaşma"yla<sup>908</sup> belirlenmiştir. Belirlenen bu deniz sınırları, Bosna-Hersek'in sahip olduğu kıyı şeridinin nitelikleri de düşünüldüğünde, denize çıkış için bir anlam ifade etmemektedir. **Szasz**'in ortaya koyduğu üzere, Bosna-Hersek'in kıyı şeridi, gerek suyun sığ olması, gerek kıyının etrafının sarp dağlarla çevrilmesinden ötürü liman kurmaya müsait değildir.<sup>909</sup> Bosna-Hersek'in kıyısı bir iç körfezle yine bir başka körfeze bakan çok dar bir kıyı şeridinden oluşmaktadır. Gerek iç körfez olan Naum körfezi, gerek Naum körfezini oluşturan yarımadanın diğer kıyısı tamamen bir Hırvat körfezi olan Mali-Ston körfezinin/kanalının içinde kalmaktadır. Bunun dışında, 1999 yılında akdedilen sınır antlaşmasına göre Klek yarımadası ile Pleješac yarımadası arasındaki (Mali-Ston Kanalındaki) deniz sınırı da "orta hat" olarak tespit edilmiştir.

Sonuç olarak, kısaca Bosna-Hersek'in sahip olduğu deniz alanları<sup>910</sup>, Hırvatistan'ın iç sularının gerisinde konumlanmış olmaktadır.<sup>911</sup> Bu durumda, Bosna-Hersek bir şekilde denize çıkış için<sup>912</sup>, Hırvatistan'ın iç sularını kat etmek zorunda kalacaktır.<sup>913</sup>

<sup>907</sup> BLAKE & TOPALOVİĆ, s. 36; VUKAS, 2006, s. 215.

<sup>908</sup> Antlaşmanın tam metni için bkz. CHARNEY J.I. & SMITH R.W. (eds.), *International Maritime Boundaries*, vol. IV, The Hague, 2002, s. 2891-2899.

<sup>909</sup> SZASZ P.C., *Croatia and Its Neighbors*, in *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, edited by Nordquist & Moore, The Hague, 199, s. 273.

<sup>910</sup> Bu deniz alanlarının nitelikleri belirtilmemiştir. Ama, iç suları ve karasuları haricinde bir deniz alanı ilân edilmesi imkânsızdır.

<sup>911</sup> Her ne kadar resmî olarak bir belirleme yapılmamış olsa da, uluslararası hukuk yazarlarının bu deniz alanlarını iç suları olarak nitelediklerini belirtmek yanlış olmasa gerektir. Meselâ, **Scovazzi** ve **Francalanci** şu şekilde bir belirleme yapmaktadırlar: "*No bilateral agreement so far been concluded with regard to the access to and from the waters of Bosnia-Herzegovina through the surrounding Croatian internal waters*" (koyu renkli kısım tarafımızca belirtilmiştir). Bkz. SCOVAZZI & FRANCALANCI, s. 2888. Benzer şekilde, **Vukas** da iki makalesinde aynı belirlemede bulunmuştur (Vukas, bu iddiasını Scovazzi ve Francalanci'nin değerlendirmeleriyle de desteklemektedir). Bkz. VUKAS, 2006, s. 215; VUKAS, 2007, s. 561. Her ne kadar, resmî bir belirleme veya devletler tarafından en azından bizim ulaşabildiğimiz kadarıyla herhangi bir resmî iddia olmasa da, coğrafi, fizikî ve hukukî olarak bu yazarların iddiaları yanlış görünmemektedir.

<sup>912</sup> Yapılan ve hâlâ yürürlükte olmayan ve sadece geçici olarak uygulanan antlaşmada, Bosna-Hersek'in kendi sahilinden denize çıkışı için bir belirlemeye gidilmemiştir.

<sup>913</sup> Bu oldukça teorik bir iddiadır. Bosna-Hersek'e sağlanan bu kıyı alanının coğrafi ve fizikî olarak liman ve gemilerin seyri için elverişli olmadığına Szasz tarafından ortaya konulduğunu belirtmiştik. Bkz. SZASZ, s. 273.

Burada esas sorun, Bosna-Hersek'in açık denizlere (Adriyatik denizi) ulaşmak için (denize çıkış için) Hırvatistan'ın iç sularından geçiş hakkına sahip olup olmadığıdır. İlgili antlaşmalarda bu şekilde bir belirlemeye gidilmediği gibi, yabancı devlet gemilerinin bir devletin iç sularından serbestçe geçişi, bu suların hukukî niteliği göz önüne alındığında uluslararası hukukta kabul edilmemektedir.

Bunun dışında, tarihsel bir talep olarak Bosna-Hersek Hırvat topraklarından (iç sularından) geçiş iddiasında bulunabilir mi? **Szasz** bu soruya olumsuz cevap vermekte ve bunun nedenini de Bosna-Hersek'e verilen bu deniz alanından Bosnalıların hiçbir zaman denize ulaşmamasını göstermektedir.<sup>914</sup>

Tüm anlatılanlar çerçevesinde, her ne kadar Bosna-Hersek'in kendi egemenliği altında bir kıyı şeridi olsa da, bu kıyı şeridinden ve bu kıyı şeridinin ötesindeki deniz alanlarından, kıyının Hırvat iç sularıyla çevrilmiş olmasından ötürü yararlanamamaktadır. Özellikle, Bosna-Hersek'in denize çıkışı önemli bir sorundur. Bosnalı müslümanların denize çıkış talebinin doruk noktasına 1993 yılında ulaşıldığı, Bosnalı Hırvatlar'la yapılan görüşmelerde müslümanların egemenliğin kendilerine ait olacak bir çıkış arzu ettikleri, buna karşın "Bosnalı Hırvatlar"ın ise, denize çıkışı garanti etmekle birlikte egemenlik vermeye yanaşmadıkları görülmektedir; bu çerçevede, Hırvatistan da konuya dâhil olmuştur.<sup>915</sup> Yapılan görüşmeler sonucunda 1994 yılında Washington'da taraflar arasında imzalanan "Bosna-Hersek'teki Hırvat ve Müslüman Federasyonuna Dair Anlaşma"da (*Agreement on Federation of Croats and Muslims in Bosnia-Herzegovina*) Bosnalı müslümanlara denize çıkış yönünde sağlam garantiler sağlanmış olduğu görülmektedir.<sup>916</sup> Buna göre, Hırvatistan'a ait Ploče limanının doksan dokuz yıllığına kiralanması ve bu limandan serbest denize çıkış hakkının tanınması öngörülmüştür<sup>917</sup>, bu hükümler daha sonraki anlaşmalarla daha da belirgin ve sağlam hâle getirilmiştir<sup>918</sup>.

---

<sup>914</sup> SZASZ, s. 273.

<sup>915</sup> BLAKE & TOPALOVIC, s. 40-41.

<sup>916</sup> BLAKE & TOPALOVIC, s. 41; SZASZ, s. 276.

<sup>917</sup> Bunun karşılığında, Hırvatistan ise, Neum komününden bir yolla Dubrovnik'e transit geçiş hakkı elde etmiştir.

<sup>918</sup> Konuyu nihayete bağlayan ve teknik düzenlemeleri içeren anlaşmaların 11 Mayıs 1996 tarihinde Hırvatistan'ın başkenti Zagreb'de imzalandığı belirtilmektedir.

## II- Takımadada Suları

### A- Giriş

BMDHS'nin günümüz deniz hukukuna kazandırdığı resmî bir başka deniz alanı da, uluslararası hukukta önceden düzenlenmeyen "takımadada suları" (*archipelagic waters*) dır. Takımadada suları, özellikle, 1950'lerde bağımsızlıklarını kazanan iki takımadada devleti, Filipinler ve Endonezya'nın uzun soluklu mücadeleleri sonunda kabul edilmiş bir deniz alanıdır. Endonezya ve Filipinlerin bu mücadelesine, bağımsızlıklarını kazandıkça diğer takımadada devletleri de dâhil olmuştur.<sup>919</sup>

Esasen, takımadalara ilişkin tartışmaların hukuk çevrelerinde çok daha önce başladığını, fakat bu tartışmaların genelde kıyılarda konumlanan ada gruplarına dair olduğunu ve herhangi bir sonuç doğurmadıklarını belirtmekte yarar vardır.<sup>920</sup>

Anlatımlara geçmeden evvel, takımadada kavramını ve düzenlemesini kavrayabilmek için bu kavramın temelinde var olan anlayışı vurgulamakta yarar vardır. Kısaca özetlemek gerekirse, bu anlayışın temelinde ön plânda tutulan denizdir, kara değil. Zaten, takımadanın temel tanımında da, deniz öncelik arz etmektedir.<sup>921</sup> Bunun ötesinde, deniz hukuku her zaman karadan şekillenmiş ve

---

<sup>919</sup> Bu devletler arasında Bahamalar, Fiji ve Mauritius gibi bağımsızlıklarını yeni kazanan takımadada devletleri bulunmaktadır. Aşağıda görüleceği üzere, Endonezya ve Filipinlerle birlikte Fiji ve Mauritius III. DHK sırasında "takımadalara" ilişkin dört devlet önerisini sunmuşlardır. Bu devletlerin yapmış oldukları önerinin arkasından, Bahamalar da takımadalara ilişkin on sekiz ilke içeren bağımsız bir öneri sunmuştur.

<sup>920</sup> Takımadalara ilişkin olarak 1950'lerin sonuna kadar uluslararası hukuk arenasında yaşanan gelişmeler için bkz. BROWN, vol. I, 1994, s. 101-105; DUBNER B.H., *The Law of Territorial Waters of Mid-Ocean Archipelagos and Archipelagic States*, The Hague, 1976, s. 28-45; EVENSEN J., *Certain Legal Aspects Concerning the Delimitation of the Territorial Waters of Archipelagos*, in *Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Sea*, vol. I, Genève, 1958, s. 290-295; HERMAN L.L., *The Concept of the Off-Lying Archipelago in International Law*, *CYIL*, vol. 23, 1985, s. 174-175; KUSUMAATMADJA M., *The Legal Regime of Archipelagos: Problems and Issues*, in *The Law of the Sea: Needs and Interests of Developing Countries*, edited by Alexander, Kingston, 1973, s. 167-170; MUNAVVAR M., *Ocean States: Archipelagic Regimes in the New Law of the Sea*, Dordrecht, 1995, S. 53-81; O'CONNELL D.P., *Mid-Ocean Archipelagos in International Law*, *BYIL*, vol. 45, 1971, s. 1-22; O'CONNELL, vol. I, s. 237-242; RODGERS P.E.J., *Mid-ocean Archipelagos and International Law: A Study in the Progressive Development of International Law*, New York, 1981, s. 22-36; VERZIJL, vol. III, s. 72-74.

<sup>921</sup> Bu konuda *Hodgson*'un ifade ettiği görüşler kısaca şu şekildedir: Esasen, takımadada, "bir çok adayla kaplı deniz" (*a sea studded with many islands*) anlamına gelmektedir. Zamanla ve evrensel olarak, takımadada terimine "deniz dâhilinde adalarla kaplı alanlar" (*the studding islands within the sea*) anlamı yüklenmiştir. Bkz. HODGSON R.D., *Islands: Normal and Special Circumstances*, in *The Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Massachusetts, 1973, s. 157.

devletlerin karalardaki anlayışlarının bir yansıması olmuştur. Takımadalarda bu durumun tersi yaşanmaktadır, çünkü **Andrew**'in de belirttiği gibi, takımada suları kıtasal ve kara merkezli ele alınan geleneksel deniz hukuku çerçevesindeki kavramsallıktan uzakta, “deniz merkezli” bir kavramdır.<sup>922</sup> Bu bağlamda, takımada devletleri, denizi, daha doğru bir ifadeyle ülkelerinin kara kısmını oluşturan adaların arasındaki suları, ülkelerinin ayrılmaz ve vazgeçilmez unsurları olarak görmekte ve bu durumu her vesilede dile getirmektedirler.<sup>923</sup> Meselâ, dönemin Fiji Dışişleri bakanı **Joji Kotobalavu**'nun “*Deniz, sadece bizim adalarımız arasında bir bağlayıcı unsur değil, aynı zamanda ülkemize birliğini veren unsurdur*”<sup>924</sup> şeklindeki açıklamasının, takımada devletlerinin, takımada grubunu/gruplarını oluşturan adalar arasındaki suları değerlendirmelerinde bu sulara verdikleri önemi gösterir niteliktedir. Bu durum, BMDHS'nin takımadalara ilişkin düzenlemesine de yansımıştır. Bunun iki şekilde gerçekleştiği görülebilir. Öncelikle, takımada suları üzerinde takımada devletin egemenliği açıkça düzenlenmiştir.<sup>925</sup> Bunun dışında, aşağıda ayrıntılı ele alınacağı üzere, takımada devletlerinin kara ve deniz ülkelerinin birbirlerine oranı da, kanımızca bu konuda örnek teşkil etmektedir.<sup>926</sup> Bu çerçevede yer verilen düzenlemede, takımada esas hatları içerisinde kalacak takımada sularının kara ülkesine oranı, azamî dokuz kat olarak belirtilmiştir. Bir takımada devletin, sahip

---

<sup>922</sup> ANDREW D., Archipelagos and the Law of the Sea: Island Straits States or Island-Studded Sea Space?, *MP*, vol. 2/1, 1978, s. 49-50. Daha ilerleyen evrelerde **Andrew**, aşağıda kısaca üzerinde durulacak “kıyı takımadaları” “okyanus takımadaları” ayrımına ilişkin açıklamada okyanus takımadalarında su üzerinde odaklanıldığını belirtmiş ve referans noktası olarak kullanılacak bir baskın kıyının bulunmadığını açıklamıştır. Bkz. ANDREW, s. 53. Andrew'in açıklamalarına paralel açıklamalar Endonezyalı hukukçu ve devlet adamı **Kusumaatmadja** tarafından da dile getirilmiştir. Bkz. KUSUMAATMADJA M., Supplementary Remarks, in *The Law of the Sea: Needs and Interests of Developing Countries*, edited by Alexander, Kingston, 1973, s. 172-174. Bunun karşılık, **Herman**, takımadalara ilişkin düzenlemede yer verilen terimlerin anlamını incelerken, deniz hukukunun her zaman karadan şekillendiğini ve bu durumun hiçbir şekilde değişmeyeceğini vurgulamıştır. Bkz. HERMAN, s. 187-188.

<sup>923</sup> Bu konuda başta Filipinler ve Endonezya olmak üzere, tüm takımada devletlerinin yapmış olduğu beyanların göz önünde bulundurulması yeterli olacaktır.

<sup>924</sup> KOTOBAVALU J., The South Pacific and the Law of the Sea, in *Regionalization of the Law of the Sea*, edited by Johnston, Massachusetts, 1978, s. 310. Fiji gibi, diğer takımada devletleri de ülke bütünlüğünün adalar arasındaki suları da kapsadığını belirtmiş ve bu suların bütünleştirici etkisini her zaman dile getirmişlerdir. Oysa, bazı yazarlar, takımadayı oluşturan adalar arasında kalan suların bütünleştirici olmasının yanında, aynı zamanda ayrıcı etkisi olduğunu da vurgulamayı ihmal etmemişlerdir. Bkz. BATONGBACAL J.L., Archipelagic Sea-Lanes and Transit Passage Through Straits: Shared Responsibilities are Essential to Implementation, in *The Strategic Importance of Seaborne Trade and Shipping*, edited by Forbes, Canberra, 2002, s. 100-101; CRIBB R. & FORD M., Indonesia as an Archipelago: Managing Islands, Managing the Seas, in *Indonesia Beyond the Water's Edge: Managing an Archipelagic State*, edited by Cribb & Ford, Singapore, 2009, s. 3; DRAPER J.A., The Indonesian Archipelagic State Doctrine and the Law of the Sea: “Territorial Grab” or Justifiable Necessity?, *IL*, vol. 11/1, 1977, s. 144.

<sup>925</sup> BMDHS m.49.

<sup>926</sup> BMDHS m.47/1.

olabileceği kara ülkesinin dokuz kat fazlası su alanına (deniz ülkesine) sahip olacağıın kabulü, takımadalara ilişkin temel unsurun her şeyden evvel deniz/su alanı olduğunun tespiti olarak addedilebilir.

Bu alt başlık altında, kısaca takımada ve takımada devleti kavramları, takımada esas hatları, takımada suları ve takımada geçişi, tarihî perspektif göz önünde tutulmak suretiyle aktarılmaya çalışılacak ve son olarak, eğer varsa, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin takımada sularıyla olan ilişkileri ve takımada sularına dair hakları değerlendirilmeye çalışılacaktır.

## **B- Takımada Kavramı**

İngilizce (*archipelago* veya *archipelagoes*) ve Fransızca (*archipel*) takımada için kullanılan kelimenin Yunanca'dan geldiği ve adalarla dolu deniz anlamına gelen ve günümüz Ege Denizinin adının geldiği "*aegeon pelagoes*"den türediği belirtilmektedir.<sup>927</sup>

Günümüzde, takımada denildiğinde denizde birbiriyle bağlantılı oldukları düşüncesine yol açacak kadar veya bir başka ifadeyle grup oluşturacak kadar yakın konumlanmış adalar ve/veya adalar topluluğu anlaşılmaktadır.

Takımadalara ilişkin BMDHS'de yer alan düzenlemedeki tanımı vermeden önce, bir sınıflandırma yapılması gereklidir. Takımadalar, fizikî ve coğrafi olarak ikiye ayrılmaktadırlar: kıyı takımadaları (*coastal archipelagos*) ve okyanus ortasında konumlanan takımadalar (*mid-ocean archipelagos/off-lying archipelagos*).

Daha önce açıklandığı üzere, kıyılarda konumlanan takımadalar, düz esas hatların çiziminde temel alınan oluşumlardır ve dolayısıyla BMDHS'nin takımadalara ilişkin düzenleme içeren bölümünün kapsamı dâhilinde değildirler. Bu bölüm dâhilinde ele alınacaklar, okyanus ortasında veya kıyıdan açıkta konumlanan takımadalar, daha doğru bir ifadeyle takımada devletleridir.

---

<sup>927</sup> ANDREW, s. 47; KUSUMAATMADJA, *Supplementary...*, s. 173; MARSTON G., *International Law and "Mid-Ocean" Archipelagos*, *AIS*, vol. 4, 1973, s. 171; NAROKOBI C.S.N., *The Regime of Archipelagoes in International Law*, in *International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?*, edited by Van Dyke & Alexander & Morgan, Honolulu, 1988, s. 220; TALAIE F., *Recognition of Special Legal Regime for Mid-Ocean Archipelagos and Its Implications for the Pacific Rim Region*, *GCP&S*, vol. 10/3, 1998, s. 203 dipnot: 2.

Bu ayrım dışında da, bazı ayrımların yapılmasını gerektiğini vurgulayan yazarlar bulunmaktadır.<sup>928</sup> Fakat, tezin içeriği bu konuyu daha fazla irdelemeyi gerekli kılmamaktadır.

Takımadalara ilişkin tanım BMDHS m.46/b'de şu şekilde yapılmıştır: *“Takımadadan, birbirleriyle olan bağları coğrafi, ekonomik ve siyasî yönden bir bütün oluşturacak şekilde sıkı olan veya tarihî açıdan bu şekilde kabul edilen ada kısımları, bunlara bitişik sular ve diğer doğal unsurlar da dâhil olmak üzere, bir adalar grubu anlaşılır.”*

Takımadalara ilişkin Sözleşmede yer verilen bu tanımdan bazı unsurlar çıkartmak mümkündür. Her şeyden önce, takımadadan bahsedilebilmesi için birden fazla adanın olması gereklidir. Her ne kadar, ada sayısı konusunda açık bir düzenlemeye yer verilmemiş olsa da, kanımızca en az iki ada olması yeterlidir.<sup>929</sup>

Bir diğer unsur, adalar arasında grup oluşturmayı sağlayacak şekilde bir bağ bulunmasıdır. Bu bağ, iki temel şekilde aranmıştır: ya coğrafi, ekonomik ve siyasî bir birlik oluşturacak bir bağ olmalıdır, ya böyle bir birliğin oluştuğunu tarihî açıdan kabul ettirecek bir durum var olmalıdır. İlk bağıllık durumunu belirleyen üçlü kriterin bir arada aranması gerekli ve isabetli olmuştur. Bu bağlamda, adalar arasında sadece coğrafi yakınlık yeterli görülmeyip, ekonomik ve siyasî ilişki de aranmaktadır. Aşağıda da görüleceği üzere, BMDHS'nin takımadalara ilişkin düzenlemesinde esas alınan kriter, takımadada kavramının kendisi değil, aksine takımadada devletidir. Takımadada kavramı, takımadada devletin temel unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır.

---

<sup>928</sup> ALEXANDER & HODGSON, 1972, s. 45-46; TANGSUBKUL P., The Southeast Asian Archipelagic States: Concept, Evolution, and Current Practice, Honolulu, 1984, s. 3.

<sup>929</sup> Bazı uluslararası hukukçular sayının en az üç olması gerektiğini belirtmişlerdir. Bu şekilde bir tartışmanın anlamı yoktur. Üç yerine, neden dört veya beş değil, bu da tartışılabilir. Oysa, tanımda adalar grubundan bahsedildiğine göre, sadece iki nesnenin, konumuzda adanın bulunması yeterli olacaktır. Öte yandan, başka sorular da akla gelebilir. Meselâ, bir ada ve bir başka adanın yarısı dâhil olarak var olan bir devlet de, takımadada devleti sayılabilir mi? Yâni, bir buçuk ada ile takımadada devleti olunabilir mi? BMDHS'nin ilgili düzenlemeleri incelendiğinde, kanımızca böyle bir duruma engel yoktur. Düzenlemelerden, bazı adaların yarısının da takımadada devletin grubuna dâhil olabileceği çıkarılmaktadır. Nitekim, bu örnek takımadada devletlerinde görülmektedir. Örneğin, Endonezya Papua Yeni Gine ile Irian adasını paylaşmaktadır. Bizim bu çerçevede gündemimize aldığımız husus, bu şekilde paylaşımın bir tek adaya sahip bir devlet açısından olmasına ilişkindir. Oldukça teorik bir konu olmasına karşın, belirtilmelidir ki, sadece bir tam ada ve bir diğer adanın yarısına sahip bağımsız bir devlet, diğer gerekli görülen şartları taşımak koşuluyla takımadada devleti olabilecektir. Sonuçta, pratikte, bu devletin iki adası varmış gibi kabul edilmelidir.

Bu çerçevede düşünülürken, takımadalar arasındaki coğrafi yakınlık yanında siyasî, hattâ ekonomik kriterlerin de aranması mâkul addedilmelidir. Örneğin, okyanus ortasında coğrafi açıdan birbirine yakın üç adanın var olduğunu düşünelim; eğer, bu adalar bağımsız ayrı ayrı devletlerse, her ne kadar coğrafi yakınlık sabit olsa da, bir gruptan söz edilemeyecektir. Ekonomik kriter de önemlidir. Özellikle, birçok takımada devleti ülkelerinin bütünlüğünü belirtirken, adaları ve bu adalarda yaşayan insanlar arasındaki ekonomik bağı, hattâ ekonomik bağımlılığı vurgulamışlardır.<sup>930</sup> Sonuçta, denizin ortasında bir ada grubunun takımada olduğunu, BMDHS çerçevesinde iddia etmek için bu üç kriterin aynı anda var olması gereklidir. BMDHS, belirtildiği üzere bu üç kriterle bir istisna getirmiştir. Buna göre, bu üç kriter var olmasa da, eğer bir ada grubu tarihî olarak devletler hukukunda bir grup olarak değerlendiriliyorsa, bu yeterlidir.

Son olarak, BMDHS'de yer alan düzenlemeden, bir takımada grubunun, sadece adalardan oluşmadığı; adaların arasında ve bitişiğinde yer alan adacık, kayalık gibi oluşumlarla birlikte, adalar grubunun arasındaki su alanını da ihtiva ettiği yer verilen düzenlemelerden anlaşılmaktadır.<sup>931</sup>

### C- Takımada Devleti

BMDHS'nin takımadalara ilişkin düzenlemelerinin odağı, takımada devletleridir (*archipelagic states/Oceanic States*). Daha kesin bir ifadeyle, ancak bir takımada devleti takımadalara ilişkin düzenlemeden yararlanabilir; yani, takımada suları talep edebilir ve takımada geçişi öngörebilir. **Rajan**'ın da belirttiği gibi, BMDHS'nin takımadalara ilişkin bölümü genel olarak takımadalar çerçevesinde değil, "takımada devleti" kavramı çerçevesinde ele alınmıştır.<sup>932</sup>

Takımada devleti BMDHS m.46/a'da şu şekilde düzenlenmektedir: "*Takımada devleti, bütünüyle bir veya daha çok takımadadan oluşan ve başka adaları da ihtiva eden bir devlet(tir).*"

<sup>930</sup> **Rajan**, ekonomik kriterin düzmece olmaması gerektiğini belirttikten sonra, ekonomik kriterle ilişkin aranması gereken üç nokta belirtmiştir. Buna göre, adalarda yaşayan ahâlinin kendilerini çevreleyen sulardaki ekonomik kaynaklara güçlü şekilde bağımlı olması, bu şekilde bir bağımlılığın kapatılan tüm deniz alanlarındaki tüm adalar için söz konusu olması ve son olarak, bu tür bir çıkarın uzun süreli bir kullanımla da kanıtlanması. Bkz. RAJAN H.P., *The Legal Regime of Archipelagos*, *GYIL*, vol. 29, 1986, s. 146.

<sup>931</sup> BMDHS m.46/b.

<sup>932</sup> RAJAN, s. 138.

Takımda devletine ilişkin yer verilen tanım değerlendirildiğinde, bir takımda devletin fizikî olarak çeşitli şekillerde ortaya çıkabileceği görülecektir. Buna göre, takımda devleti tek bir ada grubundan oluşabileceği gibi, bir ada grubu ve bağımsız ada ve/veya adalardan oluşabilir, hattâ birden fazla ada grubundan dahi oluşması mümkündür.

Bu tanım göz önüne alındığında, uygulamada birçok devletin takımda devleti olarak nitelendirilme olasılığı ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede, bağımsız birer ada devleti olan Avustralya, İngiltere, İzlanda, Japonya, Küba, Madagaskar, Yeni Zelanda örnek olarak akla ilk gelebilecek devletlerdir. Bu devletlerle ilgili belirlemeler, bir alt bölümde, takımda esas hatlarına ilişkin yapılan açıklamalarda kısaca ele alınacaktır. Fakat, takımda devletine ilişkin bu yönlü düzenlemeler, yarattığı belirsizlikler sebebiyle, haklı olarak eleştiriye maruz kalmıştır.<sup>933</sup>

Günümüzde, aşağıda belirtilecek özellikleri karşılayarak BMDHS'ye göre takımda esas hatları çizen veya çizebilecek olan ve böylelikle kendisini takımda devleti olarak ilân eden yirmi takımda devleti söz konusudur. Bu çerçevede, bu yirmi takımda devleti şu şekilde sıralanmaktadır: Antigua ve Barbuda, Bahamalar, Dominik Adaları, Endonezya, Fiji, Filipinler, Jamaika, Kiribati, Komorlar, Maldiv Adaları, Marshall Adaları, Papua Yeni Gine, São Tomé ve Príncipe, Seyşel Adaları, Solomon Adaları, St. Vincent ve Grenadinler, Trinidad ve Tobago, Tuvalu, Vanuatu ve Yeşil Burun Adaları.<sup>934</sup> İleriki dönemler için bu sayının artıp artmayacağı tartışmaları bir kenara, değişen iklim koşulları ve artan deniz suyu seviyesi sebebiyle, özellikle Pasifik ve Hint Okyanuslarında konumlanan bazı takımda devletlerinin tamamen yok olabileceği bilim çevrelerinde dile getirilmektedir.<sup>935</sup>

<sup>933</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 121.

<sup>934</sup> Bu liste Birleşmiş Milletlerin resmî sitesinden alınmıştır ve 20 Mayıs 2008 tarihi öncesindeki resmî durumu yansıtmaktadır. Bkz. [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_claims.pdf) (ziyaret tarihi: 28/09/09).

<sup>935</sup> Özellikle belirtilen devletler Pasifik okyanusunda yer alan Kiribati, Marshall Adaları, Tuvalu ve Hint okyanusunda yer alan Maldiv Adalarıdır. Bkz. BATEMAN S., *Sea Level Rise: Will the Maldives Disappear?*, *RSIS Commentaries*, no: 136/2008, Singapore, 2008, via [www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1362008.pdf](http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1362008.pdf) (ziyaret tarihi: 20/11/09); RAYFUSE R., *W(h)ither Tuvalu? Oceans Governance and Dissappearing States*, in *Proceedings of International Symposium on Islands and Oceans*, edited by Terashima, Tokyo, 2009, s. 91. Bu konuda, **Barnett** ve **Adger** tarafından hazırlanmış deniz seviyesi artışı karşısında en savunmasız alanların gösterildiği endekse de bakılabilir. Bkz. BARNETT J. & ADGER W.N., *Climate Change and Atoll Countries*, *CC*, vol. 61, 2003, s. 324. Hattâ, şimdiden Kiribati'nin artan deniz seviyesi sebebiyle iki adasının

## D- Takımda Esas Hatları

### 1- Genel Olarak

Takımda esas hatları (*archipelagic baselines*), takımda sularının belirlenmesinde kullanıldığı gibi, takımda devletin deniz alanlarının iç sınırının<sup>936</sup> belirlenmesinde de kullanılmaktadır. Bir başka ifadeyle, takımda esas hatları içerisinde/berisinde kalan sular takımda sularını oluştururken, ötesindeki sular ise, takımda devletin başta karasuları olmak üzere, diğer deniz alanlarını ve daha da ötesinde doğal olarak açık denizleri oluşturmaktadır.

Takımda devleti olmak, kuşkusuz takımda sularına sahip olmanın ön şartıdır; fakat, takımda devletlerinin bu sulara sahip olabilmeleri veya BMDHS'de yer verilen takımda devletlerine ilişkin düzenlemeye tâbi olabilmeleri takımda esas hatları çizibilmelerine bağlıdır. BMDHS m.47'de takımda esas hatları çizilmesi bazı koşullara bağlı kılınmıştır.

---

tamamen sulara gömüldüğü, ilk kaybolması beklenen devletin ise Tuvalu olduğu belirtilmektedir. Bkz. YAMAGATA T., Scientific Aspects of Sea Level Rise in the Central Tropical Pacific, in *Proceedings of International Symposium on Islands and Oceans*, edited by Terashima, Tokyo, 2009, s. 48. Öte yandan, bazı yazarlar, bu gibi bir durumda bu devletler tarafından gerçekleştirilecek hukukî olasılıkları dile getirmeye çalışmışlardır. Bunlar arasında, *Hayashi*, topraklarının kaybı söz konusu olan bu takımda devletleri için uluslararası hukuk çerçevesinde üç öneri ortaya koymaktadır: bir başka yerden toprak edinmeleri, topraklarını yitirseler de devlet olmaya devam edebilmeleri ya da bir devletle füzyon oluşturma yoluna gitmeleri. Bkz. HAYASHI M., Sea Level Rise and the Law of the Sea: Legal and Policy Options, in *Proceedings of International Symposium on Islands and Oceans*, edited by Terashima, Tokyo, 2009, s. 84-85. Benzer öneriler için (bir başka devletten toprak satın alınması, bir başka devlete göç edilmesi veya bir başka devletle birleşmesi) ayrıca bkz. SOONS, s. 229-230. Bu öneriler çerçevesinde ilgili devletlerin de birtakım adımlar attıkları yönünde bazı haberlere, gerek ulusal, gerek uluslararası basında rastlanmıştır. Buna göre, Maldiv Adaları Hükümet başkanının yaptığı açıklamada, taşınmak için para biriktirmeye başladığı ve bunun için turizm gelirlerinden de pay ayrılmaya başlanacağı, bu parayla toprak satın alınmaya çalışılacağı, toprak edinilmek istenilen ülkeler arasında Hindistan, Sri Lanka (kültürler benzeştiği için) ve Avustralya'nın olduğu belirtmiştir. Bkz. Maldivler Toprak Arıyor: Küresel Isınmanın Tehdit Ettiği Ülke Taşınmak İçin Para Biriktiriyor, *Cumhuriyet Gazetesi*, 11 Kasım 2008, Pazartesi, arka sayfa; Plan for New Maldives Homeland, *BBC News*, 10/11/2008, via [http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/hi/south\\_asia/7719501.stm](http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/hi/south_asia/7719501.stm) (ziyaret tarihi: 17/12/09); BATEMAN, *supra*; O'CAROLL E., Faced with Rising Sea Levels, the Maldives Seek New Homeland, *CSM*, 11 November 2008, via [www.csmonitor.com/layout/set/print/content/view/print/202570](http://www.csmonitor.com/layout/set/print/content/view/print/202570) (ziyaret tarihi: 17/12/09). Paralel açıklamalar Kiribati ve Tuvalu yetkilileri tarafından da gerçekleştirilmiştir. Bkz. KEANE B., Kiribati and Tuvalu Climate Change Strategy: Total Evacuation, 27 July 2009 (Monday), via [www.crikey.com.au](http://www.crikey.com.au) (ziyaret tarihi: 17/12/09); POWELL A., Island Nation President Plans for Extinction: Sea Level Rise May Produce Pacific Islander Refugees, *Harvard Gazette*, 25 September 2008-Thursdays, via <http://news.harvard.edu/gazette/story/2008/09/island-nation-president-plans-for-extinction> (ziyaret tarihi: 17/12/09).

<sup>936</sup> BMDHS m.48: "Karasularının, bitişik bölgenin, münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının genişlikleri madde 47'ye göre çizilen takımda esas hatlarından itibaren ölçülecektir".

Öncelikle belirtmek gerekir ki, aşağıda sıralanacak bu şartların, Endonezya'nın kendi ihtiyaçlarını göz önüne alarak oluşturduğu kurallara dayandığı iddia edilmektedir.<sup>937</sup> Bunun dışında, takımda esas hatlarının çizilmesine dair kurallar incelenirken ikili bir ayrıma gidilebilir: sayısal kriterler, sayısal kriterler haricindeki kriterler.

## 2- Takımda Esas Hatlarına İlişkin Sayısal Kriterler

Takımda esas hatlarının çizilmesinde iki temel sayısal kriter öngörülmüştür. İlk sayısal kriter m.47/1'de yer verilen takımda esas hatlarıyla kapatılacak deniz alanı içinde kalacak deniz alanı ile kara ülkesi arasındaki orana ilişkindir. Yer verilen düzenleme çerçevesinde denizin karaya oranı asgarî 1:1, azamî ise 9:1 olabilir. Daha açık olarak ifade etmek gerekirse, kapatılan alanda yer alan deniz suyu alanının, en azından kara ülkesi alanına eşit olması gerekmektedir, azamî olarak kapatılan su alanı kara ülkesinin dokuz katını geçmemelidir.

İkinci sayısal kriter, BMDHS m.47/2'de takımda esas hatlarının uzunluklarına ilişkin öngörülmüştür. Belirtmek gerekir ki, 1982 öncesinde uluslararası hukukta bu konuda yer verilen resmî bir kriter olmamasına rağmen, III. DHK süresince bazı kriterler teklif edilmiştir.<sup>938</sup> Sonuç olarak, m.47/2'deki

<sup>937</sup> FORBES V.L., Archipelagic Sea Lanes: The Indonesian Case, via [www.curtin.edu.au/curtin/center/ioc/iore296.htm](http://www.curtin.edu.au/curtin/center/ioc/iore296.htm) (ziyaret tarihi: bilinmiyor) veya bu makaleye şu kaynaktan ulaşılabilir: (*Indian Ocean Review*, vol. 9/2, 1996, s. 10-11 ve 13-14); PRESCOTT, 1985, s. 163. Öte yandan, bazı yazarlar da, Endonezya'nın tüm bu sayısal kriterleri eksiksiz karşılamaşının, bu kriterlerin, bu devletin örnek alınarak oluşturulduğunun kanıtı olduğunu belirtmiştir. Bkz. FORWARD C., Archipelagic Sea-Lanes in Indonesia—Their Legality in International Law, *ANZMLJ*, vol. 23/1, 2008, s. 150; KWIATKOWSKA B., The Archipelagic Regime in Practice in the Philippines and Indonesia—Making or Breaking International Law?, *JJECL*, vol. 6/1, 1991, s. 14.

<sup>938</sup> III. DHK'nın ilk oturumlarında (6 Ağustos 1973) dört takımda devletin (Endonezya, Filipinler, Fiji ve Mauritius) sunmuş oldukları takımda prensibine dair tekliflerde takımda esas hatlarına ilişkin herhangi bir uzunluk belirtilmemiştir. Bkz. AMERASINGHE C.F., The Problem of Archipelagoes in the International Law of the Sea, *ICLQ*, vol. 23/2, 1974, s. 547-551; NAROKOBI, s. 223-226. Oysa, bir başka takımda devleti olan Bahama tarafından sunulan “Takımda Maddelerine Katılması İçin On Sekiz İlke”deki üçüncü ilkenin (b) bendinde takımda esas hatlarının, seksen deniz milini aşmaması gerektiği, ancak bazı esas hatların toplam esas hatların %2'sini aşmamak kaydıyla azamî yüz yirmi beş deniz mili olarak belirlenebileceği teklif edilmiştir. Bkz. ROBERTSON H.B.Jr., Part IV: Archipelagic States, in *United Nations on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. II, edited by Nordquist & Nandan & Rosenne, The Hague, 2002, s. 405. İngiltere ise, dört devletin sunmuş olduğu teklife karşı oluşturduğu takımadalara ilişkin taslakta, takımadaların adalarının arasına çizilecek segmentlerin kırk sekiz deniz milini aşmaması gerektiği şeklinde bir düzenlemeye yer vermiştir. Bkz. AMERASINGHE, s. 555-556; NAROKOBI, s. 226-227. Bu konu hakkında doktrinde de bazı yazarlar öneriler ortaya koymuşlardır (kırk deniz mili). Bkz. ALEXANDER & HODGSON, 1972, s. 46; Hodgson ve Alexander'in önerisi Amerasinghe tarafından da verilmiştir, bkz. AMERASINGHE, s. 560.

düzenlemede, takımada esas hatlarını oluşturacak segmentlerin yüz deniz milini aşmayacağı belirtilmiştir. Yine aynı fıkrada segmentlerin azamî yüz deniz mili olacağı şeklinde düzenlemeye istisna da getirilmiştir. Buna göre, takımada sularını belirlemek için çizilecek olan tüm segmentlerin %3'ünü aşmayacak sayıda segment, yüz deniz milini aşan uzunlukta belirlenebilecektir. Fakat, bu %3'lük istisnaî dilimde yer alan segmentler de yüz yirmi beş deniz milini aşamayacaktır.

### **3- Takımada Esas Hatlarına İlişkin Sayısal Kriterler Dışındaki Kriterler**

Sayısal kriterler haricinde, takımada esas hatlarının çizilmesinde bazı başka kriterlere de yer verilmiştir. Meselâ, çizilecek takımada esas hatlarının, takımadanın şeklinden genel bir sapmaya sebebiyet vermemesi gerektiği öngörülmüştür.<sup>939</sup> Açıkça belirtmek gerekir ki, bu kriter çok öznel ve bu sebeple uygulanması zor gözükmektedir. Öncelikle, takımadanın genel şeklinden dem vurulurken, bu şeklin ne olması gerektiği ifade edilmemiştir. Bu husus da, birçok sorunun ortaya çıkmasına sebebiyet verecektir. Örneğin, takımadanın şekli denilirken bu şekilden kast edilen bir geometrik şekil midir? Yoksa, herhangi bir maddeye benzetilebilmesi yeterli midir? Eğer, geometrik bir şekil aranmaktaysa bu şekilde bir sınırlama olacak mıdır? Bu sorulara cevap vermek, spekülasyon yaratmaktan öteye geçmeyecektir. Bu soruların cevapları, ancak ve sadece takımada devletlerinin uygulamalarıyla ortaya konulacaktır. Bu çerçevede, sadece, BMDHS'nin bu yönlü öngördüğü düzenlemelerin yeterince açık olmamasından ötürü, bu düzenlemeler eleştirilebilir.

BMDHS m.47/1'de çizilecek olan takımada esas hatlarının takımada devletini oluşturan belli başlı adaları kapsamaması gerektiği belirtilmiştir. Bu düzenlemede yer alan belli başlı adaların çizilecek olan takımada esas hatları tarafından kapsanması gerektiği yönünde belirlemede, belli başlı adaların bir takımada devletine göre neyi ifade ettiği sorgulanabilir. Bazı takımada devletleri için, bu şekilde bir belirleme yapmak oldukça kolayken, bazı takımada devletleri için bu şekilde bir belirleme yapmak, özellikle bu takımada devletlerini oluşturan adaların coğrafi konumlanmaları ve özellikleri düşünüldüğünde zor görünmektedir. "Belli başlı ada" terimiyle anlatılmak istenilenin ne olduğu açık değildir. Bu terimle işaret edilenin, takımada devletinin başkentinin bulunduğu adayı mı, yoksa ekonomik canlılığın

---

<sup>939</sup> BMDHS m.47/3.

yaşandığı adanın/adaların mı kastedildiği, dahası bir takımada devletinin belli başlı adalarını belirlemede kullanılacak kriterlerin ne olacağı belli değildir.<sup>940</sup>

Takımada esas hatlarına ilişkin sayısal kriterler haricinde bir başka kriterse, BMDHS m.47/5'te dile getirilmiştir. Buna göre, çizilecek takımada esas hatları, bir başka devletin karasularını, açık denizlerden veya münhasır ekonomik bölgesinden ayıracak şekilde çizilemeyecektir.<sup>941</sup>

Ayrıntı olarak nitelendirilebilecek takımada esas hatlarına ilişkin birtakım şartlar/kriterler m.47'nin diğer fıkralarında öngörülmüştür.<sup>942</sup> Bu düzenlemelerin ayrıntısına inmeye, bu tez çerçevesinde gerek görülmemektedir.

Bunlar dışında, takımada esas hatlarının çizilmesine ilişkin kurallar çerçevesinde takımada esas hatlarının ve ele alınan koordinatların uygun ölçekli deniz haritalarında belirtilmesi gerektiği ve takımada devletinin bu haritaları<sup>943</sup> ve coğrafi koordinatların listesini ilân edeceği, aynı zamanda Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine tevdi edeceği düzenlenmiştir<sup>944</sup>.

Her ne kadar m.47'de belirtilmemiş olsa da, takımada devletlerinin, devletlerini oluşturan ada gruplarını ayrı ayrı değerlendirmek suretiyle, birbirinden bağımsız takımada esas hatları da çizebilecekleri belirtilebilir. BMDHS'nin takımada esas hatlarının çizimine ilişkin öngördüğü kurallar bu şekilde bir uygulamayı yasaklamadığı gibi, özellikle katı sayılabilecek sayısal kriterlerin öngörülmüş olması ister istemez takımada devletlerini bu yola itebilecektir. Haklı olarak, doktrinde de bu

---

<sup>940</sup> *Robertson, Birleşmiş Milletler*'in “esas hatlara” ilişkin hazırladığı bir çalışmada bu kavramın “en büyük adaları”, “en kalabalık nüfusa sahip adaları”, “ekonomik olarak en üretken olan adaları” veya “tarihî ve kültürel anlamda öne çıkan adaları” kapsadığını belirtildiğini vurgulamaktadır. Bkz. ROBERTSON, s. 430. Paralel öneriler, *Prescott* tarafında da gündeme getirilmiştir. Bkz. PRESCOTT, edited by Blake, s. 46-47.

<sup>941</sup> Benzer/paralel bir düzenlemeye, hatırlanacağı üzere, düz esas hatlar yönteminde de yer verilmiştir: BMDHS m.7/6.

<sup>942</sup> BMDHS m.47/6 (takımada devletinin takımada suları, komşu devlet ülkesinin iki parçası arasında kalırsa, komşu devletin sahip olduğu haklarının ve hukukî çıkarlarının devam edeceğinin ve iki devlet arasında önceden imzalanmış anlaşmalardan doğan hakların uygulanmaya devam edeceğinin düzenlendiği hüküm); BMDHS m.47/7 (takımada devletinin birinci fıkradaki ülke deniz oranı belirlemesine ilişkin olarak kara ülkesi olarak adedeceği oluşumların açıklandığı fıkra).

<sup>943</sup> BMDHS m.47/8.

<sup>944</sup> BMDHS m.47/9.

görüş savunulmaktadır.<sup>945</sup> Öte yandan, takımada devletlerinin uygulamalarının da bu görüşle paralellik taşıdığı bildirilmelidir.<sup>946</sup>

#### 4- Takımada Esas Hatlarının Çizilmesine İlişkin Uygulamalar ve Olasılıklar

##### a- Takımada Devletlerinin Uygulamaları

Yukarıda ortaya konulduğu üzere, BMDHS çerçevesinde yirmi devlet takımada devleti olarak kendisini ilân etmiştir. Öncelikle belirtilmelidir ki, kendilerine takımada statüsü öngören bu devletlerden on altı tanesi takımada esas hatları belirlemişken, sadece dört tanesi henüz takımada esas hatları belirlememiştir.<sup>947</sup>

<sup>945</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 125; KWIATKOWSKA, 1991, s. 22; KWIATKOWSKA B. & AGOES E.R., Archipelagic Waters: An Assessment of National Legislation, in *Law of the Sea at the Crossroads: Search for a Universally Accepted Régime*, edited by Wolfrum & Heinz & Bizarro, Berlin, 1991, s. 109 ve 138; MUNAVVAR, s. 135.

<sup>946</sup> Solomon Adaları 1978 yılında kabul ettiği kanunla, beş ayrı takımada grubu çevresinde birbirinden ayrı takımada esas hatları uygulamış ve takımada sularını kapatmıştır. Solomon Adaları'nın ilgili kanunu ve takımada esas hatları uygulaması için bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SLB\\_1979\\_Notice.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SLB_1979_Notice.pdf) (son ziyaret tarihi: 17/12/09). Ayrıca, konuya ilişkin yapılan açıklamalarda yazarlar Solomon Adaları'nın bu uygulamasını açıkça belirtmişlerdir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 125; KWIATKOWSKA & AGOES, s. 115; MUNAVVAR, s. 135-136; O'CONNELL, vol. I, s. 253-254; PRESCOTT, s. 198.

<sup>947</sup> Bu dört takımada devleti şu şekilde sıralanmaktadır: Kiribati, Komor Adaları, Marshall Adaları ve Tuvalu. *Kopela*, "Dominik Adalarının" takımada esas hatlarına ilişkin düzenlemesini incelediği makalesinde, bu sayıyı beş olarak göstermiş ve Kiribati, Komor Adaları ve Marshall Adaları'na Bahamalar ve Seyşel Adalarını da katmıştır ve fakat Tuvalu'yu takımada esas hatları ilân eden devletler arasında göstermiştir. Bkz. KOPELA S., 2007 Archipelagic Legislation of the Dominican Republic: An Assessment, *IJMCL*, vol. 24/4, 2009, s. 501, dipnot: 2 (devamı sayfa 502'de). Öncelikle, belirtmek gerekir ki, Tuvalu'nun ilân ettiği belirtilen takımada esas hatlarına biz ulaşamadık. Tuvalu'nun deniz alanlarına ilişkin Birleşmiş Milletler'in internet sitesinde bu konuda herhangi bir belirlemeye gidilmediği görülecektir. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATESFILES/TUV.htm](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATESFILES/TUV.htm) (ziyaret tarihi: 18/12/09). Bununla beraber, Tuvalu'nun iç sularına ilişkin esas hatlarını belirlediği belirtilmelidir. Bkz. via [www.spc.int/Coastfish/countries/Tuvalu/tuvalu.leg.ffa.pdf](http://www.spc.int/Coastfish/countries/Tuvalu/tuvalu.leg.ffa.pdf) (ziyaret tarihi: 18/12/09). Bunun dışında, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğinden yapılan 23 Aralık 2008 tarihli açıklamaya göre, Bahamalar 11 Aralık 2008 tarihinde takımada esas hatlarını Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine tevdi etmiştir. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/mzn\\_s/mzn65.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/mzn_s/mzn65.pdf) (ziyaret tarihi: 18/12/09). Ayrıca, Bahamaların takımada esas hatlarının koordinatlarına ilişkin olarak bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/bhs\\_mzn65\\_2008.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/bhs_mzn65_2008.pdf) (ziyaret tarihi: 18/12/09). Ayrıca, yine Bahamalar'ın takımada esas hatlarını ilânına ilişkin olarak, bkz. PARKER Q., Bahamas Formally Declares Maritime Borders, 19 December 2009, via [www.jonesbahamas.com/print.php?a=18916](http://www.jonesbahamas.com/print.php?a=18916) (ziyaret tarihi: 05/07/09). Benzer şekilde, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğince 31 Mart 2009 tarihli açıklamada, Seyşel Adalarının 20 Mart 2009 tarihinde takımada esas hatlarına ilişkin bildirimini Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine tevdi ettiği duyurulmuştur. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/mzn\\_s/mzn68.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/mzn_s/mzn68.pdf) (ziyaret tarihi: 17/12/09). Öte yandan, bir parantez açılarak belirtilmelidir ki, Komor Adaları'nın takımada esas hatları çizilmesi için tüm kriterleri karşıladığı konuyu ayrıntılı inceleyen yazarlar tarafından ortaya

Öte yandan, bazı takımada devleti olan veya olmaya aday olan, bu bağlamda da sadece ada gruplarından oluşan devletlerin, devletlerini oluşturan adalarının konumlanmasından ötürü, takımada esas hatlarına ilişkin sayısal kriterleri karşılamakta güçlük çektikleri görünmektedir. Bu durum aranılan kara-deniz oranının aşılmasından ötürü, yâni kapatılan deniz alanının kara alanına oranının dokuz katı geçmesinden dolayı ortaya çıkabileceği gibi, bazı takımada esas hatlarının yüz yirmi beş deniz milini fazlasıyla aşması suretiyle de söz konusu olabilmektedir. Oysa, bu durumun çaresi, **Prescott** da dâhil konuyla ilgilenen yazarların belirttiği gibi<sup>948</sup>, basittir. Bu gibi devletler, bu sorunu bazı ada(ları) ve/veya ada grubunu (gruplarını) çizecekleri takımada esas hatları dışında bırakarak ve/veya birden fazla takımada esas hatları sistemi benimseyerek aşabilirler.

## **b- Takımada Devleti Olmayan Ada Devletlerinin Değerlendirilmesi**

Bazı adalardan oluşan devletler ise, takımada esas hatlarına ilişkin öngörülen şartları taşımadıkları için hiçbir zaman takımada esas hatları çizemeyeceklerdir. Bu konuyu irdelemeden evvel belirtmekte yarar vardır ki, takımada esas hatları çizmek, takımada suları oluşturmak, ada gruplarına sahip olan devletlerin, ancak kendi istekleri çerçevesinde gerçekleşebilir. Hiçbir şekilde, bir devlet, takımada devleti olması ve buna ilişkin kuralları uygulaması/kurallardan yararlanması için zorlanamaz.<sup>949</sup> Bu çerçevede, bu paragrafın ilk cümlesinde bazı devletlerin hiçbir zaman takımada esas hatları çizemeyecek olması şeklinde bir belirleme yapılmış olması, irdelenecek bu devletlerin gerçekte bu şekilde bir niyet

---

konulmuştur. Buna göre, Komor Adalarının su kara oranı 3.9:1 olarak tespit edilmişken, çizilecek takımada esas hatlarından en uzununun yetmiş altı deniz mili olacağı vurgulanmaktadır. Bkz. KWIATKOWSKA & AGOES, s. 119. Son olarak, Mauritius'un durumuna değinmekte yarar vardır. Hatırlanacağı üzere, Endonezya, Fiji, Filipinler ile birlikte takımada düzenlemesine ilişkin ilk harekete geçen devletlerden biri olan Mauritius, takımadalara ilişkin sayısal kriterlerin kabul edilmesiyle birlikte, çok geniş deniz alanlarına yayılan takımada gruplarını kapatamamıştır. Son olarak, 2009 yılında Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine tevdi ettiği esas hatlara ilişkin bildirimde sadece düz esas hatlar değil, egemenliği İngilizlerle tartışmalı olan Chagos takımadaları çevresinde takımada esas hatları çizmiştir. Bu durum, İngiltere tarafından Birleşmiş Milletler nezninde protesto edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATESFILES/MAU.htm](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATESFILES/MAU.htm) (ziyaret tarihi: 18/12/09).

<sup>948</sup> KWIATKOWSKA & AGOES, s. 109; MUNAVVAR, s. 135-136; PRESCOTT, edited by Blake, s. 47.

<sup>949</sup> Paralel olarak *Kwiatkowska* ve *Agoes*'in şu yorumuna yer verilebilir: "... takımada devletleri takımada düz esas hatları çizmek için yükümlendirilmemiş, fakat yetkilendirilmişlerdir." (...*the archipelagic States are not obliged, but authorized to draw archipelagic straight baselines*). Bkz. KWIATKOWSKA & AGOES, s. 108.

veya taleplerinin olup olmamasına bakılmaksızın, sadece takımada esas hatlarının çizilmesi için gerekli olan ve BMDHS m.47’de yer verilen sayısal kriterler gözetilmek üzere gerçekleştirilen öznel bir değerlendirmedir.<sup>950</sup> Sonuç olarak, yapılacak değerlendirmeler, hakkında değerlendirme yapılan devletlerin resmî görüşlerinden bağımsızdır.

Takımada esas hatları çizemeyen devletler, yukarıda da belirtildiği gibi, takımada devletleri için BMDHS’de öngörülen özel düzenlemeden yararlanamayacaklardır. Sadece, adalardan oluşup da, takımada esas hatları çizebilmek için gereken şartlara sahip olamayan ve dolayısıyla takımada devletleri için getirilen düzenlemeden yararlanamayacak devletler arasında şu devletler sıralanabilir: Avusturalya, Haiti, İngiltere, İrlanda, İzlanda, Japonya<sup>951</sup>, Küba, Madagaskar, Malta<sup>952</sup>, Singapur, Sri Lanka, Tayvan ve Yeni Zelanda. Bu devletler,

---

<sup>950</sup> Tabii ki, her şeyden evvel, BMDHS m.46’da öngörülen “takımada” ve “takımada devleti” kavramları karşılanmış değildir.

<sup>951</sup> Japonya konusu, ayrıntılı değerlendirmeye muhtaçtır. Her şeyden evvel Japonya’nın takımada devleti olup olmamasına ilişkin çeşitli iddialar olsa da, bize göre, Japonya’nın takımada esas hatları çizmemesinin tek ve doğrudan nedeni vardır; bu kavram ve bu kavramın getirdiği tüm düzenlemeler Japonya’nın millî menfaatlerine aykırıdır. Bu durumun en çarpıcı kanıtı, takımada kavramına karşı düzenlemelere ve iddialara en başından beri şiddetle karşı çıkmasıdır. Japonya’nın takımada devleti olamayacağına ilişkin ortaya sürülen teoriler bağlamında bir değerlendirmede bulunmak gerekirse: **Dubner**, Japonya’nın hiçbir zaman tarihî açıdan takımada olarak değerlendirilmediği görüşünü öne sürmüştür. Bkz. DUBNER B.H., A Proposal for Accomodating the Interests of Archipelagic and Maritime States, *NYUJILP*, vol. 8/1, 1975, s. 39. Dubner’in bu açıklamasını kabul etmek, kanımızca, mümkün görünmemektedir, çünkü Japonya’nın tarihî açıdan takımada devleti olarak nitelendirilmediği yönündeki iddialar doğru değildir, yabancı eserlerde Japon takımadaları olarak coğrafi belirlemeler söz konusudur; öte yandan, Japonya, fizikî olarak da bir takımadadır. Dahası, tarihî açıdan nitelendirme aranan tercihli şartlardan biridir. Yani, tarihî bir tespit zorunlu değildir. Zaten düşünüldüğünde, günümüzdeki birçok takımada devletin bu şekilde tarihî bir iddiaya dayanması, bağımsızlıklarını yeni kazandıkları için mümkün gözükmektedir. Bu konudaki bir diğer teori, **Prescott**, **Charney** ve **Harris**’in ortaya koydukları Japonya’nın su ve kara oranını karşılamadığı yönündeki tespitlerdir. Bkz. CHARNEY J.I., Central East Asian Maritime Boundaries and the Law of the Sea, *AJIL*, vol. 89/4, 1995, s. 732; HARRIS, s. 404 dipnot: 98; PRESCOTT, edited by Blake, 1987, s. 47. Bununla birlikte, Japonya iki ana takımada grubundan ve çeşitli takımadalardan oluşmaktadır. Bu çerçevede bazı takımada gruplarının gruplanarak ve grup dışında bırakılarak takımada esas hatlarının, yine de çizilebilmesinin mümkün olabileceği düşünülebilir. Bununla paralel, **Charney**, **Kwiatkowska** ve **Agoes**, Prescott’a atıfta bulunarak Japonya’nın üç takımadası çevresinde takımada esas hatları çizebileceğini belirtmişlerdir. Bu takımadalar şu şekilde sıralanmıştır: Danja Gunto, Sakishima Shoto ve Okinawa Shoto ve Amami Shoto (son ikisi tek bir grup olarak değerlendirilmektedir). Bkz. CHARNEY, s. 732; KWIAKOWSKA & AGOES, s. 113 (Kwiatkowska ve Agoes’in atıfta buldukları Prescott’un ilgili eseri bizim elimizde bulunmadığı için ayrıca değerlendirilmemiştir.). Tüm bu hususlar değerlendirildikten sonra, başından beri vurgulanan hususu, **Kwiatkowska** ve **Agoes**’in sözleriyle bir kere daha vurgulayarak konuyu kapatmak da yarar vardır: “Japonya—büyük denizci bir devlet olarak seyriüsefer serbestisine çok büyük önem atfetmektedir—bu tür takımada esas hatları çizilmesine dair hiçbir ilgi göstermemiştir.” Bkz. KWIAKOWSKA & AGOES, s. 113.

<sup>952</sup> Malta, BMDHS’yi imzalamasına ilişkin deklârasyonunda esas hatlarına ilişkin “Malta adaları takımadası için” (*for the archipelago of the islands of Malta*) tanımlamasını kullandığı, bu kullanımın

coğrafi olarak değerlendirildiklerinde, büyük bölümünün bir ana ada (veya en fazla iki ana ada) ve onun etrafına serpiştirilmiş ada-adacık-kayalık gibi oluşumlardan meydana geldikleri görülecektir.<sup>953</sup> **Prescott**, bu devletlerin hepsinin de, BMDHS m.47'deki sayısal nitelikteki kriterler göz önüne alındığında, deniz ülkesi-kara ülkesi oranını gerçekleştiremediklerini, bu devletlerin takımada esas hatlarıyla kapatabilecekleri su alanlarının kara alanından daha düşük olduğunu belirtmektedir.<sup>954</sup>

Yukarıdaki paragrafta da belirtildiği gibi, bu devletlerin takımada esas hatları çizmemeleri sadece sayısal kriterlerle değerlendirilmemelidir. Bu listede yer verilen devletlerin, birçoğunun, takımada düzenlemelerine karşı çıktıkları ve hattâ bazı takımada devletlerinin uygulamalarından, en azından bir dönem olumsuz yönde etkilendiklerini belirtmekte yarar vardır.<sup>955</sup>

## **E- Takımada Suları, Takımada Geçişi ve Takımada Sularındaki Diğer Haklar**

### **1- Takımada Suları**

Takımada suları, takımada konusunun en can alıcı hususlarından biridir. Uluslararası hukuk yazarları, özellikle takımadaların bir bütün olarak ele alınarak kapatılması sonucu adalar arasında kalan su alanının niteliğinin ne olması gerektiği üzerinde tartışmışlardır. Takımada devletlerinin kapattıkları su alanının niteliğinin ne olacağına belirlenmesinin önemi, özellikle takımada devletlerinin kapladıkları geniş alanlar ve sonucunda elde edecekleri geniş su alanları düşünülürse, daha da netlik kazanacaktır. Takımada konusunun uluslararası hukukta bu kadar geniş ele alınmasını sağlayan iki mihenk taşı devletin, Endonezya ve Filipinlerin tarihsel açıdan bu konudaki tutumlarını ve tutumlarına karşı diğer devletlerin tavırlarını kısa bir şekilde ele almakta yarar vardır. Endonezya ve Filipinlerin özelliği, sadece bu

---

Malta'nın kendisini takımada devleti olarak görüp görmediğini kesinleştirmede, fakat her hâlükârda Malta'nın takımada devleti olarak takımada esas hattı çizibilmesinin bir şart olarak aranılan deniz-kara oranına sahip olmadığı belirtilmiştir. Bkz. BLAKE G.H., Coastal State Sovereignty in the Mediterranean Sea: The Case of Malta, *GeoJournal*, vol. 41/2, 1997, s. 176. *Kwiatkowska & Agoes*, Malta'nın deniz-kara oranını 0.64:1 olarak belirtmektedirler. Bkz. KWIATKOWSKA & AGOES, s. 120.

<sup>953</sup> Meselâ, Küba, İzlanda, İngiltere, İrlanda, Yeni Zelanda.

<sup>954</sup> PRESCOTT, edited by Blake, s. 47.

<sup>955</sup> Bilindiği üzere Avustralya, Yeni Zelanda, İngiltere ve Japonya, özellikle Endonezya ve Filipinlerle bu konuda oldukça çekişmiştir.

konuda harekete geçen ilk devletler olmalarından kaynaklanmamaktadır. Aynı zamanda, Endonezya ve Filipinler dünyanın en işlek deniz ticaret yolları üzerinde konumlanmışlardır ve kapatmak istedikleri su alanlarında uluslararası seyrüsefer açısından önem arz eden deniz yolları ve boğazlar vardır. Bu durum, bu iki takımada devletini, diğer takımada devletlerinden de her zaman ayrıcalıklı kılmıştır.

1950'lerde ilk olarak, Filipinler, hemen sonrasında ise Endonezya adalarını esas hatlarla çevirmek suretiyle bütünlük oluşturmaya çalışmışlar ve adalarının arasında kapattıkları deniz alanlarını iç suları veya ulusal sular (*national waters*) olarak değerlendirmişlerdir. Bu çerçevede, Filipinler, bu sular üzerinde egemenliğini vurguladıktan sonra, seyrüsefer serbestisini kısıtlamıştır. Endonezya ise, 1957 tarihinde yayınladığı "Juanda Bildirisi"yle çizdiği esas hatlarla kapattığı su alanını iç suları veya ulusal sular olarak nitelendirdikten sonra, bu su alanlarında yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkı olduğunu bildirmiş, fakat bu hakkın Endonezya'nın egemenliğine ve güvenliğine hânel getirmemesi gerektiğini düzenlemiştir.<sup>956</sup> Gelen tepkiler sonrasında Endonezya, 1960 yılında çıkarttığı kanunla kapatılan sulardaki bu "zararsız geçiş hakkı"nın uluslararası hukuk tarafından tanınan bir hak olan karasularından zararsız geçiş hakkından farklı olduğunu, tanınan bu zararsız geçiş hakkının Endonezya tarafından tanınan bir imtiyaz olduğunu vurgulamış, dahası savaş gemilerinin geçişine dair daha kapsamlı ve ayrıntılı düzenleme getiren yönetmeliği yayınlamıştır.<sup>957</sup>

Yukarıda da kısaca aktarıldığı üzere, gerek Filipinler, gerek Endonezya adalarının içerisinde yer alan su alanlarını "iç suları" veya "ulusal sular" olarak adlandırmaktaydı. Bu tavır, başta denizci devletler olmak üzere, birçok devletin tepkisini çekmiştir.<sup>958</sup> Bu çerçevede, BMDHS'de yer verilen takımada suları kavramı bu farklı ve sert tutumlar arasında bir nevi dengeleyici unsur olmuştur.

---

<sup>956</sup> BUTCHER J.G., *Becoming an Archipelagic State: The Juanda Declaration of 1957 and the "Struggle" to Gain International Recognition of the Archipelagic Principle*, in *Indonesia Beyond the Water's Edge: Managing an Archipelagic State*, edited by Cribb & Ford, Singapore, 2009, s. 39-40; DUBNER, 1976, s. 63; KWIATKOWSKA & AGOES, s. 132; O'CONNELL, *BYIL*, s. 39; RODGERS, s. 85; TANGSUBKUL, 1984, s. 32.

<sup>957</sup> BUTCHER, s. 42; KWIATKOWSKA & AGOES, s. 132-133; O'CONNELL, *BYIL*, s. 39-40; RODGERS, s. 86-87; TANGSUBKUL, 1984, s. 32-34.

<sup>958</sup> Avustralya, Yeni Zelanda, Amerika Birleşik Devletleri, Japonya, İngiltere ve Hollanda, 1950'li yıllarla başlayan takımada kavramına ilişkin takımada devletlerinin uygulamalarına itirazlarını sürekli ortaya koyan devletlerdir.

“Takımda suları” kavramına, ilk olarak bir zamanlar Endonezya dışişleri bakanlığı da yapmış olan **Kusumaatmadja** tarafından Deniz Hukuku Enstitüsü tarafından düzenlenen yedinci uluslararası deniz hukuku toplantısı esnasında takımdalara ilişkin yapılan konuşmasında yer verilmiştir.<sup>959</sup>

BMDHS'yle uluslararası hukuk çerçevesinde resmî olarak kabul edilen bir kavram olan takımda suları, bir takımda devleti tarafından, BMDHS'de öngörülen şartlar çerçevesinde, adalarının ve/veya ada gruplarının en dış noktasındaki adaların en dış uçlarını birleştiren takımda esas hatları çizerek oluşturulmaktadır. Bu bağlamda, takımda devletin takımda esas hatlarını kullanarak adaları arasında kapattığı alan dâhilinde kalan deniz alanları “takımda suları” olarak mütalâa edilmektedir.

Takımda suları *sui generis* (kendine özgü) yapıda bir deniz alanıdır. Bu deniz alanında, takımda devletlerinin öncelikle egemenliği tanınmış ve vurgulanmıştır.<sup>960</sup> Bu bağlamda, takımda devletin takımda suları üzerinde geniş yetkileri olduğu kabul edilmelidir. Öte yandan, kapatılan deniz alanlarının genişliği düşünüldüğünde<sup>961</sup>, üçüncü devletlere başta seyrüsefer olmak üzere bazı haklar tanınmıştır. Tanınan bu haklar çerçevesinde, takımda devletin takımda suları üzerindeki egemenliğinin içeriği tartışılabilecektir.

Coğrafi alan bağlamında, takımda sularının yeri, iç suları ile karasuları arasındadır. Buna rağmen, aşağıda kısaca irdeleneceği üzere, bu sularda üçüncü devletlere tanınan haklar ön plâna alındığında, her ne kadar takımda devletin takımda suları üzerindeki egemenliği açıkça vurgulanmış olsa da, bu suların niteliğini karasularının niteliğinden daha zayıf hâle getirmektedir; çünkü, bu sularda üçüncü devletlere tanınan geçiş hakları karasularınıninkinden daha geniştir.<sup>962</sup> Öte yandan, yine üçüncü devletlere genelde karasularında tanınmayan, başta balıkçılığa

---

<sup>959</sup> KUSUMAATMADJA, Legal..., s. 171. Bu kavramın ilk kez bu toplantıda Kusumaatmadja tarafından kullanıldığı doktrinde de açıkça belirtilmiştir. Bkz. WISNUMURTI N., Archipelagic Waters and Archipelagic Sea Lanes, in *International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?*, edited by Van Dyke & Alexander & Morgan, Honolulu, 1988, s. 208 dipnot: 26. Kusumaatmadja'nın takımda kavramının ve düzenlemelerinin gelişimi ve kabulü konusunda oynadığı üstün role ilişkin ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. TANGSUBKUL, 1984, s. 34-35.

<sup>960</sup> BMDHS m.49.

<sup>961</sup> Özellikle, bu alanların, önceki statülerinin, genelde açık deniz olduğu hatırlanmalıdır.

<sup>962</sup> **Tangsubkul**, takımda devletin takımda geçiş yolları üzerindeki egemenliği konusuna şüpheli yaklaşmaktadır. Bkz. TANGSUBKUL, 1984, s. 18. Ayrıca, bu konudaki tartışmaların ayrıntısı için bkz. MUNAVVAR, s. 156-155.

ilişkin konular olmak üzere birtakım haklar da tanınmıştır. Özellikle, **O'Connell**, komşu kıyı devletlere tanınan “geleneksel balıkçılık hakkı”nın ve yine komşu kıyı devletlerine tanınan diğer meşrû faaliyetlerin, takımda devletine ilişkin yaratılan düzenin münhasır ekonomik bölgeye göre olası avantajını azalttığını, ötesinde bu konular söz konusu olduğunda takımda devletlerinin egemeliklerinin kabul edilmediğini belirtmektedir.<sup>963</sup> Hattâ, bazı takımda devletlerinin hukukçuları bile, egemenlik konusundaki zafiyet yaratan düzenlemeleri belirtmişlerdir.<sup>964</sup>

## 2- Takımda Sularından Geçiş Hakkı

Takımda sularından geçiş hakkı çerçevesinde iki temel “geçiş rejimi” söz konusudur<sup>965</sup>: “takımda suları geçişi” (*archipelagic sea passage*)<sup>966</sup> ve “zararsız geçiş hakkı”<sup>967</sup>.

### a- Takımda Suları Geçişi

Takımda sularından geçiş için BMDHS’de özel bir rejim öngörülmüştür. Bu rejimi incelemeden evvel, bu rejimin konusunu oluşturan “takımda geçişi”nin tarif edilmesi gerekir. Buna göre, takımda geçişi, BMDHS m.53/3’te, iki açık deniz alanı veya münhasır ekonomik bölge arasında, BMDHS’de yer alan deniz ve hava trafiği kurallarına uygun, süratli, devamlı ve kesintisiz yapılacak transit geçiş olarak ifade edilmiştir. Bu çerçevede, m.53/1’de bir takımda devletin, takımda geçişi için,

<sup>963</sup> O’CONNELL, vol. I, s. 258.

<sup>964</sup> AGOES E.R., *The Law of the Sea and Navigation: The Indonesian Archipelagic State Practice*, in *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, edited by Rothwell & Bateman, Leiden, 2000, s. 145 ve 149; BATONGBACAL, 2002, s. 106; BATONGBACAL J.L., *Barely Skimming the Surface: Archipelagic Sea Lanes Navigation and the IMO*, in *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, edited by Elferink & Rothwell, Leiden, 2004, s. 66.

<sup>965</sup> **Nordquist**, takımda sularından üç farklı geçiş rejimi olduğunu iddia etmektedir. Buna göre, takımda suları geçişi ve zararsız geçiş hakkının yanı sıra iç sularından geçiş rejiminin de takımda suları çerçevesinde uygulandığını belirtmektedir. Bkz. NORDQUIST M.H., *The Archipelagic Regime and Sea Lanes Designation*, in *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 1998, s. 49. Açıkça, Nordquist’in ayrı bir sınıf olarak yer verdiği (üçüncü bir rejim olarak öngördüğü) iç sularından geçiş rejimini, ayrı bir geçiş rejimi olarak kabul etmek zor görünmektedir. Kanımızca, iç sularından geçiş rejimi, gerek BMDHS’de, gerek diğer Sözleşmelerde düzenlenmemiştir. Yukarıda da yer verildiği üzere, sadece bir istisnaî durum hariç (1958 tarihli CKBBS m.5/2 ve 1982 BMDHS m.8/2) iç sularına ilişkin yer verilen düzenlemeler geçiş rejimine ilişkin değildir. Bunun tersine, iç sularına ilişkin düzenlemelerin ağırlığı sınırlandırmaya ilâkindir. Bunun dışında, genelde, iç sularına ilişkin düzenleme, bu suların hukukî niteliği de göz önüne alınarak, ilgili kıyı devletlerinin iç düzenlemelerine bırakılmıştır.

<sup>966</sup> BMDHS m.53.

<sup>967</sup> BMDHS m.52.

takımda sularında ve bitişiğindeki karasularında ve onların üzerindeki hava sahasında, devamlı ve süratli geçişe uygun deniz yolları ve hava koridorları belirleyebileceği düzenlenmiştir. Dördüncü fıkrada bu yolların, istisnalar olmakla birlikte, uluslararası seyrüseferde kullanılan tüm yolları ihtiva edeceği öngörülmüştür. Öte yandan, on ikinci fıkrada, takımda devletin takımda geçiş yollarını belirlemediği durumlarda, bu geçişin uluslararası seyrüseferde kullanılan yollar dâhilinde gerçekleştirileceği düzenlenmiştir. BMDHS m.53/2'deyse, bu geçiş hakkında tüm devletlerin gemi ve uçaklarının yararlanabileceği belirtilmiştir.

Böylece, takımda geçişinin iki açık deniz veya münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağlaması, yapılacak geçişin sürekli, süratli ve kesintisiz olması ve ancak birinci fıkrada belirtilen şekilde takımda devleti tarafından belirlenmiş ve/veya uluslararası seyrüseferde kullanılan yollarda yapılacağı anlaşılmaktadır. Takımda geçişinin gemilerin yanında, uçakları da kapsadığı ve bu geçişle ilgili olarak takımda devletin hiçbir ayırım yapamayacağı da belirtilmelidir. Geriye kalan fıkralarda ise, takımda geçişine ilişkin ayrıntılar düzenlenmiştir.<sup>968</sup>

Uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan transit geçiş rejimine paralel<sup>969</sup> olan takımda suları geçiş rejiminin en önemli özelliği, karasularında öngörülen “zararsız geçiş hakkı”na oranla daha “liberal” olmasıdır. Bu çerçevede, takımda geçiş rejimiyle, karasuları için öngörülen zararsız geçiş hakkı arasında üç temel fark söz konusudur:

---

<sup>968</sup> BMDHS m.53/5 (takımda geçiş yollarının, giriş ve çıkış noktalarını birleştiren kesintisiz bir eksen şeklinde olacağı, gemilerin ve uçakların bu eksenden yirmi beş deniz milinden fazla sapamayacakları ve kıyıya, güzergâhın kenarındaki adaların en yakın noktaları arasındaki mesafenin %10'dan daha fazla yaklaşamayacakları düzenlenmiştir); BMDHS m.53/6 (takımda devletin seyrüsefer güvenliği için trafik ayırım şemaları tespit edebileceği düzenlenmektedir); BMDHS m.53/7 (şartların gerektirdiği durumlarda, duyuru yapmak koşuluyla önceden belirlenmiş güzergâh ve trafik ayırım şemalarının ilgili takımda devleti tarafından değiştirilebileceği düzenlenmiştir); BMDHS m.53/8 (takımda geçiş yolları ve trafik şemalarının genel kabul gören uluslararası düzenlemelere uygunluğu belirtilmiştir); BMDHS m.53/9 (takımda devletin geçiş yolları ve trafik ayırım şemalarını belirlerken ve değiştirirken, uluslararası bir kuruluşa danışacağı-sunacağı, onaylamadan sonra bunların resmîyet kazanacağı düzenlenmiştir); BMDHS m.53/10 (takımda devleti ilân ettiği geçiş yollarını ve bu geçiş yolları çerçevesinde kabul ettiği trafik ayırım şemalarını deniz haritalarında gösterilmesine ilişkin yükümlülük düzenlenmiştir); BMDHS m.53/11 (takımda geçiş yapan gemilerin, uygun olarak belirlenmiş takımda geçiş yollarına ve trafik ayırım şemalarına uyacakları belirtilmiştir).

<sup>969</sup> Yukarıda metin içinde yer verilen uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlara ilişkin transit geçiş rejimi ile takımda geçiş rejimi arasındaki temel benzerliklere karşın, bazı yazarlar iki rejimin birbirinden ayrı olduğunu ve birbirleri arasında ciddi farklar olduğunu belirtmektedir. Bkz. BATONGBACAL, 2002, s. 106; DJALAL H., Commentary, in *Implementation of the Law of the Sea Convention Through International Institutions*, edited by Soons, Nordwijk een Zee, 1990, s. 266-267 ve ayrıca, s. 278-280 (Queneudec'e cevaben); KWIATKOWSKA & AGOES, s. 141-145; WISNUMURTI, s. 204-206.

- Karasularındaki zararsız geçiş hakkında uçaklar yararlanamazken, takımda geçiş rejiminden uçakların yararlanacağı açıkça düzenlenmiştir.
- Takımda geçişi askıya alınamaz, sadece önceden yapılacak bir bildirimle, geçiş hiçbir şekilde aksamayacak biçimde güzergâh değiştirilebilir. Oysa, karasularındaki zararsız geçiş hakkında, kıyı devleti, gerekli bildirimleri yaparak, elzem durumlarda ve ancak geçici olarak geçişi askıya alabilir.
- Takımda sularından geçiş hakkını kullanan bir denizaltı suyun altından gitme hakkına sahipken, karasularında zararsız geçiş hakkını kullanan bir denizaltı suyun üstünden ve bayrak çekerek gitmek zorundadır.<sup>970</sup>

Öte yandan belirtmelidir ki, takımda suları geçişi, sadece takımda sularını değil, takımda esas hatlarının ötesinde yer alan takımda devletinin karasularını da kapsamaktadır. Bir başka deyişle, takımda devletinin karasularında, tıpkı takımda sularında olduğu gibi iki türlü geçiş rejimi söz konusudur: “takımda suları geçişi” ve “zararsız geçiş hakkı”.

Takımda geçişine ilişkin bir kez daha vurgulanması gereken husus, uluslararası seyrüseferde kullanılan tüm geçiş yollarında, takımda devleti tarafından belirlenip belirlenmediğine bakılmaksızın, takımda geçişinin geçerli olacağı kabul edildiğidir.<sup>971</sup> Bu çerçevede, “kısmî olarak takımda geçiş yollarının belirlenmesi” (*partial designation of the archipelagic sea lanes*) söz konusu edilmiştir. Buna göre, bir takımda devleti BMDHS'ye uygun şekilde takımda geçiş güzergâhları belirlese de, özellikle kullanıcı devletler, bu güzergâhların tüm yolları kapsamadığını iddia edebileceklerdir.<sup>972</sup> Bu durumda, takımda devleti tarafından belirlenmeyen, fakat uluslararası seyrüseferde kullanılan güzergâhlarda da takımda geçişi kuralarının geçerli olduğu belirtilmelidir. Belirtmek gerekir ki, “kısmî olarak takımda geçiş yollarının belirlenmesi” kurumu, bazı yazarlar tarafından, haklı olarak eleştirilmektedir.<sup>973</sup>

---

<sup>970</sup> Karasularından zararsız geçiş hakkında denizaltıların su üzerinden bayrak çekerek gitme zorunluluğu açıkça düzenlenmiştir (BMDHS m.20). Oysa, gerek boğazlardan transit geçiş hakkına ilişkin, gerek takımda geçiş hakkına ilişkin denizaltıların su üzerinden gidebilecekleri açıkça düzenlenmemiştir.

<sup>971</sup> HAMZAH B.A., Indonesia's Archipelagic Regime: Implications for Malaysia, *MP*, vol. 8/1, 1984, s. 34 ve 37.

<sup>972</sup> BATONGBACAL, 2004, s. 55-56.

<sup>973</sup> BATONGBACAL, 2004, s. 55-56; FORWARD, s. 152-154.

Tüm anlatılanlardan sonra, Endonezya'nın 1996 yılında takımda geçiş yollarının tespitine dair IMO'ya yapmış olduğu başvuru, IMO tarafından kabul edilmiş ve 2002 yılında resmî olarak Endonezya'nın takımda geçiş yolları belirlenmiştir.<sup>974</sup> Buna rağmen, Endonezya'nın belirlemiş olduğu bu üç ana güzergâhın kuzey-güney yönlü olduğu, çok önemli olduğu düşünülen doğu-batı yönlerinin belirlenmediği, bu durumda belirlenen Endonezya Takımda Geçiş Yollarının kısmî olduğu, doğu-batı yönlü belirlenmeyen uluslararası seyrüseferde kullanılan yollarda da takımda geçişi kurallarının uygulanacağı belirtilmektedir.<sup>975</sup> Endonezya ise, bu tutumu kabul etmemektedir.<sup>976</sup>

Filipinler günümüzde herhangi bir takımda geçiş yolu belirlememiştir.<sup>977</sup> Fakat, konuya ilişkin açıklamada bulunan yazarlardan takip edildiği üzere, bu konuda birkaç çalışmanın gerçekleştirildiği ve fakat henüz bir sonuç alınamadığı ifade edilebilir.<sup>978</sup> Filipinli yazarlar, Filipin takımda sularından geçiş esnasında yararlanılan uluslararası seyrüseferde kullanılan yolların belirli olduğunu<sup>979</sup>, ayrıca Filipinler'in daha derli-toplu (*compact*) bir yapıda olması sonucunda, belirlenecek güzergâhların tüm uluslararası geçiş yollarını kapsayacağını ifade etmektedirler<sup>980</sup>.

Diğer takımda devletleri konusunda, bir bilgiye rastlanamamıştır. Bununla beraber, bazı takımda devletlerinin suları dâhilinde uluslararası seyrüseferde kullanılan hiçbir güzergâhın bulunmadığı hâllerde<sup>981</sup>, eğer ilgili takımda devleti,

---

<sup>974</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. BATONGBACAL, 2004, s. 54-55. Endonezya, Kuzey-Güney yönlü üç ayrı takımda geçiş yolu belirlemiştir:

ALKI I: Sunda Boğazı-Karumata Boğazı-Natuna Denizi-Güney Çin Denizi

ALKI II: Lombok Boğazı-Makassar Boğazı-Sulawesi Denizi

ALKI III: (A) Sawu Denizi-Ombai Boğazı-Banda Denizi-Seram Denizi-Maluku Denizi-Pasifik Okyanusu

(B) Timor Denizi-Leti Boğazı-Banda Denizi-Seram Denizi-Maluku Denizi

(C) Arafura Denizi-Banda Denizi-Seram Denizi-Maluku Denizi-Pasifik Okyanusu.

<sup>975</sup> BATONGBACAL, 2004, s. 54-57.

<sup>976</sup> FORWARD, s. 152-154.

<sup>977</sup> BATONGBACAL, 2004, s. 58 vd.; PALMA, M.A., The Philippines as an Archipelagic and Maritime Nation: Interests, Challenges and Perspectives, *RSIS WP*, no: 182, Singapore, 2009, s. 7-9 via [www.rsis.edu.sg/publications/WorkingPapers/WP182.pdf](http://www.rsis.edu.sg/publications/WorkingPapers/WP182.pdf) (ziyaret tarihi: 09/10/09).

<sup>978</sup> PALMA, s. 8.

<sup>979</sup> BATONGBACAL, 2004, s. ; PALMA, s. 7-8.

<sup>980</sup> BATONGBACAL, 2004, s. 60.

<sup>981</sup> *Kwiatkowska* ve *Agoes* yaptıkları çalışmada takımda devleti olan "São Tomé ve Príncipe"nin takımda suları dâhilinde herhangi bir uluslararası seyrüsefer yolunun geçmediğini belirtmişlerdir. Bkz. KWIATKOWSKA & AGOES, s. 116. Yazarlar, "São Tomé ve Príncipe" dışında da, eğer takımda ada statüsü belirlenirse, "St. Kitts ve Nevis"nin de olası takımda sularından uluslararası seyrüsefer yollarının geçmediğini vurgulamışlardır. Bkz. KWIATKOWSKA & AGOES, s. 120.

geçiş yolları belirlememişse, bu takımda devletin sularından sadece zararsız geçiş hakkının olabileceği düşünülmelidir.

### **b- Takımda Suları Çerçevesinde Zararsız Geçiş Hakkı**

Takımda suları dâhilinde, bu sulara ilişkin özel bir geçiş rejiminin öngörülmesi, genelde kıyı devletlerinin yetkili olduğu alanlar için genel geçiş rejimi olan zararsız geçiş hakkının uygulanmasına engel değildir. Bu çerçevede, BMDHS m.52/1'de yer alan düzenlemede açıkça ortaya konulduğu üzere, takımda suları dâhilinde üçüncü devletlerin gemileri zararsız geçiş hakkından yararlanabilecektir. Fakat, takımda devletin, kendi güvenliği için, zararsız geçiş hakkından yararlanmak isteyen yabancı devlet gemileri arasında herhangi bir ayırım yapmaksızın, geçici olarak bu hakkın kullanımını durdurabileceği de düzenlenmiştir.<sup>982</sup> Bu husus, gereken şekilde duyurulduktan sonra yürürlüğe girecektir.<sup>983</sup>

### **3- Takımda Sularında Üçüncü Devletler Lehine Tanınan Diğer Haklar**

Takımda sularında seyrüsefer hakkı dışında da, özellikle yakın komşu devletlere (*immediate neighboring states*) tanınan bazı haklar BMDHS'de kendilerine yer bulmuştur. Bu haklar içerisinde en önemlisi “geleneksel balıkçılık hakları”dır (*traditional fishing rights*). Geleneksel balıkçılık hakları dışında, sualtı kablolarının döşenmesi ve meşrû diğer hakların tanındığı da görülmektedir.

#### **a- Geleneksel Balıkçılık Hakları**

Takımda sularında sahip olunabilecek geleneksel balıkçılık haklarının, öncelikle açık denizlerdeki balıkçılık serbestisinden farklı olduğu belirtilmelidir.<sup>984</sup> Bilindiği üzere ve aşağıda ayrıntılarıyla ele alınacağı çerçevede görüleceği üzere, her devlet için, ister denize kıyısı olsun, ister denize kıyısı olmasın uluslararası hukuk tarafından açık denizlerde balıkçılık serbestisi kabul edilmiştir. Oysa,

---

<sup>982</sup> BMDHS m.52/2.

<sup>983</sup> BMDHS m.52/2.

<sup>984</sup> *Djalal*, bu hususun altını belirgin bir biçimde çizmektedir. Bkz. DJALAL H., Indonesia and the New Extensions of Coastal State Sovereignty and Jurisdiction at Sea, in *Regionalization of the Law of the Sea*, edited by Johnston, Massachusetts, 1978, s. 284-285. Djalal'ın bu hususu belirttiği ilgili paragrafına aynen Munavvar ve Rajan'da da yer verilmiştir. Bkz. MUNAVVAR, s. 161; RAJAN, s. 150.

takımda sularında balıkçılık yapmak için bu hakkın geleneksel olması koşulu getirilmiştir. Dahası, bir ek koşul daha öngörülmektedir: hemen bitişiğindeki devlet olma. Bu çerçevede, takımda sularında takımda devleti harici bir başka devletin balıkçılık yapması, ilgili takımda devletine komşu olması ve balıkçılık hakkının geleneksel olması koşuluna bağlı kılınmıştır.

Bazı yazarlar, geleneksel balıkçılık hakkının içeriğini, haklı olarak araştırma ve açıklama gereği duymuşlardır.<sup>985</sup> Bu çerçevede, takımda suları için öngörülen geleneksel balıkçılığın, sadece süresel olarak değerlendirilmeyeceği; değerlendirilecek hususların balıkçıların kendileri, ekipmanları, yakaladıkları avları ve yakalama yaptıkları alanlara ilişkin birtakım şartları ihtiva etmesi gerektiği de belirtilmektedir. Yazarlar tarafından öngörülen bu şartlar şu şekilde sıralanmaktadır:

- Bu çerçevede değerlendirilecek balıkçıların ilgili alanda yeterli süredir (belirli bir süreden beridir) avlanıyor olması gereklidir. Bu çerçevede, yeni gelebilecekler bu haktan yararlanamazlar,
- Balıkçıların, bu tür balıkçılıkta kullanacakları ekipmanlarının da “geleneksel” nitelikte olması gereklidir. Aksi bir durumda, mahallî ve fakir balıkçıların durumu olumsuz yönde etkilenecektir<sup>986</sup>,
- Kullanılan geleneksel balıkçılık teriminin özellikle modern tekniklerle gerçekleştirilen balıkçılığın aksine, daha az yakalama imkânı yarattığı ön plânda tutulmalıdır,
- Takımda sularında yer alan ve geleneksel balıkçılığın devam ettirildiği ilgili alanının tespitinin kolay olması gereklidir.<sup>987</sup>

Bir başka makalesinde ise, **Djalal**, özellikle takımda suları üzerinde takımda devletleri için öngörülen egemenlik haklarını da vurgulamak suretiyle,

---

<sup>985</sup> DJALAL, 1978, s. 284; Munavvar ve Rajan, Djalal’in bu açıklamalarına aynen alarak yer vermiştir. Bkz. MUNAVVAR, s. 160-161; RAJAN, s. 150.

<sup>986</sup> **Djalal**’in neden bu şekilde bir etkene yer verdiği, **Kusumaatmadja**’nın açıklamalarıyla daha anlaşılır hâle gelebilecektir. Bu çerçevede, Kusumaatmadja Endonezya’da halkın büyük bölümünün balıkçılıkla geçindiğini, bu ahâlinin oldukça fakir olduğunu, “praus” adı verilen çok ilkel botlarla denize açılarak balıkçılık yaptıklarını, denize “praus”larla açılabilmek için rüzgâra ihtiyaç duyduklarını, çünkü bu botların çok büyük bölümünde motor bulunmadığını, Endonezyalı balıkçıların kullandıkları ağların ise oldukça ilkel olduğunu ve sadece sekiz metreye erişebildiklerini belirtmiştir. Bkz. KUSUMAATMADJA, Supplementary ..., s. 175. Fakat, Endonezya’nın 1974 yılından sonra beş yıllık kalkınma plânlarında açık deniz balıkçılığına ve mevcut balıkçılık düzeninin geliştirilmesine ilişkin çalışmalara yer verdiği belirtilmektedir. Bkz. AGOES E.R., Indonesia and the LOS Convention: Recent Developments in Ocean Law, Policy and Management, *MP*, vol. 15/2, 1991, s. 128.

<sup>987</sup> DJALAL, 1978, s. 284; MUNAVVAR, s. 161; RAJAN, s. 150.

geleneksel balıkçılık hakkından yararlanacak komşu devletlerin Endonezya'nın balıkçılığa ilişkin var olan tüm iç hukuk kurallarına uymaları gerektiğini de belirtmiştir.<sup>988</sup>

Yukarıda yer verilen konuya ilişkin genel değerlendirmeler çerçevesinde, en büyük takımda devleti olan Endonezya'nın takımda sularındaki geleneksel balıkçılık haklarını değerlendirmek gerekirse, öncelikle Endonezya'nın hemen bitişiğinde konumlanan devletlerin<sup>989</sup> belirlenmesiyle işe başlanmalıdır. Bu devletler, eğer diğer şartları taşıyorlarsa, geleneksel balıkçılık haklarına sahip olabilecektir ve şu şekilde sıralanabilirler: Filipinler<sup>990</sup>, Kamboçya, Malezya, Papua Yeni Gine<sup>991</sup>, Singapur, Tayland ve Vietnam.<sup>992</sup> Öte yandan, Endonezya ile balıkçılık antlaşmaları yapan bölge devletleri de söz konusudur. Bunlar arasında, Avustralya Japonya ve Kore yer almaktadır.<sup>993</sup>

Aynı yönde belirleme Filipinler için yapıldığında, diğer şartları taşımak koşuluyla, Filipinler'in geleneksel balıkçılık haklarına sahip olabilecek komşu devletleri arasında şu devletler sıralanabilir: Çin, Endonezya, Japonya, Malezya, Tayvan ve Vietnam.

## **b- Takımda Sularında Tanınan Diğer Haklar**

Bu haklar, üç gruba ayrılarak ele alınabilir: var olan antlaşmalara uyma, var olan kabloların bakımı ve diğer meşrû faaliyetler.

---

<sup>988</sup> DJALAL H., Implementation of Agreements with Foreigners, in *Problems of Conflict and Management of Fisheries in Southeast Asia*, edited by Christy, Manila, 1980, s. 39-41 (özellikle s. 41).

<sup>989</sup> Hemen yakınındaki komşu devleti terimiyle neyin kast edildiğinin belli olmadığı, sadece deniz ve kara sınırının olduğu devletlerin bu terim içerisinde kabul edileceği mi, yoksa alanı biraz geniş tutulabilme şansının olup olmadığı belli değildir. *Munavvar*, sınır komşusu olunmayı ön plânda tutmaktadır. Bkz. MUNAVVAR, s. 160.

<sup>990</sup> Unutulmaması gereken husus, bir takımda devletin de, bir başka takımda devletine karşı, o takımda devletin suları dâhilinde üçüncü devlet konumunda olabileceği hususudur. Bu konu özellikle seyrüsefere ilişkin değerlendirme yaparken *Amerasinghe* tarafından açıkça ortaya konulmuştur. Bkz. AMERASINGHE, s. 567.

<sup>991</sup> Filipinler'e dair yapılan açıklamanın aynısı, şüphesiz bir takımda devleti olan Papua Yeni Gine için de geçerlidir.

<sup>992</sup> Bu liste Endonezya takımdaları çerçevesinde yer alan devletlerin isimlerinden oluşmaktadır. Yukarıda *Munavvar*'ın gündeme getirdiği belirtilen hemen yakınındaki komşu devlet kavramının sorgulanabileceği ve dolayısıyla listenin daraltılıp genişletilebileceği öngörülebilir.

<sup>993</sup> DJALAL, 1980, s. 42 ve 43-47.

Bir takımada devletinin, BMDHS m.51/1'e göre, daha önceden diğer devletlerle yaptığı antlaşmalara uymaya devam edeceği düzenlenmiştir. Esasen, bize göre, bu düzenleme yeterince açık değildir. Meselâ, önceden var olan antlaşmadan kast edilen tarih nedir? BMDHS'nin imzalanma tarihi olan tarih mi esas alınmalıdır, yoksa BMDHS'nin yürürlüğe giriş tarihi mi esas alınmalıdır veya her bir devletin Sözleşmeye taraf olma tarihleri mi esas alınmalıdır? Bu hususlar, açıkça ortaya konulmamıştır. Muhakkaktır ki, buna ilgili devletler karar verecektir; bir başka deyişle bu durumun içeriğini uygulamalarıyla devletler ortaya koyacaktır. Bu çerçevede ele alınabilecek en önemli antlaşma, 25 Şubat 1982 tarihinde Endonezya ve Malezya arasında imzalanan ve kısaca "Jakarta Antlaşması" olarak bilinen antlaşmadır.<sup>994</sup> Bu antlaşmada, özetle, Malezya'nın Endonezya takımada sularındaki hakları ele alınmış ve kabul edilmiştir ve bunun karşılığında ise, Malezya takımada kavramı düzenlemeleri konusunda Endonezya'ya destek olmayı kabul etmiştir.<sup>995</sup>

BMDHS m.51/2'de açık bir şekilde var olan ve takımada sularından geçtiği hâlde, hiçbir biçimde karadan geçmeyen kablolarla ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Bu düzenlemeler incelendiğinde, her şeyden evvel, yeni kablo döşenemeyeceği<sup>996</sup>, sadece var olan kabloların takımada devleti tarafından korunacağı ve devamlılığına izin verileceği öngörülmektedir. Bu çerçevede, takımada devletine önceden bir bildirimde bulunulmak suretiyle, var olan bu kablolar yenilenebilecek veya bakımları yapılabilecektir.

Var olan kablolarla ilişkin bir düzenlemeye yer verilmiş olmasına karşılık, boru hatlarına ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Böylelikle, takımada sularından boru hattı geçirilemeyeceği gibi, var olan boru hatlarının ne olacağı da kuşkuludur. **Munavvar**, m.51/2'nin m.47'yle birlikte değerlendirilmesi sonucunda var olan boru hatlarının sökülmesinin dahi mümkün olabileceğini belirtmektedir.

---

<sup>994</sup> 1982 tarihli "Jakarta Antlaşması"na dair ayrıntılı değerlendirme için bkz. HAMZAH, s. 30-43; KWIATKOWSKA & AGOES, 135-136; MUNAVVAR, s. 158-163.

<sup>995</sup> *Hamzah*'ın belirttiği üzere, Endonezya 1974 yılından itibaren ortaya koymuş olduğu takımada devleti kavramının kabulü için Malezya'nın desteğine ihtiyacı olduğunu kavramış, iki devlet arasında 1982 tarihinde "Jakarta Antlaşması" imzalanana kadar III. DHK'ya paralel ikili görüşmeler sürdürülmüştür. Bkz. HAMZAH, s. 35-37.

<sup>996</sup> Takımada sularından geçecek yol en kısa ve en mâkul yol olsa bile yeni kablonun döşenemeyeceği kabul edilmektedir, meğer ki takımada devleti buna rıza gösterebilir. Bkz. HAMZAH, s. 34; MUNAVVAR, s. 162. Bu arada belirtmelidir ki, "Jakarta Antlaşması"yla, Endonezya, Malezya'ya "yeni" kablo ve *boru hattı* döşeme izni vermiştir. Bkz. HAMZAH, s. 37; MUNAVVAR, s. 163.

BMDHS m.51/1'de hemen yakındaki devletlerin diğ er meş rû faaliyetlerinin tanınacağı da belirtilmiştir. Bu meş rû faaliyetlerin neler olduğu açıklanmamıştır. **Munavvar**, Malezya ile yapılmış olan "Jakarta Antlaşması"ndaki hükümleri de göz önünde tutarak, meş rû faaliyetler içerisinde "arama-kurtarma" (*search and rescue*) ve "bilimsel deniz araştırmalarının" (*marine scientific research*) yer alabileceğini belirtmektedir.<sup>997</sup> Ayrıca, "Jakarta Anlaşması"nda, herhangi bir silâh ateş lemeden, "askerî manevralar"ın da öngörüldüğü belirtilmelidir.<sup>998</sup>

BMDHS m.51'deki düzenlemeye göre, açıkça bu konulara ilişkin olarak üçüncü devletlerin haklarına dair gerekli görüldüğü durumlarda ilgili devletlerle ikili anlaşmalar imzalanması yolu tercih edilebilecektir. **Hamzah**, 1982 tarihli Endonezya ve Malezya arasında akdedilen ve Endonezya takımada suları dâhilinde Malezya'nın mevcut haklarını garanti altına alan iki taraflı "Jakarta Anlaşması"nın bu çerçevede ele alınması gerektiğini belirtmiştir.<sup>999</sup>

## **F- Takımada Sularının ve Bu Sulardaki Hakların Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler Açısından Değerlendirilmesi**

Takımada kavramı ve bu kavrama ait alt kavramlar çerçevesinde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin durumu birkaç evrede incelenmelidir. Buna göre, ilk olarak bir takımada devletinin aynı zamanda coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olup olamayacağı değerlendirilecektir. Değerlendirme altına alınacak ikinci husus, takımada suları geçişinden yararlanma konusunda olacaktır. En son olarak ise, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin takımada sularında, seyrüsefer dışında, varsa hakları değerlendirilmeye çalışılacaktır.

### **1- Takımada Devletleri, Coğrafi Açından Elverişsiz Devlet Olarak Kabul Edilebilirler mi?**

İlk bölümde de ortaya konulduğu üzere, her ne kadar BMDHS'nin Münhasır Ekonomik Bölgeye ilişkin V. bölümünde yer verilen m.70/2'de coğrafi açıdan

<sup>997</sup> MUNAVVAR, s. 160.

<sup>998</sup> HAMZAH, s. 38-39; KWIATKOWSKA & AGOES, s. 136.

<sup>999</sup> HAMZAH, s. 32.

elverişsiz devletlere ilişkin bir tanım verilmiş olsa da<sup>1000</sup>, genel olarak coğrafi açıdan elverişsiz devlet tanımı üzerinde tam olarak mutabakat sağlanamamış ve her açıdan geçerli bir coğrafi açıdan elverişsiz devlet tanımı kabul edilmemiştir. Bu eksiklik, ortaya konulmaya çalışılan kavramın ne kadar çetrefilli olduğunun bir kanıtıdır.<sup>1001</sup> Bu bağlamda, çalışmanın birinci bölümünde bu konuda bir tanım ortaya koymaktansa, bir devleti coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak nitelemeyi sağlayacak unsurlar açıklanmaya çalışılmış ve bu açıklamaların ışığında da coğrafi açıdan elverişsiz devletler kategorisine girilebileceği düşünülen bazı devletler bir liste olarak sıralanmıştır. Bu alt başlık altında tüm bu hususlar bir daha yenilenmeyecektir.

I. Bölümde ortaya konulan coğrafi açıdan elverişsiz devlet olmayı sağlayacak unsurlar ve verilen liste düşünüldüğünde, takımda devletlerinden bazılarının ilgili unsurları taşıdığı, dolayısıyla listede oldukları görülecektir. Bu çerçevede başlıkta sorulan soruya olumlu cevap vermek, bazı takımda devletleri açısından mümkün gözükmemektedir. Yani, takımda devletleri de coğrafi açıdan elverişsiz devlet olabilir.

Bu kısa tespitten sonra, konuyu derinlemesine incelemekte yarar vardır. Öncelikle, günümüzde yirmi devlet kendisini takımda devleti olarak ilân etmiştir.

Takımda devleti statüsüne bürünen bu devletlerin, konumuz çerçevesinde coğrafi açıdan elverişsiz devlet olup olmadıklarını değerlendirmek gerekecektir. Bu konuda değerlendirmeye başlanılabilecek ilk nokta, 1973 tarihinde oluşturulan ve yukarıda da belirtildiği üzere “Grup-54” adıyla da anılan “Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler Grubu”nun üyelerinin değerlendirmesi olmalıdır.

III. DHK boyunca etkinliğini koruyan bu grubun üyeleri, adından da anlaşılacağı üzere ve daha önce açıklandığı çerçevede amaçlarını gerçekleştirmek için sadece denize kıyısı olmayan devletler ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler

---

<sup>1000</sup> Hatırlanacağı üzere, bu tanım sadece ilgili bölüm çerçevesindeki konular için öngörülmüştür.

<sup>1001</sup> I. Bölümde ortaya konulduğu üzere, önce coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin bir tanım ortaya konulabilmesi için çok çalışılmış; birçok devletin ve birçok grubun taslak metinler oluşturmasına, uluslararası alanda görüşleri önem arz eden birçok yazarın bu konuda görüşlerini paylaşmış olmasına rağmen, coğrafi açıdan elverişsiz devlet tanımına ilişkin genel bir mutabakata varılamamıştır.

tarafından oluşturulmuştur.<sup>1002</sup> Bu gruba en başlardan beri üye olan Jamaika bir takımada devletidir.<sup>1003</sup> Dolayısıyla, bir takımada devleti olan Jamaika'nın, aynı zamanda coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olarak kabul edilmesi gerekir. Bu konuda uluslararası hukukçular tarafından ortaya konulan eserlerde de, Jamaika coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olarak mütalâa edilmektedir.<sup>1004</sup> Jamaika'nın coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olarak mütalâa edilmesinin çeşitli nedenleri vardır. Bu sebepler içerisinde en öne çıkan, birçok yazar tarafından da ortaya konulan, sınırlı ve verimsiz münhasır ekonomik bölge kaynaklarına sahip olunmasıdır.<sup>1005</sup> Bu nedenin yanı sıra, **Alexander**, Jamaika'nın, açık denizlere ulaşmak için bir başka devletin münhasır ekonomik bölgesini kat etmesi gerektiğini ve aynı zamanda "kapalı veya yarı-kapalı deniz"e kıyısı olduğunu belirtmektedir.<sup>1006</sup> Benzer şekilde **Bailey** de, Jamaika'nın, BMDHS m.122'de yer alan "kapalı veya yarı-kapalı denizler" tanımı doğrultusunda, komşu devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinin varlığı sebebiyle açık denizlere çıkışının sınırlandırılmasından ötürü coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak mütalâa edilebileceğini belirtmiştir.<sup>1007</sup>

Jamaika dışında, her ne kadar Grup-54'ün üyesi olmasalar da, bazı takımada devletlerinin, konuyla ilgilenen yazarlar tarafından coğrafi açıdan elverişsiz devletler olarak listelere alındıkları görülmektedir. Konuyla ilgili yazan yazarlara göre, bu takımada devletlerinden en önemlileri ve coğrafi açıdan elverişsiz sayılma nedenleri şu şekilde sıralanmaktadır:

---

<sup>1002</sup> Daha önceden de belirtildiği üzere, her ne kadar üyeleri tamamen denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler olsa da, üye seçiminin tamamen tarafsız olmadığı ve siyasetin ön plâna çıktığı belirtilmektedir. İran, İsrail ve Vatikan'ın üyeliğine ilişkin I. Bölümde belirtilen hususlar hatırlanmalıdır.

<sup>1003</sup> Bu arada Grup-54 üyeleri arasında Bahreyn de bulunmaktaydı. Bazı yazarlara göre, Bahreyn takımada esasları oluşturmaya yeterli ve elverişli bir devlettir. Bkz. KWIATKOWSKA & AGOES, s. 109. Fakat, bugüne kadar Bahreyn kendisini bu şekilde bir nitelendirme altına sokmamıştır.

<sup>1004</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188; ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 563 ve 565; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 433; PULVENIS, 1976, s. 719. Jamaika'nın coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olmadığını belirten yazarlar da söz konusudur. Bkz. MIRVAHABI, s. 160-161. Bunun dışında, Hollanda tarafından coğrafi açıdan elverişsiz devletleri belirlemeye yönelik olan ve kabul edilmeyen teste göre de Jamaika coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olarak mütalâa edilememektedir. **Mirvahabi**, coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin listeyi Hollanda tarafından önerilen ve kabul edilmediği belirtilen test çerçevesinde oluşturduğunu makalesinin içinde yaptığı açıklamalarda belirtmiştir. Bkz. MIRVAHABI, s. 140. Öte yandan, Hollanda'nın bu testine ilişkin ayrıntılı açıklama ve sıralama için ayrıca bkz. SYMONIDES, 1988, s. 296-297.

<sup>1005</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188; ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 565-566; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 433.

<sup>1006</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188.

<sup>1007</sup> BAILEY J.E., The Unanticipated Effects of Boundaries: The Exclusive Economic Zone and Geographically Disadvantaged States under the UNCLOS III, *IBRUB&SB*, vol. 5/1, 1997, s. 90 ve 94 dipnot: 30.

- Dominik Cumhuriyeti: Sınırlı münhasır ekonomik alanı<sup>1008</sup>,
- Fiji: küçük kıta sahanlığı<sup>1009</sup>, izole konumu<sup>1010</sup> ve açık denizlere ulaşımının doğrudan olmaması<sup>1011</sup>,
- Maldivler: Küçük kıta sahanlığı, izole konum ve az gelişmişlik<sup>1012</sup>,
- São Tomé ve Príncipe: Sınırlı kıyı uzunluğu, kıta sahanlığından yoksunluk ve kapalı veya yarı-kapalı denize kıyısı olmak<sup>1013</sup>,
- Solomon Adaları: Az gelişmişlik, çıkış için bir başka devletin deniz alanlarından geçiş<sup>1014</sup>,
- Trinidad ve Tobago: Açık denize çıkış için bir başka devletin deniz alanlarından geçiş<sup>1015</sup>,
- Tuvalu: Sınırlı kıyı uzunluğu, izole konum, az gelişmişlik<sup>1016</sup>,
- Yeşil Burun Adaları: Küçük kıta sahanlığı, az gelişmişlik<sup>1017</sup>,

Öte yandan belirtilmelidir ki, **Bailey**, “kapalı veya yarı-kapalı denizler”e ilişkin m.122’de yer alan düzenleme bağlamında, komşu devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinin varlığından ötürü açık denizlere doğrudan çıkışın sınırlandırılmasını gerekçe olarak tespit etmiş<sup>1018</sup> ve gerek Pasifik<sup>1019</sup> okyanusunda, gerek Karayipler’de<sup>1020</sup> yer alan takımda ve ada devletlerinin kendilerini coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak tanımlamalarının bu çerçevede mümkün olduğunu belirtmiştir.<sup>1021</sup>

<sup>1008</sup> ALEXANDER, 1981, s. ; BAILEY, s. 90 ve 94 dipnot: 31.

<sup>1009</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188; Fiji’nin küçük kıta sahanlığı olduğunu belirten **Alexander**, konuya ilişkin **Hodgson**’la kaleme aldıkları bir önceki makalesinde bu belirlemeyi yapmamıştır. Bkz. ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 564 vd.

<sup>1010</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188; ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 566.

<sup>1011</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188; BAILEY, s. 90 ve 94 dipnot: 31.

<sup>1012</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188.

<sup>1013</sup> **Alexander**, Gine Körfezini “yarı-kapalı ve kapalı deniz” alanları arasında görmektedir. Bkz. ALEXANDER, 1977, s. 90. ALEXANDER, 1981, s. 188.

<sup>1014</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188.

<sup>1015</sup> ALEXANDER, 1981, s. 189.

<sup>1016</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188.

<sup>1017</sup> ALEXANDER, 1981, s. 188.

<sup>1018</sup> **Bailey**’in vermiş olduğu Küba örneğinden de anlaşıldığı üzere, anlatılmak istenilen, çevrede konumlanan devletlerin deniz alanlarının varlığından ötürü sınırlı münhasır ekonomik bölgeye sahip olunmasıdır. Bkz. BAILEY, s. 90 (...*Cuba is virtually zone-locked, possessing a very constricted EEZ.*).

<sup>1019</sup> Fiji, Palau Cumhuriyeti, Solomon Adaları, Tonga, Tuvalu, Vanuatu ve Batı Samoa.

<sup>1020</sup> Antigua ve Barbuda, Barbados, Küba, Dominika, Dominik Cumhuriyeti, Grenada, Haiti, Jamaika, St. Kitts ve Nevis, Saint Lucia, St. Vincent (ve Grenides) ve Trinidad ve Tobago.

<sup>1021</sup> BAILEY, s. 90 ve 94 dipnotlar: 30-31.

Yukarıda yer verilen takımda devletleri dışında Komor Adaları da, yazarlarca oluşturulan bazı listelerde kendine yer bulmuştur.<sup>1022</sup> Bunun dışında, coğrafi özellikleri ve konumundan ötürü takımda esas hatları çizemeyen ve takımda devleti iddiasında bulunamayan Mauritius da kendisine ilgili listeler de yer bulmuştur.<sup>1023</sup>

Tüm bu anlatılanlardan sonra, yukarıda sayılan takımda devletleri gerçekten coğrafi açıdan elverişsiz devletler olarak mütalâa edilebilecek midir? Bu sorunun tek bir cevabı yoktur. Yukarıda sayılan bazı takımda devletleri coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak nitelendirilebilecekken, büyük bir kısmı coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak mütalâa edilmemelidir. Özellikle Fiji<sup>1024</sup>, Solomon Adaları<sup>1025</sup>, Tuvalu<sup>1026</sup> ve Vanuatu<sup>1027</sup>, nun münhasır ekonomik bölgelerinin büyüklüğü, bu büyüklüğün ülke topraklarıyla oranı, devletlerinin nüfusu ve son olarak bu devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde bulunduğu tahmin edilen canlı ve cansız kaynakları düşünüldüğünde, bu takımda devletlerinin coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak mütalâa edilmeleri hakkaniyet çerçevesinde olası gözükmemektedir.<sup>1028</sup> Dahası, deniz alanları çerçevesinde değerlendirilmesi yapıldığında, Fiji'nin 20 Nisan 2009 tarihinde dış kıta sahanlığı sınırının tespiti için "Kıta Sahanlığı Komisyonu"na resmî başvuru yaptığı da vurgulanmalıdır.<sup>1029</sup>

Bu anlatılanlar dışında, takımda devletleri çerçevesinde, coğrafi açıdan elverişsizliği etkileyebilecek yeni bir kriterin ortaya atılıp atılamayacağı da

---

<sup>1022</sup> Komor Adaları'na listede yer verilmesinin sebebi olarak, adı geçen bu devletin en az gelişmiş devletler kategorisinde yer alması gösterilmiştir. Bkz. ALEXANDER, 1981, s. 188. Oysa, *Alexander*, Hodgson'la birlikte yazdıkları makalede Komor Adalarını en az gelişmiş devletler sınıfına sokmamıştır, sadece üçüncü derecede kısa kıyı uzunluğuna sahip devletler (200 ilâ 500 mil arasında kıyı uzunluğuna sahip devletler) kategorisine dâhil etmiştir. Bkz. ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 563 ve 567. Öte yandan, bunun muhtemel sebebi, atf yapılan Birleşmiş Milletler raporunda Komor Adaları da dâhil yeni bağımsızlık kazanmış olan devletlerin değerlendirilmesinin yapılmamış olmasıdır. Bkz. ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 568.

<sup>1023</sup> Her ne kadar, sadece ada ve takımda gruplarından oluşan bir devlet olsa da, takımda devleti esas hatları çizmediği için takımda devleti statüsü ilân edemeyen Mauritius'un bu listede yer almasının nedenleri ise şu şekilde sıralanmıştır: sınırlı kıyı uzunluğu (100 milin altında) ve izole konum. Bkz. ALEXANDER, 1981, s. 188; ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 563 ve 566.

<sup>1024</sup> 330.900 deniz mili kare.

<sup>1025</sup> 325.400 deniz mili kare.

<sup>1026</sup> 347.490 deniz mili kare.

<sup>1027</sup> 262.550 deniz mili kare.

<sup>1028</sup> Bu sayılan hususlara ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler ve istatistikler için bkz. KAWALEY I., Implications of Exclusive Economic Zone Management and Regional Cooperation between South Pacific Small Midocean Island Commonwealth Territories, *ODIL*, vol. 30/, 1999, s. 333-377 (özellikle, s. 334, 332, 336-337, 340-344).

<sup>1029</sup> via [www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (ziyaret tarihi: 20/10/2009).

değerlendirilmelidir. Bu kriter iklim değişikliği sebebiyle artan deniz suyu seviyesinin etkilerine ilişkindir.<sup>1030</sup> İklim değişikliğinin günümüzde birçok devletin sınırlarını etkileyeceği, bunun da ötesinde deniz seviyesindeki (alçak) yerlerde oturan insanların çok ciddi ve olumsuz biçimde etkilenecekleri bilimsel olarak ortaya konulmuştur.<sup>1031</sup>

Ama en kötü şekilde etkilenmesi beklenen alanlar, hiç şüphe yok ki, ada devletleri (konumuz gereği takımda devletleri) olacaktır. Basit bir esas hat (takımda esas hatları) değişikliğinden öte, bazı takımda devletlerinin ülkelerini kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya oldukları bildirilmektedir.<sup>1032</sup> Bu takımda devletleri Pasifik okyanusunda yer alan Kiribati, Marshall Adaları ve Tuvalu ile Hint okyanusunda yer alan Maldiv Adaları'dır.<sup>1033</sup> Yapılan son açıklamalarda, iklim

---

<sup>1030</sup> İklim değişikliği ve artan sıcaklıklar birçok denize kıyısı olmayan devleti kâh olumlu (şimdilik) kâh olumsuz yönde etkileyecektir; hattâ etkilemeye başlamıştır. Buna göre, İsviçre-İtalya sınırının, sınırın belirleme kriteri olan buzulun erimeye başlamasıyla birlikte İsviçre lehine (küçük de olsa) değiştiği, bunun üzerine İtalyan ve İsviçreli yetkililerin sınırın tekrardan belirlenmesi için görüşmelere başlayacakları bildirilmiştir. Bu tür bir etkinin İtalya-Avusturya sınırı için de gerçekleşeceği beklenmektedir. Bkz. HÂNE J., As Climate Changes, so Do Borders, *Swissinfo*, 30 March 2009, via [www.swissinfo.ch/eng/index/As\\_climate\\_changes\\_so\\_do\\_borders.html?theView=print&view=popup&cid=69968](http://www.swissinfo.ch/eng/index/As_climate_changes_so_do_borders.html?theView=print&view=popup&cid=69968) (ziyaret tarihi: 21/12/09); LEAN G., Bordering on Chaos: Climate Change Melts Lines Drawn in Ice, *Grist*, 27 July 2009, via [www.grist.org/article/2009-07-27-climate-change-national-borders-glaciers/print/PALL](http://www.grist.org/article/2009-07-27-climate-change-national-borders-glaciers/print/PALL) (ziyaret tarihi: 21/12/09); MARSHALL M., Climate Changes Europe's Borders-and the World's, *New Scientist*, 27 March 2009, via [www.newscientist.com/article/dn16854-climate-changes-europes-borders--and-the-worlds.html](http://www.newscientist.com/article/dn16854-climate-changes-europes-borders--and-the-worlds.html) (ziyaret tarihi: 21/12/09); O'CARROLL, *supra*, (ziyaret tarihi: 17/12/09); STEPHENS T., Glaciers Continue to Disappear, *Swissinfo*, 04 April 2009, via [www.swissinfo.ch/eng/specials/climate\\_change/research/index/Glaciers\\_continue\\_to\\_disappear.html?theView=print&view=popup&cid=33362](http://www.swissinfo.ch/eng/specials/climate_change/research/index/Glaciers_continue_to_disappear.html?theView=print&view=popup&cid=33362) (ziyaret tarihi: 21/12/09). Öte yandan, Himalayalarda konumlanan iki devlet (krallık) olan Bhutan ve Nepal'in buzulların ermesiyle birlikte temiz su sıkıntısı içine düşecekleri belirtilmektedir, bkz. BLACK R., Poor Nations Vow Low-Carbon Path, 11/11/2009, via <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/2/hi/science/nature/8354872.stm> (ziyaret tarihi: 18/12/09).

<sup>1031</sup> Özellikle, Bangladeş gibi alçak rakımlı kıyı devletlerinin kıyı bölgelerinin ciddi şekilde etkileneceği belirtilmektedir. Hattâ, Grönland ve Batı Antarktika'da yer alan buz tabakalarının erimesi sonucu meydana gelebilecek deniz seviyesi artışları sonucunda Bangladeş'in, topraklarının %17'sini kaybedeceği belirtilmektedir. Bkz. CARON D.D., Climate Change, Sea Level Rise and the Coming Uncertainty in Oceanic Boundaries: A Proposal to Avoid Conflict Maritime Boundary, in *Maritime Boundary Disputes, Settlement Processes and Law of the Sea*, edited by Hong & Van Dyke, Dordrecht, 2009, s. 8. Paralel olarak, Barnett, eğer deniz seviyesi kırk beş cm. artarsa, Bangladeş'in kıyı kesiminin (Brahmaputra-Ganj Deltası), %11'nin sular altında kalabileceğini belirttiğini ifade etmektedir. Bkz. BARNETT J., Titanic States? Impacts and Responses to Climate Change in the Pacific Islands, *JIA*, vol. 59/1, 2005, s. 205.

<sup>1032</sup> Bu arada deniz seviyesinin artışına ilişkin beklenildiği gibi bir sorun yaşanmayacağını belirten ve bu tür bir çıkarıma karşı çıkan yazarlar da vardır. Bkz. BARNETT, s. 216-217. Bunun dışında, **Bateman** da, Stockholm Üniversitesi'nden profesör **Mörner**'in bu yönlü görüşlerini bildirmiştir. Bkz. BATEMAN *supra*, (ziyaret tarihi: 20/11/09).

<sup>1033</sup> BATEMAN, *supra*, (ziyaret tarihi: 20/11/09); RAYFUSE, s. 91.

değişikliğine bağlı deniz suyu seviyesinin artışından ötürü 2050 ilâ 2100 arasında Kiribati ve Tuvalu'nun haritalardan silineceği belirtilmektedir.

Bu çerçevede 2009 yılı Kasım ayında Maldivlerin önderliğinde "İklim Savunmasızları Forumu" (*Climate Vulnerable Forum-V11*)<sup>1034</sup> toplanmıştır.<sup>1035</sup> Bu forumun sonunda kabul edilen bildiri, bir ay sonra Danimarka'nın başkenti Kopenhag'da gerçekleştirilecek iklim zirvesinin önemi vurgulanmış, bu zirvede etkin kararların alınması gerektiği belirtilmiş, ayrıca gelişmiş devletlerin etkin şekilde karbonmonoksit gazının salınım değerlerini azaltmalarının, gerek bu devletlerin tarihî sorumluluğu, gerek fakir ve en az gelişmiş devletler için iklim adaletinin sağlanması açısından bir ihtiyaç olduğu beyan edilmiştir.<sup>1036</sup> Maalesef, Aralık ayında yapılan zirvede, bağlayıcı niteliği olmayan bir bildiri uzun tartışmalar sonunda kabul edilmiştir.<sup>1037</sup> Kabul edilen bu bildirin ne kadar etkili olacağı sorgulanır niteliktedir.<sup>1038</sup>

---

<sup>1034</sup> Forum öncesi "V11"e katılması plânlanan devletler şunlardan oluşmaktaydı: Bangladeş, Barbados, Doğu Timor, Etiyopya, Filipinler, Gana, Grenada, Guyana, Kenya, Kiribati, Kosta Rika, Lesotho, Maldivler, Nepal, Ruanda, Vanuatu ve Vietnam. Fakat, Kasım 2009 tarihinde gerçekleştirilen foruma şu devletler katılmıştır: Bangladeş, Barbados, Bhutan, Gana, Kenya, Kiribati, Nepal, Maldivler, Ruanda, Tanzanya ve Vietnam. Görüldüğü üzere, foruma katılan on bir devletin üçü denize kıyısı olmayan devlettir. Öte yandan, Maldivler ve Kiribati ise, takımada devletlerini oluşturmaktadır. Bu devletler dışında, gerçekleştirilen bu Forumu, dokuz gelişmiş devletin temsilcileri de gözlemci sıfatıyla katılmıştır: Amerika Birleşik Devletleri, Birleşik Krallık, Çin, Danimarka, Fransa, Hollanda, Japonya, Norveç ve Rusya.

<sup>1035</sup> BLACK, *supra*, (ziyaret tarihi: 18/12/09).

<sup>1036</sup> Bu Forum sonunda açıklanan bildiri için bkz. via [www.climatevulnerableforum.gov.mv/wp-content/pdf/DeclarationoftheCVFFINAL.pdf](http://www.climatevulnerableforum.gov.mv/wp-content/pdf/DeclarationoftheCVFFINAL.pdf) (ziyaret tarihi: 16/12/09).

<sup>1037</sup> Kabul edilen bu metnin uluslararası hukukî niteliği, kanımızca, "centilemenler anlaşması"dır (*Soft Law*). Bu metin bu bağlamda, hukuken bağlayıcı olmasa da, katılan devletlerin en azından bu metne uyumlu olarak hareket etmeleri beklenebilecektir. Bu esnek kuralların hukukî niteliğine ilişkin olarak bkz. BERNHARDT, 1987, s. 273-274 (*Bernhardt* iki tür esnek kuralların olduğunu belirtmiştir; Kopenhag Bildirisinin, kuşkusuz ikinci türe girdiği kanısındayız); HILLGENBERG H., A Fresh Look at Soft Law, *EJIL*, vol. 10/3, 1999, s. 499-515; SUR, s. 85-88.

<sup>1038</sup> Kopenhag'da umulanın aksine devletler arasında imzalanan ve dolayısıyla bağlayıcılığı olan bir metin kabul edilmemiştir. Bildirinin, uluslararası hukuk anlamında bir bağlayıcılığı yoktur. Bildiri çerçevesinde en fazla, devletlerin bildiriye öngörüldüğü yönde hareket etmesi beklenebilir. Aynı zamanda, devletlerin görüşmelere devam ederek, gerçek anlamda, bağlayıcı çok taraflı ve evrensel nitelikte bir anlaşma imzalamaları için görüşmeleri sürdürmeleri arzulanabilir. Bu bağlamda, yayın organlarında Kopenhag zirvesinin beklenen veya ümit edilen sonucu vermediğinin altı çizilmekte ve bunun nedenlerine ilişkin ayrıntılı incelemelere yer verilmektedir. Bkz. Why Did Copenhagen Fail to Deliver a Climate Deal?, *BBC World News*, 22/12/09, via <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/2/hi/science/nature/8426835.stm> (ziyaret tarihi: 22/12/09). Birçok devlet açısından hayal kırıklığı yaratan bu durum karşısında, Kopenhag zirvesine katılan Tuvalu delegesi *Ian Fry* ülkesinin geleceğinin satılık olmadığını belirterek, ülkesinin bildiriye kabul etmeyeceğini açıklamıştır. Bkz. via <http://news.bbc.co.uk/2/hi/science/nature/8422770.stm> (ziyaret tarihi: 22/12/09).

Öte yandan, yok olma tehlikesiyle karşılaşan devletler kendi bünyelerinde de birtakım önlemler almaktadır veya almaya hazırlanmaktadır. Bu çerçevede Maldivler, Japonya'dan gelen yardımla başkent Male'yi üç metre yüksekliğe ulaşan bir setle çevirmiştir.<sup>1039</sup> Kiribati ve Tuvalu çeşitli hareket programları üzerinde çalışmaktadır. Öte yandan, Maldivler hükümet yetkilileri, ülkelerinin yok olma tehlikesi karşısında<sup>1040</sup> başka ülkelere toprak almak için hazineye para aktarmakta, bunun için bazı devletlerle görüşüleceğini açıklamaktadırlar. Buna benzer, Kiribati Başbakanı ülkesinde yaşayanların başka ülkelere güvenli biçimde göç etmelerini sağlamak için elinden geleni yapacağını açıklamıştır.<sup>1041</sup> Bunun dışında, bir başka ilginç girişimin Tuvalu tarafından gerçekleştirileceği belirtilmiştir. Buna göre, Tuvalu'nun karbonmonoksit gazının salımından sorumlu tuttuğu devletlere tazminat davası açabilmek için hukuk firmalarından görüş almaya başladığı belirtilmektedir.<sup>1042</sup>

---

<sup>1039</sup> WIN T.L., Maldives Steps up Fight to Delay Climate Change Effects, *Reuters AlertNet*, Bangkok, 24/07/2009, via [www.alertnet.org/db/an\\_art/52132/2009/06/24-140647-1.htm](http://www.alertnet.org/db/an_art/52132/2009/06/24-140647-1.htm) (ziyaret tarihi: 17/12/09). On dört yıl sürdüğü belirtilen bu duvar yapımının öncesinde 1989 yılında bir toplantıda değerlendirme yapan **Titus**, o zaman daha ilk evrelerinde olan iklim değişikliği ve deniz seviyesi artışına ilişkin olarak yapılan çalışmalar çerçevesinde Male sahil kesiminin çevresine inşa edilen bir dizi dalgakırının Male'yi koruyamayacağını ifade etmiştir. Bkz. TITUS J.G., Policy Implications of Sea Level Rise: The Case of the Maldives, in *Proceedings of the Small States Conference on Sea Level Rise (14-18 November)*, edited by Shihab, Male, 1989, via [http://papers.risingsea.net/Maldives/Small\\_Island\\_States\\_3.html](http://papers.risingsea.net/Maldives/Small_Island_States_3.html) (ziyaret tarihi: 17/12/09).

<sup>1040</sup> Bu devletlerin ülkelerinin yok olması durumuna ilişkin olarak, uluslararası hukuk çerçevesinde bazı seçeneklerin, uluslararası hukuk uzmanları tarafından sıralandığı daha evvel belirtilmişti.

<sup>1041</sup> Kiribati lideri **Anote Tong**'un Harvard Üniversitesinde yaptığı konuşmada, iklim değişikliğinin ve buna bağlı artan deniz seviyesinin geriye döndürülemez seviyeye geldiğini, ülkesinin geniş toprakları olmadığını, bir kıydan geriye doğru gittiklerinde diğer kıyıya ulaştıklarını belirttikten sonra, başka bir devletin kendilerine ülkeleri olabilecek bir toprak sunmayacağı için, halkına göçmenlik konusunda eğitim (vasıflı işçi) vermeyi hedeflediğini anlatmıştır. Bkz. GREEN H.D.S., Moving back from the Coastline, *The Boston Globe*, 27 January 2009, via [www.boston.com/bostonglobe/editorial\\_opinion/oped/articles/2009/01/27/moving\\_back\\_from\\_the\\_coastline?mode=PF](http://www.boston.com/bostonglobe/editorial_opinion/oped/articles/2009/01/27/moving_back_from_the_coastline?mode=PF) (ziyaret tarihi: 18/12/09); POWELL, *supra*, (ziyaret tarihi: 17/12/09). Anlatılanları destekleyecek şekilde, Kopenhag zirvesi esnasında Birleşmiş Milletler temsilcisi sıfatıyla **Walter Kälin**'in, iklim değişikliği sonucunda evlerini, hattâ ülkelerini terk etmek zorunda kalan kişilerin (mültecilerin) durumunun da iklim değişikliğine ilişkin yapılacak antlaşmada yer alması gerektiğini vurgulayarak, bu konuda lobi yaptığı belirtilmelidir. Bu konuya ilişkin **Kälin**'le yapılan röportaj için bkz. BESSON P.F., Swiss Pushes Issue of Climate Change (translated from French by Stephens), *Swissinfo*, 18 December 2009, via [www.swissinfo.ch/eng/specials/climate\\_change/news/index/Swiss\\_pushes\\_issue\\_of\\_climate\\_refugees.html?theView=print&view=popup&cid=7928188](http://www.swissinfo.ch/eng/specials/climate_change/news/index/Swiss_pushes_issue_of_climate_refugees.html?theView=print&view=popup&cid=7928188) (ziyaret tarihi: 22/12/09).

<sup>1042</sup> BRAHIC C., Five Nations under Threat from Climate Change, *New Scientist*, 10 November 2008, via [www.newscientist.com/blogs/shortsharpscience/2008/11/top-5-islands-that-are-going-t.html](http://www.newscientist.com/blogs/shortsharpscience/2008/11/top-5-islands-that-are-going-t.html) (ziyaret tarihi: 17/12/09). Uluslararası sorumluluk kuralları çerçevesinde bu şekilde bir tazminatın istenmesi, her şeyden evvel havaya karbonmonoksit gazının salımının "kusursuz sorumluluk" atfedilen bir hareket olmasına bağlıdır, çünkü bu isteğin kusurlu sorumluluk çerçevesinde değerlendirilmesi güç görünmektedir. Öte yandan, uluslararası hukuk çerçevesinde kusursuz sorumluluk arz eden hareket sayısı sınırlı olarak kabul edilmiştir. Bu bağlamda, uluslararası hukuka göre antlaşmalarla açıkça kabul gören kusursuz sorumluluk (objektif sorumluluk) oluşturan hareketler

Sonuç olarak, bu takımada devletleri hayati bir sorunla (var olma veya olmama sorunuyla) karşı karşıyadırlar ve bu sorunla karşı karşıya olmalarının en önemli nedeni coğrafi konumları ve ülkelerinin fizikî durumudur. Bu çerçevede, her ne kadar deniz hukukuyla doğrudan bağlantı kurulamasa da, iklim değişikliğinin sonucu artan deniz suyu seviyesi, bu devletlerin ülkelerinin yok olmasına sebep olabilecektir. Kanımızca, bir ülke için, bundan daha elverişsiz bir coğrafi durum düşünülemez.<sup>1043</sup> Buna rağmen, deniz hukukunda belirtilen coğrafi açıdan elverişsiz devlet kavramının temeli ekonomik unsurlara dayanmaktadır. Bu çerçevede, en azından şimdilik, bu şekilde bir belirlemeye gidilmesi uygun olmayacaktır.

## 2- Takımada Sularından Geçiş Hakkı

Takımadalara ilişkin yapılan açıklamalarda belirtildiği üzere, iki temel geçiş rejimden—takımada suları geçişi ve zararsız geçiş hakkından, tüm devletlerin gemileri gibi, kuşkusuz denize kıyısı olmayan devletlerin gemileri de, bir ayrıma gidilmeksizin yararlanacaktır. Aynı husus, coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ait gemiler için de geçerlidir.

Öte yandan, bir takımada devleti olan Endonezya'nın coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olan Malezya'yı sahip olduğu takımada suları sebebiyle ikiye ayırdığı, bu bağlamda, 1982 yılında iki devlet arasında akdedilen "Jakarta

---

şunlardan ibarettir: nükleer enerjinin barışçıl kullanımına dair faaliyetler, denizlerin hidrokarbürlerle kirlenmesi, uzay araçlarının neden olacağı zararlar. Bununla beraber, bazı durumlarda uluslararası kusursuz sorumluluğun olduğu başka faaliyetlerin de varlığı öngörülmektedir (örneğin; Korfu Davası ve Trail Smeltler Davası). Burada Tuvalu'nun iddialarının ne kadarının kabul edilebileceğini belirlemeye çalışmak anlamsız olacaktır. Ama açılacak davaya ilişkin şu hususlar göz önünde bulundurulabilir. Uluslararası hukuk statik, dogma değildir. Toplumun gelişimi ve bu gelişimin doğurduğu ihtiyaçlara cevap vermek için uluslararası hukuk, kendisini düzenlemekte ve geliştirmektedir. Zaten, bu çerçevede yukarıda öngörülen kusursuz sorumluluk faaliyetlerinin 1950 öncesinde var olmadıkları göz önünde bulundurulmalıdır. Bu faaliyetlerin sonucunda doğan zararlar görüldüğünde zamanında nasıl bu faaliyetlere kusursuz sorumluluk atfedilmişse, en fazla gaz salınımı gerçekleştiren devletler için de bu öngörülebilir. Öte yandan, açılması düşünülen davalar için, büyük olasılıkla, suçlanan devletlerin ulusal mahkemeleri tercih edilecektir. Bu çerçevede bu mahkemelerin sorumluluğun belirlenmesinde tercih edecekleri kurallar, uygulayacakları ilkeler ve sonunda verecekleri kararlar (eğer davalar kabul edilirse) uluslararası hukuku ne kadar ilgilendirecektir, tartışılır. Uluslararası sorumluluğa ilişkin olarak ayrıntılı bilgi için bkz. PAZARCI H., Uluslararası Hukuk Dersleri, III. Kitap, gözden geçirilmiş III. baskı, Ankara, 1999, s. 151-190.

<sup>1043</sup> Tabii ki, yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde belirtildiği üzere, bu şekilde bir deniz seviyesi artışının olmayacağını belirten yazarlar da vardır. Eğer, bu yazarların iddiaları doğruysa veya doğru olduğu kabul ediliyorsa, zaten bizim yaptığımız bu belirlemenin de, hiç şüphesiz ki bir anlamı kalmayacaktır.

Anlaşması”nda Endonezya’nın batı-doğu yönlü Malezya’ya seyrüsefer koridoru tanıdığı belirtilmelidir.<sup>1044</sup>

### **3- Seyrüsefersel Haklar Dışında Olası Hakların Değerlendirilmesi**

#### **a- Takımada Sularındaki Geleneksel Balıkçılık Hakları**

Takımada sularında komşu devletlerin en önemli hakları geleneksel balıkçılık hakları olarak mütalâa edilmektedir. Bu bağlamda, BMDHS’nin takımada devletlerinin sularında, daha önceden balıkçılık yapan diğer devletlerin balıkçılarının haklarının belirli koşullarda devam edeceği yönünde düzenleme getirdiğinden bahsedilmişti.

BMDHS’nin takımada sularındaki geleneksel balıkçılık haklarına ilişkin düzenlemesinde, münhasır ekonomik bölgede yer alan düzenlemeye benzer bir ayrıma gidilmediği belirtilmelidir. Daha açık bir ifadeyle, takımada sularındaki olası balıkçılık hakkına sahip olabilecek devletlere ilişkin olarak, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere bir ayrıcalık tanınmamıştır. Bu çerçevede, geleneksel balıkçılık haklarından yararlanabilecek devletler, sadece ilgili takımada devletinin hemen yakınında konumlanan devletlerdir. Toparlamak gerekirse, balıkçılık konusunda geleneksel hakları olduğu düşünülen bir takımada yakınındaki tüm devletler, ister denize kıyısı olmayan devlet, ister coğrafi açıdan elverişsiz devlet isterse de ilk iki nitelikte olmayan bir kıyı devleti olsun, herhangi bir ayırım yapılmaksızın bu düzenlemeden yararlanacaklardır.

#### **aa- Geleneksel Balıkçılık Hakları ve Denize Kıyısı Olmayan Devletler**

Bir denize kıyısı olmayan devlet bir takımada devletinin kapattığı takımada sularında geleneksel balıkçılık hakkına sahip olabilir mi?

İlk adımda, BMDHS’nin takımada devleti sularındaki geleneksel balıkçılığa ilişkin düzenlemesinin temelinde yer alan “hemen yakınındaki devletler” teriminin irdelenmesi gerekmektedir. Bu terimle kast edilen devletlerin, takımada devletiyle doğrudan sınırı olan devletler olduğu düşünülebilir. Ama Sözleşmede, bu kavram

---

<sup>1044</sup> HAMZAH, s. 38-39; MUNAVVAR, s. 158-159.

açıklanmamıştır, takımada devletiyle aynı bölge veya alt-bölge içinde yer alan ve de her ne kadar takımada devletiyle sınırı olmasa da kuş uçuşu mesafe göz önüne alınarak yapılacak bir değerlendirmede yakın olduğu kabul edilebilen bir devletin bu kavram dâhiline girebileceği düşünülebilir. Kısaca, uzak bir ihtimalde olsa, bir denize kıyısı olmayan devletin de “hemen yakınındaki devlet” kavramının dâhiline girebileceği ifade edilebilir.<sup>1045</sup>

İkinci adımda ise, bu değerlendirmenin yapılacağı takımada devletlerinin tespiti yapılmalıdır. Pasifik okyanusunda yer alan takımada devletleri değerlendirildiğinde<sup>1046</sup>, okyanusun ortasında konumlanan bu takımada devletlerinin hemen yakınında olduğu kabul edilebilecek hiçbir denize kıyısı olmayan devletin bulunmadığı görülmektedir. Bu açıdan Karayipler’de konumlanan takımada devletlerinin<sup>1047</sup> yakınında da hiçbir denize kıyısı olmayan devlet yoktur. Amerika kıtasında sadece iki denize kıyısı olmayan devlet vardır ve bunlar da Güney Amerika’dadır. Afrika kıtasının hemen yakınındaki Komor Adaları<sup>1048</sup>, São Tomé and Príncipe<sup>1049</sup> ve Yeşil Burun Adaları<sup>1050</sup> düşünüldüğünde, her ne kadar yakınlarında bazı denize kıyısı olmayan devletler bulunsada, bu üç takımada devletin takımada sularının kapladığı alan göreceli olarak ufak olduğu için, bu konuda bir değerlendirme yapmaya lüzum görülmemiştir.<sup>1051</sup> Öte yandan, Hint Okyanusunda

---

<sup>1045</sup> Denize kıyısı olmama, aynı zamanda denize uzak olmayı gerektirmemektedir. Sınırlı da olsa, bazı denize kıyısı olmayan devletler denizden mesafe olarak uzakta konumlanmamışlardır. Bu arada unutulmaması gereken, bir takımada devletin hemen yakınında yer almasa da, bazı devletlerle ikili veya bölgesel anlaşmalar akdederek takımada sularında o devletler lehine balık avlama hakkı verebileceği gerçeğidir. Nitekim, Endonezya, kendi takımada sularında Japonya ve Kore’ye bu çeşit anlaşmalar akdetmek suretiyle belirli bir dönem bu şekilde balık avlama hakkı sağlamıştır. Bkz. DJALAL, 1980, s. 42 ve 44-47.

<sup>1046</sup> Fiji, Kiribati, Marshall Adaları, Papua Yeni Gine, Solomon Adaları, Tuvalu ve Vanuatu.

<sup>1047</sup> Antugua ve Barbuda, Bahamalar, Dominik Cumhuriyeti, Jamaika, St. Vincent ve Grenadines, Trinidad ve Tobago.

<sup>1048</sup> Komor Adaları Hint okyanusunda Madagaskar’ın kuzeyinde Afrika ve Madagaskar arasında konumlanmıştır. Komor Adaları’nın bu konumu düşünüldüğünde Mozambik ve Tanzania’ya çok yakın konumlanmış olduğu görülecektir. Bu çerçevede Komor Adaları’nın yakınında olduğu iddia edilebilecek denize kıyısı olmayan devletler şu şekilde sıralanabilir: Malawi, Zambiya ve Zimbabve ve hattâ Tanzania’nın hemen kuzey batısında konumlanan Burundi, Ruanda ve Uganda.

<sup>1049</sup> Afrika’nın batı kıyılarında (Atlantik okyanusu) Yeni Gine körfezinde konumlanan São Tomé ve Príncipe’ye yakın olduğu iddia edilebilecek denize kıyısı olmayan devletler şunlardır: Çad, Orta Afrika Cumhuriyeti, Nijer ve Burkina Faso.

<sup>1050</sup> Eski bir Portekiz sömürgesi olan Yeşil Burun Adaları, Afrika’nın batısında Atlantik okyanusu kıyısında konumlanmıştır. Kendisine en yakın olarak nitelendirilebilecek denize kıyısı olmayan devlet ise Mali olarak belirtilebilir. Bu arada, *Alexander* Mali’nin gelişmiş bir tatlı su balıkçılığı endüstrisi olduğunu belirtmektedir. Bkz. ALEXANDER, 1981, s. 192. Tabii ki, bu durumun, Mali’nin takımada sularında geleneksel hak iddiası oluşturması için yeterli olmayacağı ifade edilebilir.

<sup>1051</sup> Bu konuya ilişkin olarak belirtilen bu ana sebep dışında, bu takımada devletlerine yakın olduğu düşünülen denize kıyısı olmayan devletlerin balıkçılık geleneklerinin bulunmadığını, ötesinde denize

konumlanan Maldivler ve Seyşel adaları da okyanusun ortasında karadan çok uzakta oldukları için, yakınlarında denize kıyısı olmayan bir devletin konumlandığını iddia etmek mümkün değildir. Sonuç olarak, geriye Güneydoğu Asya'nın devamında yer alan ve dünyanın en büyük iki takımada devletini teşkil eden Endonezya ve Filipinler kalmaktadır. Bu iki devlet, ana karaya (Asya kıtasına) oldukça yakın oldukları için inceleme konusunda temel alınacaklardır.

Böylelikle, üçüncü adımda Endonezya ve Filipinler'in takımda sularında "geleneksel" balıkçılık hakkından yararlanabilecek bir denize kıyısı olmayan devletin var olup olmadığı araştırılabilir. Güneydoğu Asya bağlamında konu değerlendirildiğinde, bu niteliğe sahip olabilecek tek bir denize kıyısı olmayan devlet söz konusu olmaktadır: Laos.

Gerek Endonezya'nın, gerek Filipinler'in en yakınındaki denize kıyısı olmayan tek devlet olan Laos'un denizler dâhilinde bir balıkçılık sektörü olmadığı düşünüldüğünde<sup>1052</sup>, bu takımda devletlerinin sularında geleneksel balıkçılık hakkı iddia etmesinin olanak dışı olduğu belirtilmelidir. Fakat, bu duruma karşın Laos, III. DHK esnasında takımda kavramının kabulünden evvel, komşu devletlerin geleneksel çıkarlarının ve kazanılmış haklarının öncelikle kabul edilmesi gerektiğini bildirmiştir.<sup>1053</sup>

Sonuç olarak, BMDHS'de takımda devletlerinin takımda sularında geleneksel balıkçılık haklarından yararlanmaya uygun bir denize kıyısı olmayan devlet bulunmadığı görülmektedir. Fakat, bununla beraber belirtilmelidir ki, bir takımda devletinin, akdedeceği bir antlaşmayla takımda sularında denize kıyısı olmayan bir devlet lehine balık avlama yetkisi tanınmasına herhangi bir engel yoktur.

---

çıkışlarının dahi, gerek kendi ülkelerindeki, gerek komşu kıyı devletlerindeki altyapı yokluğundan dolayı oldukça güç olduğu göz önünde bulundurulmalıdır.

<sup>1052</sup> Buna rağmen, Laos "Uluslararası Balınacılık Komisyonu"na (*International Whaling Commission*) üye sayılı denize kıyısı olmayan devletlerden biridir. Bkz. via [www.iwcoffice.org/commission/members.htm](http://www.iwcoffice.org/commission/members.htm) (son ziyaret tarihi: 03/01/10).

<sup>1053</sup> KITTICHAISAREE K., *The Law of the Sea and Maritime Boundary Delimitation in South-East Asia*, Singapore, 1987, s. 160.

## bb- Geleneksel Balıkçılık Hakları ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler

Takımada devletlerinin takımada sularında geleneksel balıkçılık haklarına sahip olabilecek tezimiz çerçevesinde değerlendirdiğimiz devletler arasında geriye kalan diğer kategori, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerdir. Coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, bu açıdan değerlendirildiklerinde denize kıyısı olmayan devletlerden çok farklı durumda oldukları görülecektir.

Her şeyden evvel coğrafi açıdan elverişsiz devletler deniz kıyısına sahip devletlerdir.<sup>1054</sup> Hattâ, bazı coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin deniz alanı ilân etme konusunda bir sıkıntıya düşmedikleri de belirtilmelidir. Tüm bunlara ilâveten, yukarıdaki bölümde, takımada devletlerinin de coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak belirlenebilecekleri tespit edilmiştir. Kısaca, takımada devletlerine sınır oluşturabilecek, yani takımada devletlerinin en yakın komşuları olabilecek çok sayıda coğrafi açıdan elverişsiz devlet olduğu düşünülebilir. Bu bağlamda, bu devletlerin balıkçılık konusunda takımada devletlerinin takımada suları olarak kapattıkları sularda geleneksel hakları olup olmadığının tespiti gerekli ve yeterli olacaktır.

Öncelikle Karayipler'de konumlanan ve birbirlerinin komşusu olan takımada devletlerinin, birbirlerinin sularında, bu yönlü geleneksel balıkçılık hakkı iddialarında bulunmaları ve bu iddialar çerçevesinde olumlu sonuçlar elde edilebilmelerinin düşünülmesi mâkul bir değerlendirme olarak addedilebilir kanısındayız.<sup>1055</sup> Bunun dışında, Karayipler'de konumlanan takımada devletlerinin anakaradaki (Amerika Kıtasındaki) komşu devletlerinin de, geleneksel balıkçılık hakları olduğunu kanıtlamak şartıyla, bu haktan yararlanabilecekleri belirtilmelidir. Bu devletlerden coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak kabul edilebilecekler şu şekilde sıralanabilir: Surinam ve Venezüella.<sup>1056</sup>

<sup>1054</sup> Bazı coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin deniz alanları ilân etme konusunda ciddi sıkıntı içerisinde oldukları tekrar ifade edilmelidir. Meselâ, Bosna-Hersek, Irak, Singapur ve Ürdün bu durumdadır.

<sup>1055</sup> Hatırlanacağı üzere, *Amerasinghe* seyrüsefere ilişkin konuları değerlendirirken, bir takımada devletinin, bir başka takımada devletinde haklarını ararken üçüncü devlet konumuna düşeceğinin altını çizmiştir. Bkz. AMERASINGHE, s. 567. Bu durum, kanımızca, takımada sularında tanınan geleneksel balıkçılık hakları (ve tanınan diğer tüm haklar) için de geçerlidir.

<sup>1056</sup> Bu devletlerin coğrafi açıdan elverişsiz devletler olduklarına ilişkin bkz. ALEXANDER, 1986, s. 189.

Afrika kıtasında yer alan São Tomé ve Príncipe için şu devletler geleneksel balıkçılık haklarından yararlanabilir: Benin, Ekvator Ginesi, Kamerun ve Togo.<sup>1057</sup> Yeşil Burun Adaları'na ilişkin olarak şu coğrafi açıdan elverişsiz devletler iddiada bulunabilirler: Gambiya ve Moritanya.<sup>1058</sup> Son olarak, Komor Adaları'nın takımda sularında geleneksel balıkçılık hakkı iddia edebilecek coğrafi açıdan elverişsiz devlet ise şu şekilde sıralanabilir: Tanzanya.<sup>1059</sup>

Pasifik okyanusunda yer alan takımda devletlerine ilişkin olarak, bu devletlerin her biri, geleneksel hakları olmak şartıyla bir diğerrinin takımda suları için, öte yandan diğerr takımda teşkil etmeyen ada devletleri de, yine, eğer geleneksel olarak kabul edilebilecek hakları varsa, takımda devletlerinin sularında geleneksel balıkçılık hakkı iddiasında bulunabileceklerdir.

Endonezya'nın komşusu coğrafi açıdan elverişsiz devletler arasında tartışmasız coğrafi açıdan elverişsizlikleri kabul edilebilecek devletler vardır. Bu devletler şu şekilde sıralanabilir: Singapur, Kamboçya, Vietnam, Tayland ve Malezya. Fakat, ilginç olan husus bu devletlerin birçoğu Endonezya tarafından coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak mütalâa edilmemektedir.<sup>1060</sup> Meselâ, Tayland, gerek birçok yazar tarafından<sup>1061</sup>, gerek devletler tarafından<sup>1062</sup> coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak kabul edilmemektedir. Bu çerçevede **McDorman**, Tayland'ın III. DHK esnasında Grup-54'e üyelik talebinin reddedilmesini ve dahası kendisini coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak tanımlamasının bölgesindeki devletler tarafından kabul edilmediğini bildirmektedir. Oysa, Tayland, gerek kıta sahanlığı, gerek münhasır ekonomik bölge bakımından avantajsız konumdadır. Tayland, bu coğrafi ve jeolojik özellikleri çerçevesinde her zaman coğrafi açıdan elverişsiz

---

<sup>1057</sup> Bu devletlerin coğrafi açıdan elverişsiz devletler olduklarına ilişkin değerlendirme için bkz. ALEXANDER, 1981, s. 188-189.

<sup>1058</sup> Bu devletlerin coğrafi açıdan elverişsiz devletler olduklarına ilişkin değerlendirme için bkz. ALEXANDER, 1981, s. 188-189.

<sup>1059</sup> Bu devletin coğrafi açıdan elverişsiz devlet olduğuna ilişkin değerlendirme için bkz. ALEXANDER, 1981, s. 188.

<sup>1060</sup> Endonezya tarafından açıkça coğrafi açıdan elverişsiz devlet olduğu mütalâa edilen Singapur'dur. Bunun dışındaki, devletlere ilişkin açıklamalar neredeyse yapılmamıştır. Bkz. DJALAL, 1980, s. 46.

<sup>1061</sup> KITTICHAISAREE, s. 170; McDORMAN T.L., Thailand and the Law of the Sea Convention, *MP*, vol. 9/3, 1985, s. 292-309; McDORMAN T.L., Thailand's Fisheries: A Victim of 200-Mile Zones, *ODIL*, vol. 16/2, 1986, s. 183-209.

<sup>1062</sup> Güneydoğu Asya'daki komşu devletlerin, Tayland'ın kendisini coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak addetmesini kabul etmedikleri bildirilmektedir. Bkz. McDORMAN, 1985, s. 294; McDORMAN, 1986, s. 187.

devletler listesinde yer almıştır.<sup>1063</sup> Ötesinde, BMDHS’de yer alan münhasır ekonomik bölge kavramından en olumsuz etkilenen devletlerden biridir. Tayland, dünyanın sayılı uzak balık avcılık filosuna sahiptir<sup>1064</sup> ve bunun sonucu olarak yakaladığı balıkların ancak %40’ı kendi sularındadır<sup>1065</sup>. Münhasır ekonomik bölge kavramıyla birlikte, Tayland’ın yakaladığı balık oranlarında ciddi düşüşler olduğu gibi, balıkçılık sektöründe faaliyet gösteren şirketler ve balıkçılar da işlerini kaybetme tehlikesi altına girmiştir.<sup>1066</sup> İlginç olan, Tayland’a ilişkin tüm bu özelliklerin, Tayland’ın coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak nitelendirilmediğini belirten yazarlarca da ortaya konulmuş olmasıdır.<sup>1067</sup> Bu yazarların Tayland’ı coğrafi açıdan elverişsiz devlet saymamalarının sebebi ise, Tayland’ın Grup-54’e üye olamaması ve ötesinde komşu devletlerin Tayland’ın bu yönlü iddiasını kabul etmemiş olmalarıdır.<sup>1068</sup> Oysa bize göre, bu görüşlere katılmak mümkün değildir. Zira, Tayland, bir coğrafi açıdan elverişsiz devletin sahip olması gereken özelliklere sahiptir. Grup-54 üyeliğine kabul edilmemiş olması, bu oluşumun gerektiğinde siyasi saikle hareket ettiği düşünüldüğünde<sup>1069</sup>, mutlak bir kanıt olarak mütalâa edilemeyecektir. Komşu devletler de, kendi çıkarları doğrultusunda hareket etmeyi yeğleyebilir. Sonuçta, bir kez daha vurgulamak gerekirse, Tayland, kanımızca, tartışmasız bir coğrafi açıdan elverişsiz devlettir.

Filipinler’in komşusu olan devletlerden coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak düşünülebilecek devletler ise şunlardır: Malezya ve Vietnam.

Tüm bu anlatılardan sonra, takımada sularında coğrafi açıdan elverişsiz devletler için, münhasır ekonomik bölgede söz konusu olduğu gibi özel birtakım düzenlemeler veya hakların verilmesi söz konusu değildir. Burada, amaçlanan, belirli takımada devletlerinin takımada sularında coğrafi açıdan elverişsiz hangi devletlerin geleneksel balıkçılık haklarından yararlanabileceğine ilişkin bir tespit

---

<sup>1063</sup> ALEXANDER, 1981, s. 189; ALEXANDER & HODGSON, 1976, s. 565; IBLER, 1971, s. 389 dipnot: 2; IBLER, 1973, s. 59 dipnot: 14; MIRVAHABI, s. 160.

<sup>1064</sup> MARR J.C., Fishery Management Problems in Southeast Asia, in *Regionalization of the Law of the Sea*, edited by Johnston, Massachusetts, 1978, s. 213; McDORMAN, 1985, s. 298.

<sup>1065</sup> McDORMAN, 1985, s. 299; McDORMAN, 1986, s. 189.

<sup>1066</sup> McDORMAN, 1985, s. 299.

<sup>1067</sup> KITTICHAISAREE, s. 170; McDORMAN, 1985, s. 294, 298, 303 ve 308; McDORMAN, 1986, s. 186, 200.

<sup>1068</sup> McDORMAN, 1985, s. 294, 298; McDORMAN, 1986, s. 187.

<sup>1069</sup> İsrail ve İran’ın kabul edilmeyişleri ve Vatikan’ın siyasi saikle hareket edildiğini belirterek Grup-54 üyeliğinden ayrılması hatırlatılmalıdır.

bulunmaktadır, yoksa bu devletler lehine takımda sularında gerçekleşecek geleneksel balıkçılık konusunda özel birtakım düzenlemeler getirilmemiştir.

### **b- Takımda Sularındaki Kablo Döşenmesi Hakkı ve Diğer Meşrû Haklar ve Mevcut Anlaşmaların Durumları**

BMDHS'de sadece mevcut kablolarla ilişkin bir düzenleme getirildiği göz önüne alınırsa, hiçbir denize kıyısı olmayan devletin herhangi bir takımda devletinin takımda sularını kat eden mevcut bir kablo ağı olmadığına göre, bu hakkın denize kıyısı olmayan devletleri ilgilendirmeyeceği belirtilebilir. Öte yandan, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu konudaki durumlarının daha farklı olabileceği ifade edilmelidir. Özellikle, Malezya'nın yukarıda belirtilen 1982 tarihli "Jakarta Anlaşmasıyla" bu konuda BMDHS'de öngörülenden daha geniş haklar elde ettiği göz önünde bulundurulmalıdır.

Diğer meşrû haklara ilişkin olarak da, her ne kadar bu meşrû hakların içeriğinin ne olduğu ve nasıl belirleneceği açık olmasa da, bir üst paragrafta anlatılanlara paralel bir yorum geçerli olacaktır. Bunun yanı sıra, mevcut anlaşmaların uygulanmasına devam edileceğine ilişkin düzenlemede, mevcut anlaşma kavramından neyin kastedildiği kesin olmadığı için bir yorum yapmak zor gözükmektedir. Ama, bu konuda en azından, 1982 tarihli "Jakarta Anlaşması"nın bu niteliğinin, özellikle de Malezya'nın coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olduğu düşünüldüğünde inkâr edilemeyeceği düşüncesindeyiz.

### **III- Karasuları**

Karasuları (*Territorial Waters/Territorial Sea*), kısaca, kıyı devletinin esas hatlarından<sup>1070</sup> itibaren ölçülmeye başlanan ve kıyı devletince azamî olarak on iki deniz mili genişliğe kadar belirlenebilecek deniz alanlarıdır.<sup>1071</sup> Karasuları, iç suları ile birlikte kıyı devletinin deniz ülkesini teşkil etmektedir.<sup>1072</sup> Bu çerçevede, karasuları

<sup>1070</sup> normal esas hatlar, düz esas hatlar veya takımda esas hatları.

<sup>1071</sup> BMDHS m.3: "Her devlet karasularının genişliğini tesbit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu Sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren on iki deniz milini geçemez".

<sup>1072</sup> Takımda devletlerinde deniz ülkesine takımda suları da dâhildir. Öte yandan, aşağıda da görüleceği üzere, boğazlar bir deniz alanı değildir. Bu bağlamda, boğazlar, sahip oldukları genişlikle doğru orantılı olarak deniz alanlarına sahiptirler. Özellikle, on iki deniz mili genişliğe kadar belirlenecek karasularının bir sonucu olarak, günümüzde, birçok boğaz kıyı devletinin karasuları

üzerinde, devletin, belirli istisnalar haricinde, münhasır egemenliği vardır. Karasularında devletin münhasır egemenliğinin istisnaları ise, “zararsız geçiş hakkı” ve bazı durumlarda “yargılama yetkisi”ne getirilen istisnalardan ibarettir.

## A- Karasularının Genişliği Sorunu

Karasuları, devlet ülkesinin bir parçasını teşkil ettiğine göre, denizler üzerinde karasularının ne kadar uzanacağına yoğun tartışmalara sebep olduğunu belirtmek şaşırtıcı olmamalıdır. Karasularına ilişkin genişlik tarih boyunca birtakım değişikliklere uğramış ve sonunda hemen hemen tüm devletlerin kabul ettikleri azamî on iki deniz millik genişlik ortaya çıkmıştır. Karasularına ilişkin benimsenen genişliğe tarihî bir perspektifle yaklaşmak, aynı zamanda karasularının hukukî öneminin anlaşılması için de faydalı olacaktır.

Roma İmparatorluğu döneminde karadan denize doğru genişleyen bir devlet yetkisi bulunmadığı belirtilmektedir.<sup>1073</sup> Bu durum, 14 ilâ 15. yüzyıllarda değişmiş, özellikle “Bartolus” ve “Baldus de Ubaldis” gibi İtalyan hukukçuların karasularının genişliğini, sırasıyla, yüz deniz mili ve altmış deniz mili gibi oldukça aşkın mesafelerde tutukları gözlenmiştir.<sup>1074</sup>

Bununla beraber, 16. yüzyılda durum oldukça farklı bir hâl almış; dönemin iki süper gücü sayılabilecek İspanya ve Portekiz Papalık Kararnameleri (*Papal Bulls*) sayesinde denizleri bölüşmüşlerdir.<sup>1075</sup> Daha sonra, Portekiz kralı John’un isteği üzerine iki devlet arasında “Tordesillas Anlaşması” yapılmış ve bu antlaşma sayesinde Portekiz Papalık Kararnameleriyle kendine sağlanan alanı genişletmiştir.<sup>1076</sup>

Bunun dışında, 17. yüzyılda *Bynkershoek*’in denizdeki hâkimiyetin, ancak kıyı devletinin gücü oranında olabileceğini belirtmesinin, karasularının genişliğinin

---

dâhilinde konumlanmıştır. Boğazlarla ilgili düzenlemenin sebebi, aşağıda da anlatılacağı üzere, tamamen seyrüsefer temellidir.

<sup>1073</sup> SWARZTRAUBER, s. 10.

<sup>1074</sup> ANAND R.P., Transit Passage and Overflight in International Straits, *IJIL*, vol. 25/1, 1985, s. 76; GÖNLÜBOL, s. 6-7; SWARZTRAUBER, s. 11.

<sup>1075</sup> O dönemde, İngiltere kraliçesi I. Elisabeth, İspanyolların Sir Francis Drake hakkında ortaya koydukları ihlâl iddialarına karşı çıkmış ve denizlerin herkesin kullanımına açık olduğunu belirtmiştir. Aynı şekilde, Polonya kralı da Danimarka’nın Baltık denizi üzerindeki “*mare clausum*” iddiasına karşı çıkmış ve denizlerin herkesin malı olduğunu belirtmiştir. Bkz. FULTON, s. 105-108 (İngiltere’ye ilişkin açıklamalar için); HEINZEN, s. 599.

<sup>1076</sup> COLOMBOS, s. 49; FULTON, s. 106; PHARAND, s. 3; SWARZTRAUBER, s. 13.

tespitinde top atışı kuralının benimsenmesine yol açtığı ifade edilmektedir. Bu kuralın ise, 20. yüzyılın büyük bölümünde dönemin uluslararası örf ve âdet kuralı olarak benimsenen ve büyük denizci devletlerin birçoğu tarafından da uygulanan üç deniz millik<sup>1077</sup> kuralın kaynağını oluşturduğu belirtilmektedir.<sup>1078</sup> Öte yandan, aynı dönemde karasularının genişliğine dair ikinci bir kural olarak Kuzey ülkelerinin benimsediği dört ilâ on iki deniz millik genişlik de (1 league veya 4 league)<sup>1079</sup>, bu alanda belirtilmesi gereken bir diğer uygulamadır.<sup>1080</sup>

Bu açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, resmî olmasa da 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın ilk yarısına kadar ki dönemde karasuları genişliği, temeli hangi düşünceye dayandırılırsa dayandırılınsın, üç deniz mili olarak kabul edilmiş ve birçok yazar tarafından, yukarıda da belirtildiği üzere, bu genişlik uluslararası bir örf ve âdet kuralı olarak değerlendirilmiştir. Oysa, belirtmek gerekir ki, üç deniz millik genişlik, uluslararası bir antlaşmanın yokluğunda<sup>1081</sup>, bu mesafeyi uygulamayan devletler hesaba katıldığında<sup>1082</sup>, hattâ DHK'larda yaşanan tartışmalar da göz önüne

---

<sup>1077</sup> Üç deniz millik kural ile top atışı kuralı arasındaki ilişkinin farklı bir bakışla değerlendirmesine ilişkin olarak bkz. RÆSTAD A., *Le mer territoriale*, Paris, 1913, in *The Extent of Marginal Sea: A Collective of Officials Documents and Views of Representative Publicists*, edited by Crocker, Washington D.C., 1919, s. 401-416 (özellikle s. 401-406).

<sup>1078</sup> DEAN A.H., *The Geneva Conference on the Law of the Sea: What Was Accomplished?*, *AJIL*, vol. 52/4, 1958, s. 610; HEINZEN, s. 629 ve 634; HYDE, vol. I, s. 455. Oysa, bazı yazarlar, *Bynkershoek*'in eserini yazdığı dönemde top menzilin üç deniz mili olmadığı, dolayısıyla üç deniz mili ile top atışı kuralının birbirinden farklı kurallar olduğunu belirtmiştir. Bkz. DEAN, 1960, s. 759-760; HEINZEN, s. 602; WALKER W.L., *Territorial Waters: The Cannon Shot Rule*, *BYIL*, vol. 22, 1945, s. 213 ve 231-232.

<sup>1079</sup> İskandinav ülkeleri belirli bir mesafe kuralını uygulamışlar; bu mesafelerin en düşüğü dört deniz mili (one league), en uzununu ise kırk deniz mili (ten league)-Spitzbergen civarında balina avcılığı için belirlenen mesafe-, olarak tespit edilmiştir. İlk uygulamaların genelde on iki deniz mili olduğu görülse de 18. yüzyıl sonunda dört deniz mili genel olarak uygulanmaya başlanmıştır. Bkz. HEINZEN, s. 605-612; KENT H.S.K., *The Historical Origins of the Three-Mile Limit*, *AJIL*, vol. 48/3, 1954, s. 537-553.

<sup>1080</sup> *Kent*, meselâ, “üç deniz mili” kuralının tek bir kaynağının olmadığını; bu kuralın, her ne kadar farklı ülkelerde uygulanmış olsalar da, gerek bitişik kuşak kuralı, gerek top atışı kuralının her ikisinin birlikte ele alınmasıyla doğmuş olduğunu belirtmiştir. Bkz. KENT, s. 537 ve 549-550.

<sup>1081</sup> Üç deniz miline ilişkin karasuları genişliğine dair önemli çok taraflı bir antlaşma veya böyle bir antlaşmada yer verilmiş bu yönlü bir hüküm söz konusu değildir.

<sup>1082</sup> Üç deniz milinin en yoğun kullanıldığı dönemler de bile, birçok önemli devletin bu genişliği benimsemediği gözlenmektedir. Meselâ, İskandinav Devletleri (Danimarka, İsveç, Norveç) dört deniz milini benimsemişlerdir. Bkz. ANAND, s. 76; HARLOW B.A., *Freedom of the Navigation*, in *The Law of the Sea: Offshore Boundaries and Zones*, edited by Alexander, Ohio, 1967, s. 191. İtalya yayınladığı kanunlarla üç ilâ on deniz mili arasında bir genişlik belirlemiştir. Aynı şekilde, İspanya ve Portekiz'in de altı deniz millik bir genişlik belirlediği ifade edilmelidir. Bkz. ANAND, s. 76. Yine, Yunanistan'ın, 1913'te kabul ettiği kanunla on deniz mili, 1936 tarihinde yayınladığı kanunla da altı deniz millik bir genişliği karasuları olarak tayin ettiği belirtilebilir. Bkz. IOANNOU K.M., *The Greek Territorial Sea*, in *Greece and the Law of the Sea*, edited by Kariotis, The Hague, 1997, 129-130; ROUCOUNAS E., *Greece and the Law of the Sea*, in *The Law of the Sea: The European Union and Its Member States*, edited by Treves & Pineschi, The Hague, 1997, s. 228 (1900'lerden evvel Yunanistan'ın üç deniz mili benimsediği belirtilmektedir. Bkz. HEINZEN, s. 633 ve dipnot 152;

alındığında bir örf ve âdet kuralı olarak nitelendirilmemelidir.<sup>1083</sup> Karasularının

IOANNOU, s. 128. Bununla beraber, **Roucounas** ise, açık olmamakla beraber, farklı bir düşünce içindedir, bkz. ROUCOUNAS, s. 228). Sovyetler'in ise, 1912 yılından itibaren on iki deniz millik bir genişliği karasuları genişliği olarak kabul ettiği belirtilmektedir. Bkz. HARLOW, s. 191. Fakat, bazı yazarlar SSCB'nin belirlediği on iki deniz milinin karasuları olarak mütalâa edilmeyeceğine dair açıklamalar yapılmaktadır. Bkz. BUTLER, 1973, s. 31-33. Oysa, bu yazarlardan **Butler**, Rusya'nın Bolşevik ihtilâli sonrasında üç deniz millik karasuları genişliğini uluslararası örf ve âdet normu olarak tanımadığını açıkça belirtmiştir. Bkz. BUTLER W.E., Some Recent Developments in Soviet Maritime Law, in *The Law of the Sea: The United Nations and Ocean Management*, edited by Alexander, Rhode Island, 1971, s. 376. Her ne kadar, Lozan Antlaşmasıyla üstü kapalı olarak Türkiye Cumhuriyeti üç deniz milini benimsemiş görünse de, Osmanlı İmparatorluğunun I. Dünya Savaşından hemen önce karasularını altı deniz mili olarak ilân ettiği ifade edilmektedir. İngiltere, bu duruma hemen itirazda bulunmuştur. 19. yüzyılın sonuna kadar olan dönemde ise, genel anlamıyla, Osmanlı'nın karasularının çeşitli genişliklerde (üç ilâ otuz deniz mili) telaffuz edildiği belirtilmektedir. Bkz. BOSTAN İ., Osmanlılarda Deniz Sınırı ve Karasuları Mesafesi, in *Türkler ve Deniz*, edited by Kumrular, İstanbul, 2007, s. 29-46 (özellikle s. 36-37 ve 41-42). Bunun ötesinde, **Apollis**'in devletlerin karasularına ilişkin vermiş olduğu listede Türkiye'nin 1914 yılından itibaren altı deniz millik karasuları genişliğini kabul ettiği gösterilmiştir. Bkz. APOLLIS G., Les frontières maritimes en droit international: mutations et perspectives, *Rapport économiques et juridiques no: 7*, Montpellier, 1979, s. 150. Buna karşın, bazı yazarlar 19. yüzyıldan beri benimsenen karasuları genişliğinin üç deniz mili olduğunu belirtmektedir. Bkz. BAYKAL F.H., Karasularının Genişliği Konusunda Türk Uygulaması, in *Deniz Hukuku Çalışmaları*, edited by Baykal, İstanbul, 1998, s. 265-267. Ülkelerin tek tek incelenmesi bir yana, genel olarak, denizlerdeki kaynaklara ilişkin ayrıntılı bir inceleme gerçekleştiren **Oda**, karasuları genişliği konusuna da ayrıntılı biçimde değinmiş ve bu çerçevede, her ne kadar belli başlı denizci devletlerin üç deniz milini desteklediğini belirtse de, üç deniz milinin uluslararası örf ve âdet kuralı olarak kabul edilemediğini açıkça mütalâa etmiştir. Bkz. ODA S., International Control of Sea Resources, Leyden, 1963, s. 14-15.

<sup>1083</sup> Bu konuda aynı yönde görüşler için bkz. ANAND, 1985, s. 76 vd.; SANTA-PINTER J.J., Latin American Countries Facing the Problem of Territorial Waters, *SDLR*, vol. 8/3, 1971, s. 606; ODA, s. 14; SØRENSEN M., Law of the Sea, *IC*, vol. 32/502, 1958, s. 242. Konuyu daha da açmak adına, 18. yüzyılın sonunu ile 19. yüzyılın başlarında ortaya konulan birtakım kitaplarda uluslararası hukukçuların bu konuda üç deniz milinin değişebileceği yönünde düşüncelerini aksettirdikleri belirtilmelidir. Örneğin, **Hall**, özetle, üç deniz millik genişliğin kesinlik kazanmadığını, silâhların (topların) artan menziline hesaba katılmadığını ve bir devletin kendi rızasıyla zaman zaman artan menzil oranında karasularının genişliğini arttırabileceğini belirtmiştir. Bkz. HALL, s. 159-160. Paralel bir görüş, İngiliz hukukçu **Westlake** tarafından da benimsenmiştir. Bkz. WESTLAKE, vol. I, s. 189 (Westlake'in görüşleri, **Gönlübol** tarafından da Türkçeleştirilmiştir. Bkz. GÖNLÜBOL, s. 76). Top atışı kuralının günümüze uygulanmasına ilişkin bir çaba olarak Şili'nin 8.944 sayılı ve 1948 tarihli "Su Kanunu"nun (Water Code) değişmeden önceki 3. maddesi belirtilebilir. Bu yasanın derhâl değiştirilen 3. maddesine göre, Şili'nin karasuları **elli kilometre (otuz bir deniz mili)** olarak belirlenmiş, bu belirlemenin sebebi olarak da uluslararası hukuka ilişkin olarak güncelleme de bulunma niyeti olarak ifade edilmiş, açıklamanın devamında günümüz "top atışı mesafesi"nin **elli kilometre** olduğu belirtilmiştir. Bkz. HJERTONNISON, s. 52. Öte yandan, başarıya ulaşılamamış 1930 tarihli kodifikasyon çalışmasına ilişkin olarak, devlet temsilcilerine yöneltilen karasuları genişliğine dair ankette üç deniz mili ötesinde karasuları genişliği isteyen veya bu isteğe olumsuz yaklaşmayan devlet sayısı azımsanmayacak boyuttadır (on yedi devlet üç deniz mili savunurken, on dokuz devlet buna katılmamıştır—on dokuz devletin arasında Türkiye de vardır). Bkz. GÖNLÜBOL, s. 37-38 Aynı şekilde **Heinzen**'de de bu rakamları bulmak mümkündür. (sebebini çözemediğimiz şekilde rakamlarda bazı ufak oynamalar söz konusudur), bkz. HEINZEN, s. 637-639. Tüm bunlar, haricinde **Yalem** ve **Jessup**, 1958 yılında gerçekleştirilen I. DHK'ya dair açıklamalarında, karasularının genişliği için belirlenen üç deniz millik genişliğin, o tarihte bu kurala uyan devletlerin sayısı da göz önüne alındığında, sürdürülemeyeceğini (Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere ve Japonya gibi devletlere rağmen), karasuları genişliğine ilişkin değişimin, mesafenin artışı yönünde, kaçınılmaz olduğunu belirtmişlerdir. Bkz. JESSUP P.C., The United Nations Conference on the Law of the Sea, *CLR*, vol. 59/1, 1959, s. 264; YALEM R.J., The International Legal Status of the Territorial Sea, *VLR*, vol. 5/1, 1960, s. 211-214. Konuya değinen **Cafilisch** ise, değerlendirilebilecek unsurların açık olmasına

genişliğinin belirlenmesine ilişkin tartışmalar, özellikle II. Dünya savaşı sonrasında yoğunluk kazanmıştır. Aşağıda ele alınacağı üzere, 1945 yılında Amerika Birleşik Devletleri başkanı Truman'ın kıta sahanlığına ilişkin bildirisi, bazı Lâtin Amerika devletlerinin iki yüz deniz mili genişliğe ulaşan karasuları taleplerine yol açmış<sup>1084</sup>, bu esnada bağımsızlıklarını yeni kazanan birçok devlet de üç deniz milinden daha geniş karasuları talebiyle gündeme gelmişler<sup>1085</sup>, 1970'li yıllarda on iki deniz mili genişliğinde karasuları belirleyen devlet sayısı görece şekilde artmış<sup>1086</sup>, nihayet III.

---

rağmen, tarafsız olmayı tercih ederek, bazı yazarlar tarafından üç deniz millik karasuları genişliğinin bir örf ve âdet kuralı olarak kabul edilmediğini ifade etmiş ve bunun böyle olup olmadığının tespitinin hukuk tarihçilerine bırakılması gerektiğini bildirmiştir. Bkz. CAFLISCH, mare, 1977, s. 212.

<sup>1084</sup> Bu konu sanıldığından daha karmaşıktır. Esasen Lâtin Amerika devletlerinin talepleri konusu doktrinde tartışılmış, fakat Lâtin Amerika devletlerinin taleplerinin sınıflandırılması konusunda bir uzlaşmaya varılamamıştır. Bazı yazarlar, sadece üç Lâtin Amerika devletinin iki yüz deniz mili genişlikte karasuyu talep ettiğini belirtmiş, bazı yazarlar altı, bazıları yedi Lâtin Amerika devlete işaret etmiş, bazı yazarlar ise dokuz Lâtin Amerika devletinin de iki yüz deniz millik genişlikte karasuları talebinde bulunduğunu belirtmiştir (Hattâ iki yüz deniz millik karasuyu iddiasına ilişkin tek bir Lâtin Amerika Devlete işaret eden yazar bile, en azından bir dönem için vardır). Biz sadece, tüm listelerde olan devletlerin ismini vermekle yetiniyoruz. Bu devletler şunlardır: Ekvator (1966), Panama (1967), Brezilya (1970). Bu konuda değerlendirmeler ve daha ayrıntılı bilgi için bkz. ALEXANDER L.M., Offshore Claims of the World, in *The Law of the Sea: Offshore Boundaries and Zones*, edited by Alexander, Ohio, 1967, s. 74 (in Table 3); ALEXANDER L.M., Indices of National Interest in the Oceans, *ODIL*, vol. 1/1, 1973, s. 46 (in Table VI); BROWN, 1973, s. 166 (+ Table IV)-167; GARCIA-AMADOR, 1972, s. 2-3; GARCIA-AMADOR F.V., Latin America and the Law of the Sea, in *The Law of the Sea: A New Geneva Conference*, edited by Alexander, Kingston, 1973, s. 104-105; HJERTONSSON, s. 46-79; MAWDSLEY, s. 63-88; SAMET & FUERST; SANTA PINTER, s. 606-620 (özellikle s. 614); VARGAS J.A., Latin America and Its Contribution to the Law of the Sea, in *Towards a New International Marine Order*, edited by Laursen, The Hague, 1982, s. 62-64; ZACKLIN R., Latin America and the Development of the Law of the Sea: An Overview, in *The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives*, edited Zacklin, Leiden, 1974, s. 61-67; bu konuda daha da genel olarak bkz., ZACKLIN R. (ed.), *The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives*, Leiden, 1974 (özellikle s. 79-221 arasında yer alan ve sırasıyla Meksika, Karayipler ve Orta Amerika ile birlikte Venezüella, Brezilya, Uruguay, Arjantin, Şili ve Peru'nun incelendiği Zacklin, Sepúlveda, Kramer, Paul, Rangel, Paolillo, Pfirter de Armas, Orrego-Vicuña ve Pfirter de Armas tarafından kaleme alınan makaleler değerlendirilmelidir.). Ayrıca, *Espiell*'in konuya ilişkin (özellikle, bu makalede Doğu Lâtin Amerika-Atlantik okyanusu kıyısı devletleri inceleniyor) Fransızca makalesi de değerlendirilebilecek bir eserdir. Makale elimizde olmasına karşın Fransızcamız yeterli olmadığı için tam bir değerlendirmeye alınamamıştır. Bkz. ESPIELL H.G., La mer territoriale dans l'Atlantique Sud-Américains, *AFDI*, vol. 16, 1970, s. 743-763.

<sup>1085</sup> Karasuların genişliğine ilişkin I. DHK'da yaşanan başarısızlığın hemen ardından 1960 yılında yine Cenevre'de gerçekleştirilen II. DHK'da, Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'nın ortak önerisi olan altı artı altı (altı deniz mili karasuları, altı deniz mili balıkçılık bölgesi) kuralı kabul edilmeye çok yaklaşmışken, başarılı olamamıştır. Özellikle, Amerika Birleşik Devletleri delegasyonunda yer alan **Dean**'in ortaya koyduğu üzere, Amerika Birleşik Devletleri bu kuralın antlaşma kuralı olarak kabul edilmesi için çok çalışmış, fakat bazı blok oylar konusunda hataya düşmüştür. 1960 tarihinde Cenevre'de gerçekleştirilen ve başarılı olamayan II. DHK konusunda daha ayrıntılı bilgi için bkz. BOWETT, 1960, s. 415-435; DEAN, 1960, s. 751-789 (özellikle s. 752 ve 777-788).

<sup>1086</sup> 1965 yılı itibarıyla yüz otuz beş bağımsız devletten üç deniz mili karasuları genişliği talep eden devlet sayısı otuz iki iken, üç deniz milinden daha fazla karasuları genişliği talep eden devlet sayısı elli üçtür (bu elli üç devletten yirmi altı tanesi on iki deniz mili karasuları genişliği kabul etmiştir). Geriye kalan devletlerden yirmi sekizi denize kıyısı olmayan devletken, yedi tanesi bir ülkesel sınır belirtmemiş, on beşinin bilgisine ise ulaşılamamış olduğu belirtilmektedir. Bkz. ALEXANDER, 1967, s. 72-75 (Table 3). 1973 yılı itibarıyla bu sayılar şu şekilde değişmiştir: yirmi beş devlet üç deniz

DHK esnasında on iki deniz millik karasuları genişliği, resmî olarak ortaya çıkmış ve sonunda imzalanan BMDHS m.3'te kendisine yer bulmuştur.

Günümüzde, BMDHS m.3'te yer alan düzenleme uyarınca, bir kıyı devleti, sınırlandırma sorunları haricinde azamî on iki deniz mili genişliğe kadar karasularını belirleme hakkına sahiptir.

## **B- Karasularının Hukukî Statüsü**

Karasuları bir devletin deniz ülkesinin parçasını teşkil eder. Karasuları denildiğinde, sadece esas hatlardan belli bir mesafeye kadar olan su alan değil, aynı zamanda bu su alanı dâhilinde yer alan deniz dibi, toprakaltı ve deniz alanının üzerindeki hava sahası da kast edilmektedir. Bu çerçevede, tüm bu alanlar üzerinde devletin egemenliği söz konusudur. Bu alanlara ilişkin tüm düzenlemeler devletin egemenliği kuralı bağlamında devletin iç hukuk kuralları ile olacaktır. Karasuları üzerindeki devlet egemenliğinin sınırlı istisnaları da mevcuttur. Bu istisnalardan en önemlisi üçüncü devletlerin gemilerine tanınan “zararsız geçiş hakkı”dır. Bir diğer istisna ise, karasuları devletin yabancı gemiler üzerindeki yargısal faaliyetlerine ilişkindir.<sup>1087</sup>

Özelikle denizler üzerinde ve denizler yoluyla iletişimin etkinliği açısından karasuları üzerinde üçüncü devlet gemilerine tanınan zararsız geçiş hakkı önemlidir; çünkü genelde gemilerin kullandıkları güzergâhlar, gereklilik olmadıkça kıyıya yakın ve karasuları dâhilinde olmaktadır. Bu bağlamda, karasularından zararsız geçiş hakkı, uluslararası deniz hukukunun vazgeçilmez ilkeleri arasındadır. Bu çerçevede kısaca, zararsız geçiş hakkına değinilmesinde yarar vardır.

BMDHS m.17'de “zararsız geçiş hakkı”nın tüm devletlerin gemilerine, denize kıyısı olsun veya olmasın eşit olarak tanınacağı düzenlenmiştir.

---

milini benimsemişken, üç deniz mili üzerinde karasuları genişliği benimseyen devlet sayısı seksen yediye ulaşmıştır (bunlardan önemli bir bölümünü teşkil eden elli dördü on iki deniz mili karasuları genişliği benimsemiştir). Geriye kalan devletlerden biri hakkında bilgi edinilemezken, altısı karasularına ilişkin bir belirlemeye gitmemiştir. Denize kıyısı olmayan devlet sayısı ise otuz olarak tespit edilmiştir. Bkz. ALEXANDER, *ODIL*, s. 43-47 (Table V). Öte yandan, *Apollis*'in çalışmasında 1930-1977 tarihleri arasında devletlerin talep ettikleri karasuları listelerinin arada bazı yıllara da yer vererek karşılaştırması yapılmıştır. Bkz. APOLLIS, s. 142-151.

<sup>1087</sup> Karasuları devletin üçüncü devletlerin gemileri üzerindeki yargısal yetkilerinin kısıtlanmasına dair ayrıntılı bilgi için bkz. GÖNLÜBOL, 1959, s. 163-172; ÖZMAN, s. 327-331; PAZARCI, II. Kitap, s. 357-360; SUR, s. 310-311.

Bir geçiş ne zaman zararsız olarak mütalâa edilmektedir? BMDHS'de bu soruya cevap verilmeden evvel m.18'de "geçiş" tanımlanmıştır.<sup>1088</sup> Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise geçişin, sürekli ve çabuk olması gerektiği açıkça düzenlendikten sonra, fıkranın devamında belli sebeplerle gemilerin durma ve demirleme yapabileceği de belirtilmiştir. BMDHS m.19/1'de ise, "zararsız geçiş hakkı", yapılacak geçişin kıyı devletinin barış, düzen ve güvenliğine zarar vermemesi gerektiği belirtilerek açıklanmıştır. Bu tanımlamaya ilâveten aynı maddenin ikinci fıkrasında hangi faaliyetlerin zararsız geçiş hakkına aykırı olduğu şu şekilde sayılmıştır:

- Kıyı devletinin egemenliği, toprak bütünlüğü veya siyasî bağımsızlığına karşı tehdit veya kuvvete başvurulması veya Birleşmiş Milletler Şartında yer verilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı herhangi bir faaliyette bulunulması;
- Herhangi bir silâhla deneme veya askerî manevra yapılması;
- Kıyı devletinin savunmasına ve güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplama faaliyetinde bulunulması;
- Kıyı devletinin savunmasını ve güvenliğini tehlikeye düşürecek şekilde her türlü propagandanın yapılması;
- Her türlü uçağın kalkışına izin verilmesi, güverteye indirilmesi veya gemiye kabul edilmesi;
- Her türlü askerî aracın uçuşu, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;
- Kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık ve göç konularındaki kanun ve düzenlemelerine aykırı şekilde mal, para veya kişilerin gemiye kabulü veya gemiden çıkarılması;
- İlgili Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebep olan faaliyetlerin gerçekleştirilmesi;
- Balık avlanması;
- Araştırma ve ölçüleme faaliyetlerinde bulunulması;
- Kıyı devletinin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;
- Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her türlü faaliyette bulunulması.<sup>1089</sup>

---

<sup>1088</sup> BMDHS m.18/1: "Geçiş, karasularından şu amaçlarla yapılacak seyrişefer anlamını taşır:

a) İç sularına girmeksizin veya iç sularının dışındaki demir yerlerine veya liman tesislerine uğramaksızın kat'etmek,

b) İç sularına girmek veya bu sulardan çıkmak veya bu nitelikteki bir demir yerine veya liman tesisine uğramak."

<sup>1089</sup> NGANTCHA, s. 50; PAZARCI, II. Kitap, s. 351-352.

Sayılan tüm bu hususlar zararsız geçiş faaliyetini ortadan kaldırıcı hareketlerdir. Özellikle, son düzenlenen hususla, bu faaliyetlerin sınırlı olmadığı, sayılan bu faaliyetlerin sadece örnekleme olduğu, genel olarak kıyı devletinin huzurunu, güvenliğini ve düzenini bozacak her türlü hareketin veya faaliyetin, m.19/2'de sayılanlar kapsamına açıkça girmese de, zararsız geçiş hakkını ihlâl edeceği aşîkârdır.

Zararsız geçiş hakkından, genelde tüm gemiler yararlanabilecektir; fakat bazı devletlerin, yabancı savaş gemilerinin karasularından geçişinde önceden izin alınması veya bildirimde bulunulması şartını öne sürdüklerini belirtmekte de yarar vardır.<sup>1090</sup> Bunun dışında, bazı gemilere veya gemi kargolarına ilişkin olarak da BMDHS'de bir düzenlemeye yer verilmiştir.<sup>1091</sup> Bu çerçevede, ilgili maddede nükleer güçle çalışan veya radyoaktif ve/veya içeriği itibariyle tehlikeli madde taşıyan gemilerin zararsız geçiş hakkını kullanırken, kendileri için (bu tür gemiler için) uluslararası antlaşmalarda öngörülen belgeleri bulunduracakları ve gerekli önlemleri alacakları düzenlenmiştir.<sup>1092</sup>

---

<sup>1090</sup> Savaş gemilerinin karasularından geçiş hakkına ilişkin ayrıntılı değerlendirme için bkz., AGYEBENG W.K., Theory in Search of a Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea, *CJIL*, vol. 39/2, 2006, s. 387-392 ve 396-398; BAYKAL, 1996, s. 293-342; CHAUHAN, s. 511-524; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 88-91; DELUPIS, 1974, s. 39-41; GÖNLÜBOL, 1959, s. 160-163; JIN S., The Question of Innocent Passage of Warships: After UNCLOS III, *MP*, vol. 13/1, 1989, s. 56-67; KEYUAN Z., Innocent Passage for Warships: The Chinese Doctrine and Practice, *ODIL*, vol. 29/2, 1998, s. 195-223; NGANTCHA, s. 120-150 ve 153-154; O'CONNELL, 1977, s. 405-451; O'CONNELL, vol. I, s. 274-297; OXMAN, 1984, s. 809-863; ÖZMAN, s. 318-321; PAZARCI, II. Kitap, s. 347-349; PRZETACZNIK F., Freedom of Navigation through Territorial Sea and International Straits, *RDISDP*, vol. 55/2, 1977, s. 302-309; RAZAVI A., Continental Shelf Delimitation and Related Maritime Issues in the Persian Gulf, The Hague, 1997, s. 39-49; TREVES, 1991, s. 899-905 ve 929-934; VRIES REILEINGH de O.G., Warships in Territorial Waters, Their Protection of Innocent Passage, *NYIL*, vol. 2, 1972, s. 29-67. Ayrıca, Fransızca literatür ile ilgili olarak bkz. OXMAN B.H., Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nation Unies sur le droit de la mer, *AFDI*, vol. 28, 1982, s. 811-850 (Bu makale elimizde olmasına rağmen Fransızca bilmediğimiz için değerlendirmeye tâbi tutulmamıştır).

<sup>1091</sup> BMDHS m.23. Ayrıca, bu genel madde dışında da BMDHS'de bu gemilerin zararsız geçiş hakkına ilişkin başkaca düzenlemelere de yer verilmiştir: m.22/2 gibi.

<sup>1092</sup> Bu konuya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. AGYEBENG, s. 385 ve 394-396; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 88-92; CURRIE D.E.J. & VAN DYKE J.M., The Shipment of Ultrahazardous Nuclear Materials in International Law, *RECIEL*, vol. 8/2, 1999, s. 113-124; DIXON D.B., Transnational Shipments of Nuclear Materials by Sea: Do Current Safeguards Provide Coastal States a Right to Deny Innocent Passage?, *FSUJTL*, vol. 16/1, 2006, s. 73-99; FERRO M.S., Right of Innocent Passage of Ships Carrying Ultra-Hazardous Cargoes, *NLB*, vol. 78, 2006, s. 5-18; MOLENAAR E.J., Navigational Rights and Freedoms in a European Regional Context, in *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, edited by Rothwell & Bateman, Dordrecht, 2000, s. 27-31 ve 43-44; NGANTCHA, s. 151-152; ÖZMAN, s. 321-322; PEDROZO R.A.F., Transport of Nuclear Cargoes by Sea, *JMCL*, 28/2, 1997, s. 207-236; ROSCINI M., The Navigational Rights of Nuclear Ships, *LJIL*, vol. 15/1, 2002, s. 251-265; VAN DYKE J.M., Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials, *ODIL*, 27/4, 1996, s. 379-

Son olarak belirtmelidir ki, kıyı devletinin, “zararsız geçiş hakkını” düzenleme<sup>1093</sup> ve gerektiğinde, devletler arasında bir ayırım yapmaksızın, geçici olmak ve ilgili kanallardan duyurulmak koşullarıyla “zararsız geçiş hakkı”nı askıya alabilmesi imkânı<sup>1094</sup>, BMDHS’nin ilgili maddelerinde açıkça düzenlenmiştir.

## C- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açidan Elverişsiz Devletler ve Karasularının Hukukî Durumu

### 1- Genel Olarak

Karasuları yukarıda da ortaya konulduğu üzere, belli ve sınırlı istisnalar haricinde kıyı devletinin ülke toprakları (deniz ülkesi) dâhilindedir. Bu sular üzerinde, kıyı devletinin münhasır yetkisi söz konusudur. Bu sebepten ötürü, ne denize kıyısı olmayan devletler, ne coğrafi açıdan elverişsiz devletler, seyrüsefer dışında, karasularında bir hak iddiasında bulunmuşlardır. Denize kıyısı olmayan devletlerin karasularında seyrüsefer dışında, özellikle deniz kaynaklarına ilişkin herhangi bir hak talep edemeyecekleri ve etmedikleri hususu doktrinde çok net bir şekilde ifade edilmiştir.<sup>1095</sup>

Fakat, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin ciddî bir çalışma yapan **Sinjela**, denize kıyısı olmayan devletler için, komşu kıyı devletlerinin karasularında seyrüsefer dışındaki konularda da birtakım hak taleplerinde bulunmuştur. Sinjela’ya göre, kısaca, denize kıyısı olmayan devletler, komşu kıyı devletlerinin karasularını genişletme temel nedeni olan güvenlik konularına hâlel getirmeyecek biçimde, karasularındaki balıkçılıktan (canlı kaynaklardan)<sup>1096</sup> ve karasularında gerçekleştirilecek bilimsel araştırma faaliyetlerinden<sup>1097</sup> yararlanmalıdırlar.<sup>1098</sup>

---

397; VAN DYKE J.M., The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials, *ODIL*, vol. 33/1, 2002, s. 77-108; VAN DYKE J.M., Canada’s Authority to prohibit LNG Vessels from Passing through Head Harbour Passage to U.S. Ports, *OCLJ*, vol. 14/1, 2008, s. 45-72.

<sup>1093</sup> Genel olarak BMDHS m.22 ve m.25/1&2.

<sup>1094</sup> Genel olarak BMDHS m.25/3.

<sup>1095</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 436.

<sup>1096</sup> SINJELA, 1983, s. 168 ve 176.

<sup>1097</sup> SINJELA, 1983, s. 195.

<sup>1098</sup> Bu konudaki ayrıntılı açıklama ve değerlendirmeler için, genel olarak bkz. SINJELA, 1983, s. 163-176 ve 195-201 (meselâ, **Sinjela** konuya girerken şu şekilde genel bir istekte bulunuyor: (denize kıyısı olmayan devletlerin) *karasularının güvenlikle ilgili olmayan yararlarına katılmalarına izin*

Sinjela'nın görüşleri, ne karasularına ilişkin var olan uluslararası örf ve âdet kurallarıyla, ne genel olarak deniz hukukuna ilişkin özel olarak da karasularına ilişkin antlaşmalarla ve nihayetinde ne de devletlerin uygulamalarıyla bağdaşır niteliktedir. Sinjela'nın ortaya koyduğu nitelikte aksi bir tavır veya öneri, devletler hukukunun en temel süjesi addedilen devletin egemenlik haklarıyla çatışacaktır, ki bu durumun uluslararası hukuka uygun olmadığı söylenebilir.

## **2- Karasularındaki Seyrüsefere İlişkin Hakları**

Denize kıyısı olmayan devletlerin karasularında, tıpkı diğer kıyı devletlerinin gemilerinin sahip olduğu gibi "zararsız geçiş hakkı" vardır. Bir başka ifadeyle, denize kıyısı olmayan devletlerin gemileri de, tıpkı diğer devletlerin gemileri gibi, zararsız geçiş hakkından yararlanabileceklerdir.

Denize kıyısı olmayan devletlerin gemilerinin zararsız geçiş hakkı bâki olmakla birlikte, denize kıyısı olmayan devletler, diğer kıyı devletlerinden avantajsız konumda bulunmalarının bir sonucu olarak zararsız geçiş hakkından daha geniş bir hakka sahip olabilirler mi? Denize kıyısı olmayan devletler için, komşu kıyı devletlerinin kara ülkesinde öngörülen transit hakkı, ilgili komşu kıyı devletinin karasularında da geçerli olabilir mi? Bu soruları çoğaltmak ve genişletmek mümkündür.

Denize kıyısı olmayan devletlerin karasularından geçiş hakkına ilişkin olarak sorulan yukarıdaki soruları ve benzeri türevlerine verilecek cevabın, kanımızca, olumsuz olduğunu belirttikten sonra, kısaca:

- Her şeyden evvel, denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşma ve transit serbestisine dair hususların ele alındığı BMDHS m.124. ilâ m.132 (Bölüm X) arasında yer verilen düzenlemeler içerisinde, bu hak ve serbestinin kıyı devletinin karasularını kapsadığına dair bir belirlemeye gidilmemiştir. Bu durumu destekler nitelikte, bu konuda devlet uygulamalarında da, en azından bilindiği kadarıyla, aksine bir uygulama yoktur. Öte yandan, denize kıyısı olmayan devletlerin konuya

---

*verilmelidir*, [they (land-locked States) should, nevertheless, be allowed to participate in the non-security benefits of the territorial sea] bkz. s. 167).

yaklaşımlarının da karasularından zararsız geçiş hakkını desteklemeye yönelik olduğu belirtilmektedir.<sup>1099</sup> Paralel bir biçimde, BMDHS'nin karasularından zararsız geçiş hakkına ilişkin düzenlemelerinde de zaten açık bir biçimde denize kıyısı olmayan devletlerden de bahsedilmiştir. Tüm bunların sonucunda, denize kıyısı olmayan devletlere diğer kıyı devletlerine tanınan zararsız geçiş hakkından daha farklı ve daha geniş bir hakkın tanınması devletler arasındaki eşitliğe aykırı olarak nitelendirilebileceği gibi, ilgili kıyı devletlerinin egemenlik hakkına da doğrudan müdahale teşkil edecektir. Öte yandan, bu şekilde genişletilmiş bir hakkın tanınması, ilgili kıyı devletinin sahip olduğu karasularının "karasuları" olma niteliğini ortadan kaldıracaktır kanısındayız.

- Bazı yazarlar denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşma hakkı ve transit serbestisine dair kurallarının zararsız geçiş hakkının bir uzantısı olup olmadığı, bu iki düzenleme arasında bir paralellik bulunup bulunmadığını değerlendirmişler/kıyaslamışlar ve beklenilen aksine, aradaki farkların önemli boyutta olduğunu ortaya koymuşlardır.<sup>1100</sup> Bu çerçevede, en temel fark, **Merryman** ve **Ackerman**'da da vurgulandığı üzere<sup>1101</sup>, şu şekilde ortaya konulabilir: Transit hakkının temel amacı denize ulaşmakken, zararsız geçiş hakkının temel amacı seyriüsefer amaçlı bir başka devletin karasularının kat edilmesidir.

<sup>1099</sup> I. DHK esnasında dahi, denize kıyısı olmayan devletlerin delegelerinin yaptıkları konuşmalarda "zararsız geçiş hakkı"nın önemine değindikleri görülmektedir. Bkz. United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records, vol III: First Committee (Territorial Sea and Contiguous Zone), A/CONF.13/39, Genève, 1958, s. 16, 47, 61 ve 63.(bundan sonra UN I, Territorial).

<sup>1100</sup> **Merryman** ve **Ackerman**, denize kıyısı olmayan devletlerin transit geçiş hakkıyla karasularında öngörülen "zararsız geçiş hakkı" arasında önemli farklar bulunduğunu vurgulanmış ve bu yüzden de, iki hak arasında karşılaştırma yapmanın kolay olmadığını belirtmiştir. Bkz. MERRYMAN & ACKERMAN, s. 28. Bunun yanında belirtmek gerekir ki, **Delupis**, karadan geçişe ilişkin olarak denize kıyısı olmayan devletler için olasılıkları tartışırken, kendisine göre uluslararası hukukta asgarî düzeyde var olması gereken "kara üzerinde zararsız geçiş hakkından" bahsetmiştir. Her ne kadar, Delupis'in açıklamalarında iki zararsız geçiş arasında açıkça ve doğrudan bir bağ kurulmamış olsa da, yine de bu kavramın akılları karıştırdığını veya en azından karıştırabileceğini belirtmekte yarar vardır. Bkz. DELUPIS, 1974, s. 73-75. Bu konuya ilişkin, meselâ Bolivya delegesi **Iturralde**'nin I. DHK esnasında yapmış olduğu açıklamalara yer verilebilir. Iturralde, denizlerin serbestliği ilkesinin denize ulaşmak için komşu devletin topraklarından geçmekten başka hiçbir seçeneği olmayan devletler için transit hakkını öngördüğünü belirtmiş ve bu hakkın esasta denizci devletlerin karasularından yabancı gemilerin geçişine ilişkin hakkın bir uzantısı olduğunu ifade etmiştir. Iturralde açıklamalarının devamında ise, bu hakkın çok daha geniş olduğunu, tüm zamanlarda ve tüm durumlarda uygulandığını ve ayrıca sadece karasularında değil, bir devletin iç sularında, nehirlerinde ve topraklarında uygulandığını belirtmiştir. Bkz. UN I, Territorial, s. 16. Iturralde'nin açıklamalarına bakıldığında, her ne kadar başta, bir devletin kara ülkesinden yapılacak transit geçiş hakkının, karasularından zararsız geçiş hakkının bir uzantısı olarak nitelenmiş olduğu görülse de, devamında bu iki hak arasındaki farklılıkların sıralanması suretiyle bu iki hakkın birbirinden farklı olduğunun ortaya konulduğu söylenebilir.

<sup>1101</sup> MERRYMAN & ACKERMAN, s. 28.

- Bunların yanı sıra, yukarıda da belirtildiği üzere, bazı durumlarda kıyı devletine zararsız geçiş hakkına ilişkin düzenlemede bulunma ve hattâ bu hakkı belirli koşullar çerçevesinde geçici olarak askıya alma hakkı tanınmıştır. Bu şekilde bir düzenlemenin denize kıyısı olmayan devletleri olumsuz yönde etkileyebileceği düşünülebilir; fakat, bu hükme ilişkin olarak gözden kaçırılmaması gereken husus, bu şekilde bir düzenlemenin tüm devletlerin gemileri için, ister denize kıyısı olsun, ister denize kıyısı olmasın eşit şekilde ve eşit koşullarda uygulanacağıdır. Bununla beraber, kıyı devletinin bu düzenlemeleri ve askıya alma durumu, uluslararası hukuka aykırı olamayacağı gibi, mâkul sebeplerle gerçekleştirilmiş olmalıdır. Ayrıca, bu askıya alma durumunun “geçici” olduğu, açıkça ilgili düzenlemelerde vurgulanmıştır.

- Burada, son olarak aklı şu husus gelebilir: takımda geçişi, yukarıda da işlendiği üzere, takımda devletinin karasularını da kapsayacaktır, dolayısıyla, karasularında, bazı istisnaî durumlarda sadece zararsız geçiş hakkının olmadığı ve geçiş hakkının genişletilebileceği; bu şekilde bir genişletmenin denize kıyısı olmayan devletler için de mümkün olup olmayacağı düşünülebilir. Fakat, takımda devletlerinin karasularından, zararsız geçiş hakkının yanı sıra takımda geçişinin de söz konusu olması ile denize kıyısı olmayan devletler için buna benzer istisnaî bir durumun düzenlenemesine çalışılması birbirinden farklı hususlardır. Öncelikle belirtilmelidir ki, takımda devletleri III. DHK öncesinde bu şekilde bir hakka sahip olmadıkları gibi, günümüzde takımda devletlerinin kapattıkları alanlar III. DHK öncesinde açık deniz alanlarını teşkil etmekteydi. Dahası, kapatılan alanların açık deniz alanı teşkil etmesinin yanı sıra, çok geniş olmaları ve özellikle belirli takımda devletlerinin dünyanın en işlek deniz yolları üzerinde konumlanmaları tüm bu düzenlemelerin zorunlu olmasına yol açmıştır. Oysa, denize kıyısı olmayan devletler için karasularındaki geçişe ilişkin ek bir düzenleme tüm bu özelliklerden yoksun olacaktır. Bunun dışında, takımda devletinin takımda geçişi için temelde geçiş yollarını benimsemesi ve belirlemesi gerekmektedir. Yani, takımda devleti açısından, bir kıyı devleti olarak<sup>1102</sup>, gönüllük söz konusudur. Takımda devleti böyle bir belirlemeye gitmemişse, takımda devleti sularının dâhilindeki uluslararası seyrüseferde kullanılan yollarda zararsız geçiş hakkı uygulanacaktır. Fakat,

<sup>1102</sup> Takımda devletini, yukarıda anlatılan özellikler düşünüldüğünde bir kıyı devleti olarak nitelemek ne kadar doğrudur tartışılır. Bu bağlamda, meselâ su devleti veya basitçe ada devleti ibareleri daha mâkul olarak kabul edilebilir.

belirtmek gerekir ki, bu yollar, genellikle, takımada devletinin sularına giren ve uluslararası trafikte kullanılan boğazlardır.<sup>1103</sup> Benzer (paralel) bir rejim, aşağıda değerlendirileceği üzere, uluslararası boğazlarda da söz konusudur. İlâveten hatırlanmalıdır ki, örneğin bir takımada devletinin sularında bu şekilde uluslararası seyrüseferde kullanılan bir geçiş hattı yoksa<sup>1104</sup> ve üzerine ilgili takımada devleti takımada geçişi belirlememişse, takımada sularından geçiş zararsız geçişten ibaret olmalıdır. Sonuç olarak, takımada devleti için öngörülen istisna olarak nitelendirilebilecek düzenleme benzeri, ortaya konulan tüm bu niteliksel farklar düşünüldüğünde denize kıyısı olmayan devletler için düşünülemez.

### **3- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Karasularının Genişliği Konusunda Tutumları**

Denize kıyısı olmayan devletler, her ne kadar denizden yoksun olsalar da, DHK'larda yerlerini almışlar ve iddialarını öne sürmüşlerdir. Deniz hukuku çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletlerin ilgili konferanslara katılıp görüşlerini bildirmelerinin ne kadar etkili olduğu şüphesiz tartışılabilir, fakat kendilerinde olmayan bir unsura ilişkin görüşlerini açıklamış olmaları önemlidir. Bu çerçevede, **Alexander**, I. DHK'ya ilişkin olarak bir düzine kadar denize kıyısı olmayan devletin Cenevre'ye delegelerini gönderip, Konferansa katıldıklarını ve karasularının genişliği konusunda görüş ve oylarını bildirme imkânına sahip olduklarının altını çizmektedir.<sup>1105</sup>

#### **a- I. DHK**

I. DHK'ya on üç denize kıyısı olmayan devlet katılmıştır.<sup>1106</sup> Fakat, belirtmek gereklidir ki, bu devletlerin öncelikli amacı, kendi lehlerine olacak transit hakkına ilişkin bir düzenlemenin kabulü olmuştur.

---

<sup>1103</sup> Meselâ, Endonezya içerisinde kuzey-yönünde Makassar Boğazı, Sunda Boğazı ve Lombok boğazı gibi boğazlar bu çerçevede değerlendirilir. Hatırlanacağı üzere, Endonezya'nın belirlediği takımada geçiş yolları da bu boğazları kapsamaktadır.

<sup>1104</sup> Meselâ, São Tomé ve Príncipe gibi.

<sup>1105</sup> ALEXANDER, 1967, s. 75-76.

<sup>1106</sup> Afganistan, Avusturya, Bolivya, Belarus Sosyalist Sovyet Cumhuriyeti, Çekoslovakya, İsviçre, Laos, Lüksemburg, Macaristan, Nepal, Paraguay, San Marino ve Vatikan. Bkz. DEAN, 1958, s. 607 dipnot: 1.

I. DHK sonucunda dört Sözleşme imzalanmış ve bunlardan biri de tamamen karasularına (ve bitişik bölgeye) hasredilmiş olsa da, karasularının genişliğine ilişkin bir mesafe üzerinde uzlaşamadığı için, bu konuda herhangi bir hükme yer verilmemiştir.<sup>1107</sup>

1958 yılında yapılan I. DHK'da karasuları genişliğinin kaç deniz mili olacağı konusunda denize kıyısı olmayan devletlerin tutumu değerlendirilecek olursa, bu devletler arasında tutarlı bir görüş birliği olmadığı ifade edilebilir. Örneğin, Çekoslovakya delegesi **Zourek**<sup>1108</sup> ve Macaristan delegesi **Ustor**'un<sup>1109</sup> yapmış oldukları beyanlar sonucunda, mâkul olmak kaydıyla, kıyı devletlerinin on iki deniz miline kadar karasuları genişliği belirlenmesine olumlu yaklaştıkları görülmektedir. Öte yandan, Avusturya ise karasuları genişliğine ilişkin olarak, ısrarla üç deniz milini savunmuştur.<sup>1110</sup> Avusturya'ya paralel, İsviçre'nin de karasuları genişliğinin on iki deniz miline genişletilmesine (hattâ üç deniz mili ötesine genişletilmesine) karşı çıktığı, delegesinin yapmış olduğu konuşmada ortaya koyduğu söylemlerden çıkartılabilecektir.<sup>1111</sup> I. DHK'ya katılan diğer denize kıyısı olmayan devletlerden

<sup>1107</sup> 1958 tarihli Cenevre Sözleşmelerinin temel zaafiyetlerinden ve başarısızlık nedenlerinden biri, belki de en önemlisi karasularına ilişkin bir genişliğin tespit edilememiş olmasıdır. Bu durumun bir sonucu olarak, daha ilgili Sözleşmelerin mürekkebi kurumadan 1960 tarihinde II. DHK toplanmıştır.

<sup>1108</sup> **Zourek**, I. DHK'nın 18 Mart 1958 tarihli 19. toplantısında yapmış olduğu konuşmada, karasularının genişliğine ilişkin, özetle şu hususları ifade etmiştir: Karasularının genişliği konusunda belirli bir genişliğin belirlenmesi, ne gereklidir, ne de mümkündür. Her bir devlet tarafından uygulanan genişlik tarihî bir gelişim sürecinin sonucudur ve o devletin çeşitli ihtiyaçlarını yansıtır. Sadece azınlık niteliğinde kısıtlı sayıda devletin belirlediği bir genişliği, tamamen teknik kurallar uygulamak suretiyle karasuları genişliği olarak belirlemeye ve tekleştirmeye çalışmayı tavsiye etmek kuşkuludur. Üç mil kuralının uluslararası hukukta hiçbir zaman genel kabul görmediği İskandinav ülkelerinin, İspanya'nın ve Rusya'nın uygulamaları ortadadır. Sonuç olarak, her devlet kendi egemen yetkilerini kullanmak suretiyle karasuları genişliğini belirlemeye yetkilidir, belirlenecek genişlik denizlerin serbestisi prensibini ihlâl etmemelidir ve son olarak, karasuları genişliğinin üç ilâ on iki deniz mili genişlikler arasında kabul edildiği durumlar, uluslararası hukukla uyumludur. Bkz. UN I, Territorial, s. 60-61.

<sup>1109</sup> **Ustor**, I. DHK'nın 19 Mart 1958 tarihli 20. toplantısında yapmış olduğu konuşmada, karasularının genişliğine ilişkin, özetle, şu hususları ortaya koymuştur: Üç mil kuralının, var olan uygulamaların da gösterdiği üzere, bir etkisi yoktur; her devlet mâkul sınırlar çerçevesinde (on iki deniz mili) karasuları genişliğini belirlemeye yetkilidir. Bunun için uluslararası seyrüseferin gerekleri, tarihî, coğrafî, ekonomik ve güvenlik konuları göz önünde bulundurulmalıdır. Bkz. UN I, Territorial, s. 63.

<sup>1110</sup> Bu konuda, III. DHK'nın II. Komitesinde 06 Ağustos 1974 tarihinde gerçekleştirilen sekizinci toplantısında Avusturya delegesi Weidinger'in yapmış olduğu açıklama dikkate alınmalıdır.

<sup>1111</sup> İsviçre delegesi **Ruegger**, I. DHK'nın 14 Mart 1958 tarihli 16. toplantısında yapmış olduğu konuşmada, bütün büyük devletlerin denizlerin serbestliği ilkesine bağlılıklarını bildirdiklerini belirtmiş, ve ülkesinin de, bu çerçevede, aynı birliğin denizlerdeki serbest alanların mümkün olan en az sınırlandırmaya tâbi olarak korunmasında da sağlanmasını dilediğini belirtmiştir. Ruegger konuşmasının devamında, kıyı devletlerinin özel ve meşrû çıkarlarının korunmasının ulusal egemenlik alanlarının genişletilmeden de gerçekleştirilebileceğini telaffuz etmiştir. Bkz. UN I, Territorial, s. 47. Dikkat edileceği üzere, İsviçre delegesi Ruegger'in, her ne kadar bir genişlik belirtmese de, yapmış olduğu açıklamaların üç deniz mili lehine olduğu görülmektedir.

Laos'un, her ne kadar görüşmelerde yer almasa da, altı deniz mili genişlik için oy kullandığı belirtilmektedir.<sup>1112</sup> Afganistan ve Nepal gibi ülkesel ve zamanında siyasi olarak SSCB'ye yakın devletlerin ise, karasularının genişliğine ilişkin konularda, SSCB ile paralel hareket ettikleri belirtilmektedir.<sup>1113</sup> Bunun dışında, Vatikan'ın karasularının genişliği konusunda yapılan oylamalarda çekimser oy kullandığı, bir tek Amerika Birleşik Devletleri'nin teklifi olan altı artı altı önerisine olumlu oy kullandığı ifade edilmiştir.<sup>1114</sup>

## b- II. DHK

1960 tarihinde toplanan II. DHK'nın temel toplanma sebebi, karasularının genişliğine ilişkin belirli bir mesafe tayin edebilmektir. Konferans süresince resmî kayıtlarda yer alan konuşmacıların listesi dikkate alındığında, en azından bizim tespit edebildiğimiz kadarıyla, sadece dört denize kıyısı olmayan devletin yetkilisinin sözlü değerlendirmede bulunduğu görülmektedir: Çekoslovakya<sup>1115</sup>, Macaristan<sup>1116</sup>, Bolivya<sup>1117</sup> ve Belarus<sup>1118, 1119</sup>.

Bu dört devlet dışında, Laos'un, Amerika ve Kanada tarafından ortak olarak teklif edilen "altı artı altı" önerisi lehine oy kullandığı belirtilmelidir.<sup>1120</sup> Avusturya'nın da, Laos gibi, Amerika ve Kanada ortak önerisi lehine oy kullandığı bildirilmiştir.<sup>1121</sup>

---

<sup>1112</sup> FARRELL E.C., *The Socialist Republic of Vietnam and the Law of the Sea: An Analysis of Vietnamese Behavior within the Emerging International Ocean Regime*, Dordrecht, 1998, s. 49-50.

<sup>1113</sup> DEAN, 1958, s. 616.

<sup>1114</sup> DEAN, 1958, s. 615.

<sup>1115</sup> Çekoslovakya adına Pechota ülkesinin görüşlerini açıklamıştır. Bkz. s. 132-136.

<sup>1116</sup> Macaristan adına Ustor ülkesinin görüşlerini açıklamıştır. Bkz. s. 231-238.

<sup>1117</sup> Bolivya adına Cuadros Quiroga ülkesinin görüşlerini açıklamıştır. Bkz. 259-262.

<sup>1118</sup> Beyaz Rusya adına ülkesinin görüşlerini Povetiev açıklamıştır. Bkz. s. 321-325.

<sup>1119</sup> Bu dört konuşmadan sadece Macar delege Ustor'un yapmış olduğu konuşma İngilizce'dir. Diğer konuşmalardan ikisi Fransuzca (Çekoslovakya ve Beyaz Rusya), diğeri ise İspanyolca'dır. Bu yüzden, tarafımızca, sadece Macar delege Ustor'un konuşması ele alınabilmektedir. Bu konuşmada Ustor'un konuyla ilgili yaptığı açıklamalar şu şekilde özetlenebilir: "Karasuları sorunu, her ne kadar önemli ve zor olsa da, çözüme kavuşturulabilir. Bunun için, tek bir formül değil de, tüm mâkul ihtiyaçları/gerekleri karşılayabilecek esnek bir formüle ihtiyaç vardır. On iki millik bir karasuları iddiası bu sınırlar içerisinde kalmaktadır. Ayrıca, bu iddiaları tatmin etmeyen hiçbir teklif genel olarak kabul edilmemelidir. Ustor'un konuşması için bkz. *Official Records of the Second United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva 17 March-26 April 1960, Committee of the Whole: Verbatim Records of the General Debate, A/CONF.19/9, New York, 1962, s. 231-234, özellikle s. 233.*

<sup>1120</sup> DEAN, 1960, s. 780 ve 784-785; FARRELL, s. 49-50.

<sup>1121</sup> DEAN, 1960, s. 784-785.

### c- III. DHK

Denizlerin serbestliği ilkesini olumsuz yönde etkileyebileceği belirtilen karasularının genişliğinin artırılmasına ilişkin iddiaların da ele alındığı III. DHK'da<sup>1122</sup>, bu konuda denize kıyısı olmayan devletlerin tutumlarının ne olduğunu, en azından birkaç belge ve delegenin görüşlerine yer vermek suretiyle açıklamak, yararlı olabilir.<sup>1123</sup>

04 temmuz 1974 tarihli yirmi dokuzuncu toplantı esnasında Çekoslovakya delegesi **Pisk** yapmış olduğu değerlendirmeler esnasında, karasularına ilişkin neredeyse evrensel olarak kabul edilen on iki deniz milini desteklediğini ve bu hükmün yeni Sözleşmede açıkça yer almasını ümit ettiğini belirtmiştir.<sup>1124</sup>

10 Temmuz 1974 tarihli otuz beşinci toplantıda Macaristan delegesi **Prandler**, karasuları genişliğinin, kıyı devletinin temel nitelikli çıkarlarının korunması için gerekli olan mesafeyi aşmaması gerektiğini belirterek, mesafenin, çoğu devletin uygulamalarıyla uyumlu olarak on iki deniz milinde sabitlenmesi gerektiğini belirtmiştir.<sup>1125</sup> Öte yandan, aynı toplantıda, bir başka denize kıyısı olmayan devlet olan İsviçre'nin delegesi **Monnier**, karasularının on iki deniz miline genişletilmesinin seyrüsefer ve uçuş serbestilerini, bu serbestlerin uzun süredir var olduğu deniz alanlarından men edeceğini belirterek eleştirmiştir.<sup>1126</sup>

11 temmuz 1974 tarihli otuz sekizinci toplantıda ise, Paraguay delegesi **Godoy**, iki yüz deniz millik ekonomik bölgeye ilişkin olarak kendi ülkesinin

---

<sup>1122</sup> III. DHK çok geniş katılımlı ve dönemi çerçevesinde değerlendirildiğinde, deniz hukukuna ilişkin hemen hemen tüm konuların ele alındığı bir konferanstır. Bu sebepten ötürü, ancak dokuz yılda sonuçlandırılabilmiştir.

<sup>1123</sup> Burada açıklamalar değerlendirilirken, özellikle devletler arasındaki dengelere, oluşturulan gruplara ve bu grupların temsil ettikleri çıkarlara ve en önemlisi III. DHK'nın görüşme sürecinde ilgili konulara ilişkin devletler ve devletlerin oluşturduğu çıkar grupları tarafından özenle irdelenen paket pazarlık (package deal) hususuna mutlaka dikkat edilmelidir.

<sup>1124</sup> "... supported the almost universally accepted 12-mile limit to the territorial sea and hoped that that norm would be explicitly states in the new convention." Bkz. 29th meeting of 04/07/1974, A/CONF.62/SR.29, s. 114.

<sup>1125</sup> "..., the breadth of the territorial sea should not exceed the distance essential to the protection of the most important interests of the coastal State. The distance should be fixed at 12 nautical miles, in conformity with the practice of most States." Bkz. 35th meeting of 10/07/1974, A/CONF.62/SR.35, s. 142.

<sup>1126</sup> "The extension of the territorial sea to 12 miles would have the effect of closing to free navigation and overflight parts of the sea where those freedoms had so far existed." Bkz. 35th meeting of 10/07/1974, A/CONF.62/SR.35, s. 143.

bölgesellik teklifini açıklarken, bu bölgenin on iki deniz milini aşmayacak karasularının dış sınırından itibaren başlayacağını belirtmek suretiyle, dolaylı da olsa on iki deniz milinin Paraguay açısından kabul edildiğini ortaya koymuştur.<sup>1127</sup>

05 Ağustos 1974 tarihli konuşmasında Bolivya delegesi **Tredinnick** iki yüz deniz millik ekonomik bölgeye ilişkin açıklamalarda bulunurken Bolivya'nın ilgili esas hatlardan itibaren ölçülecek on iki deniz millik karasuları genişliğini geçmeyecek bir genişliği kabul edebileceğini açıkça ortaya koymuştur.<sup>1128</sup>

06 Ağustos 1974 tarihli ikinci komitenin yirmi sekizinci toplantısında konuşan Avusturya delegesi **Weidinger**, bir kıyı devletinin karasularını on iki deniz miline çıkartabileceğini belirttiikten sonra, Avusturya'nın 1958 tarihli Konferansta üç deniz millik karasuları genişliğini ısrarlı bir şekilde savunurken, bu konferansta on iki deniz millik genişliği kabul etmesinden ötürü bu konuda kendisini geliştirdiğini eklemiştir.<sup>1129</sup>

Bireysel olarak delegelerin açıklamalarının dışında, Konferansa sunulan belgelerden 31 Temmuz 1974 tarihli yirmi dört devletin sunduğu taslak madde metinlerinde "*Her devletin ... maddelerine uyumlu olarak çizdiği esas hatlardan itibaren ölçülen, on iki deniz milini aşmayacak bir sınıra kadar karasuları genişliğini belirleme hakkı olacağı*"<sup>1130</sup> şeklinde bir düzenlemeye yer verilmiştir. Yirmi dört devletin on sekizi denize kıyısı olmayan devletlerdir ve şu şekilde sıralanmaktadır: Avusturya, Beyaz Rusya (*Byelorussian Soviet Socialist Republic*), Bolivya, Botswana, Burundi, Çekoslovakya, İsviçre, Laos, Lesotho, Lüksemburg, Macaristan, Mali, Moğolistan, Paraguay, Swaziland, Uganda, Yukarı Volta<sup>1131</sup> ve Zambiya. Geriye kalan altı devlet ise, coğrafi açıdan elverişsiz devlet konumundadır: Belçika, Federal Almanya, Finlandiya, Hollanda, İsveç ve Singapur.

<sup>1127</sup> "..., beginning from the outer limit of a territorial sea which should not extend beyond 12 miles. ". Bkz. 38th meeting of 11/07/1974, A/CONF.62SR.38, s. 161.

<sup>1128</sup> "It (Bolivia) would accept a territorial sea of up to 12 nautical miles measured from the applicable baselines, ...". Bkz. 25th meeting of the II. Committee 05/08/1974, A/CONF.62/C.2/SR.25, s. 199.

<sup>1129</sup> "... a coastal State might extend its territorial sea up to a distance of 12 nautical miles. Austria's position had evolved considerably, for at the 1958 Geneva Conference it had still been strongly in favour of maintaining the traditional breadth of the territorial sea at 3 miles ". Bkz. 28th meeting of the II. Committee 06/08/1974, A/CONF.62/C.2/SR.28, s. 223.

<sup>1130</sup> "1. Each State shall have the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines drawn in accordance with articles ... of this Convention". Bkz. Document A/CONF.62/C.2/L.33, s. 212.

<sup>1131</sup> Günümüz Burkino Faso'su.

Görüldüğü üzere, azamî on iki deniz millik karasuları genişliğine ilişkin genel tutum, sebebi ne olursa olsun, denize kıyısı olmayan devletler (ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler) tarafından da desteklenmiştir. Ayrıca, ilgili kaynaklarda Avusturya'nın on iki deniz millik karasuları genişliğine verdiği desteğin açıkça ve özellikle vurguladığı belirtilmelidir.<sup>1132</sup> Bunun ötesinde, denize kıyısı olmayan devletlerin açıklamalarına ve tutumlarına paralel olarak, yazarlar da denize kıyısı olmayan devletlerin karasuları genişliğinin kesinlikle on iki deniz milini geçmemesi gerektiğini savunduklarını belirtmişlerdir.<sup>1133</sup>

#### IV- Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlar

Boğazlar ayrı bir deniz alanı değil, diğer deniz alanları içerisinde yer alan coğrafi alanlardır. Yukarıda da belirtildiği üzere, karasularının on iki deniz mili genişliğe çıkarılacak olması, boğazları seyrüsefer açısından gündeme getirmiştir; çünkü kabul edilebilecek on iki deniz millik karasuları genişliği, dünyadaki yüz on altı veya üzeri<sup>1134</sup> boğazı<sup>1135</sup> tamamen bu boğaza kıyıları olan devletlerin karasularına

---

<sup>1132</sup> HAFNER, 1997, s. 31.

<sup>1133</sup> TUERK H. & HAFNER G., The Land-Locked Countries and the United Nations Convention on the Law of the Sea, *PzPPPMP*, vol. 18/1&2, 1985, s. 62.

<sup>1134</sup> BALL, s. 117, dipnot: 36; BATES C.C. & YOST P., Where Trends the Flow of Merchant Ships?, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Massachusetts, 1973, s. 249; BROWN, 1973, s. 162; CHEN, 2000, s. 135; DE ROCHER F.G., Freedom of Passage through International Straits: Community Interest Amid Present Controversy, Miami, 1972, s. 14, dipnot: 25; FRANCKX E. & RAZAVI A., The Strait of Hormuz, in *Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 56; KOVALEV, s. 207; MILAN S.S., Innocent Passage through the Strait of Hormuz, *RHDI*, vol. 40/41, 1987/88, s. 252; REISMAN M.W., The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Lawmaking, *AJIL*, vol. 74/1, 1980, s. 59; SANGER, s. 84; SHARMA O.P., Navigation through International Straits, in *Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, The Hague, 1980, s. 113; TOLUNER S., Which Straits' Régime in the Aegean Sea?, in *Problems of the Regional Seas 2001*, edited by Öztürk & Algan, İstanbul, 2001, s. 144. Öte yandan, **Bowett**'ın yapmış olduğu açıklamalardan, boğazlara ilişkin belirtilen yüz on altı sayısının Amerika Birleşik Devletleri temsilcisi Dean tarafından II. DHK esnasında hesaplanarak ortaya atıldığı anlaşılmaktadır. Bkz. BOWETT, 1960, s. 417.

<sup>1135</sup> Özellikle, bu boğazlardan on altı tanesi stratejik öneme sahip olarak kabul edilmektedir. Fakat, stratejik olduğu kabul edilen bu on altı boğaza ilişkin verilen listelerde tutarsızlıklara rastlanmaktadır. Hattâ on altı önemli geçiş noktası olduğu, bunların on bir tanesinin boğaz olduğunu belirtenler olduğu gibi, daha fazla sayıda stratejik öneme sahip boğaz listesi veren yazarlar da vardır. Stratejik boğazlara ilişkin açıklama ve listelere ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. ALEXANDER, 1973, s. 42, şekil 5; LARSON L.D., Innocent, Transit, and Archipelagic Sea Lanes Passage, *ODIL*, vol. 18/4, 1987, s. 423-426; RAO P.S., The Public Order of Ocean Resources: A Critique of the Contemporary Law of the Sea, Massachusetts, 1975, s. 179; SHARMA, 1980, s. 144. Öte yandan, **Knight**'ın, haklı olarak, değişen koşulların bir boğazın stratejik konumunu da değiştirebileceğini belirttiği unutulmamalıdır. Bkz. KNIGHT G.H., The 1971 United States Proposals on the Breadth of the Territorial Sea and Passage through International Straits, *OLR*, vol. 51/4, 1972, s. 785.

katacağı(r). Kuşkusuz ki, bu durum güçlü denizci devletler başta olmak üzere, birçok devletin denizlerde seyirüsefer konusunda endişelerini pekiştirmiştir. Bu çerçevede, on iki deniz millik karasuları genişliğine ilişkin tartışmalar, boğazlardan geçiş rejimi ile birlikte ele alınmıştır.<sup>1136</sup> III. DHK sonunda kabul edilen BMDHS’de “*Uluslararası Seyirüseferde Kullanılan Boğazlar*” başlığını taşıyan ve boğazlardaki geçiş rejimlerine ilişkin ayrıntılı bir düzenlemenin yer aldığı bir bölüm (III. Bölüm) ihdas edilmiştir.

## A- Boğazlara İlişkin Tanımlar

III. DHK’da ele alınan konu itibarıyla bazı hususların tanımlanması gerekmektedir.

Öncelikle, coğrafi olarak boğaz, en basit şekliyle, iki deniz alanını birbirine bağlayan, karşılıklı iki tarafı karalarla çevrilmiş, dar<sup>1137</sup> su alanı olarak ifade edilebilir.

<sup>1136</sup> “Paket anlaşma” (*package deal*) olarak adlandırılan kurum BMDHS’nin özünü etkileyen kurumların başında gelmektedir. Pardo’nun Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda yapmış olduğu konuşmayla başlayan süreçte, önce Birleşmiş Milletler oluşturduğu Komisyonla deniz yatağına ilişkin görüşmelerin yürütülmesini hedeflemiş, bir sonraki yıl Genel Kurul almış olduğu kararla birlikte açık denizlere, karasularına, bitişik bölgeye, kıta sahanlığına ve üzerindeki sularla deniz yatağına ve ulusal sınırlar ötesindeki okyanus dibine ilişkin sorunların birbiriyle yakından alakalı olduğunu tespit etmiş ve böylelikle paket anlaşma kuralının da bir nevi doğuşunu gerçekleştirmiştir. 1973 yılında başlayan Konferansın üçüncü oturumunda usûle ilişkin olarak “konsensüs” ve “paket anlaşma” bir bütün olarak kabul edilmiş ve böylece, “paket anlaşma” resmî olarak da görüşme prosedürünün bir parçası hâline getirilmiştir. Konferanstaki birçok konu birbiriyle bağlıdır, birinin kabulü veya reddi bağlı olduğu diğer konuları da etkileyecektir. BMDHS’nin hükümlerinin paket anlaşmaya bağlı bu niteliği, katılan devletlerin delegeleri ve temsilcilerince de açıkça kabul edilmiştir. Paket anlaşmaya ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. CAMINOS H. & MOLITOR M.R., *Progressive Development of International Law and the Package Deal*, *AJIL*, vol. 79/4, 1989, s. 871-890 (özellikle de s. 872-878 ve 884-890); EVENSEN J., *Working Methods and Procedures in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, *RCADI*, s. 435-452. Paket anlaşmaya ilişkin BMDHS’de verilen en belirgin örnek ise, karasularının on iki deniz mili genişliğe çıkarılması karşısında boğazlarda öngörülmesi istenilen daha liberal bir geçiş sistemi—(transit geçiş sistemi) örneğidir. Bkz. BERNHARDT, 1987, s. 290; CAMINOS & MOLITOR, s. 875; EVENSEN, s. 442 ve 446; FRIEDHEIM R.L., *Negotiating the New Ocean Regime*, Columbia, 1993, s. 78-95; KNIGHT, 1972, s. 759-787 (özellikle s. 769); MAHMOUDI S., *Customary International Law and Transit Passage*, *ODIL*, vol. 20/2, 1989, s. 163 ve 165-166; TOLUNER, 2001, s. 143-144.

<sup>1137</sup> “Dar” kelimesi tamamen sübjektif bir ifadedir. Bazı boğazlar hakikaten darsa, bazıları ise başlı başına birkaç deniz alanı birden kapsayacak kadar geniş olabilmektedir. Meselâ, Hudson Boğazı en geniş boğaz olarak mütalâa edilmekte ve en geniş yeri yaklaşık yüz elli deniz milini bulmaktadır. Bkz. ANAND, s. 72 ve dipnot: 2. Endonezya takımadaaları dâhilindeki Makassar Boğazı’nın ise geçiş açısından bakıldığında en dar yeri altmış iki deniz mili iken (bkz. ALEXANDER, 1973, s. 42; LEIFER M., *Malacca, Singapore and Indonesia*, Alphan aan den Rijn, 1978, s. 81-83) Yucatan Kanalı’nın (Amerika Kıtası) en dar geçiş noktası 105 deniz milini bulmaktadır, (bkz. ALEXANDER, 1973, s. 42). Dünyadaki en dar boğaz(lar) arasında yer alan İstanbul Boğazı’nın en dar noktaları arasındaki uzaklık ise 700 metredir. Bkz. ALEXANDER, 1973, s. 42; ANAND, s. 72 ve dipnot: 2. Öte yandan, önemli boğazların coğrafi ve özellikle teknik açıdan ayrıntılı değerlendirmesi için bkz.

Coğrafi anlamda boğaz tanımı, uluslararası hukuk açısından belirli bir açıya kadar yardımcı olabilecektir, çünkü BMDHS'nin boğaza ilişkin düzenlemeleri incelendiğinde, düzenlenenin bir deniz alanı olarak boğaz değil de, sadece boğaza ilişkin geçiş rejimi olduğu görülecektir. Bu çerçevede, Sözleşmede düzenlenen boğazların belirli nitelikte olması gerekmektedir. Kısaca, BMDHS, tüm boğazlara ilişkin genel bir düzenleme getirmemektedir.

Bu bağlamda, ulusal ve uluslararası boğaz ayrımı<sup>1138</sup> yapılarak, ulusal boğazlar uluslararası hukuk kapsamı dışında bırakılmıştır. Açık deniz koridoru içeren boğazlar<sup>1139</sup> da, genel olarak, BMDHS III. Bölüm düzenlemesi haricinde bırakılmıştır.

BMDHS spesifik olarak boğazları tanımlamamıştır. Bu çerçevede, BMDHS'de ele alınan boğazlar, **Pharand**'ın uluslararası boğazların belirlenmesi için öngördüğü üç kriterin tespitiyle belirlenebilir: “*yirmi dört deniz miline kadar genişlik*”, “*açık denizlerin iki kısmı veya açık denizlerin bir kısmı ile yabancı bir devletin karasularını bağlamak*” ve “*uluslararası seyrişerfe kullanılmak*”.<sup>1140</sup>

---

KENNEDY R.H., A Brief Geographical and Hydrographical Study of Straits Which Constitute Routes for International Traffic, Document A/CONF.13/6 & Add.1, in *United Nations Conference on the Law of the Sea Official Documents*, vol I: Preparatory Documents, Genève, 1958, s. 114-164.

<sup>1138</sup> Ulusal boğaz, kısaca ve en basit şekilde ifade etmek gerekirse, sadece boğazın bulunduğu devleti ilgilendiren boğazlardır. Bir başka ifadeyle, ulusal boğazlar yoluyla üçüncü devletler açık denize bağlanamaz ve ulusal boğazlarda, genelde, sadece boğaz devletinin deniz trafiği söz konusudur. **Jia**, tek bir devlete ait olan ve o devletin iç sularını açık denizlere bağlayan boğazların uluslararası boğaz olamayacağını belirtmektedir. Bkz. JIA B.B., *The Regime of Straits in International Law*, Oxford, 1998, s. 16. Dünyada birçok ulusal boğaz söz konusudur. Ama, unutulmaması gereken husus, **Knigh**'ın belirttiği gibi, bir boğazın niteliğinin, değişen siyasî, iktisadî ve diğer koşullara bağlı olarak değişebileceği gerçeğidir. Meselâ, 90'lar öncesinde birçok yazarca tipik ulusal bir boğaz olarak gösterilen **Kerc Boğazı**'nın SSCB'nin dağılmasından sonra uluslararası bir boğaz hâline gelmesi örnek verilebilir. Jia, ulusal boğazlardan bazılarını şu şekilde sıralamıştır: **Juan de Fuca Boğazı**, **Beagle Kanalı** (bir bölümü), **Indreleia Kanalı** ve **Kii Kanalı**. Bkz. JIA, s. 16-20. Fakat belirtilmelidir ki, **Indreleia Kanalı** Uluslararası Adalet Divanı tarafından boğaz olarak addedilmemiştir. Bir başka ulusal boğaz ise, İngiltere'deki **Menai Boğazı**'dır, ki bu boğaz iki tarafındaki karasularını bağlamaktadır ve dâhilinde sadece İngiliz iç düzenlemeleri geçerlidir. Bkz. ANDERSON D.H., *The Legal Regime of Straits Around Great Britain*, in *Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 22. Ulusal-uluslararası boğaz ayrımı ve bu konuya ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. ÖZMAN, s. 357-359; PAZARCI, II. Kitap, s. 368-369; SUR, s. 315.

<sup>1139</sup> Yirmi dört deniz milinden geniş boğazların, boğaz devletleri münhasır ekonomik bölge ilân etmiş olsalar bile, münhasır ekonomik bölgenin seyrişerfe serbestisini kısıtlamadığı göz önüne alındığı için, BMDHS'de özel bir düzenlemeye tâbi tutulmadıkları ifade edilmelidir.

<sup>1140</sup> PHARAND D., *International Straits*, *TA*, vol. 7, 1977, s. 72.

## B- Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlardan Geçiş Rejimine İlişkin Düzenlemeler

BMDHS'nin III. bölümünde, kanımızca boğazlara ilişkin üç temel geçiş rejimi düzenlendiği belirtilebilir<sup>1141</sup>:

- Transit Geçiş Rejimi: BMDHS'de uluslararası seyrüseferde kullanılacak boğazlardan geçişe ilişkin temel rejimdir. Bu rejimin, karasularında öngörülen zararsız geçiş hakkından farkları şu şekilde sıralanabilir: boğazlardan transit geçiş rejimi, karasularında öngörülen zararsız geçiş rejiminin aksine, uçakların uçuşunu da kapsamaktadır; karasularında öngörülen zararsız geçiş rejiminde, kıyı devleti belli şartlarda geçişi geçici olarak askıya alabilirken, boğazlardan transit geçiş rejiminde bu geçiş rejimi geçici de olsa askıya alınamamaktadır; son fark ise, karasularında öngörülen zararsız geçiş rejiminde denizaltıların su üzerinden ve bayrak çekerek seyretmesi zorunluysen, boğazlardan transit geçişte “gemilerin normal geçiş şekilleriyle geçiş yapabilecekleri”nin düzenlemiş olmasına istinaden denizaltıların sualtından seyredebilecekleri kabul edilmiştir<sup>1142, 1143</sup>.

<sup>1141</sup> Bu konuda, yazarlar, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçiş hakkına ilişkin rejimleri genelde beşe ayırmaktadır: yürürlükte olan uluslararası bir antlaşmayla düzenlenen rejimler, açık deniz koridorunun bulunduğu boğazlardaki geçiş rejimi, zararsız geçiş rejimi, transit geçiş rejimi, takımda geçiş rejimi. Bkz. ÖZMAN, s. 363-380; TOLUNER, 2001, s. 140-141. Bununla beraber, bazı yazarlar beşli ayrımı yaparken zararsız geçiş rejimine ilişkin iki istisnayı ayrı ayrı ele alarak, ya takımda geçişine ilişkin rejimi ya da ortasından açık deniz geçecek genişlikteki boğazlarda uygulanacak geçiş rejimini göz ardı etmektedirler. Bkz. BAYKAL F., 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda “Boğazlardan Geçiş Rejimi”, in *Deniz Hukuku Çalışmaları*, edited by Baykal, İstanbul, 1996, s. 242-248; KIM H.S., The Legal Status of Cheju Strait, in *Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 35; ROACH & SMITH, 1994, s. 177. **Brown** ise, boğazları şu şekilde beşe ayırmaktadır: uzun süreden beri yürürlükte olan antlaşmayla düzenlenenler, yeni bir antlaşmayla düzenlenenler, ortasından açık deniz koridoru geçenler, transit geçiş rejimi uygulananlar ve zararsız geçiş hakkı uygulananlar. Bkz. BROWN, vol. I, 1994, s. 86. Bunlara karşılık bazı yazarlar, yedi değişik rejimin uygulandığını belirtmektedir: uzun zamandır yürürlükte olan uluslararası bir antlaşmayla ortaya konulan rejim, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümüyle bir başka açık deniz veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü arasında konumlanan boğazlar, zararsız geçiş rejimine ilişkin istisnaî iki durumun ayrı ayrı ele alınmasıyla ortaya çıkan geçiş rejimleri, ortasında açık deniz veya münhasır ekonomik bölge bulunan genişlikte boğazlardan ise, geçişin fizikî olarak imkânlı olup olmamasına ilişkin ikili bir ayrımın söz konusu edildiği geçiş rejimleri ve yeni akdedilen antlaşmalarla oluşturulan rejimler. Bkz. SCOVAZZI T., Management Regimes and Responsibility for International Straits: With Special Reference to the Mediterranean Straits, *MP*, vol. 19/2, 1995, s. 143-144.

<sup>1142</sup> Esasen bu tartışmalı bir husustur. BMDHS m.39/1(c)'de yer alan düzenlemede yer verilen gemilerin normal geçiş şekilleriyle geçiş yapacaklarına ilişkin düzenlemenin, açık olmadığını, denizaltıların sualtından seyredilmeleri için açık düzenlemeye yer verilmesinin daha iyi olacağını iddia ederek, bu düzenleme ve yorumları eleştiren yazarlar da vardır. Bkz. REISMAN, 1980, s. 71-75; REISMAN M.W., Inadequacies of the Straits' Passage Regime in the LOS Draft, *MP*, vol. 5/3, 1981, s. 276-277. Öte yandan, birçok yazar, yer verilen düzenlemenin, denizaltılara ilişkin olarak bu araçlara sualtından seyredilme olanağı sağladığı ve yeterli olduğu kanısındadır. Bkz. CAMINOS H., The Legal Regimes of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, *RCADI*, vol.

- Zararsız Geçiş Rejimi: BMDHS’de sadece iki istisnâ durumu teşkil eden boğazlar için öngörülen rejimdir. Boğazlardan zararsız geçiş hakkı, karasularından zararsız geçiş hakkından bir farkla ayrılmaktadır: geçici de olsa askıya alınamamak. Bu çerçevede, boğazlarda öngörülen zararsız geçiş rejimiyle yine boğazlarda öngörülen transit geçiş rejimi arasında, askıya alınmama haricindeki yukarıda karasularından zararsız geçiş için yer verilen farklar, şüphesiz devam edecektir.
- Uluslararası bir Antlaşmayla düzenlenen geçiş rejimleri: Bu şekilde bir düzenlemeyle, BMDHS’den evvel var olan bir uluslararası antlaşma ile spesifik bir boğaza ilişkin olarak düzenlenen geçiş rejiminin devam edeceği öngörülmüştür. Böylelikle, tartışmasız<sup>1144</sup> bu kapsamda değerlendirilen boğazlar ve ilgili antlaşmalar şu şekilde sıralanmalıdır<sup>1145</sup>: Danimarka Boğazı (1857 tarihli “Kopenhag Antlaşması”), Magellan Boğazı (1881 tarihli “Buenos Aires Antlaşması”), Åland Boğazı (1921 tarihli “Åland Adasının Tahkim Edilmemesi ve Tarafsızlaştırılması Hakkındaki Antlaşma”) ve Türk Boğazları (1936 tarihli “Montreux Boğazlar Sözleşmesi”).<sup>1146</sup>

---

205, 1987-V, 1987, s. 153-158; CLINGAN T.A.Jr., An Overview of Second Committee Negotiations in the Law of the Sea Conference, *OLR*, vol. 63/1, 1984, s. 67-68; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 109; HAIMBAUGH G.D.Jr., Impact of the Reagan Administration on the Law of the Sea, *WLLR*, vol. 46/1, 1989, s. 158; HARLOW B.A., Comment, *LCP*, vol. 46/1, 1983, s. 130-131; JIA, s. 151-152; NANDAN S.N. & ANDERSON D.H., Straits Used for International Navigation: A Comment on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, *BYIL*, vol. 60, 1989, s. 184; O’CONNELL, vol. I, s. 333.

<sup>1143</sup> Boğazlardan transit geçiş rejimiyle karasularından zararsız geçiş rejimi arasında mevcut olan bu üç temel fark, yukarıda da belirtildiği üzere takımda geçişinde de söz konusudur.

<sup>1144</sup> BMDHS m.35/c’ye girip girmediği tartışma yaratan boğazlar da söz konusudur. Bu boğazlardan en önemlisi Cebelitarık boğazıdır. Buna göre, 1904 yılında İngiltere ve Fransa arasında yapılan ve daha sonra 1912 yılında İspanya’nın da dâhil olduğu antlaşmalarda Cebelitarık’a ilişkin düzenleme olduğu ve bu bağlamda Cebelitarık boğazının da m.35/c çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği öne sürülmektedir. Oysa, bazı yazarlarca, ilgili antlaşmaların Cebelitarık boğazına ilişkin olmadığı ve antlaşmaların sadece bir maddesinde farklı bir nedene dayanarak Cebelitarık boğazına ilişkin bir düzenlemenin yer aldığı, bu sebeplerden ötürü Cebelitarık boğazının m.35/c kapsamında değerlendirilmeyeceği belirtilmektedir. Bu konuda değerlendirmeler için bkz. CAMINOS, 1987, s. 131-132; CAMINOS H., Categories of International Straits Excluded from the Transit Passage Regime under Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, in *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes*, edited by Ndiaye & Wolfrum, Leiden, 2007, s. 585-586; JIA, s. 125-127; MOLENAAR, s. 32; VAN DYKE J.M., The Legal Regime Governing the Gibraltar Straits, in *The Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 77-78. Sonuç olarak, yazarların genel benimsediği görüş, 1904 antlaşmasında yer verilen serbest geçiş teriminin “zararsız geçiş” anlamında değil, “açık denizlerin özgürlüğü” anlamında kullanıldığı yönündedir.

<sup>1145</sup> Sıralama tamamen ilgili antlaşmaların tarihine göre yapılmıştır.

<sup>1146</sup> Bu tür boğazlara ilişkin yazarlar tarafından çeşitli listeler oluşturulmuştur. Bu listeler ve bu listeler dâhilindeki boğazların durumuna ilişkin olarak ayrıntılı bilgi için bkz. CAMINOS, 1987, s. 130-131; CAMINOS, 2007, s. 583-584; JIA, s. 110-125; NANDAN & ANDERSON, s. 175-176; ÖZMAN, s. 377-380; PAZARCI, II. Kitap, s. 373; SUR, s. 317; TOLUNER, 1996, s. 153-154.

## **C- Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazların Hukukî Statüsü**

Açıkça görüldüğü üzere, BMDHS'de boğazlara ilişkin düzenleme seyrüsefer temelinde yapılmıştır. Seyrüsefere ilişkin konuların (geçiş rejimi) dışında, boğazlar içinde kalan sulara ilişkin bir düzenlemeye gidilmemiştir. Bunun anlamı, boğaz devletinin, boğazın coğrafi ve fizikî özellikleri bağlamında ve genişliği oranında, gerek iç suları ve karasuları, gerek bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge gibi deniz alanları ilân etmesi ve seyrüsefer dışı konuları bu spesifik su alanlarına özgü kurallar çerçevesinde çözümlemesidir. Bir başka ifadeyle, kıyı devletinin (boğaz devletinin), boğazda, tıpkı diğer alanlarda olduğu gibi deniz alanları tespiti ve uygulaması, seyrüsefer konuları istisna kalmak şartıyla bâkidir.

## **D- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler ve Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlar**

### **1- Genel Olarak Boğazlarla Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler Arasındaki İlişkiler**

Yukarıda da ortaya konulduğu üzere, boğazlara ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesindeki temel neden, artan karasuları genişliği sebebiyle uluslararası seyirde önem taşıyan yüz on altı boğazın ve özellikle bunlar içerisinde on altı tanesinin tüm sularının tamamen kıyı devletlerinin karasuları dâhilinde kalmasından ötürü, başta denizci devletler olmak üzere, birçok devlet tarafından, seyrüsefer serbestisinin engellenebileceği düşüncesiyle ele alınmasının gerekli görülmesidir. Bu bağlamda, boğazların deniz kaynaklarına ilişkin bir düzenlemesinin söz konusu olmadığı açıktır.

Bu durumda, gerek denize kıyısı olmayan devletler, gerek coğrafi açıdan elverişsiz devletler, doğal olarak, III. Bölümde yer alan düzenlemelerin konusunu oluşturan boğazlar dâhilinde doğal kaynaklara ilişkin bir talepte bulunmamışlardır.

### **2- III. DHK Çerçevesinde Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Boğazlar Konusunda Açıklamaları**

Seyrüsefer açısından büyük denizci devletlerin boğazlara atfetmiş oldukları bu önem, hiç şüphe yok ki, coğrafi açıdan elverişsiz ve denize kıyısı olmayan

devletler açısından da geçerlidir.<sup>1147</sup> Coğrafi açıdan elverişsiz devletleri tanımlayan en önemli unsurlardan biri “kapalı veya yarı-kapalı denizler”e kıyısı olma unsurudur. Bu unsur göz önünde bulundurulduğunda, bu devletlerin açık denizlere (okyanuslara) ulaşmasının yolu boğazları serbest biçimde aşmalarından geçmektedir. Bu durum, denize kıyısı olmayan devletler için de aynen geçerlidir. Özellikle, zaten önlerinde bir engelle karşılaşan denize kıyısı olmayan devletlerin, denize ulaştıktan sonra bir başka engelle karşılaşmak istememeleri normaldir. Bu sebeptendir ki, denize kıyısı olmayan devletler III. DHK’nın toplantıları esnasında boğazlarla ilgili görüşmelerde, kendilerinden beklenilebileceğinden daha aktif olmuşlar ve görüşlerini ortaya koymuşlardır. Bu görüşleri, denizci devletlerin görüşlerine paralel olarak, boğazlardan tam bir geçiş serbestisinin gereği üzerine yoğunlaşmıştır.

Bu konuya ilişkin olarak, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin boğazlar konusunda yapmış oldukları açıklamalara ve beyanlara kısaca yer vermek, bu devletlerin bu konudaki kararlılıklarını göstermek açısından faydalı olabilecektir.

Meselâ, Macaristan delegesi, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlarda, bu boğazların özellikle ilgili devletlerin karasularının bir parçası hâline geldiği yerlerde, seyrüsefer serbestisinin garanti edilmesinin önemini vurgulamıştır.<sup>1148</sup> Çekoslovakya delegesi ise, uluslararası boğazlarda, bayrak devleti ne olursa olsun tüm gemiler için seyrüsefer serbestisinin korunması konusundaki hassasiyetini dile getirmiştir.<sup>1149</sup> Moğolistan delegesi, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan serbest geçişin tüm gemiler için sürdürülmesi gerektiğini, bu tür boğazların ekonomik işbirliğinin gelişmesinde büyük rol oynadığını ve bu ilkenin

---

<sup>1147</sup> Bu konuya ilişkin Knight’ın makalesinde yer verdiği Amerika Birleşik Devletleri delegesi **Stevenson**’un Deniz Yatağı Komitesinde yaptığı konuşmada belirttiği şu sözlerini hatırlatmak yerinde olacaktır: “*Hayatî ticaret ve iletişim bağlantıları, diğer ülkelerin kıyılarına yakın, özellikle de uluslararası boğazlardan geçmeyen çok az ülke vardır. Eğer kıyı devletlerine geçişi kaldırmak için yasal zemin verilirse, fiilî olarak dünyadaki her ülke, coğrafi sebeplerle kendi ekonomisini bir diğer devletin siyasî iyiniyetine bağımlı bulacaktır*”, (koyu harfle belirlenen kesimler bizim tarafımızdan konunun bizim açımızdan önemli kısmını belirtmek için gerçekleştirilmiştir). Bkz. KNIGHT, 1972, s. 769. Stevenson’un da belirttiği gibi, dünyada boğazlardan etkilenmeyen devlet sayısı yok denecek kadar azdır. Bu çerçevede, ister denize kıyısı olsun, ister denize kıyısı olmasın hemen hemen tüm devletlerin boğazlarla ilgisi söz konusudur.

<sup>1148</sup> *The New Law of the Sea: Straits Used for International Navigation*, Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. I, United Nations, New York, 1992, s. 23.

<sup>1149</sup> *The New Law of the Sea: Straits Used for International Navigation*, Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. I, United Nations, New York, 1992, s. 35.

(serbest geçiş) deniz trafiğinin devam ettirilmesini garanti ettiğini belirtmiştir.<sup>1150</sup> Yine, Çekoslovakya temsilcisi, gemilerin uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçişine ilişkin yasal rejimi tarif edecek kuralların Konferansça ele alınacak konular arasında en önemlilerinden birini teşkil ettiğini belirttikten sonra, boğazları, var olan uluslararası antlaşmalarla düzenlenenler, uluslararası suyollarının dışında kalanlar ve açık denizleri birbirine bağlayan ve uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar olarak üçe ayırdıktan sonra, sonuncu kategorinin en önemli kategoriye oluşturduğunu ve Konferansça ayrı ele alınması gerektiğini belirtmiş, boğazlardan gemilerin geçişiyle ilgilenirken, uluslararası seyrüseferin sürdürülmesinde, malların nakliyesinde ve devletler arası dostça ilişkilerde uluslararası seyrüseferin önemini altını çizmiştir; son olarak, tek taraflı bir şekilde, kıyı devletinin, boğazlardan geçişi kısıtlayıcı önlemler almasının birçok devleti etkileyeceğini, bunlar arasında sanayileşme bağlamında gelişmiş denize kıyısı olmayan ülkelerin de yer aldığını belirterek, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan serbest ve sınırlandırılmamış geçişi garanti edecek ve aynı zamanda kıyı devletinin meşrû çıkarlarını da gözetecek her türlü çözümü Çekoslovakya olarak destekleyeceklerini vurgulamıştır.<sup>1151</sup> Macar delegesi ise, iki açık deniz kısmını birbirine bağlayan boğazların tüm gemilere açık kalmasının bütün devletler için önemli olduğunu belirterek, bu tür boğazlardan serbest geçiş hakkının ve uçuş serbestisinin mutlaka görüşülen antlaşmaya dâhil edilmesi gerektiğinin altını çizmiştir.<sup>1152</sup> İlerleyen toplantılarda Çekoslovakya delegesi, denize kıyısı olmayan bir devlet olarak uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan transit geçiş amacıyla seyrüsefer serbestisinin okyanusa ve okyanus tabanına erişimi garanti altına almak için önemli olduğunu düşündüklerini vurgulamıştır.<sup>1153</sup> Moğolistan delegesi ise, ülkesinin, seyrüsefer serbestisinin uluslararası hukukun temel bir ilkesi olduğuna inandığını belirterek, aynı zamanda ülkesinin bir uluslararası boğaza kıyısı olan devletin özellikle de güvenlik, deniz kaynaklarının korunması ve boğazları ilgilendiren deniz kirliliğinden korunma gibi konulardaki hassasiyetini anladığını da ekleyerek, tüm bu çatışan çıkarlar arasında bir dengeye ihtiyaç olduğunu

<sup>1150</sup> *The New Law of the Sea: Straits Used for International Navigation*, Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. II, United Nations, New York, 1992, s. 4.

<sup>1151</sup> *The New Law of the Sea: Straits Used for International Navigation*, Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. II, United Nations, New York, 1992, s. 5.

<sup>1152</sup> *The New Law of the Sea: Straits Used for International Navigation*, Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. II, United Nations, New York, 1992, s. 9.

<sup>1153</sup> *The New Law of the Sea: Straits Used for International Navigation*, Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. II, United Nations, New York, 1992, s. 42.

vurgulamıştır.<sup>1154</sup> İlerleyen oturumlarda, yine Macaristan delegesi denize kıyısı olmayan bir ülke olan Macaristan'ın yoğun uluslararası ticaretini hatırlatarak, açık denizler arasında yer alan geçişler için zararsız geçiş doktrinin yeterli olmadığını, ilgili bu boğazlarda aynı zamanda uçuş serbestisinin tanınması gerektiğini bildirmiştir.<sup>1155</sup>

III. DHK esnasında boğazlara ilişkin görüşmelerde denize kıyısı olmayan devletlerin görüşleri, tıpkı güçlü denizci devletlerinki gibi denizlerin serbestisi anlayışına dayalı olmuş ve görüldüğü üzere bu devletler de boğazlarda serbest geçiş rejimini savunmuşlardır.

### 3- Somut Bazı Boğazların Konu Çerçevesinde Değerlendirilmesi

Denize kıyısı olmayan devletler için boğazların önemi, Somalili deniz haydutlarının Umman Körfezi, Hint Okyanusu civarında sebep oldukları haydutluk (korsanlık) faaliyetlerinde bir kez daha ortaya çıkmıştır. Ticaretinin %30'u Süveyş kanalı ve Bab el-Mandeb boğazı üzerinden gerçekleştiği belirtilen İsviçre<sup>1156</sup>, durumdan, tıpkı diğer tüm devletler gibi rahatsızlık duymuş; bunun sonucu olarak, İsviçre Hükûmeti, her ne kadar İsviçre tarafsız bir devlet de olsa, Aden Körfezindeki deniz haydutluğuyla mücadele için kuvvet gönderme konusunu İsviçre Federal Parlâmentosuna taşımıştır. Yapılan görüşmeler sonucunda, Parlâmentodan, İsviçre'nin deniz haydutlarıyla mücadele için kuvvet göndermesi yolunda bir karar çıkmamış, Parlâmento bu teklifi kabul etmemiştir.<sup>1157</sup> Verilen bu örnekte de görüldüğü üzere, günümüzün küresel ticarî yapısının bir gereği olarak deniz

<sup>1154</sup> *The New Law of the Sea: Straits Used for International Navigation*, Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. II, United Nations, New York, 1992, s. 43.

<sup>1155</sup> *The New Law of the Sea: Straits Used for International Navigation*, Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. II, United Nations, New York, 1992, s. 51.

<sup>1156</sup> İsviçre ticaretinin %30'unun bu geçiş güzergâhından gerçekleştirildiği yönündeki bilgiler için bkz. BRADLEY S., Swiss Alarmed by Surge in Somali Piracy, *Swissinfo*, November 21, 2008, via [www.swissinfo.ch/eng/index/Swiss\\_alarmed\\_by\\_surge\\_in\\_Somali\\_piracy.html?cid=684494](http://www.swissinfo.ch/eng/index/Swiss_alarmed_by_surge_in_Somali_piracy.html?cid=684494) (son ziyaret tarihi: 27/12/09); DACEY J., Swiss to Consider Joining Anti-Pirate Force, *Swissinfo*, December 23, 2008, via [www.swissinfo.ch/eng/Swiss\\_to\\_consider\\_joining\\_anti-pirate\\_force.html?cid=7116716](http://www.swissinfo.ch/eng/Swiss_to_consider_joining_anti-pirate_force.html?cid=7116716) (ziyaret tarihi: 27/12/09); GEISER U., Cabinet Agrees to Troops for Anti-Pirate Force, *Swissinfo*, February 25, 2009, via [www.swissinfo.ch/eng/index/Cabinet\\_agrees\\_to\\_troops\\_for\\_anti-pirate\\_force.html?cid=684596](http://www.swissinfo.ch/eng/index/Cabinet_agrees_to_troops_for_anti-pirate_force.html?cid=684596) (son ziyaret tarihi: 27/12/09).

<sup>1157</sup> via "Parliament Torpedoes Anti-Pirate Proposal", *Swissinfo*, September 24, 2009, via [www.swissinfo.ch/eng/index/Parliament\\_torpedoes\\_anti-pirate\\_proposal.html?cid=4304](http://www.swissinfo.ch/eng/index/Parliament_torpedoes_anti-pirate_proposal.html?cid=4304) (ziyaret tarihi: 27/12/09).

ticaretinin ülkeler açısından önemi, ister denize kıyısı olsun, ister denize kıyısı olmasın açık bir biçimde gözler önüne serilmiştir. Bu örnek, sadece “denizler”in ve buna bağlı “deniz ticareti”nin önemini değil, aynı zamanda bu iki unsura yakından bağlı olan ve onları tamamlayan “denizler üzerinde serbestçe seyredebilme”nin önemini de gözler önüne koymaktadır. Denizlerde serbestçe hareketin ve uzun mesafelerin kat edilebilmesinin en önemli unsurlarından biri de uluslararası boğazlardır. Haritaya bakıldığında, belki ilk aşamada Bab el-Mandeb ile İsviçre arasındaki bağ görülemeyebilir fakat, bu, hiç şüphe yok ki, gerçekte bir bağın olmadığı anlamına gelmemektedir.

Denize kıyısı olmayan devletlerin boğazlarla ilişkisini, bu bağlamda biraz daha somutlaştırmak gerekebilir. İsviçre’nin yukarıda belirtildiği gibi Bab el-Mandeb boğazına ve Süveyş kanalına ne kadar bağımlı olduğu ortadadır. Peki, diğer denize kıyısı olmayan devletlerin durumları bu çerçevede nasıldır? Bu şekilde bir incelemenin, çok çeşitli kriterlere dayanacağı muhakkaktır. Burada sadece, belirli denize kıyısı olmayan devletlerin konumları ve denize ulaşımında kullandıkları transit devletler ve limanlar göz önüne alınmak suretiyle genişletici bir yorum yapılabilir.

Öncelikle, belirtilmelidir ki, yukarıda İsviçre’ye dayalı anlatılanlar, günümüzde birbirine bağımlı dünya ekonomileri, küreselleşmenin yol açtığı yoğun ticaret hacmi gibi konular göz önüne alındığında, tüm denize kıyısı olmayan devletler için geçerli olacaktır. Bir başka ifadeyle, dünya ticaretinin yoğun olarak aktığı tüm deniz alanları ve bu çerçevede ilgili tüm boğazlar üzerinde, denize kıyısı olmayan devletlerin de çıkarları vardır. Dolayısıyla, denize kıyısı olmayan ve hattâ bazı coğrafi açıdan elverişsiz devletler için hayati öneme sahip, bu devletlerin açık denizlere çıkışlarında temel rol oynayan/oynayabilecek olan boğazların da olduğu gerçeğinden yola çıkarak, bu boğazları da bu devletler açısından kısaca ele almak gerekir. Hattâ, bu boğazların önemli bir bölümü, ilgili denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin konumlarının da doğal bir sonucu olarak, bu devletlerin açık denizlere ulaşmalarında coğrafi tek çıkış yolunu teşkil etmektedir.

Dünya üzerinde, günümüzde, bazı denizler/deniz alanları için açık denizlere (okyanuslara) tek bir çıkış<sup>1158</sup> söz konusu olmaktadır. Dolayısıyla, bu denizlere/deniz

---

<sup>1158</sup> Burada, “çıkış” terimiyle, BMDHS m.122’de kapalı veya yarı-kapalı deniz alanlarına dair tanımlamada kullanılan “dar çıkış” (*narrow outlet*) terimiyle paralellik sağlanmaya çalışılmıştır.

alanlarına çıkan denize kıyısı olmayan devletler ve sadece bu deniz alanlarına kıyısı olan coğrafi açıdan elverişsiz devletler, açık denizlerden yararlanabilmek için bu tek çıkıştan yararlanmak zorundadır. Bu çerçevede de, açık denizlere ulaşmak için kullanılan bu çıkışın statüsü önem kazanmaktadır. Tüm bu hususlar bağlamında ilgili devletlerin kıtalara göre sınıflandırılarak ele alınması düşünülmüştür. Oysa ki, karmaşık coğrafi yapılar ve özellikle bazı denizlerin iç içe geçmiş olması, özellikle üç büyük kıtanın birbirinden denizler ve doğal olarak boğazlarla<sup>1159</sup> ayrılması da göz önüne alındığında, birçok durumda kıtasal ayırım yetersiz kalacaktır. Hatırlatılmalıdır ki, bazı ülkelerin hangi kıtada yer aldığı bile tartışmalıdır.<sup>1160</sup> Bu çerçevede, boğazlara ilişkin yapılacak bu değerlendirmede, denize kıyısı olmayan devletlerin (ve bazı coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin) temel olarak eriştikleri (ve kıyısında buldukları) “kapalı veya yarı-kapalı denizler” sıralanarak incelenecektir. Böylelikle, denize kıyısı olmayan (ve coğrafi açıdan elverişsiz) devletlerin kıyısına ulaştıkları bu “kapalı veya yarı-kapalı” denizleri açık denizlere/okyanuslara bağlayan çıkışları (boğazları) irdelemek kolaylaşacaktır.

#### a- Adriyatik Denizi

Avrupa'nın güneyinde Apenin yarım adasıyla Balkan yarımadası arasında Avrupa'ya doğru sokulmuş olan “kapalı veya yarı-kapalı deniz”<sup>1161</sup> statüsündeki Adriyatik denizi kendisi de aynı statüde olan Akdeniz'in bir koludur. Adriyatik denizine kıyısı olan devletler kadar<sup>1162</sup>, Orta ve Doğu Avrupa'da konumlanan denize

---

*Platzöder*, kapalı veya yarı-kapalı denizler için yer verilmiş “dar çıkış” teriminin Sözleşmede açıklanmadığını, dahası bu terimin “boğazi” işaret edip etmediğinin yoruma açık olduğunu belirtmiştir. Bkz. PLATZÖDER R., Bridges and Straits in the Baltic Sea, in *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, edited by Platzöder & Verlaan, The Hague, 1996, s. 144.

<sup>1159</sup> Örneğin; *Anand*, boğazları sınıflandırırken, haklı olarak “kıtalar-arası boğazlar” (*inter-continental straits*) ifadesine de yer vermiştir. Bkz. ANAND, 1986, s. 72-73.

<sup>1160</sup> Meselâ, Avrupa kıtasının bir örgütü olan UEFA'da yapılan son değişiklikle Kazakistan millî futbol takımı, Avrupa'da mücadele etmektedir. Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan gibi Kafkasya devletleri de birçok Avrupa örgütüne/kuruluşuna üyedirler. Ukrayna'nın gelecekte Avrupa Birliği'ne girip giremeyeceği tartışılmaktadır. Oysa, Ukrayna'nın Avrupa Birliği'ne girişi, bazı kesimlerce coğrafi nedenler temelinde reddedilmektedir. Aynı husus, Türkiye için bile geçerlidir. Örneğin, Fransa Cumhurbaşkanı *Sarkozy* yaptığı konuşmalarda, hatırlanacağı üzere Türkiye'nin Küçük Asya'da (*Asie minor*) konumlandığını, buna rağmen Avrupa Birliği'ne girerse bu durumun Fransızlar'a nasıl anlatılabileceğini dile getirmiştir. Hiç şüphesiz Türkiye'ye ilişkin bu *sözde* “coğrafi neden” göstermelidir, siyasi ve hattâ ırkçı sayılabilecek görüşlerin resmî kamuflajı olarak kullanılmaktadır.

<sup>1161</sup> Daha öncede vurgulandığı üzere, BMDHS'de bu iki kavram arasında bir ayrıma gidilmemiştir. Bu çerçevede, bazı yazarlar, bu iki kavramın birbiri yerine kullanıldığını belirtmektedir. Burada BMDHS'nin kullanımına uygun olarak bu iki kavram birlikte ele alınacaktır.

<sup>1162</sup> İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Karadağ ve Arnavutluk.

kıyısı olmayan devletler için de önemli bir çıkış yolu olan, Adriyatik denizinin Akdeniz'e bağlantısını sağlayan Otranto boğazıdır<sup>1163</sup>. Adriyatik denizine çıkarak Otranto boğazından yararlanan denize kıyısı olmayan devletler arasında şu devletleri saymak yerinde olacaktır: Avusturya, Çek Cumhuriyeti, İsviçre, Kosova, Macaristan, Makedonya, Sırbistan, Slovakya. Sadece, Adriyatik'e kıyısı olan coğrafi açıdan elverişsiz devletler ise şu şekilde sıralanabilir: Arnavutluk, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Karadağ ve Slovenya. Otranto Boğazı, her iki kıyısındaki devletlerin karasularıyla kapsanmayan, ortasından açık deniz hattı geçen bir boğazdır.<sup>1164</sup> Bu çerçevede, şüphesiz, bu boğazdan geçiş açık deniz serbestisi çerçevesinde cereyan edecektir.<sup>1165</sup>

## **b- Akdeniz**<sup>1166</sup>

Akdeniz üç kıtanın (Avrupa-Asya-Afrika) arasında yer alan dünyanın en önemli kapalı veya yarı-kapalı deniz alanıdır. Akdeniz'e kıyısı olan birçok devlet coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak kabul edilebilecektir. Bununla birlikte, Akdeniz'e, gerek doğrudan, gerek dolaylı olarak üç büyük kıtadan çok sayıda denize kıyısı olmayan devlet çıkış yapabilmektedir. Bu denize kıyısı olmayan devletler arasında belirgin olarak şunlar sayılabilir: Çad, Mali, Nijer (Afrika kıtası)<sup>1167</sup>, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan (Asya kıtası)<sup>1168</sup> ve Avusturya, Çek Cumhuriyeti, İsviçre (ve Liechtenstein), Kosova, Macaristan, Makedonya, San

<sup>1163</sup> Otranto boğazına üç devletin kıyısı vardır: İtalya, Arnavutluk ve Yunanistan.

<sup>1164</sup> Otranto boğazında kıta sahanlığı sınırlandırmasına ilişkin 1992 yılında Arnavutluk ve İtalya arasında imzalanan bir antlaşma söz konusudur. Bkz. SYMMONS C.R., Albania—Albania and the Law of the Sea: An Analysis of Recent Practice, *IJMCL*, vol. 11/1, 1996, s. 75-78.

<sup>1165</sup> Otranto Boğazının uluslararası hukukî statüsü için bkz. VIO I., The Strait of Otranto, in *Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 62-71 özellikle s. 63, 67-68 ve 70-71.

<sup>1166</sup> Akdeniz'in kapladığı alan 865.000 km<sup>2</sup>'dir ve dâhilinde iki önemli kapalı veya yarı-kapalı denizi, Adriyatik ve Ege denizlerini barındırmaktadır; ayrıca, birçok önemli boğaz da, gerek kendi içerisindeki deniz alanlarını, gerek kendisini başka denizlere bağlamaktadır. Bu boğazlar arasında, Türk Boğazları, Cebelitarık, Otranto, Bonafacio ve Messina seyrüsefer açısından önemlidir. Akdeniz hakkında ayrıntılı teknik analiz için bkz. ALEXANDER L.M., Regionalism and the Law of the Sea: The Case of Semi-Enclosed Seas, *ODIL*, vol. 2/2, 1974, s. 176-177.

<sup>1167</sup> Bu üç denize kıyısı olmayan Afrika devleti için Akdeniz'e çıkış, her ne kadar temel bir güzergâh olarak nitelendirilmese de, bir alternatif güzergâh olarak kabul edilebilir.

<sup>1168</sup> Asya ve Kafkasya'da konumlanan bu üç denize kıyısı olmayan devlet, genel olarak, aşağıda da görüleceği üzere, Akdeniz'e Karadeniz, Türk boğazları ve Ege denizi üzerinden bağlanmaktadır. Oysa, bu devletlerin en önemli doğal kaynakları olan petrol ve doğal gaz düşünüldüğünde bu devletlerin, boru hatları marifetiyle doğrudan Akdeniz'e açıldıkları görülmektedir.

Marino, Sırbistan, Slovakya ve Vatikan<sup>1169</sup> (Avrupa kıtası)<sup>1170</sup>. Akdeniz'in açık denizlere bağlantısıysa iki çıkışla sağlanmaktadır: Cebelitarık boğazı ve Süveyş kanalı<sup>1171</sup>. Hatırlanacağı üzere, Cebelitarık boğazının statüsünün BMDHS çerçevesinde tartışmalı olduğu belirtilmiştir. Bu tartışmanın sonunda, kısaca, Cebelitarık boğazının m.35/c'de öngörülen "statüsü uzun süreden beri uygulanan bir antlaşmaya dayalı boğazlar"dan olmadığı, her ne kadar boğaza kıyısı olan devletler bazı beyanlarda bulunmuş olsalar da, Cebelitarık boğazının transit geçiş uygulanan bir boğaz olduğu belirtilmelidir.<sup>1172</sup> Uygulamada, karşı çıkıyor gözükseler de, Cebelitarık boğazına kıyısı olan devletlerin de bunu uyguladıkları görülecektir.<sup>1173</sup>

### c- Baltık Denizi<sup>1174</sup>

Baltık denizi, Kuzey Avrupa'da konumlanan kapalı veya yarı-kapalı deniz statüsüne sahip bir deniz alanıdır. Baltık denizinden açık denizlere çıkış için iki yol söz konusudur: Danimarka boğazları ve Kiel Kanalı. Baltık denizine çıkış yapan denize kıyısı olmayan devletler temel olarak şu şekilde sıralanabilir: Avusturya, Belarus, Çek Cumhuriyeti, Slovakya. Bunun dışında, sadece Baltık denizine kıyısı olan coğrafi açıdan elverişsiz devletler ise şunlardır: Estonya, Finlandiya, Letonya, Litvanya ve Polonya. Tüm bu devletler için Baltık denizini açık denizlere bağlayan çıkışların statüsü önem kazanmaktadır. BMDHS m.35/c çerçevesinde, Danimarka Boğazlarının rejimi, uzun süreli bir antlaşmayla düzenlenen boğazlar rejimidir. Danimarka boğazlarından geçiş, ilgili antlaşmalarda öngörüldüğü üzere tamamen serbesttir.<sup>1175</sup> Öte yandan, Kiel kanalı ise, adından anlaşıldığı gibi, bir kanal, yani

<sup>1169</sup> Vatikan'ın dünyadaki konumu düşünüldüğünde denize açılım çok da dikkat çekici olmasa da, Vatikan'ın önemli özelliklerinden biri olan turizm göz önüne alındığında, deniz yolu için temelde Akdeniz'in kullanıldığının düşünülmesi yanlış olmayacaktır. (özellikle de, Roma kentinin limanı olan Civitavecchia limanı)

<sup>1170</sup> Avusturya, Çek Cumhuriyeti, İsviçre (ve Liechtenstein), Macaristan ve Slovakya ayrıca Kuzey Avrupa güzergâhını da kullanmaktadırlar.

<sup>1171</sup> Akdeniz'den girildiği düşünüldüğünde Süveyş Kanalı güzergâhı sırasıyla şu unsurlardan oluşmaktadır: Süveyş körfezi, Gubal boğazı, Kızıl Deniz ve Bab el-Mandeb boğazı aracılığıyla Aden körfezi ve Hint okyanusu.

<sup>1172</sup> VAN DYKE, 2002, s. 81 ve 85.

<sup>1173</sup> ROACH & SMITH, 1994, s. 185-189; VAN DYKE, 2002, s. 80-81.

<sup>1174</sup> Baltık denizinin kapladığı alan 123.000 m<sup>2</sup>'dir. İçerisinde Riga körfezi, Finlandiya körfezi ve Bothnia körfezini barındırmaktadır. Baltık denizi hakkında ayrıntılı teknik analiz için bkz. ALEXANDER, 1974, s. 167-168.

<sup>1175</sup> Danimarka boğazlarına dair ayrıntılı bilgi için bkz. ELFERINK A.G.O., The Regime of Passage through the Danish Straits, *IJMCL*, vol. 15/4, 2000, s. 555-566; SOMERS E., The Legal Regime of Danish Straits, in *Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, 2002, İstanbul, s. 12-19, özellikle s. 16-19; VITZHUM W.G., The Baltic Straits, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 537-596. Her ne kadar Danimarka boğazlarından

yapay su yoludur. Kiel'den geçiş ve Kiel'in statüsü günümüzde tartışmalı olmakla birlikte, Almanya'nın genel olarak geçişe izin verdiği kabul edilmektedir.<sup>1176</sup>

#### d- Basra Körfezi<sup>1177</sup>

Asya'nın güney batı kesiminde Arap yarım adası ile İran arasında konumlanan Basra körfezi (*Persian Gulf/Arabian Gulf*), tek bir çıkışla açık denizlere

---

seyrüsefer serbestisi kabul edilmiş olsa da, Danimarka'nın boğazlara köprü inşa etmek istemesi, bu devleti Finlandiya ile karşı karşıya getirmiştir. Finlandiya, bu şekilde bir köprünün, her ne kadar günümüz gemilerinin geçişi açısından bir sorun yaratmayacak olmasına karşın, Finlandiya'daki tersanelerde inşa edilen dev platformların açık denizlere çıkışını engelleyeceği iddiasıyla karşı çıkmış ve Danimarka'nın bu kararından vazgeçmesini talep etmiştir. Danimarka ise, bu iddiaları kabul etmemiştir. Bunun üzerine, Finlandiya bir dilekçeyle olayı Uluslararası Adalet Divanına taşımış, fakat daha sonra iki devlet konu üzerinde anlaşmışlardır. Uluslararası Adalet Divanı da davayı listesinden çıkarmıştır. Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. GRAY C., Passage through the Great Belt (Finland v. Danimark) Provisional Measures, Order of 29 July 1991, *ICLQ*, vol. 43/3, 1993, s. 705-709; KOSKENNIEMI M., L'affaire du passage par le Grand-Belt, *AFDI*, vol. 38, 1992, s. 905-947 (bu makale elimizde bulunmasına karşın, Fransızca'mız olmadığı için değerlendirilmemiştir); KOSKENNIEMI M., Case Concerning Passage through the Great Belt, *ODIL*, vol. 27/3, 1996, s. 255-289 (*AFDI*'de yer alan makalenin İngilizce çevirisidir); KOSKENNIEMI M., The Great Belt Case (Finland v. Danimark), *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 26/11/08); PLATZÖDER, s. 142-154. Öte yandan, Danimarka boğazlar sistemi üzerinde inşa edilen ve edilecek olan köprülere ilişkin belirleme için bkz. PLATZÖDER, s. 154.

<sup>1176</sup> LAMPE W.O., The Kiel Canal, in *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, edited by Platzöder & Verlaan, The Hague, 1996, s. 133-141. **Lampe**, bu çalışmada tarihî bir açıdan Kiel Kanalı'nın statüsünü günümüze kadar değerlendirmiştir. Lampe'nin belirttiğine göre, kısaca, kanal üzerinde 1889 ilâ 1919 tarihleri arasında tamamen bir Alman egemenliği söz konusudur, fakat buna rağmen, Almanya üçüncü devletlerin gemilerine tam bir geçiş serbestisi tanımıştır. Savaş gemilerinin ise, geçiş yapabilmek için önceden izin alması gerekmektedir. 1919 yılında imzalanan "Versailles Barış Antlaşması"nın 380 ilâ 386. maddeleri arasında düzenlenen Kiel Kanalı, bu düzenlemelerle uluslararasılaştırılmıştır. Wimbledon Davası da, tarihsel perspektifte önemli rol oynamıştır. 1945 sonrasında ise, Lampe'ye göre, Versailles Antlaşmasının konuya ilişkin hükümleri açıkça uygulanmadığı gibi, Nazi Almanyası'nın 1936 yılında yaptığı açıklama geçerlidir. Sonuç olarak, Lampe, kanalın statüsünün 1919 öncesi duruma geldiğini iddia ederek, Alman egemenliğinin söz konusu olduğunu, fakat Almanya'nın serbest geçiş hakkını da tanıdığını belirtilmektedir. Ayrıca, uluslararasılaştırılmış su yollarının durumuna ilişkin genel olarak bkz. BAXTER R.R. & TRISKA J.F., *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Massachusetts, 1964; LEE L.T., *Legal Aspects of Internationalization of Interoceanic Canals*, *L&CP*, vol. 33/1, 1968, s. 158-168. Özellikle, **Lee**, **Baxter**'in genel olarak bu tür su yollarında üçüncü devletlerin haklarının dayanağına ilişkin ortaya koyduğu dört teoriyi değerlendirmiş (uluslararası servitütler; üçüncü tarafların yararlanması teorisi; bu şekilde bir antlaşmayla yapılan düzenlemelerin düzenledikleri ülkeye doğrudan bağlanarak antlaşmadan bağımsız uygulanabilmeleri; bir suyollunun bir devlet tarafından uluslararası kullanıma tahsisi), bu sorunun transit serbestisine dair olduğunu ve çözümü için Birleşmiş Milletler tarafından uluslararası bir konferans toplanmasını önermiş ve bu olası konferansta referans alınması gereken temel anlaşmanın transit konusunu ele alan en yakın tarihli anlaşma olan 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme" olduğunu belirtmiştir. Bkz., LEE, 1968, s. 162-163 ve 164-165.

<sup>1177</sup> Basra körfezinin kapladığı alan 70.000 m<sup>2</sup>'dir. Dünyanın en önemli petrol rezervlerinin tüm çıktıkları bu körfezden dünyaya dağılmaktadır ve bu bağlamda Basra körfezini Umman denizine bağlayan Hürmüz boğazı dünyanın en önemli boğazlarından biri konumundadır. Basra körfezi hakkında ayrıntılı teknik analiz için bkz. ALEXANDER, 1974, s. 180-181.

bağlanan, kendisi ve çevresinde dünyanın en önemli petrol rezervlerini barındıran kapalı veya yarı-kapalı bir deniz alanıdır. Basra körfezine çıkış yapabilecek konumda olan denize kıyısı olmayan devletleri şu şekilde sıralamak mümkündür: Afganistan, Azerbaycan, Ermenistan, Kazakistan ve Türkmenistan. Bunun dışında sadece Basra körfezine kıyısı olan coğrafi açıdan elverişsiz devletler de vardır: Bahreyn, Birleşik Arap Emirlikleri, Irak, Kuveyt, Katar.<sup>1178</sup> Basra körfezini açık denizlere bağlayan Hürmüz boğazı, her ne kadar kıyı devletleri karşı çıkıyormuş gibi gözüke de, BMDHS'de öngörülen transit geçiş rejimine tâbidir.<sup>1179</sup>

### e- Güney Çin Denizi<sup>1180</sup>

Asya kıtasının güney doğusunda konumlanan Güney Çin Denizi, dünyanın en işlek deniz alanlarından biridir. Japonya, Güney Kore ve Çin'in ihracat ve ithalat hacmi diğer ilgili bölge devletlerinininkilerle birlikte bu denizden geçmektedir. Güney Çin Denizine çıkış yapabilecek tek bir denize kıyısı olmayan devlet vardır: Laos. Bunun dışında, sadece Güney Çin Denizine kıyısı olan coğrafi açıdan elverişsiz devletler ise şu şekilde sıralanabilir: Brunei Sultanlığı, Kamboçya, Singapur ve Vietnam.<sup>1181</sup>

Güney Çin Denizini diğer açık denizlere bağlayan önemli çıkışlar söz konusudur. Bu bağlamda, yukarıda sayılan devletler açısından bu çıkışların hukukî statüsü önemlidir. Bunlardan en önemlisi, üç kıyı devletinin topraklarınca oluşturulan<sup>1182</sup> ve Hint ve Pasifik okyanuslarını birbirine bağlayan güzergâhın kilit konumundaki alanlarından biri olan Malaka boğazıdır. Malaka boğazının statüsü, 1977 yılında kıyı devletlerince imzalanan ve geçiş serbestisinin de öngörüldüğü antlaşma çerçevesinde değerlendirilmektedir. Malaka boğazı dışında, Güney Çin Denizi'ni önemli alanlara bağlayan birçok boğazın, ilgili iki takımada devletinin (Endonezya ve Filipinler) sularından geçen boğazlar olduğu gözlenmektedir. Bu

<sup>1178</sup> Bunun dışında, başka deniz alanlarına kıyısı olan sadece tek bir coğrafi açıdan elverişsiz devlet vardır: İran (Umman Körfezi). Esasen, İran'ın coğrafi açıdan elverişsizliği tartışılabilir.

<sup>1179</sup> FRANCKX & RAZAVI, s. 59-61.

<sup>1180</sup> Güney Çin Denizi'nin kapladığı alan 676.000 m<sup>2</sup>'dir ve dâhilinde Tayland körfezi ve Tonkin körfezini barındırmaktadır. Dünya ticaretinde önemli rol oynayan boğazlar, Güney Çin Denizi'ni Hint ve Pasifik okyanuslarına bağlamaktadır. Güney Çin Denizi'ne ilişkin ayrıntılı teknik analiz için bkz. ALEXANDER, 1974, s. 183-182.

<sup>1181</sup> Ayrıca Güney Çin Denizi haricinde diğer başka denizlere kıyısı olan şu coğrafi açıdan elverişsiz devletler ve kıyısı oldukları diğer deniz alanları şu şekilde sıralanabilir: Çin (Doğu Çin Denizi, Sarı deniz), Tayland (Andaman Denizi).

<sup>1182</sup> Endonezya, Malezya ve Singapur.

çerçeve, bu boğazlarda takımda geçişi esaslarının var olduğunu belirtmek yanılıcı olmasa gerektir. Nitekim, Endonezya, takımda suları dâhilinde yer alan birtakım önemli boğazları 1996 yılında takımda geçiş yolları çerçevesinde güzergâh olarak tespit etmiş ve IMO'ya sunmuştur.

#### **f- Karadenizve Ege Denizi<sup>1183</sup>**

Karadeniz açık denizlere tek bir çıkışı olan, Avrupa ve Asya arasında sıkışmış bir kapalı veya yarı-kapalı deniz alanıdır. Özellikle, Hazar ve Rusya'nın petrol ve doğal gaz kaynaklarının Batı'ya aktarımında önemli rol oynayan Karadeniz, özellikle Kafkasya ve Orta Asya'daki denize kıyısı olmayan devletlerin zengin doğal kaynaklarını batıya ve diğer kullanıcılara aktarırken temel olarak yararlanılan deniz alanıdır. Bu çerçevede Karadeniz'e çıkış yapan denize kıyısı olmayan devletler<sup>1184</sup> şu şekilde sıralanabilirler: Avusturya, Azerbaycan, Ermenistan, Kazakistan, Moldavya, Türkmenistan. Sadece Karadeniz'e kıyısı olan coğrafi açıdan elverişsiz devletler ise şu şekilde sıralanabilir: Bulgaristan, Gürcistan, Romanya ve Ukrayna. Bu devletlerin kullandıkları tek çıkış Türk Boğazlarıdır<sup>1185</sup>. Tıpkı Danimarka boğazlarında olduğu gibi, Türk boğazlarından geçiş, uzun süreli bir antlaşmayla düzenlendiği için BMDHS'nin uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlara ilişkin öngördüğü düzenlemeden muafır.<sup>1186</sup> Türk Boğazlarından geçiş rejimi, 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesince düzenlenmiştir ve barış zamanında ticaret gemileri için "tam bir geçiş serbestisi" söz konusudur.<sup>1187</sup>

<sup>1183</sup> Karadeniz'in kapladığı alan 124.000 m<sup>2</sup>'dir ve dâhilinde Azak denizini barındırmaktadır. Karadeniz dâhilinde Kerç boğazı ve Karadeniz'i açık denizlere ulaştıran Türk boğazlarının bir parçası olan İstanbul Boğazı önemli noktalarıdır. Karadeniz hakkında ayrıntılı teknik analiz için bkz. ALEXANDER, 1974, s. 169-168. Ege Denizi iki kıyı devleti tarafından çevrilmiş (Türkiye ve Yunanistan) ve Karadeniz-Akdeniz güzergâhının ortasında konumlanan bir kapalı veya yarı-kapalı deniz alanıdır. Bünyesinde birçok takımda grubunu barındırdığı gibi, dar ve adalarla dolu olmasının bir sonucu olarak, aynı zamanda birçok boğazı da barındırmaktadır. Ege Denizi 214.000 km<sup>2</sup>'lik bir alanı kaplayan kuzey-güney arası mesafenin 660 km olduğu, doğu-batı arası mesafenin ise kuzeyden güneye üç hat esas alınarak hesaplandığında sırasıyla 270 km, 150 km ve 400 km olduğu bir deniz alanıdır. Bkz. BAŞEREN S.H., Ege Sorunları, 2. bası, Ankara, 2006, s. 5.

<sup>1184</sup> Esasen Doğu Avrupa'da konumlanan birçok denize kıyısı olmayan devlet, özellikle "Tuna-Ren Kanalı"nın da açılmasıyla Karadeniz'e de ulaşmakta veya en azından Karadeniz'i de alternatif olarak görmektedir. Avusturya'nın denize çıkış sahalarından biri olarak Karadeniz gösterilmektedir. Bu örnekleme Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya için de geçerlidir.

<sup>1185</sup> Kuzey-güney istikâmeti dikkate alınarak şu şekilde bir sıralama yapılmaktadır: İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı.

<sup>1186</sup> BMDHS m.35/c.

<sup>1187</sup> Türk boğazlarından geçiş rejimine ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. BRUEL E., The Turkish Straits, *NTIR*, vol. 14, 1943, s. 3-57; BRUEL E., The Turkish Straits (Continuation), *NTIR*, vol. 14, 1943, s. 61-124; BRUEL E., The Turkish Straits (Continuation), *NTIR*, vol. 14, 1943, s. 131-191;

Türk Boğazları'ndan çıktuktan sonra, doğal olarak, Ege Denizine ulaşılacaktır. Ege Denizinin spesifik coğrafi özelliği, bu denizi bir "adalar denizi" hâline sokmasının yanı sıra, bu kadar yoğun şekilde adaların bu dar deniz alanında konumlanmasının doğal bir sonucu olarak "boğazlar denizi" hâline de getirmektedir.<sup>1188</sup> Ege Denizinde yer alan boğazları değerlendirmeden evvel, Ege Denizine doğrudan çıkışı olan veya olabilecek denize kıyısı olmayan devletlerin değerlendirilmesinde fayda vardır.<sup>1189</sup> Yeniden denize kıyısı olmayan bir devlet hâline gelen Sırbistan başta olmak üzere<sup>1190</sup>, Yugoslavya'nın parçalanmasından sonra ortaya çıkan Makedonya<sup>1191</sup> ve Kosova<sup>1192</sup> da, Yunanistan'ın başta Selanik olmak üzere Pire ve Kavala gibi Ege Denizindeki limanlarını kullanabileceklerdir. Son olarak, Ege Denizi'ne kıyısı olan iki devletin de, her ne kadar başka denizlere kıyıları olsa da birer coğrafi açıdan elverişsiz devlet olduklarını belirtmek fayda vardır.

---

DYOULGEROV M., Navigating the Bosphorus and the Dardanelles: A Test for the International Community, *IJMCL*, vol. 14/1, 1999, s. 57-100; GÜNEŞ Ş., Türk Boğazları, *ODTÜ Gelişim*, vol. 34, 2007, s. 217-250; İNAN Y., Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, gözden geçirilmiş ve genişletilmiş II. baskı, Ankara, 1995, özellikle s. 47-84; KAREV S.N., Black Sea, Caspian Sea and Dardanelles, in *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 1998, s. 281-283; KURUMAHMUT A., The Montreux Convention, the Turkish Straits and the Black Sea, in *The Turkish Straits: Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects*, edited by Oral & Öztürk, İstanbul, 2006, s. 16-22; ÖZMAN, s. 380-415; PAZARCI, II. Kitap, s. 373-382; SUR, s. 317-329; TOLUNER, 1996, s. 154-185; TOLUNER S., Boğazlardan Geçiş Düzenleme ve "Montreux", in *Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, genişletilmiş 2. bası, İstanbul, 2004, s. 379-386; TOLUNER S., Boğazlardan Geçiş Düzenleme ve "Motreux" Antlaşması, in *Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, genişletilmiş 2. bası, İstanbul, 2004, s. 387-394. Bu arada, belirtilmelidir ki, savaş gemileri için, Montrö Sözleşmesinde, gerek barış, gerek savaş tehlikesi ve gerek savaş hâli olmak üzere sıralanan durumlara göre özel ve ayrıntılı hükümler getirilmiştir.

<sup>1188</sup> Bu konuda Yunan delegesinin III. DHK'da yaptığı açıklama dikkat çekicidir. Özellikle, Ege Deniziyle alakalı olarak boğazlar konusunda farklı bir uygulama isteyen Yunanistan'ın, bu isteğini, Yunanistan'ı çeviren denizlerde sahip olunan on altısı ana ada ve ana kara arasında, kırk dördü ana adalar arasında konumlanmış toplam üç yüz kırk boğaza dayandırması örnek teşkil edecektir. Bkz. TOLUNER, 2001, s. 148.

<sup>1189</sup> Tabii ki, Karadeniz'e çıkan denize kıyısı olmayan devletlerin Akdeniz'e çıkışının yanı sıra.

<sup>1190</sup> Sırbistan ilk kurulduğu andan itibaren denize çıkış için yollar aramış, bu çerçevede önemli güzergâhlardan biri olarak Yunanistan'ın Selanik limanı ön plâna çıkmıştır. Sırbistan ve Selanik limanı çıkışına dair ayrıntılı açıklamalar için bkz. MILLER D.H., The International Regime of Ports, Waterways and Railways, *AJIL*, vol. 13/4, 1919, s. 674; POUNDS, s. 260; SIOSSUORAS P. & ARVANIPOULOS C., Geopolitical Designs and Realities in Yugoslavia's Foreign Policy: The Issue of Access to the Sea, *JPMS*, vol. 33/2, 2005, s. 141-159. Öte yandan, Sırbistan ve Yunanistan'ın Selanik limanının kullanılmasına dair 1910 yılındaki anlaşmanın metni için bkz., Convention Relative to Transit through Salonica between Greece and Serbia, *AJIL Sup.*, vol. 13/4, 1919, s. 441-456.

<sup>1191</sup> Makedonya'da Yunanistan'la ciddi sorunlar yaşamış ve yaşamaktadır. Hattâ, son olarak Makedonya Uluslararası Adalet Divanına başvuruda bulunarak isim konusunda Yunanistan'ın takındığı olumsuz durumun sona erdirilmesini talep etmiştir.

<sup>1192</sup> Kosova'nın özellikle tanınmaya ilişkin sorunlar yaşadığı bilinmektedir.

Yunanistan BMDHS'yi imzalarken bir beyanda bulunmuş; buna göre, dağılmış birçok adanın bulunduğu denizlerde, bu adalar tarafından oluşturulan birçok alternatifli boğazlardan, aynı uluslararası güzergâha çıkışa hizmet ettikleri de düşünüldüğünde, geçişe ilişkin olarak hangi alternatif boğazların kullanılacağını belirleme yetkisinin kıyı devletine ait olduğunu belirtmiştir.<sup>1193</sup> Türkiye ise, beyanın BMDHS'de öngörülen boğazlardan geçiş rejimleri dışında yeni bir geçiş kategorisi yaratacağını belirterek karşı çıkmıştır.<sup>1194</sup> Yunanistan'ın beyanında belirttiği yöndeki düşünceleri savunan bazı yazarlar<sup>1195</sup> olmasına karşın, gerek devletler<sup>1196</sup>, gerek uluslararası hukukçuların birçoğu tarafından<sup>1197</sup> bu görüşlerin kabul edilmediğini belirtmekte yarar vardır.<sup>1198</sup>

### **g- Kızıl Deniz<sup>1199</sup>**

Kızıl Deniz, Afrika ve Asya (Arap yarımadası) arasında konumlanan, kuzeyde Süveyş kanalıyla Akdeniz'e, güneyde ise Bab el-Mandep Boğazıyla Hint Okyanusuna (Aden Körfezi-Umman Denizi aracılığıyla) bağlanan dünyanın en işlek denizlerinden biridir.<sup>1200</sup> Kızıl Denize çıkışa ilişkin olarak doğrudan belirtilebilecek sınırlı sayıda denize kıyısı olmayan devlet vardır: Çad ve Etiyopya. Bunun dışında, başta Ürdün olmak üzere sadece Kızıl Denize kıyısı olan Sudan, Eritre bu deniz

<sup>1193</sup> Bu Deklârasyon metni için bkz. *The New Law of the Sea: Straits Used for International Navigation*, Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. II, United Nations, New York, 1992, s. 145. Ayrıca, bkz. TOLUNER, 2001, s. 147-148.

<sup>1194</sup> Türkiye'nin bu deklârasyonu için bkz. *The New Law of the Sea: Straits Used for International Navigation*, Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. II, United Nations, New York, 1992, s. 145-146. Ayrıca, bkz. TOLUNER, 2001, s. 148.

<sup>1195</sup> JIA, s. 142-143; TREVES, 1991, s. 951-952; VUKAS B., *The New Law of the Sea and Navigation: A View from the Mediterranean*, in *Law of the Sea: Selected Writings*, Leiden, 2004, s. 143-144.

<sup>1196</sup> Yunanistan'ın BMDHS'yi imzalama aşamasında gerçekleştirdiği bu beyana İngiltere ve Hollanda karşı çıkmıştır. Öte yandan, bugüne kadar yapılan tüm beyanların Avrupa Birliği tarafından kabul edilmediği de, genel olarak, belirtilmelidir. Bkz. TOLUNER, 2001, s. 149-150.

<sup>1197</sup> MOLENAAR, s. 36-37; TOLUNER, 2001, s. 149-157; VAN DYKE J.M., *An Analysis of the Aegean Disputes under International Law*, *ODIL*, vol. 36/1, 2005, s. 92-93 ve 100.

<sup>1198</sup> Ege Denzinde yer alan boğazlara ilişkin geçiş rejimi açısından yapılan daha ayrıntılı değerlendirmelere dair bkz. TOLUNER, 2001, s. 139-157; OXMAN B.H., *Applying the Law of the Sea in the Aegean Sea*, in *Problems of the Regional Seas 2001*, edited by Öztürk & Algan, İstanbul, 2001, s. 271-280.

<sup>1199</sup> Kızıl Denizin kapladığı alan 128.000 m<sup>2</sup>'dir ve dâhilinde Akabe Körfezini ve Süveyş Körfezini barındırmaktadır. Bab al-Mendeb Boğazı ve kuzeyde Süveyş Kanalı önemli çıkış alanıdır. Kızıl Deniz hakkında ayrıntılı teknik analiz için bkz. ALEXANDER, 1974, s. 181.

<sup>1200</sup> Kızıl Deniz, özellikle, Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Avrupa-Uzak Doğu ve Basra Körfezi trafiğinin temel güzergâhı hâline gelmiştir.

alanını kullanan önemli coğrafi açıdan elverişsiz devletlerdir.<sup>1201</sup> Kızıl Denizin her iki ucunda yer alan çıkış noktalarının statüsü, sadece yukarıda belirtilen denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için değil, diğer denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için de önemlidir. Kızıl Deniz içinde Süveyş kanalı dışında üç önemli boğaz vardır: Bab el-Mandeb, Gulab Boğazı<sup>1202</sup> ve Tiran Boğazı.

Kuzeyde Kızıl Denizin Akdeniz'le bağlantısını sağlayan Süveyş Kanalı yapay bir su yolu olup, statüsü, Türkiye'nin (Osmanlı İmparatorluğu) de tarafı olduğu 1888 tarihli İstanbul Antlaşmasına dayanmaktadır. Bu antlaşmaya göre, Süveyş kanalından hiçbir ayırım yapılmaksızın tüm devletlerin gemilerine tam bir geçiş serbestisi tanınmıştır.

Güneyde yer alan Bab el-Mandep Boğazında<sup>1203</sup> uluslararası hukuka göre, transit geçiş serbestisinin uygulandığı belirtilebilir. Bir ara eski yoğunluğunu ve önemini kaybettiği ifade edilen Bab el-Mandeb Boğazı<sup>1204</sup>, tekrar eski önemini kazanmış görünse de<sup>1205</sup>, Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu olayları boğazın önemini yeniden tehdit etmeye başlamıştır. Bab el-Mandeb Boğazının statüsünü inceleyen yazarlar, boğazın transit geçiş rejimine uyan bir boğaz olduğunun altını çizmektedirler.<sup>1206</sup>

Kuzeyde yer alan iki boğazdan Gulab Boğazında, uygulamada geçişin serbest olduğu belirtilebilir.<sup>1207</sup> Kuzeyde yer alan ve özellikle Ürdün'ün denizlere tek çıkışını oluşturan Tiran Boğazı ise, İsrail-Arap çekişmesi yüzünden uzun süre

---

<sup>1201</sup> Bunun dışında, Kızıl Denize kıyısı olup da, aynı zamanda başka denizlere kıyısı olan diğer coğrafi açıdan elverişsiz devletler de unutulmamalıdır. Bu devletler ve Kızıl Deniz haricinde kıyısı oldukları denizler şu şekilde sıralanabilir: Mısır (Akdeniz), İsrail (Akdeniz).

<sup>1202</sup> Akdeniz'de Süveyş kanalına girildikten sonra Süveyş Köfezi, Gubal Boğazı ve Kızıl Denize çıkılmaktadır. Gubal Boğazının coğrafi özellikleri için bkz. LAPIDOTH R., *The Red Sea and the Gulf of Aden*, The Hague, 1982, s. 170; LAPIDOTH R., *The Red Sea*, *MPEPIL*, on-line edition, edited Wolfrum, 2008, via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/11/08).

<sup>1203</sup> Bu boğazın fizikî yapısı ve coğrafi özellikleri için bkz. EL-HAKIM, s. 12 (Kennedy'den aynen nakil); KENNEDY, s. 115.

<sup>1204</sup> PRESCOTT, 1985, s. 157-158.

<sup>1205</sup> *Atahan*, yaptığı incelemede, petrolün geçiş güzergâhı bakımından önem arz eden kanal ve boğazları incelemiştir. Buna göre, Bab el-Mandeb'den günde ortalama üç milyon üç yüz bin varil ham petrol geçmektedir. Bkz. ATAHAN D., *Petrolün Üçkâğıtçıları*, *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 Ağustos 2008 (Pazar), s. 12. Benzer değerlendirmeler için bkz. RODRIGUE J.P., *Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*, *CdGdQ*, vol. 48/135, 2004, s. 366

<sup>1206</sup> LAPIDOTH, *MPEPIL*; VAN DYKE, 2002, s. 83

<sup>1207</sup> LAPIDOTH, 1982, s. 171-172; LAPIDOTH, *MPEPIL*.

gündemden düşmemiştir.<sup>1208</sup> 1958 yılındaki I. DHK sonunda kabul edilen 1958 tarihli CKKBS m.16'da yer verilen düzenleme sayesinde, Tiran Boğazındaki geçiş serbestisi güvence altına alınmak istenmiştir.<sup>1209</sup> Günümüzde ise, Tiran Boğazının hukukî statüsü, 1979 tarihli İsrail-Mısır Barış Antlaşması m.5'teki düzenlemeyle belirlenmiştir. Bu düzenlemeye göre, Tiran Boğazı (ve Akabe Körfezi) uluslararası bir su yolu olarak değerlendirilmiş, tüm devletlerin gemilerinin serbestçe geçişine açık kılınmıştır.<sup>1210</sup>

## h- Konuya İlişkin Son Söz

Tüm bu çerçevede ele alınan boğazlar, ilgili denize kıyısı olmayan devletlerin deniz ticaretinde diğer devletlerle ilişki kurabilmeleri açısından geçmek zorunda oldukları birincil öneme sahip boğazlardır. Denize kıyısı olmayan devletler, sayılan bu boğazlar dışında da, ticarî veya ekonomik ilişki kurdukları diğer devletlere ulaşmak için, tıpkı herhangi bir kıyı devletinin geçmesi gerektiği gibi, önemli diğer boğazlardan geçiş yapacaktır. Günümüzün küreselleşen ticarî ve iktisadî anlayışının bir sonucu olarak bu durum kaçınılmazdır. Zaten, III. DHK'da da denize kıyısı olmayan devletlerin boğazlardan geçiş serbestisine ilişkin paralel görüşleri bu durumu destekler ve haklı çıkarır niteliktedir.

## V- Bitişik Bölge

İlk olarak 18. yüzyılın başında İngiltere'de uygulanmaya başlanılan bitişik bölge (*contiguous zone*) uygulaması, günümüzde hâlen varlığını devam ettiren bir deniz alanı uygulamasıdır. İngiltere'de 18. yüzyılın başlarında "Hovering Acts" adı altında düzenlenen bitişik bölge, amacı itibarıyla İngiltere kıyılarındaki kaçakçılığın önlenmesi için oluşturulmuştur.<sup>1211</sup> İngiltere bu uygulamayı bir süre sonra terk etmiş

<sup>1208</sup> LAPIDOTH, 1982, s. 173-174.

<sup>1209</sup> CAMINOS, 1987, s. 52-53; LAPIDOTH, 1982, s. 175-177.

<sup>1210</sup> LAPIDOTH, 1982, s. 178-182.

<sup>1211</sup> 1736 tarihinde, İngiltere, kaçakçılığın önlenmesi amacıyla beş deniz millik bir alan öngören bir düzenleme getirmiş, 1764'te altı deniz miline genişletilen bu alan 1802 gümrük bölgesine ilişkin düzenlemede on beş deniz miline kadar çıkartılmış, 1876'da ise bitişik bölgeye ilişkin bu uygulama terk edilmiş, tüm yetkinin sadece karasuları içerisinde olacağı kabul edilmiştir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 132; GÖNLÜBOL, 1959, s. 180-181; PAZARCI, II. Kitap, s. 386; SYMONIDES J., Origin and Legal Essence of the Contiguous Zone, *ODIL*, vol. 20/2, 1989, s. 203. *Alexopoulos*, ilk "hovering act" in tarihi olarak 1718 tarihini göstermektedir. Bkz. ALEXOPOULOS A.B., Some Thoughts on the Concept of the Contiguous Zone and Its Potential Application to the Greek Seas, in

olmasına karşın uluslararası alanda etkileri hızlı bir şekilde yayılmış, birçok devlet İngiltere'nin başlattığı yoldan devam ederek bitişik bölge oluşturmuştur.<sup>1212</sup>

Özellikle 20. yüzyılın ilk çeyreğinde Amerika Birleşik Devletleri tarafından ısrarlı bir şekilde uygulanan bitişik bölge alanı<sup>1213</sup>, her ne kadar kâh yeni deniz alanlarının ortaya çıkışı<sup>1214</sup>, kâh mevcut deniz alanlarının genişlemesiyle<sup>1215</sup> önemini yitirmiş gözükse de, hâlen varlığını idame ettirmektedir. Özellikle, III. DHK'da yaşanan gelişmelerle bitişik bölge kavramının devam edip etmeyeceği sorunu ortaya çıkmış olsa da<sup>1216</sup>, bu deniz alanı kendisine BMDHS'de de yer bulmuştur.

---

*Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After*, edited by Strati & Gavouneli & Skourtos, The Hague, 2006, s. 260.

<sup>1212</sup> 20. yüzyılın ilk çeyreğinde ve öncesindeki devlet uygulamaları ve bu uygulamalara ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. LOWE A.V., *The Development of the Concept of the Contiguous Zone*, *BYIL*, vol. 52, 1981, s. 109-169; O'CONNELL D.P., *The International Law of the Sea*, vol. II (edited by Shearer), East Kilbride, 1984, s. 1039-1053.

<sup>1213</sup> Amerika Birleşik Devletleri, özellikle "Likör Antlaşmaları" (*Liquor treaties*) adıyla anılan ve içki yasağı bağlamında içki kaçakçılığının önlenmesine ilişkin diğer devletlerle ikili birçok antlaşma imzalamıştır.

<sup>1214</sup> Bu çerçevede, özellikle belirtilmesi gereken deniz alanı münhasır ekonomik bölgedir.

<sup>1215</sup> Bu çerçevede esas olarak gözetilmesi gereken, karasularının, genel kabul gördüğü iddia edilen üç deniz milinden, on iki deniz mili genişliğe çıkartılmasıdır.

<sup>1216</sup> Örneğin, *Hodgson* ve *Smith* bitişik bölgeye ilişkin olarak öngörülen yirmi dört deniz millik mesafeyi, on iki deniz mile çıkacak karasuları genişliği düşünüldüğünde, coğrafi açıdan gereksiz bulmuş (hem mesafe olarak, hem kavram olarak) ve eğer bitişik bölge kavramında ısrarcı olunacaksa da, bu bölgenin tam genişlikte karasuları ilân etmeyen devletler için oluşturulmasını önermişlerdir. Bkz. HODGSON & SMITH, s. 235. Benzer görüşler başka yazarlarca da dile getirilmiştir. Bu yazarlar, genel olarak, münhasır ekonomik bölge kavramının kabulüyle birlikte bitişik bölgenin anlamını yitirdiğini/anlamının azaldığını belirtmiştir. Bkz. ALEXOPOULOS, s. 259, 262 ve 265. Bunun dışında, III. DHK esnasında bir grup devlet (El-Salvador, Kamerun, Kenya, Lübnan, Meksika, Togo), bir yandan karasuları genişliğinin on iki deniz mili genişliğe artırılması, diğer bir yandan münhasır ekonomik bölge kavramının ortaya çıkışı gibi iki nedenle bitişik bölge kavramını lüzumsuz olarak mütalâa etmişlerdir. Bkz. ROBERTSON H.B.Jr., Section 4: Contiguous Zone, in *The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. II, edited by Nordquist & Nandan & Rosenne, The Hague, 2003, s. 269 ve dipnot: 9; SYMONIDES, 1989, s. 206. Bu grubun karşısında diğer bir grup devlet de (Bahreyn, Cezayir, Endonezya, Hindistan, Irak, Nijerya, Pakistan) bitişik bölgenin gerekliliğini savunmuştur. Bkz. ROBERTSON, Section 4, s. 269 ve dipnot: 10; SYMONIDES, 1989, s. 206-207. Bu konuda *O'Connell*'in değerlendirmesine katılmamak mümkün değildir. Bu değerlendirmede, O'Connell, mantıksal olarak, karasularının on iki deniz mili genişliğe çıkmasıyla birlikte, 1958 tarihli CKBBS m.24'den fiilî olarak yararlanan devletler haricinde bitişik bölge kavramının sonunun gelmesi gerekeceğini bildirmiş, fakat bir kurumun siyasî olarak oluşturulmuş olmasının ortadan kalkma gibi yıkıcı etkilerden muaf olduğunu, bitişik bölge için de durumun bu şekilde cereyan ettiğini belirtmiştir. Bkz. O'CONNELL, vol. II, s. 1056. *Dupuy* ise, konuyu daha pragmatik bir bakış açısıyla yaklaşarak, temelde yaşanan gelişmeler sonucu bitişik bölgeye ihtiyacın gerekliliğinin değerlendirildiği bu dönemde, bitişik bölgeye yer verilmesinin sebebini, özellikle de durumun ekonomik bölge ilânına el vermediği ve de farklı egemenlikler altında bulunan adalarla daha da karmaşık hâle geldiği yarı-kapalı deniz alanları açısından gerekli olmasına bağlamıştır. Bkz. DUPUY R.J., *The Sea under National Competence*, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 269. Öte yandan, *Wang*, bitişik bölgenin hiçbir şekilde eskimediğini ve deniz hukukunun özel rejimlerinden biri olmaya devam ettiğinin altını çizmiştir. Bkz. WANG, s. 56.

Bitişik bölge BMDHS'de kendisine yer bulmakla kalmamış, aşağıda görüleceği şekilde bazı yönlerden devinime de uğramıştır.

Bu arada, devletler arası uygulamanın aksine, "bitişik bölge" teriminin devletler hukukunda kavramın uygulanmasıyla kıyaslandığında yeni kullanılan bir terim olduğu da ifade edilmektedir.<sup>1217</sup>

## A- Bitişik Bölgenin Tanımı

Bitişik bölgeye ilişkin açıklamalara geçilmeden evvel bitişik bölgenin bir tanımına yer verilmesi, konun daha iyi anlaşılması ve bu alanın diğer deniz alanlarıyla ve özellikle de karasularıyla karıştırılmaması<sup>1218</sup> için gereklidir. Bu bağlamda, bazı yazarların bitişik bölgeye ilişkin tanımlarına değinilecek, daha sonra uluslararası hukukta ele alınan tanımı, eğer varsa, belirtilecektir.

---

<sup>1217</sup> Bir yazara göre, ilk olarak 1930 yılında Lahey Konferansında kullanılmaya başlanılan terim, uluslararası hukukçular arasında ilk olarak Gilbert Gidel tarafından kullanılmaya başlanmış, resmî olarak da 1958 tarihli CKBBS'de kullanılmıştır. Bkz. FELL L.C., *Maritime Contiguous Zones*, *Mic.LR*, vol. 62/, 1964, s. 849 ve dipnot: 15. *Alexopoulos*, özellikle bitişik bölge teriminin uluslararası hukuk çerçevesinde yerleşmesini sağlayanın M. Gilbert Gidel olduğunu belirtmektedir. Bkz. ALEXOPOULOS, s. 260. Aynı yönde, SYMONIDES, 1989, s. 210, dipnot: 21. Bu konuya ilişkin başka paralel değerlendirmeler için bkz. NWEIHED K.G., *Assessment of the Extention of State Jurisdiction in Terms of Living Resources of the Sea*, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Massachussets, 1973, s. 19 (*Nweihed*, Gidel sayesinde bu bölgenin hiçbir şekilde balıkçılık konusunu kapsamadığını altını çizmiştir); O'CONNELL, vol. II, s. 1053-1054. Ayrıca, Gidel'in deniz hukukuna dair üç ciltlik eseri haricinde *Recueil*'de yayınlanan makalesi elimizde olmasına rağmen, Fransızca bilmediğimiz için değerlendirilememiştir. Bkz. GIDEL G., *La mer territoriale et la zone contiguë*, *RCADI*, vol. 48, 1934-II, 1934, s. 133-278, özellikle s. 241 vd.

<sup>1218</sup> Özellikle, bu konuda, *Gönlübol*'un isabetli bir biçimde tespit ettiği gibi, 19. yüzyılın sonunda ve 20. yüzyılın başında ele alınan eserlerde bitişik bölge tamamen karasuları dâhilinde değerlendirilmiş, hattâ karasularıyla karıştırılmıştır. Bkz. GÖNLÜBOL, 1959, s. 2-3. Meselâ, *Ræstad*'ın 1913 yılında yazmış olduğu eserde yapmış olduğu değerlendirmeler göz önüne alındığında, yazar, açıkça, karasuları konusu dâhilinde devletin gümrük ve sıhhi amaçlarla oluşturduğu deniz alanlarını da değerlendirmiş olduğu görülmektedir, bkz. RÆSTAD, s. 407-416 (meselâ, karasuları kapsamında s. 415 sayfada sıhhi ve gümrük izleme bölgelerinden bahsedilmiştir). Bu konuda verilebilecek bir başka örnekse, *Fulton*'dur; yazar, karasularının genişliği ve balıkçılıkla ilgili düzenlemeleri incelerken, karasularının farklı genişliklerine verdiği örnekler arasında gümrük bölgelerine ilişkin uygulanan farklı genişlikleri de söz konusu etmiştir. Bkz. FULTON, s. 661 (İtalya), 665 (İspanya) ve 676 (Norveç-İsveç). Bu konuda benzer olarak gösterilebilecek örnekler arasında şu yazarlara yer verilebilir: LATOUR L., *La mer territoriale au point de vue théorique et pratique*, Paris, 1889, in *The Extent of Marginal Sea: A Collective of Official Documents and Views of Representative Publicists*, edited by Crocker, Washington D.C., 1919, s. 236 vd.; NYS, s. 326-333 (özellikle s. 326, 331, 332); SCHÜCKING W., *Das Küstenmeer im Internationalen Rechts*, Göttingen, 1897, in *The Extent of Marginal Sea: A Collective of Officials Documents and Views of Representative Publicists*, edited by Crocker, Washington D.C., 1919, s. 428.

Bitişik bölge **Gönlübol** tarafından şu şekilde tarif edilmiştir: “*Bitişik bölge, karasularının dış hududunun ötesinden muayyen bir genişliğe kadar uzanan ve içinde sahildar Devletin kesin bir şekilde tahdit edilmiş bazı konularda yetkileri bulunduğu açık deniz sahasıdır.*”<sup>1219</sup>

**Crozat** ise, bitişik bölgeyi şu şekilde tarif etmiştir: “*Bitişik mıntıka (bölge), karasularına bitişik bir açık deniz sahasıdır ki, burada sahildar Devlet, umumiyetle idarî mahiyette mahdut bazı selâhiyetleri kullanabilir.*”<sup>1220</sup>

**O’Connell** ise bitişik bölgeyi şu şekilde tarif etmektedir: “*Bitişik bölge, kıyı devletin kaçakçılığa karşı gelirlerini, hastalığa karşı kamu sağlığını koruma amacıyla karasularının ötesinde yetkiye sahip olduğu 19. yüzyılın ürünü bir kavramdır.*”<sup>1221</sup>

Benzer bir tanım **Churchill** ve **Lowe** tarafından ortaya konulmuştur: “*Bitişik bölge, dâhilinde devletlerin gümrük, malî, sıhhî ve göç kanunlarını uygulamak için sınırlı yetkilere sahip oldukları, karasularına bitişik ve ondan denize tarafta bir bölgedir.*”<sup>1222</sup>

Tüm bu tanımlar, önce 1958 tarihli CKBBS m.24/1’de, sonra BMDHS m.33/1’de yer verilen bitişik bölge tariflerine paraleldir. Esasen üst kısımda bitişik bölgeye ilişkin uluslararası hukuk yazarlarının vermiş oldukları tanımlar incelendiğinde, ilk iki tanımda (Türkçe eserlerde) yer alan unsurların, yazıldıkları tarihle orantılı olarak 1958 tarihli Sözleşmede yer alan unsurlardan, son iki tanımda (İngilizce eserlerdeki) yer alan unsurların ise, yine yazıldıkları dönem göz önüne alındığında BMDHS’deki unsurlardan etkilendiklerini belirtmekte yarar vardır.

---

<sup>1219</sup> GÖNLÜBOL, 1959, s. 179.

<sup>1220</sup> CROZAT C., Devletler Hukukunda Bitişik Mıntıka Mefhumu, çev. Akın, in *Raşit Seviğ’e Armağan*, İstanbul, 1956, s. 533.

<sup>1221</sup> “*The contiguous zone is the product of a nineteenth-century notion that a coastal State had jurisdiction beyond its territorial sea for the purpose of protecting its revenue against smuggling and its public health against disease.*” Bkz. O’CONNELL, vol. II, s. 1034.

<sup>1222</sup> “*The contiguous zone is a zone of sea contiguous to and seaward of the territorial sea in which States have limited powers for the enforcement of customs, fiscal, sanitary and immigration laws.*” Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 132.

## B- Bitişik Bölgeye İlişkin Bazı Hususlar

### 1- Bitişik Bölgenin Hukukî Statüsü

Bitişik bölge, 1958 tarihli CKBBS m.24'te düzenlendiği şekliyle açık denizlerin bir parçasını teşkil eder. Bunun anlamı, bitişik bölgenin çok sınırlı birkaç konuda kıyı devletine idarî yetkiler tanıdığı, ötesinde bu bölge dâhiline giren deniz alanında tamamen denizlerin serbestliği prensibinin hüküm sürdüğüdür.

Fakat, BMDHS m.33'te bitişik bölgeye ilişkin yer verilen düzenlemede, açık denizlerin bir parçası olduğu şeklinde belirlemeye yer verilmemiştir. Bunun nedeni olarak da, BMDHS'de ilk kez düzenlenen ve kıyından (esas hatlardan) iki yüz deniz mili genişliğe kadar uzanan münhasır ekonomik bölge gösterilmektedir.<sup>1223</sup>

Yukarıda kısaca ortaya konulan çerçeve uyarınca, günümüzde, bitişik bölgenin hukukî statüsünün belirlenmesinde birkaç alternatif söz konusu olabilecektir: Buna göre, eğer kıyı devleti münhasır ekonomik bölge ilân etmemişse, buna rağmen bitişik bölge ilân etmişse, bitişik bölge açık deniz alanı sayılabilecektir; oysa, eğer kıyı devleti, hem bitişik bölge ilân etmiş, hem münhasır ekonomik bölge ilân etmişse, münhasır ekonomik bölgenin “*sui generis*” (kendine özgü) yapısı göz önüne alındığında, artık kıyı devletinin ilân etmiş olduğu bitişik bölge açık denizin bir parçası olarak mütalâa edilemeyecektir.<sup>1224</sup>

Bu arada belirtilmesi gereken önemli hususlardan biri de, bir devletin bitişik bölgeye sahip olması için, tıpkı tüm deniz alanlarında olduğu gibi (kıta sahanlığı harici) bir ilâna ihtiyaç duyması gereğidir.<sup>1225</sup>

---

<sup>1223</sup> ALEXOPOULOS, s. 262 ve 265; BROWN, vol. I, 1994, s. 129-130; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 139; ROBERTSON, Section 4, s. 273; SMOYNIDES, 1989, s. 207.

<sup>1224</sup> Bu konuda ayrıntılı açıklama ve değerlendirmeler için bkz. ALEXOPOULOS, s. 262-263; BROWN, vol. I, 1994, s. 129-130; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 139; ROBERTSON, Section 4, s. 273; SYMONIDES, 1989, s. 207.

<sup>1225</sup> ALEXOPOULOS, s. 261; PAZARCI, II. Kitap, s. 386; SUR, s. 331. Ayrıca, *Alexopoulos* her ne kadar kıyı devletinin bitişik bölge ilân etmesi gereği olduğunun altını çizse de, bitişik bölgenin sınırlarının resmî harita ve dökümanlarda gösterilmesinin bir yükümlülük olmadığını da belirtmektedir. Bkz. ALEXOPOULOS, s. 261.

## 2- Bitişik Bölgeye İlişkin Düzenlemenin Hukukî Etkileri

Bitişik bölgenin hukukî etkisinin incelenmesi için BMDHS m.33'te yer alan düzenlemeye yer verilmesi yerinde olacaktır:

*"1. Bitişik bölge olarak adlandırılan, karasularına bitişik bir bölgede kıyı devleti aşağıdaki amaçlarla gerekli kontrolleri yapabilir:*

*(a) Ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık ve göç ile ilgili kanun ve kurallarına ihlâlleri önlemek*

*(b) Bu kanun ve kurallarına karşı ülkesi üzerinde veya karasularında meydana gelebilecek ihlâlleri cezalandırmak.*

*2. Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren yirmi dört deniz milinin ötesine geçemez"*

Öncelikle bitişik bölgeye ilişkin düzenlemenin iki ayrı şekilde yorumlandığını belirtmekte yarar vardır: dar yorum, geniş yorum.<sup>1226</sup> Dar yoruma göre maddenin (a) bendinde yazan husus ancak gelen gemilere, (b) bendinde yazan husus ise, ancak giden gemilere uygulanabilir.<sup>1227</sup> Bununla beraber, geniş yorum ortaya koyanlar ise, bu şekilde bir ayrımı doğru bulmamakta, her durumda bitişik bölgede yazan hususların uygulanabileceğini belirtmektedirler.<sup>1228</sup> Özellikle, paralel geçişlerde meydana gelecek ihlâller de bu konuda düşünülmelidir.

Bu alt başlık altında ele alınması gereken bir başka husus bitişik bölgenin çokluk mu, yoksa birlik mi ifade ettiğidir.<sup>1229</sup> Yani, burada anlatılmak istenilen husus, yer verilen dört konuda aynı anda tek bir bitişik bölge çıkartılması mı söz konusudur, yoksa tek bir konuda bitişik bölge çıkartmak mı söz konusudur? Sorunun yoğunlaştığı husus, ikinci durumda yani tek bir konuda bitişik bölge ilân etmek mümkünse, konular birbirinden ayrı ayrı ele alınıp birden fazla konuya ilişkin birden

<sup>1226</sup> KOH T.T.B., The Territorial Sea, Contiguous Zone, Straits and Archipelagos under the 1982 Convention on the Law of the Sea, *Ma.LR*, vol. 29/1, 1987, s. 174-175.

<sup>1227</sup> FITZMAURICE G., Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea, *ICLQ*, vol. 8/1, 1959, s. 73; TOLUNER, 1996, s. 192-194 (*Toluner* tarafından, her ne kadar, açıkça gelen-giden gemi gibi bir ayırım yapılmamış olsa da, dar yorumun tercih edildiği görülmektedir.).

<sup>1228</sup> ODA S., The Concept of the Contiguous Zone, *ICLQ*, vol. 11/1, 1962, s. 131; KOH, s. 175 (*Koh*, bu görüşün esas olarak rağbet gördüğünü bildirmektedir); TREVES, 1991, s. 856-862 (özellikle s. 857, 859 ve 862).

<sup>1229</sup> Bu hususa, *Crozat*, dikkat çekmiş ve şu soruyu yöneltmiştir: "... bir tek bitişik mıntıkadan mı, yoksa birçok bitişik mıntıkadan mı bahsedilebilir?", bu konuda, kendisinin de, tıpkı *Gilbert Gidel* gibi çokluk anlayışını benimsediğini şu sözlerle belirtmiştir "... *M. Gidel*'in gayet iyi tespit etmiş olduğu şekilde taadüt bitişik mıntuka mefhumunun cevheri olarak kalmaktadır.". Bkz. CROZAT, Bitişik..., s. 539

fazla bitişik bölge ilân etmek mümkün olacak mıdır? Bu konuda, gerek 1958 tarihli CKBBS m.24, gerek BMDHS m.33 açık bir düzenlemeye yer vermemiştir. Dolayısıyla bu durum, devletlerin uygulamalarıyla tespit edilebilecektir. Kanımızca, bir devlet çokluk anlayışını da benimseyebilir, teklik anlayışını da benimseyebilir. Nitekim, Türkiye'nin 1926-1949 yılları arasında uyguladığı bitişik bölge sadece gümrük konusuna ilişkin<sup>1230</sup>, gerek Amerika Birleşik Devletleri'nin 1999 yılında ilân ettiği yirmi dört deniz millik bitişik bölgede<sup>1231</sup>, gerek Hollanda'nın 2006 yılında ilân ettiği bitişik bölgede<sup>1232</sup> bitişik bölgenin dört konusuna da (göç, maliye, sıhhiye, kaçakçılık)<sup>1233</sup> yer verilen tek bir bitişik bölge söz konusu edilmiştir. Fakat, bitişik bölge ilân ederken, tek bir konu için bitişik bölge ilân etmemek için herhangi bir neden yokken, eğer dört konu hakkında da zaten bitişik bölge ilân edilmesi düşünülüyorsa, istisnaî veya özellikli durumlar gerektirmedikçe<sup>1234</sup>, kapsanması istenilen konuları içeren tek bir bitişik bölge ilân etmek, uygulama açısından karşılıkları önlemek için daha uygun bir yol olarak düşünülebilir.

### 3- Bitişik Bölgedeki Yetkilerin Kapsamı

Bitişik bölge kapsamında değerlendirilmesi gereken önemli bir husus ise, BMDHS m.33'te belirtilen konular (gümrük, maliye, sağlık, göç<sup>1235</sup>) haricinde başka

<sup>1230</sup> Türkiye'de, 07/06/1926 tarihli 906 sayılı "Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Tadiline Dair Kanunu" ile dört deniz mili genişliğinde bir gümrük bitişik bölgesi kurulmuş, bu bölge 02/05/1949 tarihli 5383 sayılı "Gümrük Kanunu" ile gümrük bölgelerinin siyasal sınırlarla bir tutulacağı düzenlemesi çerçevesinde kaldırılmıştır. Bkz. PAZARCI, II. Kitap, s. 388; SUR, s. 332. Öte yandan, **Gönlübol** 10 Teşrinievvel 1307 tarihinde (1891) kabul edilen "Gümrük Nizamname-i Umumiyesi" çerçevesinde on kilometre genişliğinde gümrük ve malî konularda bitişik bölge ilân edildiğini belirtmektedir. Bkz. GÖNLÜBOL, 1959, s. 184.

<sup>1231</sup> Amerika Birleşik Devletleri'nin başkan Clinton tarafından 1999 yılında ilân edilen bitişik bölgede, tamamen konular BMDHS m.33 bağlamında ele alınarak düzenlenmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nin ilân ettiği bitişik bölge hakkında daha ayrıntılı bir inceleme ve bitişik bölgeye ilişkin belgenin aslı için bkz. NOYES J.E., United States: Establishment of a 24-Mile US Contiguous Zone, *IJMCL*, vol. 15/2, 2000, s. 269-274.

<sup>1232</sup> Hollanda'nın 2006 yılında ilân ettiği bitişik bölge düzenlemesine dair ayrıntılı inceleme ve düzenlemeye ilişkin metinler için bkz. DOTINGA H.M. & ELFERINK A.G.O., The Netherlands: Establishment of a Contiguous Zone, *IJMCL*, vol. 22/2, 2007, s. 317-330.

<sup>1233</sup> Hollanda aşağıda değinilecek BMDHS m.303/2 doğrultusunda arkeoloji konusunu da bu dört konuya katmıştır. Bkz. 28 Nisan 2008 tarihli Kanunun giriş kısmı.

<sup>1234</sup> Meselâ, bir kıyı devleti, önce bir konuda bitişik bölge ilân edip, daha sonraki bir zaman diliminde bitişik bölgeyi ilgilendirebilecek başka bir konuda ayrı bir bitişik bölge ilân etme gereği duyabilir veya ilân edeceği bitişik bölge konularının ayrıntılı ve farklı olarak ele alınması (farklı düzenlemeler ve farklı genişlikler ilân edilmesini gerekli görebilir) ve ilân edilmesini gerekli bulabilir.

<sup>1235</sup> "Göç" unsuru normal olarak Uluslararası Hukuk Komisyonunun orijinal metninde yer almamışken (delegelere sunulmadan evvel metinden çıkartılmıştır), I. DHK esnasında Seylan (Sri Lanka) önerisiyle metne dâhil olmuştur. Bkz. ODA, 1962, s. 149; ROBERTSON, Section 4, s. 268 ve dipnot: 2.

konularda da bitişik bölge ilân edilip edilmeyeceği hususudur. Gerek 1958 tarihli CKBBS, gerek BMDHS'de yer alan düzenlemeler incelendiğinde bu sorunun cevabının olumsuz olduğu, bir istisna haricinde<sup>1236</sup>, açıkça görülecektir. Bununla beraber, Sözleşmeler öncesi konferanslarda özellikle güvenlik<sup>1237</sup>, balıkçılık ve hattâ kirlilik konuları düzenlemelere dâhil edilmeye çalışılmıştır.<sup>1238</sup> Bu konular dışında, III. DHK'da, İsrail'in, taslak metinde yer alan ilgili maddenin düşürülmesi olasılığı üzerine<sup>1239</sup>, "izinsiz yayınlar"a ilişkin kontrol yetkisinin de bitişik bölge kapsamındaki konulara katılması önerisini belirtmek gereklidir.<sup>1240</sup> Fakat, tekrar etmek gerekirse, dört spesifik konu dışındaki tüm öneriler reddedilmiştir. Buna rağmen, bazı devletler bitişik bölge düzenlemesi için öngörülen konular dışında da<sup>1241</sup>, uygulamada, bitişik bölge ilân etmişlerdir.<sup>1242</sup>

Bitişik bölgenin genişliğinin ne olacağı ise, bu genişliğin genelde karasuları genişliğine bağlı olarak geliştiği kabul edildiğinden<sup>1243</sup>, her iki Sözleşmede de değişiklik göstermiştir. Buna göre, bitişik bölge için 1958 tarihli CKBBS'de azamî olarak on iki deniz mili genişlik belirlenebileceği düzenlenmişken, BMDHS'de, artan karasuları genişliğine paralel olarak yirmi dört deniz millik azamî bir genişlik söz

---

<sup>1236</sup> Bu istisna, aşağıda ayrıntılarıyla incelenecek olan BMDHS m.303/2'de yer alan arkeolojik bitişik bölge düzenlemesidir.

<sup>1237</sup> Bu konuda, I. DHK'da, özellikle Polonya'nın teklifi, üzerinde durulması gereken bir metin olarak karşımıza çıkmaktadır. Bkz. KOH, s. 175-176; ODA, 1962, s. 147-148.

<sup>1238</sup> Bu konuda geniş açıklamalar için bkz. FELL, s. 856-857.

<sup>1239</sup> BMDHS "açık denizlerde izinsiz radyo yayınları" başlığını taşıyan m.109 ve "ziyaret hakkı" başlığını taşıyan m.110.

<sup>1240</sup> ROBERTSON, Section 4, s. 273. "İzinsiz radyo yayınları"na ilişkin olarak 1969 yılında *Knight*, konun, her ne kadar münhasıran bitişik bölge kavramıyla alâkalı olmasa da, 1958 tarihli CKBBS'de öngörüldüğü şekilde karasularının dışında gerçekleşen ve fakat açıkça açık denizlerdeki kişi ve gemilerin yönetilmesine dair geleneksel kurallara da dâhil olmadığını belirtmek suretiyle, bitişik bölgeye bir şekilde işaret etmiştir. Bkz. KNIGHT G.H., *The Law of the Sea: Notes and Documents*, Louisiana, 1969, s. 344. Ayrıca, *Bowett* da, izinsiz radyo yayınlarına ilişkin yaptığı değerlendirmede sorunun iki şekilde çözümlenebileceği, ilk çözüm şeklinin bitişik bölgeye paralel olarak kıyı devletlerinin iç düzenlemeleriyle konuya çözüm bulmaları veya ikinci çözüm yolu olarak konuya ilişkin uluslararası bir antlaşma imzalanması olduğunu; ilk çözümün bazı önemli sorunlar doğuracağını, ikinci çözümün ise, Avrupa çerçevesinde bir sözleşme yapılmak suretiyle zaten uygulandığını belirtmiştir. Bkz. BOWETT, 1967, s. 52-55 (Aynı sayfalar, bozulmaksızın Knight tarafından da belirtilmiştir. Bkz. KNIGHT, 1969, s. 344-346).

<sup>1241</sup> Bu dört konu dışında, bitişik bölgeye ilişkin yapılan ilân, genelde, "güvenlik" (*security*) konusuna dairdir.

<sup>1242</sup> Bu konuya ilişkin olarak bkz. KOVALEV, s. 39; PAZARCI H., *Deniz Hukukunda Yeni Bir Kavram ve Sorunları: "Arkeolojik Bitişik Bölge"*, in *Mahmut R. Belik'e Armağan*, İstanbul, 1993, s. 360; PAZARCI, II. Kitap, s. 387; ROACH & SMITH, s. 14 ve 104-106; SUR, s. 331.

<sup>1243</sup> KOVALEV, s. 36; SYMONIDES, 1989, s. 206.

konusu edilmiştir. Tabii ki, devletlerin uygulamalarında, bazı devletlerin bu genişliklere uymadığı da gözlenmiştir.<sup>1244</sup>

#### 4- Bitişik Bölgenin Sınırlandırılması

Özellikle, dar denizlerde, deniz alanlarının sınırlandırmalarının gereği aşikârdır. Bu çerçevede, yeterli mesafelerin bulunmadığı coğrafi alanlarda, kuşkusuz bitişik bölge sınırlandırılmasına da gerek duyulacaktır. 1958 tarihli CKBBS m.24/3'te bitişik bölge sınırlandırılmasının nasıl yapılacağı düzenlenmiştir.<sup>1245</sup>

BMDHS'deyse, bitişik bölge sınırlandırılmasına dair ayrıca bir hükme yer verilmemiştir. **Brown**, sınırlandırmaya ilişkin bir hükme neden yer verilmediğinin açık olmadığını belirtmektedir.<sup>1246</sup> Bununla beraber, **Robertson**, İngiliz Devletler Topluluğu adına konuşan **Nandan**'ın konuya ilişkin açıklamasına yer vermiştir. Nandan, tanım çerçevesinde bitişik bölgenin bir başka devletin karasularına uzatılmayacağını belirttikten sonra, bu bölgede sağlanan kontrol yetkisinin, gerek bölge üzerinde, gerek kaynakları üzerinde bir egemenlik yetkisi sağlamadığı, bunun bir sonucu olarak eğer iki devletin bitişik bölgeleri çatışiyorsa, bunun aynı alan üzerinde iki devletinde bitişik bölgelerine ilişkin yetkilerini kullanmalarını

<sup>1244</sup> Örneğin, Namibya, ilân ettiği 200 deniz millik ekonomik bölgede aynı zamanda bitişik bölge denetiminin de yapılacağını belirtmiş, Amerika Birleşik Devletleri'nin protestosu sonunda bu durumu düzeltmeye yönelik gerekli iç değişiklikleri gerçekleştirmiştir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 136; ROACH & SMITH, 1994, s. 105-106. Bunun dışında, Suriye, uzun zaman kırk bir (otuz beş deniz millik karasularına ilâveten altı deniz millik bir bitişik bölge öngörülmüş) deniz millik bitişik bölge genişliği uygulamıştır. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 136; KOVALEV, s. 36; ROACH & SMITH, 1994, s. 105. Suriye 2003 tarihinde çıkardığı kanunla birlikte karasuları genişliğini on iki deniz mili olarak yeniden düzenlemiştir. Bkz. "Definition Act of Internal Waters and Territorial Sea Limits of Syrian Arabian Republic" m. 4, bkz. via [www.un.org/Depts/los/TREATIESANDLEGISLATION/PDFFILES/syr\\_2003e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/TREATIESANDLEGISLATION/PDFFILES/syr_2003e.pdf) (ziyaret tarihi: 15/12/09). Bunun dışında, daha herhangi resmî bir düzenleme yapılmadan evvel de aşırı bitişik bölge talepleri olabileceği görülmüştür. Meselâ, Şili 1948 tarihli "Su Kanunu"nu (*Water Code*) hazırlarken üçüncü maddede karasularıyla birlikte yüz kilometrelik bir bitişik bölge öngörmüş, daha sonra bu madde ilgili kanundan çıkartılmıştır. Bkz. HJERTONSSON, s. 51-52; GARCIA-AMADOR, 1972, s. 14; ORREGO-VICUÑA F., Chile, in *The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives*, edited by Zacklin, Leiden, 1974, s. 193.

<sup>1245</sup> "3- İki devletin kıyıları karşılıklı veya yan yana ise, bu devletlerden hiçbiri, aksini öngören bir anlaşmaya varılmadıkça, kendi bitişik bölgesini, bu iki devletin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarına eşit uzaklıkta bulunan orta hattın öteye uzatamaz." 1958 tarihli CKBBS m.24/3'te yer verilen sınırlandırma hükmünün ve bu hükmün şekillenmesinin Yugoslavya'nın vermiş olduğu teklifle gerçekleştiği belirtilmektedir. Bkz. VUKAS B., *The LOS Convention and the Sea Boundary Delimitation*, in *The Law of the Sea: Selected Writings*, edited by Vukas, Leiden, 2004, s. 87-88.

<sup>1246</sup> BROWN, vol. I, 1994, s. 129.

etkilemeyeceğini bildirmiştir.<sup>1247</sup> Öte yandan, bitişik bölgeye ilişkin bir sınırlandırmaya neden yer verilmediği hususunu daha sistematik şekilde inceleyen yazarlar da bulunmaktadır.<sup>1248</sup> Fakat, incelenen konuyla çok ilgili olmadığı için bu yazarların düşüncelerini irdelemekten imtina edilmiştir.

Bitişik bölgenin nasıl sınırlandırılacağına dair herhangi bir hükme yer verilmemiş olması, her ne kadar ciddî sınırlandırma sorunları yaşanmayacakmış gibi gözükse de, bu bölgeye ilişkin bir sınırlandırma gereği ortaya çıktığında sorun yaratacaktır; çünkü bitişik bölgeye ilişkin olarak yazarlar arasında hangi sınırlandırma esaslarının kullanılacağı tartışmalıdır. Bazı yazarlara göre, bitişik bölgeye ilişkin bir sınırlandırmada karasularına ilişkin sınırlandırma kurallarının<sup>1249</sup> uygulanması gerekliken<sup>1250</sup>, bazı yazarlar ise, karasularına ilişkin sınırlandırma kurallarının bitişik bölgeyle artık bağdaşmadığını, kıta sahanlığına/münhasır ekonomik bölgeye ilişkin sınırlandırma kurallarının<sup>1251</sup> uygulanması gerektiğini belirtmektedir.<sup>1252</sup>

<sup>1247</sup> ROBERTSON, Section 4, s. 273-274.

<sup>1248</sup> CAFLISCH L.C., The Delimitation of Marine Spaces between States with Opposite and Adjacent Coasts, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 443-444; VUKAS, s. 89-95.

<sup>1249</sup> BMDHS m.15. Bu madde bilindiği üzere, “eşit mesafede bulunan orta hat” (*median line ... which is equidistant*) temel ilkesi üzerine kurulmuştur.

<sup>1250</sup> ALEXOPOULOS, s. 265-266; CAFLISCH, 1991, s. 444-445. *Alexopoulos*, ayrıca ve özellikle, karasularına ilişkin sınırlandırma kurallarının arkeolojik bitişik bölge için de geçerli olacağını belirtmiştir. Bkz. ALEXOPOULOS, s. 265.

<sup>1251</sup> BMDHS m.83 (Kıta Sahanlığına İlişkin Bölüm); BMDHS m.74 (Münhasır Ekonomik Bölgeye İlişkin Bölüm).

<sup>1252</sup> JAGOTA S.P., Maritime Boundary, *RCADI*, vol. 171, 1981-II, 1981, s. 174. Bunun dışında, *Churchill* ve *Lowe* da konuya ilişkin yapmış oldukları açıklamada, diğer olasılıklara yer verseler de, 1958 tarihli Sözleşmenin aksine, bir sınırlandırma hükmüne BMDHS’de yer verilmemesinin sebebini, bu bölgenin sınırlandırılmasının münhasır ekonomik bölgeye bağlı oluşu olarak nitelendirmişlerdir; bu çerçevede bitişik bölge sınırlandırmasına ilişkin olarak, yazarların, münhasır ekonomik bölge sınırlandırması kurallarına meyil etmiş olduklarının belirtilmesi yanlış olmasa gerektir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 136-137. *Alexopoulos*, bitişik bölge sınırlandırmasına ilişkin Yunan resmî görüşünün karasuları sınırlandırılmasına ilişkin kuralların uygulanması yönünde olduğunu belirtirken, Türk resmî görüşünün ise, kıta sahanlığı/münhasır ekonomik bölge sınırlandırmasına ilişkin kuralların kullanımından yana olduğunu vurgulamaktadır. Bkz. ALEXOPOULOS, s. 266. Oysa, Türk yazarlarının (*Baykal*, *Pazarıcı*, *Toluner*, *Sur*) eserlerinde konuya ilişkin açık bir değerlendirmeye rastlanılmamıştır. Sadece, *Pazarıcı*, “arkeolojik bitişik bölge”ye ilişkin yazdığı makalede, bitişik bölge sınırlandırması için 1958 tarihli CKBBS m.24/3’te öngörülen kuralın uygulanamayacağını açıklamış, bununla birlikte arkeolojik bitişik bölge ilânının sınırlandırma sorunlarını tetikleyeceğini, özellikle de önceden ilân edilmiş bir arkeolojik bitişik bölgenin münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı sınırlandırmalarında doğrudan dikkate alınabileceğinin altını çizmiştir. Bkz. PAZARCI, 1993, s. 372-374. Öte yandan, belirtilmelidir ki, *Robertson*, III. DHK’nın 1975 yılındaki üçüncü toplantısında Türk delegesinin bitişik bölgeye ilişkin sınırlandırmanın da karasuları sınırlandırmasına ilişkin kurallara tâbi olmasını teklif ettiğini belirtmiştir. Bkz. ROBERTSON, Section 4, s. 271. Fakat, burada unutulmaması gereken husus, Türk delegenin bu teklifi yaptığı dönemde, arkeolojik bitişik bölge kavramının henüz gündemde olmadığı gerçeğidir.

Sınırlandırmaya ilişkin ilginç bir sorun, **Pazarıcı** tarafından ortaya konulmaktadır.<sup>1253</sup> Buna göre, Pazarıcı, eğer dar bir deniz alanında kıyısı olan bir devlet önceden bitişik bölge ilân etse, daha sonraki bir zamanda komşu diğer bir kıyı devletinin kendisinin bitişik bölgesiyle çakışan bir bitişik bölge ilân etmesini engelleyip engellemeyeceğini sormaktadır. Diğer bir deyişle, önceden dar bir alanda bitişik bölge ilân eden devletin, aynı alanda sonradan bitişik bölge ilân etmek isteyen komşu kıyı devleti karşısında müktesep bir hak elde edip etmediği sorgulanmaktadır. Bu sorunun cevabı, arkeolojik bölge dışlandığında oldukça basit görülebilir. Çünkü, yukarıda Nandan'ın da belirtmiş olduğu üzere, bitişik bölge, ne deniz alanının üzerinde, ne de deniz alanında bulunan doğal kaynaklar üzerinde egemenlik yetkisi vermektedir. Bu durumda, önceden bitişik bölge ilân eden devletin müktesep hakkından bahsetmek zor görünmektedir.

#### **5- 1958 tarihli CKBBS ve BMDHS Arasındaki Farklar**

1958 tarihli CKBBS m.24'te yer alan bitişik bölge düzenlemesinde bitişik bölgenin azamî olarak on iki deniz mili genişlikte olabileceği düzenlenmişken, BMDHS m.33'te, karasuları genişliğinin artmasına bağlı olarak, bitişik bölge için belirlenebilecek azamî genişlik yirmi dört deniz mili olarak düzenlenmiştir.

Bir diğer fark, bitişik bölgenin niteliğine ilişkindir. 1958 tarihli CKBBS m.24'te bitişik bölgenin açık deniz alanının bir parçası olduğu kabul edilmişken, BMDHS m.33'te, deniz hukukunun değişen yeni çehresinin bir sonucu olarak, daha spesifik ifade etmek gerekirse, aşağıda görüleceği üzere "*sui generis*" bir yapısı olduğu ifade edilen münhasır ekonomik bölgenin ortaya çıkışıyla birlikte, bitişik bölgenin açık deniz olarak nitelendirilmesi son bulmuştur. Fakat, belirtmek gerekir ki, bitişik bölge ilân eden veya etmeyi düşünen bir devlet, bununla beraber ayrı bir münhasır ekonomik bölge ilân etmemiş veya etmeyecekse, ilân ettiği veya etmeyi düşündüğü bitişik bölge, şüphesiz, açık deniz alanı olarak kalmaya devam edecektir.

Bir önceki bölümde incelendiği üzere, 1958 tarihli CKBBS m.24/3'te komşu devletler arasında bitişik bölge sınırlandırmasının nasıl yapılacağına ilişkin özel bir

---

<sup>1253</sup> PAZARCI, 1993, s. 369-370.

hüküm getirilmişken, BMDHS m.33'te komşu devletler arasında bitişik bölgeye ilişkin bir sınırlandırmanın nasıl yapılacağına dair bir hükme yer verilmemiştir.

Bitişik bölgeye ilişkin olarak iki Sözleşme arasındaki diğer önemli bir fark ise, aşağıda ayrıntılarıyla incelenmeye çalışılacak olan, "arkeolojik bitişik bölge"<sup>1254</sup> kavramıdır. BMDHS m.303/2'de yer verilen bu kavram, bitişik bölgeyi, gerek konu bakımından, gerek nitelik bakımından genişletmiştir.

İki sözleşmedeki bitişik bölge düzenlemesine dair belirtilen tüm bu farklar dışında, bazı ufak metinsel değişiklikler de gözden kaçırılmamalıdır. Örneğin, 1958 tarihli CKBBS m.24/1'de sadece kıyı devletinin "düzenlemeleri"ne (*regulations*) yer verilmişken, BMDHS m.33'te kıyı devletinin "kanunları ve düzenlemeleri"ne (*laws and regulations*) yer verilmiştir.

## 6- Bitişik Bölgenin Devletler Arası Uygulamada Durumu

Gerek olmadığı, kaldırılması gerektiği iddia edilen bitişik bölgenin, günümüzde devlet uygulamalarında durumu nedir? Bu sorunun cevabı, aynı zamanda, bitişik bölgenin Sözleşme düzenlemelerinden farklı niteliğini de ortaya koyabilecektir. Daha açık bir ifadeyle, cevabı aranan sorulardan biri de, günümüzde bitişik bölgenin Sözleşmelerden bağımsız bir uluslararası örf ve âdet hukuk kuralı teşkil edip etmediğine ilişkindir.

Bitişik Bölgenin uluslararası hukukta, Sözleşmelerden bağımsız bir uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı teşkil edip etmediği sorusu, özellikle BMDHS'den önceki veya en azından bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden önceki durumu değerlendirmeyi zorunlu kılmaktadır.

---

<sup>1254</sup> "Arkeolojik Bitişik Bölge"ye ilişkin daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. GIORGI M.C., Underwater Archaeological and Historical Objects, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 561-575; PAZARCI, 1993, s. 359-375; ROSENNE S., Article 303: Archaeological and Historical Objects Found at Sea, in *The Third United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. V, edited by Nordquist & Nandan & Rosenne, The Hague, 1987, s. 158-162; SIOUSSIOURAS P., The Contiguous Zone as a Mechanism for Protecting the Underwater Cultural Heritage, in *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After*, edited by Strati & Gavouneli & Skourtos, Leiden, 2006, s. 63-70.

18. yüzyıldan beri uygulanmakta olan bitişik bölge<sup>1255</sup>, özellikle geçtiğimiz yüzyılda birçok devletin uygulamasına konu olmuştur.<sup>1256</sup> Bu çerçevede, gerek 1960'lı yıllarda yapılan değerlendirmelerde, gerek daha sonraki tarihlerde yapılan değerlendirmelerde uluslararası hukukçuların büyük çoğunluğu bitişik bölgenin bir uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil ettiğini kabul etmiştir.<sup>1257</sup>

Bitişik bölge, III. DHK'da, her ne kadar önceleri, gerek artan karasuları genişliği, gerek münhasır ekonomik bölge kavramının ortaya çıkışıyla, bir deniz alanı olarak varlığı tartışılmış olsa da, kendisine BMDHS'de, gerekli düzeltmelerle<sup>1258</sup> birlikte yer bulmuştur.

Günümüzde, bitişik bölge ilân eden devlet sayısı her geçen gün artmaktadır. Bu sayı, son olarak, 28 Mayıs 2008 itibariyle, seksen dört devlete çıkmıştır.<sup>1259</sup> Bitişik bölge ilân eden devletlerden yetmiş sekizi, BMDHS m.33'te belirtilen genişliğe uygun, yani yirmi dört deniz mili genişliğinde bitişik bölge ilân etmişken, sadece altı devletin yirmi dört deniz milinin altında genişlikler benimsediği görülmektedir.<sup>1260</sup>

Tüm bu değerlendirmeler sonucunda, bitişik bölgenin BMDHS'den bağımsız bir uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil ettiğini belirtmek yanlış olmasa gerektir.

<sup>1255</sup> Yukarıda anlatıldığı üzere, ilk olarak İngiltere tarafından uygulanan bitişik bölge, bu devletin kısa sürede bu kavramı terk etmesine karşılık birçok devlet tarafından uygulanmaya devam etmiştir. Bitişik bölgenin en sadık uygulayıcıları arasında Amerika Birleşik Devletleri ve Fransa sayılabilir. 18. yüzyıl ilâ II. Dünya Savaşına kadar bitişik bölge uygulamalarına ilişkin genel olarak bkz. GÖNLÜBOL, 1959, s. 180-184 (sadece gümrük ve malî konulara ilişkin bölüm dikkate alınmıştır); LOWE, 1981, s. 111-140; O'CONNELL, vol. II, s. 1034-1053.

<sup>1256</sup> Özellikle, 1930 ve 1977 arasındaki tarihler devletlerin ilân ettikleri bitişik bölgeler için bkz. APOLLIS, s. 142-151.

<sup>1257</sup> ALEXOPOULOS, s. 261; CROZAT, Bitişik..., s. 536-537; GÖNLÜBOL, 1959, s. 179 (*Gönlübol*'un bitişik bölge konularını ayırdığını unutmamakta yarar vardır); PAZARCI, 1993, s. 360; SYMONIDES, 1989, s. 208.

<sup>1258</sup> Gerekli düzenlemelerden anlaşılması gereken, öncelikle, genişliğin on iki deniz milinden yirmi dört deniz miline çıkartılmasıdır.

<sup>1259</sup> via

www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\_summary\_of\_claims.pdf (ziyaret tarihi: 12/11/09). Kuzey Kore'nin 1977 yılında ilân ettiği ve günümüzde hâlen yürürlükten kaldırılmamış olan elli deniz millik "güvenlik bölgesi" göz önünde bulundurulursa, bitişik bölge ilân eden devlet sayısını seksen beş olarak kabul etmek gerekecektir.

<sup>1260</sup> Bangladeş, Gambiya, Suudi Arabistan ve Sudan on sekiz deniz millik bitişik bölge ilân etmişken (bu devletlerin karasularının on iki deniz mili genişliğinde olduğu düşünülürse, sadece bitişik bölge alanı altı deniz mili genişlikte olduğu belirtilmelidir), Venezüella on beş deniz mili (sadece üç deniz millik münhasıran bitişik bölge söz konusudur) ve Finlandiya'ysa on dört deniz mili genişliğinde (münhasıran sadece iki deniz mili genişliğinde bir bitişik bölge söz konusudur) bitişik bölge ilân etmişlerdir.

Bkz.

via

www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\_summary\_of\_claims.pdf (ziyaret tarihi: 12/11/09).

### C- BMDHS'yle Getirilen Yeni Bir Kavram: Arkeolojik Bitişik Bölge (m.303/2)

BMDHS m.303/2'de (Denizde Bulunan Arkeolojik ve Tarihi Eşyalar- *Archaeological and Historical Objects Found at Sea*) şekilde bir düzenlemeye yer verilmiştir:

“ ...

2.Bu eşyaların ticaretini kontrol etmek için, kıyı devleti, 33. maddeyi uygulayarak, bunların, o maddede öngörülen bölgedeki deniz dibinden, kendi izni olmaksızın çıkarılmasını, ülkesi üzerinde veya karasularında, kendisinin aynı maddede öngörülen kanunlarına ve kurallarına aykırı bir davranış olarak kabul edebilir.

... ”

BMDHS m.303/2'de, yukarıda tırnak içinde yer verilen düzenleme çerçevesinde, bitişik bölge düzenlemesi içerisine arkeolojik bölge kavramı da dâhil edilmiştir. Arkeolojik bölge kavramının bitişik bölge kavramı çerçevesinde ele alınması, kuşkusuz, sorunlara yol açacaktır. Her şeyden evvel, bitişik bölge, denizde (su yüzeyinde) sadece belli konularda kıyı devletine sınırlı bir yetki verir nitelikteyken m.303/2'deki düzenlemeyle toprak üzeri ve toprakaltı bitişik bölgenin içeriğine dâhil edilmiş olmaktadır.

Arkeolojik bitişik bölgeye ilişkin düzenlemeyi, kısaca değerlendirmek gerekmektedir. Bu inceleme kapsamında, tarihî perspektiften konuya yaklaşarak<sup>1261</sup>, günümüze kadar gelen dönem değerlendirilmeye çalışılacaktır.

#### 1- BMDHS'nin Kabulüne Kadar Yaşanan Gelişmeler

Arkeolojik bölgeye ilişkin olarak ilk teklifin, Avrupa Komisyonunda bölgesel olarak ortaya konulduğu belirtilmelidir. Bu çerçevede, ilk belge olarak, Avrupa Konseyinin Parlâmenterler Asamblesinin 1978 yılındaki “Sualtı Kültürel Mirasına Dair 848 no'lu tavsiyesi”<sup>1262</sup> (*Recommendation 848 on the Underwater Cultural*

<sup>1261</sup> Tarihî perspektifle konu ele alınırken, bu tür bir perspektifin doğal gereği olarak, olaylar kronolojik bir dizge içinde ele alınmaya çalışılacaktır. Bu çerçevede, III. DHK ve sonrasında kabul edilen BMDHS'deki olayların ve düzenlemelerin arasına, konuyla doğrudan ilgili, başka olay ve düzenlemeler de girebilecektir.

<sup>1262</sup> *Recommendation 848 (1978) on the Underwater Cultural Heritage ve Annex*, bu tavsiyenin tam metni için bkz. <http://assembly.coe.int/documents/adoptedtext/ta78/erec848.htm> (ziyaret tarihi: 30/10/09).

*Heritage*) belirtilmektedir.<sup>1263</sup> Bu tavsiyede Avrupa çerçevesinde sualtı kültürel mirasının tanınması, bu konuda Avrupa dâhilinde bir Sözleşme yapılması ve kıyı devletinin konuyla ilgili olarak iki yüz deniz mili genişlikte yetkilendirilmesi önerilmiştir.

Bu esnada, III. DHK'da konu ilk kez konferansın sonlarına doğru, 1979 yılında Yunan delegesinin bir tavsiyesiyle gündeme gelmiş<sup>1264</sup>, bu tavsiyenin hemen sonrasında da yedi devletin<sup>1265</sup> önerisiyle ön plâna çıkmış, fakat birçok devlet tarafından reddedilen bu öneri, son bir kez daha Yunanistan tarafından 1980'de ilk önerilen hâline yakın bir şekilde tekrar gündeme getirilmiş, Amerika Birleşik Devletleri'yse, tıpkı ilk öneride olduğu gibi, bu öneriye karşı çıkararak BMDHS'deki mevcut m.303'e çok yakın bir karşı öneriyi sunmuş, bu öneri küçük değişikliklerle kabul edilmiştir.<sup>1266</sup>

Bu şekilde bir düzenlemenin bitişik bölge adı altında yapılması, olası yeni sorunları da gündeme getirecektir. Bu düzenlemenin bitişik bölge adı altında yapılmasının temel nedeni, kıta sahanlığı konusundaki hususlar üzerinde tarafların önceden uzlaşmasıdır; hayli güç bir şekilde üzerinde uzlaşıldığı belirtilen kıta sahanlığı konusunun tekrar ele alınmaması isteğinin ve aksi takdirde uzlaşılan hususların da tehlikeye girebileceği korkusunun bu tür bir gelişmeye sebep olduğu ifade edilmiştir.<sup>1267</sup>

BMDHS m.303'de yer alan düzenleme ve özellikle de ikinci fıkradaki bitişik bölgeye atfedilen düzenleme tartışmalara yol açmış ve eleştirilmiştir.<sup>1268</sup> Özellikle,

---

<sup>1263</sup> STRATI A., Protection of the Underwater Cultural Heritage: From the Shortcomings of the UN Convention on the Law of the Sea to the Compromises of the UNESCO Convention, in *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After*, edited by Strati & Gavouneli & Skourtos, Leiden, 2006, s. 23.

<sup>1264</sup> ALEXOPOULOS, s. 265; ROUCUONAS, s. 251; SIOUSSIOURAS, 2006, s. 68.

<sup>1265</sup> İtalya, Malta, Portekiz, Tunus, Yeşil Burun Adaları, Yugoslavya ve Yunanistan.

<sup>1266</sup> Bu konudaki gelişmeler için bkz. HAYASHI M., Archaeological and Historical Objects under the United Nations Convention on the Law of the Sea, *MP*, vol. 20/4, 1996, s. 294-295; ROSENNE, 1987, s. 159-160.

<sup>1267</sup> HAYASHI, s. 292; OXMAN B.H., The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Ninth Session (1980), *AJIL*, vol. 75/2, 1981, s. 240.

<sup>1268</sup> SCOVAZZI T., Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage, *EPL*, vol. 32/3-4, 2002, s. 152; SCOVAZZI T., A Contradictory and Counterproductive Regime, in *The Protection of Underwater Cultural Heritage: Before and After the 2001 UNESCO Convention*, edited by Garabello & Scovazzi, Great Britain, 2003, s. 4-10; SCOVAZZI T., The Entry into Force of the 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, *ARLOS&ML*, vol. ?, 2009, s. (sayı

ikinci fıkra çerçevesinde, kıyı devletinin yetkilerinin niteliği değişmektedir, ki **Pazarıcı** bu konuda şu tespitte bulunmaktadır: “... *bitişik bölgenin geleneksel kullanımında kıyı devletinin ülkesinde yasalarının çiğnenmesinin önlenmesi söz konusu iken, bu yeni durumda kıyı devletine ülke dışında ülkesel yasalar koyma hakkı tanınmıştır.*”<sup>1269</sup> Bununla birlikte, **Sioussiouras** arkeolojik ve tarihî objelerin ticareti ve kontrolü konusunda, m.303/2’yle, kıyı devletinin yetkilerinin, uygulamada karasularınkine eşitlediğini belirtmiştir.<sup>1270</sup>

Öte yandan, m.303’te yer alan düzenlemenin içeriği konusunda tartışmalar söz konusu olmuş ve bu çerçevede Sözleşmenin ilgili diğer maddesiyle<sup>1271</sup> birlikte “arkeolojik ve tarihsel eşyalar” konusunda yetersiz bir düzenleme getirdiği mütalâa edilmiştir.<sup>1272</sup>

## 2- BMDHS’den Sonra Yaşanan Gelişmeler ve 2001 tarihli UNESCO Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme

### a- Genel Olarak

BMDHS’nin bu eleştirilen ve eksik düzenlemelerinden sonra, yine Avrupa Konseyi çerçevesinde 1985 yılında bu konuya dair taslak bir Sözleşme hazırlanmıştır. Bu sözleşme de, sadece taslak olarak varlığını korumuştur.<sup>1273</sup>

---

ve sayfa numaraları belirtilmemiş); SHELTON D., Recent Developments in International Law Relating to Marine Arcaeology, *HYIL*, vol. 10, 1997, s. 61-63; STRATI, s. 31-34.

<sup>1269</sup> PAZARCI, 1993, s. 362.

<sup>1270</sup> “... *the proof of competence that article 303(2) of the LOS Convention establishes for the coastal State within its contiguous zone, leads in practice to the equalization of the status of the territorial sea and the contiguous zone as far as ‘control and trade of archaeological and historical objects’ are concerned*”. Bkz. SIOUSSIOURAS, 2006, s. 67. Benzer ifadeler devam sayfalarında da söz konusu, meselâ, s. 69.

<sup>1271</sup> BMDHS m.149. Bu madde, uluslararası deniz yatağı üzerinde yer alan arkeolojik ve tarihsel eşyalara ilişkin bir düzenleme içermektedir. Bu düzenleme de tıpkı, m.303’teki düzenleme gibi yüzeyseldir.

<sup>1272</sup> Meselâ, BMDHS’deki düzenlemede geçen tarihî obje kavramı tanımlanmamıştır. Amerika Birleşik Devletleri delegesi **Oxman**, Akdeniz ve Amerika kıtası için sırasıyla 1453 ve 1492 tarihleri öncesindeki objelerin kapsama girebileceğini belirtmiştir. Bkz. OXMAN, 1981, s. 241 dipnot: 152; OXMAN B.H., Marine Archaeology and the International Law of the Sea, *C-VLA JL&A*, vol. 12/2, 1988, s. 364-365. Doktrinde Oxman’ın bu görüşü kabul edilmediği gibi, bazı yazarlar bu görüşü ciddi anlamda eleştirmişlerdir. Bkz. HAYASHI, s. 291.

<sup>1273</sup> DROMGOOLE S., 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, *IJMCL*, vol. 18/1, 2003, s. 60-61 ; STRATI, s. 22. Hattâ, bu taslak Sözleşmenin Türkiye ve Yunanistan’ın metnin ülkesel uygulamasına ilişkin konularda anlaşamamalarından ötürü kabul edilmediği belirtilmektedir. Bkz. DROMGOOLE, s. 60-61.

BMDHS'nin eksik ve tartışmalı düzenlemesinin önüne geçmek amacıyla Uluslararası Hukuk Cemiyeti konuya ilişkin faaliyete geçmiş ve 1994 tarihinde Sualtı Kültürel Mirasına dair bir Sözleşme taslağı hazırlamıştır.<sup>1274</sup>

Bu taslak UNESCO tarafından temel alınmıştır; 1999 yılında başlayan görüşmelerin sonunda 2001 tarihli "Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme"nin<sup>1275</sup> (*Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*)<sup>1276</sup> kabulüyle BMDHS'nin bu konudaki sönük ve belirsiz yapısının ortadan kaldırılmasında büyük bir adım atıldığı belirtilebilir.

2001 tarihli Sözleşmeden evvel, özellikle BMDHS'nin düzenlemesi çerçevesinde devlet uygulamalarına değinmek gerekmektedir. Fransa 1989 yılında gerçekleştirdiğı düzenleme çerçevesinde ülkenin parçası konumundaki deniz alanları veya bitişik bölgedeki deniz yatağı üzerindeki deniz kültürel değerlerine ilişkin bir düzenleme yapmıştır.<sup>1277</sup> Bu konuda Fransa'yı takip eden diğer devletler Cezayir, Çin, Danimarka, Güney Afrika Cumhuriyeti, Kıbrıs (Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti) ve Tunus'tur.<sup>1278</sup>

<sup>1274</sup> DROMGOOLE, s. 61; SHELTON, s. 65-66; STRATI, s. 23.

<sup>1275</sup> Bu Sözleşmeye ilişkin ayrıntılı açıklama ve değerlendirmeler için bkz. CARDUCCI G., *New Developments in the Law of the Sea: The UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage*, *AJIL*, vol. 96/2, 2002, s. 419-434; CARDUCCI G., *Introduction to the UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, in *Underwater Cultural Heritage at Risk: Managing Natural and Human Impacts*, edited by Grenier & Nutley & Cochran, München, 2006, s. i-vii, via [www.international.icomos.org/risk/2006/fulldocan.pdf](http://www.international.icomos.org/risk/2006/fulldocan.pdf) (ziyaret tarihi: 29/10/09); DROMGOOLE, s. 59-108; FORREST C., *A New International Regime for the Protection of Underwater Cultural Heritage*, *ICLQ*, vol. 51/3, 2002, s. 511-554; FRANCONI F., *Cultural Heritage*, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 26/11/08); FROST R., *Underwater Cultural Heritage Protection*, *AYIL*, vol. 23, 2004, s. 25-50; GONZALEZ A.W., *Negotiating the Convention on Underwater Cultural Heritage: Myths and Reality*, in *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Before and After the 2001 UNESCO Convention*, edited by Garaballo & Scovazzi, Great Britain, 2003, s. 83-88; RAU M., *The UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage and the International Law of the Sea*, *MPUNYB*, vol. 6, 2002, s. 387-464; SCOVAZZI, 2002, s. 152-157; SCOVAZZI, 2003, s. 3-17; SCOVAZZI, *ARLOS & MA*, s. ?-?; STRATI, s. 21-62; SIOUSSUOROS, 2006, s. 63-70.

<sup>1276</sup> 2001 tarihli "Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme"nin tam metni için bkz. via [www.unesco.org/culture/en/underwater/infokit\\_en/](http://www.unesco.org/culture/en/underwater/infokit_en/) (son ziyaret tarihi: 20/10/09); ayrıca bkz. DROMGOOLE, s. 92-104; RAU, s. 443-458.

<sup>1277</sup> SCOVAZZI T., *The Legal Condition of Mediterranean Waters*, in *Marine Specially Protected Areas: The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, edited by Scovazzi, The Hague, 1999, s. 50-51.

<sup>1278</sup> STRATI, s. 30-31. Ayrıca, bu konuda devletlerin ilân ettikleri arkeolojik bölgeler veya arkeolojik nesnelere ilişkin devletlerin iç düzenlemeleri hakkında ayrıntılı bilgi veren diğer bir yazar *Frost*'tur ve Frost bu bilgileri verirken, özellikle III. DHK esnasında arkeolojik yetkilendirmeye karşı çıkan Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere gibi ülkelerin düzenlemelerine de eleştirel bir biçimde yer vermiştir. Bkz. FROST, s. 32 vd.

## b- 2001 tarihli UNESCO Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme

Sözleşmenin, sualtı kültürel mirası konusundaki eksiklikleri gidermede büyük rol oynayacağı âşikârdır. **Scovazzi**, “UNESCO Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme”yle, özellikle “kurtarma ve buluntu kanunlarına” (*law of the salvage and finds*) ilişkin istenmeyen sonuçların bertaraf edileceğini, yirmi dört deniz mili ilâ iki yüz deniz mili arasında ilk gelen kazanır anlayışının sona ereceğini ve bölgesel işbirliğinin kuvvetleneceğini savunmaktadır. “Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme”nin bazı önemli hükümlerini değerlendirmek faydalı olabilir.

Sözleşme m.1’de tamamen veya kısmî olarak sürekli veya dönemsel en az yüz yıldır sualtında kalmış tarihî, kültürel ve arkeolojik nitelikteki tüm kalıntıların sözleşmenin kapsamına girdiği düzenlenmiştir. Bu çerçevede özellikle, kabloların ve boru hatlarının Sözleşme kapsamı dışında kaldığı da açıkça düzenlenmiştir.

Sözleşme m.3’te, Sözleşme ve BMDHS arasındaki ilişki tespit edilmektedir. Bilindiği üzere, BMDHS m.303/4 bu konuya dair önceden var olan veya sonradan akdedilecek Sözleşmelerin tanındığını/tanınacağını açıkça belirtilmiştir. Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme m.3’te, Sözleşmenin BMDHS’yle olan ilişkisi açıkça bu çerçevede ortaya konulmuştur.

Sözleşme m.9 ve m.10’daysa, kıta sahanlığına (münhasır ekonomik bölgeye) ilişkin düzenleme söz konusu edilmiştir. Buna göre, sualtı kültürel mirasının korunması için üç temel aşama söz konusu edilmektedir: plânlanan faaliyetler veya keşifler raporlandırılacak<sup>1279</sup>, sualtı kültürel mirasının etkin bir biçimde nasıl korunacağına dair danışma ve görüş alışverişinde bulunulacak<sup>1280</sup> ve son olarak geçici korumaya yönelik önlemlerin tespiti gerçekleştirilecek<sup>1281</sup>.

<sup>1279</sup> Sözleşme çerçevesinde, öncelikle gizli faaliyet ve keşifler yasaklanmıştır. Bu çerçevede, devletler münhasır ekonomik bölge veya kıta sahanlıkları üzerinde vatandaşlarının veya bayrağını taşıyan gemilerin faaliyetlerini duyurmak zorundadırlar. Eğer bir başka devletin münhasır ekonomik bölgesinde veya kıta sahanlığında faaliyet gerçekleştiriyorsa: Bir devlet, a) vatandaşlarının, hem kendisine, hem de faaliyetin gerçekleştiği devlete bildirim zorunluluğunu öngörebilir, b) vatandaşlarının sadece kendisine bildirimini zorunlu olarak öngörebilir, ki bu durumda bildirim kendisine yapıldığı anda tüm diğer Sözleşmeye üye devletlere bildirim zorunluluğu söz konusudur.

<sup>1280</sup> İlgili kıyı devleti, hakkında bildirim gerçekleşmiş sualtı kültürel mirasının etkin bir biçimde nasıl korunacağına ilişkin kendisine danışılması için çıkarını (ilgisini) beyan etmiş tüm üye devletlere danışma yükümlülüğü altındadır. Bu çerçevede Sözleşmeye taraf olan herhangi bir devlet ilgisini beyan edebilir. Fakat, bu ilgi, kanıtlanabilir tarihî, kültürel veya arkeolojik bir bağa (*verifiable link*)

2001 tarihli Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme 02 Ocak 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2009 Ekimi itibariyle Sözleşmeye yirmi altı devlet taraftır.<sup>1282</sup>

Bu düzenlemeler dışında da, yazarlar tıpkı 2001 tarihli Sözleşmede düzenlendiği gibi, ikili, bölgesel işbirliğine dikkat çekmekte ve devletlerin bu konuda çalışması gerektiğini belirtmektedirler.<sup>1283</sup> Bu çerçevede 2002 tarihinde Sicilya'da yapılan toplantıda Akdeniz'e ilişkin kabul edilen "Siracusa Bildirisi" örnek olarak gösterilebilir.<sup>1284</sup>

## **D- Bitişik Bölge ve Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler**

### **1- Genel Olarak**

Bitişik bölge mefhumuna dair yapılan değerlendirmelerin açıkça ortaya koyduğu üzere, adı geçen bu bölge kıyı devletlerine sınırlı birtakım alanlarda idarî ve cezaî yetkiler vermektedir. Dolayısıyla, bu bölgede kıyı devletlerine tanınan doğal

---

ilişkin olmalıdır. İlgili kıyı devleti, açıkça bundan imtina etmedikçe, danışmaları koordine etme hakkına sahiptir. Eğer kıyı devleti bu hakkını kullanmaktan imtina ederse, ilgi beyan eden Sözleşmeciler devletler koordinasyonu sağlaması için bir üye devleti seçeceklerdir. Koordine etmeye yetkili devlet gerekli araştırmaları yapmakla ve de üzerinde anlaşılan koruma yöntemlerini uygulamakla yükümlendirilmiştir.

<sup>1281</sup> Tüm üye devletler adına hareket eden koordinasyonu üstlenmiş devlet acil durumlarda gerekli önlemleri almakla mükellef kılınmıştır.

<sup>1282</sup> "Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme"ye taraf devletlerden dokuz tanesi Akdeniz'e kıyısı olan devletlerdir: Hırvatistan (01/12/2004), İspanya (06/06/2005), Libya (23/06/2005), Lübnan (08/01/2007), Karadağ (18/07/2008), Slovenya (18/09/2008), Tunus (11/03/2009), Arnavutluk (19/03/2009) ve Bosna-Hersek (22/04/2009). Sözleşmeye taraf devletlerden üçü ise Karadeniz'e kıyısı olan devletlerdir: Bulgaristan (06/10/2003), Romanya (31/07/2007) ve Ukrayna (27/12/2006), bkz. via [http://portal.unesco.org/la/convention\\_p.asp?language=E&KO=13520](http://portal.unesco.org/la/convention_p.asp?language=E&KO=13520) (ziyaret tarihi: 27/10/2009). "Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme" ve görüşmelere katılan devletler açısından bazı belirli hususlara değinilmesinde yarar vardır: Öncelikle, Sözleşmeye dört devlet itiraz etmiştir: Norveç, Rusya, Türkiye ve Venezüella (Türkiye ve Venezüella'nın Sözleşmeye karşı çıkış nedeni olarak, Sözleşmenin uyumsuzlukların barışçıl yönde çözümüne dair hükümleri olarak belirtilmektedir). Sözleşmeye on dört devlet ise çekimser kalmıştır: Almanya, Brezilya, Çek Cumhuriyeti, Fransa, Gine-Bissau, Hollanda, İngiltere (Birleşik Krallık), İsrail, İsveç, İsviçre, İzlanda, Kolombiya, Uruguay ve Yunanistan. Bunun dışında, Amerika Birleşik Devletleri ise, UNESCO üyesi olmadığı için, Sözleşme görüşmelerine sadece gözlemci olarak katılmıştır ve doğal olarak Sözleşmeye taraf olmamıştır. Bkz. SCOVAZZI, 2003, s. 3, dipnot: 2 ve 3 (dipnot 3'te çekimser devletler arasında Paraguay'da yer almaktadır, oysa aşağıda görüleceği üzere Paraguay Sözleşmeyi onaylamıştır); STRATI, s. 21.

<sup>1283</sup> SCOVAZZI, *ARLOS & ML*, s. ? (sayfa numarası belirtilmemiştir).

<sup>1284</sup> "Siracusa Bildirisi"nin tam metni için bkz. GARABELLO R. & SCOVAZZI T. (eds.), *The Protection of Underwater Cultural Heritage: Before and After the 2001 UNESCO Convention*, Great Britain, 2003, s. 274-276.

kaynaklara dair bir hak olmadığı gibi, seyrüsefersel bağlamda da kısıtlayıcı bir yetki tanınmamıştır.

Bu çerçevede, gerek denize kıyısı olmayan devletler, gerek coğrafi açıdan elverişsiz devletler için bir hak ve yetki söz konusu değildir. Bununla beraber, hiç şüphesiz, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ait gemiler de, tıpkı diğer kıyı devletlerinin gemilerinin tâbi olduğu gibi, ilgili kıyı devletinin bitişik bölge rejimine tâbi olacaklardır.

Son olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin, III. DHK esnasında bitişik bölgenin, tıpkı karasularında olduğu gibi, on iki deniz milini aşmaması gerektiğini savundukları belirtilebilir.<sup>1285</sup>

## **2- Bitişik Bölge Sınırlandırması ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler**

Bilindiği üzere tezimizin iki temel süjesinden birisi olan coğrafi açıdan elverişsiz devletler, diğer süje denize kıyısı olmayan devletlerin aksine deniz kıyısına sahip olan devletlerdir. Bu olgunun doğal bir sonucu olarak da, coğrafi açıdan elverişsiz devletler, deniz alanlarına ilişkin birçok sorunla karşı karşıyadırlar. Bu sorunların en başında da, tüm denize kıyısı olan devletlerin temel sorunu olan deniz sınırlandırmaları gelmektedir.

Deniz alanlarının genişliği arttıkça sınırlandırma ihtiyaçları ve sınırlandırma sorunları da artmaktadır. Özellikle, dar deniz alanlarında konumlanan komşu devletler arasında, bu devletlerin kıyıları, ister bitişik olarak, ister karşı karşıya konumlansın fark etmeksizin, sınırlandırma, üzerinde sınırlandırma uygulanacak alanın darlığı da göz önüne alındığında, ihtiyaçtan öte bir mecburiyet hâlini alabilmektedir.

Sınırlandırma mecburiyeti, aynı zamanda ilgili kıyı devletlerinin sınırlı deniz alanlarına sahip olduklarının da açık bir göstergesi sayılabilir.<sup>1286</sup> Dolayısıyla,

---

<sup>1285</sup> TUERK & HAFNER, s. 62.

<sup>1286</sup> Tabî ki, tüm sınırlandırma ihtiyaçlarını bu şekilde kabul etmek imkânsızdır. Nitekim, birçok deniz sınırlandırılması vakasında yer alan devletlerin deniz alanlarının sınırlı olmadığı, hattâ en geniş deniz alanı ilân eden devletler oldukları görülecektir. Bu durum da denklemin diğer karşı köşesini oluşturmaktadır.

sınırlandırma mecburiyeti altında olan devletlerden hepsi olmasa da önemli bir kısmının, kapalı veya yarı-kapalı deniz alanlarına kıyıları olmasından ve sınırlı deniz alanlarına sahip olmalarından ötürü, coğrafi açıdan elverişsiz devletler oldukları mütalâa edilebilir.

Bu çerçevede, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin deniz sınırlandırmalarına ilişkin olarak, özellikle bitişik bölge mefhumu altında ele alınmasının temel nedeni, bitişik bölgenin, diğer deniz alanlarının aksine, yukarıda da belirtildiği üzere, sınırlandırmaya ilişkin bir hükümlerle düzenlenmemiş olmasıdır.

Bitişik bölgenin niteliği gereği, en azından m.33 kapsamında, komşu kıyı devletleri arasında bir sınırlandırmaya ihtiyaç gösterip göstermeyeceği tartışmalı olsa da, devletlerin bir deniz sınırlandırmasında ısrarcı olabileceği düşünülmelidir. Öte yandan, arkeolojik bitişik bölge kavramının, beraberinde deniz diplerini de bitişik bölge mefhumuna katmasıyla bu bölgenin uygulama alanını genişlemiştir; ki bu durumda, **Pazarcı**'nin ortaya koyduğu üzere, deniz sınırlandırması bir zorunluluk teşkil edecektir; çünkü bu tür bir belirleme dar deniz alanlarında olası kıta sahanlığı/münhasır ekonomik bölge sınırlandırmalarını doğrudan etkileyebilme potansiyeline sahiptir.<sup>1287</sup>

Sınırlandırmaya ilişkin bir hükmün olmaması, konuya ilişkin uygulanacak kuralları tartışmalı hâle getirmektedir. Yukarıda yapılan açıklamalar tekrarlanmaksızın, bitişik bölge sınırlandırmasına ilişkin şu husus öngörülebilir: Her ne kadar karasularına ilişkin hüküm uygulanabilir gibi görünse de, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığına ilişkin sınırlandırma kurallarının daha ön plâna çıkabileceği kabul edilmelidir.<sup>1288</sup> Her hâlükârda, bitişik bölgeye ilişkin bir

---

<sup>1287</sup> PAZARCI, 1993, s. 372-374.

<sup>1288</sup> Meselâ, bitişik bölgenin niteliği gereği bir sınırlandırma kuralına ihtiyaç duyulmadığı şeklinde gerçekleştirilen açıklamalar, ilk başta mantıklı gibi gözüke de, bitişik bölge tarihî açılardan değerlendirildiğinde, bu açıklamaların kabul edilmesinin güç olduğu görülecektir. Her ne kadar, bitişik bölgede yer alan haklar hiçbir zaman egemenlik içermemiş olsa da, 1958 tarihli CKBBS m.24/3'te bir sınırlandırma hükmüne yer verilmiştir. Oysa, bitişik bölgeye ilişkin BMDHS'de değişen husus, bu bölgenin münhasır ekonomik bölge içinde değerlendirilmesidir. Bir başka ifadeyle, BMDHS'de, bitişik bölgenin açık deniz niteliği üzerinde durulmamış, buna ilişkin bir belirlemeye gidilmemiştir. O zaman, bitişik bölge münhasır ekonomik bölge kapsamında değerlendirilmiş olmaktadır. Bu durumda da, bitişik bölge için, özel bir sınırlandırma kuralına da yer verilmediği dikkate alınarak, münhasır ekonomik bölgeye ilişkin sınırlandırma kurallarının uygulanması şeklinde bir yorum, en mantıklı görüş olarak ortaya çıkmaktadır.

sınırlandırma söz konusu olacaksa, bu sınırlandırma ilgili devletler arasında yapılacak bir antlaşmayla olmalıdır.

Sınırlandırmaya ilişkin olarak, bitişik bölge ilân eden coğrafi açıdan elverişsiz bazı devletlerin düzenlemeleri incelendiğinde, bu devletlerin açıkça bir sınırlandırma kuralına yer vermedikleri görülmektedir. Bu devletlerin birçoğu, klâsik anlamda, daha doğru bir ifadeyle m.33 kapsamında bitişik bölge ilân etmiş olan devletlerdir.<sup>1289</sup> Meselâ, Bahreyn<sup>1290</sup>, Belçika<sup>1291</sup>, Bulgaristan<sup>1292</sup>, Finlandiya<sup>1293</sup>, Jamaika<sup>1294</sup>, Malta<sup>1295</sup> ve Romanya<sup>1296</sup> gibi ülkeler bitişik bölgelerine ilişkin düzenlemelerinde veya kanunlarında sınırlandırma hükümlerine yer vermemişlerdir.

Öte yandan, konuya ilişkin 02 Nisan 2004 tarihli Kıbrıs<sup>1297</sup> Kanunu<sup>1298</sup> m.3/2'de, Kıbrıs'ın bitişik bölgesiyle çakışan bir başka devletin bitişik bölgesinin

---

<sup>1289</sup> Bizim incelediğimiz kadarıyla, genel olarak, bu devletlerin ilân ettikleri bitişik bölge düzenlemelerinde arkeolojik bitişik bölgeye ilişkin bir düzenleme yer almamıştır.

<sup>1290</sup> 20 Nisan 1993 tarihli Sekiz numaralı Bahreyn Kanunu m.2'de sadece Bahreyn bitişik bölgesinin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren yirmi dört deniz mili olduğu yönünde bir düzenleme yer almaktadır. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BHR\\_1993\\_Decree.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BHR_1993_Decree.pdf) (ziyaret tarihi: 02/01/10).

<sup>1291</sup> 22 Nisan 1999 tarihli “Kuzey Denizindeki Belçika Münhasır Ekonomik Bölgesine Dair Kanun”un VIII. Bölüm m.47'de yer verilen bitişik bölge düzenlemesi içerisinde sınırlandırmaya ilişkin bir hükme yer verilmemiştir. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BEL\\_1999\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BEL_1999_Act.pdf) (ziyaret tarihi: 02/10/10).

<sup>1292</sup> Bulgaristan'ın, 28 Ocak 2000 tarihli “Deniz Alanı, İç Suyolları ve Limanlara İlişkin Kanun”unun 37 ilâ 39. maddeleri arasında yer alan bitişik bölgeye ilişkin kurallar çerçevesinde sınırlandırmaya ilişkin bir hükme yer verilmemiştir. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BGR\\_2000\\_Act-.PDF](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BGR_2000_Act-.PDF) (ziyaret tarihi: 02/01/10).

<sup>1293</sup> Sadece iki deniz mili gümrük bitişik bölgesi öngören 1446 sayılı ve 29 Aralık 1994 tarihli “Finlandiya Gümrük Kanunu”nda da herhangi bir sınırlandırma kuralına yer verilmemiştir. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN\\_1994\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_1994_Act.pdf) (ziyaret tarihi: 02/01/10).

<sup>1294</sup> Jamaika'nın bitişik bölgesine ilişkin ilgili düzenlemeyi öngören deniz kanununda da herhangi bir deniz sınırı öngörülmemiştir. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/JAM\\_1996\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/JAM_1996_Act.pdf) (ziyaret tarihi: 02/01/10).

<sup>1295</sup> 10 Aralık 1971 tarihli “Karasuları ve Bitişik Bölge Kanunu”na yeni düzenleme getiren düzenlemede de herhangi bir sınırlandırma hükmüne yer verilmediği görülmektedir. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT\\_1971\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT_1971_Act.pdf) (ziyaret tarihi: 02/01/10).

<sup>1296</sup> 07 Ağustos 1990 tarihli “Romanya'nın İç Sularının, Karasularının ve Bitişik Bölgesinin Hukukî Rejimine Dair Kanun”un 6. ve 7. maddelerinde yer alan bitişik bölgeye ilişkin kurallar çerçevesinde sınırlandırmaya ilişkin bir hükme yer verilmemiştir. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ROM\\_1990\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ROM_1990_Act.pdf) (ziyaret tarihi: 02/01/10)

<sup>1297</sup> Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti

olması durumunda, sınırlandırmanın iki devlet arasında yapılacak bir antlaşmayla tespit edileceği, eğer antlaşma yapılamamışsa bitişik bölge sınırının, ilgili devletlerin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren ölçülecek “orta hat”tı veya “eşit mesafe hattı”nı aşmayacağı düzenlenmiştir.<sup>1299</sup>

### 3- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Bitişik Bölgeleri

Yukarıda belirtildiği üzere, günümüzde seksenin üzerinde devlet bitişik bölge ilân etmiştir. Bu devletlerden, her ne kadar coğrafi açıdan elverişsiz devlet kavramının kesin bir tanımı olmasa da, yaklaşık yirmi dördünün coğrafi açıdan elverişsiz devlet olduğu mütalâa edilebilecektir.<sup>1300</sup> Bu sayının subjektif olduğunu belirtmekte yarar vardır. Yine, Kuzey Kore’nin kabul edilmeyen bitişik bölge iddiası tanınırsa, bu sayının artacağı kuşkusuzdur. Bu sayılanlar haricinde de, konunun belirsizliği çerçevesinde, eklenebilecek veya liste dışında bırakılabilecek olası devletler söz konusu olacaktır.

### 4- 2001 tarihli UNESCO Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme ve Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Durumları

Arkeolojik bölgeye ilişkin denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler açısından ayrıca bir değerlendirmede de bulunmak gereklidir. 2001 tarihli UNESCO Sözleşmesi çerçevesinde, deniz dibinde bulunan arkeolojik ve tarihsel eşyaların “tüm insanlık adına” korunmasının önü açılmıştır.<sup>1301</sup> Bu çerçevede, özellikle denize kıyısı olmayan devletler de Sözleşmeye taraf olarak deniz hukukunun bu yeni şekillenmekte olan dalında söz sahibi olabileceklerdir.<sup>1302</sup> Nitekim, 2009 tarihi itibarıyla 2001 tarihli “Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme”ye iki denize kıyısı olmayan devlet taraftır: Paraguay (07/09/06) ve

<sup>1298</sup> “Kıbrıs Cumhuriyeti Tarafından Bitişik Bölge İlân Edilmesini Sağlamak İçin Kanun” (*A Law to Provide for the Proclamation of the Contiguous Zone by the Republic of Cyprus*).

<sup>1299</sup>

via

[www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/cyp\\_2004\\_cz\\_proclamation.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/cyp_2004_cz_proclamation.pdf) (ziyaret tarihi: 02/01/10).

<sup>1300</sup> Bahreyn, Belçika, Birleşik Arap Emirlikleri, Bulgaristan, Cezayir, Cibuti, Finlandiya, Gabon, Gambiya, Gana, Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti, Haiti, İran, Jamaika, Kamboçya, Katar, Küba, Litvanya, Malta, Mısır, Romanya, Sudan, Suriye, ve Tunus.

<sup>1301</sup> 2001 tarihli Sözleşme m.2/3.

<sup>1302</sup> Bu konuya ilişkin olarak *Carducci*’nin “insanlığın yararı için sualtı kültürel mirasını muhafaza etmek” (*to preserve UCH for the benefit of humanity*) şeklinde bir düzenlemeye yer verilmek suretiyle belirli bir devlete işaret edilmekten kaçınıldığını ifade etmesi de bizim bu görüşümüzü destekler niteliktedir. Bkz. CARDUCCI, *AJIL*, s. 424.

Slovakya (11/03/09).<sup>1303</sup> Bu çerçevede, hiç şüphesiz ki, Sözleşmeye taraf olan denize kıyısı olmayan devletler, diğer taraf devletlerin sahip olduğu haklardan eşit olarak yararlanacaktır.

2001 tarihli UNESCO Sözleşmesinin denize kıyısı olmayan devletleri ilgilendirebilecek bir düzenlemesi de m.28'de yer verilen düzenlemedir.<sup>1304</sup> Bu düzenleme çerçevesinde, Sözleşmeye taraf olan devletler bir beyanla Sözleşmenin uygulama alanını deniz niteliğinde olmayan iç sularına da genişletebilecektir. Denize kıyısı olmayan devletler denize sahip olmasalar da, birçoğu önemli göl ve nehirlerle sahiptir. Bu çerçevede bu düzenleme denize kıyısı olmayan devletleri doğrudan ilgilendirecektir. Böylelikle, denize kıyısı olmayan devletler de, tıpkı kıyı devletlerinde olduğu gibi, kendi topraklarında yer alan sualtı mirasını korumayı paylaşabilecektir.

Bu tür bir düzenlemeye yer verilmesini, sadece denize kıyısı olmayan devletler değil<sup>1305</sup>, aynı zamanda kıyı devletleri<sup>1306</sup> de önermiştir.<sup>1307</sup>

Deniz niteliği taşımayan iç sularından kast edilen temelde göller ve nehirlerdir. Özellikle, nehirler<sup>1308</sup> bağlamında Macaristan'da son zamanlarda ciddi arkeolojik çalışmalar yapıldığı belirtilmelidir.<sup>1309</sup> **Garabello** tarafından bildirildiği üzere, göller konusunda, görüşmeler sırasında bazı sorunlar ortaya çıkmıştır; bu çerçevede, Kenya delegesinin Victoria gölünü gündeme getirmek suretiyle, bu su

<sup>1303</sup> via [http://portal.unesco.org/la/convention\\_p.asp?language=E&KO=13520](http://portal.unesco.org/la/convention_p.asp?language=E&KO=13520) (ziyaret tarihi: 27/10/2009).

<sup>1304</sup> m.28: “Bu Sözleşmeyi imzalarken, kabul ederken, onaylarken veya katılırken veya bu eylemlerden herhangi bir zaman sonra, her Devlet veya ülke Kuralların deniz niteliği taşımayan içsularına da uygulanacağını beyan edebilir.” (*When ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, any State or territory may declare that the Rules shall apply to inland waters not of a maritime character.*).

<sup>1305</sup> Meselâ, Macaristan.

<sup>1306</sup> Meselâ, Arjantin, Fransa, Venezüella.

<sup>1307</sup> GARABELLO R., The Negotiating History of the Provisions of the Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage, in *The Protection of Underwater Cultural Heritage: Before and After the 2001 UNESCO Convention*, edited by Garabello & Scovazzi, Great Britain, 2003, s. 175.

<sup>1308</sup> Nehirlerde yapılacak arkeolojik faaliyetlerin denizlerin altında (sualtı) gerçekleştirilen arkeolojik faaliyetlerden birçok çerçevede ayrıldığı belirtilmektedir. Bkz. TÓTH A., River Archaeology—A New Field of Research, *Archometriai Műhely*, 2006/1, s. 61-62; TÓTH A., River Archaeology—A New Tool for Historical Hydrology, in *24th Conference of the Danubian Countries*, Budapest, 2008, s. 2-3. Tüm bunların yanı sıra, denizlerde gerçekleştirilen arkeolojik faaliyetlerin yeni olduğu, ilk olarak balıkçılar ve özellikle de sünger ve inci avcıları tarafından 19. yüzyıldan itibaren gerçekleştirilmeye başlandığı, fakat bu alandaki ilk önemli adımın Fransız denizbilimci Cousteau tarafından 1948 yılında scuba diving için geliştirilen kostümlerle olduğu, bu icat sayesinde, sualtı arkeolojisinin geliştiği kabul edilebilir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. BASS G.F., Marine Archaeology—A Misunderstood Science, *OY*, vol. 4, 1980, s. 141-142.

<sup>1309</sup> Nehirlerde arkeolojik çalışmalara ilişkin olarak bkz. TÓTH, 2006, s. 61-66; TÓTH, 2008, s. 1-8.

alanının bir göl olup olmadığını sorgulamıştır.<sup>1310</sup> Kanımızca, Victoria gölünün bir göl olduğu konusunda kuşku yoktur.

Öte yandan, Hazar Denizi'nin, genel olarak, bir göl olduğu kabûl edilebileceği için<sup>1311</sup>, kanımızca, eğer Hazar denizine kıyısı olan devletler Sözleşmeye taraf olup uygulamaya çalışırlarsa, bu su alanının m.28 çerçevesinde değerlendirilmesi gerekecektir.<sup>1312</sup> Dolayısıyla, Hazar denizinin 2001 tarihli UNESCO Sözleşmesi kapsamında ele alınabilmesi, ilgili taraf devletlerin bir beyanına ihtiyaç gösterecektir.

## **5- 2001 tarihli UNESCO Sualtı Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Durumları**

Denize kıyısı olmayan devletler haricinde, 2001 tarihli UNESCO Sözleşmesinin coğrafi açıdan elverişsiz devletler açısından da değerlendirilmesi uygun olacaktır. Sözleşmeyi imzalayan neredeyse tüm devletler coğrafi açıdan elverişsiz devletlerdir. Bu durumun yadırganmaması gerekir, çünkü gayet anlaşılır bir biçimde, sualtı kültür mirası olarak kabul edilebilecek değerlere genelde kapalı veya yarı-kapalı deniz alanlarında rastlanmaktadır. Öte yandan, BMDHS'nin sualtı kültürel mirasına ilişkin bir düzenlemeye yer vermesine ilişkin ilk teklifleri sunan devletlerin de, en azından büyük bir bölümünün, coğrafi açıdan elverişsiz devletler sınıfına giren devletler olduğu göz önünde bulundurulmalıdır.

Sözleşmeyi imzalayan coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak mütalâa edilebilecek devletler şunlardır<sup>1313</sup>: Arnavutluk (19/03/09), Bosna-Hersek (22/04/09),

---

<sup>1310</sup> GARABELLO, s. 175.

<sup>1311</sup> Öte yandan, Hazar denizinde ilk olarak sualtı arkeolojik araştırmaları ve dalışları yapan *Kvachidze*, teknik olarak Hazar denizinin göl olduğunun altını çizmektedir. Bkz. KVACHIDZE V., Under the Sea: Hidden Treasures, First Expeditions Beneath the Caspian Sea, *AI*, vol. 14/4, 2006, s. 58, via <http://azer.com> (son ziyaret tarihi: 18/10/09).

<sup>1312</sup> Hazar denizinde zengin sualtı kültürel mirası olduğu bilinmektedir. Bu çerçevede, ilk dalışlar 1968-1969 yıllarında gerçekleşmiştir. Rusya'nın dağılmasıyla birlikte bağımsızlık kazanan Azerbaycan'da malî sorunlar yüzünden sualtı arkeolojik araştırmalarının durma noktasına geldiği belirtilmektedir. Bkz. ANICHENKO Z., Underwater Archaeology in the Caspian: Past, Present and Hopefully Future, *AI*, vol. 14/4, 2006, s. 54-57; KVACHIDZE, s. 58-65.

<sup>1313</sup> Daha önce defalarca belirtildiği üzere, esasen bu devletlerin coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak nitelenmesi tamamen subjektiftir. Bunun dışında, katılmayan diğer taraf devletlerden bazılarının da coğrafi açıdan elverişsiz olarak kabul edilebileceği belirtilmelidir. Coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak mütalâa edilebilecek diğer devletler arasında Barbados, Grenadines, Küba, Nijerya, St. Lucia gibi devletler sayılabilir. Kesin olarak coğrafi açıdan elverişsiz devlet kategorisine dâhil edilemeyecek devletler ise şunlardır: Ekvator (01/12/06), İspanya (06/06/05), Meksika (05/07/06), Panama (20/05/03) ve Portekiz (21/09/06).

Bulgaristan (06/10/03), Hırvatistan (01/12/04), Kamboçya (24/11/07), Karadağ (18/07/08), Libya (23/06/05), Litvanya (12/06/06), Lübnan (08/01/07), Romanya (31/07/07), Slovenya (18/09/08), Tunus (15/01/09) ve Ukrayna (27/12/06).<sup>1314</sup>

#### **§4- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler ve İkinci Grup Deniz Alanları**

Yukarıda da belirtildiği üzere, kıyıdan itibaren halka halka/kuşak kuşak yayılan deniz alanları üzerinde, kıyıdan uzaklaştıkça kıyı devletinin etkinliği ve egemenliği azalmakta, deniz alanlarının nitelikleri açık denizlerin hukukî niteliklerine yaklaşmaktadır. İşte bu alanlarda denize kıyısı olmayan devletler ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler birtakım hak ve yetkiler talep etmişler ve bunlar için III. DHK'da mücadele vermişlerdir. Bu başlık altında, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu mücadelelerinde ne kadar başarılı oldukları, elde ettikleri hak ve yetkiler ele alınmak ve varsa yükledikleri yükümler açıklanmak suretiyle değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Bu bölüm çerçevesinde bölgeler, kıyıdan dışarıya doğru konumlarına bağlı olarak incelenecektir. Bu bağlamda sırasıyla ele alınacak deniz alanları şunlardır: Kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge/münhasır balıkçılık bölgesi, açık denizler ve son olarak deniz yatağı.

#### **I- Kıta Sahanlığı**

##### **A- Kıta Sahanlığının Tanımı**

Kıta sahanlığına (*Continental Shelf*) ilişkin tarihsel gelişimi ve buna bağlı olarak, uluslararası hukukta yer alan kuralları incelemeden evvel, kıta sahanlığının tanımının ortaya konulması gereklidir. Kıta sahanlığı jeolojik bir olgudur. Oysa, uluslararası hukuk, kıta sahanlığını jeolojik tanımından sıyrarak hukuksal bir tanımla ele almayı tercih etmektedir. Bu çerçevede, kıta sahanlığı tanımı iki yönlü olarak incelenecektir.

---

<sup>1314</sup> Devlet listesi için bkz. via [http://portal.unesco.org/la/convention\\_p.asp?language=E&KO=13520](http://portal.unesco.org/la/convention_p.asp?language=E&KO=13520) (ziyaret tarihi: 27/10/09).

## 1- Jeolojik Olarak Kıta Sahanlığı

Kıta sahanlığı jeolojik ve jeomorfolojik bir kavram olarak, uzunca bir süredir adı geçen bilimlerce ele alınmasına rağmen<sup>1315</sup>, uluslararası hukukta ilk olarak 1945 tarihli Truman Bildirisiyle ele alınmıştır.

Öte yandan, uluslararası hukukta bugün kıta sahanlığı olarak adlandırılan alan, gerçekte, jeolojik olarak kıta sahanlığına denk gelmeyebilmektedir.

Basitçe ele almak gerekirse, dünyayı kaplayan sert kabuğun üzerinde konumlanan ve kıtaları oluşturan platformlar vardır. Bu platformların bir bölümü su üzerinde yer alırken, bir bölümü su altında yer almaktadır. Su altında kalan ve derin deniz dibi diye nitelendirilebilecek dünyayı kaplayan sert kabuk tabakasına kadar inen bu alanların, jeolojik olarak sadece bir bölümü kıta sahanlığını ifade etmektedir. Bu çerçevede kıta sahanlığı, jeolojik olarak en basit hâliyle şu şekilde tarif edilebilir: İki yüz metre derinliğe kadar ulaşabilen kıtaların sualtındaki devamı.<sup>1316</sup> Kıta sahanlığının jeolojik olarak, gerek derinliğinin, gerek eğiminin fazla olmadığı görülmektedir. Kıta sahanlığının devamında, jeolojik kıta sahanlığının bitiminden itibaren başladığı kabul edilen, genelde ortalama dört derece eğimle süren, yirmi ilâ yüz kilometre genişliğinde ve üç bin ilâ üç bin beş yüz ve hattâ beş bin metre derinliğe kadar ulaşan “kıta yamacı”<sup>1317</sup> (*continental slope*) gelmektedir.<sup>1318</sup> Kıta yamacını ise, kıta platformunun derin okyanusla buluştuğu alana kadar devam eden bir ilâ kırk derece arasında bir eğimde değişkenlik gösteren ve yaklaşık elli ilâ beş yüz kilometre süren “kıta yükselimi”<sup>1319</sup> (*continental rise*) takip etmektedir.<sup>1320</sup>

Kıtaları oluşturan platformların deniz dibine kadar inen ve karadan itibaren sırasıyla kıta sahanlığı, kıta yamacı ve kıta yükselimini teşkil eden alanlara, bir bütün

---

<sup>1315</sup> Kıta sahanlığı teriminin, ilk olarak, 1877 yılında **Hugh Robert Mill** tarafından kullanıldığı bilinmektedir. Bkz. MOUTON M.W., *The Continental Shelf*, 1952, The Hague, s. 6; PULVENIS J.F., *The Continental Shelf Definition and Rules Applicable to Resources*, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 316.

<sup>1316</sup> MOUTON M.W., *The Continental Shelf*, *RCADI*, vol. 85, 1954-I, 1954, s. 349.

<sup>1317</sup> kıta şevi, kıta eğimi.

<sup>1318</sup> PULVENIS, 1991, s. 319-320.

<sup>1319</sup> kıta eşiği, kıta yokuşu.

<sup>1320</sup> PULVENIS, 1991, s. 320.

olarak “kıta kenarı” (*continental margin*) adı verilmektedir.<sup>1321</sup> Devletler, genelde, uluslararası hukukta, mümkün olduğunca kıta kenarının bitimine kadar yetki edinmeye çalışmaktadır. Kısaca, uluslararası hukukta kıta sahanlığı terimiyle anlatılmak istenilen, jeolojik anlamda kıta sahanlığı değil<sup>1322</sup>, aksine kıta kenarıdır.<sup>1323</sup>

## 2- Hukukî Olarak Kıta Sahanelığı

Kıta sahanlığı, yukarıda da belirtildiğı gibi, kıtaların hemen kıyısından itibaren başlayan ve belirli bir eğim ve derinliğe kadar sualtında devam eden ve nispeten alçak deniz dibi alanlarıdır. Oysa, dünya coğrafyasında her ülke eşit şekilde kıta sahanlığına sahip olmadığı gibi, farklı jeolojik ve jeomorfolojik özellikler, bu konuda objektif kriterler belirlemeyi güçleştirmektedir.<sup>1324</sup>

En basitinden, Lâtin Amerika'nın batı kıyıları, yâni Pasifik okyanusu kıyıları deniz dibine/okyanus tabanına o kadar dik bir açıyla inmektedir, ki bu coğrafyada konumlanan Şili, Peru ve Ekvator'un, jeolojik ve jeomorfolojik anlamda kıta sahanlıkları yok denebilecek kadar azdır; oysa, Rusya'nın kuzeyinde Kuzey Buz Denizi'nde kıta sahanlığının yaklaşık olarak yedi yüz deniz miline kadar uzandığı görülmektedir.<sup>1325</sup>

Bu konuda bir başka dikkat çekici durumsa, özellikle tropikal bölgelerde konumlanmış bazı takımadalara ilişkindir. Bu takımada devletlerinin bir kısmının mercan resifleri üzerinde kurulduğu düşünülürse<sup>1326</sup> ve mercan resifinin de kıta olma

---

<sup>1321</sup> Bu konuda hakkında daha fazla bilgi için bkz. KARAKÖSE C., Ege'deki Deniz Sorunlarında Türkiye'nin Görüşü: Jeolojik Açından, in *Ege'deki Deniz Sorunları Semineri*, Ankara, 1986, s. 52-57; MOUTON, 1954, s. 347-349; PULVENIS, 1991, s. 316-320.

<sup>1322</sup> ANAND R.P., The Legal Continental Shelf, in *The Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, New Delhi, 1980, s. 166.

<sup>1323</sup> *Anand*'ın açıklamaları çerçevesinde belirttiğı üzere, hukukî kıta sahanlığı jeolojik etkenlere dayanır, fakat jeolojik sahanlığına denk değildir. Yazar, açıklamalarının devamında Uluslararası Hukuk Komisyonunun 1958 Konferansında kıta sahanlığı terimini koruduğunu, çünkü bunun halihazırda kullanılan terim olduğunun altını çizmiştir. Bkz. ANAND, 1980, s. 166-167.

<sup>1324</sup> Bu konuda, *Anand*'ın açıklamalarına bakılabilir. Bkz. ANAND, 1980, s. 147-149.

<sup>1325</sup> KARAKÖSE, s. 54.

<sup>1326</sup> Mercan resifleri üzerinde kurulu takımada devletlerinden bazıları şu şekilde sıralanabilir: Bahamalar, Bermuda va Maldiv Adaları. Bkz. MANI V.S., National Jurisdiction: Islands and Archipelagos, in *Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, New Delhi, 1980, s. 84.

özelliği taşımadığı göz önüne alınırsa, bu devletlerin kıta sahanlığının jeolojik olarak belirlenmesinin imkânsız olacağı görülecektir.<sup>1327</sup>

Ortaya konulan bu farklılıklar çerçevesinde, kıta sahanlığının, uluslararası hukukta jeolojik anlamına paralel olarak tanımlanmadığı, hukukî ihtiyaçlar göz önüne alınarak tanımlanmaya çalışıldığı ifade edilmelidir.

Bu çerçevede, 1958 tarihli CKSS m.1'de kıta sahanlığı şu şekilde tarif edilmektedir: *“Bu hükümlerin uygulanması açısından, kıta sahanlığı terimi, (a) kıyıya bitişik, fakat karasuları alanı dışındaki, iki yüz metre derinliğe kadar veya bu sınırın ötesinde bulunup da üzerindeki suların derinliği oradaki kaynakların işletilmesine olanak verdiği noktaya kadar uzanan, sualtı alanlarının deniz yatağını ve toprak altını; ..., ifade etmek üzere kullanılmıştır.”*

Bu tanım bağlamında, kıta sahanlığı iki ayrı kriter çerçevesinde tanımlanmıştır: derinlik ve işletilebilirlik. Buna göre, iki yüz metre derinliğe kadar olan tüm deniz alanlarının devletlerin kıta sahanlığı olarak belirlendiği, bunun yanı sıra, kıta sahanlığının, belirlenen bu iki yüz metre derinliğin ötesinde, teknolojinin o alandaki sualtı ve toprak altı kaynaklarının işletilmesine olanak verdiği derinliğe kadar genişletilebileceği belirtilmektedir. Bu nokta doktrinde büyük tartışmaların kaynağını oluşturduğu gibi, birçok devletin de rahatsızlık duymasına sebep olmuştur. Zira yaşanan hızlı teknolojik gelişmeler, işletilme alanlarını, derinliksel bazda o kadar ileriye götürmektedir veya en azından ileriye taşıma olasılığı kuvvetle muhtemel hâle gelmiştir ki, bir anda tüm deniz diplerinin devletler arasında paylaşılması gibi, birçok devlet tarafından kabul edilemez bir görüşün ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

III. DHK esnasında, kıta sahanlığının diğer tüm maddeleri, aşağı yukarı aynı kalırken, bu konudaki tanım esaslı değişikliklere uğramıştır. Bu çerçevede, BMDHS m.76'da kıta sahanlığının belirlenmesi şu temel çerçevede gerçekleştirilmiştir:

- BMDHS m.76/1'de, her kıyı devletinin, jeolojik olarak kıta sahanlığının var olup olmadığına bakılmaksızın, deniz sınırlamaları çerçevesinde bir engel olmadıkça, iki yüz deniz mili genişliğe kadar kıta sahanlığına sahip olabileceği öngörülmüştür,

---

<sup>1327</sup> O'CONNELL, 1971, s. 54.

- Jeolojik olarak, kıta (dış) eşiğinin, fizikî olarak, iki yüz deniz milinin ötesine geçmesi durumunda, dördüncü paragrafta<sup>1328</sup> belirtilen unsurlar çerçevesinde yedinci paragrafta<sup>1329</sup> belirtildiği şekilde çizileceği öngörülmüştür<sup>1330</sup>,
- BMDHS m.76/5'te, kıyı devletinin sahip olabileceği kıta sahanlığının üç yüz elli deniz milini kesinlikle aşmayacağı ve ayrıca bin metre derinlikten sonra da yüz deniz milini aşmayacağı düzenlenmiştir.

Kısaca, jeolojik bakımdan kıta sahanlığı olsun veya olmasın tüm kıyı devletlerinin, eğer coğrafi açıdan bir engel yoksa<sup>1331</sup>, iki yüz deniz miline kadar kıta sahanlığına sahip olacakları düzenlenmiştir. Böylelikle, yukarıda bazıları sayılan jeolojik anlamda kıta sahanlığından yoksun olan devletlerin<sup>1332</sup> durumlarının düzeltilmesi ve bu bağlamda yaşanabilecek olası çekişmelerin önüne geçilmesinin hedeflendiği söylenebilir.

## B- Kıta Sahanlığının Tarihi Gelişimi

Uluslararası hukukta kıta sahanlığı teriminin literatüre girmesinin II. Dünya Savaşı sonrasında Amerika Birleşik Devletleri başkanı Truman'ın yayınladığı "Kıta Sahanlığı Bildirisi"yle olduğu kabul edilmektedir. Oysa, kıta sahanlığı ve bu mekânsal alana ilişkin hususlar, uluslararası hukukta, daha önceki tarihlerde de ele alınmıştır.

---

<sup>1328</sup> BMDHS m.76/4 şu şekildedir: "a) İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca kıyı devleti, kıta dış eşiğini, eğer bu eşik, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren iki yüz deniz milinin ötesine uzanıyorsa aşağıdaki esaslardan birine göre tespit edecektir:

i) Çökelti kayalarının yüksekliğinin, kıta yamacı ayağı ile sabit uç noktalar arasındaki mesafenin en az yüzde birine eşit olduğu yerdeki sabit uç noktaları esas alınarak yedinci paragrafa göre çizilen bir çizgi ile; veya,

ii) Kıta yamacı ayağından en çok altmış deniz mili uzaklıkta sabit noktalar esas alınarak, yedinci paragrafa göre çizilen bir çizgi ile;

b) Aksi ispatlanmadıkça, kıta yamacı ayağı, yamacın eğiminin dipte en belirgin kırılmaya uğradığı yer olacaktır."

<sup>1329</sup> BMDHS m.76/7 şu şekildedir: "Kıta sahanlığının, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren iki yüz deniz milinin ötesine uzandığı durumlarda, kıyı devleti, kıta sahanlığının dış sınırının, enlem ve boylam koordinatları ile tespit edilmiş sabit noktaları, uzunluğu altmış deniz milini aşmayan düz çizgilerle birleştirerek belirleyecektir."

<sup>1330</sup> Formül karışık olduğu için çok genel olarak ele alınmıştır ve konuya ilişkin olarak Sözleşme'deki hükmün dipnotta verilmesiyle yetinilmiştir.

<sup>1331</sup> Daha net bir ifadeyle, sınırlandırma sorununa yol açabilecek bir komşu devletin bulunmaması durumu ifade edilmeye çalışılmaktadır.

<sup>1332</sup> Şili, Peru ve Ekvator gibi.

## 1- Truman Bildirisinin Öncesindeki Durum

1945 yılından evvel de kıta sahanlığına yönelik düzenlemelerin olduğu bir gerçek olmakla birlikte, bu düzenlemelerde kıta sahanlığı teriminin açıkça kullanılmadığı görülmektedir.

On dokuzuncu yüzyılın başlarında Seylan'da<sup>1333</sup> yayınlanan sedef balıkçılığına dair belge, her ne kadar belirli bir sınır ortaya koymamış olsa da, bazı yazarlar için kıta sahanlığı kavramını o denli geriye götürmeye yetmiştir.<sup>1334</sup>

1851 yılında İngiltere'de kabul edilen "Norfolk Haliç'i Kanunu"nda (*Norfolk Estuary Act*) ve "Lincoln Haliç'i Kanunu"nda (*Lincoln Estuary Act*) madensel kaynakların işletilmesi çerçevesinde kıta sahanlığına ilişkin düzenlemeler getirilmiştir.<sup>1335</sup> 1858 yılında Birleşik Krallık'ta yayınlanan "Cornwall Denizaltı Madenleri Kanunu"nda (*Cornwall Submarine Mines Act*) deniz dibindeki madenlere ve bunlara dâhil tünellere ilişkin birtakım düzenlemelere yer verildiği görülmektedir.<sup>1336</sup>

Diğer bir devlet düzenlemesinin balıkçılığa ilişkin olan 1910 yılındaki (09 Kasım) Portekiz kararnâmesi olduğu belirtilmelidir, ki bu kararnamede yüz kulaca kadar olan deniz diplerinde, balıkların üremesini ve çoğalmasını ciddi olarak tehdit ettiği öngörülen dip taramasıyla balık avcılığının yasaklandığı görülmektedir.<sup>1337</sup>

Rusya, 1916 yılında Kuzey Buz Denizi'ndeki bazı adalar üzerindeki egemenliğine ilişkin yapmış olduğu açıklamada ilgili adaların Sibiryaya kıta

<sup>1333</sup> Günümüz Sri Lanka'sı.

<sup>1334</sup> SUAREZ S.V., *The Outer Limits of the Continental Shelf: Legal Aspects of Their Establishment*, Heidelberg, 2008, s. 21. Bununla beraber, **O'Connell**, **Gidel**'in kıta sahanlığının kaynağını 1805 tarihli "Anna Dâvası"na (*The Anna*) kadar geriye götürdüğünü belirtmektedir. Bkz. O'CONNELL, vol. I, s. 467 dipnot: 1 (**Gidel**, adı geçen Dâva'da şu cümlenin altını çizmektedir: *mud islands formed from the alluvial wash and debris of the Mississippi river... natural appendages of the coast on which they border and from which indeed they are formed*). Bkz. GIDEL G., A propos des bases juridiques des prétentions des États riverains sur le plateau continental: les doctrines du «droit inhérent», *ZaöRV*, vol. 19/1&3, 1958, s. 87 ve hattâ 88). Gidel'in bu görüşünü belirtmekle birlikte, **O'Connell**'in, kıta sahanlığı kavramının çıkışına dair yaptığı açıklamalarda, konuya Vattel'in düşünceleriyle başladığının da vurgulanması gereklidir. Bkz. O'CONNELL, vol. I, s. 468 vd.

<sup>1335</sup> SINJELA, 1983, s. 236.

<sup>1336</sup> HURST C.J.B., *Whose is the Bed of the Sea?*, *BYIL*, vol. 4, 1923-24, s. 34; SUAREZ, s. 22.

<sup>1337</sup> GÖZE, s. 56-57 ve dipnot: 117; MERAY S.L., *Devletler Hukukunda "Kıta Sahanlığı" Meseleleri*, *AÜSBFD*, vol. 10/1, 1955, s. 85; PAZARCI, II. Kitap, s. 393 dipnot: 282.

sahanlığının kuzey yönlü devamı olduğunu belirtmiştir.<sup>1338</sup> Fakat, **Butler**, gerek 1916 kararnameğine, gerek benzer nitelikteki 1924 kararnameğine Rus yazarların, kıta sahanlığını anlatırken değinmediklerini, bu durumun da Rus yazarların bu belgelerde anlatılanların temelde karalar ve adaları kapsaması ve modern (günümüzdeki) kıta sahanlığı kavramına yer verilmediğini düşünmelerinden kaynaklandığını belirtmektedir.<sup>1339</sup>

Uluslararası hukuk yazınında da kıta sahanlığının uluslararası hukukçular tarafından ele alındığını belirtmekte yarar vardır. Konu Arjantinli hukukçu **Storni** tarafından 1916 yılında ele alınmıştır.<sup>1340</sup> Bunu, yine Arjantinli hukukçu **Suarez** izlemiştir.<sup>1341</sup> Suarez konuya ilişkin görüşleri çerçevesinde, 1927 yılında, kıta sahanlığının karasularının sınırı olarak kabul edilmesini önermiştir.<sup>1342</sup> Arjantinli hukukçular<sup>1343</sup> dışında, İngiliz hukukçu **Hurst** de kıta sahanlığına ilişkin bir makaleyi 1923 tarihli "British Yearbook of International Law" adlı dergide yayınlamıştır.<sup>1344</sup> Benzer şekilde, Portekizli de Magelhaes de, 1927 yılında Milletler Cemiyeti'ne sunduğu raporda karasularının kıta sahanlığıyla birleştirilmesini önermiştir.<sup>1345</sup> Hukukçular dışında, İspanyol oşinograf Odón de Buen karasularının kıta sahanlığını kapsayacak şekilde genişletilmesini önerdiği de belirtilmelidir.<sup>1346</sup>

Bu gelişmeler dışında en önemli gelişmelerden birini, belki de en önemlisini Venezüella ve Trinidad ve Tobago adına İngiltere'nin aralarında akdetmiş oldukları

---

<sup>1338</sup> ANDRASSY J., *International Law and the Resources of the Sea*, New York, 1970, s. 49, dipnot: 1; BUTLER, 1971, s. 139; KOVALEV, s. 87; MERAY, s. 85 dipnot: 14; PAZARCI, II. Kitap, s. 393 dipnot: 282.

<sup>1339</sup> BUTLER, 1971, s. 139.

<sup>1340</sup> PFIRTER de ARMAS F.M., *Argentina and the Law of the Sea*, in *The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives*, edited by Zacklin, Leiden, 1974, s. 184 ; O'CONNELL, vol. I, s. 465 (**Storni**'nin konuya ilişkin orijinal eserinin künyesi: *STORNI S.R., Intereses Argentinos en el mar, Buenos Aires, 1916, s. 38*).

<sup>1341</sup> O'CONNELL, vol. I, s. 469; PFIRTER de ARMAS, s. 184 (**Suarez**'in konuya ilişkin orijinal eserinin künyesi: *SUAREZ J.L., El mar territorial y las industrias marítimas, Buenos Aires, 1918*).

<sup>1342</sup> GÖZE, s. 56-57, dipnot: 107; MERAY, s. 85.

<sup>1343</sup> **O'Connell**, bir başka Arjantinli hukukçu **Ruelas**'ın kıta sahanlığının ulusal ülkenin gerçekten bir uzantısı olduğu ve böylelikle kıyı devletine ait olduğunu öne süren hukukçu olarak lanse etmektedir. Bkz. O'CONNELL, vol. I., s. 469 dipnot: 11 (Ruelas'ın atıf yapılan eserinin künyesi şu şekildedir: *RUELAS, La cornisa continental territorial, Revista de derecho internacional, vol. 9, 1930, s. 128*).

<sup>1344</sup> **Hurst**, deniz yatağının kime ait olduğunu soran/sorgulayan başlıklı makalesinde üç deniz mili dışındaki deniz dibine ilişkin kıyı devletlerinin haklarını ele almış, özellikle sabit balıkçılık türlerinin (sedenter balıkçılık) mülkiyet hakkının işgâl ve etkin olarak elde bulundurulması sebebiyle kıyıdaki egemene ait olduğunun altını çizmiştir. Bkz. HURST, s. 34-43.

<sup>1345</sup> GÖZE, s. 56-57 dipnot: 107; MERAY, s. 85; MOUTON, 1951, s. 59-60; O'CONNELL, vol. I., s. 469-470.

<sup>1346</sup> GÖZE, s. 56-57 dipnot: 107; MOUTON, 1951, s. 46 ve 58.

Paria Körfezine ilişkin anlaşmanın<sup>1347</sup> (*Treaty between His Majesty in respect of the United Kingdom and the President of the United States of Venezuela relating to the submarine areas of the Gulf of Paria*) birinci ve beşinci maddeleri oluşturmaktadır. Bu çerçevede, m.1'de "Paria Körfezi'nin denizaltı alanları" terimiyle, tarafların karasuları dışında kalan deniz yatağı ve toprak altını ifade ettiğine yer verilirken, m.5'te bu anlaşmanın sadece Paria Körfezi'nin denizaltı alanlarını düzenlediği açıkça bir kez daha yinelenmiştir.

## 2- Truman Bildirisi ve Sonrası (1945 ve Sonrası)

Bütün bunlarla birlikte, "kıta sahanlığı" kavramının uluslararası hukukta ilk kez kullanıldığı Truman Bildirisi bir dönüm noktası teşkil etmiştir. Oysa, hemen belirtmek gerekir ki, Truman Bildirisinin tarihçesi daha gerilere gitmektedir.<sup>1348</sup> Hattâ, bir yazar Truman Bildirilerini (Balıkçılığa ilişkin olanı da dâhil) 1930'lu yıllara kadar geri götürmüştür.<sup>1349</sup>

Truman Bildirisiyle<sup>1350</sup>, petrol gereksiniminin doğurduğu ihtiyacı karşılamak için uzmanların tespit ettiği Amerika Birleşik Devletleri kıta sahanlığındaki yatakların, modern teknolojinin de yardımıyla yararlanılabilecek hâle gelmesiyle birlikte, Amerikan Başkanı Amerikan ülkesinin bitişiğinde yer alan deniz dibi ve toprakaltı doğal kaynaklarının Amerika Birleşik Devletleri'ne ait olduğunu ilân etmiştir.

Truman Bildirisi sonrasında kıta sahanlığına ilişkin olarak gelişmeler hızla yaşanmış; birçok devlet bu bildiriye yer alan unsurlara benzer uygulamalar geliştirmiştir.

### a- 1958 Tarihli CKSS

Kıta sahanlığına ilişkin uluslararası alanda ilk düzenleme, 1958 tarihinde Cenevre'de toplanan I. DHK sonrasında kabul edilen dört antlaşmadan biri olan

---

<sup>1347</sup> Venezüella ve İngiltere arasında Paria Körfezine İlişkin Antlaşmanın tam metni için bkz., *The Law of the Sea: Maritime Boundary Agreements (1942-1965)*, *United Nations*, New York, 1991, s. 64-67.

<sup>1348</sup> WATT, s. 211-224.

<sup>1349</sup> BINGHAM J.W., *Juridicial Status of the Continental Shelf*, *SCLR*, vol. 26/1, 1952, s. 5.

<sup>1350</sup> Kıta Sahanlığına dair Truman Bildirisinin tam metni için bkz. via [www.imli.org/legal\\_docs/docs/A61.DOCS](http://www.imli.org/legal_docs/docs/A61.DOCS) (son ziyaret tarihi: 10/08/10).

1958 tarihli CKSS'dir. Bu Sözleşme, kıta sahanlığı kavramını, doğrudan uluslararası yazılı hukukun bir parçası hâline getirmiştir.

Sözleşme toplam on beş maddeden oluşmaktadır. Maddelerdeki düzenlemeler genel hatlarıyla şu şekildedir: m.1'de kıta sahanlığının sınırları tespit edilmişken, m.2'de kıyı devletlerine kıta sahanlıkları üzerinde doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi için egemen haklar tanınmıştır, m.3'te kıta sahanlığının üzerindeki suların açık deniz niteliği vurgulanmışken, m.5'te kıta sahanlığına ilişkin egemen haklar kullanılırken, seyrüsefer serbestisine, balıkçılık serbestisine ve denizlerdeki canlı kaynakların korunmasına ve denizlerdeki bilimsel araştırma serbestisine müdahale ile sonuçlanmaksızın bu hakların kullanılması gerektiği düzenlenmiş, m.6'daysa kıta sahanlığının sınırlandırılmasına dair düzenlemeye yer verilmiştir.

10 Haziran 1964 tarihinde yürürlüğe giren 1958 tarihli CKSS'ye kırk üç devlet imzalamışken, günümüzde Sözleşmeye elli sekiz devlet taraftır. Taraf devletlerden, dokuzu denize kıyısı olmayan devlettir: Belarus, Çek Cumhuriyeti, İsviçre, Lesotho, Malawi, Sırbistan, Slovakya, Swaziland ve Uganda.<sup>1351</sup> Bunun dışında, taraf olan devletlerden yirmisinin de coğrafi açıdan elverişsiz devlet olduğu mütalâa edilebilecektir: Almanya, Arnavutluk, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Finlandiya, Haiti, Hırvatistan, Hollanda, İsrail, Jamaika, Kamboçya, Karadağ, Letonya, Lübnan, Polonya, Romanya, Tayland, Tunus, Ukrayna ve Yunanistan.

#### **b- BMDHS'deki Düzenlemeler**

BMDHS'de de, kıta sahanlığına ilişkin düzenleme kendisine, tüm itirazlara rağmen, yer bulmuştur. "Kıta Sahanlığı" başlığıyla, BMDHS'nin VI. bölümünü teşkil eden kıta sahanlığına ilişkin düzenlemeler 76 ilâ 85. maddeler arasında yer alan toplam on maddeden oluşmaktadır ve genellikle, 1958 tarihli CKSS'deki düzenlemelere paralel düzenlemeler içermektedir.<sup>1352</sup>

<sup>1351</sup> Bu dokuz denize kıyısı olmayan devlet dışında üç denize kıyısı olmayan devlet ise, Sözleşmeyi imzalamalarına rağmen onaylamamışlardır: Afganistan, Bolivya ve Nepal.

<sup>1352</sup> Tabii ki, farklılık taşıyan hükümler de söz konusudur. Her şeyden evvel kıta sahanlığının uzanımı değişmiştir. Yapay adaları da kapsayan bir düzenleme söz konusu edilmiştir vs.

## C- Kıta Sahanlığının Hukukî Statüsü

Kıta sahanlığı, her şeyden evvel kıyı devletinin ülkesinin bir parçasını teşkil etmez.<sup>1353</sup> Bu çerçevede, gerek 1958 tarihli CKSS’de, gerek BMDHS’de, kıyı devletlerinin, kıta sahanlığının araştırılması ve doğal kaynaklarının işletilmesi konusunda “egemen hakları” (*sovereign rights*) olduğu düzenlenmiştir. Oysa, uluslararası hukuk doktrininde “egemenlik” ile “egemen haklar” arasındaki farkın araştırıldığı ve sorgulandığı görülmektedir.<sup>1354</sup>

Kıta sahanlığı üzerinde kıyı devletlerinin egemen haklarının olduğunun belirtilmesi dışında, bu hakların münhasır olarak, sadece ilgili kıyı devletine ait olduğu; ilgili kıyı devletinin izni olmaksızın, bir üçüncü devletin kıta sahanlığında faaliyet gösteremeyeceği düzenlenmiştir.

Kıta sahanlığının kıyı devletleri için “doğal bir hak” (*inherent right*) olduğu kabul edilmektedir. Bu bağlamda da, kıyı devletlerinin herhangi bir ilânına gerek göstermeksizin kıta sahanlığına sahip olduğu düzenlenmiştir.

En son olarak belirtmek gerekir ki, BMDHS m.78/1’e göre, kıyı devletine kıta sahanlığı üzerinde tanınan egemen haklar, kıta sahanlığının üzerindeki su alanını (ve hava sahasını) etkilemeyecektir, meğer ki kıyı devleti iki yüz deniz millik alan dâhilinde münhasır ekonomik bölge ilân etmemiş olsun.

## D- BMDHS’de Kıyı Devletlerinin Kıta Sahanlığındaki Hakları ve Yükümlülükleri

### 1- Genel Olarak

BMDHS’deki düzenlemede gözlendiği üzere, kıta sahanlığının coğrafi ve jeomorfolojik kimliği ele alınmamış; hukukî kimliği ortaya konulmuştur; çünkü yukarıda da belirtildiği gibi, m.76’ya göre<sup>1355</sup>, her kıyı devletinin, jeolojik ve jeomorfolojik açıdan kıta sahanlığına sahip olup olmadığına bakılmaksızın, herhangi bir sınırlandırma sorununa yol açmaması şartıyla, iki yüz deniz mili genişliğe kadar

<sup>1353</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 151; WANG, s. 60.

<sup>1354</sup> O’CONNELL, vol. I, s. 477-480; PULVENIS, 1991, s. 368-369.

<sup>1355</sup> 1958 tarihli CKSS m.1’deki düzenlemede, her ne kadar terk edilmiş olsa da, döneminde hukukî kıta sahanlığı çizgisini ortaya koymuştur.

kıta sahanlığına sahip olduğu kabul edilmiştir. Bu çerçevede, özellikle Güney Amerika'nın Pasifik (Batı) kıyılarındaki devletlerde olduğu gibi, jeolojik ve jeomorfolojik anlamda neredeyse hiç kıta sahanlığına sahip olmayan devletler de, diğer kıyı devletlerinden farklı olmaksızın iki yüz deniz miline kadar bir kıta sahanlığına sahip olabilecektir.

Bu düzenlemeyle birlikte, gerçekte kıta sahanlığına sahip olmayan kıyı devletlerine iki yüz deniz mili genişlikte kıta sahanlığı sağlanmışken, jeolojik ve jeomorfolojik olarak iki yüz deniz milinden çok daha geniş kıta sahanlığı olan devletlere de, yine BMDHS çerçevesinde iki yüz deniz milinden daha geniş kıta sahanlığına sahip olabilme şansı tanınmıştır.

Dış kıta sahanlığı olarak da adlandırılan iki yüz deniz milinden daha geniş kıta sahanlığında kıyı devletleri için öngörülen haklarla, normal olarak iki yüz deniz miline kadar olan kıta sahanlığında öngörülen haklar arasında bir ayrıma gidilmesi gerekmektedir, çünkü BMDHS'deki kıta sahanlığına ilişkin kurallar değerlendirildiğinde, Sözleşmenin kıta sahanlığına ilişkin iki ayrı kurallar/haklar sistemi yarattığı mütalâa edilebilecektir.

## **2- İki Yüz Deniz Miline Kadar Olan Kıta Sahanlıklarındaki Düzenlemeler**

Kıyı devleti iki yüz deniz mili dâhilinde yer alan kıta sahanlığındaki tüm doğal kaynaklar üzerinde egemen haklara sahiptir; daha açık bir ifadeyle, kıta sahanlığının üzerinde veya toprak altında yer alan başta petrol ve doğal gaz olmak üzere tüm madensel kaynakların araştırılması, işletilip çıkartılması ve kullanılması kıyı devletine hasredilmiştir; bir üçüncü devletin, kıyı devletinin izni olmaksızın bu kaynaklardan yararlanması mümkün değildir.

Aynı şekilde, kıta sahanlığının üzerinde sabit deniz ürünleri (*sedentary fisheries*)<sup>1356</sup> üzerinde de kıyı devletinin egemen hakları sürmektedir. Buna karşılık,

---

<sup>1356</sup> Hangi canlıların bu gruba dâhil olduğu, hangi canlıların bu grubun dışında kaldıkları tartışılmakla beraber; genel olarak kabul edilen istiridyeye, tarak, avalon gibi kıta sahanlığıyla bağlantısı kesilmeksizin hareket eden deniz canlılarının kıta sahanlığı kaynakları arasında olduğu, buna karşılık ıstakoz, karides ve yengeç gibi kıta sahanlığından bağımsız da hareket edebilen canlıların kıta sahanlığı kaynağı olarak kabulünün tartışmalı olduğudur. Nitekim, "kral yengeci"ne (*king crab*) ilişkin Bering Denizi'nde "Amerika Birleşik Devletleri ve Japonya" ile "Sovyetler Birliği ve Arjantin" arasındaki uyuşmazlıklar ile Fransa ve Brezilya arasında ıstakozla ilişkin uyuşmazlıklar bu konudaki

kıta sahanlığının üzerindeki deniz alanı, eğer kıyı devletince münhasır ekonomik bölge ilân edilmemişse, açık deniz statüsünde olacağı için, kıta sahanlığı üzerinde yer alan su alanı içerisindeki canlı kaynaklar için aynı egemen haklar söz konusu edilemeyecektir. Ama belirtmek gerekir ki, kıyı devletleri genelde münhasır ekonomik bölge ilân etmek suretiyle bu karmaşıklığı sona erdirmekte; böylece, kıta sahanlığının üzerindeki su alanı da kıyı devletinin kaynaklar çerçevesinde yetki alanına dâhil olmaktadır.

İki yüz deniz mili dâhilindeki kıta sahanlığı alanında, kıyı devletinin, her ne kadar m.79/1'e göre diğer devletlerin boru hattı ve sualtı kablo döşeme hakkını tanıyacağı düzenlenmiş olsa da, bu hakka ilişkin olarak m.79/2'de kıta sahanlığının araştırılması, doğal kaynaklarının işletilmesi ve petrol boru hatlarının yol açabileceği kirlenmelerin önlenmesi, bu tür kirlenmeden korunma ve kirlenmeyi kontrol altına almak gibi hususlarda mâkul tedbirleri alabileceği ve bunların ötesinde m.79/3'te döşenecek boru hatları ve kabloların güzergâhlarını da kabul etmesi gerektiği düzenlenmiştir.

Kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki bir diğer hakkı yapay ada, tesis ve yapıların inşasına dairdir. Kıyı devletinin kıta sahanlığındaki bu hakkı, sadece kıta sahanlığındaki kaynakların araştırılması ve işletilmesi için inşa edilen veya kurulan yapay ada, tesis ve yapılar için söz konusudur. Öte yandan, kıyı devletinin bunları inşa ederken veya inşa izni verirken uluslararası seyrüseferde kullanılan yolların ihlâl edilmemesine ve balıkçılığın engellenmemesine özen göstermesi yükümlülüğü söz konusudur.

### **3- Dış Kıta Sahanlığına İlişkin BMDHS'deki Düzenlemeler**

#### **a- Dış Kıta Sahanlığında Öngörülen Haklar**

Öncelikle dış kıta sahanlığının ne olduğunun tespit edilmesi gerekmektedir. Yukarıda da anlatıldığı gibi, bazı devletlerin kıta sahanlıkları, jeolojik ve jeomorfolojik olarak iki yüz deniz milinin üzerine geçmektedir. Bu durumda, BMDHS bu devletlerin, belli koşul ve sınırlandırmalar altında iki yüz deniz milinin üzerinde kıta

---

farklı anlayışları da sergilemektedir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 151-152; O'CONNELL, vol. I, s. 499-503, özellikle de dipnotlar: 188 ve 189; WANG, s. 60.

sahanlığına sahip olabilmelerinin yolunu açmıştır. Burada, dikkat edilmesi gereken husus, dış kıta sahanlığının da, her ne kadar iki yüz deniz millik kıta sahanlığından daha geniş olsa da, tıpkı onun gibi bir dış sınırının olduğu hususudur. Dış kıta sahanlığının azamî dış sınır genişliği üç yüz elli deniz milidir. Bir başka ifadeyle, bir kıyı devletinin üç yüz elli deniz milini geçen bir mesafede kıta sahanlığı olsa ve herhangi bir sınırlandırma sorunu yaşamasa da, dış kıta sahanlığı ancak üç yüz elli deniz mili genişlikle sınırlı olacaktır.

Dış kıta sahanlığı, iki yüz deniz miline kadar belirlenen kıta sahanlığından, belirli farklarla ayrılmaktadır.<sup>1357</sup> Her şeyden evvel, dış kıta sahanlığının üzerindeki su tabakası, iki yüz deniz miline kadar olan kıta sahanlığının üzerindeki su alanından farklı olabilecektir. Dış kıta sahanlığının üzerindeki su alanı, her zaman, açık denizler statüsündedir. Bu çerçevede, sabit deniz ürünleri hariç, diğer doğal canlı kaynaklar açık denizlerdeki balıkçılık serbestisine tâbi olacaktır. Bir diğer fark, dış kıta sahanlığındaki kaynaklardan elde edilecek gelirlerin paylaşımına yönelik bir sistemin getirilmiş olmasıdır. Bunun dışında, dış kıta sahanlığında öngörülen denizlerde bilimsel araştırma yetkisi iki yüz deniz miline kadar olan kıta sahanlığından daha dar olarak değerlendirilebilir.

Bu belirgin farklar dışında, dış kıta sahanlığına sahip olabilmenin ön şartı jeolojik anlamda iki yüz deniz milinin ötesine uzanan bir kıta sahanlığının bulunmasıdır.<sup>1358</sup> Buna paralel olarak, kıyı devletlerinin doğrudan doğruya dış kıta sahanlığına sahip olmayacaklarının altını çizmek gerekmektedir. Kıyı devletleri, BMDHS m.76/8 ve Sözleşme'nin II no'lu eki<sup>1359</sup> çerçevesinde oluşturulan "Kıta Sahanlığı Komisyonu"na<sup>1360</sup> bir başvuruda bulunmak zorundadırlar. Bu çerçevede, Komisyonun kıyı devletine önerilerde bulunma hakkı vardır, fakat bu öneriler bağlayıcı nitelikte değildir. Her hâlükârda, dış kıta sahanlığının kabulü için bu

---

<sup>1357</sup> *Churchill* ve *Lowe* üç temel farkın olduğu ifade etmektedir: sabit balık türleri, gelirlerin paylaşımına ilişkin özel kural ve dış kıta sahanlığındaki araştırma konusunda daha kısıtlı yetkilerin varoluşu. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 156-157.

<sup>1358</sup> *Pulvenis*, dış kıta sahanlığına ilişkin olarak belirlemenin jeolojik kriterler üzerinden yapıldığının altını çizmektedir. Bkz. PULVENIS, 1991, s. 253.

<sup>1359</sup> "Kıta Sahanlığının Sınırlarına Dair Komisyon" (*Commission on the Limits of the Continental Shelf*) başlığını taşıyan II no'lu ek toplam dokuz maddeden oluşmaktadır. Bu maddelerde Komisyonunun kurulmasına, üyelerinin seçimine, Komisyonun işlevlerine dair düzenlemelere gidilmiştir.

<sup>1360</sup> Kıta sahanlığı Komisyonuna ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. [www.un.org/Depts/los/clcs\\_new](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new) (son ziyaret tarihi: 08/06/10). Ayrıca, bkz. ST.CLAVER-FRANCIS N.N., *The Continental Shelf Commission*, in *Oceans Policy: New Institutions, Challenges and Opportunities*, edited by Nordquist & Moore, The Hague, 1999, s. 141-146; SUAREZ, s. 75-117.

Komisyon'un onayına gerek vardır. Fakat, Komisyon bir başvuruyu reddetmişse, ilgili devletin tekrar başvuru hakkı vardır.

## **b- Dış Kıta Sahanlığı İçin Devlet Başvuruları**

Dış kıta sahanlığına ilişkin, son olarak uluslararası alanda devletlerin uygulamaları değerlendirilebilir. "Kıta Sahanlığı Komisyonu"nun göreve başlamasıyla birlikte, dış kıta sahanlığına ilişkin ilk başvuru Rusya Federasyonu tarafından 20 Aralık 2001 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Rusya Federasyonu'nu sırasıyla Brezilya (17 Mayıs 2004), Avusturalya (15 Kasım 2004), İrlanda (25 Mayıs 2006), Yeni Zelanda (19 Nisan 2006), Fransa-İrlanda-İngiltere-İspanya ortaklığı (19 Mayıs 2006), Norveç (27 Kasım 2006), Fransa (22 Mayıs 2007) ve Meksika (13 Aralık 2007) izlemiştir.<sup>1361</sup> Görüleceği üzere, Kıta Sahanlığı Komitesi kurulduktan sonra yedi yıl içerisinde (2001-2007) sadece dokuz başvuru yapılmıştır. Fakat, 2008 yılıyla birlikte başvuru sayısı, âdeta kontrolden çıkmış, 20 Ağustos 2009 tarihi itibarıyla bu sayı elli bire ulaşmıştır.<sup>1362</sup> Başvuru sayısının büyük oranda artması, özellikle ilk başvuruların Kıta Sahanlığı Komisyonu tarafından olumlu sonuçlandırılması, hızla ilerleyen teknoloji gibi nedenlerin yanında, esas olarak öngörülen zaman kısıtlamasının bir sonucudur. Buna göre, devletler, BMDHS'yle bağlandıkları günden itibaren on sene içinde bu başvuruyu yapmakla sınırlandırılmışlardır.<sup>1363</sup>

Kıta Sahanlığı Komisyonu'na başvurmanın nedeni ne olursa olsun, burada belirtilmesi gereken, denizler üzerinde yeni bir kapatma girişiminin, en azından fiilî olarak başladığı ve bunun etkilerinin tüm devletlere ulaşacağıdır.<sup>1364</sup>

<sup>1361</sup> via [www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (ziyaret tarihi: 20/10/2009).

<sup>1362</sup> via [www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (ziyaret tarihi: 20/10/2009).

<sup>1363</sup> Esasen bu şekilde bir zamansal sınırlamanın kıta sahanlığının niteliğiyle ne kadar bağdaştığı tartışmalıdır. Kıta sahanlığının, kıyı devletinin ilânına gerek göstermeksizin kıyı devletine ait oluşu, bu çerçevede kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde araştırma ve doğal kaynakların işletilmesine dair sahip olduğu egemen haklar gibi unsurlar göz önüne alındığında, dış kıta sahanlığının bir zaman sınırına bağlı tutulması ve bu zaman sınırına uyulmamasının ilgili devlete dış kıta sahanlığından, en azından *de jure* mahrum bırakacak oluşu, kanımızca kıta sahanlığının içeriğiyle bağdaşmamaktadır.

<sup>1364</sup> Meselâ, İngiltere'nin Ascension Adası'na ilişkin Kıta Sahanlığı Komisyonu'na yaptığı başvuru gösterilebilir. Bu başvurunun, her ne kadar henüz bir araştırma yapılmamış olsa da, ileride bir şey çıkabilir düşüncesiyle gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Bkz. BOWCOTT O., UN throws out UK Claim in Ascension Oil Exploitation Rights, *The Guardian*, Thursday June 24 2010 via [www.guardian.co.uk/world/2010/jun/24/ascension-island-oil-exploitation/print](http://www.guardian.co.uk/world/2010/jun/24/ascension-island-oil-exploitation/print) (ziyaret tarihi: 12/08/10); LEWIS P. & BOWCOTT O., Ascension Island. Barren, 4,044 miles from Land's End, but ours Says the FO, *The Guardian*, Thursday August 28 2008 via

## E- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler ve Kıta Sahanlığına İlişkin Kurallar

### 1- Genel Olarak

Bu bölümün başında, kıta sahanlığına ilişkin olarak devletlere “egemenlik” (*sovereignty*) değil, ama kıta sahalığı kaynakları üzerinde “egemen haklar” (*sovereign rights*) bahşedildiği vurgulanmıştı. Bu haklar, kıyı devleti ilân etmese de kıyı devleti için var kabul edilmiştir. Dolayısıyla, gerek denize kıyısı olmayan devletlerin, gerek kendi kıta sahanlıkları dışında coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, üçüncü devletlerin kıta sahanlığındaki doğal kaynaklara ilişkin herhangi bir hak talepleri, en azından iki yüz deniz mili çerçevesinde kabul edilmemiştir.

Oysa, 1960’lı yıllarla birlikte denize kıyısı olmayan devletlerin de kıta sahanlıklarında birtakım hakları olabileceği gündeme gelmiş; bu yönde, aşağıda da görüleceği üzere, gerek doktrin tarafından, gerek denize kıyısı olmayan devletler tarafından birtakım istekler gündeme getirilmiştir.

Doktrin ve denize kıyısı olmayan devletler tarafından öne sürülen iddialar ve istekler bir tarafa, aşağıda görüleceği üzere, genel olarak kıta sahanlığı üzerinde kıyı devletinin egemen hakları, canlı-cansız doğal kaynaklar üzerinde kabul edilmiş ve bu çerçevede bir düzenlemeye gidilmiştir. Bu durumun tek açık istisnası, iki yüz deniz milinin ötesinde belirlenecek kıta sahanlıklarına ilişkin olarak düzenlenmiştir. Buna göre, iki yüz deniz milini aşan genişlikteki kıta sahanlıklarından elde edilen gelirlerin, kıyı devleti tarafından, ilgili maddede belirtilen oranda, aralarında en az gelişmiş devletlerin ve denize kıyısı olmayan devletlerin de bulunduğu geliştirmekte olan devletler lehine bir fona verilmesi düzenlenmiştir.

Kıta sahanlığının üzerindeki su alanı için de seyrüsefer serbestisi söz konusudur. Şüphesiz ki, bu seyrüsefer serbestisinden tıpkı tüm devletlerin gemilerinin yararlandığı gibi, denize kıyısı olmayan ve kendi kıta sahanlıkları hariç üçüncü devletlerin kıta sahanlıkları çerçevesinde coğrafi açıdan elverişsiz devletler de yararlanacaklardır.

Aşağıda bir ayırım yapılarak iki yüz deniz miline kadar olan kıta sahanlıklarında denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin III. DHK süresince talep etmiş oldukları doğal kaynaklara ilişkin iddialarına kısaca yer vererek, bunların değerlendirilmesi yapılacaktır. Daha sonra, iki yüz deniz milini aşan kıta sahanlıklarına ilişkin olarak denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin hakları ve eğer varsa III. DHK müddetince yapılmış olan daha geniş hak talepleri değerlendirilmeye çalışılacaktır.

## 2- İki Yüz Deniz Miline Kadar Olan Düzenleme

### a- Doktrindeki Bazı Görüşler

Kıta sahanlığı, uluslararası hukukta resmî olarak ilk kez ortaya çıktığında, doktrinde kuşkuyla karşılanmış; yazarlar tarafından dikkatle değerlendirilmiştir.<sup>1365</sup> Buna rağmen, gerek devletler, gerekse yazarların çoğu kıta sahanlığını kısa sürede benimsemiş ve kabul etmiştir. Hattâ öyle ki, birçok devlet Truman Bildirisini takip ederek, kendi kıta sahanlığı iddialarında bulunmuştur. Fakat, özellikle Lâtin Amerika devletlerinin kıta sahanlığı kapsamını aşan şekilde yetki talepleri söz konusu olmuştur.

1960'lı yıllarla birlikte, bazı yazarların kıta sahanlıklarına ilişkin olarak, özellikle de denize kıyısı olmayan devletlerin lehine ilgi çekici öneriler sunmaya başladıkları görülmektedir. Bunların en çarpıcısı, Yugoslav yazar **Andrassy** tarafından ortaya atılan düşüncedir. Bu düşüncüyü şu şekilde özetleyebiliriz: Eğer, kıta kenarına ilişkin hak kıtanın ayrılmaz bir parçası olarak karanın doğal uzantısı olması gerçeğine dayandırılıyorsa, sadece kıtanın kıyısındaki değil tüm kıtadaki devletlerin ondan yararlanması gerekir. Denizlerde, milyonlarca yılda oluşan çökeltilerin kaynağı nehirlerle denize taşınan karadaki materyallerdir. Bu çerçevede, nehirleri bu kaynakların oluşumunda temel rol oynamış devletlerin, bu kaynaklara ulaşmasına karşı çıkmak hakça gözükmemektedir. Bu durum aynı şekilde sadece

---

<sup>1365</sup> Özellikle yazarlar arasında kıta sahanlığının hukukî dayanağı tartışmalı olmuş, bu konuda üç ayrı görüş ortaya konulmuştur: İlk görüşe göre, işgâl doktrini çerçevesinde kıta sahanlığına ilişkin bir talebin yapılması ve etkin kullanımının gerektiği savunulmuş; ikinci görüşte ise, yine işgâl söz konusu olmakla birlikte Truman Bildirisine atıfla etkin olma unsurunun aramaması gerektiği savunulmuş, en son görüş ise, uluslararası hukukta kıyı devletine işgâle ihtiyaç duyulmaksızın münhasır haklar tanıyan yeni bir kuralın ortaya çıktığı kabul edilmiş. Bkz. O'CONNELL, vol. I, s. 471-473.

kıyı devletlerini değil, büyük nehirleri denize materyalleri taşıyan kara içindeki ülkeler için de geçerlidir.<sup>1366</sup> Andrassy'nin anlattığı tüm bu hususları, O'na atıfta bulunarak **Friedmann** da savunmuştur.<sup>1367</sup>

III. DHK süresince, denize kıyısı olmayan devletler, öncelikle kıta sahanlığı kavramına, özellikle de münhasır ekonomik bölge kavramının ortaya çıkmasıyla birlikte gerek olmadığını ve kıta sahanlığına ilişkin bir düzenlemenin kabul edilecek bir sözleşmede yer almaması gerektiğini savunmuşlardır. Bunun dışında, kıta sahanlığı kavramının resmen yazılı hukukun bir parçası hâline geldiği 1958 tarihli CKSS'nin kabulü esnasında birçok denize kıyısı olmayan devletin sömürge olduğu ve bağımsız olmadığı, bu yüzden de kıta sahanlığına dair kurullarla bağlı olmamaları gerektiği mütalâa edilmiştir.<sup>1368</sup> En son olarak, yukarıda yer verilen Andrassy ve Friedmann'ın düşünceleri dahi Konferans esnasında bazı delegelerce savunulmuştur. Tüm bu hususlara ilişkin bazı örnekler vermek, yararlı olacaktır.

### **b- III. DHK'daki Talepler**

Bu çerçevede, Avusturya, 22 Ağustos 1970 tarihinde gerçekleştirdiği gayri-resmî talepte, açıkça, gerçek veya hukuk kişi ve kurumları aracılığıyla kıta sahanlığının doğal kaynaklarının aranması ve işletilmesi hususlarında aynı bölge veya alt-bölgedeki denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin katılımının kolaylaştırılmasını önermiştir.<sup>1369</sup> Avusturya, bu gayri-resmî önerisini 26 Ağustos 1980 tarihinde sunmuş olduğu beyanatta tekrarlamıştır.<sup>1370</sup>

Avusturya, İkinci Komite'nin 26 Temmuz 1974 tarihindeki 16. toplantısında delegesi **Tuerk** aracılığıyla yapmış olduğu belirlemelerde, eğer Konferans'ta ekonomik bölge kurulmasına dair bir anlaşmaya varılırsa, kıta sahanlığı teriminin hukukî içeriğinin yeni "ekonomik bölge" hukukî kavramı tarafından içerileceği için, kıta sahanlığı kavramının sürdürülmesine bir gerek olmadığı, bu şekilde bir

---

<sup>1366</sup> ANDRASSY, s. 172-173.

<sup>1367</sup> FRIEDMANN W., *The Future of the Oceans*, Bombay, 1971, s. 40-41.

<sup>1368</sup> Meselâ bu konudaki görüşler için bkz. KWIATKOWSKA, 1989, s. 20.

<sup>1369</sup> Avusturya'nın bu gayri-resmî önerisine Altıncı Çalışma Grubunun başkanı tarafından hazırlanan 19 Eylül 1979 tarihli raporda değinilmiştir. Bkz. Document NG6/19 (Report of the Chairman of negotiating group 6), Document A/COF.62/91, 19 Eylül 1979, s. 106.

<sup>1370</sup> "Statement by the delegation of Austria dated 26 August 1980", Document A/CONF.62/WS/10, s. 146-147.

gelişmenin deniz yatağına ilişkin konuların hukukî çerçevesiyle de açığa çıktığını öne sürmüştür.<sup>1371</sup>

Benzer şekilde görüşler, İkinci Komite'nin 29 Temmuz 1974 tarihinde gerçekleştirilen 18. Toplantısında ve 05 Ağustos 1974 tarihinde yapmış olduğu II. seansın 25. toplantısında da yer almıştır.

Meselâ, 29 Temmuz'daki toplantıda, Singapur delegesi **Chao**'nun kıta sahanlığının âdil olmadığını ve kıta sahanlığına ilişkin kıyı devletlerinin hakkının kıta kenarına kadar uzanmasının 1958 tarihli CKSS'de tanındığı yönünde iddiaların doğru olmadığını açıklarken şu hususun da altını çizmiştir: “eğer, kıta sahanlığının tüm kıta kütlelerinin doğal uzantısı olduğu öne sürülseydi, sadece kıyı devletlerinin değil kıtadaki tüm devletlerin, kıta sahanlığının tamamındaki doğal kaynaklar üzerinde haklara sahip olduğu kabul edilirdi.”<sup>1372</sup>

Aynı toplantıda Nepal delegesi **Upadhyaya** ise, kıta sahanlığı doktrininin, deniz yatağı ve onun toprakaltı da dâhil olmak üzere, açık denizlerin hiçbir kısmının bir devlet tarafından sahiplenilemeyecek olması şeklindeki açık deniz ilkesini zorladığını belirtmiştir.<sup>1373</sup> Nepal delegesi, konuşmasını, kıta sahanlığının ciddi eksikleri çerçevesinde münhasır ekonomik bölge gibi yeni bir kavram lehine tamamıyla terk edilmesi gerektiği ya da eğer bu mümkün olamıyorsa, kıta sahanlığının ilgili kıtadaki tüm devletlerin ortak yetkisi dâhilinde olduğunun belirtilmesi yönünde bir öneriyle sonuçlandırmıştır.<sup>1374</sup>

Bu konuda en kapsamlı ve en sistematik açıklamalardan biri, belki tek açıklama olarak nitelendirilebilecek açıklama II. Komite'nin 05 Ağustos 1974 tarihli 25. toplantısında Bolivya delegesi **Treddinnick** tarafından yapılmıştır.<sup>1375</sup>

---

<sup>1371</sup> A/CONF.62/C.2/SR.16, s. 143.

<sup>1372</sup> “... if it was asserted that the continental margin was the natural prolongation of the continental land mass, .... it followed that all States on the continent, and not just the coastal States, should be entitled to the natural resources of the entire continental margin.”. Bkz. A/CONF.62/C.2/SR.18, 1974, s. 151.

<sup>1373</sup> A/CONF.62/C.2/SR.18, 1974, s. 152.

<sup>1374</sup> A/CONF.62/C.2/SR.18, 1974, s. 152.

<sup>1375</sup> Bolivyalı delege Tredennick'in yaptığı açıklama, belirtmek gerekir ki, “münhasır ekonomik bölge”ye veya “patrimonyal/miras deniz” (*patrimonial sea*) sahasına ilişkindir. Fakat, açıklamada yer verilen deniz dibindeki ve toprak altında yer alan madenlere ilişkin belirleme, münhasır ekonomik bölge veya patrimonyal/miras denizde bulunan kaynaklardan daha çok kıta sahanlığı kavramını çağrıştırmaktadır. Öte yandan, o dönemde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler

Açıklamaları şu şekilde özetlemek mümkündür: “Milyonlarca yıldır nehirler ve rüzgârlar Bolivya’nın zenginliklerini denize, deniz-dibine ve toprak altına taşımıştır, ki bu bağlamda verimli topraklar da dâhil kararı, onun kaynaklarından yoksun bırakmıştır. Bu süreç çok uzun zamandır devam etmektedir, fakat şimdi gelişmekte olan kıyısız ülkelerin büyüme ve sosyal ilerleme ihtiyaçlarıyla birlikte, hukukî olarak bunun tersine döndürülmesi gerekmektedir. Deniz, kıyısız ülkeler de dâhil tüm ülkelere geri döndürülmelidir... ..iki yüz deniz mili ilâ on iki deniz mili arasında oluşturulacak ... bölgede<sup>1376</sup>, bu bölgeye sınırı olsun veya olmasın tüm komşu devletlerin tam katılımları sağlanmalıdır ve katılımcı devletlerin ... bölgenin yenilenebilir veya yenilenemez kaynaklarının işletimi de dâhil olmak üzere münhasır ortak hakları olacaktır”<sup>1377</sup>.

Öte yandan, III. DHK süresince, çeşitli denize kıyısı olmayan devletlerin ve hattâ denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin oluşturduğu grubun önerilerinde, her ne kadar bu öneriler münhasır ekonomik bölgeye ilişkin olsa da, cansız kaynaklar üzerinde de eşit ve ayırım gözetilmeksizin işleme katılma hakkının talep edildiği görülmektedir. Esasen kıta sahanlığına özel bir talep yerine, münhasır ekonomik bölge çerçevesinde cansız kaynaklara ilişkin taleplerde bulunulması, denize kıyısı olmayan devletlerin kıta sahanlığı kavramının münhasır ekonomik bölge tarafından kapsandığı, bu sebeple de kıta sahanlığı kavramına gerek olmadığı yönündeki iddialarla da bağdaşmaktadır.

En son olarak, bir diğer önemli başvuru ve bu başvuru dâhilinde ortaya konulan istek olan “Ortak Miras Fonu” (*Common Heritage Fund*) denize kıyısı olmayan bir devlet olan Nepal tarafından ortaya konulmuştur. Belirtilmelidir ki, bu öneri münhasıran denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerle ilgili değildir. Öneri, tüm gelişmekte olan devletler için oluşturulmuştur. Bununla beraber, öneriyle ortaya konulan perspektifin denize kıyısı olmayan bir devlet tarafından ortaya konulmuş olması, dahası yararlanması öngörülen gelişmekte olan devlet sınıfının önemli bir bölümünün denize kıyısı olmayan ve hattâ coğrafi açıdan

---

yeni kavramın kıta sahanlığını kapsayacağını düşünmektedir. Bu sebeptendir ki, Bolivya’nın gerçekleştirdiği açıklamalara burada yer verilmektedir. Öte yandan, Treddinnick’in bu taleplerinin Andrassy ve Friedmann’ın görüşlerine paralel olduğu da belirtilmelidir. Treddinnick’in bu taleplerine Kwiatkowska’nın eserinde de yer verildiği belirtilmelidir. Bkz. KWIATKOWSKA, 1989, s. 20-21.

<sup>1376</sup> Bolivya, özellikle de denizdeki kaynakların nehirlerle karadan taşınması fikrine de paralel olarak “bölgesel ekonomik bölge” veya “bölgesel patrimonial/miras deniz” kavramları yerine “bölgesel nehir kolları bölgesi” (*regional tributary zone*) anlamına gelebilecek bir terim önermiştir.

<sup>1377</sup> A/CONF.62/C.2/SR.25, 1974, s. 199.

elverişsiz devletler tarafından oluşturulmakta olması, bu önerinin konumuz çerçevesindeki önemini ve bağlantısını kanıtlamış olmaktadır. Nepal delegasyonu başkanı Upadhyay'ın imzasını taşıyan bir mektup eşliğinde sunulan ve taslak maddelerden oluşan bu öneri<sup>1378</sup>, kısaca şu şekilde özetlenebilir: Tüm taraf devletlerin *ipso facto* üye oldukları<sup>1379</sup> Ortak Miras Fonunun temel amacı, okyanusun madensel gelirlerinin önemli kısmının insanın refahını, dünya toplumunun ve barışın beslenmesini ve deniz çevresinin korunması ve muhafazasını desteklemek için kullanılmasını sağlamaktır.<sup>1380</sup> Fon'un yönetici bir kurul (*board of governors*), bir sekreterlik ve Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi'nin Kurulu tarafından işletileceği belirtilmiştir.<sup>1381</sup> Fon'un gelirlerinin Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi'nce dağıtım için ayrılacak gelirlerden, münhasır ekonomik bölgelerden sağlanan gelirlerden, iki yüz deniz milin ötesindeki kıta kenarından sağlanan gelirlerden oluşacağı belirtilmiştir.<sup>1382</sup> Esas olarak, Fon'un münhasır ekonomik bölgede yer alan deniz dibindeki ve toprak altındaki madenlerin işletilmesinden elde edilen net gelirlerden pay alacağı düzenlenmiştir ve çift alternatifli olarak bu gelirlerin ne şekilde Fon'a pay ayıracakları düzenlenmiştir.<sup>1383</sup> 2020'ye kadar elde edilen gelirlerin en az %70'inin ya doğrudan devletlere yardım olarak ya da uygun uluslararası ajanslar yoluyla kalkınma için kullanılacağı belirtilmiştir.<sup>1384</sup> Gelirlerin dağıtımında kişi başına düşen gelir oranında bir düzenlemeye gidildiği belirtilmelidir.<sup>1385</sup>

Yukarıda yer verilen anlatılar çerçevesinde, gerek denize kıyısı olmayan devletlerin, gerek coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin taleplerinin ve isteklerinin, bu devletlerin lehine olumlu bir sonuç doğurmadığı ve neticesinde, bu talep ve isteklerin BMDHS'de dikkate alınmadığı görülmektedir.

---

<sup>1378</sup> Nepal tarafından Ortak Miras Fonu adı altında oluşan mekanizma için 08 Mayıs 1978 tarihinde sunulan mektup ve taslak maddelerin tam metni için bkz. DOCUMENT A/CONF.62/65. Öte yandan bu önerinin genel bir değerlendirmesi için bkz. LOGUE J.J., Moment of Choice: Will the Third World Fight for the Common Heritage Fund Proposal?, in *Towards a New International Marine Order*, edited by Laursen, The Hague, 1982, s. 23-35.

<sup>1379</sup> Taslak m.298/2.

<sup>1380</sup> Taslak m.298/4.

<sup>1381</sup> Taslak m.299/1.

<sup>1382</sup> Taslak m.303.

<sup>1383</sup> Taslak m.305/1 ve 2.

<sup>1384</sup> Taslak m.306/1.

<sup>1385</sup> Taslak m.306/2.

### **c- BMDHS'deki Kıta Sahanlığına İlişkin Düzenlemeler, Uluslararası Örf ve Adet Hukuku Bağlamında Değerlendirmeler**

Bir üst başlık altında ele alındığı üzere, doktrinde bazı yazarların (Andrassy, Friedmann) iddiaları ve özellikle de denize kıyısı olmayan devletlerin yoğun çabalarına rağmen, kıta sahanlığı kavramı, yerini münhasır ekonomik bölge kavramı karşısında koruduğu gibi, iki yüz deniz mili genişliğindeki kıta sahanlığı alanlarında, denize kıyısı olmayan devletler başta olmak üzere madensel hak iddiasında bulunan devletler istediklerini alamamışlardır.

BMDHS'nin kıta sahanlığına ilişkin maddeleri son tahlilde bir kez daha değerlendirildiğinde: m.76/1'de kıta sahanlığının sadece kıyı devletlerine ait olduğu; m.77/1'de kıyı devletlerinin, kendilerine ait olan kıta sahanlığındaki kaynakları araştırma ve işletme (egemen) hakkına sahip oldukları; m.77/2'de bu egemen hakların başka herhangi bir devlet tarafından kullanılmasının tamamen ilgili kıyı devletinin açık iznine tâbi olduğu; m.77/3'te kıyı devletinin, kıta sahanlığına ve üzerindeki haklara sahip olabilmesi için bir bildirim yapmasına gerek olmadığı ve ayrıca fiilî ve nazarî bir işgâlin aranmadığı şeklinde kesin düzenlemeler çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletlerin hiçbir hakka sahip olmadıkları açıkça kabul edilmiş olmaktadır, meğer ki ilgili kıyı devleti açık bir izin vermiş olsun.

Bu çerçevede, denize kıyısı olmayan devletlerin, kıta sahanlığına ilişkin kavramın, yeni kabul edilecek münhasır ekonomik bölge kavramı bağlamında terk edilmesi gerektiği, kıta sahanlığı kavramının insanlığın ortak mirası ilkesiyle çeliştiği, kıta sahanlığının kazanılmış hak olmadığı, kıta sahanlığı kavramının bir uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil etmediği, kıta sahanlığı kavramı kullanılmaya devam edecekse kıyı devletleri haricinde ilgili kıtada olan başta denize kıyısı olmayan devletler olmak üzere tüm devletlerin ilgili kıta sahanlığı kaynaklarından eşit bir biçimde yararlanmaları gerektiği gibi talep, istek ve hattâ ümitlerinin gerçekleşmemiş olduğu, kıyı devletlerinin kıta sahanlıkları üzerinde egemen haklara sahip olduklarının kabulüyle bu devletlerin (kıyı) bu tartışmadan galip ayrıldıkları görülmektedir.

BMDHS'de yer alan tüm bu düzenlemeler, gerek devletlerin uygulamaları, gerek uluslararası yargı organlarının vermiş olduğu kararlarla da desteklenmektedir.

Denize kıyısı olmayan devletlerin kıta sahanlığındaki kaynaklardan yararlanmasına yönelik, en azından bizim tespit edebildiğimiz, ikili, bölgesel veya küresel düzeyde çok taraflı bir anlaşmaya veya bir anlaşma hükmüne rastlanılmamıştır.

Bir parantez açılarak, kıta sahanlığına ilişkin haklar doğduğunda denize kıyısı olmayan devletlerin birçoğunun bağımsız olmamasından ötürü, kıta sahanlığı kurallarıyla bağlı olmamaları gerektiği yönündeki iddialarının da doyurucu bir tarafının olmadığı belirtilmelidir.<sup>1386</sup> Bu konuya ilişkin olarak, öncelikle 1958 yılında mevcut denize kıyısı olmayan devletlerin CKSS'ye taraf oldukları<sup>1387</sup> veya en azından ilgili hükümlerine itiraz etmedikleri belirtilmelidir. Öte yandan, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin bağımsızlıklarını kazandıktan sonra da Kıta Sahanlığı Sözleşmesine taraf oldukları veya en azından bu Sözleşmeye veya Sözleşmede belirtilen hükümlere ilişkin bir itiraz geliştirmedikleri belirtilmelidir. Son olarak, **Vasciannie**'nin de altını çizdiği gibi, denize kıyısı olmayan devletler, III. DHK esnasında kıyı devletlerinin kıta sahanlığı üzerindeki haklarını sorgulamaktan çok, bu konudaki hukuku, kendi ulusal arzularının da yansıması olan bir geliştirme çabasına girişmişlerdir.<sup>1388</sup> Tüm bu hususların sergilediği gibi, denize kıyısı olmayan devletlerin kıta sahanlığı kuralları oluşurken birçoğunun bağımsız olmayaşından ötürü itiraz edemedikleri ve kendilerine karşı uygulanmaması gibi taleplerini savunmak güçtür.

Uluslararası Adalet Divanı, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin bazı davalarda vermiş olduğu kararlarla konuya değinmiştir. Uluslararası Adalet Divanınının 1969 yılındaki ilk davadan<sup>1389</sup> itibaren sıklıkla tekrarladığı "karanın denize hükmettiği" (*land dominates the sea*) şeklindeki belirlemesi<sup>1390</sup> denize kıyısı olmayan

---

<sup>1386</sup> Bu konuda ayrıntılı bir inceleme *Vasciannie* tarafından gerçekleştirilmiştir. Bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 84-87.

<sup>1387</sup> Belarus, Çekoslovakya, İsviçre, Malawi, Lesotho, Swaziland ve Uganda. Bu denize kıyısı olmayan devletler hariç Afganistan, Bolivya ve Nepal ise 1958 tarihli CKSS'yi imzalamışlar ve fakat onaylamamışlardır.

<sup>1388</sup> VASCIANNIE, 1990, s. 88.

<sup>1389</sup> 1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanlıkları Davasına ilişkin karar metni için bkz. [www.icj-cij.org/docket/files/52/5561.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/52/5561.pdf) (son ziyaret tarihi: 12/06/10).

<sup>1390</sup> Karar metni, s. 51 paragraf 96. Aynı niteleme birçok davada kullanılmıştır: 1978 tarihli Ege Kıta Sahanlığı Davası, 2001 tarihli Katar-Bahreyn Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Dava, 2006 tarihli Barbados/Trinidad Hakemlik Mahkemesi Kararı bunlar arasındadır.

devletlerin kıta sahanlığına ilişkin taleplerini sorgulattır niteliktedir. Bunun dışında, daha spesifik belirlemeler de vardır:

- Uluslararası Adalet Divanının 1978 yılında “Ege Kıta Sahanlığı”na ilişkin kararında<sup>1391</sup>, kıta sahanlığındaki araştırma ve işletmeye ilişkin hakların kıyı devletinin kara üzerindeki egemenliğinden kaynaklandığının, kıta sahanlığı haklarının hukuken kıyı devletinin ülkesel egemenliğinden yayılmakta olduğunun ve onun otomatik eki olduğunun altını çizmiştir.<sup>1392</sup>

- Uluslararası Adalet Divanı, 1978 yılında vermiş olduğu kararında değindiği noktayı, bu kez 1982 tarihli Libya ve Tunus arasındaki Kıta Sahanlığının Sınırlandırılmasına İlişkin Davadaki<sup>1393</sup> kararda tekrarlamıştır.<sup>1394</sup>

- Tüm bu kararların ötesinde, bu konuda en önemli kararlardan biri Libya ile Malta arasındaki kıta sahanlığı davasında<sup>1395</sup> görülmektedir. Bu davada Libya, kendi kara ülkesinin genişliğinin/büyüküğünün kıta sahanlığının paylaşımında da etkili olabileceğini, daha büyük kara kütesine sahip olmanın çok daha yoğun doğal uzanımı beraberinde getirdiğini iddia etmiştir. Divan, bunu kabul etmemiş; kara kütesinin, hiçbir zaman kıta sahanlığı haklarının edinilmesinde temel olarak kabul edilmediğinin ve bu tür bir iddianın devlet uygulamalarınca da doğrulanmadığının altını çizmiş, bu tür bir iddianın kıyı ve kıta sahanlığının arasındaki ilişkinin oynadığı rolü kökten etkileyeceğini vurgulamıştır. Esas olanın, kara kütesinin deniz cephesi aracılığıyla gerçekleştiğini belirtmiştir.<sup>1396</sup> Divan, devamında şu önemli belirlemeyi yapmaktadır: “*Kıta sahanlığı hakları olan bir kıyı devletini, bunlardan hiçbirisine sahip olmayan denize kıyısı olmayan bir devletten ayıran, kesinlikle, her ikisinin de sahip oldukları kara kütesi değil, fakat bir devletteki deniz cephesinin varlığı, diğerinde ise yokluğudur*”.<sup>1397</sup>

---

<sup>1391</sup> 1978 tarihli Ege Kıta Sahanlığı Davasının karar metni için, bkz. via [www.icj-cij.org/docket/files/62/6245.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/62/6245.pdf) (son ziyaret tarihi: 01/08/10).

<sup>1392</sup> *ibid*, s. 36 paragraf 86 (*it is solely by virtue of the coastal State's sovereignty over the land that rights of exploration and exploitation in the continental shelf can attach to it, ipso jure, under international law. In short, continental shelf rights are legally both an emanation from and an automatic adjunct of the territorial sovereignty of the coastal state*).

<sup>1393</sup> 1982 tarihli Tunus-Libya Kıta Sahanlığı Davasının karar metni için bkz. via [www.icj-cij.org/docket/files/63/6267.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/63/6267.pdf) (son ziyaret tarihi: 28/07/10).

<sup>1394</sup> Karar metni, s. 61 paragraf 73.

<sup>1395</sup> 1985 tarihli Libya-Malta Kıta Sahanlığı Sınırlandırılmasına dair Davanın karar metni için bkz. via [www.icj-cij.org/docket/files/68/6415.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/68/6415.pdf) (son ziyaret tarihi: 25/07/10).

<sup>1396</sup> Karar metni, s. 40-41 paragraf 49.

<sup>1397</sup> Karar metni, s. 40-41 paragraf 49 (*What distinguishes a coastal State with continental shelf rights from a landlocked State which has none, is certainly not the landmass, which both possess, but the existence of a maritime front in one State and its absence in the other.*).

- Benzer şekilde, bu ilke, Sürekli Hakemlik Mahkemesi'nin 2006 yılında Barbados v. Trinidad ve Tobago Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Davasında<sup>1398</sup> yinelenmiştir: “Kıyisal uzunluğun sınırlandırma üzerindeki belirleyici etkisinin nedeni, deniz alanları üzerindeki hakkın temelinin kıyı olmasıdır ve böylelikle, hakça kriter ışığında düşünülmesi gereken ilgili özelliği teşkil eder.”<sup>1399</sup>

Uluslararası Adalet Divanının ve hattâ hakemlik mahkemesinin kararlarından da anlaşılacağı üzere, denize kıyısı olmayan devletlerin kıta sahanlıkları hakkına sahip olmadıklarıdır. Hattâ, bir devletin kıta sahanlığı hakkına sahip olabilmesi için deniz cephesine (kıyıya) ihtiyacı olduğu gibi, bu kıyının da kıta sahanlığının ilişkisi içinde olduğu bir kıyı olması gerekmektedir.

Tüm bunlar göstermektedir ki, kıta sahanlığındaki haklara ilişkin olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin ve hattâ kendi kıyıları haricinde coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin lehine uluslararası bir örf ve âdet kuralı yoktur.

Ayrıca, hatırlanmalıdır ki, kıta sahanlığına ilişkin resmî doktrin ortaya çıkmadan evvel de kıyı devletlerinin kıta sahanlıkları üzerinde yer alan bazı doğal kaynaklar üzerinde hakları olduğu kabul edilmiştir.<sup>1400</sup> Dahası **Oda**'nın belirttiği gibi, karalardaki kaynaklar tamamen devletlerin kendilerine ait kabul edilmiş ve bunlar arasında bir bölüşme/paylaşım hiçbir zaman düşünülmemişken<sup>1401</sup>, denizlerde de bu kaynakların paylaşımına, en azından belirli bir genişliğe kadar kıyı devletlerinin yanaşmaması doğal karşılanmalıdır.

---

<sup>1398</sup> 2006 tarihli Barbados-Trinidad ve Tobago Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasına Dair Davanın karar metni için bkz. [www.pca-cpa.org/upload/files/Final%20Award.pdf](http://www.pca-cpa.org/upload/files/Final%20Award.pdf) (ziyaret tarihi: 14/12/07).

<sup>1399</sup> Karar metni, s. 72 paragraf 239 (*The reason for coastal length having a decided influence on delimitation is that it is the coast that is the basis of entitlement over maritime areas and hence constitutes a relevant circumstance that must be considered in the light of equitable criteria.*).

<sup>1400</sup> Meselâ, **Hurst**'un 1923 tarihli makalesinde belirttiği gibi.

<sup>1401</sup> ODA S., Sharing of Ocean Resources—Unresolved Issues in the Law of the Sea, *GJICL*, vol. 3/1, 1981, s. 3-4. **Oda**, sözlerini, denizlerdeki kaynakların uzun bir süreden beridir ortak addedildiğini, bazı bölgeleri dışında denizlerdeki kaynaklara ilişkin bir ihtilafın II. Dünya Savaşı öncesinde mevcut olmadığını, en azından II. Dünya Savaşı öncesinde deniz kaynaklarına serbestçe ulaşımı engelleyecek bir inisiyatifin bulunmadığını belirterek devam etmiştir. Ama, durum II. Dünya Savaşından sonra petrole duyulan ihtiyaç ve bu alandaki teknolojik gelişmeye bağlı değişmiştir.

### 3- Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler<sup>1402</sup>

Önceden birçok defa vurgulandığı üzere, coğrafi açıdan elverişsiz devletler, genelde deniz alanlarına sahip olamayan veya yeterli derecede sahip olamayan devletlerdir. Sahip olunamayan bu deniz alanlarının başında, hiç kuşkusuz kıta sahanlığı da gelmektedir. Bu eksikliğin temel nedeni, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, coğrafi bakımdan konumlarıdır.

Kıta sahanlığı sınırlandırmalarının esas süjelerinin, genelde ve çoğunlukla coğrafi açıdan elverişsiz devletler olduğu belirtilebilir. Görülen davalar içerisinde coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin ağırlıklı olduğu gözlenmektedir: Federal Almanya (1969), Hollanda (1969), Türkiye (1978)<sup>1403</sup>, Yunanistan (1978)<sup>1404</sup>, Libya (1982, 1986), Tunus (1982), Eritre (1999), Bahreyn (2001), Katar (2001), Kamerun (2002), Romanya (2009) ve Ukrayna (2009).

Kıta sahanlığı sınırlandırmasına ilişkin temel düzenlemeye BMDHS m.83/1'de şu şekilde yer verilmiştir<sup>1405</sup>: “*Kıyıları bitişik veya karşı karşıya konumlanmış devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme kavuşmak amacıyla, Uluslararası Adalet Divanı Statüsü'nün 38.*

---

<sup>1402</sup> Bu tezin konusu deniz sınırlandırmalarına ilişkin açıklamaların yapılmasını gerekli kılmamaktadır. Bu başlık altında, oldukça sınırlı bir şekilde ve konumuzla daha çok ilgili olabileceği düşünülen çerçevede açıklamalar yapılmaya çalışılacaktır. Öte yandan, deniz sınırlandırmasına ilişkin ayrıntılı değerlendirme ve bilgi için şu temel kaynaklar göz önünde tutulabilir: BLETCHER M.D., *Equitable Delimitation of the Continental Shelf*, *AJIL*, vol. 73/1, 1979, s. 60-88; BROWN E.D., *The Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone: The Problem of Delimitation at UNCLOS III*, *MPM*, vol. 4/6, 1977, s. 377-408; BROWN E.D., *Delimitation of Offshore Areas: Hard Labour at UNCLOS III*, *MP*, vol. 5/3, 1981, s. 172-184; BROWN, vol. I, 1994, s. 155-215; CAFLISCH, 1991, s. 425-499; CHARNEY J.I., *The Delimitation of Ocean Boundaries*, *ODIL*, vol. 18/5, 1987, s. 497-531; CHARNEY J.I., *Progress in International Boundary Delimitation Law*, *AJIL*, vol. 88/2, 1994, s. 227-256; CHARNEY J.I. & ALEXANDER L.M., *International Maritime Boundaries*, vol. I & II, New York, 1993; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 181-202; EVANS M.D., *Maritime Delimitation and Expanding Categories of Relevant Circumstances*, *ICLQ*, vol. 40/1, 1991, s. 1-33; JAGOTA, s. 81-223; JOHNSTON D.M., *The Theory and History of Ocean Boundary-Making*, Montreal, 1988; KNIGHT & CHUI, s. 151-226; O'CONNELL D.P., *The International Law of the Sea*, vol. II, edited by Shearer, East Kilbride, 1984, s. 684-732; PAZARCI, II. Kitap, 1999, s. 397-402; TOLUNER, 1996, s. 202-265; VUKAS, 2004, s. 83-109; WEIL P., *The Law of Maritime Delimitation—Reflections*, Cambridge, 1989; WILLIS L.A., *From Precedent to Precedent: The Triumph of Pragmatism in the Law of Maritime Boundaries*, *CYIL*, vol. 24, 1986, s. 3-60.

<sup>1403</sup> Dava, yetki bakımından sonuçlandırılmamıştır.

<sup>1404</sup> Dava, yetki bakımından sonuçlandırılmamıştır.

<sup>1405</sup> Aynı düzenleme, *mutadis mutandis*, BMDHS m.74/1'de münhasır ekonomik bölge için de öngörülmüştür.

*maddesinde belirtildiği şekilde, uluslararası hukuka uygun olarak anlaşmayla yapılacaktır.*”<sup>1406</sup>

Bu madde çerçevesinde, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin olarak BMDHS'nin bir standart getirmeye çalıştığı, fakat bu standardın uygulanması esnasında nasıl bir prosedürün işletileceğine dair özel bir kritere yer verilmemiş olduğu görülmektedir. Bu durum Uluslararası Adalet Divanı tarafından da kıta sahanlığına ilişkin ele aldığı davalarda dile getirilmiştir. Bu çerçevede, Uluslararası Adalet Divanı, 1982 Libya-Tunus Davasında “...hakça bir çözüm elde edebilmek için gösterecekleri çabada ilgili Devletlere ışık tutabilecek (yol gösterebilecek) spesifik bir kritere yer verilmemiştir.”<sup>1407</sup> şeklinde bir belirlemeye gitmiştir. Divan bu belirlemesini, 1985 yılındaki davada da tekrarlamıştır.<sup>1408</sup>

Sonuç olarak, bu tür genel bir düzenleme karşısında, hakemlik mahkemesinin ve Uluslararası Adalet Divanının önüne gelen sınırlandırmada, hakça ilkeler çerçevesinde hakça bir sonuca ulaşmak için kullanacağı kriterleri kendisinin belirleyeceği ifade edilmelidir.<sup>1409</sup> Bu bağlamda, genel olarak, uyumsuzlukları çözümlerle görevli organlar belirli bir şekilde hareket etmektedir. Öncelikle, sınırlandırılması istenilen coğrafi alanın iyi belirlenmesi gerekmektedir. Diğer bir deyişle, ilk olarak deniz sınırlandırmasının konusunu teşkil eden ilgili kıyıların tespiti yapılacaktır. Bu belirlemeden sonra, iki kıyı arasında eşit mesafe hattı çizilecek; bu işlemden sonra hakça bir çözümün elde edilmesi için bir düzeltmeye gerek olup olmadığı, eğer bir düzeltmeye gerek varsa, bu çerçevede eşit mesafe hattının düzeltildiği, en son olarak da, zorunlu olmamakla birlikte orantılılık testinin yapıldığı belirtilmelidir.<sup>1410</sup> Hakça bir sonuca ulaşmak için düzeltmeye sebebiyet verecek kriterler/hakça ilke öğeleri, açıkça düzenlenmese de, genel de şu şekilde sıralanabilir: jeolojik ve jeomorfolojik özellikler, kıyının uzunluğu, kıyının şekli

---

<sup>1406</sup> “The delimitation of the continental shelf between States with opposite or adjacent coasts shall be effected by agreement on the basis of international law, as referred to in article 38 of the Statute of the International Court of Justice, in order to achieve an equitable solution”.

<sup>1407</sup> 1982 tarihli Libya-Tunus Kıta Sahanlığı Davasının karar metni, s. 49, paragraf 50.

<sup>1408</sup> 1985 tarihli Libya-Malta Kıta Sahanlığı Davasının karar metni, s. 30-31 paragraf 28.

<sup>1409</sup> Hukuk yaratma yetkisi açıkça Barbados v. Trinidad ve Tobago Dâvası'nın kararında da yer almıştır. Bkz. karar metni, s. 74 paragraf 244.

<sup>1410</sup> Sınırlanılacak alandaki mesafeler çok önemlidir. Yirmi dört deniz milini aşmayan bir alanda sınırlandırma yapılıyorsa, sınırlandırma karasularına ilişkindir. Eğer yirmi dört deniz milini aşan bir alanda sınırlandırma yapılıyorsa, sınırlandırılan kıta sahanlığı ve/veya münhasır ekonomik bölgedir. Sınırlandırma gerçekleştirilirken, her ne kadar nitelikleri farklı olsa da ve taraflar rıza göstermese de, genelde tek bir sınırlandırma çizgisinin kabul edildiği ifade edilebilir.

(içbükey/dışbükey olması gibi), kıyıya yakın adaların, adacıkların bulunması, daha önceden var olan sınırlar, güvenlik gibi devletler için hayati öneme sahip çıkarlar, tarihsel nitelikli hakların varlığı vs.<sup>1411</sup>

Bu genel sınırlandırma ilkeleri sonrasında, “coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin deniz sınırlandırmalarında durumları nedir?” sorusunun cevaba ihtiyacı vardır. Coğrafi açıdan elverişsiz devletler deniz sınırlandırmasında coğrafi bakımda avantajlı bir konumda bulunmalarından dolayı tercihli bir davranışa mazhar olabilirler mi?<sup>1412</sup> Coğrafi açıdan elverişsiz devlet olmanın unsurları arasında kısa kıyıya sahip olma kriteri de vardır. Yukarıda değinilen davalarda verilen kararlarda da görüldüğü üzere, deniz alanları temelde deniz cephesi bağlamında belirlenmektedir. Kısa kıyıya sahip olacak devletin deniz cephesi de dar olacağı için, bu durum olası bir sınırlandırma davasında ilgili kıyı devleti için bir dezavantaja dönüşecektir.

Davalar, genelde, aynı coğrafyaya ait olan devletler arasındadır ve devletlerin bu açılardan eşit olabileceği düşünülebilecektir. Daha açık bir ifadeyle, deniz sınırına ilişkin bir davada, istisnaî durumlar haricinde, taraflardan biri coğrafi açıdan elverişsiz bir devletse diğeri de aynı durumda olacaktır, en azından böyle olması kuvvetle muhtemeldir. Aynı şekilde, uyuşmazlığın taraflarından biri coğrafi açıdan avantajlı bir devletse, diğeri de kuvvetle muhtemel coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olmayacaktır. Nitekim, davalara bakıldığında, İngiltere ve Fransa (1977), Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada (1984), Kanada ve Fransa (1993) ve Danimarka ve Norveç (1993) gibi uyuşmazlıkların coğrafi açıdan elverişli devletler arasında olduğu görülmekteyken, diğeri taraftan Federal Almanya ve Hollanda (1969), Türkiye ve Yunanistan (1978), Tunus ve Libya (1982), Malta ve Libya (1986) ve Katar ve Bahreyn (2001) gibi uyuşmazlıkların coğrafi açıdan elverişsiz devletler arasında vuku bulduğu gözlenmektedir.<sup>1413</sup> Bu durumda, coğrafi nitelikleri aynı olan

<sup>1411</sup> Bu konuda genel olarak bkz. PAZARCI, II. Kitap, s. 401-402 ve ayrıca dipnotlar 412, 413, 414, 415, 416 ve 417.

<sup>1412</sup> *Vasciannie* de, deniz sınırlandırmalarında coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tercihli davranışlara muhatap olup olmadıklarını araştırmıştır. Bu çerçevede, *Vasciannie*, farazi olarak, bu konudaki, hem lehe, hem karşı görüşleri değerlendirmiştir. Bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 99-104. Açıkçası, bu konuda farazi değerlendirmelerde bulunmaktansa, yukarıda yaptığımız gibi, somut olayların değerlendirilmesinin yeterli olacağı kanısındayız.

<sup>1413</sup> Her ne kadar bu bölümde kıta sahanlığı sınırlandırmasına ilişkin açıklamalar yapılsa da, gerek BMDHS’de kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırlandırmalarına ilişkin maddelerin, *mutadis mutandis*, aynı olarak düzenlenmiş olması, gerekse Uluslararası Adalet Divanı ve Hakemlik Mahkemeleri’nin sınırlandırma davalarında her iki alan için tek sınır çizgisi belirleme eğilimi göz

devletlerin birinin diğere göre üstün tutulması, en azından coğrafi açıdan elverişsiz devlet olma nedeniyle mümkün görünmemektedir. Öte yandan, kıyı kısalığının da sınırlandırma davalarında aleyhe işleyeceği bir kez daha vurgulanmalıdır.

#### 4- Dış Kıta Sahanlığına Dair BMDHS Düzenlemesinin Etkileri

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin yoğun karşı çıkışlarına rağmen, kabul edilen kıta sahanlığına ilişkin kurallar, hiç şüphesiz, açık deniz alanlarını daraltmasından ötürü adı geçen bu devletlerin aleyhine olmuştur. Öte yandan, bu aleyhe durumun bir ölçüde düzeltilmesi amacıyla, gelirlerin paylaşılmasına ilişkin bir sistem oluşturulmuştur.

Oluşturulan bu sisteme, BMDHS m.82'de yer verilmiştir. Bu madde çerçevesinde düzenlenen sisteme göre, birinci fıkrada iki yüz deniz milinin ötesindeki cansız kaynakların işletilmesi durumunda, ilgili kıyı devletinin nakdî veya aynî katkıda bulunması öngörülmüştür. İkinci fıkrada ise, yapılması öngörülen bu katkı, ilk beş yıldan sonra başlayıp, ilk olarak altıncı yılda işletme sahasındaki üretim değerinin veya hacminin %1'i oranında olacaktır; bu %1'lik oran yedi yıl boyunca her yıl için %1 oranında artacaktır, on ikinci yıldan sonra ise, yedi yıllık artışla şekillenen bu oran (%7'de) sabitlenecektir. Üçüncü fıkrada ise, kıyı devletinin çıkartılacak madeni kesin olarak ithal eden gelişmekte olan bir devlet olması durumunda bu yükümlülükten kurtulabileceği düzenlenmiştir. Dördüncü fıkrada ise, bütün bu gelir paylaşımına dair koordinasyonun, Deniz Yatağı Otoritesi'nce gerçekleştirileceği belirtilmiştir.

Doktrinde bazı yazarlar, öngörülen sistemin âdil olarak nitelendirilmesini, dış kıta sahanlığı sayesinde kazanılan ülkesel topraklara ilişkin verilen bir bedel olarak mütalâa edilmesinin bir sonucu olarak görmektedir.<sup>1414</sup> Oysa, bu düşünceye, kanımızca, en azından uluslararası hukukun teknik yönü açısından, katılmak

---

önüne alındığında ve öte yandan münhasır ekonomik bölgeye ilişkin açıklamaların yapıldığı bölümde, aynı açıklamaların tekrarlanmaması amacı çerçevesinde münhasır ekonomik bölge sınırlandırılmasına ilişkin, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına dair tüm anlatılanların geçerli olduğunun altı birkez daha çizilmelidir.

<sup>1414</sup> MINGAY G., Article 82 of the LOS Convention –Revenue Sharing-The Mining Industry's Perspective, *IJMCL*, vol. 21/3, 2006, s. 344. Mingay şu şekilde ifadeler kullanmaktadır: “gelirleri paylaşmakla yükümlendirilen devletler, aksi hâlde sahip olamayacakları, ülke/toprak kazanıyorlar.” (...the states obliged to share revenue are gaining territory that they would arguably not otherwise have).

mümkün görünmemektedir; çünkü, her ne kadar kıyı devleti tarafından elde edilen alandan faydalanılacaksa da, bu alanın ilgili kıyı devleti açısından ülke olarak nitelendirilemeyeceği açıktır. Bilindiği üzere, uluslararası hukukta devlet ülkesi kara, deniz ve hava ülkesi olarak üçe ayrılmaktadır. Bunlar içinde, deniz ülkesi iç suları ve karasularından oluşmaktadır.<sup>1415</sup> Dolayısıyla, kıta sahanlığı bağlamında, iki yüz deniz milinin dışındaki alan bir yana, iki yüz deniz mili dâhilindeki alanın dahi devlet ülkesi niteliği kabul edilemez.

BMDHS m.82'de denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin de dâhil oldukları gelişmekte olan devletlere gelir sağlanması, doğrudan ve sadece "insanlığın ortak mirası ilkesi"nin daralmasıyla açıklanmalıdır. Çünkü, iki yüz deniz milinin ötesindeki kıta sahanlığı alanlarında kıyı devletlerine madensel hakların sağlanması, deniz yatağı alanını kısıtlamaktadır.

## **II- Münhasır Ekonomik Bölge/Münhasır Balıkçılık Bölgesi**

BMDHS'de yer verilen deniz alanlarından biri olan münhasır ekonomik bölge (*exclusive economic zone*), bu durumuyla, kuşkusuz günümüz yazılı uluslararası hukukunun bir parçası hâline gelmiştir. Oysa, günümüzde uluslararası deniz hukukunu düzenleyen hiçbir Sözleşmede kendisine yer bulamayan münhasır balıkçılık bölgesi (*exclusive fishery zones*), birtakım devletlerin ilânı bağlamında uluslararası deniz hukukunun bir gerçeği olarak kalmaya devam etmektedir. Bu çerçevede, bu iki kavramı birbirinden bağımsız olarak ele alıp incelemek en doğru yaklaşım olacaktır.<sup>1416</sup>

### **A- Münhasır Ekonomik Bölge**

"Münhasır ekonomik bölge" kavramı resmî olarak BMDHS'yle uluslararası yazılı hukukun bir parçası hâline gelmiştir. Buna karşılık, münhasır ekonomik bölge, henüz BMDHS yürürlüğe girmeden evvel, yeni bir kavram olmasına rağmen, kısa bir sürede, devletler arasındaki uygulamada yerini almıştır; bir başka deyişle

<sup>1415</sup> Ayrıca, takımada devletleri için, takımada suları da ülke toprakları dâhilindedir.

<sup>1416</sup> Buna karşılık, bazı eserlerde bu iki kavramın aynı anlamı ifade eder biçimde kullanıldığı veya birbirleri yerine kullanıldığı görülmektedir. Bkz. JUDA L., World Affairs Fish Catch in the Age of Exclusive Economic Zones and Exclusive Economic Fishery Zones, *ODIL*, vol. 22/1, 1991, s. 1-32. *Juda*, her ne kadar iki kavram arasında fark olduğunu belirtse de, makalenin sınırlı çerçevesinde bu iki kavramın birbirinin yerine kullanıldığını vurgulamıştır. Bkz. JUDA, 1991, s. 18 dipnot: 1.

BMDHS'den bağımsız uygulanabilen bir uluslararası örf ve âdet kuralı niteliğine kavuşmuştur.

BMDHS'nin aynı adlı başlığı altında V. bölümde düzenlenen “münhasır ekonomik bölge”, bir kıyı devletine karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan başlamak suretiyle iki yüz deniz mili genişlikte belli konularda egemen hakların ve yetkilerin tanındığı bir bölgedir. Daha açık bir ifadeyle, bu bölge çerçevesinde, birçok devletin azamî on iki deniz millik karasuları tespit ettiği göz önüne alındığında, bir kıyı devletine karasularına bitişik yüz seksen sekiz deniz millik alanda belirli egemen haklar ve yetkiler bahşedilmiştir.

Bu bölge dâhilinde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin konumları, talep ettikleri ve bu taleplerinin sonucunda sahip oldukları veya olmadıkları hakları değerlendirmeden evvel, münhasır ekonomik bölgenin gelişimi, kavramın kıyı devletlerine sağladığı haklar/yetkiler ve varsa yüklediği yükümlülükler ele alınarak, kısaca tanıtılmaya çalışılacaktır.

## 1- Münhasır Ekonomik Bölgenin Tanımı ve Gelişimi

BMDHS'nin V. bölümünde düzenlenen münhasır ekonomik bölgeye ilişkin herhangi bir açık tanımlamaya gidilmemiştir. Sadece, bölgenin sınırları belirlenmiş ve bölgenin amacını ortaya koyar biçimde kıyı devletine tanınan hak ve yetkiler belirtilmiştir.<sup>1417</sup>

BMDHS'de düzenlendiği biçimiyle karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren azamî olarak iki yüz deniz mili genişliğe kadar uzanabilen

---

<sup>1417</sup> Uluslararası alanda bazı yazarların kabul edilen ekonomik bölgenin “münhasır” (*exclusive*) sıfatıyla nitelendirilmesine karşı çıktıkları belirtilmelidir. Başta, aşağıda inceleneceği üzere, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler olmak üzere üçüncü devletlere avlanma kapasitesine dair fazlılığa ilişkin olarak sağlanan katılma hakkı olmak üzere verilen birtakım tavizlerin münhasır sıfatının verilmesine engel olması gerektiği ortaya konulmuştur, çünkü bu düzenlemeler ışığında, bu tür bir nitelemenin “yanıltıcı” olduğu ifade edilmektedir. Bkz. AKEHURST, s. 271. Esasen Akehurst'in bu konuya ilişkin olarak yaptığı değerlendirmesinde yalnız olmadığının belirtilmesinde yarar vardır. Meselâ, *Delupis*, daha 1975 yılında denize kıyısı olmayan devletlerin deniz kaynaklarından yararlanmalarına dair yaptığı açıklamalarda, eğer bu bölgelerin münhasırlığı konusunda ciddi olunacaksa, denize kıyısı olmayan devletlerin kıyıya gelene kadar yapmış oldukları transit seyahate çok daha uzun bir transit seyahati daha eklemeleri gerekeceğini vurgulamıştır. Bkz. DELUPIS, 1975, s. 113. Delupis'in yaptığı bu açıklamadan da anlaşıldığı üzere, münhasırlıktan bahsedildikten sonra başka devletlere haklar veya yetkiler verilmesinin düşünülmediği ortaya çıkmaktadır.

münhasır ekonomik bölge için kabul edilen bu mesafenin bir yanlışlığa dayalı olarak belirlenip Şili tarafından ortaya konulduğu mütalâa edilmektedir.<sup>1418</sup>

Mesafenin nasıl ortaya çıktığı dışında, esas olarak, münhasır ekonomik bölge kavramının oluşmasında ve olgunlaşmasında III. DHK'ya kadar çeşitli olayların etkisi büyüktür. Bu olayların başında, Truman'ın balıkçılık konusundaki bildirisini gelmektedir.<sup>1419</sup> Bu bildiri sonrasında, başta Lâtin Amerika Devletleri olmak üzere devletlerin bu yönlü talepleri yoğun bir şekilde gündeme gelmiştir. Özellikle, balıkçılık bölgesi ilân eden devletler kavramının gelişiminde büyük rol oynamıştır. 1970'li yıllara gelindiğinde ise, balıkçılık konusunda, Uluslararası Adalet Divanının 1974 tarihli İngiltere ve Federal Almanya v. İzlanda Balıkçılık Davalarında verdiği karar ön plâna çıkmaktadır. Bu kararda, Divan, on iki deniz miline kadar balıkçılık bölgesinin uluslararası örf ve âdet kuralı hâline geldiğini, ötesinde İzlanda'nın ilân ettiği elli deniz millik alanının hukukîliğine değinmeksizin, kıyı devletlerinin tercihli haklarının da örf ve âdet kuralı hâline dönüştüğünü belirterek, ilgili devletlerin bu konuda anlaşma yapmaları gerektiğini öngörmüştür.<sup>1420</sup>

<sup>1418</sup> Şili'de faaliyet gösteren bir şirket "Compañi Industrial/Indus", II. Dünya Savaşından sonra kendisinin balınacılık yaptığı alanlara Avrupa'dan avcılarının gelmesini önlemek amacıyla harekete geçmiştir. Şili merkezli şirketin isteği üzerine uluslararası hukuk uzmanı Fischer tarafından bir makaleden esinlenilerek iki yüz deniz millik bir genişlik, uluslararası hukukta var olan bir ilke olarak ortaya atılmıştır. Oysa, esinlenen makalede bahsedilen Panama Deklârasyonunda kabul edilen genişlikler üç yüz ilâ beş yüz deniz mili arasında değişmektedir. Şili içinse, Panama Deklârasyonunda kabul edilen gerçek genişliğin üç yüz deniz mili civarında olduğu bilinmekle birlikte, konunun incelendiği makalede bir hata yapılarak genişlik iki yüz deniz mili olarak verilmiştir. Konuya ilişkin geniş bilgi için bkz. ARMANET P., *The Economic Interest Underlying the First Declaration on a Maritime Zone*, in *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*, edited by Orrego-Vicuña, Colorado, 1984, s. 28-30; HOLLICK A.L., *The Origins of 200-Mile Offshore Zones*, *AJIL*, vol. 71/3, 1977, s. 494-500 (özellikle s. 499-500). Ayrıca, ayrıntılı olmasa da paralel açıklamalar için bkz., CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 163; MAWDSLEY, s. 67; ORREGO-VICUÑA F., *The Exclusive Economic Zone: Regime and Legal Nature under International Law*, Cambridge, 1989, s. 3; SANGER, s. 56; VARGAS J.A., *The Legal Nature of the Patrimonial Sea: A First Step towards the Definition of the Exclusive Economic Zone*, *GYIL*, vol. 22, 1979, s. 147 vd ve dipnot: 14.

<sup>1419</sup> Buna ilâveten, bir noktaya dikkat çekilmesinde yarar vardır. Bu şekilde bir belirlemeye gidilirken, en azından kanımızca, Truman Bildirisinin içeriğine değil, sadece tetikleyici özelliğine dikkat çekilmektedir. Bunun dışında, münhasır ekonomik bölge kavramının tarihî kökenlerini çok daha gerilere götüren yazarlar da vardır. Bkz. ROOTS E.F., *Exclusive Economic Zones—A Brief Sketch of Historical Development and Current Issues*, in *Exclusive Economic Zone: Resources, Opportunities and the Legal Regime*, Chippenham, 1986, s. 5.

<sup>1420</sup> 1974 tarihli İngiltere-İzlanda Balıkçılık Davasının karar metni için bkz. [www.icj-cij.org/docket/files/55/5977.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/55/5977.pdf) (son ziyaret tarihi: 08/08/10). Bunun dışında, ayrıca bu kararın ayrıntılı incelenmesi için, bkz. CHURCHILL 1975, s. 82-105; CZAPIEWSKA M., *The Problem of Extension of Fishery Zone in the Context of Fisheries Jurisdiction Cases*, *RDISDP*, vol. 69/2, 1991, s. 125-152; İNAN, s. 93-105.

Kavramın gelişiminde bölgesel oluşumların ve hareketlerin de rolü göz ardı edilemez.<sup>1421</sup> Bu çerçevede, Lâtin Amerika Devletleri tarafından ortaya konulan patrimonyal/miras deniz kavramı<sup>1422</sup> ve bu kavram etrafında şekillenen Bildiriler<sup>1423</sup>, ile Afrika Devletlerinin ortaya koydukları münhasır ekonomik bölge kavramı<sup>1424</sup> ve Afrika dayanışması olarak kabul edilen anlayışın<sup>1425</sup> etkileri de temel nitelikli olmuştur.

Münhasır ekonomik bölgenin doğuşunda en önemli rollerden biri de kıyı devletleri oluşumuna atfedilmelidir.<sup>1426</sup> Bu devletler, özellikle denizci devletlerin talepleri karşısında kendi taleplerini, ağırlıklı olarak da ekonomik nitelikli taleplerini ortaya koymuş ve savunmuşlardır.

Kısaca, münhasır ekonomik bölge, tamamen kıyı devletlerinin ekonomik ihtiyaçları doğrultusunda ortaya konulan uygulamalar çerçevesinde ortaya çıkan bir kavram olmuştur. Hattâ, III. DHK'nın başında bu kavrama karşı çıkan devletlerin bile daha sonradan münhasır ekonomik bölge kavramına ilişkin öneri sundukları ve bu devletlerin dahi münhasır ekonomik bölge ilân ettikleri belirtilmektedir.<sup>1427</sup> Sonuç olarak, münhasır ekonomik bölge, kısa süre içerisinde uluslararası hukukun bir gerçeği ve parçası hâline dönüşmüştür.

---

<sup>1421</sup> İlk önemli bildirge iki yüz deniz milinin de kullanıldığı Şili, Peru ve Ekvator'un ortak olarak kabul ettikleri 1952 tarihli "Santiago Bildirgesi"dir.

<sup>1422</sup> Patrimonyal Deniz Kavramına dair açıklamalar için bkz. AGULIAR A., The Patrimonial Sea or Economic Zone Concept, *SDLR*, vol. 11/3, 1974, s. 579-602; NELSON L.D.M., The Patrimonial Sea, *ICLQ*, vol. 22/4, 1973, s. 668-686; VARGAS, 1979, s. 142-177.

<sup>1423</sup> Bu bildirgeler sırasıyla şunlardan oluşmaktadır: Montevideo Deklârasyonu (08 Mayıs 1970), Lima Deklârasyonu (Ağustos 1970), Santo Domingo Deklârasyonu (Haziran 1972) ve Amerikalılar-Arası Hukuk Komisyonun Kararı (09 Şubat 1973).

<sup>1424</sup> İlk olarak 1971 yılının Ocak ayında toplanan Afrika-Asya Hukuk Danışma Komitesi'nin yıllık toplantısında Kenya Delegatesi tarafından ortaya konulmuştur.

<sup>1425</sup> Lâtin Amerika'daki gelişime paralel olarak Afrika'da da birtakım bildirgeler yayınlamıştır: Yaoundé Deklârasyonu (30 Haziran 1972); Kampala Deklârasyonu (22 Mart 1974) ve Afrika Birliği Örgütü'nün 1972 yılında yayınladığı Addis Ababa Deklârasyonu (02 Temmuz 1972).

<sup>1426</sup> Kıyı devletleri grubu, içerisinde özellikle 1960'lı yıllarda bağımsızlıklarını kazanan Afrika ve Asya devletlerinin de yer aldığı, üçüncü dünya devletlerince oluşturulan ve büyük denizci devletlerin kurdukları düzeni sorgulayan ve kendi lehlerine çevirmek isteyen devletlerden oluşan bir gruptur. Bu devletlerin iddialarına mevcut düzenle ilgili sorunlar yaşayan Kanada, Avustralya, Norveç gibi gelişmiş devletler de katılmışlardır. Bkz. BUZAN B., The Coastal State Movement, in *Towards a New International Marine Order*, edited by Laursen, The Hague, 1982, s. 15-22; GOLD E., The Rise of the Coastal State in the Law of the Sea, in *Marine Policy and Coastal Community: The Impact of the Law of the Sea*, edited by Johnston, London, 1976, s. 13-33, özellikle s. 18-25.

<sup>1427</sup> LUPINACCI J.C., The Legal Status of the Exclusive Economic Zone in the 1982 Convention on the Law of the Sea, in *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*, edited by Orrego-Vicuña, Colorado, 1984, s. 96.

## 2- Günümüzde Münhasır Ekonomik Bölgeyi Uygulayan Devletler Açısından Bu Bölgenin Önemi

Münhasır ekonomik bölge kapsamında getirilen düzenlemelerin anlaşılması, bu bölgenin öneminin anlaşılmasıyla olacaktır. Bir başka deyişle, münhasır ekonomik bölge olarak adlandırılan bir bölge yaratmanın sebebi, bu bölgenin önemini de ortaya koymaktadır.

Münhasır ekonomik bölgeyi bu denli önemli kılan özellikler nelerdir? Münhasır ekonomik bölge, hemen karasularının ötesinde başlayan bir alandır. Dolayısıyla, münhasır ekonomik bölge kıyıya yakın bir bölgedir. Bir başka deyişle, dünyanın ticaret güzergâhları bu yeni bölgeden geçecektir. Bu durumda da, bu alanın, belirgin biçimde deniz kirliliğinden olumsuz etkileneceği düşünülebilir.<sup>1428</sup> Böylece, deniz kirliliği ve bundan korunmak münhasır ekonomik bölge açısından temel nitelikli bir konudur. Ama, münhasır ekonomik bölgeyi daha da önemli kılan özellikler, münhasır ekonomik bölgenin nüvesini oluşturan ekonomik karakterli özelliklerdir.

Kıyı devletlerine tanınacak olan iki yüz deniz millik bir münhasır ekonomik bölge, mevcut deniz alanlarının yaklaşık %30'luk bir kısmını kapsayacaktır.<sup>1429</sup> Bu alan dünyanın balıkçılık bakımından en zengin alanları olarak mütalâa edilmektedir, çünkü dünyada gerçekleştirilen balıkçılığın %90'ını bu bölgededir.<sup>1430</sup> Bunun dışında, dünyada denizlerde olduğu bilinen doğal gaz ve petrol yataklarının yaklaşık %90'ı münhasır ekonomik bölgeye denk gelmektedir.<sup>1431</sup> Tüm bunlara ilâveten, münhasır ekonomik bölge, ekosistem hizmetlerinin (*ecosystem services*) %43'ünü de barındırmaktadır.<sup>1432</sup>

---

<sup>1428</sup> Bu durum *Kronfol* tarafından da öne sürülmektedir. Bkz. KRONFOL Z.A., The Exclusive Economic Zone: A Critique of Contemporary Law of the Sea, *JMLC*, vol. 9/4, 1978, s. 464.

<sup>1429</sup> KRONFOL, s. 463; KWIATKOWSKA, 1989, s. xxiv; NADELSON R., The Exclusive Economic Zone: State Claims and the LOS Convention, *MP*, vol. 16/6, 1992, s. 464-465.

<sup>1430</sup> KRONFOL, s. 463; KULLENBERG G., The Exclusive Economic Zone: Some Perspectives, *OCM*, vol. 42/9, 1999, s. 850-851; TUERK, s. 104.

<sup>1431</sup> KULLENBERG, s. 850; TUERK, s. 104.

<sup>1432</sup> KULLENBERG, s. 850; TUERK, s. 105 ve ayrıca dipnot: 67.

Günümüzde<sup>1433</sup>, yüz otuz devlet<sup>1434</sup> münhasır ekonomik bölge ilân etmiş bulunmaktadır.<sup>1435</sup> Bu yüz otuz devlet arasında, münhasır ekonomik bölge yerine “ekolojik bölge” veya “balıkçılık ve ekolojik korunma bölgesi” ilân eden devletler de vardır. Buna karşın, münhasır ekonomik bölge ilân etmeyen kıyı devleti sayısı yirmi iki olarak hesap edilmektedir.<sup>1436</sup> Münhasır ekonomik bölge ilân etmeyen devletler arasında Somali iki yüz deniz mili karasuları ilân etmiş görünmektedir. Öte yandan, Ekvator ve Peru ise, her ne kadar karasuları olarak nitelendirilmese de, münhasır ekonomik bölgeden çok daha geniş yetkilerin kabul edildiği bölgesel alanlar ilân etmişlerdir. Öte yandan, Bosna-Hersek, Irak ve Ürdün ülkelerinin içinde bulunduğu fizikî imkânsızlıktan ötürü münhasır ekonomik bölge ilân edememektedirler. Bu devletler haricinde, özellikle Akdeniz’de yer alan İsrail ve Yunanistan’ın ciddi bir biçimde münhasır ekonomik bölge ilân etmeyi düşündükleri ifade edilebilir.<sup>1437</sup>

### 3- Münhasır Ekonomik Bölgenin Uluslararası Hukuktaki Statüsü

Henüz uluslararası hukuk bağlamında yeni bir kavram olan münhasır ekonomik bölgenin hukukî statüsü tartışmalıdır. Bu çerçevede, münhasır ekonomik bölgenin hukukî statüsüne dair üç ayrı görüş öne sürülebilir.<sup>1438</sup> Buna göre, münhasır ekonomik bölgenin karasularına yakın bir statüye sahip olduğu kabul

<sup>1433</sup> 01 Haziran 2010 tarihi itibarıyla.

<sup>1434</sup> Münhasır ekonomik bölge kavramını iç düzenlemelerinde kullanan ilk devletin Madagaskar olduğunu, fakat bu kullanımın gerçekte münhasır ekonomik bölgeyi değil, kıta sahanlığını işaret ettiğini; buna karşılık, BMDHS kapsamında bir münhasır ekonomik bölge kavramına iç düzenlemesinde yer veren ilk devletin Bangladeş olduğu vurgulanmıştır. Bkz. SMITH R.W., *Global Maritime Claims*, ODIL, vol. 20/1, 1989, s. 95.

<sup>1435</sup> via

[www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf) (son ziyaret tarihi: 23/07/10).

<sup>1436</sup> Münhasır ekonomik bölge ilân etmemiş kıyı devletleri şunlardır: Arnavutluk, Bahreyn, Benin, Bosna-Hersek, Cezayir, El-Salvador, Ekvator, Gambiya, Irak, İsrail, Karadağ, Kuveyt, Liberya, Malta, Monako, Papua Yeni Gine, Peru, Somali, Suudi Arabistan, Sudan, Ürdün ve Yunanistan.

<sup>1437</sup> İsrail’in Akdeniz’de münhasır ekonomik bölge ilân etmeye yönelik olarak Dışişleri Bakanlığı ve Adalet Bakanlığında taslak bir kanun metni hazırlandığı bildirilmektedir. Bkz. BAKRAT A., *Oil under Troubled Waters: Will a Declaration of Ocean Rights by Israel Create Certainty, or Provoke Disputes?*, *Globes on-line*, June 30 2010 via [www.globes.co.il/serveen/globes/printwindow.asp?did=1000570898](http://www.globes.co.il/serveen/globes/printwindow.asp?did=1000570898) (ziyaret tarihi: 03/07/10).

<sup>1438</sup> Esasen bazı yazarların yorumlarına ve açıklamalarına dikkat edildiğinde dört ayrı ayrımın yapılabileceği ileri sürülebilir. Meselâ, *Kwiatkowska*, konuyu bu alternatif şekilde ele alarak, münhasır ekonomik bölgenin statüsü için “karasuları”, “açık deniz” veya “*sui generis*” şeklinde bir belirlemeye gitmeksizin, bölgenin kıyı devletlerine tanınan “kaynak menşei” (*resource-oriented*) geniş yetkilerin var olduğu “çok işlevli” (*multifunctional*) bir kategoriye sokulabileceğini belirtmektedir. Bkz. KWIATKOWSKA, 1989, s. 233.

edilebilir, açık deniz statüsünde olduğu kabul edilebilir<sup>1439</sup> ya da *sui generis* (kendine özgü) bir statüye sahip olduğu kabul edilebilir.

Münhasır ekonomik bölgenin karasularına benzer bir statüde olduğunun öne sürülmesi zor görünmektedir. Zira, gerek münhasır ekonomik bölgenin BMDHS m.55'te yer verilen tanımında bu bölgenin karasularına bitişik ve karasularının ötesinde olduğu yönündeki düzenleme, gerek münhasır ekonomik bölgede kıyı devletlerine tanınan yetkiler göz önüne alındığında, bölgenin statüsünün karasularının statüsünden çok farklı olduğu, en azından kıyı devletine bu bölgede, bölgenin karasuları olarak mütalâa edilemesine yol açacak kadar geniş bir egemenlik yetkisi tanınmadığı görülecektir.

Öte yandan, münhasır ekonomik bölgenin açık deniz olduğu şeklinde bir iddia da ortaya atılabilecek olmasına karşın, açık denizlere ilişkin BMDHS m.86'da yer verilen düzenlemede açık denizlerin karasuları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan alanlar olarak tanımlanması, bu iddiayı da doğrudan kabul edilebilir olmaktan uzak kılmaktadır. Dahası, bu alanda kıyı devletine tanınan egemen hakların ve yetkilerin, *de jure*, açık denizlerin serbestisi rejimiyle bağdaşmadığı da aşikârdır.

Münhasır ekonomik bölgenin hukukî statüsüne ilişkin geriye bir tek *sui generis* bir bölge olduğu iddiası kalmaktadır. Aşağıda görüleceği üzere, bu bölge dâhilinde kıyı devletlerinin hakları başta olmak üzere, öngörülen düzenlemeler bu bölgenin diğer deniz bölgelerden ayrılmasını sağlamakta ve kendine özgü bir karaktere bürünmesine yol açmaktadır. Ayrıca, BMDHS md.55'te münhasır ekonomik bölgenin, açıkça özel hukukî bir rejime tâbi olduğu şeklinde bir düzenlemeye yer verilmiş olduğu da gözden kaçırılmamalıdır. Doktrinde de, genel kabul gören görüş münhasır ekonomik bölgenin kendine özgü, yâni *sui generis* bir nitelikte olduğu şeklindedir.<sup>1440</sup> Münhasır ekonomik bölgenin "*sui generis*" niteliği,

---

<sup>1439</sup> BERNHARDTH, 1987, s. 298; MOLODTSOV S.V., The Exclusive Economic Zone: Legal Status and Regime of Navigation, *OY*, vol. 6, 1986, s. 210. III. DHK boyunca, özellikle büyük denizci devletlerin ısrarlı bir biçimde münhasır ekonomik bölgenin açık deniz statüsünde sayılması yönünde çaba gösterdikleri belirtilmektedir. Bkz. CASTAÑEDA J., Negotiations on the Exclusive Economic Zone at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, in *Essays in International Law in Honour of Judge Manfred Lachs/Études de droit international en l'honneur du juge Manfred Lachs*, edited by Makarczyk, Poland, 1984, s. 608 ve 619; GOKHALE, s. 67.

<sup>1440</sup> ATTARD D.J., The Exclusive Economic Zone in International Law, New York, 1987, s. 61-67; BROWN E.D., The Exclusive Economic Zone: A Criteria and Machinery for the Resolution of

ayrıca, bazı devletlerin BMDHS'yi imzalarken, onaylarken veya katılırken gerçekleştirmiş oldukları beyanlarda da açıkça ortaya konulmuştur.<sup>1441</sup>

Bunun dışında, bazı yazarlar tarafından, münhasır ekonomik bölgenin statüsüne dair özel olarak bir belirlemeye gidilmeksizin münhasır ekonomik bölgenin yeni yaratılan çok işlevli bir bölge olduğu, buradaki hakların kaynak-temelli (*resource-based*) olduğu belirtilmektedir.<sup>1442</sup>

#### 4- Münhasır Ekonomik Bölgede Yer Verilen Haklar ve Yükümlülükler

Münhasır ekonomik bölgede yer verilen haklar iki temelde incelenmelidir: kıyı devletlerinin (münhasır ekonomik bölge ilân eden devletler) hakları ve diğer devletlerin (üçüncü devletlerin) hakları. Hiç kuşku yok ki, genel olarak bir değerlendirme yapılırsa, bir taraf için hak olan diğer taraf için yükümlülüğü ifade edecektir. Fakat, aşağıda incelemelerden de çıkarılacağı üzere, konumuzla ilgili olarak kıyı devletine münhasır ekonomik bölgesinde tanınan hakların geniş olduğu ve bazı durumlarda, kıyı devletine tanındığı düşünülen yükümlülüklerden, kıyı devletinin bir şekilde kurtulma şansının yaratıldığı belirtilebilir.

---

International Conflicts between Different Users of the EEZ, *MPM*, vol. 4/6, 1977, s. 339; BROWN, vol. I, 1994, s. 218-222; CASTAÑEDA, s. 621; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 166; GOKHALE, s. 68; KOH T.T.B., Remarks on the Legal Status of the Exclusive Economic Zone, in *Freedom of the Seas, Passage Rights, and the 1982 Law of the Sea Convention*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 2009, s. 54; NAWAZ M.K., On the Advent of the Exclusive Economic Zone: Implications for a New Law of the Sea, in *Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, New Delhi, 1980, s. 203; NELSON L.D.M., Exclusive Economic Zone, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 28/10/08); ODA S., Fisheries under the United Nations Convention on the Law of the Sea, *AJIL*, vol. 77/4, 1983, s. 741; ORREGO-VICUÑA F., The Exclusive Economic Zone in a Latin American Perspective: An Introduction, in *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*, edited by Orrego-Vicuña, Colorado, 1984, s. 4; ORREGO-VICUÑA, 1989, s. 90-92; PAOLILLO F.H., The Exclusive Economic Zone in Latin American Practice and Legislation, *ODIL*, vol. 26/2&3, 1995, s. 108 vd.; SHARMA, 2008, s. 415-417; SUBEDI S.P., Dynamics of Foreign Policy and Law: A Study of Indo-Nepal Relations, New Delhi, 2005, s. 90; WANG, s. 69. Benzer şekilde, münhasır ekonomik bölgenin bir başka şekli olduğu düşünülen “patrimonyal deniz” (miras deniz) için de statüsel belirleme *sui generis* olarak gerçekleştirilmiştir. Bkz. VARGAS, s. 164.

<sup>1441</sup> Yaptıkları beyanlarda münhasır ekonomik bölgenin “*sui generis*” niteliğini vurgulayan devletler arasında şunlar yer almaktadır: Şili, Uruguay ve Yeşil Burun Adaları. Bkz. via www.un.org/Depts/convention\_agreement/convention\_declarations.htm (son ziyaret tarihi: 03/08/10).

<sup>1442</sup> KWIATKOWSKA, 1989, s. 233. İlâveten, *Charney*'nin münhasır ekonomik bölgeyi incelerken benzer/paralel bir yaklaşım gösterdiği belirtilmelidir. Bu çerçevede, yazar tarafından, münhasır ekonomik bölge için belli bir statüsel belirlemeye gidilmeksizin, kıyı devletinin ve üçüncü devletlerin hakları ele alınmış ve sadece çok işlevli yeni bir bölge yaratıldığının altı çizilmiştir. Bkz. CHARNEY J.I., The Exclusive Economic Zone and Public International Law, *ODIL*, vol. 15/3&4, 1985, s. 233-288 (özellikle, s. 238 ilâ 258 arası yapılan açıklamalar).

Bunun dışında, kısaca münhasır ekonomik bölgenin ana hatlarıyla ve genel olarak, canlı kaynaklar bağlamında geniş düzenlemeler getirdiğinin belirtilmesi, bölgenin yapısının anlaşılması bağlamında gereklidir. Bu şekilde bir belirlemenin sebebine ise, **Camino's**'un şu sözlerini özetleyerek ulaşabiliriz: BMDHS'nin V. bölümünü teşkil eden kuralların birçoğu balıkçılıkla ilgilidir; bunun sebebi de deniz dibi ve toprak altında yer alan doğal kaynakların egemen kullanım hakkının kıyı devletine kıta sahanlığı doktrinince tanınmasıdır.<sup>1443</sup> Tabii ki, bu durum, münhasır ekonomik bölgedeki diğer kaynaklar üzerinde kıyı devletlerine tanınmış olan ekonomik nitelikli egemen hakları göz ardı etmeyi gerektirmemektedir.

Son olarak, münhasır ekonomik bölgenin *sui generis* statüsünden kaynaklandığı belirtilen<sup>1444</sup> ve gerek kıyı devletlerine, gerekse üçüncü devletlere açıkça tanınmayan haklara (*residual rights*) ilişkin getirilen düzenleme de vurgulanmalıdır.<sup>1445</sup> Kısaca, münhasır ekonomik bölgede hiç kimseye tanınmamış bir hakka veya yetkiye dair devletler arasında uyuşmazlık çıktığında, tarafların ve uluslararası toplumun çıkarları da göz önünde bulundurmamak suretiyle ve diğer tüm ilgili durumlara da dikkat edilerek hakkaniyet çerçevesinde bir çözüme ulaşılmaya çalışılacaktır.<sup>1446</sup>

#### **a- Kıyı Devletinin Münhasır Ekonomik Bölgedeki Hakları ve Yetkileri**

Kıyı devleti, karasularına bitişik münhasır ekonomik bölgede, bölgenin adından da anlaşılabilirliği üzere, ekonomik nitelikli egemen haklara sahiptir. Bu haklardan en önemlisi, canlı doğal kaynaklara (balıkçılık) ilişkin tanınan haklardır. Canlı kaynaklara ilişkin tanınan haklar dışında, kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgede sahip olduğu hak ve yetkiler arasında cansız doğal kaynaklar üzerindeki haklar, bölgede elde edilebilecek diğer ekonomik nitelikli haklar<sup>1447</sup>, kıyı devletinin deniz çevresinin korunmasına yönelik yetkileri, deniz çevresinin bilimsel araştırılmasına dair yetkileri ve yapay ada, tesis ve yapıların inşasına ilişkin yetkileri yer almaktadır. Görüldüğü gibi, münhasır ekonomik bölge düzenlemesi

<sup>1443</sup> CAMINOS, 1984, s. 144.

<sup>1444</sup> CASTAÑEDA, s. 615.

<sup>1445</sup> BMDHS m.59.

<sup>1446</sup> CASTAÑEDA, s. 615 vd.; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 175-176; NELSON, *MPEPIL*, prg. 17 ilâ 20; PAOLLILO, s. 110-111; SCOVAZZI T., Coastal State Practice in the Exclusive Economic Zone: The Right of Foreign States to Use This Zone, in *Law of the Sea: What Lies Ahead?*, edited by Clingan, Honolulu, 1988, s. 311-312; SHARMA, 2008, s. 224-226.

<sup>1447</sup> Meselâ rüzgâr ve dalga enerjisi gibi.

çerçevesinde hak olarak kabul edilen doğrudan kıyı devletine ekonomik kaynak sağlamaya yönelik canlı ve cansız kaynaklardır. Bunlara bağlı, fakat doğrudan ekonomik getirisi olmayan faaliyetler ise, kıyı devleti için bir hak değil, yetki olarak düzenlenmiştir.

Bu haklar ve yetkiler içerisinde en önemlisi, kıyı devletine tanınan balıkçılık (canlı kaynaklar) hakkıdır. Bu çerçevede, her kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesinde yer alan canlı kaynakları araştırma, işletme ve ayrıca koruma konusunda egemen hakları olduğu kabul edilmektedir. Kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesindeki balıkçılık haklarına ilişkin düzenlemeler<sup>1448</sup>, kısaca şu şekilde özetlenebilir:

- Kıyı devleti, m.61/1 çerçevesinde, her şeyden evvel münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynaklar açısından, izin verilebilir yakalama (*allowable catch*)<sup>1449</sup> miktarını belirleyecektir,
- Bu miktar belirlenirken, kıyı devleti, korunmaya ilişkin hususları göz önünde bulunduracaktır, fakat BMDHS'nin düzenlemelerine bakıldığında, kıyı devletinin izin verilebilir yakalama miktarını nasıl belirleyeceği ve izin verilebilir yakalama miktarının ne olduğu düzenlenmemiştir,
- İzin verilebilir yakalama miktarı kıyı devleti tarafından belirlendikten sonra, m.62/2 uyarınca, kıyı devleti bu kez de kendi "balık avlama/yararlanma kapasitesi"ni (*harvesting capacity*) ortaya koyacaktır,
- Eğer, kıyı devletinin balık avlama/yararlanma kapasitesi, kıyı devletince tespit edilen izin verilebilir yakalama miktarının altında kalıyorsa, kaçınılmaz olarak bir "fazlalık" (*surplus*) oluşacaktır,
- Bu durumda, m.62/2 çerçevesinde, "azamî yararlanma ilkesi" (*principle of optimum utilization*)<sup>1450</sup> devreye girecektir, ki bu ilke çerçevesinde üçüncü devletlerin bu fazlalığı kullanma/avlanma hakkı doğmaktadır,

---

<sup>1448</sup> Kıyı devletinin balıkçılık hakkına ilişkin BMDHS'nin V. bölümünde yer verilen temel maddeler şunlardır: "Canlı Kaynakların Muhafazası" başlıklı m.61, "Canlı Kaynakların İşletilmesi" başlıklı m.62. Bunun dışında, bazı özel balık türleri için düzenlemeler içeren m.63 ilâ m.68 göz ardı edilmemelidir.

<sup>1449</sup> **Dahmani**, "izin verilebilir yakalama" miktarının, "azamî sürdürülebilir verimlilik" (*maximum sustainable yield*) kavramıyla aynı olduğunu mütalâa etmiştir. Bkz. DAHMANI M., *The Fisheries Regime of the Exclusive Economic Zone*, La Haye, 1987, s. 51.

<sup>1450</sup> Esasen, münhasır ekonomik bölge çerçevesinde, "azamî yararlanma ilkesi"nin kabulünün isabetli bir belirleme olduğu ifade edilmelidir, çünkü münhasır ekonomik bölge kavramına karşı çıkanların en önemli argümanlarından birini teşkil eden münhasır ekonomik bölgenin kabulünün, balık kaynaklarının yetersiz kullanımı sonucunu doğuracağı (*under-utilization of fish stocks*)-diğer eleştirilen noktalar ise, seyrüsefer ve ticaret serbestisini sınırlandıracağı ve denizlerde yayılmayı şevk

- Üçüncü devletlerin bu fazlalıktan yararlanması konusunda m.62/3'te yer verilen düzenleme çerçevesinde, kıyı devletinin, kendi ekonomisini ve diğer devletlerin ulusal çıkarlarını, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletleri, gelişmekte olan devletlerin ihtiyaçlarını ve geleneksel balıkçılık yapanları vs. göz önünde bulunduracağı belirtilmiştir,
- Üçüncü devletlerin fazlalıktan yararlanması, m.62/2 çerçevesinde kıyı devletleriyle yapacakları anlaşma ve (diğer) düzenlemeler çerçevesinde olacaktır,
- Kıyı devletince diğer devletlerle yapılacak anlaşma ve düzenlemelerde, yine m.62/4'e göre, kıyı devletinin kanunları, kuralları, muhafaza tedbirleri ve diğer usûl ve şartları göz önüne alınacak; ayrıca, ikinci fıkra çerçevesinde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin durumları, bu devletler gelişmekte olan devletlerse göz önünde tutulacaktır,
- Üçüncü devletlerin vatandaşlarının, kıyı devletinin kanunlarına, düzenlemelerine, muhafaza tedbirlerine, usûl ve şartlarına uyacakları m.62/4'te belirtildikten sonra, yine aynı madde ve aynı fıkroda uyulacak düzenlemeler arasında, genel olarak, kıyı devletinin öngöreceği lisanslar, ücretler, ekipman nitelikleri, gemi büyüklükleri ve sayıları gibi unsurların yer aldığı düzenlenmiştir,
- Bunun haricinde, eğer kıyı devletinin balık avlama/yararlanma kapasitesi belirlediği izin verilebilir yakalama miktarına eşit veya üzerindeyse genel olarak üçüncü devletlerin yararlanmasına izin vermeyeceği düşünülmelidir. Kanımızca bu şekilde bir düzenlemenin, münhasır ekonomik bölge çerçevesinde öngörülen kıyı devletinin egemen haklarına uygundur.<sup>1451</sup>

## **b- Üçüncü Devletlerin Kıyı Devletinin Münhasır Bölgesindeki Hakları**

Kıyı devletinin münhasır ekonomik bölge çerçevesinde uymak zorunda olduğu yükümlülükler, genellikle, üçüncü devletler açısından hakları teşkil etmektedir. Yukarıda da öngörüldüğü üzere, münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer, uçuş ve sualtı kablo ve boru hatlarının döşenmesi üçüncü devletler için serbesttir. Bu durumda bu serbestiler, üçüncü devletler için münhasır ekonomik

---

edeceği- bkz. NELSON, 1973, s. 682 şeklindeki argümanı etkisiz kılmıştır. Öte yandan, *Castañeda* azamî yararlanma ilkesini, münhasır ekonomik bölge kavramına karşı çıkan güçlü balıkçı devletlerin bölgeyi kabul etmelerini sağlayan önemli bir etken olarak mütalâa etmiştir. Bkz. CASTAÑEDA, s. 617.

<sup>1451</sup> Tabii ki, bu durumun bir istisnasına yer verilmiştir (BMDHS m. 69/3 ve 70/4).

bölgedeki hakların belkemiğini teşkil etmektedir. Görüldüğü üzere, bu haklar iletişimle alâkalı haklardır.

## 5- Münhasır Ekonomik Bölgedeki Yükümlülükler

Kıyı devletine münhasır ekonomik bölgede tanınan haklar, diğer devletler için bir yükümlülük oluşturmaktadır. Bu çerçevede, diğer devletler kıyı devletinin egemen hakları ve yetkileri çerçevesinde getirdiği düzenlemelere saygı göstermek ve uygun davranmak zorundadır. Üçüncü devletler için münhasır ekonomik bölgelerde öngörülen hakların kullanımı, kıyı devletinin bir yükümlülüğü olarak ortaya çıkmaktadır; ki bunun sonucu, kıyı devletinin saygı göstermesi ve bu hakların kullanımlarını engellememesi gerekmektedir.

Bu çerçevede, BMDHS m.56/2'de, açıkça, kıyı devletinin haklarını ve yetkilerini kullanırken, diğer devletlerin haklarına "gerekli ihtimamı" (*due regard*) göstereceği düzenlenmiştir. Paralel şekilde, BMDHS m.58/3'te "gerekli ihtimam" kuralı kıyı devleti yanında üçüncü devletler için de açıkça öngörülmüştür. **Castañeda**'nın da belirttiği gibi, "gerekli ihtimam" şeklinde formül, devletlerin karşılıklı hak ve yükümlülükleri açısından bir denge sağlamaktadır.<sup>1452</sup>

Ayrıca, münhasır ekonomik bölgedeki üçüncü devletlerin faaliyetlerine ilişkin olarak, m.58/2'de barışçıl amaçlarla kullanımın öngörülmesi de, kuşkusuz bu devletler için bir yükümlülük teşkil etmektedir.

## 6- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölge Çerçevesindeki Değerlendirilmeleri

Münhasır ekonomik bölgeye ilişkin olarak denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için BMDHS'de getirilen düzenlemelerin anlaşılması sadece bu düzenlemelerin incelenmesiyle değil, bunun ötesinde bu düzenlemelerin oluşmasında kat edilen aşamaların incelenmesiyle daha anlaşılanacaktır. Bu çerçevede, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölge çerçevesinde III. DHK süresince, gerek konferans içerisinde, gerek

---

<sup>1452</sup> CASTAÑEDA, s. 614.

konferanstan bağımsız ve fakat ona yön vermek amacıyla gerçekleştirilen toplantılar sonucunda ortaya koydukları taleplere, taslaklara da kısaca değinilecektir.<sup>1453</sup>

Denize kıyısı olmayan devletler ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler birbirinden farklı sorunlara sahip olsalar da, aynı zamanda bu devletler deniz hukukuna dair birçok ortak soruna da sahiptir. Bunlardan en önemlileri arasında, münhasır ekonomik bölge ve bu bölge kapsamındaki kaynaklara erişim hakkı gelmektedir. Münhasır ekonomik bölgeye ilişkin bu devletlerin durumları BMDHS'de ayrı maddelerde yer almış olsa da, bu iki grup devlet münhasır ekonomik bölge konusunda beraber hareket etmişlerdir. Bu sebeple, birlikte tek bir başlık altında incelenmeleri uygundur.<sup>1454</sup>

#### **a- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgeye İlişkin Talepleri**

Münhasır ekonomik bölgeye ilişkin yaşanan gelişmenin paralelinde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölgedeki isteklerine ilişkin gelişme ikiye ayrılabilir. Birincisi, III. DHK öncesinde ve bu Konferans esnasında, fakat bu Konferanstan bağımsız birtakım bölgesel girişimler çerçevesinde dile getirilen, ortaya konulan istekler; ikinci olarak ve çok daha önemli olarak III. DHK çerçevesinde bu devletlerin resmî görüşlerinin dile getirilmesidir. Öte yandan, bu aşamalardan geçilirken doktrinin önde gelenlerinin de görüşlerine yer vermek uygun düşecektir.

---

<sup>1453</sup> Denize kıyısı olmayan devletlerin ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölgeye ilişkin olarak taleplerinin ve isteklerinin çok daha ayrıntılı tarihî gelişimsel değerlendirilmeleri için bkz. DAHMANI, 1987, s. 57-67; JAYAKUMAR S., The Issue of the Rights of Landlocked and Geographically Disadvantaged States in the Living Resources of the Economic Zone, *VJIL*, vol. 18/1, 1977, s. 72-93; SINJELA, 1983, s. 279-340 (üçüncü bölüm, özellikle s. 290-311); SINJELA A.M., Land-Locked States Rights in the Exclusive Economic Zone from the Perspective of the UN Convention on the Law of the Sea: An Historical Evaluation, *ODIL*, vol. 20/1, 1989, s. 63-81; SYMONIDES, 1976, s. 60-65 (sadece 1976'ya kadar olan süreç yer almakta).

<sup>1454</sup> Doktrinindeki incelemelerin de bu yönde gerçekleştiği görülmektedir. Bkz. DAHMANI, 1987, s. 57 vd.; JAYAKUMAR, s. 72 vd.; SINJELA, 1989, s. 65 vd. Hattâ bu durum, konuya ilişkin incelemelerde bulunan yazarlar tarafından da açıkça dile getirilmiştir. Bkz. DAHMANI, 1987, s. 57; EXTAVOUR, s. 244.

## aa- III. DHK Dışındaki Gelişmeler/Bölgesel Gelişmeler

### aaa- Güney (Lâtin) Amerika Kıtası

Özellikle, Lâtin Amerika bağlamında toplanan Konferanslarda kıyı devletlerinin ağırlığının hissedildiği ve bu Konferanslar sonucunda kabul edilen belgelerde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler açısından açık bir düzenlemeye yer verilmediği gözlenmektedir.<sup>1455</sup> Bu durumun en önemli nedenleri arasında, bu bölgede sadece iki denize kıyısı olmayan devletin var olması<sup>1456</sup>, bunun dışında neredeyse coğrafi açıdan elverişsiz sayılabilecek bir devletin bulunmaması<sup>1457</sup>, bu bölgedeki devletlerin çok güçlü deniz iddialarını uzunca bir süreden beri dile getiriyor olmaları ve bu iddiaların en önemlileri arasında iki yüz deniz millik karasuları talebinin<sup>1458</sup> olması gibi hususlar yer almaktadır.

### bbb- Afrika Kıtası

Lâtin Amerika dışında yer alan ve genelde gelişmekte olan veya en az gelişmiş devletlerin yoğunlaştığı Afrika kıtasında ise durum farklı cereyan etmiştir.<sup>1459</sup> Özellikle, “Afrika Dayanışması” (*African Solidarity*) adı altında Afrika kıyı

---

<sup>1455</sup> Fakat, burada şu önemli husus belirtilmelidir; “patrimonyal deniz/miras deniz” (*patrimonial sea*) kavramının ortaya ilk atıldığı ülkelerden biri olan Venezüella’nın delegesi, 1971 yılında toplanan Deniz Yatağı Komitesinin ikinci toplantısında, yeni kabul edilecek bölgede denize kıyısı olmayan devletlerin durumlarının da gözetilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Bkz. EXTAVOUR, s. 244; HASSAN T., Third Law of the Sea Conference Fishing Rights of the Landlocked States, *LAs*, vol. 8/3, 1976, s. 690.

<sup>1456</sup> Bolivya ve Paraguay.

<sup>1457</sup> Güney (Lâtin) Amerika bölgesi dâhiline giren devletler arasında Karayip ve Orta Amerika Devletleri de vardır. Bu çerçevede, Güney Amerika’da coğrafi açıdan elverişsiz devlet bulunmazken, Orta Amerika ve Karayipler bağlamında Jamaika’nın bu kategoriye girdiği tartışmasız kabul edilmektedir. Öte yandan, III. DHK esnasında, gerek bireysel, gerek Jamaika ile ortak olarak coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin sunduğu öneriler çerçevesinde, Haiti de bu kapsamda yer alabilecektir. Öte yandan, Haiti’nin coğrafi konumunun da, Jamaika gibi sıkıntılı olduğu gözlenmektedir. Tüm bunlara ilâveten, doktrinde bazı yazarlar da, Haiti’yi coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak açıkça mütalâa etmişlerdir. Bkz. NELSON L.D.M., *The Delimitation of Maritime Boundaries in the Caribbean*, in *Ocean Boundary Making: Regional Issues and Developments*, edited by Johnston & Saunders, New York, 1988, s. 158.

<sup>1458</sup> İki yüz deniz millik karasuları iddiasında bulunan devletler arasında şu Lâtin Amerika Devletlerini saymak mümkündür: Ekvator (1966), Panama (1967) ve Brezilya (1970).

<sup>1459</sup> Deniz hukukuna ilişkin Afrika’daki gelişmeleri irdeleyen eserler arasında şu eserler ön plâna çıkmaktadır: AKINTOBA (çok sınırlı var); FERREIRA, 1979, s. 89-129; KIBOLA H.S., A Note on Africa and the Exclusive Economic Zone, *ODIL*, vol. 16/4, 1986, s. 369-380; OKIDI C.O., Role of the OAU Member States in the Evolution of the Concept of Exclusive Economic Zone in the Law of the Sea: The First Phase, *DLJ*, vol. 7/1, 1982, s. 39-71; REMBE N.S., Africa and the Law of the Sea, *Alphan aan den Rijn*, 1980 (kısmen var).

devletleri, denize kıyısı olmayan devletlerin ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölgedeki haklarını açık olarak tanımladılar.

Afrika kıtası dâhilinde ortaya konulan ilk belgelerden birisi 1972 yılında Yaoundé'de gerçekleştirilen "Deniz Hukukuna İlişkin Afrika Devletleri Bölgesel Semineri" (*The African States Regional Seminar on the Law of the Sea*) sonundaki Genel Rapordur. Yaoundé Bildirisinde münhasır ekonomik bölgeye ilişkin önemli tespitlere yer verilmiştir. Yaoundé'de yapılan toplantı, münhasıran denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için yapılan bir toplantı olmasa da, deniz hukukuna ilişkin önemli sonuçlar ortaya koyan bu belgede, bu devletlere ilişkin önemli belirlemelere gidilmiştir. Yaoundé toplantısına katılan on altı devlet<sup>1460</sup> arasında sadece tek bir denize kıyısı olmayan devlet vardır.<sup>1461</sup> Bununla birlikte, üç coğrafi açıdan elverişsiz devlet de—Etiyopya, Kamerun ve Zaire, toplantıya katılmıştır. Burada dikkat edilmesi gereken husus, kanımızca, Toplantıya kısıtlı sayıda denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devlet katılmış olmasına rağmen, bu devletleri de derinden etkileyecek kararlar almaktan kaçınılmamış olunmasıdır.<sup>1462</sup>

Yaoundé Bildirisinde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin şu hususlar yer almıştır:

- Münhasır ekonomik bölge dâhilindeki canlı kaynakların işletilmesinin denize kıyısı olmayan ve denize kıyısı olmayan devlete yakın devletler<sup>1463</sup> de dâhil olmak üzere tüm Afrika devletleri için serbest olacağı düzenlenmiştir;
- Bu husus şu şarta bağlanmıştır: bu devletlerin münhasır ekonomik bölge kaynaklarını işletmek isteyen tüm şirketlerinin Afrika sermayesi ve personelinden oluşması öngörülmektedir.<sup>1464</sup>;

<sup>1460</sup> Yaoundé toplantısına katılan on altı devlet şunlardır: Dahomey, Ekvator Ginesi, Etiyopya, Fildişi Sahilleri, Kamerun, Kenya, Mısır, Moritanya, Nijerya, Orta Afrika Cumhuriyeti, Senegal, Sierra Leone, Tanzania, Togo, Tunus ve Zaire. Bkz. FERREIRA, 1979, s. 127 dipnot: 56. Dahomey, günümüz Benin'i, Zaire ise, günümüz Demokratik Kongo Cumhuriyeti'dir. Bunun dışında, Yaoundé toplantısına katılan devlet sayısının on yedi olarak gösteren kaynaklar da vardır. Bkz. JOHNSTON D.M. & GOLD E., *The Economic Zone in the Law of the Sea: Survey, Analysis and Appraisal of Current Trends*, *OP*, no: 17, 1973, s. 6.

<sup>1461</sup> Orta Afrika Cumhuriyeti, Etiyopya, o tarihte henüz Eritre'den ayrılmadığı için, doğal olarak denize kıyısı olmayan bir devlet olarak mütalâa edilmemektedir.

<sup>1462</sup> Bu konunun altının *Jayakumar* tarafından da çizildiği belirtilmelidir. Bkz. JAYAKUMAR, s. 94.

<sup>1463</sup> "Denize kıyısı olmayan devletlere yakın devletler" (*near land-locked states*) o dönemde Afrika belgelerinde sıklıkla rastlanan bir kavramdır.

<sup>1464</sup> Bazı yazarlar, öngörülen bu şartın denize kıyısı olmayan devletlerin dışlanması için öngörülen bir düzenleme olduğunu ileri sürse de, kanımızca bu düzenlemenin arka plânında, münhasır ekonomik

- Münhasır ekonomik bölge kaynaklarından yararlanabilmeleri için transit hakkının tanınması da öngörülmektedir;
- Münhasır ekonomik bölge kaynaklarından yararlanmaya ilişkin düzenlemelerin çok taraflı veya bölgesel veya iki taraflı antlaşmalarla sağlanacağı belirtilmektedir;
- Kıyı devletleri tarafından münhasır ekonomik bölge sınırlarının belirlenmesinde bölge kaynaklarının göz önünde tutulması gerekirken, bunun yanı sıra denize kıyısı olmayan devletlerin hak ve çıkarlarının da göz önünde bulundurulacağı açıkça düzenlenmiştir.<sup>1465</sup>

III. DHK'ya paralel olarak yapılan bu konudaki en önemli toplantı 1974 yılında Kampala'da yapılan ve sonucunda Kampala Bildirisinin kabul edildiği toplantıdır. Bu toplantının önemi, tamamıyla denize kıyısı olmayan devletler ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler tarafından gerçekleştirilmiş olmasıdır. Kampala Bildirisinin girişinde düzenli ve hakça bir gelişim için okyanus kaynaklarından yararlanmada denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin de katılımıyla uluslararası toplumun ortak çıkarlarının bir bütün olarak ele alınmasına vurgu yapılmış ve böylece denize kıyısı olmayan devletlerin ihtiyaç ve çıkarlarının göz önünde tutulmasının önemine değinilmiştir. Bu çerçevede, belgede, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölgede yer alan kaynaklar konusunda şu hak ve çıkarlarına açıkça yer verilmiştir: "(8) karasularının ötesindeki deniz dibi, toprak altı ve deniz alanında yer alan kaynakların işletilmesinde,

(a) Kıyısı olan veya denize kıyısı olmayan devlet olsun tüm devletlerin hakları ve çıkarları dikkate alınacak,

(b) Mevcut uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde bu tür kaynaklara ilişkin denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tüm hakları devam edecektir". Devamındaki düzenlemede, karasularına bitişik bu alanlardaki kaynaklar üzerindeki yetkilerin kullanılmasına ilişkin olarak da, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin diğer devletlerle eşit hakları olacağının ve bunun olası deniz hukuku sözleşmesi çerçevesinde kabul edilmiş uluslararası standartlarla uyumlu olacağının altı çizilmiştir.

---

bölgenin gelişmekte olan devletler tarafından ortaya atılmasının nedeni olan gelişmiş devletlerin Afrika münhasır ekonomik bölgelerinden uzak tutulması amacı yatmaktadır. Bkz. OKIDI, s. 57; SINJELA, 1983, s. 288.

<sup>1465</sup> Bunun yanı sıra, komşu kıyı devletlerince önceden belirlenmiş sınırların da dikkate alınacağı belirtilmiştir.

### **bb- III. DHK Çerçevesinde Münhasır Ekonomik Bölgeye İlişkin Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açidan Elverişsiz Devletlerin Taleplerinin Gelişimi**

#### **aaa- III. DHK'daki Konuya İlişkin Temel Teklifler**

Her ne kadar III. DHK 1973 yılında başlamış olsa da, konunun Deniz Yatağı Komitesinde de görüşülmüş olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Fakat, bu toplantılarda sunulan metinlere ilişkin değerlendirmeye geçilmeden evvel denize kıyısı olmayan ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin konuya ilişkin istek ve taleplerini neye dayandırdıklarının kısaca belirtilmesi gerekir.

Bu çerçevede bu devletlerin iddialarının dayanağı şu şekilde özetlenebilir: Ekonomik bölge fikrinin kabulüyle veya uygulanmasıyla daha önce açık deniz alanı olan ve denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin de bu itibarla balıkçılık serbestisinden yararlandıkları alanlar, kıyı devletlerinin ulusal deniz yetki alanları dâhiline gireceği için bundan olumsuz etkilenen devletlere bu olumsuzluğu aşmada yardım edilmeli ve kıyı devletlerinin ekonomik bölgelerinde balıkçılık hakları tanınmalıdır.<sup>1466</sup>

Bu anlatılanlar çerçevesinde; denize kıyısı olmayan devletler (ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler) münhasır ekonomik bölge kavramı ilk ortaya çıktığında bu kavramı kabul etmemişler, daha sonra ise, kavramın gelişimini engelleyemeyeceklerini anlamışlar, dahası gelişmekte olan kıyı devletlerinin bu alana ihtiyaç duyduklarını da görünce, kabul edilecek bu bölgede kendi haklarının da tanınması koşuluyla, kavramı destekleyeceklerini ortaya koymuşlardır.<sup>1467</sup>

İlk başlarda denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, bireysel olarak veya birkaçının bir araya gelerek sundukları tekliflerde, özellikle “münhasır” sıfatını kullanmaktan kaçındıkları ve yine bölge için, genel olarak kabul edilen iki yüz deniz milini gözardı ederek herhangi bir mesafe belirtmedikleri görülmektedir.<sup>1468</sup>

<sup>1466</sup> ATTARD, s. 196 (yazar, konuya ilişkin açıklamalarını, sadece coğrafi açıdan elverişsiz devletlerle sınırlı tutmuştur); JAYAKUMAR, s. 72.

<sup>1467</sup> MIRVAHABI, s. 157.

<sup>1468</sup> DAHMANI, 1987, s. 59; JAYAKUMAR, s. 77.

Belirtilen bu noktalardan sonra, gerek Deniz Yatağı Komitesinde, gerek III. DHK'daki toplantılarda denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, özellikle münhasır ekonomik bölgedeki kaynaklara ve bu kaynaklardan yararlanmaya dair taleplerde buldukları ve aktif bir görünüm sergiledikleri gözlenmektedir. Ne yazık ki, bu devletler, çabaları sonucunda arzu ettikleri neticelere kavuşamamışlardır. Bu durumun çeşitli sebepleri vardır. Her şeyden evvel, bu devletler uzun bir süre birlikte hareket etmemişlerdir. Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler, konuya ilişkin tüm grubu kapsayan ilk teklif metnini ancak 1975 yılında verebilmişlerdir.<sup>1469</sup> Bunun ötesinde, uzunca bir müddet sadece münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynaklara değil, aynı zamanda cansız kaynaklara ilişkin de taleplerde bulunmuşlardır.<sup>1470</sup> Oysa, **Dahmani**'nin de vurguladığı üzere<sup>1471</sup>, bu talep kıyı devletlerinin ciddî muhalefetiyle karşılaşmıştır. Bir diğer önemli neden, aşağıda görülecek olan, “bölgesel ekonomik bölge” talepleridir. Bu taleplere, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bir bütün olarak sundukları birçok metin ve öneride de yer verilmiştir. **Dahmani**, bir şekilde, hem normal isteklerde bulunup, hem de yanında alternatif olarak bölgesel ekonomik bölge gibi isteklerin sunulmuş olmasının da olumsuz etkisi üzerinde durmuştur.<sup>1472</sup> Öte yandan, 1970'lerin sonuna gelindiğinde, o kadar çok kıyı devleti fiilî olarak münhasır ekonomik bölge ilân etmiştir ki<sup>1473</sup>, artık bu bölgeyi isteyen ve arzulayan devletlerin ayrıca denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin desteğine ihtiyaçları kalmamıştır.<sup>1474</sup>

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler, temel olarak komşu kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı ve cansız kaynaklardan “eşit şekilde” (*equal*) ve “ayırım gözetilmeksizin” (*nondiscriminatory*) yararlanma hakkı talep etmişlerdir. Oysa, cansız kaynaklardan yararlanma istekleri

---

<sup>1469</sup> Birçok yazar, konuyu ele alırken, bir şekilde metnin, ilk kez bu kategorideki devletlerin tamamı tarafından sunulduğunun altını çizmektedirler. Bkz. DAHMANI, 1987, s. 61; JAYAKUMAR, s. 78.

<sup>1470</sup> Doğrudan cansız kaynaklara ilişkin taleplerde buldukları gibi, yukarıda da işlendiği üzere, olası bir münhasır ekonomik bölge uygulaması çerçevesinde kıta sahanlığı kavramına da gerek kalmadığı ve kıta sahanlığının kabul edilebilecek bir sözleşmede yer almaması şeklindeki paralel iddiaların da unutulmaması gerekmektedir.

<sup>1471</sup> DAHMANI, 1987, s. 59.

<sup>1472</sup> DAHMANI, 1987, s. 59. Benzer görüşler, **Mirvahabi** tarafından da vurgulanmaktadır. Bkz. MIRVAHABI, s. 145.

<sup>1473</sup> Münhasır ekonomik bölgenin, daha henüz BMDHS imzalanmadan örf ve âdet kuralı hâline geldiğini belirtmek, dönemin bu yönlü devlet uygulamaları da göz önüne alındığında, yanlış olmasa gerektir.

<sup>1474</sup> DAHMANI, 1987, s. 66.

kıyı devletlerince uygun görülmemiştir. Buna karşılık, birçok kıyı devletinin canlı kaynaklardan yararlanma hakkını tanıdığını belirtmek yanlış olmasa gerekir.<sup>1475</sup>

Cenevre’de gerçekleştirilen üçüncü toplantıda ise, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler ilk kez bir bütün olarak çeşitli öneriler içeren bir taslak sunmuşlardır.<sup>1476</sup> Bu taslak, önceki taslaklardan önemli farklar içermektedir. Öncelikle, denize kıyısı olmayan devletler ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler arasında bir fark oluşturularak, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölgede yer alan canlı kaynaklardan “hakça temelde” yararlanmaları düzenlenmiş; buna karşın, denize kıyısı olmayan devletlerin canlı kaynaklardan yararlanmalarında eşitlik ilkesinden vazgeçilmemiştir. Öte yandan, diğer bir değişiklik, gruba dâhil olan devletlerden gelişmiş ve gelişmekte olanlar arasında bir farkın yaratılmasıdır. Buna göre, gruba dâhil olan gelişmiş devletlerin, ancak gelişmiş kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinde balıkçılık yapabilecekleri öngörülmüştür. En son olarak, komşu kıyı devletlerinin sahip olduğu münhasır ekonomik bölgelerinde mevcut olan kaynakların sınırlı olması durumunda, bir

---

<sup>1475</sup> Meselâ 05 Ağustos ve 28 Ağustos 1974 tarihlerinde Belçika, Danimarka, Fransa, Federal Alman Cumhuriyeti, İrlanda, İtalya, Lüksemburg ve Hollanda tarafından verilen “Balıkçılığa Dair Taslak Maddeler” m.8/2’de kaynaklara erişim hakkı olduğu belirtilen devletler arasında (e) paragrafında denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere de yer verilmiştir. Bkz. Document A/CONF.62/C.2/L.40 ve Add.1, s. 218.

Bunun dışında Nijerya tarafından “Münhasır Ekonomik Bölgeye Dair Revize Edilmiş Taslak Maddeler” adı altında sunulan teklifte “diğer devletlerin hakları ve yetkileri” (*competences*) başlığını taşıyan m.2/3’te; denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, komşu kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların araştırılma ve işletilmesi hakkına, bu tür devletlerle yapılacak uygun ikili veya bölgesel düzenlemeler ve ayarlamalara tâbi olarak, sahip olacaklardır şeklinde bir düzenlemeye yer verilmiştir. Bkz. Document A/CONF.62/C.2/L.21/REV.1, s. 199.

Aralarında denize kıyısı olmayan (Lesotho ve Mali) ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin (Gana, Kamerun, Libya, Sudan ve Zaire) de olduğu on sekiz Afrika devletinin münhasır ekonomik bölgeye dair taslak maddeleri (26 Ağustos 1974) m.6’da şu şekilde bir düzenlemeye yer verilmiştir: 1. *Gelişmekte olan denize kıyısı olmayan ve diğer coğrafi açıdan elverişsiz devletler komşu devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesi hakkına sahiptirler ve karşılığındaki yükümlülüklerine katlanacaklardır.*

2. *Denize kıyısı olmayan ve diğer coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin vatandaşları münhasır ekonomik bölgenin canlı kaynaklarının işletilmesinde kıyı devletlerinin vatandaşlarının sahip olduğu aynı haklardan yararlanacaklar ve aynı yükümlülüklerine katlanacaklardır.*

3. *İlgili devletlerin egemenliklerine tam bir saygı dâhilinde, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarında yer verilen haklardan yararlanmayı ve yükümlülüklerin uygulanmasını sağlamak amacıyla ikili, alt-bölgesel ve bölgesel düzenlemeler gerçekleştirilecektir.”.* Bkz. Document A/CONF.62/C.2/L.82, s. 241.

<sup>1476</sup> Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin 1975 yılındaki III. toplantıda sundukları öneri, ne yazık ki Birleşmiş Milletler’in konuya ilişkin belgelerinde yer almamaktadır. 1975 Önerisi olarak da adlandırılacak önerinin *Platzöder*’in eserinin IV. cildinde yer aldığı belirtilmektedir. Biz açıklamalarımızı, konuya ilişkin değerlendirmelerde bulunan yazarların (Dahmani, Jayakumar) açıklamaları çerçevesinde gerçekleştirmiş bulunmaktayız.

sonraki bölge veya alt-bölgede yer alan diğer kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerine yönelinebileceği düzenlenmiştir.<sup>1477</sup>

Fakat, II. Komitenin başkanının hazırladığı resmî olmayan taslakta denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin isteklerinin gözardı edildiği görülmektedir. Buna göre, bu devletlerin canlı deniz kaynaklarının işletimine “hakça temeller” çerçevesinde katılacakları düzenlenmiştir. Öte yandan, bu devletlerin katılımına ilişkin düzenlemenin, bu devletler için katılımın, kıyı devletinin izin verilebilir yakalama miktarı ve bundan yararlanma kapasitesi gibi düzenlemelerin yer aldığı taslak metin m.51 ilâ m.52’ye uyumlu olacağı yönünde bir belirlemeye gidilmiştir. Bu tür bir düzenlemeye yer verilmesi, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin canlı kaynaklardan yararlanma hakkının komşu kıyı devleti tarafından belirlenecek olan fazlalıkla sınırlandırılacağı endişesini de beraberinde getirmiştir. Raporda, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tepkisini toplayan en son husus ise, “coğrafi açıdan elverişsiz devletler”e yer verilmemiş olmasıdır.

Bu düzenlemeler göstermektedir ki, denize kıyısı olmayan devletler ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler isteklerinin metinlere geçirilmesi ve kabul ettirilmesi konusunda pek de başarılı olamamışlardır.

En son olarak, 1977 yılında bir kez daha önerilerini Konferansa sunan<sup>1478</sup> denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler, bu önerilerinde, gerek denize kıyısı olmayan, gerek coğrafi açıdan elverişsiz devletler için hakça temelde katılımı kabul etmişler, katılım haklarının ikili, alt-bölgesel ve bölgesel anlaşmalarla gerçekleştirilmesini benimsemişlerdir. Bunların yanında, denize kıyısı olmayan devletlerin katılım hakkının fazlalıkla sınırlandırılmayacağını belirtmişlerdir. Coğrafi açıdan elverişsiz devletlerinse, üçüncü devletler önünde önceliklerinin tanınması koşuluyla, sadece fazlalık çerçevesinde katılım haklarının olacağı benimsenmiştir. Eğer bir fazlalık yoksa, sadece gelişmekte olan coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin katılım hakkının olması üzerinde durmuşlardır. En son olarak, ekonomisi ve varlığını sürdürmesi mevcut balıkçılık kaynaklarına bağlı olan ülkelerin istisnaî durumlarına da yer vermişlerdir. Fakat, tekrar belirtilmelidir ki, denize kıyısı olmayan ve coğrafi

<sup>1477</sup> Tüm bu düzenlemelere ilişkin açıklamalar için bkz. DAHMANI, 1987, s. 61-62; JAYAKUMAR, s. 77-79.

<sup>1478</sup> Tüm bu taleplerin incelemesi için bkz. JAYAKUMAR, s. 90 vd.

açıdan elverişsiz devletler tarafından gösterilen bunca esnekliğe rağmen, kıyı devletleri katı tutumlarını sürdürmüş ve sonunda da istediklerini almışlardır.

### **bbb- Bölgesel Ekonomik Bölge Teklifleri**

Son olarak, bu düzenlemelerden farklı olarak, Deniz Yatağı Komitesinden itibaren belirli sayıda denize kıyısı olmayan devlet tarafından öne sürülen ve fakat hiçbir şekilde kabul edilmeyen “bölgesel ekonomik bölge” (*regional economic zones*) kavramına dair teklif ve önerilerin de değerlendirilmesi isabetli olacaktır.

İlk olarak, Uganda ve Zambiya tarafından ortak bir taslakla gündeme getirilen “bölgesel ekonomik bölge” kavramı, daha sonra Bolivya ve Paraguay ortak önerisi<sup>1479</sup> ve Zambiya’nın bireysel olarak sunduğu önerilerle<sup>1480</sup> güncelliğini korumuştur. Bu öneriler dışında, bölgesel balıkçılık bölgesi kavramı denize kıyısı olmayan ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletler tarafından oluşturulan taslak metinlerde de yer bulmuştur.

Bolivya ve Paraguay tarafından ortak olarak sunulan öneri m.1’de kıyı devletleri ile komşu denize kıyısı olmayan devletlerin on iki deniz millik karasularıyla iki yüz deniz miline kadar uzanacak bir alan arasında ortak olarak bölgesel ekonomik bölgeler oluşturma hakkına sahip olacakları belirtilmiştir. Taslak m.2’de tüm devletlerin bölgesel ekonomik bölgelere tam bir biçimde katılacakları ve eşit hak ve yükümlülüklerle oradaki tüm yenilenebilir ve yenilenemeyen kaynaklardan yararlanma hakkına sahip olacakları düzenlenmiştir. Bölgeye dâhil olan devletlerin ortak olarak bölgenin kaynaklarını araştıracakları, işletecekleri ve koruyacakları m.3’te düzenlenirken, bunun Deniz Yatağı Otoritesi’ne benzer bir bölgesel mekanizma yoluyla gerçekleştirileceği vurgulanmıştır. Dahası m.7’de tüm teknik, sanayisel ve ticarî faaliyetlerin yürütülmesinden sorumlu bir Teşebbüs’ün (*Enterprise*) tercihen kurulacak Otorite’nin bir organı olarak oluşturulacağı belirtilmiştir. Taslaktaki bir diğer ilginç husus ise, m.5’te yer verilen düzenleme

---

<sup>1479</sup> *Draft Articles on the “Regional Economic Zone”*, DOCUMENT A/CONF.62/C.2/L.65, 16 Ağustos, 1974, s. 234.

<sup>1480</sup> *Draft Articles in Keeping with the Declaration of Developing Land-Locked and other Geographically Disadvantaged States Adopted at Kampala in March 1974*, DOCUMENT A/CONF.62/C.2/L.95, 20 Eylül 1976, s. 171 ve *Revised Draft Articles in Keeping with the Declaration of Developing Land-Locked and Other Geographically Disadvantaged States Adopted at Kampala in March 1974*, DOCUMENT A/CONF.62/C.2/L.97, 15 Temmuz 1977, s. 84-85.

çerçevesinde, yenilenebilir veya yenilenemez tüm doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi ve korunması konularında her bir bölgesel ekonomik bölgenin sınırları dâhilinde “bölgesel egemenlik” (*regional sovereignty*) olacağının öngörülmüş olmasıdır.<sup>1481</sup>

Öte yandan, Zambiya'nın önerisinde, oluşturulacak bölgesel veya alt-bölgesel ekonomik bölgelerde, tüm devletlerin bölgedeki veya alt-bölgedeki mevcut kaynakların işletilmesinde eşit hakka sahip olduğu düzenlenmiştir. Bu bölgelerde düzenli bir biçimde işletim, yönetim, koruma ve hattâ geliştirme işlevlerinin görülebilmesi için kurumlar veya örgütler oluşturulabileceğine de yer verilmiştir.

Tüm bu önerilerin herhangi bir sonuç doğurmadıkları, kıyı devletlerinin bölgesel ekonomik bölge kavramına hiçbir şekilde rağbet etmedikleri, III. DHK'nın süreçsel gelişiminden rahatlıkla takip edilebilecektir.

Toparlamak gerekirse, BMDHS'de kıyı devletlerinin istekleri ve önerileri çerçevesinde kuralların şekillendiği, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin konferans süresince göstermiş oldukları tüm esnekliğe rağmen<sup>1482</sup> ve bu bağlamda taleplerinden feragat etmelerine karşın, bunun karşılığında kıyı devletlerinden benzer olumlu yaklaşımı görememişlerdir. Kıyı devletleri, bu konudaki sert tutumlarını Konferans sonuna kadar sürdürerek, istedikleri yönde düzenlemelere kavuşmuşlardır.

### **cc- Doktrinin Konuya Yaklaşımı**

Konuya ilişkin o dönemde doktrinin yaklaşımı da kanımızca önem taşımaktadır. Bu çerçevede, henüz kesin bir düzenleme getirilmemişken, doktrinden bazı yazarların denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin

---

<sup>1481</sup> *Delupis*, bu öneri çerçevesinde egemenlik kavramıyla yetki (jurisdiction) kavramlarının birbirine karıştırıldığının altını çizerek, düzenlemeye tepkisini dile getirmiştir. Bkz. DELUPIS, 1975, s. 119.

<sup>1482</sup> *Jayakumar*'ın da haklı olarak vurguladığı üzere, ilk talepleri ve sonrasında yaşanan gelişmeler denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin esnekliğini gösteren en büyük kanıtlar olmuştur. Bkz. JAYAKUMAR, s. 93. Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu konudaki esnekliklerini vurgulayan, hattâ bu esnekliğe rağmen kıyı devletlerinin katı tutumunun altını çizen bir başka yazar da *Prandler*'dir. Bkz. PRANDLER A., Promotion of the Interests of Land-Locked States in the Law of the Sea, in *Questions of International Law*, vol. 2, edited by Haraszti, translated by Decsényi & Simon, Budapest, 1981, s. 165-166.

münhasır ekonomik bölge dâhilinde sahip olabilecekleri haklara ilişkin görüşlerini algılamak için üç yazarın konuya ilişkin önerilerine yer verilecektir.

İlk olarak, coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olan Singapur'un III. DHK'ya iştirak eden delegelerinden biri olan **Tin**'in deniz hukukuna dair bir toplantıda konuya ilişkin yapmış olduğu önerilere yer verilebilir.<sup>1483</sup> Bu bağlamda, Tin, o dönem için ilgili devletlerin (denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler) kendi çıkarları gerektiği şekilde ele alınırsa münhasır ekonomik bölge kavramına karşı çıkmayacaklarını düşündüğünü belirtmiş ve bu çıkarların korunması için: bu tür bir bölgenin, aynı bölgede bulunan denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin balıkçılara kapatılmaması gerektiğini, bu balıkçıların bu bölgede kıyı devleti tarafından getirilecek olan yönetim ve koruma önlemlerine tâbi olmak koşuluyla serbestçe balık avlayabileceklerini ve yine bu devletler arasında kıyı devletinin gözetici (*custodian*) gibi davranabileceğini ve üzerinde uluslararası çerçeve bağlamında anlaşılmış yönetime ve korumaya dair ilkeler temelinde bölgeyi yönetme otoritesinin olabileceğini belirtmiştir.

Konuya ilişkin bir başka değerlendirme de Amerikalı yazarlar **Alexander** ve **Hodgson** tarafından yapılmıştır.<sup>1484</sup> Yazarlar, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin kaynakların paylaşımına katılmasına ilişkin dört değişik öneri sunmuşlardır:

- Yıllık izin verilebilir yakalama miktarı üzerinden sabit bir yüzdenin, denize kıyısı olmayan devletlerin balıkçılara bırakılabileceği;
- Bir devletin ekonomik bölgesi dâhilinde denize kıyısı olmayan devletlerin balıkçıları için belirli bir rezerv alan ayırabileceği;
- Kıyı devletinin, denize kıyısı olmayan devletlerin belirli tip balıkçı gemilerine kendi ekonomik bölgesi dâhilinde yıllık olarak faaliyet gösterebilme izni verebileceği;
- Komşu kıyı devletinin ekonomik bölgesinde, bu devletin balıkçıları tarafından avlanamayan ve azamî sürdürülebilir verim aralığına kadar (veya ona eşit bir başka sınır) olan miktar üzerinde, denize kıyısı olmayan devletlere öncelik/tercih üstünlüğü (*preference*) tanınabileceği.

---

<sup>1483</sup> TIN C.H., International Fishery Regimes and Interests of Developing States, in *The Law of the Sea: Needs and Interests of Developing States*, edited by Alexander, Kingston, 1973, s. 138.

<sup>1484</sup> ALEXANDER L.M. & HODGSON R.D., The Impact of the 200-Mile Economic Zone on the Law of the Sea, *SDLR*, vol. 12/3, 1975, s. 578.

Her üç yazarın da önerileri, genel olarak, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, gerek bireysel, gerek grup olarak öne sürdükleri taleplere benzemektedir, Alexander ve Hodgson'ın son önerisi hariç. Fakat, aşağıda da görüleceği üzere, bu görüşlerin hiçbiri BMDHS'ye, en azından saf bir biçimde intikâl etmemiştir.

## **b- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Canlı Kaynaklara İlişkin Hakları**

Uzun tartışmalar sonucunda denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynaklara ilişkin hakları ve talepleri birbirini müteakip iki ana maddede kendisine yer bulmuştur. Bu iki ana maddeyi takip eden diğer iki maddede ise, m.69 ve m.70'te yer verilen hususları tamamlayıcı nitelikte birtakım düzenlemelere yer verilmiştir.

BMDHS'de denize kıyısı olmayan devletlerin münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynaklara ilişkin haklarını düzenleyen m.69'la, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölgedeki aynı tür haklarını düzenleyen m.70, arada her ne kadar bazı küçük farklar olsa da, birbirine paralel düzenlemelerdir. Bu çerçevede, yapılacak inceleme ve açıklamalarda, bu iki maddede yer verilen düzenlemelerin beraberce irdelenmesi, varsa farkların da yeri geldikçe vurgulanması tercih edilmiştir.

Denize kıyısı olmayan devletlerin münhasır ekonomik bölgedeki en önemli haklarına (balıkçılığa-canlı kaynaklara) ilişkin olarak BMDHS m.69'da şu şekilde bir düzenlemeye yer verilmiştir:

- “1. Denize kıyısı olmayan devletler, ilgili tüm devletlerin alâkalı ekonomik ve coğrafi özellikleri göz önünde bulundurularak ve bu maddede ve 61 ilâ 62. maddelerde yer verilen hükümlere uyumlu olarak, hakça bir temelde, aynı alt-bölgedeki veya bölgedeki kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların fazlalıklarının uygun bir kısmının işletilmesine katılma hakkına sahip olacaklardır.*
- 2. Bu tür bir katılımın şartları ve usûlleri, ilgili devletlerce ikili, alt-bölgesel veya bölgesel antlaşmalar yoluyla ve inter alia aşağıdaki hususlar gözetilerek gerçekleştirilecektir:*

(a) Kıyı devletinin balıkçılıkla uğraşan topluluklarına veya balıkçılık sanayisine zarar veren etkilerden kaçınılması ihtiyacı;

(b) İşbu maddedeki hükümlere uygun olarak denize kıyısı olmayan devletin var olan ikili, alt-bölgesel ve bölgesel anlaşmalar uyarınca, diğer kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılmasının veya katılma hakkının boyutları;

(c) Denize kıyısı olmayan diğer devletlerin veya coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynakların avlanmasına şimdiki katılımlarının boyutu ve böyle bir kıyı devlete veya bunun bu çeşit bir bölgesine, özellikle ağır bir yük yüklemekten kaçınma zorunluluğu;

(d) İlgili devletlerin nüfusları için gerekli besin ihtiyaçları.

3. Kıyı devletinin gücü, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki kaynakların avlanması hususunda izin verilebilir yakalama hacminin bütününe erişmesine imkân veren bir noktaya yaklaşıyorsa; bu devlet ve diğer ilgili devletler, aynı alt-bölgedeki veya aynı bölgedeki gelişmekte olan denize kıyısı olmayan devletlere, tüm tarafları tatmin edici uygun şart ve hükümlerle, kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılma imkânı veren, hakkaniyete uygun iki taraflı, alt-bölgesel veya bölgesel düzeyde anlaşmalar akdetmek için işbirliğinde bulunacaklardır. İşbu hükmün uygulanmasında, ikinci paragrafta yer verilen unsurlar da, aynı şekilde dikkate alınacaklardır.

4. Denize kıyısı olmayan gelişmiş devletler, bu madde uyarınca, canlı kaynakların avlanmasına katılma hakkına, aynı alt-bölgedeki veya aynı bölgedeki gelişmiş kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinde sahip olacaklardır ve bu husus diğer devletlere kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklardan yararlanma imkânı tanıırken, kıyı devletinin, balıkçılar topluluğuna zararlı etkileri ve uyrukları bölgede genellikle balık avlayan devletlerin ekonomik düzensizliklerini asgarî düzeye indirme zorunluluğunu göz önünde tutması ölçüsünde gerçekleştirilecektir.

5. Yukarıdaki hükümler, kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynaklardan yararlanma konusunda aynı alt-bölgedeki veya bölgedeki denize kıyısı olmayan devletlere eşit veya tercihi haklar tanıyabilecekleri ve alt-bölgede veya bölgede gerektiğinde akdedilmiş olan düzenlemelere hânel getirmeyecektir.”

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin komşu kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki en önemli hakları olan balıkçılık (canlı kaynaklar) hakkına ilişkin düzenleme BMDHS m.70'te şu şekildedir:

“1. Coğrafi açıdan elverişsiz devletler, ilgili tüm devletlerin alâkalı ekonomik ve coğrafi durumları göz önünde bulundurularak ve bu maddede ve 61 ilâ 62. maddelerde yer verilen hükümlere uyumlu olarak, hakça bir temelde, aynı alt-bölgedeki veya bölgedeki kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların fazlalıklarının uygun bir kısmının işletilmesine katılma hakkına sahip olacaklardır.

2. ...

3. Bu katılmanın şartları ve usûlleri, ilgili devletler arasında iki taraflı alt-bölgesel ve bölgesel anlaşmalarla ve inter alia, aşağıdaki hususlar gözetilerek gerçekleştirilecektir:

(a) Kıyı Devletlerinin balıkçılıkla uğraşan topluluğuna veya balıkçılık sanayilerine zarar veren etkilerden kaçınılması ihtiyacı,

(b) İşbu maddedeki hükümlere uygun olarak, coğrafi açıdan elverişsiz devletin var olan ikili, alt-bölgesel veya bölgesel anlaşmalar uyarınca, diğer kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılmasının veya katılma hakkının boyutları;

(c) Coğrafi açıdan elverişsiz diğer devletlerin ve denize kıyısı olmayan devletlerin, kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynakların avlanmasına şimdiki katılmalarının boyutu ve böyle bir kıyı devlete veya bunun bu çeşit bir bölgesine, özellikle ağır bir yük yüklemekten kaçınma zorunluluğu,

(d) İlgili devletlerin nüfusları için gerekli besin ihtiyaçları.

4. Kıyı Devletinin gücü, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların avlanması hususunda, izin verilebilir yakalama hacminin bütününe erişmesine imkân veren bir noktaya yaklaşıyorsa; bu devlet ve diğer ilgili devletler, aynı alt-bölgedeki veya bölgedeki gelişmekte olan coğrafi açıdan elverişsiz devletlere, bütün tarafları tatmin edici uygun şart ve hükümlerle, kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılma imkânı veren, hakkaniyete uygun iki taraflı alt-bölgesel veya bölgesel düzeyde anlaşmalar akdetmek için işbirliğinde bulunacaklardır. İşbu hükmün uygulanmasında, üçüncü paragrafta yer verilen unsurlar da aynı şekilde dikkate alınacaklardır.

5. Gelişmiş coğrafi açıdan elverişsiz devletler, bu madde uyarınca canlı kaynakların avlanmasına katılma hakkına, ancak aynı alt-bölgedeki veya bölgedeki gelişmiş kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinde sahip olacaklardır ve bu husus diğer devletlere kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklardan yararlanma imkânı tanırken, kıyı devletinin, balıkçılar topluluğuna zararlı etkileri ve uyrukları

*bölgede genellikle balık avlayan devletlerin ekonomik düzensizliklerini asgarî düzeye indirme zorunluluğunu göz önünde tutması ölçüsünde gerçekleştirilecektir.*

*6. Yukarıdaki hükümler, kıyı devletinin aynı alt-bölgedeki veya aynı bölgedeki coğrafi açıdan elverişsiz devletlere, münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynaklardan yararlanma konusunda eşit veya tercihli haklar tanıyabilecekleri ve alt-bölgede veya bölgede gerektiğinde yapılmış düzenlemelere hâlel getirmeyecektir.*

»<sup>1485</sup>

BMDHS m.70'teki düzenlemenin, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin m.69'da yer verilen düzenlemeye paralel bir şekilde oluşturulduğu görülmektedir. Bu iki madde ve devamındaki konuya ilişkin diğer düzenlemelerin incelemesinde ikili bir ayrıma gidilmesi yerinde olacaktır.

#### **aa- BMDHS m.69 ve m.70'in Paralel İncelenmesi**

Öncelikle, bu iki maddedeki paralel düzenlemeler göz önüne alındığında, gerek denize kıyısı olmayan, gerek coğrafi açıdan elverişsiz devletlere, buldukları bölgelerindeki veya alt-bölgelerindeki kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların fazlasının işletilmesine<sup>1486</sup> katılmaya ilişkin bir hak verildiği görülmektedir.

Bazı kıyı devletleri, münhasır ekonomik bölgelerinde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere sadece imtiyaz verilmesini savunmuştur.<sup>1487</sup> Öte yandan, birçok kıyı devleti, haklı olarak, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere münhasır ekonomik bölgelerinde haklar tanınmasının, münhasır ekonomik bölgenin niteliğiyle bağdaşmadığını ifade etmiştir. Kıyı devletleri,

<sup>1485</sup> m.70'in, m.69'dan en önemli farkı, yukarıda metinde de yer verilmeyen ikinci fıkranın varlığıdır. İkinci fıkrada, üzerinde çok tartışılan coğrafi açıdan elverişsiz devlet kavramının münhasır ekonomik bölgeye ilişkin düzenlemeler çerçevesindeki tanımına yer verilmiştir.

<sup>1486</sup> *Subedi*, kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklara ilişkin hakları bakımında araştırma ve işletme hakkı olduğunu, oysa denize kıyısı olmayan (ve tabii ki coğrafi açıdan elverişsiz) devletlere sadece işletmeye ilişkin katılım hakkı verildiğine işaret etmektedir. Bkz. SUBEDI S.P., *The Marine Fishery Rights of Land-Locked States with Particular Reference to the EEZ, IJEC*, vol. 2/4, 1987, s. 234; SUBEDI, 2005, s. 91. Düzenleme, Subedi'nin belirttiği gibi olsa da, yadırganacak bir durum yoktur. Hattâ, kanımızca, bu şekilde bir düzenleme ilgili bölüme ve bu bölüm çerçevesinde gösterilen haklara paralel ve uygun bir düzenleme olarak nitelendirilmelidir, çünkü denize kıyısı olmayan devletlere bölge (alt-bölge) kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgesinde, ancak bu devletlerin avlayamadığı izin verilen avlanma miktarından artı kalan kısım üzerinde bir hak tanınmıştır. Daha açık ifade etmek gerekirse, araştırmaya ilişkin kısım zaten getirilen düzenlemeler çerçevesinde kıyı devletine münhasır kılınmıştır.

<sup>1487</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgilendirme ve özellikle hak ile imtiyaz arasında denize kıyısı olmayan devletlerin durumunu gözeterek farklılıkların sıralanması için bkz. HASSAN, s. 703-704.

münhasır ekonomik bölge düzenlemesinin özünde, bölgede bulunan canlı kaynaklar üzerinde kendilerine (kıyı devletine) egemen haklar tanıdığı<sup>1488</sup>, buna karşın denize kıyısı olmayan devletler lehine “hak” adı altında kendi münhasır ekonomik bölgelerinde düzenlemeler getirilmesinin, kendi haklarını ve egemenliklerini etkisiz kılacağını belirtmişlerdir.<sup>1489</sup> Kıyı devletlerinin eleştirileri çerçevesinde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere tanınan hakkın kısıtlı olduğu ifade edilmelidir.

Her şeyden evvel, denize kıyısı olmayan devletlere tanınan hakkın, sadece kıyı devletinin belirlemiş olduğu izin verilebilir yakalama miktarını kullanamamasından ortaya çıkacak fazlalık üzerinde olduğu belirtilmelidir. Öte yandan, bu fazlalığın da uygun bölümünden bahsedilmektedir. “Uygun” sıfatıyla kastedilenin ne olduğu ise anlaşılammaktadır. Öte yandan, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin katılımına ilişkin bu hakkın hakça ilkeler temelinde olacağı düzenlenmiştir. Hatırlanacağı üzere, bu konuya ilişkin olarak III. DHK sürerken, denize kıyısı olmayan devletler “eşit” (*equal*) ve “ayırım gözetilmeyecek şekilde” (*nondiscriminatory*) yararlanmayı gündeme getirmiş ve bunu ciddî şekilde talep etmiştir. Oysa, bu talepler olumlu yanıt almamış, sonucunda “hakça temeller çerçevesinde” (*equitable basis*) bir katılım öngörülmüştür. Kastedilen hakça temellerin ne olduğu ise açık değildir, fakat “ayırım gözetmeme” ve “eşit”lik temelinden daha az şey içerdiği açıktır.

Dahası, m.69/2 ve m.70/3 çerçevesinde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesinde yer alan canlı kaynaklarını avlayamadığı zaman oluşan fazlalığa katılmalarının koşul ve usûllerinin ikili, alt-bölgesel veya bölgesel nitelikteki anlaşmalarla<sup>1490</sup> belirleneceği

---

<sup>1488</sup> İlginç olarak, denize kıyısı olmayan bir devletin hukukçusu, kendisine göre kıyı devletine tanınan egemen hak olmadığını, sadece hak olarak nitelendirilmesinin daha uygun olduğunu belirtmektedir. Bkz. PRANDLER, s. 167.

<sup>1489</sup> ATTARD, s. 196 dipnot: 44; DAHMANI M., Access of Landlocked and Geographically-Disadvantaged States to the Fisheries Resources of the Economic Exclusion Zone (EEZ) under the New Convention on the Law of the Sea, *MPM*, vol. 10/4, 1983, s. 268; DAHMANI, 1987, s. 68; JAYAKUMAR, s. 106-107; ORREGO-VICUÑA, 1989, s. 55-56; PRANDLER, s. 166; VASCIANNIE, 1990, s. 59.

<sup>1490</sup> Maddede sadece “anlaşma” terimi kullanılmaktadır; canlı kaynakların işletilmesine katılmaya ilişkin daha genel bir düzenleme getiren BMDHS m.62/2’deyse anlaşmanın yanı sıra “ayarlamalar/düzenlemeler” (*arrangements*) terimine de yer verilmiştir. *Orrego-Vicuña*’ya göre, bu şekilde bir düzenleme denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler karşısında kıyı devletinin elini (pazarlık yönünden) güçlendirmektedir. Bkz. ORREGO-VICUÑA, 1989, s. 56.

düzenlenmiştir. Birçok yazarın altını çizdiği gibi<sup>1491</sup>, bu yönlü bir düzenleme kıyı devletinin bu konuda anlaşması zorunluluğunu beraberinde getirmemektedir, sadece anlaşma yapmak için görüşmek zorunluluğunu ihtiva etmektedir.<sup>1492</sup> Bize göre de, koşul ve usûllerin anlaşma yoluyla belirleneceğinin düzenlenmiş olması, illâ ki bir anlaşma yapılması anlamına gelmeyecektir. Bu durumda, sadece iyi niyetle anlaşma yapmak için görüşmelerin yapılması yeterli olacaktır. Eğer, görüşmeler sonucunda bir sonuç elde edilemezse, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin katılım hakkından yararlanamayabilecekleri kabul edilmelidir. Sonuçta, bu hakkın kullanımı otomatik değildir ve hakkın kullanımının koşul ve usûlleri yapılacak anlaşmaya bırakılmıştır. Doktrinde de bu görüşün savunulduğu görülmektedir.<sup>1493</sup>

Öte yandan, koşul ve usûllerin belirlenmesine yönelik yapılması öngörülen anlaşmada gözetilmesi gereken hususlara da yer verilmiştir. Bu çerçevede gözetilmesi gereken hususlar m.69/2 ve m.70/3'te şu şekilde sıralanmaktadır: kıyı devletinin balıkçılar topluluğu ve balıkçılık sanayine zarar verilmemesi, denize kıyısı olmayan devletlerin diğer kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki durumlarının da dikkate alınması<sup>1494</sup>, kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinden faydalanan diğer denize kıyısı olmayan ve/veya coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin katılımlarının boyutları ve bu bağlamda kıyı devletine yük yüklenmesinden kaçınılması<sup>1495</sup> ve son olarak, ilgili devletlerin nüfusları için gerekli

---

<sup>1491</sup> BURKE W.T., *The Law of the Sea Convention Provisions on Conditions of Access to Fisheries Subject to National Jurisdiction*, *OLR*, vol. 63/1, 1984, s. 100; FLEISCHER G., *The New Régime of Maritime Fisheries*, *RCADI*, vol. 209, 1988-II, 1988, s. 157; ORREGO-VICUÑA, 1989, s. 56.

<sup>1492</sup> *pactum de contrahendo*.

<sup>1493</sup> FLEISCHER, s. 157-158; KWIATKOWSKA, 1989, s. 70-71; SIZANI R.K., *The Law of the Sea Convention and the Rights of the Neighbouring African Landlocked States to Fish in the South African Fishing Zone*, *AJICL*, vol. 3/3, 1991, s. 516. Aksi görüşler için bkz. DAHMANI, 1987, s. 68; PHILLIPS J.C., *The Economic Resources Zone—Progress for the Developing Coastal States*, *JMLC*, vol. 11/3, 1980, s. 351.

<sup>1494</sup> Bazı denize kıyısı olmayan devletlerin çok sayıda ve farklı alt-bölgeye ve/veya bölgeye ait kıyı devletlerine komşu olduğu görülmektedir. Bu durumda, ilgili bu denize kıyısı olmayan devletlerin hangi komşu kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinden yararlanacağı önemli bir sorundur. Bu konuya ilişkin Afrika Kıtasının göbeğinde yer alan Çad örnek gösterilebilir. Çad'ın dört komşusu farklı deniz alanlarına kıyısı olan devletlerdir. Kuzey komşusu Libya'nın Akdeniz'e, Doğu komşusu Sudan'ın Kızıl Denize, Batı ve Güneybatı komşuları olan Kamerun ve Nijerya'nın ise Gine Körfezine (Atlantik Okyanusu) kıyısı vardır. Benzer bir örnek Güney Amerika'daki Bolivya için geçerlidir. Denize kıyısı olan dört komşusundan Peru ve Şili Pasifik Okyanusu'na kıyısı olan devletlerken, Arjantin ve Brezilya'nın ise Atlantik Okyanusu'na kıyısı vardır.

<sup>1495</sup> Öyle coğrafi konumlanmalar söz konusu olabilmektedir ki, bazı kıyı devletlerinin çok sayıda denize kıyısı olmayan devlet komşusu olabilmektedir. Meselâ, Güney Afrika Cumhuriyeti'nin dört denize kıyısı olmayan komşusu söz konusudur: Botswana, Lesotho, Swaziland ve Zimbabwe. Tanzanya'nın ise, beş denize kıyısı olmayan komşusu söz konusudur: Burundi, Malawi, Ruanda,

besin ihtiyaçları. Tüm bunlara ilâveten, ilgili maddelerde sayılan bu hususların sınırlı olmadığı da uluslararası hukuk yazarlarınca altı çizilen bir husustur.<sup>1496</sup>

Ayrıca, yapılacak anlaşmada, BMDHS m.62/4'te öngörülen ücretler, lisans, gemilerin sayısı, türü, ekipmanın özellikleri, sadece belirli türlerin avlanabileceği gibi hususların denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için de geçerli olacağı belirtilmelidir. Her ne kadar buna karşı çıkan yazarlar olsa da<sup>1497</sup>, kıyı devletinin bu yönlü bir hakkı olduğu, maddeler arasındaki bağ ve kıyı devlete tanınan egemen haklar düşünüldüğünde söylenebilecektir. Bununla beraber, bazı yazarların konuya ilişkin şüpheleri olduğu, yaptıkları değerlendirmelerden ortaya çıkmaktadır.<sup>1498</sup> Oysa, antlaşmalar hukuku çerçevesinde kıyı devletlerinin bu şekilde taleplerini destekleyen yazarlar olduğu gibi<sup>1499</sup>, somut örnek vermek suretiyle denize kıyısı olmayan devletlerin de kıyı devletlerine bir şeyler önerebileceğini ortaya koyan yazarlar vardır.<sup>1500</sup> Dahası, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler geliştirmekte olan devletler oldukları için zor durumda bulunsalar da, bölgelerindeki veya alt-bölgelerindeki kıyı devletlerinin çoğunun da geliştirmekte olduğu ve dahası münhasır ekonomik bölgelerinden yararlanılmasından ötürü bir kazanç elde etme umudu taşıdıkları da unutulmamalıdır. Münhasır ekonomik bölgenin, özellikle geliştirmekte olan kıyı devletleri tarafından savunulurken, gelişmiş devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinden uzak tutulması, bu bölgedeki kaynaklardan kendilerinin yararlanması, bu mümkün olmuyorsa hiç değilse bu bölgedeki kaynakların işletim haklarını satarak gelir elde edilmesi vurgulanmıştır. Bu çerçevede, komşu devletlerin coğrafi durumlarını bahane ederek, münhasır ekonomik bölgenin amacından saptırılmasının doğru olmayacağı düşünülebilir.

---

Uganda ve Zambiya. Ötesinde, Tanzania'nın bir diğer komşusu ise, Afrika Kıtası'nın en büyük devleti olmasına rağmen sadece otuz yedi kilometrelik bir kıyı şeridine sahip olan Demokratik Kongo Cumhuriyeti'dir. Benzer şekilde bir diğer devlet, Mozambik'tir. Mozambik'in dört komşusu denize kıyısı olmayan devlet konumundadır: Malawi, Swaziland, Zambiya ve Zimbabve.

<sup>1496</sup> ATTARD, s. 199; BURKE, 1984, s. 99; KWIATKOWSKA, 1989, s. 71; SHARMA, 2008, 280; SIZANI, s. 509; VASCIANNIE, 1990, s. 51.

<sup>1497</sup> *Orrego-Vicuña*, *Puñal*'ın bu şekilde isteklerin haklılığının ispatlanmadığını belirttiğini vurgulamaktadır. Bkz. ORREGO-VICUÑA, 1989, s. 56-57 (bkz. PUÑAL A.M., *Los derechos de los Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa en la Zona Económica Exclusiva*, Compostela, 1986, s. 39-40).

<sup>1498</sup> ATTARD, s. 198; DAHMANI, 1987, s. 68-69; SHARMA, 2008, s. 279.

<sup>1499</sup> ORREGO-VICUÑA, 1989, s. 56-57. Çok açık olmasa da *Vasciannie* de, yaptığı açıklamalardan anlaşıldığı üzere, m.62/4'ün denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için uygulanabileceğini imâ ediyor. Bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 54.

<sup>1500</sup> SIZANI, s. 512 (*Sizani*, Zimbabve'nin önemli miktarda mısır (*maize*) ürettiğini ve meselâ komşusu Mozambik'in balıkçılık bölgesinden yararlanmak için karşılığında ürettiği mısırsı önerebileceğini belirtmiştir.).

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölgedeki haklarına dair düzenlenen bir başka hususta m.69/3 ve m.70/4 öngörülen fazlalığın olmadığı durumlara ilişkindir. Bu düzenlemeye göre, bir kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesinde yer alan izin verilebilir tüm yakalama kapasitesini kullanabildiği durumlarda da, kendi alt-bölgesinde veya bölgesinde yer alan gelişmekte olan denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerle, kendisi, bu devletler ve ilgili üçüncü devletlerle tüm ilgili durumlar gözetilmek suretiyle bir düzenlemeye gitmek amacıyla işbirliği yapacağı belirtilmiştir. Birçok yazar, herhangi bir belirleme yapmaksızın (spesifikasyon) sadece maddede yazılanlar çerçevesinde bir değerlendirmeye gitmiş olsa da<sup>1501</sup>, bazı yazarlar, bu maddede yer verilen düzenlemenin, uygulama alanının çok sınırlı olduğunun ve genel olarak tüm vakalara uygulanmayacağına altını çizmiştir.<sup>1502</sup> Sözleşme'nin ilgili bu maddesine ilişkin bu yönlü bir görüş ayrılığı söz konusuysa, yorum kuralları çerçevesinde "hazırlık çalışmalarına" (*travaux préparatoires*) bakılması en uygun yol olarak kabul edilebilecektir.<sup>1503</sup> Bu durumda da, bu maddeyi hazırlayan Fiji büyükelçisi Nandan'ın konuya ilişkin yapmış olduğu açıklama en iyi aydınlatıcı metin olarak mütalâa edilebilecektir: "*Benim görüşüme göre, eğer kıyı devleti kendisine ait olan izin verilebilir yakalama kapasitesinin tamamını kullanabilmeye yetkinse, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu tür bir durumda katılıma ilişkin ısrar etmek için güçlü temelleri yoktur. Bu tür durumlarda, bu yönlü bir katılım, kıyı devletinin kaçınmayı istediği yokedici bir etkiyi de ortaya çıkartabilecektir. Aynı zamanda, eğer izin verilebilir yakalamanın tamamının kıyı devletince değerlendirilmesi, üçüncü taraflarla yapılan joint-venture veya benzer düzenlemelerin bir sonucuysa, bence, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan*

---

<sup>1501</sup> ATTARD, s. 200-201; BALASUBRAMANIAN S.P., Fishery Provisions of the ICNT: Part 2, *MP*, vol. 6/1, 1982, s. 41; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 438; KWIATKOWSKA, 1989, s. 71.

<sup>1502</sup> BURKE, 1984, s. 98; DAHMANI, 1983, s. 269-270; DAHMANI, 1987, s. 69; PHILLIPS, s. 352; PUÑAL A.M., The Rights of Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in Exclusive Economic Zone, *JMLC*, vol. 23/3, 1992, s. 443.

<sup>1503</sup> 1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi m.32. Normal olarak, bir anlaşmanın yorumlanmasında iyi niyetle hareket edilerek, anlaşmadaki terimlerin anlaşmadaki yer aldıkları biçimde ve anlaşmanın hedefleri ve amaçlarının ışığı altında olağan anlamlarıyla yorumlanacağı kabul edilmektedir (1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi m.31/1). Fakat, eğer anlaşma hükümleri açık ve belirgin değilse veya saçma sapan bir anlam ortaya çıkıyorsa anlaşmanın yorumlanmasında kullanılan yardımcı araçlara başvurulacağı düzenlemiştir. Bu yardımcı araçlar anlaşmanın hazırlık çalışmaları ve anlaşmanın akdedildiği koşullardan oluşmaktadır.

*elverişsiz devletlerin kendilerinin dışlanmasının hakça olmadığını söylemekte haklı noktaları vardır.*"<sup>1504</sup>

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin aynı alt-bölge veya bölgedeki kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgesinde bulunan canlı kaynakların işletilmesine ilişkin katılım hakkında dikkat edilmesi gereken bir diğer husus, m.69/4 ve m.70/5'te düzenlenen katılma hakkı tanınan devletlerin ve katılma hakkının söz konusu olduğu münhasır ekonomik bölgenin sahibi olan kıyı devletinin gelişmişlik düzeyleridir. Buna göre, gelişmiş ve gelişmekte olan devletler arasında bir ayrıma gidilerek, gelişmiş denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin sadece gelişmiş kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgesinde yer alan canlı kaynaklardan yararlanabilecekleri düzenlenmiştir. Bir kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgeye sahip olması açısından benzer bir ayrıma tâbi tutulmazken, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu şekilde bir ayrıma tâbi tutulması, hakkaniyete aykırı olduğu gerekçesiyle, gerek ilgili devletler<sup>1505</sup> tarafından, gerek doktrindeki yazarlar<sup>1506</sup> tarafından eleştirilmiştir.

Tüm bu düzenlemeler haricinde, kıyı devletlerinin kendi istekleri çerçevesinde, bölgesel veya alt-bölgesel işbirliği bağlamında, m.69 ve m.70'te tanınan katılma hakkından daha geniş hakları bölgelerindeki veya alt-bölgelerindeki denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere tanıyabilecekleri, aynı maddelerin sırasıyla beşinci ve altıncı fıkralarında düzenlenmiştir. Bu şekilde bir düzenleme, özellikle BMDHS'nin de ruhunda yer alan bölgeselliği ön plâna çıkartmaktadır. Öte yandan, bu hususun açık bir şekilde düzenlenmesinin gerekli olup olmadığı tartışılabilir, çünkü bu şekilde bir düzenlemeye yer verilmemiş olsa bile, BMDHS m.311/3'te iki veya daha fazla devletin kendi aralarında ve kendilerine etki etmek suretiyle ve Sözleşmenin genel hükümlerine aykırılık taşımayacak biçimde anlaşmalar yaparak mevcut hükümleri geliştirebilecekleri veya uygulanmalarını askıya alabilecekleri kabul edilmiştir.

<sup>1504</sup> *Nandan*'ın açıklaması aynen Puñal'da yer almaktadır. Bkz. PUÑAL, s. 443.

<sup>1505</sup> İsviçre ve Avusturya.

<sup>1506</sup> JAYAKUMAR, s. 110; PUÑAL, s. 446. Öte yandan, *Balasubramanian*, devletlerin bu yönlü itirazlarını belirttikten sonra, gelişmiş ve gelişmekte olan ayrımının yapılmasını haklı bulunduğunu belirtmiştir. Bkz. BALASUBRAMANIAN, s. 41-42.

## bb- BMDHS m.71 ve m.72

Münhasır ekonomik bölgede bulunan canlı kaynakların denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler tarafından erişilmesine ilişkin temel hükümler niteliğindeki m.69'un ve m.70'in yanı sıra, BMDHS'de bu hükümleri tamamlayıcı olarak bazı hususların öngörüldüğü m.71 ve m.72 de mevcuttur.

BMDHS m.71 ender rastlanacak bir örneğe ilişkin hazırlanmış izlenimi vermektedir. Maddeye göre, ekonomileri büyük ölçüde kendi münhasır ekonomik bölgesinde yer alan canlı kaynakların işletilmesine bağlı olan kıyı devletleri bakımından m.69 ile m.70'te öngörülen katılım hakkı uygulanmayacaktır. Bu madde çerçevesinde, âdeta m.69/3 ile m.70/4'ün tam tersi bir durumun düzenlenmiş olduğu mütalâa edilebilecektir. Bu maddenin, İzlanda gibi ekonomisi tamamen balıkçılığa bağımlı ülkeler için düzenlendiği belirtilebilir. Bununla birlikte, m.71'deki bu düzenlemenin kıyı devletleri tarafından genişletilerek yorumlanması ve bu çerçevede, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölgenin canlı kaynaklarına katılımdan mahrum kılınmasının söz konusu olabileceği de yazarlar tarafından dile getirilmiştir.<sup>1507</sup>

BMDHS m.72, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, Sözleşmenin yukarıda incelenen m.69 ve m.70 çerçevesinde kendilerine tanınan hakkı doğrudan veya dolaylı bir biçimde bir üçüncü tarafa devretmesini tamamen yasaklamıştır. Buna karşılık, aynı maddenin ikinci fıkrasında denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin yardım alabilecekleri düzenlenmiştir.<sup>1508</sup>

Genel olarak, m.72'deki düzenleme, özellikle denize kıyısı olmayan devletlerin bu konudaki eksiklikleri göz önüne alındığında eleştirilse de, kanımızca kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgedeki egemen hakları göz önüne alındığında doğru, hattâ gerekli bir düzenlemedir. Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere tanınan bu katılma hakkı bu devletler tarafından bir

<sup>1507</sup> BAILEY E.J. III, *The Exclusive Economic Zone: Its Development and Future in International and Domestic Law*, *LLR*, 45/4, 1985, s. 1279-1280; SIZANI, s. 514.

<sup>1508</sup> *Balashubramanian*, m.72/1'de öngörülen düzenlemeyle ikinci fıkrada öngörülen düzenlemenin birbirinden ayırt edilmesinin zor olduğunu belirterek, bu maddede yer alan düzenlemelerin karşılık yaratabileceğinin altını çizmiştir. Bkz. BALASHUBRAMANIAN, s. 41.

başka devlete verildiğinde, ihlâlden söz edilebilir. Zira, aksini savunmak münhasır ekonomik bölgenin oluşturulma amacıyla bağdaştırılamayacaktır.

Bazı yazarlar, bu düzenlemeyi eleştirirken, zaten denize kıyısı olmayan devletlerin bir balıkçılık sanayisinin bulunmaması ve bu devletlerin genelde kalkınma çerçevesinde bu yönlü taleplerini ortaya koymuş olmaları gibi gerekçelerle, bu devletlerin kendilerine tanınan hakkı üçüncü devletlere vermek suretiyle, hiç olmazsa fiilen elde edemeyecekleri gelirleri bir ölçüde edinebilmelerinin yolunun açılmasını savunmuşlardır.<sup>1509</sup> Yukarıda da açıklandığı üzere, böyle bir iddia, her ne kadar ilk bakışta mantıklı gibi görünse de, münhasır ekonomik bölgenin oluşturulma amacıyla ters düştüğü için, kanımızca kabul edilmemelidir. Brezilya Delegesi Thompson-Flores'in değerlendirmeleriyle bu konuya ilişkin açıklamalara son vermek yerinde olacaktır. Thompson-Flores, Brezilya'nın Paraguay'la balıkçılık rejimine ilişkin de anlaşma yapmaya hazır olduğunu, fakat bunun için hakkın tanınacağı kişilerin gerçek Paraguaylılar olması, Paraguay vatandaşıymış gibi davranan üçüncü devlet vatandaşlarının olmaması gerektiğini belirtmiş; Brezilya'nın uzun bir süredir Amerikan ve Japon şirketlerinin bu konuda bölgesel imtiyazlar kazanmak için komşularının kullanılmasını durdurulmasıyla mücadele ettiğinin altını çizmiştir.<sup>1510</sup>

#### **cc- BMDHS m.69 ve m.70'teki Düzenlemelerin Etkileri**

Yapılan tüm açıklamalardan sonra, doktrin tarafından sıklıkla tartışılan denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere tanınan bu hakların, özellikle diğer devletler bağlamında bir öncelik veya tercihli durum yaratıp yaratmadığının değerlendirilmesi gereklidir. Bazı yazarlar, BMDHS'de yer verilen düzenlemeler çerçevesinde bu katılım hakkının bir öncelik yarattığı şeklinde görüş bildirmektedirler.<sup>1511</sup> Öte yandan, birçok yazar ise, bu düzenlemelerin bir öncelik veya tercihlilik durumu yaratmadığı görüşündedir.<sup>1512</sup> Gerçekten bu düzenlemeler bir öncelik yaratmış mıdır? Her şeyden evvel, Sözleşme'nin ilgili hükümleri değerlendirildiğinde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere

<sup>1509</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 439-440; SINJELA, 1989, s. 74-75.

<sup>1510</sup> SANGER, s. 147-148.

<sup>1511</sup> ATTARD, s. 200-201; DAHMANI, 1983, s. 268; DAHMANI, 1987, s. 69; PUÑAL, s. 446-459, özellikle s. 446 ve 458; SIZANI, s. 511.

<sup>1512</sup> BALASUBRAMANIAN, s. 40; FLEISCHER, s. 158; ORREGO-VICUÑA, 1989, s. 57-58; PHILLIPS J.C., The Exclusive Economic Zone as a Concept in International Law, *ICLQ*, vol. 26/4, 1977, s. 603-604; SHARMA, 2008, s. 280-281; TUERK, s. 105; VASCIANNIE, 1990, s. 52-54.

ilişkin belirgin bir öncelik öngörülmediği gözlenmektedir. BMDHS m.69 ve m.70'te yer verilen düzenleme, m.62/2'de yer verilen genel yararlanma hakkının, ilgili devletler açısından uygulanaşına ilişkin düzenlemesinden ibarettir. Maddelerde, açıkça bir öncelik atfı gözlenmemektedir. Öte yandan, anlamı üzerinde tartışma yaşanan anlaşma hükümlerinin yorumuna ilişkin Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi m.32 uyarınca, böyle bir durumda anlaşmanın hazırlık çalışmaları değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, maddenin hazırlayıcısı Nandan'ın, tüm çabalarının, açıkça bir öncelik veya tercihli hak isteğinde bulunan denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu tutumlarıyla, buna kesinlikle karşı çıkan kıyı devletlerinin tutumları arasında bir uzlaşmayı yakalamak olduğu vurgulanmalıdır. Nandan, bunun için, m.62/2'de, m.69 ve m.70'e özellikle dikkat edileceği (*particular regard*) yönünde bir değişiklik getirmiştir. **Nandan**, buna ilişkin açıklamasında, yapılan değişiklik çerçevesinde, "öncelik" veya "tercihli" terimleri kullanılmaksızın, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin durumunun özel olarak ele alınmasına çalışıldığını belirtmiştir.<sup>1513</sup> Öte yandan, aşağıda da belirtileceği üzere, dünya coğrafyası değişik özellikler sergilemekte ve her coğrafi bölgede (veya alt-bölgede) denize kıyısı olmayan devlet veya coğrafi açıdan elverişsiz devlet bulunmamaktadır. Buna karşın, hemen hemen tüm deniz alanlarında, kıyı devleti hariç, o bölgede avlanan, dolayısıyla geleneksel haklara sahip devletler veya vatandaşları olabilmektedir. Zaten, III. DHK esnasında sunulan önerilerin bir kısmında, geleneksel balıkçılık hakları olan devletlere, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerle mukayese edildiğinde, daha önce yer verildiği de dikkate şayan bir husustur.<sup>1514</sup>

---

<sup>1513</sup> Nandan'ın konuya ilişkin açıklamasının tam metni için bkz. PUÑAL, s. 458.

<sup>1514</sup> Meselâ Amerika Birleşik Devletleri'nin "Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanelığına Dair Bölüm İçin Taslak Maddeler" başlığıyla 08 Ağustos 1974 tarihinde III. DHK'ya sunduğu öneri m.15'te denize kıyısı olmayan devletlerin komşu kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesindeki balıkçılığa katılmasına ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesine rağmen, bir önceki madde olan m.14'te ise, komşu kıyı devletlerinin geleneksel balıkçılık haklarının tanınacağı düzenlenmiştir. Düzenlemelerin sırası itibarıyla, geleneksel balıkçılık hakkına sahip olan devletlerin daha önce ele alınacağı düşünülmesi yanlış olmasa gerektir. Bkz. DOCUMENT A/CONF.62/C.2/L.47, s. 223. Benzer şekilde, daha önce de yer verilen Avrupa Ekonomik Topluluğu'na üye devletlerin balıkçılığa ilişkin taslak önerilerinde yer verilen m.8/2'de kıyı devleti haricinde balıkçılık haklarından yararlanılması öngörülen üçüncü devletler sıralanmıştır. Bu devletler arasında, geleneksel balıkçılık hakkına sahip olan devletler; aynı bölgede yer alan, ekonomisi balıkçılığa dayanan ve fakat kendi suları balıkçılık konusunda verimsiz olan kıyı devletleri gibi devletlere yer verilmiştir. Sıralanan bu devletler arasında, denize kıyısı olmayan devletler kendilerine en son sırada yer bulmuşlardır. Bkz. DOCUMENT A/CONF.62/C.2/L.40 AND ADD.1, s. 218.

Öte yandan, her ne kadar konumuza ilişkin doğrudan bir düzenleme olmasa da, BMDHS'nin uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin XV. bölümünde konuya ilişkin yer verilen hükümlerinin, kıyı devletlerinin, egemen haklarına paralel olarak, lehlerine olduğunu belirtmek yanlış olmasa gerektir. Bu çerçevede, kıyı devletinin belirleyeceği öngörülen izin verilebilir yakalama miktarı, kullanım kapasitesi ve bunların sonucunda ortaya çıkabilecek olası fazlalığa dair sadece iki spesifik durumda zorunlu uzlaştırma prosedürüne (*compulsory conciliation procedure*) başvurulacağı düzenlenmiştir: Kıyı devletinin bir üçüncü devletin talebine rağmen, tartışmalı olarak izin verilebilir yakalama miktarını ve kullanım kapasitesini belirlemekten kaçınması ve var olduğunu açıkladığı fazlalığa ilişkin m.62, m.69 ve m.70 uyarınca devletlerin katılım hakkını tartışmalı bir şekilde kabul etmemesi.<sup>1515</sup> Her iki durumun da, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletleri doğrudan etkilediği göz ardı edilemez. Fakat, bu düzenlemenin yeterliliği tartışmaya açıktır. Meselâ, bu düzenleme çerçevesinde, kıyı devletinin fazlalık yoktur şeklinde bir belirlemesinin herhangi bir yaptırımla karşılaşmayacağı görülmektedir.

Sonuç olarak, BMDHS'nin denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için münhasır ekonomik bölgelerdeki canlı kaynakların işletilmesine katılmaya ilişkin haklarına dair getirdiği düzenlemenin konuya açıklık getirmesi beklenirken, tam tersine durumu daha da karmaşık hâle dönüştürdüğü söylenebilir.

#### **dd- BMDHS'de Belirlenmeyen Noktalar**

BMDHS'de açıkça düzenlenmeyen ve bu bağlamda, tartışma yaratan unsurlar da vardır. Bunlar arasında şu unsurlar ön plâna çıkmaktadır:

- Alt-bölge ve bölge kavramlarının tanımına yer verilmemiştir,
- Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin haklarının hangi canlı kaynakları kapsadığı açık değildir,
- Gelişmiş ve gelişmekte olan devlet kavramları bazı devletler haricinde belirli değildir,
- Bu konu çerçevesinde hakça temelin ne olduğu belli değildir,
- Kıyı devletinin belirleyeceği fazlalığın "uygun kısmı" şeklindeki ayrımın vurguladığı hususun ne olduğu ve bu uygunluğun kime göre belirleneceği açık değildir.

---

<sup>1515</sup> Bu konuya ilişkin düzenleme BMDHS m.297/3 (a) & (b)'de yer almaktadır.

### aaa- Bölge ve Alt-Bölge Kavramları

Konuyu inceleyen yazarların hemen hemen hepsinin altını çizdiği ve önemle vurguladığı husus, BMDHS'nin, ne ilgili maddelerinde, ne de genel olarak herhangi bir yerinde bölge ve/veya alt-bölge kavramlarının tanımının yapılmamış olmasıdır. Bu çerçevede, bu terimlerin algılanışına dair farklı görüşler ortaya çıkmıştır. Esasen, bu durumun III. DHK'da devletler arasında da tartışıldığı, konuyu ayrıntısıyla inceleyen **Puñal** tarafından vurgulanmaktadır.<sup>1516</sup> Bu konu önemlidir; çünkü ilgili denize kıyısı olmayan devlet(ler)in ve/veya coğrafi açıdan elverişsiz devlet(ler)in katılma hakkının nerede kullanılacağına belirlenmesinin temel kriterini teşkil etmektedir.

Kanada delegesi **Mcwhinney**, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin birden fazla alt-bölge veya bölgeye<sup>1517</sup> dâhil olamayacaklarının açıkça belirtilmesi gerektiğini, aksi takdirde bu devletlere tanınan hakkın aşkın olacağını vurgulamıştır.<sup>1518</sup> Delege, kıyı devletlerinin de en fazla bir alt-bölge veya bölge dâhilinde olabileceği, aksi bir tutumun bu devletlere aşırı mükellefiyet yükleyeceğini eklemiştir.<sup>1519</sup>

Bir başka delege, **Symonides** (Polonya), canlı kaynak bakımından fakir ve fazlalıktan yoksun yarı-kapalı deniz alanlarının m.70 anlamında bölge oluşturmadığını belirtmiştir.<sup>1520</sup>

Bölgenin (hattâ alt-bölge) tanımı üzerinde doktrinde fikir birliğine rastlanılmamaktadır. Meselâ, **Alexander**, "bölge" kavramının belirlenmesinde, devletlerin bölgesel olduğu ifade edilen faaliyetlerinin tespitinin önemine değinmiştir.<sup>1521</sup> Bir diğer görüşe göre, bölgelerin belirlenmesinde coğrafya ve ekonomi ikilisinin temel rolü olacağı ve belirlemelerin sadece coğrafi değil, ekonomik

---

<sup>1516</sup> **Puñal**, makalesinde, konuyu gerçekten de derinlemesine incelemiş, bu çerçevede makalesinin birinci bölümünü teşkil eden sekiz sayfayı konun incelenmesine ayırmıştır. Bkz. PUÑAL, s. 429-436. Yazarın, konuya ilişkin III. DHK'daki bazı delegelerin düşüncelerine yer verdiği sayfalar şunlardır. Bkz. *ibid.*, s. 430-431.

<sup>1517</sup> Aşağıda da belirtildiği üzere, meselâ Çad, coğrafi konumundan ötürü aynı anda Gine Körfezi (Atlantik Okyanusu), Kızıl Deniz (Hint Okyanusu) ve Akdeniz'e açılabilme şansına sahiptir. Bir diğer örnek, Bolivya, hem Pasifik Okyanusuna, hem Atlantik Okyanusuna açılabilme şansına sahiptir.

<sup>1518</sup> McWhinney'in bu açıklamaları aynen Puñal tarafından alıntılanmıştır. Bkz. PUÑAL, s. 430.

<sup>1519</sup> PUÑAL, s. 431.

<sup>1520</sup> Symonides'in bu tespiti Puñal tarafından ortaya konulmuştur. Bkz. PUÑAL, S. 431.

<sup>1521</sup> ALEXANDER, 1977, s. 84-109.

de olacağı ifade edilmektedir.<sup>1522</sup> **Extavour** ise, deniz hukuku çerçevesinde kullanılan bölge kavramıyla, Afrika, Asya, Doğu Avrupa, Batı Avrupa, Lâtin Amerika vb. olarak kabul edilen Birleşmiş Milletler sistemince tanınmış olan coğrafi gruplamaların kastedildiğini belirtmektedir.<sup>1523</sup> Bir başka görüşe göreyse, bölge, coğrafi ve balıkçılık işletim kriterlerine göre sınırlandırılmalıdır, hattâ bu bağlamda Kuzeydoğu Atlantik ve Baltık Denizi tek bir bölge olarak mütalâa edilmelidir.<sup>1524</sup> **Kwiatkowska** ise, bölge kavramının, geniş olarak, Birleşmiş Milletler bölgesel komisyonlarının kapsadıkları coğrafi alanlar olarak veya FAO tarafından kullanılan terminolojiye denk gelen okyanus bölgeleri olarak nitelendirilebileceğini belirtmiştir.<sup>1525</sup>

Öte yandan, bu konuda bir başka belirsizliğe daha, **Dahmani** tarafından dikkat çekilmiştir. Buna göre, “bölge veya alt-bölge” şeklindeki düzenlemede “veya” bağlacının seçim hakkı oluşturup oluşturmadığının belirsiz olduğu; eğer bu bağlaç bir seçim hakkı veriyorsa, denize kıyısı olmayan devletler için bölge, daha geniş bir alanı ihtiva ettiği için daha avantajlıyken, kıyı devletleri için de tam tersine, alt-bölge kavramının daha avantajlı olduğu ortaya konulmuştur.<sup>1526</sup>

Sonuç olarak, bölge ve alt-bölge terimlerinin önemine rağmen neyi anlattıkları veya nasıl kabul edilmeleri gerektiği hakkında bir açıklık yoktur. Kanımızca, bölge ve alt-bölge kavramlarının ne anlama geldiği sorunu, devletlerin uygulamalarıyla ve özellikle belirli devletlerin bölgesel oluşumlar veya örgütlenmelere gitmeleri çerçevesinde kendiliğinden çözüme kavuşacaktır. Fakat, bunun için zamana ihtiyaç vardır ve tüm bunlara rağmen, olası uyuşmazlıklar da söz konusu olabilecektir.<sup>1527</sup>

### **bbb- Katılmaya İlişkin Hak Hangi Canlı Kaynaklar İçin Geçerlidir?**

Bir diğer sorun, katılma hakkının konusunu teşkil eden canlı kaynakların kapsamının ne olduğu sorunudur. BMDHS m.69 ve m.70’te sadece canlı kaynaklar

<sup>1522</sup> HARHOFF F., A New Legal Regime in the Baltic, *NJIL*, vol. 60, 1991, s. 93-94.

<sup>1523</sup> EXTAVOUR, s. 249 dipnot: 38.

<sup>1524</sup> ULFSTEIN G., 200 Mile Zones and Fisheries Management, *NTIR*, vol. 52, 1983, s. 21.

<sup>1525</sup> KWIATKOWSKA, 1989, s. 70.

<sup>1526</sup> DAHMANI, 1983, s. 270.

<sup>1527</sup> “Bölge” kavramına ilişkin daha geniş bilgi için bkz. ALEXANDER L.M., Regionalism at Sea; Concept and Reality, in *Regionalization of the Law of the Sea*, edited by Johnston, Massachusetts, 1978, s. 3-16; GONÇALVES M.E., Concepts of Marine Region and the New Law of the Sea, *MP*, vol. 3/4, 1979, s. 255-263.

denilmekle yetinilmiştir. Peki, bu canlı kaynakların içine hangileri girmektedir? Daha önemlisi, bu canlı kaynakların içine deniz dibinde yaşayan sabit canlı kaynaklar girmekte midir? Bu çerçevede, **Extavour**, deniz dibindeki sabit kaynakların da paylaşım hakkına gireceğini mütalâa etmektedir.<sup>1528</sup> Oysa, deniz dibindeki sabit canlı kaynakların tamamen kıta sahanlığı rejimine tâbi olduğu ve bu kaynakların araştırılması ve işletilmesinde kıyı devletinin egemenliğinin olduğu tartışmasızdır.<sup>1529</sup> Bu sebeptendir ki, kanımızca, BMDHS’de yer alan ve denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere fazlalık üzerinde de olsa canlı kaynaklara katılma hakkı veren düzenlemede belirtilen canlı kaynaklar dâhiline deniz dibinde sabit durumda yaşayan canlı kaynaklar girmemektedir.<sup>1530</sup> Doğal olarak doktrinde de yapılan açıklamalarda benzer yaklaşımların sergilendiği görülmektedir.<sup>1531</sup>

### **ccc- Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Devlet Kavramlarının Anlamı Bağlamında Değerlendirme**

Münhasır ekonomik bölgede yer alan canlı kaynakların işletilmesine katılım çerçevesinde, gelişmiş ve gelişmekte olan devletlere ilişkin bir ayırım yapılmasına dair ortaya konulan itiraz ve eleştiriler hakkında kısaca bir belirlemeye yukarıda gidilmiştir; fakat, burada farklı olarak, bu tür bir ayırımın içeriğinin belirlenmesine ilişkin çikabilecek bazı sorunların altı çizilmeye çalışılacaktır.

Belirli birtakım devletlerin statüleri hariç, birçok devletin statüsü bu çerçevede tartışmaya yol açabilecektir.<sup>1532</sup> Gelişmiş oldukları inkâr edilemeyecek devletler haricinde, birçok devletin bu yönlü statüsü neye göre belirlenecektir? Bu konuda, BMDHS’nin sessiz kaldığı; Sözleşme’de, gerek gelişmiş devletler, gerek gelişmekte olan devletler bağlamında bir tanıma yer verilmediği gibi, gelişmiş devletlerle gelişmekte olan devletler arasındaki belirlemenin hangi kriterler çerçevesinde yapılacağı yönünde de objektif bir düzenleme getirilmemiştir. Bu bağlamda, gelişmekte olan bir kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynakların işletilmesine katılma hakkı talep eden denize kıyısı olmayan ve özellikle de coğrafi

---

<sup>1528</sup> EXTAVOUR, s. 250-251.

<sup>1529</sup> BMDHS m.68 ve m.77/4.

<sup>1530</sup> Sabit balık türleri arasına, daha öncede belirtildiği üzere, istiridye, tarak ve avalon gibi canlılar girmektedir.

<sup>1531</sup> BAILEY, 1985, s. 1278-1279; CAMINOS, 1984, s. 151.

<sup>1532</sup> Nitekim, **Oda** da bu konuda bir sorun söz konusu olduğuna değinmiştir (*Apart from some technical difficulties in drawing line between developed nations and developing nations ...*). Bkz. ODA, 1983, s. 745.

açıdan elverişsiz devletlerin gelişmiş devletler olduğu iddiasıyla bu katılım hakkını reddetmeye çalışabilecektir. Bunun tam tersi durumlarda yaşanabilir; bazı gelişmiş denize kıyısı olmayan ve özellikle de coğrafi açıdan elverişsiz devletler ise, kendilerinin gelişmekte olan devlet oldukları iddiası çerçevesinde aynı bölge veya alt-bölgede yer alan gelişmekte olan komşu kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilemesine katılma hakkını talep edebileceklerdir.

Bilindiği gibi, gelişmekte olan ve gelişmiş devletlere ilişkin çeşitli istatistikî değerlendirmeler ve raporlar yayınlanmaktadır. Belirli ve sınırlı sayıdaki devletler hariç birçok devletin konumunun her bir değerlendirmede farklı olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Bu nedenle, bu konuda devletler arasında çatışmaların çıkması muhtemeldir.

#### **ddd- Hakça Temel Kavramıyla Neyin Kastedildiği?**

BMDHS m.69 ve m.70'te yer verilen canlı kaynaklara katılım hakkının, hakça bir temelde olacağı düzenlenmiştir. Fakat, bu düzenleme çerçevesinde hakça temelin ne olduğu açıklanmamıştır.

Bir yazar, m.69 ve m.70'e göre, hakkaniyetin, bütünüyle bulunulan alt-bölge veya bölge dâhilinde değerlendirilmesi gerektiğini; bir devlete, A devletinin münhasır ekonomik bölgesinde yeterli oranda hakların sağlanması durumunda, B devletinin münhasır ekonomik bölgesinde aynı tür hakların tanınmamasının mâkul karşılanacağını belirtmiştir.<sup>1533</sup>

Bir başka yazar ise, "hakça temelde" ibaresinin, kıyı devletinin meselâ m.62/4 kapsamındaki takdir yetkisini sınırlandırıcı bir etkisi olduğunu belirtmiştir.<sup>1534</sup> Bir başka yazara göreyse, hakça temel kavramı, kıyı devletlerine, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere katılım hakkı vermemek için kaçış sağlayabilecek bir düzenlemedir.<sup>1535</sup>

---

<sup>1533</sup> FLEISCHER, s. 158.

<sup>1534</sup> DAHMANI, 1987, s. 68.

<sup>1535</sup> KRONFOL, s. 474.

Ne şekilde değerlendirilirse değerlendirilsin, “hakça temel” kavramının “eşit” ve “ayırım gözetmeme” kavramlarının sağladığından çok daha azını denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere sağlayacağı aşikârdır.

### **eee- “Uygun Kısım” Kavramı**

BMDHS m.69/1 ve m.70/1’de düzenlendiği şekliyle denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin fazlalığının uygun kısmından yararlanabilecekleri belirtilmiştir. Fakat, uygun kısımdan ne anlaşılması gerektiği, dahası bu uygun kısmın kimin tarafından belirleneceği düzenlenmemiştir. Bu konuda belirtilebilecek tek husus, uygun kısım ibaresinin, fazlalığının tümünün denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere dağıtılmayacağını ortaya koyan bir husus olduğudur. Bu çerçevede, “uygun” terimi başka devletlerin haklarının da olduğunun altını çizen bir nitelime olarak kabul edilebilecektir. Öte yandan, bu uygun kısmın ne şekilde, hangi kriterler çerçevesinde ve kimin tarafından belirleneceği belli değildir. Kanımızca, bu belirleme kıyı devletlerine bırakılmıştır. Daha açık bir ifadeyle, uygun kısmın ne şekilde belirleneceği kıyı devletinin takdirindedir, çünkü bu konuda egemen hakka sahip olan, kıyı devletidir.

Özetle, BMDHS m.69 ilâ m.72 arasında düzenlenen ve denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölgede yer alan canlı kaynakların işletilmesine ilişkin katılımlarını düzenleyen maddelerdeki hususlar bağlamında yeterli açıklık olmadığı söylenebilir. Bu çerçevede, getirilen düzenlemenin ne kadar yararlı ve açıklayıcı olduğu şüphelidir.

### **ee- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler Bakımından Münhasır Ekonomik Bölge Üzerinde Örf ve Âdet Hukukuna İlişkin Değerlendirme**

Yukarıda belirtildiği üzere, münhasır ekonomik bölge BMDHS’den bağımsız bir gelişim göstererek, aynı zamanda bir uluslararası örf ve âdet kuralı hâline de gelmiştir.<sup>1536</sup> Her ne kadar, durum bu olsa da, BMDHS’de münhasır ekonomik

<sup>1536</sup> Münhasır ekonomik bölgenin uluslararası örf ve âdet kuralı hâline gelmesi sadece devlet uygulamalarıyla değil, aynı zamanda uluslararası yargı organlarının kararlarıyla da tespit edilmiştir. - İlk olarak, 1982 tarihli Libya ve Tunus arasındaki Kıta Sahaneliği Davasının kararında Uluslararası Adalet Divanı şu şekilde bir belirlemeye gitmiştir: “... *modern uluslararası hukukun bir parçası*

bölgeye ilişkin yer verilen tüm düzenlemelerin bu düzeyde değerlendirilmesi mümkün görünmemektedir. Nitekim, doktrindeki görüşler de bu yöndedir.<sup>1537</sup>

Bu konuya ilişkin durum kısaca değerlendirilmelidir. Münhasır ekonomik bölge kavramının BMDHS'den önce ve bağımsız bir şekilde devletler tarafından uygulandığı, günümüzde tartışılmadan kabul edilen gerçeklerdendir.<sup>1538</sup> Bu durum, münhasır ekonomik bölge kavramını, BMDHS'de yer alan bir kavram dışında, uluslararası örf ve âdet hukukunun da önemli bir parçası hâline getirmiştir. Fakat belirtilmelidir ki, münhasır ekonomik bölgenin uluslararası örf ve âdet hukukunun bir parçası olması, Sözleşmede münhasır ekonomik bölgeye dair yer alan tüm düzenlemelerin de bu niteliğe sahip olacağı anlamına gelmemektedir.

Bu çerçevede, münhasır ekonomik bölgede denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için öngörülen canlı kaynakların işletilmesine ilişkin katılım hakkının, bir başka ifadeyle m.69 ve devamında yer alan düzenlemelerin uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil etmediği kanısındayız. Her şeyden evvel, bu alanda yeterli devlet uygulamasının oluşmadığı belirtilmelidir. Konuyu inceleyen yazarlar, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere bu çeşit bir hakkı tanıyan devlet sayısını iki olarak belirtmektedir. Ayrıca, bu tanımın niteliği de önemlidir. Yani, bu tanıma uluslararası bir hukuk yükümlülüğü olduğu düşünülerek mi gerçekleştirilmiştir (*opinio juris*), yoksa ticarî, iktisadî, siyasî veya en azından tamamen komşuluk ilişkileri çerçevesinde nezaketen mi söz konusu olmuştur?

---

*olarak kabul edilen münhasır ekonomik bölge kavramı ...* (... the concept of the exclusive economic zone, which may be regarded as part of modern international law...). Bkz. karar metni, s. 74 paragraf 100.

- 1985 tarihli Libya ve Malta arasındaki Kıta Sahaneliği Sınırlandırması Davasında Uluslararası Adalet Divanını şu şekilde bir belirlemeye gitmiştir: "... münhasır ekonomik bölge kurumunun, ..., devletlerin uygulamasının da gösterdiği gibi örf ve âdet hukukunun bir parçası hâline geldiği ... tartışmasızdır; ..." (It is ... incontestable... the institution of the exclusive economic zone, ..., is shown by the practice of States to have become a part of customary law). Bkz., karar metni, s. 33 paragraf 34.

- Bu konuya dair bir başka belirleme ise Kanada ve Fransa arasındaki St Pierre ve Miquelon Adalarının sınırlandırmasına ilişkin Hakemlik Mahkemesinin kararında gözlenmektedir: "... 200 mil kurumunun kendisinin de olduğu gibi uluslararası örf ve âdet hukukunu temsil eden bir hükümdür" (... a provision ... represents customary international law as much as the institution of the 200 mile zone itself). Bkz. karar metni, paragraf 88. Karar metnin ilgili bölümü için bkz. in CHUI H., The International Law of the Sea (Cases, Documents and Readers, Supplement 1- through summer 1996), Maryland, 1997, s. 16.

<sup>1537</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 161-162; PAOLILLO, s. 106; VASCIANNIE, 1990, s. 72-78.

<sup>1538</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 161.

Savunulan bu düşünceler konusunda doktrininin genelinin de mutabakat içerisinde olduğu belirtilmelidir. Meselâ, **Churchill** ve **Lowe**, 1970'lerin sonu itibarıyla birçok devletin yapmış olduğu iddialar çerçevesinde ve bu iddialara itiraz edilmemesiyle de birlikte, münhasır ekonomik bölge kavramının uluslararası örf ve âdet kuralı hâline geldiğini belirttikten sonra, m.56 ilâ m.58 arasında kıyı devletleri ve üçüncü devletler için öngörülen geniş ve genel hükümlerin bu statüye sahip olduğunu, buna karşılık daha ayrıntılı hükümlerin bu statüye sahip olup olmadıklarının şüpheli olduğunu vurgulamışlardır.<sup>1539</sup> Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler özelinde de Attard<sup>1540</sup>, Burke<sup>1541</sup>, Kwiatkowska<sup>1542</sup>, Orrego-Vicuña<sup>1543</sup>, Vasciannie<sup>1544</sup> gibi yazarlar konuya ilişkin benzer görüşlere yer vermişlerdir.

Öte yandan, benimsediğimiz görüşlerin aksini savunan yazarların da olduğunu belirtmekte fayda vardır. Bu yazarlardan, **Fleischer**, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere tanınan canlı kaynakların işletimine ilişkin bu katılım hakkını uluslararası örf ve âdet kuralları açısından ikiye ayırarak incelemiş ve eğer münhasır ekonomik bölgenin dayanağı/kökünü Şili ve Peru'nun 1952 yılında gerçekleştirdikleri de dâhil olmak üzere devlet iddiaları ve uygulamalarına dayandırılıyorsa, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için bu şekilde canlı kaynaklara katılıma ilişkin uluslararası bir örf ve âdet kuralının kabul edilemeyeceğini; öte yandan eğer münhasır ekonomik bölge tamamen III. DHK'da ortaya çıkan yepyeni bir kavram olarak kabul ediliyorsa, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin canlı kaynakların işletimine katılma hakkının uluslararası örf ve âdet kuralı olarak kabul edilebileceğini belirtmiştir.<sup>1545</sup> Fleischer'in açıklamasının, ilk bakışta hukuk mantığı çerçevesinde doğru gibi duruyor olsa da, yapılacak bir inceleme sonucunda, özellikle geçen süre sonunda devlet uygulamaları da göz önüne alındığında, isabetli olmadığı mütalâa edilebilecektir. Her şeyden evvel, yukarıda da belirtildiği gibi her ne kadar terimsel olarak

<sup>1539</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 161-162. Paralel açıklamalar için bkz. PAOLILLO, s. 106.

<sup>1540</sup> ATTARD, s. 206.

<sup>1541</sup> BURKE W.T., The Law of the Sea Convention and Fishing Practices of Nonsignatories, with Special Reference to the United States, in *Consensus and Confrontation: The United States and the Law of the Sea Convention*, edited by Van Dyke, Honolulu, 1985, s. 332-333.

<sup>1542</sup> KWIATKOWSKA, 1989, s. 72.

<sup>1543</sup> ORREGO-VICUÑA, 1989, s. 246.

<sup>1544</sup> VASCIANNIE, 1990, s. 72-78 (Belirtmek gerekir ki, **Vasciannie** ayrıntılı olarak bu maddelerin de uluslararası örf ve âdet kuralı olup olmadığını değerlendirmiş, bu maddelerin örf ve âdet kuralı olabileceğine dair birtakım alternatif öneriler sunarak açıklamalarını gerçekleştirmiştir.).

<sup>1545</sup> FLEISCHER, s. 162-163.

“patrimonyal/miras deniz” ve “münhasır ekonomik bölge” terimlerinin 1970’li yıllarda Lâtin Amerika ve Afrika/Asya devletleri arasında ortaya çıktığı belirtilse de, kavramsal olarak dayanaklarının 1950’li yıllara kadar geriye götürülebileceği kabul edilmelidir. Sonunda, münhasır ekonomik bölge kavramının ortaya çıkışında, gelişmekte olan kıyı devletlerinin gelişmiş devletleri balıkçılık kaynaklarından uzak tutma anlayışı söz konusudur. Bu konuda Fleischer’in de belirttiği gibi Şili başta olmak üzere Pasifik Okyanusu kıyısındaki Lâtin Amerika Devletlerinin ilân ettiği bölgeler ve bu bölgelerin ilân sebepleri akla gelmektedir. Bu konuya paralel olarak göz önünde tutulması gereken nokta, o dönemde henüz daha birçok Afrika ve Asya devletinin sömürge konumunda olduğu ve bağımsızlıklarını kazanmamış oldukları gerçeğidir. Bu devletler bağımsızlıklarını kazandıklarında, tıpkı Lâtin Amerika devletlerinin iddialarına paralel iddialarda bulunmuşlardır. Yani, münhasır ekonomik bölge fikrinin kökeni eskilere dayanmaktadır. Bununla beraber, bir an için münhasır ekonomik bölge kavramının tamamen yeni bir oluşum olarak III. DHK esnasında ortaya çıktığını kabul edelim, yine de Fleischer’in iddiasını kabul etmek mümkün olmayacaktır; çünkü, aşağıda kısaca değinileceği üzere, devlet uygulamalarında denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin canlı kaynakların işletimine ilişkin katılım haklarına yer verilmediği veya uygulanmadığı görülmektedir. Bu durumun da, uluslararası örf ve âdet kuralı iddiasıyla bağdaşmayacağı aşikârdır.

Bu konuda diğer bir çarpıcı görüşü **Sizani** ortaya koymaktadır. Sizani, münhasır ekonomik bölgenin BMDHS’deki düzenlenen tüm hükümleriyle bir bütün olduğunu ve ayırlamayacağını, eğer ayrılmaya kalkılırsa, farklı bir münhasır ekonomik bölge kavramının doğacağını belirtmektedir.<sup>1546</sup> Dahası, Sizani, uluslararası toplum üyelerinin, daha eşitlikçi ve âdil bir dünya yaratma isteğinde ciddî olmaları durumunda, devlet uygulamaları ve opinio juris gibi dar hukukî formüllerden, özellikle de bu tür formüller uluslararası toplumun belirli üyelerinin okyanusların kaynaklarını paylaşmalarını reddetmekte kullanılıyorsa, uzaklaşmaları gerektiğini belirtmektedir.<sup>1547</sup> Sizani’nin denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin canlı kaynakların işletimine katılma hakkının uluslararası örf ve âdet kuralı teşkil etmesi gerektiğine dair bu düşünceleri, idealist bir yaklaşım ortaya koymuşsa da, pozitif uluslararası hukuk açısından paylaşılması, kabul edilmesi zor düşüncelerdir. Sizani’nin önerdiği şekilde bir tutumun benimsenmesi durumunda,

---

<sup>1546</sup> SIZANI, s. 518 ve 523.

<sup>1547</sup> SIZANI, s. 519.

birçok devlet, birçok uluslararası hukuk süjesi kendi çıkarları doğrultusunda mevcut hukuk kurallarından saparak, değişik şeyler önerecek ve farklı uygulamalarda bulunmaya çalışacaktır. Bu durumda uluslararası alanda kaosa yol açabileceği ifade edilebilir. Bu çerçevede, yeni ve daha âdil bir düzene kavuşma isteği veya talebi, var olan ve işleyen hukuk kurallarının gözardı edilmesi ve uygulanmamasıyla değil, bilâkis uygulanmasıyla gerçekleşecektir. Bu husus, 1909 yılında görülen *Grisbadarna Davası*'nda<sup>1548</sup> hakemlik makamının verdiği kararla da desteklenebilir. Bu kararda, uzunca bir süredir var olan ve uygulanan kuralların değiştirilmesinden mümkün olduğunca kaçınılmasının devletler (ulusların) hukukunun yerleşmiş bir ilkesi olduğunun altı çizilmiştir.<sup>1549</sup> Öte yandan, eğer yine de mevcut düzenin âdilâne olmadığı görüşünde ısrar edilecekse, hukuk kurallarının içerisinde kalarak ve onlara uygun olarak âdil olmadığı iddia edilen bu kuralların ve düzenin değiştirilmesine çalışılmasının hukukun bir gereği olduğu unutulmamalıdır.

#### **ff- Canlı Kaynakların İşletilmesine Katılma Hakkının Somut Düzenlemeleri ve Uygulamaları**

III. DHK esnasında denize kıyısı olmayan devletlerin canlı kaynaklardan yararlanmasına ilişkin taleplerinin kuşkuyla karşılanması normaldir. Bu taleplerin anlamının ne olduğunun araştırılması gerekmektedir. Bilindiği gibi, denize kıyısı olmayan devletlerin balıkçılık sanayileri, özellikle III. DHK başlarken yok denecek kadar azdı.<sup>1550</sup>

Denize kıyısı olmayan devletlerin denizlerdeki canlı kaynaklardan yararlanacak veya en azından onların yararlanmasının düzenlenmesini gerektirecek kadar balıkçılık faaliyeti göstermediklerinin altı çizilmelidir.<sup>1551</sup> Buna rağmen,

<sup>1548</sup> İsveç ve Norveç arasında bir deniz sınırlandırması olan davanın resmî olmayan İngilizce tam metni için bkz. [www.pca-cpa.org/upload/files/Grisbadarna%20award%20English%20edited.pdf](http://www.pca-cpa.org/upload/files/Grisbadarna%20award%20English%20edited.pdf) (son ziyaret tarihi: 16/07/10). Davanın resmî metni Fransızca'dır.

<sup>1549</sup> "it is a well established principle of the law of nations that the state of things that actually exists and has existed for a long time should be changed as little as possible". Bkz. karar metni, s. 6. Ayrıca, kararın ilgili kısmı için bkz. SUBEDI, 1987, s. 231 dipnot: 39.

<sup>1550</sup> Bunun aksine, açıklamaların da mevcut olduğu belirtilmelidir. Bu çerçevede, bazı yazarlar birçok denize kıyısı olmayan devletin sınırları dâhilinde balık ve balık ürünleri için geniş pazarlar oluşturduklarından bahsetmiştir. Bkz. CHILDS, s. 702; HASSAN, s. 687, 704 ve 727 ilâ 740 arasında yer verilen Ek I (Annex I).

<sup>1551</sup> Birçok yazar, denize kıyısı olmayan devletlerin ya hiçbir şekilde balıkçılığa sahip olmadığını ya da çok yetersiz balıkçılığa sahip olduğunun altını çizmektedir. Bkz. BALASUBRAMANIAN, s. 40; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 439; DAHMANI, 1983, s. 271. Bununla birlikte, bazı yazarların denize kıyısı olmayan devletlerin balık ve balıkçılık kaynaklarına bağlı bir iç pazar oluşturdukları

BMDHS'de bu devletlerin canlı kaynaklardan yararlanmasına ilişkin bir hak ve buna bağlı bir düzenlemeye yer verildiği görülmektedir.

Bu düzenleme çerçevesinde günümüzde, en azından bizim tespit edebildiğimiz sadece iki kıyı devleti münhasır ekonomik bölgeye ilişkin düzenlemelerinde denize kıyısı olmayan (ve coğrafi açıdan elverişsiz) devletlerin canlı kaynakların işletilmesine katılım hakkını öngören bir düzenlemeye yer vermiştir. Bu devletlerin sırasıyla şunlar olduğu belirtilmektedir: Fas<sup>1552</sup> ve Togo<sup>1553, 1554</sup>. Bu iki düzenlemeyi genel olarak değerlendirmek gerekirse; her iki düzenlemede de sadece denize kıyısı olmayan devletler ele alınmış, coğrafi açıdan elverişsiz devletlere yer verilmemiştir. Özellikle, Togo'nun düzenlemesinde işletmeye değil, araştırmaya katılma düzenlenmiştir. En son olarak, her iki düzenlemede de, düzenlemelerin nedeni "Afrika Dayanışması"na bağlanmaktadır, ki **Vasciannie**'nin de haklı olarak altını çizdiği gibi<sup>1555</sup>, bu hukukî bir neden değil, siyasi bir nedendir ve de *opinio juris*'in oluşumunu yok etmektedir. Toparlamak gerekirse, devlet uygulamaları bağlamında, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin olumlu bir düzenlemeye rastlanmadığı gibi, olumlu bir uygulamanın da, özellikle düzenleme olmadığı düşünüldüğünde, uzak bir ihtimal olduğu ifade edilebilir.

Bunun haricinde, yine Afrika Kıtasında konuya ilişkin birtakım düzenlemelerin getirilmeye çalışıldığı belirtilebilir. Meselâ, "Batı Afrika Ekonomik Topluluğu" (*West*

---

yönünde iddiaları hatırlanmalıdır. İlâveten, **Hassan**'ın makalesine iliştiirdiği eklerden ilkinde denize kıyısı olmayan devletlerin, balıkçılık sektörüne sahip olanların belirlenmesi yapılarak kısaca açıklamalarda bulunulduğu, bir kez daha belirtilmelidir. Bkz. HASSAN, s. 727-740. Öte yandan, meselâ **Alexander**, Mali'nin iyi durumda bir tatlı su balıkçılığına sahip olduğunu belirtmiştir. Bkz. ALEXANDER 3, 1981, s. 192.

<sup>1552</sup> "In particular, in consideration of African solidarity, Morocco will uphold the principle of privileged cooperation concerning biological resources with land-locked neighbouring countries under terms and conditions to be established by bilateral, regional or subregional agreements."

<sup>1553</sup> "In the spirit of intra-African solidarity, the Togolese State engages itself to allow neighbouring states in the hinterland to participate in the exploration of biological resources in the context of bilateral and regional agreements."

<sup>1554</sup> ATTARD, s. 206; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 439 dipnot: 9; KWIATKOWSKA, 1989, s. 73; SIZANI, s. 522 dipnot: 89; TUERK, s. 109; VASCIANNIE, 1990, s. 72-73; VASCIANNIE, 2005, s. 66. Belirtmek gerekir ki, **Kwiatkowska** bu iki devlet dışında, Haiti'nin ismini de zikretmektedir. Oysa, Haiti'nin 1977 tarihli konuya ilişkin düzenlemesi incelendiğinde, en azından bizim tarafımızdan, denize kıyısı olmayan devletler lehine bir belirlemeye veya düzenlemeye gidildiğine rastlanılmamıştır. Haiti'nin 1977 tarihli ilgili düzenlemesi için bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HTI\\_1977\\_Decree.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HTI_1977_Decree.pdf) (ziyaret tarihi: 20/07/10).

<sup>1555</sup> VASCIANNIE, 1990, s. 73.

*African Economic Community*) bünyesinde, balıkçılık yapılmasına dair Topluluğun denize kıyısı olmayan üye devletleri Burkina Faso, Mali ve Nijer ile denize kıyısı olan üyeleri Moritanya, Senegal ve Fildişi Sahilleri'nin ortak sahip olacakları bir şirket kurma girişimleri olmuştur.<sup>1556</sup> Öte yandan, Güney Afrika'da da bu yönde işbirliğine yönelik adımlar atıldığı belirtilmektedir.<sup>1557</sup>

1991 yılında Senegal'in başkenti Dakar'da kabul edilen "Atlantik Okyanusu'na Sınırı Olan Afrika Devletleri Arasında Balıkçılık İşbirliğine Dair Sözleşme"de (*Convention on Fisheries Cooperation among African States Bordering the Atlantic Ocean*)<sup>1558</sup> denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin de düzenlemelere yer verildiği görülmektedir.<sup>1559</sup> Her şeyden evvel, Sözleşmenin girişinde balık kaynaklarının işletilmesi, korunması ve işlenmesi konularında uyumlu politikaların elde edilmesi amacıyla bölgesel danışmaya ilişkin ihtiyacın altı çizilmiştir. Hedefler başlığını taşıyan m.2'de, Sözleşmeye taraf olan devletlerle, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz Afrika devletlerinin dayanışmasının güçlendirilmesi öngörülmüştür. Ama esas olarak, bu konuya ilişkin Sözleşmenin önemli maddesi "Denize Kıyısı Olmayan Afrika Devletleriyle ve Bölgenin Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletleriyle Dayanışma"<sup>1560</sup> başlığını taşıyan

<sup>1556</sup> ATTARD, s. 206-207; KWIATKOWSKA, 1989, s. 73. Ayrıca, bkz. CARROZ J. & SAVINI M., Les accords de pêche conclus par les États Africains riverains de l'Atlantique, *AFDI*, vol. 29/4, 1983, s. 682 dipnot: 25 (Fransızcamız olmasa da, ilgili makalede yer verilen açıklamalar, İngilizce metinlere paralel olduğu için anlaşılmaktadır.).

<sup>1557</sup> KWIATKOWSKA, 1989, s. 73; MTANGO E.E.E. & WEISS F., The Exclusive Economic Zone and Tanzania: Considerations of a Developing Country, *ODIL*, vol. 14/1, 1984, s. 38-39.

<sup>1558</sup> Sözleşme m.1/1'de Sözleşmeye taraf devletler, Atlantik kıyısında kuzeyden güneye eksiksiz tüm Afrika kıyı devletlerini kapsamaktadır. Bu devletler arasında coğrafi açıdan elverişsiz devlet konumunda olduğu tartışılmayacak üç devlet şu şekilde sıralanabilir: Demokratik Kongo Cumhuriyeti (Zaire), Gambiya ve Kamerun.

<sup>1559</sup> via [www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/08/8-02/fisheries-cooperation-a](http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/08/8-02/fisheries-cooperation-a) (ziyaret tarihi: 20/07/10). Ayrıca, bu Sözleşmenin denize kıyısı olmayan devletler açısından önemi *Kwiatkowska* tarafından da vurgulanmıştır. Bkz. KWIATKOWSKA B., Ocean Affairs and the Law of the Sea in Africa: Towards the 21st Century, *MP*, vol. 17/1, 1993, s. 26. Bu Sözleşme'ye atıfta bulunulan bir diğer eser bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 439 dipnot: 9.

<sup>1560</sup> Burada dikkatimizi çeken, "bölgenin coğrafi açıdan elverişsiz devletleri" şeklinde kullanılan terimin belirsizliğidir, çünkü aynı maddenin ilk kısmında denize kıyısı olmayan devletlerin Afrika devletleri olduğu açıkça belirtilmişken, coğrafi açıdan elverişsiz devletler için bu tür bir belirleme yapılmamış, sadece bölge olarak, geniş algılanabilecek bir terim seçilmiştir. Oysa, hedefler başlığını taşıyan m.2'de coğrafi açıdan elverişsiz devletler, açıkça Afrika sıfatıyla nitelendirilmiştir. Her ne kadar, Sözleşme m.1/2'de, aynı maddenin birinci fıkrasına atıfla, bölgenin sadece Afrika'nın Atlantik kıyısını oluşturan Afrika devletlerinden oluştuğu düzenlenmiş olsa da, m.16'daki şekliyle bölge kavramının daha geniş anlaşılabilmesi; bu çerçevede, Kanarya Adaları bağlamında İspanya'nın, Asencion Adası bağlamında İngiltere'nin ve hattâ Azor Adaları bağlamında Portekiz'in de bölgeye dâhil olabileceği, ki bu durumda, eğer derogasyon yoksa Avrupa Birliği'nin de doğrudan kapsanacağı anlamına gelecektir. Fakat, bu sayılan devletlerin hiçbirisi coğrafi açıdan elverişsiz devlet değildir.

m.16'dır. Bu maddeye göre tarafların denize kıyısı olmayan Afrika devletleriyle ve bölgenin coğrafi açıdan elverişsiz devletleriyle dayanışmalarını teyit ederek onlarla etkin işbirliği kurulacağı belirtilmektedir.

Bir diğer somut düzenlemeye “Avrupa Ekonomik Topluluğu” ve “Afrika, Karayip ve Pasifik Devletleri” arasında imzalanan 1984 tarihli Lomé Sözleşmesi m.50'de rastlanmaktadır. Bu düzenlemede, uluslararası balıkçılığa dair işbirliğinin genel hedeflerinden birisi olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz balıkçılığına katılma hakları açıkça tanınmıştır.<sup>1561</sup> Benzer şekilde düzenlemelerin IV. Lomé Sözleşmesinde de yer aldığı görülmektedir. IV. Lomé Sözleşmesine getirilen 1995 değişikliklerinde yer verilen m.58'de açıkça “... denize kıyısı olmayan devletlerin deniz balıkçılığının işletilmesine katılma haklarının tanınmakta olduğu...” şeklinde bir düzenlemeye yer verilmiştir.<sup>1562</sup> Bununla birlikte Lomé Sözleşmelerinin yerini alan 2000 yılında gerçekleştirilen ve yirmi yıl geçerli olması beklenen Cotonou Sözleşmesinde, en azından bizim tespit edebildiğimiz kadarıyla, bu yönlü spesifik bir düzenlemeye yer verilmemiştir.<sup>1563</sup>

Afrika dışında Hint Okyanusunda Denizcilik Konularına Dair kurulan IOMAC örgütünü kuran 17 Eylül 1990 tarihli “Arusha Antlaşması”nın<sup>1564</sup> girişinde Hint Okyanusundaki tüm devletler arasında<sup>1565</sup>, ister kıyı devleti olsun, ister art-ülke devleti (*hinterland states*)<sup>1566</sup> olsun denizcilik konularında işbirliğini geliştirmek

---

Öte yandan, zaten başta Lomé Anlaşmaları olmak üzere Avrupa Birliği ve Avrupa Birliği üyesi devletler (ikili anlaşmalar çerçevesinde) bölgedeki sulara zaten balık avlamaktadırlar.

<sup>1561</sup> KWIATKOWSKA, 1989, s. 74.

<sup>1562</sup> Bu Antlaşma'nın metni için bkz. via [www.acpsec.org/en/conventions/lome4\\_bis\\_e.htm](http://www.acpsec.org/en/conventions/lome4_bis_e.htm) (ziyaret tarihi: 16/07/10).

<sup>1563</sup> Cotonou Sözleşmesinin tam metni için, bkz. via [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:22000a1215\(01\):EN:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:22000a1215(01):EN:HTML) (ziyaret tarihi: 03/08/10). Cotonou Sözleşmesinin denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin başlığı altında düzenlenen m.87/1'de denize kıyısı olmayan ACP devletlerinin kalkınmalarını engelleyen coğrafi zorlukların ve diğer engellerin üstesinden gelme çabalarını desteklemek için özel hüküm ve ölçütler oluşturulacağı, ki böylelikle kalkınmışlık seviyesinde buldukları sıralamaların üstüne çıkabilmelerinin sağlanmaya çalışılacağı düzenlenmiştir.

<sup>1564</sup> Anlaşmanın metni için bkz. via <http://sedac.ciensin.org/entri/texts/acrc/IndianO.txt.html> (ziyaret tarihi: 20/07/10). Ayrıca, bu anlaşmanın denize kıyısı olmayan devletler açısından öneminin altı *Kwiatkowska* tarafından da çizilmiştir. Bkz. KWIATKOWSKA, 1993, s. 26.

<sup>1565</sup> Ayrıca, Hint Okyanusu devletleri ve diğer üçüncü devletler arasında.

<sup>1566</sup> Antlaşmada ilginç olan, denize kıyısı olmayan devletler arasında kavramsal olarak bir ayrıma gidilmiş olmasıdır. Bu çerçevede, denize kıyısı olmayan devlet teriminin BMDHS'deki kullanımıyla kabul edildiği belirtilmişken, “art-ülke devletleri”nin ise kıyı devletinin hemen devamında yer alan denize kıyısı olmayan devletler olarak kabul edildiği düzenlenmektedir. Bu çerçevede, doğrudan Hint Okyanusuna kıyısı olan Pakistan'ın sınır komşusu olan Afganistan bu Anlaşmaya taraf olabileceken, Azerbaycan veya Kazakistan gibi, aşağıda görüleceği üzere bazı yazarlarca Hint Okyanusu bölgesine

amacının güdüldüğü düzenlenmiştir. Sözleşme m.5'teyse, tüm devletlerin, bunlara art-ülke devletleri de dâhil, bu Sözleşmenin tarafı olabilecekleri düzenlenmiştir. Ama, esas önemli olan m.4/1(e)'de yer verilen düzenlemedir. Bu düzenleme çerçevesinde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin yeni okyanus rejimince tanınan hakları ve ihtiyaçlarına gereken ihtimamın gösterileceği belirtilmiştir. Bu düzenlemeye, BMDHS'nin konuya ilişkin m.69 ve m.70'teki hak ve düzenlemelerinin de dâhil olacağı düşünülmelidir.

Lâtin Amerika'da ise, 1992 yılında, Peru ve Bolivya arasında akdedilen bir dizi anlaşma arasında, Bolivya'nın, Peru münhasır ekonomik bölgesindeki balıkçılık faaliyetlerinde bulunmak için kurulan Peru şirketleriyle muhtemel joint-venture kurabileceğine yer verilmiştir.<sup>1567</sup>

Öte yandan, devletlerin BMDHS'yi imzalarken veya ona katılırken yapmış oldukları yorumların da bu çerçevede değerlendirilmesi yerinde olabilir. İran 10 Aralık 1982 tarihindeki beyanının dördüncü maddesinde, özetle, m.70'te yer alan hükümlerin aynı bölgedeki yetersiz canlı kaynak stoklarına bağımlı olan geniş nüfusların konumlandığı kapalı ve yarı-kapalı deniz alanlarındaki kıyı devletlerinin münhasır haklarına hâlel getirmeyeceğini belirtmiştir.<sup>1568</sup> İspanya da, 04 Aralık 1984 tarihinde Sözleşmeyi imzalarken Sözleşme m.69 ve m.70'in gelişmiş denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin filolarının üçüncü devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki balıkçılığa girişte, ilgili münhasır ekonomik bölgede geleneksel olarak avlanan diğer devletlerin vatandaşları karşısında önceden verilmiş bir giriş iznine bağımlı oldukları anlamına geldiği şeklinde yorumlamıştır.<sup>1569</sup> İspanya'nın beyanına paralel bir beyan Malta tarafından da dile

---

dâhil edilebilecek devletlerin bu Antlaşmaya taraf olamayacağı, dahası bu Antlaşma çerçevesinde kurulan örgüte üye olamayacakları mütalâa edilebilir.

<sup>1567</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 439 dipnot: 9; TUERK, s. 109; VASCIANNIE, 2005, s. 65.

<sup>1568</sup> “The provisions of article 70, regarding “Rights of States with Special Geographical Characteristics” are without prejudice to the exclusive right of the Coastal States of enclosed and semi-enclosed maritime regions (such as the Persian Gulf and the Sea of Oman) with large population predominantly dependent upon relatively poor stocks of living resources of the same region”. Bkz. via [www.un.org/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/los/convention_agreements/convention_declarations.htm) (son ziyaret tarihi: 03/08/10).

<sup>1569</sup> “The Spanish Government interprets articles 69 and 70 of the Convention as meaning that access to fishing in the economic zones of third States by the fleets of developed land-locked and geographically disadvantaged States is dependent upon the prior granting of access by the coastal States in question to the nationals of other States who have habitually fished in the economic zone concerned”. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm) (son ziyaret tarihi: 03/08/10).

getirilmiştir.<sup>1570</sup> Bunlara karşılık, denize kıyısı olmayan Moldavya'nın ise, 06 Şubat 2007 tarihinde BMDHS'ye katılırken yaptığı beyan şu şekildedir: “Deniz sâhili olmayan ve canlı kaynaklar bakımından fakir bir denize sınırı olmasından dolayı<sup>1571</sup> coğrafi açıdan elverişsiz bir ülke olarak Moldavya Cumhuriyeti, diğer bölgelerin veya alt-bölgelerin ekonomik bölgelerindeki balıkçılık kaynaklarına bu sınıftan ülkelerin erişimini sağlayacak âdil ve hakça anlaşmalar temelinde ekonomik bölgelerin canlı kaynaklarının işletilmesi için uluslararası işbirliğini geliştirme gereğini teyit eder”<sup>1572</sup>. Bu tür bir açıklamaya paralel açıklama Romanya tarafından da, 10 Aralık 1982 tarihinde imza sırasında yapılan ve 17 Aralık 1996 tarihinde onay sırasında tekrarlanan beyanda da ortaya konulmuştur: “Canlı kaynaklar bakımından fakir bir denize sınırı olan coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olarak, Romanya, diğer bölgelerin veya alt-bölgelerin ekonomik bölgelerindeki balıkçılık kaynaklarına bu sınıftan ülkelerin erişimini sağlayacak âdil ve hakça anlaşmalar temelinde ekonomik bölgelerin canlı kaynaklarının işletilmesi için uluslararası işbirliğini geliştirme gereğini teyit eder”<sup>1573</sup>

Tüm bunların gösterdiği üzere, her ne kadar BMDHS'yle birlikte denize kıyısı olmayan devletlerin canlı kaynaklardan yararlanmalarına ilişkin birtakım somut düzenlemeler getirilmiş olsa da, bunların yeterli olmadığı, bu düzenlemeler

---

<sup>1570</sup> Malta BMDHS'yi 20 Mayıs 1993 tarihinde onaylarken gerçekleştirmiş olduğu beyanın dördüncü paragrafında şu şekilde bir düzenlemeye yer vermiştir: “*The Government of Malta interprets articles 69 and 70 of the Convention as meaning that access to fishing in the exclusive economic zone of third States by vessels of developed land-locked and geographically disadvantaged States is dependent upon the prior granting of access by the coastal States in question to the nationals of other States which have habitually fished in the said zone*”. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm) (son ziyaret tarihi: 03/08/10).

<sup>1571</sup> Açıkçası, bu beyanda bahsedildiği düşünülen denizin Karadeniz olduğu, anılan devletin bu denize sınırı olmadığı ve bu bağlamda gerçekleştirilen bu beyanın, en azından bu ibaresinin doğru olmadığı düşünülebilir.

<sup>1572</sup> “*As a country without seashore and geographically disadvantaged bordering a sea poor in living resources, Republic of Moldavia affirms the necessity to develop international cooperation for the exploitation of the living resources of the economic zones, on the basis of just and equitable agreements that should ensure the access of the countries from this category to the fishing resources in the economic zones of other regions or sub regions*”. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm) (son ziyaret tarihi: 03/08/10). Öte yandan, Moldavya'nın bu beyanına ilişkin atıf **Tuerk** tarafından da gerçekleştirilmiştir. Bkz. TUERK, s. 109-110.

<sup>1573</sup> “*As a geographically disadvantaged country bordering a sea poor in living resources, Romania affirms the necessity to develop international cooperation for the exploitation of the living resources of the economic zones, on the basis of just and equitable agreements that should ensure the access of the countries from this category to the fishing resources in the economic zones of other regions or sub regions*”. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm) (son ziyaret tarihi: 03/08/10).

çerçevesinde ülkelerin tutumlarının muğlâk olduğu, somut uygulama bağlamında ne kadar başarılı olunabileceği tartışılabilir.

Bu paralelde konuya önem veren ve ciddî biçimde inceleyen yazarlar, denize kıyısı olmayan devletlerin balıkçılık için ne malî kaynaklarının, ne yeterli teçhizatlarının, ne kalifiye elemanlarının bulunduğunu belirtmişler, özellikle bu devletlerin gelişmişlik düzeylerine de vurgu yaparak balıkçılık sektörünün, en azından gelişmiş bir sektör olarak denize kıyısı olmayan devletler için fazlaca iyimser bir beklenti olacağını ortaya koymuşlardır.<sup>1574</sup>

Hattâ yazarlar bu yönlü fikir ve tecrübelerini oldukça somut olarak vurgulamışlardır. Meselâ, **Glassner**, Güney ve Güneydoğu Asya'da yer alan denize kıyısı olmayan devletlerin, ekonomik kalkınmışlık düzeyleri, özel ve hükûmet yatırım fonlarının sağlanabilirliği, yabancı yatırımcılar bağlamında kredibilite ve deniz konularındaki tecrübeler gibi hususlar göz önüne alındığında sadece Nepal'in Hindistan'ın münhasır ekonomik bölgesinde joint venture oluşturma yeterliliği olduğunu; Afganistan, Bhutan ve Laos'un yetersizlikleri dışında çok daha önemli ve ciddî öncelikleri olduğunu, hattâ Nepal'in bile önceliklerinin farklı olduğunu ve ötesinde BMDHS'ye ilişkin "bekle ve gör" politikasını tercih ettiğini belirtmiştir.<sup>1575</sup> Benzer şekilde **Subedi**, Nepal'in komşu devletlerin (Hindistan ve Bangladeş) münhasır ekonomik bölgesinde balıkçılık hakkına ilişkin, uluslararası hukuk çerçevesinde bir hakkı olduğunu, fakat şu an için bu hakkını kullanmayı cazip

---

<sup>1574</sup> DAHMANI, 1983, s. 271-273; DAHMANI, 1987, s. 73-74. Bunun haricinde, sadece denize kıyısı olmayan veya coğrafi açıdan değil, fakat tüm Afrika Kıtası çerçevesinde konuyu değerlendiren **Kibola** da paralel açıklamalar da bulunmuştur. Bkz. KIBOLA, s. 375-377. Öte yandan, bu konuya ilişkin önemli istisnalar olduğunun unutulmaması da gereklidir. Örneğin, daha önceden belirtildiği üzere Mali'nin güçlü bir iç su balıkçılığı söz konusudur. Son yapılan değerlendirmelerde, Mali'de balıkçılık sektöründe 270.000 kişinin çalıştığı, bunlardan 70.000'inin balıkçı olduğu, aynı zamanda ortalama balık tüketiminin kırmızı et tüketiminden fazla olduğu belirtilmektedir. Bkz. HOREMANS B. & KÉBÉ M., Enhancing the Economic Contribution of Fisheries to West and Central African Nations, in *Proceedings of IIFET*, Portsmouth, 2006, s. 5 ve 6 via [ftp://ftp.fao.org/fi/DOCUMENT/sflp/SFLP\\_publications/English/IIFET2006\\_enhancing\\_contribution.pdf](ftp://ftp.fao.org/fi/DOCUMENT/sflp/SFLP_publications/English/IIFET2006_enhancing_contribution.pdf) (ziyaret tarihi: 03/08/10). Mali'nin bu durumu göz önüne alındığında, her ne kadar denize kıyısı olmayan bir devlet de olsa, kalifiye elemana, gerekli ekipmana ve en önemlisi de balıkçılık pazarına sahip olması Mali'yi diğer denize kıyısı olmayan devletlerin önüne geçirmektedir. Mali örneğine ilâveten Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan gibi üç denize kıyısı olmayan, fakat Hazar Denizine kıyısı olan devlet de bu itibarla akıllara gelmektedir. Bilindiği üzere, Hazar Denizi çevresi, mersin balığından elde edilen ve dünyanın en kaliteli ve önemli havyar üretim merkezidir. Her ne kadar son yıllarda kirlenme, aşırı avlanma gibi etkenler bu zenginliği ciddî şekilde tehdit de etse, yine de adı geçen bu üç denize kıyısı olmayan devletin, en azından balık ve balıkçılık konusunda belirli bir birikime sahip olduğunun kabul edilmesi gerekir.

<sup>1575</sup> GLASSNER, 1989, s. 309.

bulmadığını, yine de bu hakkını uluslararası çerçevede tescil ettirmesi gerektiğini vurgulamıştır.<sup>1576</sup> En son olarak, **Sizani**, Güney Afrika Cumhuriyeti'ne komşu olan Botswana, Lesotho, Swaziland ve Zimbabwe'nin, en azından 1991 yılına kadar hiçbir şekilde deniz alanlarından yararlanmak için bu devlete başvurmadıklarını belirtmiştir.<sup>1577</sup>

Bu noktada, denize kıyısı olmayan devletlerden farklı olarak, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin balıkçılıkla ilişkilerini değerlendirmek uygun düşecektir. Öncelikle, denize kıyısı olmayan devletlerin aksine, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, özellikle denizle doğrudan bağlantılı oldukları göz önüne alındığında, balıkçılıkla yoğun ilişki içerisinde oldukları düşünülebilecektir. En gelişmemiş denize kıyısı olan devletin dahi, balıkçılıkla doğrudan uğraşan kıyı topluluklarına, kalifiye elemana ve bu doğrultuda balık ürünlerine ilişkin bir pazara ve tüketici piyasasına sahip olduğu düşünülebilir. Hattâ birçok önemli coğrafi açıdan elverişsiz devletin uzak mesafe balıkçılığı yaptıkları sabittir. 1970'li ve 1980'li yıllarda, tam da III. DHK sürerken, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin oluşturdukları grubun coğrafi açıdan elverişsiz üyelerinin bir kısmının yoğun ve gelişmiş uzun mesafe balıkçılık filoları bulunmaktaydı. Bu devletler arasında Belçika, Federal Almanya ve Polonya'nın adı zikredilebilir. Öte yandan, Körfez Ülkeleri arasından Bahreyn, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin yoğun bir şekilde kıyı balıkçılığı yaptıklarını belirtmek gerekir. Kanımızca coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak kabul edilmesi gereken Tayland da, 1970'li yıllarda yaptığı atılımla önemli bir uzak mesafe balıkçı devleti hâline gelmiştir. Singapur'un da önemli bir balıkçılık geçmişi vardır.<sup>1578</sup> Bu devletlerin birçoğu, münhasır ekonomik bölgenin kabulüyle olumsuz şekilde etkilenmişlerdir.

Birçok coğrafi açıdan elverişsiz devlet, bu devletlere ilişkin tanımın da bir gereği olarak, kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olan devletlerdir. Örneğin aralarında Türkiye'nin de bulunduğu birçok coğrafi açıdan elverişsiz devlet, Akdeniz ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlerdir. Bu devletlerin kıyısı olduğu kapalı veya yarı-

---

<sup>1576</sup> SUBEDI, 2005, s. 97.

<sup>1577</sup> SIZANI, s. 520. (**Sizani**, **Rembe**'ye atıfla bunun nedeninin siyasî olabileceğini de belirtmektedir).

<sup>1578</sup> Buna rağmen, ASEAN grubu içinde balıkçılıkta en geride olan Singapur'da, özellikle de ekonomik büyümenin diğer alanlara kayması ve 1970'li yıllarla birlikte geleneksel balıkçılık alanlarının komşu devletlerinin yeni deniz alanları ilân etmeleriyle birlikte daralması sonucu balıkçılık sektörünün daha da kötüye gittiği belirtilmiştir. Bkz. TANGSUBKUL P., ASEAN and the Law of the Sea, Singapore, 1982, s. 58-60.

kapalı deniz alanlarından bazıları, deniz kaynakları yönünden zengin olarak nitelenmeyen deniz alanlarıdır.<sup>1579</sup>

İlgili denizlerde, özellikle de BMDHS'nin kapalı veya yarı-kapalı denizlerde işbirliğini öngören düzenlemesiyle de paralel olarak balıkçılık bölgesel düzenlemeler çerçevesinde ele alınmıştır.<sup>1580</sup> Akdeniz için 1949 yılında kurulan, 1952 yılında yürürlüğe giren ve özellikle koruma konularında yetkisini son yıllarda arttıran, Türkiye'nin de üyesi olduğu "Akdeniz İçin Genel Balıkçılık Komisyonu"u (*The General Fisheries Commission for the Mediterranean/GFCM*)<sup>1581</sup> bu çerçevede önemli bir örneği oluşturabilir.

Kısaca, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, hepsi olmasa da çok önemli bir bölümü, denize kıyısı olmayan devletlerle mukayese edildiğinde balıkçılıkta daha ileri konumdadırlar ve sorunlarını genelde bölgesel örgütler çerçevesinde çözüme ulaştırmaya çalışmaktadırlar.

---

<sup>1579</sup> Burada, yine Akdeniz örnek olarak verilebilir. Birçok yazar, Akdeniz'i, gerek ticarî balık türleri bakımından, gerek avlanma miktarları bakımından zengin olarak mütalâa etmektedir. Bu yazarlar arasında bkz. DEL VECCHIO A., Joint Ventures in Fisheries Established by Mediterranean States, with Special Reference to Italy, in *The Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone: Delimitation and Legal Regime/Le plateau continental et la zone économique exclusive: délimitation et régime juridique*, edited by Pharand & Leanza, Dordrecht, 1993, s. 287. Bununla birlikte, özellikle Akdeniz'deki devletlerin münhasır ekonomik bölge ilân etmemesi sebebiyle Akdeniz'in on iki deniz millik alanlar dışında, neredeyse tamamının açık deniz alanı olarak kalması, bu sularda, ciddi bir uzak mesafe balıkçılık faaliyetinin olabileceği sonucunu da doğurabilecektir. Bkz. SCOVAZZI T., Regional Cooperation in the Field of Fisheries, in *Marine Specially Protected Areas: The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, edited by Scovazzi, The Hague, 1999, s. 66.

<sup>1580</sup> Denize kıyısı olmayan devletlere pek de bu konuda önem verilmediği, yukarıda da gerçekleştirilmiş olan açıklamalardan çıkartılabilir. Ama yine de, bazı istisnaî durumlar söz konusu olabilmektedir. Örneğin, Avrupa Birliği'nin Akdeniz'deki balıkçılık çerçevesinde yönetim faaliyetleri gerçekleştirdiği; bunun ötesinde, geniş oranda kabul edilen bir çözümün sağlanması için üç diplomatik konferans topladığı (Girit/1994, Venedik/1996 ve Venedik/2003) ve bu Konferanslara Avrupa Birliği üyesi olan devletlerin, yanı sıra Avrupa Birliği üyesi olmayan devletlerin ve özellikle de kıyı devletlerinin yanı sıra denize kıyısı olmayan devletlerin de katıldığı bildirilmiştir. Bkz. DEL VECCHIO CAPOTOSTI A., In Maiore Stat Minus: A Note on the EEZ and the Zones of Ecological and Protection in the Mediterranean Sea, *ODIL*, vol. 39/3, 2008, s. 290-291.

<sup>1581</sup> Bu Komisyona ilişkin genel bilgi için bkz. SCOVAZZI, 1999, s. 78-80. Komisyonun geniş yetkileri olduğu, fakat, özellikle bağlayıcı tavsiyelere ilişkin yetkisini pek kullanmadığı vurgulanmaktadır. Meselâ, Komisyon 2/3 çoğunlukla kaynakların rasyonel (akılcı) yönetimi ve korunmasına ilişkin tavsiyeler kabul edilebilir. Bu kararlarının içeriğinde balıkçılıkta kullanılacak metotlar ve ekipmanlar, avlanacak türlerin asgarî boyları, balıkçılık sezonlarının ve alanlarının tespiti gibi konular gelmektedir. Üye ülkeler, bu tavsiyelerin bildirimden sonraki yüz yirmi gün içerisinde itiraz etmedikçe, bu tavsiyelere uymak zorundadırlar. Bkz. *ibid*, s. 79. Akdeniz için balıkçılık konusunda işbirliğinin yürütüleceği ikinci bir örgüt olarak "Atlantik Orkinoslarının Korunması İçin Uluslararası Komisyon"unun (*International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas/ICCAT*) adı zikredilmektedir. Bkz. DEL VECCHIO CAPOTOSTI, s. 291; SCOVAZZI, 1999, s. 79.

## c- Münhasır Ekonomik Bölgeler Çerçevesinde Konunun Analizi

### aa- Genel Olarak

Münhasır ekonomik bölgeye ilişkin somut veriler ışığında bir analiz yapmak da yararlı olacaktır. Gelişmekte olan devletlerin bayraktarlığında ortaya çıkan, gelişen ve kabul edilen münhasır ekonomik bölge kavramı, uygulamaya geçildiğinde aslında gelişmiş/denizci devletlerin yararlandıkları bir bölge olarak ortaya çıkmıştır.<sup>1582</sup> Gerçekten de, bugün en geniş münhasır bölgeye sahip yirmi devlet ele alındığında bu durum çok açık bir biçimde kendisini göstermektedir. Bu çerçevede günümüzde en geniş münhasır ekonomik bölge alanına<sup>1583</sup> sahip olan/olabilecek yirmi devlet şu şekilde sıralanmaktadır: Amerika Birleşik Devletleri, Fransa, Avusturalya, Rusya, Yeni Zelanda, Endonezya, Kanada, İngiltere (Birleşik Krallık),

---

<sup>1582</sup> Esasen, bu durumun bu şekilde cereyan edeceği yönünde doktrinde veriler ortaya konulmuş ve uyarılar gerçekleştirilmiştir. Meselâ, *Alexander* ve *Hodgson* olası bir münhasır ekonomik bölgenin etkilerini inceledikleri 1975 tarihli ortak makalelerinde hangi devletlerin en geniş münhasır bölgeye sahip olacıklarına yer vermişlerdir, ki bu liste şu sıralamayla ortaya konulmuştur: Amerika Birleşik Devletleri, Avustralya, Endonezya, Yeni Zelanda, Kanada, Sovyetler Birliği, Japonya, Brezilya, Meksika, Şili, Norveç, Hindistan, Filipinler, Portekiz ve Madagaskar. Bkz. ALEXANDER & HODGSON, 1975, s. 574-575. Bu listeden de görüldüğü üzere, en geniş münhasır ekonomik bölgeye sahip olacak devletlerin büyük bir kısmı ve özellikle ilk sıralardakiler gelişmiş/denizci devletlerdir. Dahası münhasır ekonomik bölgenin en ateşli destekleyicileri Afrika kıtası devletlerinden sadece Madagaskar'ın sıralamada olduğu ve en son sırada kendisine yer bulduğu da bir gerçektir. Burada Madagaskar için bir parantez açılarak, *Rembe*'nin, kaynaklar açısından zengin olduğunu belirttiği bu devletin, hiçbir denize kıyısı olmayan devletle komşu olmadığını vurguladığının altı da çizilmelidir. Bkz. REMBE, s. 150. Daha da belirgin olarak *Danzig* gibi idealistlerin bu konuda Afrika ve Asya kıtasındaki devletlerin tutumlarını sorgulayışları ve onları açıkça uyarmaları da es geçilmemesi gereken hususlar arasında yer almaktadır. Bkz. DANZIG, s. 657-662. Bu konuya ilişkin en gerçekçi açıklamalardan birisi *Kronfol* tarafından yapılmıştır. Yazar, münhasır ekonomik bölge çerçevesinde denizlerde yaşanan genişlemenin fakir devletlerden daha çok zengin devletlerin yararına olduğu ve bunun da gelişmiş ve gelişmekte olan devletler arasındaki uçurumu daha da genişleteceğini belirttikten sonra, gelişmekte olan devletlerin neden hâlen münhasır ekonomik bölgeyi kabul ettiklerini, artık bunun aksine bir tavır için geç kalındığı, III. DHK'daki münhasır ekonomik bölge lehine olan dalganın çok büyük olduğu ve bu eğilimin artık geri döndürülemeyecek bir noktaya eriştiği savlarıyla cevaplamıştır. Bkz. KRONFOL, s. 479. *Vasciannie* ise, münhasır ekonomik bölgeye ilişkin bu durumun tüm delegeler tarafından hemen hemen 1972 yılından beri bilindiğini, buna rağmen gelişmekte olan devletlerin münhasır ekonomik bölge ısrarını sürdürmelerinin sebebinin, tüm olumsuzluklara rağmen, yine de bir şeyler elde edebilme umudu olduğunu belirtmiştir. Bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 79 ve dipnot 278.

<sup>1583</sup> Bu arada, göz önünde bulundurulması gereken sadece coğrafi alan değildir, sonuçta ekonomik verim coğrafi alanın genişliğiyle doğrudan alâkalı değildir. Bu yönlü paralel düşünceler için bkz. ALEXANDER & HODGSON, 1975, s. 575.

Japonya, Şili, Brezilya, Kiribati, Meksika, Mikronezya Federal Devletleri, Danimarka, Papua Yeni Gine, Norveç, Hindistan, Marshall Adaları ve Portekiz.<sup>1584</sup>

Her şeyden evvel, yirmi devletin ilk beş sırasındaki devletlerin (Amerika Birleşik Devletleri, Fransa, Avustralya, Rusya ve Yeni Zelanda) tamamının gelişmiş devletler olduğu, ilk on bağlamında ise sekizinin gelişmiş devletlerden oluştuğu görülmektedir (ilk beşe ilâveten Kanada, İngiltere ve Japonya). Bu çerçevede ilk yirmi içindeki gelişmiş devlet sayısının Danimarka, Norveç ve Portekiz'le beraber on biri bulunduğu görülmektedir, ki bu çerçevede ilk yirmideki gelişmiş devlet sayısı toplam devlet sayısının %55'ine denk gelmektedir.<sup>1585</sup> Geriye kalan devletlerden Brezilya, Meksika ve Hindistan ise dünyanın yeni yükselen güçleri olarak kabul edilmektedir. Şili ise, her ne kadar bir Lâtin Amerika devleti olsa da, bölgesinde, ekonomik gelişmişliği sağlamış ve sosyal açıdan refahı yakalamış en ileri devletlerden birini teşkil etmektedir. Geriye kalan devletler ise, Endonezya hariç, yeni bağımsızlıklarını kazanmış, Güney Pasifik de yer alan küçük takımada devletleridir.

Bu belirlemelerden sonra, bu listenin, BMDHS m.62/2 ve m.69 ilâ m.70 arasında öngörülen düzenlemeler açısından incelenmesi gerçekleştirilmelidir. Öncelikle, Amerika Birleşik Devletleri, Avustralya, Yeni Zelanda, Kanada, Japonya, Kiribati, Meksika, Mikronezya Federal Devletleri, Papua Yeni Gine ve Marshall Adaları'nın alt-bölge veya bölgelerinde ne denize kıyısı olmayan bir devlet, ne de coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet bulunmaktadır.<sup>1586</sup> Tabii ki, bu durum bölgenin ne kadar geniş tutulduğuyla doğrudan ilintilidir. Örneğin, Avustralyalı ve Yeni Zelandalı birçok bilim adamı<sup>1587</sup> Hint Okyanusunu tek bir bölge sayarak çok geniş bir

<sup>1584</sup> via [http://en.wikipedia.org/wiki/Exclusive\\_economic\\_zone](http://en.wikipedia.org/wiki/Exclusive_economic_zone) (son ziyaret tarihi: 18/07/10). “Sea Around Us” adlı siteden alıntılanmıştır.

<sup>1585</sup> Verilen bu yüzde alansal değil, sadece devletlerin sayısının birbirine oranıdır.

<sup>1586</sup> Takımadalara ilişkin bölümde Güney Pasifik'te yer alan takımada devletlerinin başta birbirleriyle yakın sınırları olmak üzere, bazı belirli konularda coğrafi açıdan elverişsiz devlet sayılıp sayılmayacakları değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler sonucunda, verilen cevap genelde olumsuz olmuştur. Fakat, verilen cevap olumsuz olmamış olsaydı da, yapılan değerlendirmenin ve ulaşılan sonucun sübjektif olduğu göz önünde tutulmalıdır. Her şey bir yana, bu devletler, en azından bizim ulaştığımız kaynaklar ve veriler çerçevesinde coğrafi açıdan elverişsiz devlet sayılmamaktadır.

<sup>1587</sup> BATEMAN S. & BERGIN A., Building Blocs for Maritime Security in the Indian Ocean, *ODIL*, vol. 27/3, 1996, s. 238-239 (Table I); BATEMAN S. & HERRIMAN M., Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in the Indian Ocean Region: Prospects for Involvement in Marine Affairs Cooperation, *IOR*, vol. 10/2, 1997, s. 18; FORBES, 2001; FORBES V.L., The Indian Ocean Fishery: Resources and Exploitation within and outside the National Jurisdictional Limits, in *Fisheries Exploitation in the Indian Ocean: Threats and Opportunities*, edited by Rumley &

yelpazedeki devleti bu bölgeye katmaktadır. Bu yaklaşımın balıkçılık bağlamında devlet uygulamalarında ne kadar kabul göreceği ve bu çerçevede adı geçen devletlere ne kadar avantaj sağlayacağı tartışmalı olacaktır. Sonuç olarak, bu konuda ilgili devletlerin uygulamaları belirleyici olacaktır. Fakat, kanımızca, Afrika Kıtasının ve Asya Kıtasının göbeğinden koparak gelen bir denize kıyısı olmayan devletin Avustralya'nın münhasır ekonomik bölgesinde balıkçılık yapması, gerek fiilen, gerek fikren pek muhtemel gözükmemektedir. Öte yandan, bölge kavramının bu şekilde genişletici biçimde, en azından balıkçılık çerçevesinde yorumlanacak olması, dünyadaki diğer okyanuslar üzerinde de benzer iddiaların gündeme gelmesine yol açabilecektir. Örneğin Afrika Kıtasındaki birçok denize kıyısı olmayan devlet Atlantik Okyanusu bağlamında Amerika Birleşik Devletleri'nin ve/veya Kanada'nın münhasır ekonomik bölgelerinde balıkçılık faaliyetinde bulunmayı talep edebilecektir. Açıkça, bu şekilde bir yorumun, belirtildiği üzere, kabul edilmesi zor, hattâ imkânsız gözükmemektedir.

## **bb- Rusya'nın Durumu**

Rusya ilginç bir durum oluşturmaktadır. Bilindiği üzere, Rusya, her ne kadar 1990 yılından sonra bir dağılma süreci geçirmiş olsa da, kara ülkesi bağlamında hâlen dünyanın en büyük devleti sayılmaktadır. Dağılma süreci öncesinde

---

Chaturvedi & Sakhuja, Singapore, 2009, s. 72-103 (Belirtmek gerekir ki, *Forbes*'in belirlemelerinde, incelediği konu ve konunun ele alınış biçimi itibarıyla denize kıyısı olmayan devletlere yer verilmemiştir, ama belirlenen çerçevede ilgili denize kıyısı olmayan devletleri algılamak çok da zor değildir. Öte yandan, coğrafi açıdan elverişsiz devletler de diğer yazarlarınkiyle paraleldir). Bu çerçevede, *Bateman* ve *Herriman* Hint Okyanusu bölgesinde yer alan denize kıyısı olmayan devletleri şu şekilde sıralamışlardır: Afganistan, Botswana, Burundi, Çad, Ermenistan, Kırgızistan, Malawi, Nepal, Orta Afrika Cumhuriyeti, Ruanda, Swaziland, Tacikistan, Uganda, Zambiya ve Zimbabve. Öte yandan, eğer ki Aral Gölü, göl olarak kabul edilirse, Özbekistan'ın da bu listeye dâhil olacağını belirtmişlerdir. Yazarlar, bu bölgedeki coğrafi açıdan elverişsiz devletleri ise şu şekilde sıralamışlardır: Bahreyn, Birleşik Arap Emirlikleri, Etiyopya, Irak, Kuveyt, Katar, Singapur ve Sudan. Her şeyden evvel, eğer Ermenistan'a listede yer veriliyorsa, komşu devlet Azerbaycan'a ve bu çerçevede Kazakistan ve Türkmenistan'a neden yer verilmemiştir? Eğer ki, bu devletlerin Hazar Gölüne kıyısı olmasından dolayı denize kıyısı olmayan devlet olarak kabul edilmedikleri düşünülüyorsa, ki Özbekistan'a ilişkin Aral Gölü çerçevesindeki tavrı bu ihtimali kuvvetlendirmektedir, o zaman bu devletlere hiç olmazsa coğrafi açıdan elverişsiz devletler listesinde yer verilmesi gerekirdi. Bu üç devleti, hem denize kıyısı olmayan devlet olarak, hem coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak kabul etmemek mantıklı değildir. Öte yandan, 1997 yılında Etiyopya ve Eritre birbirinden ayrılmış bağımsız iki devletken, bu husus ihmal edilerek listenin düzenlendiği görülmektedir. Bu liste oluşturulurken dikkate alınan esas listede, Mısır, İsrail ve Ürdün'e de yer verilmiş olmasına karşın, bu üç devlet coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak mütalâa edilmemiştir. Mısır için, belki yaklaşım sübjektif kabul edilebilecektir; fakat İsrail ve özellikle de Ürdün'ün bu listede coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak yer almayışı ciddi eleştiri konusudur. Öte yandan, kanımızca, bu listede, eğer liste bu kadar geniş ele alınacaksa, Tayland ve Cibuti'ye de yer verilmeliydi.

Rusya'nın, özellikle denize kıyısı olmayan komşular çerçevesinde değerlendirildiğinde az sayıda bu nitelikli komşuya sahip olduğu gözlenmiştir.<sup>1588</sup> Bu durumun, 1990 sonrasında da aynı kaldığı gözlenmektedir. 1990 yılındaki dağılıma sürecinden sonra Rusya'nın komşusu denize kıyısı olmayan devletler şu şekilde sıralanabilir: Azerbaycan, Belarus, Ermenistan, Kazakistan ve Moğolistan. Buna karşılık, günümüzde Rusya'nın önemli sayıda coğrafi açıdan elverişsiz devlet niteliğinde komşusunun bulunduğu da belirtilmelidir: Estonya, Finlandiya, Gürcistan, Kuzey Kore, Letonya, Litvanya, Polonya ve Ukrayna. Esasen sorun, Rusya'nın komşusu olmaları bu devletlere, Rusya'nın tüm münhasır ekonomik bölgesinde balıkçılık hakkı (fazlılık çerçevesinde) yapma hakkı sağlar mı? Sorulan soruyu somutlaştırmak gerekirse, Belarus veya Estonya gibi Baltık Denizi kıyısına yakın/kıyısında yer alan iki komşu devletin Rusya'nın Pasifik Okyanusundaki münhasır ekonomik bölgesinde veya Karadeniz'deki münhasır ekonomik bölgesinde balıkçılık faaliyetinde bulunmaları veya tam tersi Kuzey Kore'nin Baltık ve/veya Karadeniz'deki Rus münhasır ekonomik bölgesinde balıkçılık talebinde bulunması mümkün müdür? Kanımızca, sorulan bu sorulara verilebilecek cevap olumsuzdur. Fakat, yine de belirtmek gerekir ki, bu soruların cevabı devletlerin uygulamalarında gizli olacaktır. Yalnızca, şu âna kadar kıyı devletlerinin, denize kıyısı olmayan devletler (hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletler) lehine, bu şekilde olumlu bir uygulama ve/veya düzenleme içine girmemiş oldukları vurgulanabilir.

### **cc- Avrupa Birliği'deki Durumun Analizi**

Son olarak, bu çerçevede, Avrupa Birliği'nin de analiz edilmesi yerinde olacaktır.<sup>1589</sup> Bilindiği üzere, 1958 tarihli Avrupa Ekonomik Topluluğunu kuran Anlaşmada (Roma Antlaşması) balıkçılığa tarım politikalarının içerisinde yer verilmek suretiyle, balıkçılığın ortak politikanın konularından biri olarak

---

<sup>1588</sup> 1990 öncesi Rusya'nın denize kıyısı olmayan komşuları şunlardır: Afganistan, Çekoslovakya, Macaristan ve Moğolistan.

<sup>1589</sup> Avrupa Birliği'nin ortak balıkçılık politikası çerçevesinde yer alan düzenine ve uygulamalarına ilişkin bkz. CHURCHILL R.R., EEC Fisheries Regime, in *Implementation of the Law of the Sea Convention through International Institutions*, edited by Soons, Nordwijk een zee, 1990, s. 344-362; CHURCHILL R.R., EC Fishery and an EZ—Easy!, *ODIL*, vol. 23/1&2, 1992, s. 145-163; GWIADZA A., The Common Fisheries Policy: Economic Aspects, *MP*, vol. 17/4, 1993, s. 251-255; SCOVAZZI T., Reasons for International Cooperation in the Mediterranean, in *Marine Specially Protected Areas: The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, edited by Scovazzi, The Hague, 1999, s. 59-62; WISE M., European, National and Regional Concepts of Fishing Limits in the European Community, in *Maritime Boundaries and Ocean Resources*, edited by Blake, Worchester, 1987, s. 117-132; WOLFF N., Fisheries, in *Handbook on European Enlargement: A Commentary on the Enlargement Process*, edited by Ott & Inglis, The Hague, 2002, s. 415-425.

düzenlenmesi sağlanmıştır. Fakat, Avrupa Birliği, o zamanki adıyla Avrupa Ekonomik Topluluğu 1970'li yıllara kadar konuya ilişkin somut bir düzenlemeye gitmemiştir. 1970'lerden bu yana ise, ortak balıkçılık politikası uygulanabilir olmuştur. Avrupa Birliği, her ne kadar 2003 yılından itibaren ortak balıkçılık politikası konusunda önemli değişikliklere gitmişse de<sup>1590</sup>, dört temel hususta ortak balıkçılık politikası şekillenmiştir: piyasaların düzenlenmesi, kaynakların korunması ve yönetimi, yapısal önlemler ve balıkçılık faaliyetlerinin kontrolü.<sup>1591</sup> Kısaca, belirtmek gerekirse, Avrupa Birliği, üye devletlerin ulusal deniz yetki alanlarında doğrudan yetkiye sahiptir; diğer bir deyişle, kıyı devletlerinin karasuları da dâhil olmak üzere iki yüz deniz miline kadar uzanan ulusal deniz alanları aynı zamanda Avrupa Birliği'nin yetki alanı dâhilindedir ve ortak balıkçılık politikasının uygulandığı alanlardır.<sup>1592</sup> Ortak balıkçılık politikası çerçevesinde, Avrupa Komisyonu, Birlik sularındaki ticarî balık türleri için her yıl toplam izin verilebilir yakalama miktarını belirlemekte, bunun sonrasında bu miktar bağlamında üye devletler için kotalar oluşturmaktadır, ki her bir üye devlet için oluşturulan kotaların ne şekilde kullanılacağı ilgili üye devletin kendisine aittir.<sup>1593</sup> Öte yandan, herhangi bir üye devletin balıkçı gemisinin, kendilerine tanınan kotaları aşmamak koşuluyla, diğer üye devletlerin deniz alanlarında balık avlama hakkı engellenemez; fakat, üye kıyı devletleri, karasularını sadece kendi balıkçı gemilerinin kullanımına hasretme hakkına sahiptirler.<sup>1594</sup> Öte yandan, Avrupa Birliği'nin, üye devletlerin balıkçı gemileri üzerinde açık denizlerde de yetkisi vardır.<sup>1595</sup> En son olarak, Avrupa Birliği, üçüncü devletlerle, o devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların üye devletlerce avlanması için antlaşmalar yapma yetkisini de haizdir.<sup>1596</sup>

1987 yılında, **Attard**, o zamanki adıyla Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun tek denize kıyısı olmayan üyesi olan Lüksemburg'un balıkçılık bağlamında tek bir kıyı devletine muhtaç olmadığını belirtmiştir.<sup>1597</sup> Her ne kadar, konuya ilişkin olarak kota sisteminin olumsuzlukları göz önünde tutulmalıysa da, Avrupa Toplulukları Adalet

---

<sup>1590</sup> İkinci büyük reform hareketinin 2013 yılında gerçekleştirileceği plânlanmaktadır.

<sup>1591</sup> WOLFF, s. 418.

<sup>1592</sup> *Wolff* durumu şu şekilde özetlemektedir: “Katılımlarından sonra, üye devletlerin yetkisindeki deniz suları/alanları ‘Topluluk balıkçılık sularının’ ayrılmaz bir parçası hâline gelecektir”. Bkz. WOLFF, s. 417.

<sup>1593</sup> CHURCHILL, 1992, s. 150-151; WOLFF, s. 419.

<sup>1594</sup> CHURCHILL, 1992, s. 151-152; WOLFF, s. 419.

<sup>1595</sup> WOLFF, s. 418.

<sup>1596</sup> SCOVAZZI, 1990, s. 60.

<sup>1597</sup> ATTARD, s. 204.

Divanının bir üye kıyı devletinin diğer üye kıyı devletinin vatandaşlarının balıkçılık faaliyetlerini sınırlandırmayı yasaklamasını öngören kararı çerçevesinde<sup>1598</sup>, üye denize kıyısı olmayan devletlerin, denize kıyısı olan üye devletlerin karasuları da dâhil olmak üzere<sup>1599</sup> münhasır ekonomik bölgelerinde balıkçılık yapabilecek olma durumları katılmıştır. Kısaca, Avrupa Birliği'ndeki denize kıyısı olmayan (ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz) devletlerin durumu, ortak balıkçılık politikası çerçevesinde, BMDHS m.69 ve m.70'te yer alan düzenlemelerin çok daha ötesindedir. Dahası, bu düzenleme, BMDHS'nin getirdiği aksaklık ve karmaşadan uzaktır.

#### **d- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgeye İlişkin Diğer Haklar Çerçevesindeki Durumları**

BMDHS'de düzenlenen münhasır ekonomik bölge çerçevesinde kıyı devletlerine tanınan haklar, sadece canlı kaynakları kapsamaktadır. Kıyı devletlerinin diğer haklarına katılıma ilişkin denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin durumu hakkında da kısaca bir değerlendirme yapılması uygundur.

Denize kıyısı olmayan devletler başta olmak üzere coğrafi açıdan elverişsiz devletler, cansız kaynaklara ilişkin de, canlı kaynaklarda olduğu gibi, katılım hakkını talep etmiş; fakat bu talepleri kıyı devletlerince reddedilmiş ve sonunda da bu kategoriye giren devletlerin cansız kaynaklara ilişkin katılım hakkı BMDHS'de kabul edilmemiştir.<sup>1600</sup>

Kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesinde canlı ve cansız kaynaklar dışında sahip olduğu/olabileceği öngörülen diğer ekonomik nitelikli haklar için de denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bir talepleri olmadığı belirtilebilir.

Kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesinde sahip olduğu yapay ada, tesis ve yapı inşa etme yetkisi için de aynı belirleme yapılabilir; yani, kıyı devletlerinin bu

---

<sup>1598</sup> TUERK, s. 110-111.

<sup>1599</sup> Kıyı devleti sadece kendi vatandaşlarına ait kılmadığı sürece.

<sup>1600</sup> Bu konu hakkında daha geniş açıklamalar için, kıta sahanlığına ilişkin bölümdeki ve münhasır ekonomik bölgeye ilişkin III. DHK sürecine dair açıklamalara bakılabilir.

yetkisine ilişkin, tespit edebildiğimiz kadarıyla, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bir talepleri olmamıştır.

Kıyı devletlerine münhasır ekonomik bölgelerinde tanınan bir diğer yetki olan denizlerde bilimsel araştırma yetkisine ilişkin denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin katılım taleplerinin olduğu, fakat bunun tam anlamıyla kabul edilmediği; denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu alanda sadece çok dar ve sınırlı bir düzenlemeye tâbi oldukları belirtilebilir.

Öte yandan, kıyı devletinin deniz çevresinin korunmasına ilişkin yetkilerine saygı göstermek, diğer devletler için olduğu gibi, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için de bir yükümlülüktür.

Son olarak, bir devletin münhasır ekonomik bölgesinde kendisine tanınmış ekonomik nitelikli egemen hakları ve yetkileri dışında üçüncü devletler lehine tanınan hakların da olduğu yukarıda belirtilmişti. Seyrüsefer serbestisi, uçuş serbestisi ve sualtı kablo ve boru hatlarının döşenmesine ilişkin serbestiden oluşan bu haklardan diğer tüm devletler gibi denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin de eşit şekilde yararlanacaklarının altı çizilmelidir.

#### **e- Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgeleri**

Coğrafi açıdan elverişsiz devletler, her ne kadar deniz alanları ilân etmeye ilişkin birtakım sorunlar yaşasalar da; bu devletlerin, belli bir orana kadar ve bazı durumlarda tam bir şekilde münhasır ekonomik bölge ilân edebildikleri görülmektedir. Hangi coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölge ilân ettikleri ve ne şekilde düzenlemelere yer verdikleri, varsa karşılaştıkları/karşılabilecekleri birtakım sorunlar kısaca ele alınmalıdır.

Coğrafi açıdan elverişsiz devlet olduğu tartışılmayacak devletlerden bir kısmı ilân ettikleri münhasır ekonomik bölgeden gerektiği gibi yararlanamayacak olsalar da, bu bölgeyi ilân ettikleri veya en azından münhasır ekonomik bölgeye sahip oldukları belirtilmelidir.

Yaklaşık yirmi sekiz coğrafi açıdan elverişsiz devletin, günümüzde münhasır ekonomik bölge ilân ettiği belirtilebilir.<sup>1601</sup> Bu devletler şunlardır: Almanya, Belçika<sup>1602</sup>, Birleşik Arap Emirlikleri, Bulgaristan, Demokratik Kongo Cumhuriyeti<sup>1603</sup>, Eritre<sup>1604</sup>, Estonya, Finlandiya, Gürcistan, Hırvatistan<sup>1605</sup>, Hollanda, İsveç, Jamaika, Kamerun<sup>1606</sup>, Katar, Letonya, Libya<sup>1607</sup>, Litvanya, Mısır, Polonya, Romanya, Singapur<sup>1608</sup>, Slovenya<sup>1609</sup>, Suriye, Tayland, Tunus<sup>1610</sup>, Türkiye ve Ukrayna.<sup>1611</sup>

<sup>1601</sup> Bu konuda ele alınan liste, daha öncede değinildiği belirlenen Birleşmiş Milletler'in deniz alanlarına ilişkin ulusal taleplerin yansıtıldığı listedir. Bkz. [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf) (son ziyaret tarihi: 23/07/10). Fakat, bu listede bazı tutarsızlıklar tespit edilmiştir.

<sup>1602</sup> Belçika, hem münhasır ekonomik bölge ilân etmiş, hem de eski balıkçılık bölgesini de idame ettirmektedir.

<sup>1603</sup> Afrika'nın ülke yüzölçümü bakımından en büyük devleti olan Demokratik Kongo Cumhuriyeti (eski adıyla Zaire), buna rağmen çok kısa bir kıyı şeridinde sahiptir. Demokratik Kongo Cumhuriyeti bu kısa kıyı şeridini temel almak suretiyle münhasır ekonomik bölge ilân etmiştir. Buna göre, "Atlantik Kıyısı Boyunca Bir Münhasır Ekonomik Bölge Talep Eden Kanun" ile Birleşmiş Milletler'in uzman görüşüyle yürütülecek ikili görüşmeler yoluyla şekillenecek bir sınırlandırmayla Atlantik kıyısı boyunca bir münhasır ekonomik bölge talep edilmiştir (m.1). Bu düzenlemeyi 07 Mayıs 2009 tarihinde "Demokratik Kongo Cumhuriyeti'nin Deniz Alanlarını Sınırlayan 09/002 no'lu Kanun" m.7'de yer verilen düzenleme izlemiştir. Bu maddeye göre, esas hatlardan başlayarak iki yüz deniz miline uzanan münhasır ekonomik bölge ilân edilmiş ve ilân edilen bu münhasır ekonomik bölgenin dış koordinatlarına aynı maddede yer verilmiştir.

<sup>1604</sup> Eritre'nin münhasır ekonomik bölgesinin, Yemen'le arasındaki sınırlandırma davasının II. aşamasındaki karar uyarınca ortaya çıktığı belirtilmektedir. Bkz. [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf), s. 6 (son ziyaret tarihi: 23/07/10).

<sup>1605</sup> Akdeniz'in bir kolu olan Adriyatik Denizine kıyısı olan Hırvatistan, 1994 tarihli "Denizcilik Kanunu"yla Hırvat münhasır ekonomik bölgesini düzenlemiştir (m.33 ilâ m.42). Kanun m.32'de Hırvatistan münhasır ekonomik bölgesinin karasularının dış sınırından uluslararası genel hukukça izin verilen dış sınıra kadar açık denizde uzanacağı öngörülmüş, aynı Kanun m.1042'de ekonomik bölgenin ilânına Hırvatistan Parlamentosunun karar vereceği ve münhasır ekonomik bölgeye ilişkin m.33 ilâ m.42 arasında yer alan düzenlemelerin Parlâmentonun birinci paragrafta öngörülen kararı almasıyla uygulanacağı düzenlenmiştir. Bu çerçevede, 03 Ekim 2004 tarihinde Denizcilik Kanunu'nda verilen yetkiye dayanarak "Ekolojik ve Balıkçılık Korunma Bölgesi" ilân edilmiş ve Hırvatistan bu kararını Birleşmiş Milletler'e bildirerek duyurmuştur. Daha öncede belirtildiği üzere, Hırvatistan'ın bu kararı başta komşuları Slovenya ve İtalya olmak üzere Avrupa Birliği'nin tepkisini çekmiştir; hattâ bir dönem uygulama askıya alınmıştır.

<sup>1606</sup> Nijerya ile arasındaki deniz sınırlandırması davası çerçevesinde belirlendiği belirtilmektedir. Bkz. [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf), s. 3 dipnot: 14 (son ziyaret tarihi: 23/07/10).

<sup>1607</sup> Libya'nın münhasır ekonomik bölgesi, bir sınırlandırma davası sonucunda verilen karara ilişkin bir düzenlemeye dayandırılmıştır. Bkz. [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf), s. 9 (son ziyaret tarihi: 23/07/10). Burada belirtilmesi gereken, Libya'nın taraf olduğu 1982 ve 1985 yıllarındaki iki davada da sadece kıta sahanlığı sınırlandırması söz konusudur, münhasır ekonomik bölge sınırlandırılması yapılmamıştır. Öte yandan, aşağıda görüleceği üzere, Libya 2005 tarihinde münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmiştir.

<sup>1608</sup> Singapur III. DHK'nın dokuzuncu toplantısından sonra, 15 Eylül 1980 tarihinde Dışişleri Bakanlığı Basın Bildirisiyle (09-0/80/09/15) münhasır ekonomik bölge ilân etmiştir. Bu bildiriye, Singapur'un klâsik olarak 1878'den beri üç deniz mili karasuları genişliğini benimsediği, fakat III. DHK'da yaşananlar çerçevesinde belirli deniz alanlarında on iki deniz millik karasuları ve hattâ münhasır ekonomik bölge ilân edeceğini bildirmiştir. Bildirinin tam metni için bkz. TANGSUBKUL, 1982, s. 128 (ek/Appendix G).

Hem Akdeniz (Ege Denizi dâhil), hem Karadeniz'e kıyısı olan Türkiye, 17 Aralık 1986 tarihinde "05-12-1986 tarihli ve 86-11264 sayılı Kararnâmenin Eki-Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi Hakkında Karar" m.1'de Karadeniz'de iki yüz deniz millik bir münhasır ekonomik bölge ilân etmiştir. Aynı maddenin ikinci paragrafında ise, Karadeniz'deki mesafeler göz önüne alındığında münhasır ekonomik bölgenin ilgili devletlerle yapılacak anlaşmalarla sınırlandırılacağı düzenlenmiştir. Nitekim, konuya ilişkin Rusya ile bir Antlaşma akdedilmiştir.<sup>1612</sup> Öte yandan, münhasır ekonomik bölgesini 1987 yılında ilân eden Bulgaristan'la da münhasır ekonomik bölgenin yan sınırı 1997 tarihli antlaşma m.4 ile belirlenmiştir.<sup>1613</sup>

Günümüzde hiçbir şekilde münhasır ekonomik bölge ilân etmemiş yirmi iki devletten on dördünün coğrafi açıdan elverişsiz devlet olduğu iddia edilebilir.<sup>1614</sup> Fakat, bu devletlerden bir kısmı münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmiştir. Cezayir<sup>1615</sup>, Malta<sup>1616</sup> ve Gambiya<sup>1617</sup> çeşitli mesafelerde münhasır balıkçılık bölgesi ilân

---

<sup>1609</sup> Adriyatik Denizi'nin kuzey ucunda oldukça kısa bir kıyı şeridine sahip olan Slovenya, tıpkı komşusu Hırvatistan gibi bir ekolojik bölge ilân etmiştir. İşin ilginç yönü, Slovenya Hırvatistan'ın ekolojik bölgesine karşı çıkıyor oluşudur.

<sup>1610</sup> Tunus'un, önceden Gabes Körfezi'nde ilân etmiş olduğu elli metre derinliğe kadar mevcut bir balıkçılık bölgesi vardı. Bkz. FRANCALANCI G. & SCOVAZZI T. (eds.), *Lines in the Sea*, The Hague, 1994, s. 144-145. Bununla beraber, Tunus, 2005 tarihinde 50/2005 sayılı kanun ile Akdeniz kıyılarında bir münhasır ekonomik bölge ilân etmiştir. Bkz. *Law of the Sea Bulletin*, vol. 58, 2005, s. 19; DEL VECCHIO CAPOTOSTI, s. 290.

<sup>1611</sup> Her seferinde belirttiği gibi münhasır ekonomik bölge ilân ettiği belirtilen ve coğrafi açıdan elverişsiz devlet kapsamında düşünüldüğü ifade edilerek oluşturulan bu listenin tamamıyla subjektif olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

<sup>1612</sup> Rusya ile mektup değişimi yoluyla 1987'de ortaya konulan münhasır ekonomik bölge sınırı 1978 tarihli Kıta Sahaneliği sınırının münhasır ekonomik bölgeye de uzatılması şeklinde kabul edilmiştir. Öte yandan, 1991 yılında dağılan SSCB sonrasında bölgede ortaya çıkan üç devlet; Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan ile sınırın aynen geçerli olmasının uygulanan uluslararası hukuka uygun olduğu *Pazarıcı* tarafından dile getirilmektedir. Bkz. PAZARCI, II. Kitap, s. 413-414.

<sup>1613</sup> PAZARCI, II. Kitap, s. 414.

<sup>1614</sup> Bu devletler şunlardır: Arnavutluk, Bahreyn, Bosna-Hersek, Cezayir, Gambiya, Irak, İsrail, Karadağ, Kuveyt, Malta, Monako, Sudan, Ürdün ve Yunanistan.

<sup>1615</sup> Cezayir 1994 yılında münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmiştir. Buna göre, balıkçılık alanının genişliği batı deniz sınırından Ras Ténés'e kadar otuz iki deniz mili, Ras Ténés'ten doğu deniz sınırına kadar elli iki deniz mili olarak düzenlenmiştir. Bkz. SCOVAZZI, 1999, s. 52.

<sup>1616</sup> Malta, Akdeniz'de yirmi beş deniz millik bir münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmiş ve uygulamaktadır. Bkz. FRANCALANCI & SCOVAZZI, s. 144-145.

<sup>1617</sup> Birleşmiş Milletler'in ulusal deniz alanlarına ilişkin devletlerin iddialarından oluşan listesinde, Gambiya'nın iki yüz deniz millik münhasır balıkçılık bölge ilân ettiği gösterilmektedir. Bkz. via [www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf), s. 6 (son ziyaret tarihi: 23/07/10). Benzer şekilde bir açıklama "CIA Factbook"ta da yer almaktadır. Bkz. via [www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2106.html](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2106.html) (ziyaret tarihi: 13/08/10). Oysa, birçok araştırma ve incelemede Gambiya'nın iki yüz deniz millik münhasır ekonomik bölge ilân ettiği vurgulanmaktadır. Bkz. DRAMMEH O.K.L. & CHAM A.M., *The Gambian Fishery Agreements*, in *Workshops on Fisheries Access in West Africa: The Promotion of*

etmişlerdir.<sup>1618</sup> Bunun dışında, **Del Vecchio Capotosti**, Arnavutluk'un 04 Nisan 2002 tarihindeki Sâhil Güvenliğe İlişkin Kanununda İtalyan kıyısıyla arasında orta hatta kadar uzanacak bir münhasır ekonomik bölge ilân ettiğinin sanıldığını, ama daha sonradan anlaşıldığı üzere bunun bir niyetten ibaret olduğunu belirtmiştir.<sup>1619</sup> Münhasır ekonomik bölge ilân etmeyen coğrafi açıdan elverişsiz devletlerden, Bosna-Hersek<sup>1620</sup> ve Ürdün'ün<sup>1621</sup> fizikî olarak münhasır ekonomik bölge ilân etmeleri mümkün değildir. Bu iki devlete Basra Körfezi'ndeki Irak da eklenebilir. Monako ise, Fransa ile yapmış olduğu sınırlandırma anlaşması çerçevesinde Akdeniz'de kıyı profili bağlamında ince uzun bir koridor şeklinde deniz alanına sahip kılınmıştır.<sup>1622</sup>

Öte yandan, Akdeniz'deki iki devletin münhasır ekonomik bölge ilân edebilecekleri belirtilebilir. Bunlardan İsrail'in, özellikle kıta sahanlığında bulunan

---

*Sustainable and Equitable Fisheries Access Agreements*, edited by Lankester & Diouf & Sané, Dakar, 2001, s. 51 via [www.oceandocs.org/bitstream/1834/320/1/fisheries\\_access\\_in\\_west\\_africa.pdf](http://www.oceandocs.org/bitstream/1834/320/1/fisheries_access_in_west_africa.pdf) (ziyaret tarihi: 06/08/10); MENDY A.N., Trends in Gambian Fisheries and Fisheries Statistics/Evolution des pêcheries gambiennes and statistiques de pêche, in *Actes du symposium*, Dakar, 2002, s. 71 via [www.ird.fr/osiris/telechargement/Symposium%20SIAP/Actes/11%20Mendy.pdf](http://www.ird.fr/osiris/telechargement/Symposium%20SIAP/Actes/11%20Mendy.pdf) (ziyaret tarihi: 06/08/10); TOBEY J. & CASTRO K. & LEE V. & DRAMMEH O. & IBRAHIMA D. & CRAWFORD B. & VAIDYANATHAN T., An Overview of Marine Fisheries in the Gambia and Preliminary Governance Baseline, Rhode Island, 2009, s. 3 via [www.crc.uri.edu/download/Gambia\\_Fisheries\\_Governance\\_Assessment.pdf](http://www.crc.uri.edu/download/Gambia_Fisheries_Governance_Assessment.pdf) (ziyaret tarihi: 06/08/10). Ayrıca, Gambiya'nın 1977'den beri münhasır ekonomik bölgeye sahip olduğu "*searounds*" internet sitesinde de yer almaktadır. Bkz. via <http://searounds.org/eez/270.aspx> (ziyaret tarihi: 13/08/10). Ayrıca, *Mfodwo*, *Tsamenyi* ve *Blay*'in ortak çalışması olan makalelerinde Gambiya'nın münhasır ekonomik bölge ilân ettiği bildirilmektedir. Bkz. MFODWO S.K.B. & TSAMENYI B.M. & BLAY S.K.N., The Exclusive Economic Zone: State Practice in the African Atlantic Region, *ODIL*, vol. 20/5, 1989, s. 447. Öte yandan, günümüzde devletlerin balıkçılık bölgelerine dair kapsamlı bir inceleme gerçekleştiren *Kvinikhidze*'nin makalesinde de Gambiya balıkçılık bölgesi kabul eden devletler arasında gösterilmemiştir. Bkz. KVINIKHIDZE S., Contemporary Exclusive Fishery Zones or Why Some States Still Claim an EFZ, *IJMCL*, vol. 23/3, 2008, s. 271-295.

<sup>1618</sup> Münhasır ekonomik bölge yerine münhasır balıkçılık bölgesi ilân eden devletlere, iki yüz deniz millik münhasır balıkçılık bölgesi ilân edip uygulayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devlet sayılmayan Papua Yeni Gine'yi de eklemek lâzımdır.

<sup>1619</sup> DEL VECCHIO CAPOTOSTI, s. 289.

<sup>1620</sup> Bosna-Hersek'in sahip olduğu deniz alanının tamamı, daha öncede açıklandığı üzere, Hırvatistan'ın iç sularıyla çevrilidir.

<sup>1621</sup> Ürdün, Akabe Körfezinde kıyısı olan üç devletten biridir. Ürdün'ün bu körfezdeki kısacık kıyısı ve bu kıyının konumlanması, bu devletin karasularını bile doğru düzgün genişletmesine olanak tanımamaktadır. Bu nedenledir ki, Ürdün sadece üç deniz millik karasularıyla yetinmektedir.

<sup>1622</sup> Fransa'nın Monako ile 16 Şubat 1984 tarihinde yaptığı anlaşmanın (Maritime Delimitation Agreement between the Government of His Most Serene Highness the Prince of Monaco and the Government of the French Republic) tam metni için bkz. The Law of the Sea: Maritime Boundary Agreements (1985-1991), *United Nations*, New York, 1992, s. 32-35. Yapılan anlaşma m.3/1 uyarınca, her iki devletin balıkçıların her iki ülkenin karasularında balık avlama hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir. Öte yandan, belirtilmelidir ki, bu anlaşma öncesinde üç deniz millik karasuları benimseyen Monako, on iki deniz millik bir balıkçılık bölgesini de 1967 tarihli düzenlemeyle kabul etmişti. Bkz. APOLLIS, s. 147 (Ek I); PRESCOTT, 1975, s. 133. Ayrıca, Monako'nun Fransa ile yapmış olduğu deniz sınırlandırması anlaşmasından sonra Akdeniz'de sahip olduğu deniz sınırına dair harita için bkz. FRANCALANCI & SCOVAZZI, s. 141.

zengin petrol ve doğal gaz yatakları da düşünülduğünde bir münhasır ekonomik bölge ilân etmeye yakın olduğu, hattâ buna ilişkin bir taslağın da hazırlandığı vurgulanmalıdır. Yunanlı hukukçular ise, Yunanistan'ın bir an evvel münhasır ekonomik bölge ilân etmesi için önerilerde bulunmaktadır.<sup>1623</sup>

#### **f- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgeye Sahip Olabilmelerine İlişkin Öneriler**

Doktrinde, teorik olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin münhasır ekonomik bölgeye sahip olabilmelerinin üç yolu olabileceği belirtilmiştir: Denize kıyısı olmayan devletler bölgesel bir münhasır ekonomik bölgede komşularına katılabilir, bir veya daha fazla devlet kendilerine ait münhasır ekonomik bölgelerinin bir kısmını denize kıyısı olmayan devletler lehine terk edebilir ve son olarak, denize kıyısı olmayan bir devlet okyanusların sahiplenilmeyen bir bölümünü edinebilir.<sup>1624</sup>

İlk durum, yukarıda da ele alınan III. DHK süresince sınırlı sayıda denize kıyısı olmayan devlet tarafından talep edilen<sup>1625</sup> ve kesinlikle kabul edilmeyen bölgesel ekonomik bölge kavramının tekrarından başka bir şey değildir.

İkinci, durum ise, kıyı devletlerinin kendi münhasır ekonomik bölgelerinin bir kısmının denize kıyısı olmayan devletlere terkinin öngörmektedir. Oysa, hiçbir kıyı devleti bu şekilde bir teklifi kabul etmeyecektir.

Üçüncü teklif, yani açık deniz alanlarında denize kıyısı olmayan devletlere münhasır ekonomik bölge verilmesi/sağlanması, ilk anda kulağa âdilane bir öneriymiş gibi gelse de; bu önerinin, gerek hukuken, gerek mantıken uygulanması olanaklı görünmemektedir. Bunun nedenlerini belirtmek gerekirse:

- Öncelikle, deniz yetki alanlarının belirlenmesi için, bu yetki alanlarının dayanağını oluşturacak bir kıyıya ihtiyaç vardır. Bir başka deyişle, deniz yetki alanları kıyıya göre belirlenir. Bu durum, gerek BMDHS'nin ilgili tüm maddelerindeki tüm düzenlemelerden, gerek uluslararası yargı organlarının verdiği kararlardan da

<sup>1623</sup> KARIOTIS T.C., The Case for a Greek Exclusive Economic Zone in the Aegean Sea, *MP*, vol. 14/1, 1990, s. 3-14; KARIOTIS T.C., A Greek Exclusive Economic Zone in the Aegean Sea, *MQ*, vol. 18/3, 2007, s. 56-71.

<sup>1624</sup> BALL, s. 111. Belirtmek gerekir ki, *Ball*, her ne kadar bu üç şekli belirtmiş olsa da, yaptığı açıklamalardan, bu üç şekli de tasvip etmediği sonucu çıkmaktadır. Bkz. BALL, s. 111-112.

<sup>1625</sup> Bolivya, Paraguay, Uganda ve Zambiya.

açıkça takip edilmektedir. Bu çerçevede, münhasır ekonomik bölge de dâhil olmak üzere tüm deniz yetki alanları, kıyıya ihtiyaç gösterir;

- Bunun dışında, kıyı devletleri böyle bir durumu asla kabul etmeyeceklerdir. Kıyı devletleri, III. DHK esnasında bölgesel ekonomik bölge kavramı da dâhil olmak üzere, kendi yetkilerini kısıtlayacak her türlü öneriyi reddetmişken, bu şekilde bir öneriyi kabul edeceklerini düşünmek naiflik olacaktır;

- Öte yandan, bu şekilde bir uygulama veya uygulamanın kabulü, denize kıyısı olmayan devletlerin III. DHK'nın başından beri karşı çıktıkları "insanlığın ortak mirasını" oluşturan deniz diplerinin de daralmasına sebebiyet verecektir, ki böyle bir durumda bu devletler kendileriyle çelişmiş olacaklardır;

- Bu şekilde bir durumun hayata geçirilmesi, kıyı devletlerinin açık denizlerle bağlantısını kopartacaktır;

- Bu şekilde bir münhasır ekonomik bölgenin açık deniz alanlarına denk gelecek biçimde denize kıyısı olmayan devletlere tanınması durumunda dahi, bu devletler için fizikî, teknik, malî ve hattâ siyasî sorunlar devam edecektir. Her şeyden evvel, bu deniz alanlarının ana ülkeleri/kara ülkeleri ile bağlantısı olmayacaktır, ki bu durumda elde edilen kaynakların ne şekilde ve hangi koşullar altında işleneceği, nakledileceği ve hattâ kullanılacağı sorunları doğacaktır. Fakat, bu sorunlardan evvel, denize kıyısı olmayan devletlerin bu kaynakları elde etmelerini sağlayacak gemileri, ekipmanları ve kalifiye elemanları yoktur. Bunları elde edecek veya bunlardan yararlanacak gelişmişlikte bir malî yapılarının olmadığı da âşikârdır. Öte yandan, bu bağlamda, denize kıyısı olmayan devletlerin, limanlarının olmayışının da altının çizilmesi gereklidir;

- Derin denizlerdeki kaynakların, özellikle de canlı kaynakların verimsizliği, stoklarının azlığı üzerinde sıklıkla vurgu yapılmıştır. Bu çerçevede, denize kıyısı olmayan devletlerin bu tür bir alanda kaynaklar bakımından ne kadar yarar sağlayabileceği de tartışmalı olacaktır;

- Derin denizlerde/açık denizlerde avlanabilen türlere ilişkin kabul edilen tüm düzenlemeler, bu şekilde bir alanın denize kıyısı olmayan devletlere verilmesiyle anlamını yitirecek, yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulacaktır. Bu da fazladan masraf, zaman kaybı ve her şeyden önemlisi bu alanda ciddî bir düzensizlik anlamına gelecektir;

- En son olarak, denize kıyısı olmayan devletlere açık denizde münhasır ekonomik bölge sağlanmasına ilişkin bu teklifteki zaafklar arasında, açık deniz alanlarının

neresinde hangi denize kıyısı olmayan devlete münhasır ekonomik bölge tahsis edilebileceği büyük tartışmalara yol açabilecektir.

## B- Münhasır Balıkçılık Bölgesi

Yukarıda giriş kısmında da belirtildiği üzere, günümüz uluslararası yazılı hukukunun bir parçası olmasa da birtakım devletlerin münhasır ekonomik bölge yerine uygulamayı tercih ettiği münhasır balıkçılık bölgesi, böylelikle uluslararası hukukun bir gerçeği olarak karşımıza çıkmaktadır. Hakkında herhangi bir genel düzenleme olmamasından ötürü, uygulanması tamamen ilân eden kıyı devletinin anlayışına kalan münhasır balıkçılık bölgesinin, kabul edilebilecek sınırı genel olarak uluslararası hukuka uygun olmak zorunda oluşudur.

Uluslararası deniz hukukunun temel noktalarını oluşturan, gerek BMDHS’de, gerek öncesindeki 1958 tarihli dört Cenevre Sözleşmesinde yer almayan balıkçılık bölgeleri, devletlerin tek taraflı ilânlarıyla, ikili veya çok taraflı birtakım antlaşmalarla<sup>1626</sup> varlığını sürdürmektedir. Bu çerçevede, balıkçılık bölgelerine ilişkin genel bir düzenleme ve genel kurallar bulunmamaktadır.

### 1- Günümüzde Balıkçılık Bölgesi Uygulayan Devletler

Günümüzde, hâlen münhasır balıkçılık bölgesi uygulayan devletler vardır. Bu devletler şu şekilde sıralanabilir: Belçika, Cezayir, Danimarka, Gambiya<sup>1627</sup>, İngiltere, İrlanda, İspanya, Libya<sup>1628</sup>, Malta, Norveç, Palau, Papua Yeni Gine ve Peru<sup>1629, 1630</sup>.

<sup>1626</sup> Çok taraflı antlaşmalarla oluşturulan balıkçılık bölgelerine ilişkin *Kvinikzade* şu örneği vermektedir: 1964 tarihli “Avrupa Balıkçılık Sözleşmesi”. Bkz. KVINIKHIDZE, s. 271 dipnot: 1.

<sup>1627</sup> Gambiya’ya ilişkin açıklamalar yukarıda verilmiştir. Açıklamalar ışığında, Gambiya’nın ne tür bir deniz alanına sahip olduğu belirlenememiştir. Yine de, Gambiya’nın bu başlık altında sayılmasının sebebi, Birleşmiş Milletler’in resmî sitesinde münhasır balıkçılık bölgesine sahip olduğu şeklinde belirlemedir.

<sup>1628</sup> Libya, 2005 yılında Genel Halk Komitesinin kararıyla Akdeniz’de altmış iki deniz mili genişliğinde Balıkçılık Koruma Bölgesi ilân etmiştir. Bkz. *Law of the Sea Bulletin*, no: 58, 2005, s. 14-16; DEL VECCHIO CAPOTOSTI, s. 293.

<sup>1629</sup> Peru’nun doğrudan münhasır balıkçılık bölgesi ilân ettiğini iddia etmek zordur. Peru iki yüz deniz millik bir alanda, iletişimsel serbestilere saygı göstermek koşuluyla deniz dibi, toprakaltı ve deniz alanında egemenlik ve yetki talep etmektedir.

<sup>1630</sup> *Kvinikhidze*’nin çalışmasında da bu devletlere, Libya hariç, Tunus dâhil, aynen yer verilmiştir. Bkz. KVINIKHIDZE, s. 295 (Summary Table III).

Balıkçılık bölgesi ilân ettikleri belirtilen bu devletlerin durumlarına kısaca değinmekte yarar vardır. Her şeyden evvel, bu on üç devletten (Gambiya da katıldığına) beş tanesi münhasır ekonomik bölge ilân etmiş ve bunu uygulamaktadırlar. Bu devletlerden Belçika, münhasır ekonomik bölge ilân etmesine rağmen bir önceki düzenlemesi olan balıkçılık bölgesini<sup>1631</sup> ilga etmemiştir. Bu çerçevede, balıkçılık konularında, münhasır ekonomik bölge kanunuyla çatışmama koşuluyla balıkçılık bölgesine ilişkin düzenlemenin hükümleri uygulanmakta; bir başka deyişle balıkçılık konusunda balıkçılık bölgesi uygulanmakta, bunun dışındaki konularda ise, münhasır ekonomik bölge kanununun uygulanması söz konusu olmaktadır.<sup>1632</sup>

Bunun dışında, Danimarka, normalde münhasır ekonomik bölge ilân etmiş olmasına rağmen, özerklik tanıdığı Grönland ve Faroe Adaları'nın çevresindeki sularda balıkçılık bölgesi ilân etmiş bulunmaktadır. Benzer bir durum, Norveç için geçerlidir. Norveç, Jan Mayen adası çevresinde bir balıkçılık bölgesi, Svalbard adaları çevresinde ise balıkçılık koruma bölgesi ilân etmiştir.

İspanya ise, normalde münhasır ekonomik bölge ilân etmiş olmasına rağmen, Akdeniz'deki konjonktür uyarınca bu deniz için münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmiştir. İspanya'ya paralel biçimde Akdeniz'de konumlanan Cezayir ve Malta da benzer şekilde hareket ederek, münhasır ekonomik bölge ilân etmek yerine, münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmiştir.

Akdeniz'de konumlanan kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölge ilân etmekten kaçındıkları görülmektedir.<sup>1633</sup> Oysa, günümüzde yavaş yavaş bu durumun

---

<sup>1631</sup> Esasen, Belçika'nın münhasır ekonomik bölge kavramına şiddetle karşı çıktığı ve Avrupa Topluluğu içinde bunu en son kabul eden devlet olduğu; Belçika'nın iki yüz deniz millik balıkçılık bölgesinin Avrupa Topluluğu'nun aldığı karar çerçevesinde ortaya çıktığı ve Topluluk içinde en son bu kararı alan devlet olduğu belirtilmemiştir. Bkz. FRANCKX E., Belgium and the Law of the Sea, in *The Law of the Sea: European Union and Its Member States*, edited by Treves & Pineschi, Dordrecht, 1997, s. 54.

<sup>1632</sup> Belçika'ya ilişkin belirlemeler için bkz. KVINIKHIDZE, s. 278-279.

<sup>1633</sup> Akdeniz'de hâlihazırda birçok devlet tarafından münhasır ekonomik bölge ilân edilmeyişi, bazı uluslararası hukukçular tarafından eleştirilirken, artık bu devletler için de münhasır ekonomik bölge ilân etmenin zamanın geldiği belirtilmektedir. Bkz. VUKAS, 2006, s. 251-258 (özellikle s. 251 ve 255 vd.); SCOVAZZI T., The Extension of Maritime Jurisdiction in the Seas Surrounding Italy, (Sadece giriş kısmına ilişkin özet mevcuttur, metnin aslına ulaşılamamıştır.) via [www.uinced.org/web2007/CDGovernance/content/2-tallerexpertos/conten/b/s1/SCOVAZZI\\_doc.pdf](http://www.uinced.org/web2007/CDGovernance/content/2-tallerexpertos/conten/b/s1/SCOVAZZI_doc.pdf) (ziyaret tarihi: 03/07/10).

değişmeye başladığı belirtilmelidir.<sup>1634</sup> Bazı Akdeniz ülkelerinin münhasır ekonomik bölge ilân etmeye hazırlandıkları belirtilmelidir.<sup>1635</sup>

Papua Yeni Gine, 1978 yılındaki kanunıyla ilân ettiği iki yüz deniz millik münhasır balıkçılık bölgesine sahiptir. Oysa, Papua Yeni Gine'nin ilân ettiği bu bölgede kullandığı hakların münhasır ekonomik bölgeye eşit olduğu belirtilmektedir.<sup>1636</sup>

En son olarak, İngiltere'nin durumuna değinmekte yarar vardır. İngiltere'nin, ilân ettiği balıkçılık bölgesinin, beraberindeki kıta sahanlığıyla ihtiyaçları

<sup>1634</sup> Her şeyden evvel, Akdeniz'deki kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölge ilân etmediği yönünde genel bir değerlendirme doğru değildir. Mısır, BMDHS'yi imzalarken (10 Aralık 1982) yapmış olduğu beyanla Akdeniz ve Kızıl Deniz için münhasır ekonomik bölge ilân etmiştir, 26 Ağustos 1983 tarihinde Sözleşmeyi onaylarken münhasır ekonomik bölgeye ilişkin tüm hususları düzenleyen gerekli tüm düzenlemelerin yapılacağını da teyit etmiş olmasına rağmen, uygulamayı ertelemiştir. Bununla beraber, Fas da 1980 yılında bir ayrıma gitmeksizin (Akdeniz ve Atlantik kıyıları olarak) münhasır ekonomik bölge ilân etmiş; fakat bu bölgeyi Atlantik'te uyguladığı görülürken, Akdeniz için bir uygulamaya rastlanmamıştır. Bkz. DEL VECCHIO CAPOTOSTI, s. 289. Akdeniz'de son yıllarda münhasır ekonomik bölge ilân eden üç devlet daha vardır: Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti, Suriye ve Tunus. Ayrıca, Arnavutluk'un durumuna da dikkat çekilmelidir.

<sup>1635</sup> Günümüzde, Kıbrıs'ın (Rum kesimi) münhasır ekonomik bölgeye ilişkin bir girişimi olmuş, tek taraflı olarak bir kanun marifetiyle münhasır ekonomik bölgesini düzenledikten sonra, 2003 yılında Mısır'la münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılmasına ilişkin bir antlaşma imzalamıştır. Bu antlaşmaya Türkiye şiddetle karşı çıkmış ve Birleşmiş Milletler nezninde protesto etmiştir. Türkiye'nin bu tutumundaki haklılığı ortadadır. İki devlet aralarında yaptıkları bir anlaşmayla sadece kendilerinin değil, aynı zamanda anlaşmanın bir tarafı olmayan üçüncü devletin de alanını, o devletin rızası hilafına sınırlandırmaktadır, ki bu şekilde bir tutumun kabul edilmesi olanak dışıdır. Bu konuya dair Türkiye'nin öne sürebileceği argümanlar 1951 tarihli İngiltere-Norveç Balıkçılık Davasında Uluslararası Adalet Divanının vermiş olduğu karardaki şu önemli bölümle başlatılabilir: "*Deniz sınırlamalarının her zaman bir uluslararası boyutu vardır; sadece kıyı devletin iç hukukta belirttiği rızasına dayandırılmaz*", bkz. karar metni, s. 132 via [www.icj-cij.org/docket/files/5/1809.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/5/1809.pdf) (son ziyaret tarihi: 14/08/10). Bunlara ilâveten, Malta ile Libya arasındaki sınırlandırma davasında İtalya'yı etkileyen alanların dışlanması da argümanın önemli kalemleri arasında yer alacaktır. Bunun haricinde, münhasır ekonomik bölgeye ilişkin, İsrail'in ve hattâ Yunanistan'ın ciddî niyetleri olduğu belirtilmelidir. Son olarak, 2003 yılında Akdeniz'de Ekolojik Bölge ilân eden Fransa, artık bu bölgenin ihtiyaçları karşılamadığı, özellikle yasadışı kaçak balıkçılıkla mücadele gibi konularda yeterli olmadığı şeklindeki iddialarla Akdeniz'de de bir münhasır ekonomik bölge ilân edeceğini çevre bakanı Borloo aracılığıyla duyurmuştur. Bkz. "France to Claim Exclusive Fishihng Zone in the Mediterranean", *France 24*, 24/08/2009 via [www.france24.com/en/print/4817218?print=now](http://www.france24.com/en/print/4817218?print=now) (ziyaret tarihi: 03/07/10); "French Government to Declare 70-Mile EEZ in the Mediterranean", unknown, (ziyaret tarihi: 03/07/10); "La Méditerranée devient une zone économique exclusive", *Ministère de L'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer*, 25 août 2009 via [www.developpement-durable.gouv.fr/La-Mediterranee-devient-une-zone.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-Mediterranee-devient-une-zone.html) (ziyaret tarihi: 03/07/10). Kanımızca, Fransa'nın dile getirdiği sebepler gerçekçi gözükmemektedir. Bize göre, Fransa'nın bu şekilde bir münhasır ekonomik bölge ilânıyla amacının, Kıbrıs'ı (Rum Kesimi) Akdeniz'de desteklemek olduğu veya bu devletin elini güçlendirmek olduğunun düşünülmesi daha gerçekçidir.

<sup>1636</sup> *Kvinikhidze*, bu konuda özellikle şu davada verilen karara dikkat çekmektedir: *Chern Jin FA v. Naniura*. Bkz. KVINIKHIDZE, s. 279-280.

karşulamakta yeterli olduğu vurgulanmakla beraber<sup>1637</sup>, bazı yazarlar, Parlâmentonun önünde çok daha önemli konuların bulunduğu ve bu tür bir düzenlemeye ayıracak vaktin olmadığını belirtmektedirler.<sup>1638</sup>

## 2- Münhasır Balıkçılık Bölgesinin Statüsü ve İçeriği

Yukarıda da vurgulandığı üzere, münhasır balıkçılık bölgesi I. ve III. DHK'lardan sonra ortaya çıkan sözleşmelerde yer almamıştır. Buna rağmen, balıkçılık bölgesi özellikle II. DHK'da ciddî tartışmaların odak noktası olmuş, hattâ Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada ortak önerisi olan altı artı altı (karasuları ve balıkçılık bölgesi) son anda bir oy farkla reddedilmiştir.<sup>1639</sup>

Bunun dışında, İzlanda'nın 15 Şubat 1972 tarihinde elli deniz millik balıkçılık bölgesi ilânıyla birlikte İngiltere ve Federal Almanya'nın Uluslararası Adalet Divanına bu bölgenin aleyhine açmış oldukları dava çerçevesinde, Divanın on iki deniz miline kadar olan bir alanda balıkçılık bölgesinin uluslararası örf ve âdet kuralı oluşturduğunu kabul etmesi, kanımızca, balıkçılık bölgesinin meşruîyeti açısından önemlidir.<sup>1640</sup>

Öte yandan, her ne kadar dört Cenevre Sözleşmesi ve ardından gelen BMDHS'de balıkçılık bölgesine yer verilmemiş olsa da, bazı çok taraflı antlaşmalarda bu bölgenin adının açıkça zikredildiği de gözlenmektedir. Meselâ, Haziran 1967 tarihinde akdedilen "Kuzey Atlantik'te Balıkçılık Faaliyetlerinin Yürütülmesine Dair Sözleşme" (*Convention on Conduct of Fishing Operations in the*

<sup>1637</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 161.

<sup>1638</sup> *Kvinikhidze* bilgiyi Prof. Dr. Churchill'den bizzat edindiğini bildirmektedir. Bkz. KVINIKHIDZE, s. 283 ve dipnot 50.

<sup>1639</sup> Bu konuda ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. DEAN, 1960, s. 772-786.

<sup>1640</sup> Divan 1960 Konferansı sonrasındaki gelişmeler sonucunda iki kavramın uluslararası örf ve âdet kuralı hâline dönüştüğünü belirttikten sonra, bunlardan ilkinin genel olarak on iki deniz millik genişlikle kabul edilen ve karasularının ötesinde yer alan bir balıkçılık bölgesi olduğunu açıkça vurgulamıştır (*Two concepts have crystallized as customary law in recent years arising out of the general consensus revealed at that Conference-(1960 tarihli II. DHK).The first is the concept of the fishery zone, the area in which a State may claim exclusive fishery jurisdiction independently of its territorial sea; the extension of that fishery zone up to a 12-mile limit from the baselines appears now to be generally accepted*). Bkz. 1974 tarihli Uluslararası Adalet Divanı İzlanda/İngiltere Balıkçılık Davası, karar metni, s. 23 paragraf 52. Aynı karar, aynı cümlelerle Federal Almanya'nın Davasında da dile getirilmiştir. Bkz. 1974 tarihli Uluslararası Adalet Divanı İzlanda/Federal Almanya Balıkçılık Davası, karar metni, s. 191-192 paragraf: 44 via [www.icj-cij.org/docket/files/56/6001.pdf](http://www.icj-cij.org/docket/files/56/6001.pdf) (son ziyaret tarihi: 08/08/10).

*North Atlantic*) m.2'de, açıkça, balıkçılık bölgesinin öngörüldüğü vurgulanmaktadır.<sup>1641</sup>

**Caminos** ise, Lâtin Amerika'da çok uzun süre önce başlayan ve münhasır ekonomik bölgenin oluşumuyla tamamlanan bu yeni akıma geleneksel olarak karşı çıkan devletlerin, şimdilerde yoğun bir şekilde bu akımı içselleştirmeye çalışmasıyla birlikte, önceden mevcut olan balıkçılık bölgelerinin uluslararası hukuka aykırı olduğu yönündeki görüşün artık Birleşmiş Milletler Konferansı'nda (III. DHK'da) ileri sürülemeyeceğini vurgulamıştır.<sup>1642</sup>

Bunlara ilâveten, aralarında İngiltere, İrlanda, İspanya, Danimarka gibi denizci devletlerin de yer aldığı yaklaşık on üç devletin<sup>1643</sup> bu şekilde bir balıkçılık bölgesi kabul edip uyguladığı da göz önünde tutulmalıdır.

Tüm bu anlatılanlar çerçevesinde, kısaca, münhasır bir balıkçılık bölgesinin, günümüzde, her ne kadar gerekliliği, özellikle de münhasır ekonomik bölge karşısında tartışılabilir olsa da, uluslararası örf ve âdet hukukunun bir parçası olarak durduğu ve devlet uygulamalarında da devam etmekte olduğu mütalâa edilebilecektir.

### **3- Münhasır Balıkçılık Bölgesinin Kapsamı**

Esas soru, münhasır ekonomik bölge ve münhasır balıkçılık bölgesi arasındaki farkın ne olduğudur? Hatırlanacağı üzere, hakkında genel bir düzenleme olmayan münhasır balıkçılık bölgesinin, tek taraflı olarak ilgili kıyı devletince veya ikili veya çok taraflı anlaşmalarla ilân edilip uygulanabileceği belirtilmişti. Yani, balıkçılık bölgesinin içeriğinin ne olacağı belirli değildir. Hiç kuşku yok ki, balıkçılık bölgesinin temel konusunu kıyı devletlerinin balıkçılık bölgesi ilân ettikleri alandaki balık kaynaklarının araştırılması, kullanılması, işletilmesi ve korunması teşkil etmektedir. Bu uygulamaların da, uluslararası genel kurallara aykırı olmadan gerçekleştirilmesi gerektiği aşikârdır. Öte yandan, 1974 tarihli Balıkçılık

---

<sup>1641</sup> FRANCKX, s. 52.

<sup>1642</sup> CAMINOS, 1984, s. 143.

<sup>1643</sup> Tekrar belirtmek gerekirse, bu sayı tartışmalıdır. Gambiya'nın münhasır ekonomik bölge ilân ettiği ve her ne kadar münhasır balıkçılık bölgesi olarak algılanabilse de Peru'nun ilgili düzenlemesinde açık bir şekilde balıkçılık bölgesinden bahsedilmediği de gözden kaçırılmamalıdır.

Davalarından doğan ve Divanın “tercihli haklar” olarak kabul ettiği ve on iki deniz milinin ötesinde balıkçılık hakkının belirlendiği durumlarda, on iki deniz millik mesafenin ötesindeki bu alanda kıyı devletinin çıkarı ve tercihli haklarıyla birlikte, üçüncü devletlerin vatandaşlarının da, eskiden beri aynı alanda balıkçılık faaliyeti sürdürmeleri koşuluyla, ilgili devletler arasında gözetileceği ve bu devletlerin aralarında anlaşmak suretiyle bir düzenlemeye gitmeleri gerektiği öngörülmüştür.<sup>1644</sup> Bunlar dışında, bu hususların içeriği münhasır balıkçılık bölgesi ilân eden devlete veya münhasır balıkçılık bölgesinin düzenlendiği iki veya çok taraflı anlaşmaların hükümlerine bırakılmıştır.

Bu çerçevede, bir devletin münhasır ekonomik bölge ilân etmek yerine neden münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmeyi tercih ettiği düşünülebilir. Kanımızca, bu sorunun yanıtı, bir üst paragrafta anlatılan hususlarla açıklanmaktadır. Kıyı devletlerinin balıkçılık bölgesi ilân etmekle, genel olarak uluslararası hukukun kurallarına uyma haricinde, başka hiçbir kuralla bağlı olmaksızın balıkçılığa ilişkin konuları kendi lehlerine düzenleyebilecekleri kabul edilebilecektir. Bu kıyı devletleri için önemli bir kazanım olarak düşünülebilir.<sup>1645</sup>

Konumuz bağlamında münhasır balıkçılık bölgesi ilânının denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin iki yönlü bağlantısı vardır. Birincisi, başta denize kıyısı olmayan devletler olmak üzere, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin ilân edilen münhasır balıkçılık bölgesinden ne şekilde etkilenecekleri tartışılmalıdır. İkinci husus ise, münhasır balıkçılık bölgesi ilân eden devletlerden bazıları coğrafi açıdan elverişsiz devletlerdir. Bu çerçevede, bu devletlerin münhasır ekonomik bölge ilân etmek yerine, münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmelerinin veya belirlemelerinin, bu devletlerin coğrafi durumlarıyla bir etkileşimi olup olmadığının tartışılması gerekmektedir.

#### **4- Münhasır Balıkçılık Bölgelerinin Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlere Etkileri**

BMDHS'nin münhasır ekonomik bölgeye ilişkin V. Kısımındaki m.62/2, m.69 ve m.70 uyarınca denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere canlı

<sup>1644</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. CZAPIEWSKA, s. 139 vd.

<sup>1645</sup> İngiltere'nin gösterdiği yaklaşım da unutulmamalıdır. Münhasır balıkçılık bölgesi ilân eden devlet, geriye kalan eksikliklerinin bir kısmını da kıta sahanlığı kavramıyla kapatabilmektedir.

kaynakların fazlalığının işletilmesine ilişkin katılım hakkı düzenlenmiştir. Oysa, münhasır balıkçılık bölgesi ilân edecek bir devlet bu şekilde bir yükümlülük altına girmekten kurtulacaktır<sup>1646</sup>, çünkü münhasır balıkçılık bölgesine dair bu konuya ilişkin bir yazılı düzenleme olmadığı gibi, uluslararası örf ve âdet hukuku çerçevesinde de münhasır balıkçılık bölgesinde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere bu şekilde bir katılma/yararlanma hakkı öngörülmemiştir. Doktrinde de, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin uluslararası örf ve âdet hukuku kuralları çerçevesinde münhasır balıkçılık bölgesinde bir katılım hakkının olmadığı altı çizilmektedir.<sup>1647</sup>

Öte yandan, **Kvinikhidze** yaptığı açıklamalarda, doğru bir tespitle, BMDHS’de yer alan ilgili düzenlemeler çerçevesinde kıyı devletlerinin, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere katılım hakkı vermekten kaçınabileceğini belirttikten sonra, yine de bazı kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölge ilân etmek yerine münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmeyi tercih ettiğini, fakat Peru hariç tüm bu devletlerin<sup>1648</sup> hâlihazırda BMDHS’ye taraf olmalarından ötürü, canlı kaynakların işletilmesine katılım hakkının, ilân ettikleri münhasır balıkçılık bölgesinde de uygunabilir olduğunu vurgulamıştır.<sup>1649</sup>

Kvinikhidze’nin yorumunun ilk kısmına katılmamak mümkün değildir. BMDHS’deki konuya ilişkin hükümler dikkatle incelendiğinde, kıyı devletlerinin canlı

<sup>1646</sup> Esasen bu katılım hakkının ne kadar gerçekçi olduğu ciddi şekilde tartışılabilir niteliktedir.

<sup>1647</sup> CAMINOS, 1984, s. 144; KVINIKHIDZE, s. 286-287. Öte yandan, pek anlaşılmasa da, **Cin Gunari**’den alıntılan balık avlanma bölgeleriyle münhasır ekonomik bölge arasındaki farklardan dördüncüsünde şu şekilde bir açıklama yapmaktadır: “Balık avlanma bölgesinde -1982 tarihli BMDHS’inin 3. maddesi gereği- karasuları genişliği en çok 12 deniz mil olabilir ve karasularının dış sınır çizgisine kadar kıyı devleti münhasır balık avlanma egemen hakkı ve yetkisine sahiptir. Oysa, münhasır ekonomik bölge söz konusu olduğunda, belli koşullarda, somut olarak ‘kıyıda uzak, kara’ ve ‘özel coğrafi karaktere’ sahip olan üçüncü devletlere karasularının ötesinde balık avlanma hakkı tanınmaktadır.” Bkz. GUNARI E., To Diethnes Dikeo Aliyas (Uluslararası Hukukta Balık Avcılığı), Sakkula Yayıncılık, Atina-Gümölcine, 1989, s. 38 vd., **Gunari**’nin bu düşüncelerinin aynen aktarıldığı belirtilen eser bkz. CİN T., Devletlerarası Hukukta Balıkçılık, *DEÜHFD*, vol. 8/1, 2006, s. 42. Öncelikle, “kıyıda uzak, kara” nitelendirmeleriyle anlatılmak istenilenin denize kıyısı olmayan devletler olduğu, paralel şekilde “özel coğrafi karakter” nitelendirmesiyle anlatılmak istenilenin coğrafi açıdan elverişsiz devletler olduğu düşünülmelidir. Öte yandan, açıklamalardan ortaya çıkan balıkçılık bölgesinin sadece on iki deniz mili olabileceği şeklinde belirleme, her ne kadar 1974 tarihli Balıkçılık Davalarında paralel bir belirleme olsa da, devlet uygulamalarıyla bu mesafenin çoktan aşıldığı belirtilmelidir. Tüm bu hususlar bir yana, kanımızca, kısaca anlatılmak istenilen balık avlama bölgelerinden farklı olarak münhasır ekonomik bölgede denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin canlı kaynakların işletimine katılım hakkı olduğudur.

<sup>1648</sup> **Kvinikhidze**, Peru’nun bile BMDHS’ye taraf olmadığı hâlde, genel olarak, üçüncü devletlerin balıkçıların fazlalık için giriş hakkını tanıdığını dile getirmiştir. Bkz. KVINIKHIDZE, s. 287 dipnot: 69.

<sup>1649</sup> KVINIKHIDZE, s. 286-287.

kaynaklar üzerinde egemen haklarının olması, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler de dâhil olmak üzere üçüncü devletlerin giriş hakkının sadece fazlalık için öngörülmüş olması, dahası kıyı devletinin herhangi bir fazlalığın olup olmadığını ortaya koyacak izin verilebilir yakalama miktarının belirlenmesi ve kendi avlanma kapasitesini belirlenmesi ve bu belirlenmeleri gerçekleştirirken tamamıyla serbest olması, hakça ilkeler temeli gibi kıyı devletinin elini güçlendirici düzenlemelerin varlığı, katılım hakkına ilişkin usûl ve şartların belirlenmesinin anlaşmalara bırakılması ve tüm bu hususlara ilişkin güçlü bir yaptırım mekanizmasının öngörülmemesi gibi hususlar göz önüne alındığında kıyı devletinin denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere katılım hakkı vermekten rahatlıkla kaçınabileceği belirtilebilir.

Öte yandan, Kvinikhidze'nin yorumunun ikinci bölümüne katılmak mümkün görünmemektedir. Daha açık belirtmek gerekirse, münhasır balıkçılık bölgesi ilân eden devletlerin BMDHS'ye taraf olmaları, Sözleşmede münhasır ekonomik bölge bölümünde diğer devletler için tanınan canlı kaynaklara katılım hakkını, ilân ettikleri bu balıkçılık bölgesinde tanımaları sonucunu doğurmamalıdır. Her şeyden önce, münhasır ekonomik bölge kıyı devletleri için, kıta sahanlığının aksine, otomatik olarak var olan bir bölge değildir. Münhasır ekonomik bölgenin uygulanması, ilgili devletin ilânına bağlıdır. Yani, bir kıyı devletinin münhasır ekonomik bölge çerçevesindeki haklardan yararlanması ve yükümlülükler tâbi olması münhasır ekonomik bölgenin ilân edilmiş olmasına bağlıdır. Bu devletler, münhasır ekonomik bölge ilân etmedikleri hâlde, salt BMDHS'ye taraf oldukları için, ilân ettikleri münhasır balıkçılık bölgesinde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere katılım hakkı sağlamak zorunda olmamalıdır.

## **5- Münhasır Balıkçılık Bölgesi İlân Eden Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin İncelenmesi**

Münhasır balıkçılık bölgesi ilân ettiği belirtilen on üç devletten sadece dördü coğrafi açıdan elverişsiz devlettir: Belçika, Cezayir, Libya ve Malta (Gambiya dışarıda tutulmuştur).<sup>1650</sup>

---

<sup>1650</sup> Devlet uygulamaları incelendiği için, her ne kadar Birleşmiş Milletler'in listesinde balıkçılık bölgesi ilân ettiği belirtilmiş olsa da, doktrinde münhasır ekonomik bölge ilân ettiği belirtilen Gambiya'ya bu listede yer verilmemiştir.

Bu dört devletin münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmiş olmalarının, bu devletlerin coğrafi açıdan elverişsiz devlet olmalarıyla, en azından doğrudan bir ilgisi olmadığı belirtilebilir. Cezayir, Libya ve Malta sadece Akdeniz'e kıyısı olan devletlerdir. Akdeniz, devletlerin coğrafi açıdan elverişsiz devlet olmalarının belirlenmesinde ön plânda yer alan unsurlardan olan kapalı veya yarı-kapalı deniz kategorisine giren bir denizdir. Buna karşın, birçok kapalı veya yarı-kapalı denize kıyısı olan ve coğrafi açıdan elverişsiz devlet konumunda bulunan devletin münhasır ekonomik bölge ilân ettiği düşünüldüğünde, bu üç devletin münhasır ekonomik bölge ilân etmek yerine münhasır balıkçılık bölgesi ilân etmelerinin coğrafi açıdan avantajlı olup olmamalarına bağlanamayacağı aşikârdır. Belçika ise, normalde münhasır ekonomik bölge ilân etmiştir, sadece canlı kaynaklara ilişkin olarak münhasır balıkçılık bölgesi uygulamasına devam etmektedir. Bunun sebebi olarak da, Belçika'nın iç dinamikleri gösterilmektedir.<sup>1651</sup>

Teorik olarak münhasır balıkçılık bölgelerinde denize kıyısı olmayan ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin canlı kaynakların fazlalığına dair katılım hakkı olmadığı, hattâ devletlerin bu bölgeleri ilân etmesinin en önemli sebepleri arasında bu şekilde bir kaçış düşüncesi olduğu açıklanmaya çalışılmıştır. Münhasır balıkçılık bölgesi ilân eden devletlerden Belçika, İngiltere, İrlanda, İspanya (Akdeniz'de) ve Malta Avrupa Birliği üyesi devletlerdir.<sup>1652</sup> Avrupa Birliği'nin "balıkçılık ortak politikası" çerçevesinde, birlik üyesi tüm devletler, diğer üye devletlerin ulusal deniz yetki alanlarında balıkçılık hakkına sahiptir. Meselâ, 2004 yılında üye olmadan evvel Malta hakkında yapılan değerlendirmede, bu devletin üye olduktan sonra Akdeniz'de ilân ettiği balıkçılık bölgesinden tüm üye devletlerin vatandaşlarının yararlanabileceği belirtilmiştir.<sup>1653</sup> Hiç kuşku yoktur ki, denize kıyısı olmayan devletler de bu hakka sahip olmaktadır. **Tuerk** bu konuya ilişkin olarak, her ne kadar kota sisteminin denize kıyısı olmayan üye devletler için avantajlı sonuçlar ortaya koymadığının altını çizse de, Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'nın bir üye kıyı devletin, diğer üye devletlerin vatandaşlarının balıkçılık faaliyetlerini

---

<sup>1651</sup> Bu konuda *Kvinikhidze*'nin Belçikalı yetkililerle yapmış olduğu mülâkatlara bakılabilir. Bkz. KVINIKHIDZE, s. 278-279 ve dipnot: 27.

<sup>1652</sup> Balıkçılık bölgesi ilân ettiği belirtilen Danimarka Avrupa Birliği'ne üye devletlerin incelemesi içinde yer almamaktadır, çünkü Danimarka normalde kendi ana ülkesi dâhilinde münhasır ekonomik bölge ilân etmiştir. Danimarka'nın münhasır balıkçılık bölgesi ilân ettiği alanlar Avrupa Birliği'ne dâhil olmayan ve özerkliğe sahip Faroe Adaları ve Grönland'dır.

<sup>1653</sup> WOLFF, s. 417. Burada dikkat edilmesi gereken husus, Malta'nın Avrupa Birliği'ne üyelik görüşmeleri esnasında koyduğu derogasyonlardır. Bu çerçevede, Malta'nın balıkçılığa ilişkin bir derogasyonu olup olmadığı tarafımızdan tespit edilememiştir.

sınırlandırmasını yasakladığını belirtmiştir.<sup>1654</sup> Hattâ, Tuerk bu durumun ışığında, bizim de katıldığımız üzere, Avrupa Birliği üyesi denize kıyısı olmayan devletlerin uygulamada değil, sadece teoride denize kıyısı olduklarını mütalâa etmektedir.<sup>1655</sup>

### III- Açık Denizler

#### A- Genel Olarak

Uluslararası hukuk açısından, en basit anlatımıyla, kıyı devletlerinin tamamıyla yetki alanı dışında kalan deniz alanları “açık denizler”i (*High Seas*) oluşturur.<sup>1656</sup> Açık denizler üzerinde yaklaşık dört yüz yıldır hâkim olan ana ilke “açık denizlerin serbestliği” (*mare liberum*) ilkesi olmuştur. **Grotius**’e atfedilen<sup>1657</sup> ve günümüze kadar bir şekilde varlığını koruduğu iddia edilebilecek denizlerin serbestliği ilkesi geçtiğimiz yüzyılın ikinci yarısından itibaren sarsılmaya başlamış, özellikle kıyı devletlerinin denizler üzerindeki etki alanını genişletmeleri bu savın güçlenmesinde temel teşkil etmiştir.<sup>1658</sup>

Açık denizlerin serbestliği ilkesinin bir uzanımı veya doğal bir sonucu olarak da düşünebilecek ve açık denizlerin serbestliği ilkesini destekleyen şu ilke ve kurallar da açık denizlerin statüsü çerçevesinde zikredilmelidir: açık denizlerin hiçbir devletin egemenliği altına alınamayacağı, açık denizler üzerinde hiçbir devletin veya özel hukuk kişinin hâkimiyet hakkı iddia edememesi, açık deniz serbestlerinden

---

<sup>1654</sup> TUERK, s. 110-111.

<sup>1655</sup> TUERK, s. 111.

<sup>1656</sup> Yukarıda da belirtildiği gibi, münhasır ekonomik bölgenin hukuksal statüsünün ne şekilde değerlendirilebileceği belli olmadığı iddiasıyla açık denizlerin sınırlarının belirgin olmadığı düşünülebilir. Kanımızca, BMDHS m.86’daki düzenleme göz önüne alındığında, açık denizlerin sınırlarının sanılanın veya iddia edilenin aksine, belirgin olduğu düşünülmelidir. BMDHS’nin Açık Denizlere ilişkin düzenlemelere yer verilen VII. Kısımın ilk maddesi m.86 şu şekildedir: “*İşbu kısmın hükümleri bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına ve iç sularına veya takımada sularına dâhil olmayan tüm deniz alanlarına uygulanır.*” Bu açıklamaların ışığı altında, yukarıda metin içinde açık denizler basit bir şekilde tarif edilmeye çalışılırken “tamamıyla” nitelemesine yer verilmekte bir sakınca görülmemiştir.

<sup>1657</sup> Hatırlanacağı üzere, **Grotius**, bu serbestiyi, Hollanda Şirketi olan Batı Hindistan Ticaret Şirketi’nin çıkarlarını, Hint Okyanusu’nda, Portekizlilerin hâkimiyet iddialarına karşı savunmak için ortaya koymuştur. Döneminde Grotius’un düşüncelerine başta İngiliz hukuk adamı Selden olmak üzere Freitas, Welwood gibi hukukçular karşı çıkmıştır. Özellikle Grotius’un “*Mare Liberum*” eseri karşısında **Selden**’in yazmış olduğu ve aksi düşüncelerin savunulduğu “*Mare Clausum*” doktrinde kitapların savaşı olarak da mütalâa edilmektedir. Bkz. TOLUNER, 1996, s. 55-56.

<sup>1658</sup> **Ball**’a göre kıyı devletlerinin yetki genişlemesi iki temelde gerçekleşmektedir. Birinci temelde, yetki, coğrafi alan bazında genişlemektedir. İkinci temelde ise, yetki içerik bazında genişlemektedir. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz. BALL, s. 103.

yararlanılırken mâkul ihtimamın gösterilmesi, açık denizlerin barışçıl amaçlarla kullanılması.

## B- Açık Deniz Serbestleri, Bağlı İlkeler ve Düzenlemeler

Açık denizler denildiğinde, açık denizlerin serbestliği ana ilkesi çerçevesinde, tüm devletlerin eşit kullanım ve yararlanma haklarına sahip olduğu ve bu hak ve serbestilerden, barışçıl olmak koşuluyla, herhangi bir ayırım gözetmeksizin yararlandıkları deniz alanları akla gelmektedir. Bu alanlar BMDHS m.86'da devletlerin iç suları, karasuları, varsa takımda suları ve münhasır ekonomik bölgeleri dışında kalan deniz alanları olarak tarif edilmiştir.<sup>1659</sup>

Açık deniz alanlarında devletlerin yararlanacağı serbestiler, 1958'deki Cenevre Konferansı sonrasında akdedilen sözleşmelerden biri olan 1958 tarihli CADS<sup>1660</sup> m.2'ye göre, zamanın şartları çerçevesinde, açıkça, dört adet olarak şu şekilde sıralanmıştır: seyrüsefer serbestisi, uçuş serbestisi, balıkçılık serbestisi ve sualtı kablo ve boru hatlarının döşenmesi serbestisi.<sup>1661</sup>

Oysa, devletlerin yararlanacağı öngörülen deniz serbestleri, günümüzde, BMDHS çerçevesinde de açıkça ele alındığı şekilde altı serbestiyi içermektedir. Bunlar şu şekilde sıralanmaktadır: seyrüsefer serbestisi, uçuş serbestisi, balıkçılık serbestisi, sualtı kablo ve boru hatlarının döşenmesi serbestisi, denizlerde bilimsel araştırma serbestisi ve son olarak yapay ada, tesis ve yapı inşa etme serbestisi.<sup>1662</sup>

<sup>1659</sup> 1958 tarihli CADS m.1'de açık deniz alanından hariç kılınan deniz alanları, o zaman tanınan deniz yetki alanlarına paralel olarak karasuları ve iç suları olarak belirtilmiştir.

<sup>1660</sup> 30 Eylül 1962 tarihinde yürürlüğe giren 1958 tarihli CADS'ye altmış üç devlet taraftır. Bkz. <http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI-2.en.pdf> (son ziyaret tarihi: 16/06/10). Türkiye adı geçen bu Sözleşmeye taraf değildir.

<sup>1661</sup> Fakat, belirtmek gerekir ki, 1958 tarihli CADS m.2'de yer verilen ve bu dört deniz serbestisinin açıkça belirtildiği maddenin devamında yer alan düzenleme göz önüne alındığında, açık deniz serbestilerinin bu dört serbestiyle sınırlı olmadığı sonucu doğmaktadır. Bu çerçevede, m.2'deki düzenleme şu şekildedir: “*Bu özgürlükler ve uluslararası hukukun genel ilkelerince kabul edilen diğerleri...*” (These freedoms, and others which are recognized by the general principles of international law...).

<sup>1662</sup> Her ne kadar, 1958 tarihli CADS'deki gibi açık şekilde belirtilmese de, BMDHS'nin düzenlemesinden de açık deniz serbestilerinin açıkça sayılan bu altı serbestiyle sınırlı olmadığı düşünülebilir. BMDHS m.87'de altı deniz serbestisi sayılmadan evvel açık deniz serbestilerinin altı serbestiyi kapsadığı belirtilmiştir. Burada kullanılan “kapsama” (*comprise*) fiilinin kullanılması açık deniz serbestilerinin sayılan altı serbesti dışında da serbestileri içerdiği izlenimini doğurmaktadır (Bu fiil (*comprise*), 1958 Sözleşmesinde de kullanılmıştır, fakat o Sözleşmede bu belirtilen durumu daha açık ortaya koyan bir düzenleme mevcuttur). Doktrinde de açık deniz serbestilerinin altı serbestiyle sınırlı olmadığı görüşü hâkimdir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 205; SHARMA, 2008, s. 50;

Gerek 1958 tarihli CADS m.2’de, gerek BMDHS m.87’de, kanımızca en önemli ve de açık deniz serbestilerinin nüvesini ortaya koyan husus, “açık denizlerin, denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlere açık olduğu”nun<sup>1663</sup> ve “bu serbestilerin tüm devletleri, denize kıyısı olsun veya olmasın, kapsayacağı”nın<sup>1664</sup> düzenlenmiş olmasıdır. Bu düzenlemeler çerçevesinde, açık deniz serbestilerinin kullanımı açısından devletler arasında hiçbir şekilde ayırım yapılmayacağı; tüm devletlerin, ister denize kıyısı olsun, ister denize kıyısı olmasın, açık deniz serbestilerinden yararlanacakları net bir şekilde düzenlenmiş olmaktadır.

Bu düzenlemelerin yanı sıra, BMDHS m.87/2’de, bu serbestilerden yararlanırken, diğer devletlerin açık deniz serbestilerinden yararlanmalarına “gerekli özeni/ihtimamı” (*due regard*) gösterileceklerinin altı çizilmiştir. Benzer düzenleme, 1958 tarihli CADS m.2’de yer almıştır; sadece terim farklılığı söz konusudur: “gerekli ihtimam/özen” yerine, “mâkul özeni/ihtimam” (*reasonable regard*) gösterecekleri belirtilmiştir.<sup>1665</sup>

Son olarak, BMDHS m.88’de açık denizlerin barışçıl amaçlarla kullanılacağı, m.89’da ise, hiçbir devletin açık denizlerin tamamını veya bir kısmını kendi egemenliği altına alamayacağı düzenlenmiştir.

---

TOLUNER, 1996, s. 280-281. Öte yandan, bu görüşün aksini savunan yazarlar da söz konusudur. Bkz. NELSON L.D.M., Certain Aspects of the Legal Regime of the High Seas, in *International Law at a Time of Perplexity: Essays in Honour of Shabtai Rosenne*, edited by Dinstein, Dordrecht, 1989, s. 523. Sayılan altı açık deniz serbestisi dışındaki serbestiler arasında, bazı yazarlar şunlara yer vermiştir: güvenlik ve siyasî amaçlarla kullanımlar, rekreasyon amaçlı kullanımlar ve atıkların boşaltımına ilişkin kullanımlar. Bkz. PRESCOTT, 1975, s. 211-213; WANG, s. 77. Öte yandan, açıkça yer verilmeyen bir faaliyetin veya hareketin deniz serbestisi olarak değerlendirilebilmesi ve uygulanabilmesi için, **Toluner**, iki görüş öne sürüldüğünü belirtmektedir: a) uluslararası hukuk genel ilkelerine aykırı olmayan her faaliyet veya hareket açık deniz serbestileri dâhilinde değerlendirilebilir veya b) faaliyet veya hareket belli ölçüde tanınmışsa hukuken müsaade edilebilir. Bkz. TOLUNER, 1996, s. 281. **Churchill** ve **Lowe**’a göreysen, özel bir hukuk kuralıyla hariç bırakılmadıkça, açık denizlerin statüsüyle uyumlu her türlü kullanım açık deniz serbestisi olarak değerlendirilebilir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 206.

<sup>1663</sup> 1958 tarihli CADS m.2: “*The High Seas being open to all States, ...*”; BMDHS m.87: “*The High Seas are open to all States, whether coastal or land-locked.*” Dikkat edileceği gibi, Cenevre Sözleşmesi’ndeki düzenlemede, BMDHS’deki düzenlemenin aksine, denize kıyısı olup olmama kriteri belirtilmeden tüm devletler nitelmesiyle yetinilmiştir. Oysa, maddenin devamında, aşağıda da vurgulanacağı üzere, denize kıyısı olan ve olmayan nitelmesine yer verildiği için anlamın eksilmediği düşünülmelidir. Öte yandan, BMDHS’de yer verilen bu düzenlemenin, Afrika Grubu’na bir imtiyaz olarak Sözleşmeye dâhil edildiği yazarlarca belirtilmiştir. Bkz. WANG, s. 76.

<sup>1664</sup> Hem 1958 tarihli CADS m.2’de, hem BMDHS m.87’de aynı cümle yer verilmektedir: “*It comprises, inter alia, both for coastal and land-locked States: ...*”

<sup>1665</sup> **Brown**, “mâkul özen/ihtimam” yerine “gerekli özen/ihtimam” teriminin kullanılmasının anlamı değiştirmedikini belirtmektedir. Bkz. BROWN, 1977, s. 339.

**Kovalev**, BMDHS’de yer alan serbestilerin arasında bir üstünlük öngörülmediğini belirtmektedir.<sup>1666</sup> Bu tespite katılmak, kanımızca, mümkün görülmemektedir. Bize göre, açık deniz serbestileri arasında denklik yoktur, bazı serbestiler diğerlerine göre daha geniş olarak ele alınmış ve hattâ bazılarının diğerlerine göre daha üstün olduğu açıkça görülmektedir. Her şeyden evvel, m.87’de yer alan ve serbestilerin sayıldığı düzenlemede bir tek seyrüsefer ve uçuşa ilişkin serbestilerde bir kısıtlama konulmamış; öteki serbestilerin ise, nitelikleri çerçevesinde sınırlandırılması söz konusu olmuştur.<sup>1667</sup>

Öte yandan, bu serbestiler arasında bir üstünlük, bu serbestilerin ortaya çıkışları ve kullanım alanları çerçevesinde de görülebilir. Bu bağlamda, açık deniz serbestilerden seyrüsefer serbestisi ve balıkçılık serbestisi bilinen en eski iki serbestidir.<sup>1668</sup> Teknolojik gelişmeler bu iki serbestiye zamanla yenilerinin eklenmesine sebep olmuşsa da<sup>1669</sup>, yine teknolojik gelişmelerin etkisi sonucu bazı serbestilerin günümüzde kısıtlandığı da gözden kaçırılmaması gereken bir husustur.

Konu daha spesifik olarak ele alınırsa, altı serbesti içinde coğrafi açıdan en geniş kapsamlısının, hiç şüphesiz, seyrüsefer serbestisi olduğu mütalâa edilebilir. En olumsuz etkilenen serbestinin ise, balıkçılık serbestisi olduğu kabul edilebilir.<sup>1670</sup>

Teknolojik gelişmeler çerçevesinde, yukarıda da belirtildiği üzere, BMDHS’nin konuya ilişkin hükümleri incelendiğinde, 1958 tarihli CADs’de açıkça yer verilen dört serbestiye iki serbestinin daha ilâve edildiği görülmektedir: deniz araştırmaları serbestisi ve yapay ada, tesisler ve yapıların inşası serbestisi.

<sup>1666</sup> KOVALEV, s. 122.

<sup>1667</sup> Denizaltı kabloları ve boru hatları döşenmesinin, kıta sahanlığının düzenlemeleriyle bağlantılı olacağı; benzer şekilde yapay ada, tesis ve yapıların inşasının da münhasır ekonomik bölgeye/kıta sahanlığına ilişkin düzenlemelerle bağlantılı olarak ele alınacağı, balık avlama serbestisinin münhasır ekonomik bölge kuralları çerçevesinde değerlendirileceği ve bilimsel araştırmaların hem kıta sahanlığı, hem XIII. bölümdeki düzenlemelere dikkat edilerek kullanılacağı belirtilmiştir. Bu durum, **Glassner** tarafından da vurgulanmaktadır. Bu çerçevede Glassner, sadece seyrüsefer ve uçuş serbestilerinin sınırlı olmadığı, diğer dört serbestininse sınırlı olduğunu vurgulamıştır. Bkz. GLASSNER, 1990, s. 23.

<sup>1668</sup> Hatırlanacağı üzere, **Grotius** “*Mare Liberum*” adlı eserinde sadece bu iki serbestiyi ele almıştır.

<sup>1669</sup> Meselâ, 1884 yılında sualtı kablolarının döşenmesine ilişkin Paris Antlaşması. Bunu takip eden dönemde, yani 20. yüzyılın hemen başlarından itibaren uçaklar ve havacılığa ilişkin düzenleme çalışmalarının yoğunlaşması vs.

<sup>1670</sup> Tahmin edilebileceği gibi ve aşağıda da kısaca ele alınacağı üzere, balıkçılık serbestisi en fazla kısıtlanan serbestilerin başında gelmektedir. Önceleri, balıkçılık bölgelerinin ilânı ve uygulanması, sonrasında ise münhasır ekonomik bölge kavramının doğuşu en etkin kısıtlayıcı unsurlar olmuştur. Öte yandan, denizlerdeki canlı kaynakların tükenmez olduğu yönündeki anlayışın, bilimsel olarak çürütülmesi de unutulmaması gereken bir faktördür.

Her ne kadar, açık denizlerin serbestisi ilkesi uluslararası hukukun en temel ilkelerinden biri olarak mütalâa edilse de, aşağıda görüleceği gibi, özellikle bazı serbestiler bağlamında değerlendirme yapıldığında, bu serbestilerin artık ne kadar serbesti olduğu ve/veya serbesti olarak değerlendirilip değerlendirilmeyecekleri tartışılacaktır.<sup>1671</sup> Esasen, bu tartışma uzunca bir süredir doktrinde açıkça vukû bulmaktadır. Bu çerçevede, **Conforti**, özetle, uluslararası hukukun en önemli kurallarından biri olarak kabul edilen denizlerin serbestliği ilkesinin artık günümüzde eskiden ifade ettiği anlamı taşımadığını; bu ilkenin, özellikle de kıyı devletlerinin haricindeki devletler için sınırlı olarak algılanabilen ve onlar için vazgeçilmez olduğu kabul edilen iletişim, nakliye, deniz ve hava trafiğine ilişkin faaliyetlerde kullanabilecekleri işlevsel bir haktan öteye gitmediğini belirtmiştir.<sup>1672</sup> Paralel şekilde, **Anand**, açık denizlerin serbestisi ilkesine ilişkin kısa, fakat doyurucu makalesinde, açık denizler serbestisinin hâlen özelliğini koruyan bir kavram olsa da, artık sınırsız olmadığını, bu ilkenin de, tıpkı ulusal bir toplumdaki bireyler tarafından kullanılan üzerinde anlaşılmış hukukî ilkeler gibi kullanılacağını belirtmiştir.<sup>1673</sup> Doktrinin giderek bu görüşü benimsediği<sup>1674</sup>, uygulama ve düzenlemelerin de bu yolda gerçekleştiğini belirtmek yanlış olmayacaktır.<sup>1675</sup>

<sup>1671</sup> Bu konuya ilişkin görüş bildiren **Scovazzi** gibi uluslararası hukukçuların görüşleri dikkate şayandır. Bkz. SCOVAZZI T., *La liberté de la mer: vers l'affaiblissement d'un principe vénérable?*, *ADM*, vol. 3, 1998 via [www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome\\_3.html](http://www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome_3.html) (son ziyaret tarihi: 23/05/10)-(Sadece, Fransızca ve İngilizce özet söz konusu); SCOVAZZI, 2006, s. 19-20 (son ziyaret tarihi: 05/01/09).

<sup>1672</sup> CONFORTI B., *Does Freedom of the Seas Still Exist?*, *IYIL*, vol. 1, 1975, s. 12 (Bu makaleye ulaşamamıştır, bilgi bu makalenin de incelendiği **IYIL** tanıtımına ilişkin makaleden alınmıştır: BOURNE B., *Italian Yearbook of International Law*, *CYIL*, vol. 16, 1978, s. 343).

<sup>1673</sup> ANAND, 1993, s. 83.

<sup>1674</sup> **Anand**, **Conforti** ve **Scovazzi** gibi önemli hukuk adamları dışında da, birçok deniz hukukçusu veya konuyla ilgilenen uzmanın görüşlerinin de bu yönde olduğu belirtilebilir. Bunlar arasında şu isimler zikredilebilir: BEESLEY J.A., *Grotius and the New Law*, *OY*, vol. 18, 2004, s. 98-116; FRIEDHEIM R.L., *Negotiating the New Ocean Regime*, South Carolina, 1993, s. 18 vd.; RUSS G.R. & ZELLER D., *From Mare Liberum to Mare Reservarum*, *MP*, vol. 27/1, 2003, s. 75-78; ZELLER D., *From Mare Liberum to Mare Reservarum: Canada's Opportunity for Global Leadership in Ocean Resource Governance*, *OY*, vol. 19, 2005, s. 1-18.

<sup>1675</sup> Grotius'un düzenin değişmesine dair "Grotien Denize Mersiye" (*Ode to the Grotian Ocean*) başlıklı **Christy** tarafından kaleme alınan şu manzume dikkat çekicidir: Good gracious, dear Grotius/Your law is atricious,/Your *mare liberum* must end.—The cannon shot rule/Is a rule for a fool/In these days of the ICBM.—Van Bynkershoek's wishes/Aren't good for the fishes/When everyone has his own fleet.—Economist smirk/At McDougal and Burke/'Cause their freedom's a right to deplete.—The maritime powers/Have long had their hours/In using the ocean for free.—Now the 77/Are in the 7th heaven/Repealing the law of the sea.—And Seldon is seen/As fully redeemed/With nodules increasing the stakes.—Dear Grotius, my gracious!/The oceans aren't spacious,/They're nothing but coastal states' lakes. Bkz. FRIEDHEIM, s. 18.

Öte yandan, her ne kadar istisnaî olarak kabul edilse de, eskiden beri açık denizlerde bazı kısıtlamalar ve yasaklamalar da söz konusu olabilmektedir. Bu kısıtlama ve yasaklar arasında korsanlık, kölelik, sıcak takip gibi faaliyetler ön plânda gelmektedir.

Gerek açık deniz serbestilerine, gerek açık denizlerdeki istisnaî olarak mütalâa edilen kısıtlama ve yasaklara genel olarak değinmek, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu bağlamdaki durumlarına değinmeden evvel bir gereklilik olarak düşünülmektedir.

## C- Açık Deniz Serbestileri

### 1- Seyrüsefer Serbestisi

Seyrüsefer serbestisi, özellikle ticaret hacminin küreselleşmeye bağlı olarak artış gösterdiği günümüzde vazgeçilmez nitelikte bir serbesti olarak ortaya çıkmaktadır. Dünya ticaretinin %90'dan fazla bir kısmının denizler üzerinden gerçekleştirildiği düşünüldüğünde, bu serbestinin önemi daha da belirgin hâle gelmektedir. Aynı zamanda en eski serbestilerden biri olan seyrüsefer serbestisi, bu önemi sayesinde öyle ki karasularında dahi, karasularının niteliğine istisna olarak belirli bir dereceye kadar sürdürülebilmektedir.<sup>1676</sup> Boğazlardan “transit geçiş hakkı”nın da seyrüsefer serbestisinin bir uzantısı olduğu rahatlıkla ifade edilebilecektir.<sup>1677</sup> Münhasır ekonomik bölgeyi teşkil eden su alanında da, her ne kadar bu alanların açık deniz teşkil etmediği kabul edilse de<sup>1678</sup>, seyrüsefer serbestisi açık olarak tanınmıştır, ki bu durumda bu deniz yetki alanlarındaki kıyı devleti faaliyetleri kesinlikle seyrüsefer serbestisini etkilemeyecek şekilde kullanılmak zorundadır.<sup>1679</sup>

Tüm bu anlatılanlara rağmen, yukarıda da belirtildiği üzere, özellikle deniz çevresinin korunması amacıyla devletler, gerek tek başlarına, gerek diğer devletlerle

---

<sup>1676</sup> “Zararsız geçiş hakkı” (*right of innocent passage*), BMDHS m.19 ilâ m.25 ve 1958 tarihli CKBBS m.13 ilâ m.17. Bu konuda *Wolfrum*'un da paralel bir bakış açısı içinde olduğu belirtilmelidir. Bkz. WOLFRUM R., *Freedom of Navigation: New Challenges*, in *Freedom of the Seas, Passage Rights, and the Law of the Sea*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 2009, s. 82.

<sup>1677</sup> Buna şüphesiz takımda geçişi de katılabilir.

<sup>1678</sup> BMDHS m.86: “İşbu kısmın hükümleri bir devletin münhasır ekonomik bölgesine ... dâhil olmayan ... deniz alanlarında uygulanır.”.

<sup>1679</sup> BMDHS m.56/2 ve m.60/3 örnek olarak zikredilebilir.

birlikte hareket etmek suretiyle, birtakım önlemler alabilecektir. Bu çerçevede alınması öngörülen önlemlerden bazılarının, seyrüsefer özgürlüğünü olumsuz yönde etkileyecek niteliğe sahip olması kaçınılmaz olacaktır.<sup>1680</sup>

Bu önlemlerin alınmasında veya daha sıkı hâle getirilmesinde, hiç şüphesiz deniz çevresinin kırılganlığı yatmaktadır. Bilindiği gibi, denizi kirletecek bir maddenin denize bir şekilde karışmasıyla birlikte yayılması, özellikle karadaki örnekleriyle karşılaştırıldığında çok hızlı olmakta, çok daha geniş alanları etkilemekte ve de temizlenmesi, gerek malî açıdan, gerek fiilî açıdan, çok daha zor olmaktadır. Özellikle, yaşanan bazı tanker faciaları<sup>1681</sup> deniz çevresinin korunması yönünde düzenlemeleri daha ayrıntılı ve hattâ daha sıkı hâle getirmiştir. Bu çerçevede, belirli alanlarda seyrüsefer yasağı, en azından belirli tip gemiler<sup>1682</sup> için öngörülmekteyken; öte yandan gemilerin herhangi bir kaza ihtimaline karşı daha güvenli olması hedeflenerek, belirli özellikteki gemilerin limanlara girişi yasaklanmıştır.<sup>1683</sup>

Çevre felaketine neden tanker kazaları arasında ilk akla gelenler 1967 tarihli Torrey Canyon ve 1978 tarihinde meydana gelen Amaco Cadiz kazalarıdır. Bu iki facia, denizlerde seyrüsefer güvenliğine ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin bir kamuoyu bilincinin oluşmaya başlamasını sağlamıştır. Fakat, özellikle bu kazalardan etkilenen Batı Avrupa devletlerinin, başta İngiltere olmak üzere III. DHK'da çevreye ilişkin mesafeli yaklaştığı, Fransa'nın ise ancak kıyılarında önemli çevre felaketine sebep olan Amaco Cadiz olayından sonra bu konuda etkili olduğu belirtilmektedir.<sup>1684</sup>

---

<sup>1680</sup> Çok geniş bir konu olan seyrüsefer ve buna ilişkin serbesti ve bu serbestinin kısıtlanmasına ilişkin sorunlar, gerek bu çalışmanın konusunu oluşturmadığı gerçeği, gerek bu çapta kısa bir çalışmada bütün olarak tüketilmesinin fiilen mümkün olmaması hususları dâhilinde sadece çok kısıtlı olarak ve örneklendirme yoluyla ele alınmaya çalışılacaktır.

<sup>1681</sup> Tanker facialarına ilişkin ayrıntılı bilgi ve araştırmalar için bkz. [www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/index.html](http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/index.html) (ziyaret tarihi: 23/05/10).

<sup>1682</sup> Bu arada nükleer güçle çalışan gemilerin geçişleri ve seyrüseferlerinde de kısıtlamalar söz konusudur.

<sup>1683</sup> Esasen belirtmek gerekir ki, deniz çevresinde kirlilik kaynakları gemilerle sınırlı değildir. Deniz çevresinde kirliliğe sebep olan çeşitli kaynaklar söz konusudur. Bunların hemen hemen hepsi insan faaliyetlerinin birer sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır. Genel olarak, kara-kaynaklı faaliyetler, gemicilik faaliyetleri, deniz yatağındaki faaliyetler ve atmosferik kirlenmeler deniz çevresinin kirlenmesine yol açmaktadır. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 329-331; KNAUSS J.A., Ocean Pollution: Status and Prognostication, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Massachussetts, 1973, s. 317-318; SANGER, s. 110.

<sup>1684</sup> SANGER, s. 108.

Fakat bu konuda en önemli değişiklik Exxon Valdez kazasından sonra ortaya çıkmıştır. Amerika Birleşik Devletleri Senatosu, uluslararası düzenlemeleri yetersiz bularak 1990 tarihli “Petrol Kirliliği Kanunu”nu (*Oil Pollution Act*) kabul etmiştir.<sup>1685</sup> Bu Kanunda konumuz açısından ön plâna çıkan düzenlemelerin başında, tek cidarlı gövdeye sahip tankerlerin seyrüseferinin kısıtlamasına ilişkin düzenlemedir. Düzenleme adı geçen Kanunun 4115 no’lu bölümünde, gemilerin gövdesi için çift cidar zorunluluğunun oluşturulması başlığı altında gerçekleştirilen düzenlemeler şeklinde yer almış ve bu düzenlemeye bağlı olarak, 2010 yılından itibaren 5000 dwt ve üzerindeki tek cidarlı gövdeye sahip tankerlerin, eğer çift taban veya çift yan panellerle desteklenmemişse Amerikan sularında (münhasır ekonomik bölge) seyrüsefer yapamayacakları öngörülmüştür.<sup>1686</sup>

Amerika Birleşik Devletleri’nin bu hareketi, Uluslararası Denizcilik Örgütünü de harekete geçirmiş, bu konuya ilişkin olarak MARPOL (*the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*)<sup>1687</sup> I. ek’e çift cidarlı gövdeye sahip gemilerin petrol taşımacılığında kullanılmasını zorunlu hâle getiren; daha açık bir ifadeyle, tıpkı Amerika Birleşik Devletleri’nin 1990 tarihli Kanununda yer verilen düzenlemeye paralel bir düzenleme (06 Temmuz 1993 tarihinden itibaren 5000 dwt ve üzerinde sipariş edilen tankerlerin çift cidarlı gövdeye sahip olması veya “Uluslararası Denizcilik Örgütü” tarafından kabul edilen alternatif bir dizaynla inşa edilmesi) eklenmiştir.<sup>1688</sup> 1995 yılında başlatılan programla yeni inşa edilecek tankerler dışında, hâlihazırda var olan tankerlerin de, gereken düzenlemelere göre

<sup>1685</sup> 1983 tarihli ilân edilen münhasır ekonomik bölgede uygulanacağı belirlenen 1990 tarihli bu Kanun, genel olarak, seyrüsefere müsait sular, onlara bitişik sahil kesimi ve münhasır ekonomik bölgede petrol sızıntısına sebep olan bir olaydan meydana gelen temizleme maliyetleri ve zararlara ilişkin sorumluluğu ortaya koymaktadır. Özellikle, 1990 tarihli bu Kanun, doğal kaynakların zedelenmesine ve kaybına ilişkin zararlarda sorumluluğu açığa çıkarmaktadır. Aynı zamanda, belirli durumlarda zararların ve temizleme maliyetlerinin sınırlarını da ortaya koymaktadır. Kanunun metni için bkz. <http://epw.senate.gov/opa90.pdf> (ziyaret tarihi: 20/05/10). Ayrıca, bkz. Oil Pollution Act of 1990, via <http://wildlifelaw.unm.edu/fedbook/oilpollu.html> (ziyaret tarihi: 20/05/10).

<sup>1686</sup> SHEWEY K., NRC Report “Double-Hull Tanker Legislation: An Assessment of the Oil Pollution Act of 1990”, *American Geological Institute: Government Affairs Program*, December 12 1997 via [www.agiweb.org/gap/hearings/nrcopa90.html](http://www.agiweb.org/gap/hearings/nrcopa90.html) (ziyaret tarihi: 20/05/10).

<sup>1687</sup> Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün bünyesinde 1973 yılında gerçekleştirilen MARPOL, boşaltım (*dumping*) hariç gemilerden kasten/bilinç olarak (*intentional*) kaynaklanan her türlü kirlilikle mücadele için toplam altı ekte düzenlenmektedir: petrol (*oil*)-I. Ek; zehirli sıvı maddeler (*noxious liquid substances in bulk*)-II. Ek; paketlenmiş hâlde deniz yoluyla taşınan zararlı maddeler (*harmful substances carried by sea in packed forms*)-III. Ek; lağım (*sewage*)-IV. Ek; çöp (*garbage*)-V. Ek ve hava kirliliği (*air pollution*)-VI. Ek. Bunlardan sadece ilk iki ek Sözleşmeciler için zorunluymken, diğerlerine katılım opsiyoneldir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 339-342, özellikle s. 339-340.

<sup>1688</sup> “Tanker Safety-Preventing Accidental Pollution”, via [www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=155](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=155) (ziyaret tarihi: 20/05/10).

yenilenmesi veya seferden alınması öngörülmektedir.<sup>1689</sup> Özellikle, Erikka kazası sonrasında Uluslararası Denizcilik Örgütüne üye devletler, tek cidarlı gövde yapısına sahip tankerlerin seferden alınması veya yenilenmesi sürecinin hızlandırılmasına karar vermişlerdir, 2005 yılı itibariyle sürecin daha da hızlandırılması ve en tehlikeli petrol ürünlerinin tek cidarlı gövde yapısına sahip tankerlerce taşınmaması üzerinde anlaşılmıştır.<sup>1690</sup>

Benzer şekilde Avrupa Birliği'nde de düzenlemeler<sup>1691</sup> yer almış, özellikle de üye devletlerin sularında gerçekleşen Prestige ve Erikka kazalarının yarattığı çevre felaketleriyle birlikte Uluslararası Denizcilik Örgütü'ndekine paralel biçimde süreç hızlandırılmıştır.<sup>1692</sup>

Başta Uluslararası Denizcilik Örgütü düzenlemeleri olmak üzere, diğer önemli devletlerin de bu yönlü kararlar alması, diğer devletleri de harekete geçirmiştir.

Deniz çevresinin korunması için vazgeçilmez olan bu ve benzeri yetkiler ve uygulamaların seyrüsefer özgürlüğü üzerinde kısıtlayıcı etkisi yadsınamayacaktır.<sup>1693</sup> Ancak, bir kez daha belirtilmelidir ki, tüm bunlar seyrüsefere ilişkin yaşanan sorunların tamamını da teşkil etmemektedir.

---

<sup>1689</sup> *ibid, supra*, (ziyaret tarihi: 20/05/10).

<sup>1690</sup> *ibid, supra*, (ziyaret tarihi: 20/05/10).

<sup>1691</sup> Avrupa Birliği çerçevesinde konuyla ilgili olarak şu Tüzükler ön plâna çıkmaktadır: tek cidarlı gövdeye ilişkin zorunluluklara dair Konsey Tüzüğü no 2978/94 ve sürecin hızlandırılmasına dair Avrupa Parlamentosu Tüzüğü no 417/2002.

<sup>1692</sup> Avrupa Birliği çerçevesinde ilgili düzenleme kısaca şu şekildedir: 5000 dwt ve üzerindeki tek cidarlı gövde yapısına sahip tankerlerin; bayrağına bakılmaksızın, üye devletlerin limanlarına giriş ve çıkışları veya yetkileri dâhilindeki bir alanda demirlemeleri mümkün değildir. Bunun dışında üye devletlerin bayrağını taşıyan hiçbir tanker tek cidarlı bir gövdeye sahip olmayacaktır. Bu konuya ilişkin belirtilen en son tarih ise, 2010 yılıdır. Bkz. "Maritime Safety: Accelerated Phasing-in of Double-Hull Oil Tankers, via [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124231\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124231_en.htm) (ziyaret tarihi: 20/05/10).

<sup>1693</sup> Daha öncede vurgulandığı üzere çok geniş bir konu olan deniz çevresinin korunması ve buna bağlı olarak seyrüseferin kısıtlanması konusunda Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde MARPOL, SOLAS gibi düzenlemelerin yanı sıra, "Özellikle Hassas Deniz Alanları" (*Particularly Sensitive Sea Areas/PSSAs*) ilân etme yetkisi de unutulmamalıdır. Her ne kadar, Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından ilân edilen bu alanların hukukî bir bağlayıcılığı olmadığı belirtilse de, yine de bu alanların oluşturulmasına ilişkin ilkelerde Örgüt'ün koruyucu önlemler alabileceği düzenlenmiştir. Bu önlemlerin ne olduğu açıkça belirtilmemiştir; fakat bu çerçevede alınacak önlemlerin, her ne kadar seyrüsefer serbestisinin belirli ölçüde ihlâline yol açacağı düşünülse de, var olan uluslararası anlaşmalara dayanılarak alındıkları için uygunluklarının kabul edileceği mütalâa edilmektedir. Bkz. WOLFRUM, 2009, s. 86-87. Öte yandan, çok taraflı evrensel, bölgesel ve hattâ ikili anlaşmaların var olduğu gerçeği de gözden kaçırılmamalıdır. Deniz çevresinin korunmasına dair bu tür bir gelişmenin,

Örneğin, yukarıda incelenen gemiler için öngörülen çift cidarlı olma zorunluluğu, ciddi anlamda seyrüsefer kısıtlaması getirdiği gibi, yüksek maliyetlerin de bu çerçevede hesaba katılması gerekecektir. Öte yandan, gemicilikte bu tür kapsamlı bir değişimin gerçekleştirilebilmesi için yeterli altyapı ve teknik özelliklerin varlığı da tartışılabilir.

Bunlara paralel olarak, yine tek cidarlı gemilerin yasaklanması örneğinden hareket edilirse, yukarıda da görüldüğü üzere, süresel açıdan daha henüz tam anlamıyla etkinlik söz konusu değildir. Bu süreçte, Amerika Birleşik Devletleri gibi bazı devletlerin kendi yetki alanlarında bu tür bir yasağı uygulamaya başlamaları, her ne kadar etkinlik *de jure* açık denizler için söz konusu olmasa da, *de facto* açık denizdeki seyrüseferi de etkileyecektir, çünkü gidilecek yere gidilememesi, her ne kadar gidilecek yer açık deniz olmasa da, açık denizdeki seyrüsefer serbestisini, belirli oranda anlamsız kılmaktadır. Daha belirgin bir şekilde belirtmek gerekirse, açık denizler için öngörülmeseler de, kıyı devletleri tarafından deniz çevresinin korunması için kendi yetki alanlarına ilişkin alınan önlemlerin, açık deniz serbestisi seyrüseferi de doğrudan etkileyeceği mütalâa edilebilecektir.

## 2- Uçuş Serbestisi

19. yüzyılın sonlarından itibaren uçakların da insan yaşamına girmesiyle birlikte ortaya çıkan uçuş serbestisi bir başka ulaşım temelli açık deniz serbestisini teşkil etmektedir. Uluslararası hukuk çerçevesinde, gerek BMDHS'de<sup>1694</sup>, gerek öncesinde açık denizler üzerindeki uçuş serbestisi açıkça kabul edilmiştir. Bu çerçevede tüm devletlerin hava araçlarının açık deniz üzerinde uçuş serbestileri söz konusudur.

## 3- Balıkçılık Serbestisi

Grotius döneminden itibaren en temel açık deniz serbestilerinden biri olarak mütalâa edilen balıkçılık serbestisinin<sup>1695</sup>, konuyla ilgili yanlış bir değerlendirmenin

---

BMDHS'nin çevre konularındaki hükümlerinin şemsiye düzenleme olarak kabul edilmesiyle paralel olduğu da düşünülmelidir.

<sup>1694</sup> BMDHS m.87/1.

<sup>1695</sup> Bazen, aksi düşüncelerin de savunulduğu belirtilmelidir. Meselâ, *Sorensen*, 1958 yılında Cenevre'de gerçekleştirilen I. DHK'da Peru delegesinin 17. yüzyılda denizlerin serbestisi ilkesi doğarken, sadece seyrüsefere ve ticarete atıf yapıldığı, balıkçılığa atıf yapılmadığı, bunun için de balık

sonucu olduğu düşünülebilir, ne de olsa **Juda**'da da belirttiği üzere, 19. yüzyılın ortalarına kadar olan dönemde denizlerdeki kaynakların tükenmeyecek olduğuna inanılmaktaydı.<sup>1696</sup> Oysa, 20. yüzyıla birlikte bu fikrin hiç de doğru olmadığı ortaya çıkmıştır.<sup>1697</sup> Bu çerçevede, belirli denizler için balıkçılık komisyonlarının oluşturulduğu görülmüştür, ne ki bu komisyonların yaptırım gücü olmadığı için hiç şüphe yoktur ki etkinlikleri tartışılabilecektir. Ama özellikle, son yıllarda durumun değiştiği belirtilmelidir.

Yukarıda da ifade edildiği gibi, balıkçılık serbestisi, belki de açık deniz serbestileri arasında en çok kısıtlanan serbesti konumundadır. Bu çerçevede, balıkçılığın bir serbesti olarak mütalâa edilmesi ne kadar doğru olabilecektir, açıkça tartışılması gereken bir konudur.

Denizlerdeki canlı kaynakların tükenilebilir olduğunun kabulüyle birlikte, ilk olarak, Arjantinli hukukçu **Suárez**, 1927 yılında Milletler Cemiyeti bünyesinde gerçekleştirilen çalışmada bir rapor sunarak denizlerin canlı kaynaklarının, bu bağlamda da, özellikle balinaların insanlığı ortak mirası olduğunu mütalâa etmiştir.<sup>1698</sup>

Bir ikinci hamle, 1945 yılında Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Truman tarafından yayınlanan ikiz bildirilerden balıkçılığa ilişkin olanı olmuştur.<sup>1699</sup> 1945 tarihli bu bildiri, her ne kadar ikizi kadar ses getirmese de (Kıta Sahaneliğine ilişkin Bildiri), balıkçılık bağlamında artık düzenin eskisi gibi olmayacağını ortaya koymuştur.

---

avlama özgürlüğüne getirilen sınırlandırmaların denizlerin serbestiliğiyle uyumsuz olduğunun düşünülemediğini belirttiğini yazmıştır. Bkz. SØRENSEN, s. 211.

<sup>1696</sup> JUDA, 1996, s. 13.

<sup>1697</sup> Tabii ki, bu durumu sadece canlı kaynakların tükenmeyecek olduğu düşüncesine bağlamak yanlış olacaktır; bunun yanında ve hattâ daha öncesinde gelişen teknoloji, bunun balıkçılık sektörüne, özellikle de avlanma araçlarına yansımaları gelmektedir. Dahası, bu duruma etki eden sebepler arasında artan nüfus artışının da göz önünde tutulabileceği düşünülebilir.

<sup>1698</sup> “*Les richesses de la mer, en particulier les richesses immenses de la région antarctique, constituent un patrimoine de l’humanité, et notre Commission, constituée par le Société des Nations, est tout indiquée pour proposer au Gouvernement un moyen d’action avant qu’il ne soit trop tard*”, Scovazzi’den alınmıştır (**Scovazzi**, bu teklifin, İngilizce yorumunu yapmıştır). Bkz. SCOVAZZI, 2006, s. 1 dipnot: 1 (dipnotun devamı 2. sayfada).

<sup>1699</sup> Kısaca, Bildirinin özünde, balıkların tehlike altında olduğu, bu çerçevede korunmalarının gerektiği, bunun için Amerika Birleşik Devletleri’nin, balıkçılığın yapıldığı veya gelecekte yapılabileceği kıyılarına bitişik deniz alanlarında koruma bölgeleri kurabileceği belirtilmekteydi. Birden fazla devletin balıkçıların yararlandığı alanlar varsa, bu alanlarda korumaya ilişkin anlaşmalar yapılacağı da belirtilmekteydi. Öte yandan, her devletin balıkçılığı koruma amacıyla koruma bölgesi oluşturabileceği de yer verilen düzenlemeler arasındaydı.

Fransız hukukçu **Gidel** de, 1950 yılında, bugünlere kadar bir şekilde varlığını korumayı başaran **Grotius** tarzı denizlerin serbestiliği ilkesinin, balıkçılık ve diğer deniz kaynakları açısından artık mümkün olmadığını dile getirmiştir.<sup>1700</sup>

Bu durum, III. DHK sırasında ve sonrasında kabul edilen BMDHS'de belirgin bir hâl almıştır.<sup>1701</sup> Öncelikle, açık deniz serbestilerinden seyrüsefer serbestisi ve uçuş serbestisinin devam ettiği münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı gibi deniz alanlarında balıkçılık serbestisi, bu alanların nitelikleri gereği kısıtlanmakta, hattâ uygulanmamaktadır.

Her ne kadar münhasır ekonomik bölge açık deniz alanı olarak kabul edilmese de, açık deniz balıkçılığı üzerinde iki temel etkisi olmaktadır. İlk olarak, münhasır ekonomik bölgenin kabulü açık deniz alanlarının daralmasına yol açmıştır. Bu da açık deniz serbestisi olarak balıkçılığın, geleneksel uygulama dışında, daha dar alanlarda uygulanacağı anlamına gelmektedir. İkinci sebepse, birinciye bağlı olarak gerçekleşmektedir. Buna göre, dünyada yakalanan balıkların (canlı kaynakların) %90'nın üzerindeki kısmının münhasır ekonomik bölgelere denk gelen iki yüz deniz millik deniz alanında yakalandığı belirtilmektedir.<sup>1702</sup> Bu iki etken bir arada ele alındığında, açık denizlerdeki balıkçılık serbestisinin pek de bir anlam ifade etmeyeceği düşünülebilecektir. Fakat, son yıllarda yaşanan gelişmeler çerçevesinde derin denizlerde de balık kaynakları olabildiği ve günümüzde trollerle yapılan avlanmanın %40'ünün derin deniz alanlarında gerçekleştiği de gözden kaçırılmamalıdır.<sup>1703</sup>

<sup>1700</sup> **Gidel**'in bu açıklaması, Anand tarafından aktarılmaktadır. Bkz. ANAND, 1993, s. 81.

<sup>1701</sup> Öncesindeki şu gelişmelerde unutulmamalıdır:

-1960 tarihinde gerçekleştirilen II. DHK'da Amerika-Kanada ortak önerisi olan ve bir oyla kabul edilmeyen "altı artı altı formülü" (altı deniz mili genişliğinde karasuları ve altı deniz mili genişliğinde balıkçılık bölgesi) ve;

-Sonrasında İzlanda'nın ilân ettiği elli deniz millik balıkçılık bölgesine ilişkin Uluslararası Adalet Divanında açılan davalar sonrasında (İngiltere ve Almanya) Divan on iki deniz miline kadar bir balıkçılık bölgesi kurulmasını uluslararası örf ve âdet kuralı olarak kabul etmiş; bunun ötesindeki alanlarda ise, kıyı devletinin tercihli haklarının olabileceği hususunun da bir uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı hâline dönüştüğünü belirtmiştir.

<sup>1702</sup> CAMINOS, 1984, s. 144; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 288 ve 296; GULLAND J., Developing Countries and the New Law of the Sea, *Oceanus*, vol. 22/1, 1979, s. 36-42; CİN, s. 22; JUDA, 1991, s. 3; JUDA, 1996, s. 258. Tüm bunları destekler şekilde **Ryther** açık denizlerin biyolojik bir çöl olduğunu belirtmektedir (Ryther'in bu görüşü, Anand'dan alıntılanmaktadır). Bkz. ANAND R.P., The Politics of a New Legal Order for Fisheries, in *International Law and the Developing Countries: Confrontation or Cooperation?*, edited by Anand, New Delhi, 1987, s. 176.

<sup>1703</sup> ROBERTS C.M., Deep Impact: The Rising Toll of Fishing in the Deep Sea, *TiE&E*, vol. 17/5, 2002, s. 242.

Münhasır ekonomik bölgeye bağlı açık deniz alanlarını daraltan bu gelişmelerin yanı sıra, açık deniz alanlarında da balıkçılığın yasaklanma eğiliminde olduğu, en azından belli türler ve belli alanlar için ifade edilebilir. Yukarıda da kısaca değinilen Şili'nin önerdiği ve uygulamaya koyduğu “*mar presencia*”<sup>1704</sup>, iki yüz deniz milinin ötesinde de kıyı devletine balık türlerinin ve balıkçılığın korunması temel amacıyla yetki veren bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır.

Benzer şekilde bir başka kısıtlayıcı etken, belirli balık türlerinin korunmasına ilişkin olarak uygulanan yasaklayıcı politikalardır. Bu konuda gösterilebilecek en eski ve önemli örgütlerden biri “Uluslararası Balınacılık Komisyonu” (*International Whaling Commission*) olarak mütalâa edilebilir.<sup>1705</sup> Bunun dışında, son zamanlardaki bir başka çarpıcı örneğiye, “mavi yüzgeçli Atlantik orkinosu” (*Bluefin Atlantic tuna*) avcılığının yasaklanmasına ilişkin yapılan teklifler ve bu tekliflerin Birleşmiş Milletler’de reddedilmesi oluşturmaktadır.<sup>1706</sup> Belirli bir balık türüne ilişkin koruma amaçlı yasaklamalar dışında, balıkçılığa ilişkin oluşturulan örgütlerin de açık denizlerdeki balıkçılığı kısıtladıkları göz önünde tutulması gereken bir diğer husustur.

Tüm bu anlatılanlar çerçevesinde, bir açık deniz serbestisi olan balıkçılık artık gerçekten bir serbesti midir? Verilen bilgiler dâhilinde, açık deniz serbestisi olarak balıkçılığın gerçekte var olmadığı; bu kadar kısıtlama ve sınırlamanın olduğu bir kurumda fiilî bir serbesti bulunduğunun öne sürülmesinin pek mümkün olmadığı görülmektedir. Bu açıklamalar, bir yanlışlığa yol açmamalıdır; balıkçılığa ilişkin bahsedilen bu kısıtlama ve sınırlandırmaların veya bunlara ilişkin tekliflerin hukukîliği veya gerekliliği tartışılmamakta, zaten tez konusu çerçevesinde tartışılacak bir

---

<sup>1704</sup> “Bulduğumuz Deniz”.

<sup>1705</sup> Balınaların türlerine göre av yasağına kadar gidebilen yetkileri haiz olan bu Komisyonun, özellikle son üye olan devletler bağlamında büyük eleştirilere uğradığı görülmektedir. Öte yandan, Komisyonun ilân ettiği moratoryuma başta Japonya ve Norveç gibi balina avcılığının geleneksel hâle gelmiş olduğu ülkelerce, bilimsel araştırma bahanesiyle uyulmadığının da belirtilmesi gereklidir.

<sup>1706</sup> HARDEN B., Japan Says it won't Comply with Bluefin Tuna Ban, *Washington Post*, March 05 2010 (Friday) via [www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2010/03/05/AR2010030500612\\_pf.html](http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2010/03/05/AR2010030500612_pf.html) (ziyaret tarihi: 19/03/10); “Ton Balığına Ticaret Yasağı Geliyor”, *Deniz Haber Ajansı*, via [www.denizhaber.com.tr/news\\_print.php?id=24266](http://www.denizhaber.com.tr/news_print.php?id=24266) (ziyaret tarihi: 19/03/10); “Türk Balıkçısı Orkinos Apına Takıldı”, *Deniz Haber Ajansı*, via [www.denizhaber.com.tr/news\\_print.php?id=24905](http://www.denizhaber.com.tr/news_print.php?id=24905) (ziyaret tarihi: 19/03/10); “BM, Ton Balığı Ticareti Yasağını Reddetti”, *Deniz Haber Ajansı*, via [www.denizhaber.com.tr/news\\_print.php?id=25246](http://www.denizhaber.com.tr/news_print.php?id=25246) (ziyaret tarihi: 19/03/10); “UN Rejects Atlantic Bluefin Tuna Ban”, *CBC News*, March 19 2010 (Thursday) via [www.cbc.ca/technology/story/2010/03/18/tech-bluefin-tuna-ban.html](http://www.cbc.ca/technology/story/2010/03/18/tech-bluefin-tuna-ban.html) (ziyaret tarihi: 19/03/10).

konumda da olunmadığı belirtilmelidir; tek söylemek istenilen ortada fiilî olarak bir balıkçılık serbestisinin olmadığı veya birçok hukukçu veya çevrecinin iddia ettiği şekilde olamayacağı vurgulanmasından öteye geçmemektedir. Sorun sadece bu sınırlama ve kısıtlamalar veya bunlara ilişkin teklifler de değildir. İki yüz deniz milinin ötesinde avlanacak balık türleri ve özellikle de balık miktarları, bilimsel verilerin de ortaya koyduğu üzere, sınırlıdır.

#### **4- Sualtı Kablo ve Boru Hattı Döşenmesine Dair Serbesti**

İlk olarak uluslararası bir antlaşmayla düzenlenmesi 1884 tarihine dayanan deniz altına kablo döşenmesi, bir serbesti olarak sualtına döşenecek boru hatları da bünyesine dâhil edilmesi suretiyle, gerek 1958 tarihli CADS m.2 ve m.26'da, gerek BMDHS m.87/1'de ve m.112'de kendisine yer bulmuştur. Fakat, bu serbestiye ilişkin olarak, kıta sahanlıkları açısından kıyı devletine belirli oranda etki edebilme gücü tanındığı unutulmamalıdır.<sup>1707</sup>

#### **5- Denizlerde Bilimsel Araştırma Serbestisi**

III. DHK öncesinde, 1958 tarihli CADS'de, bir açık deniz serbestisi olarak zikredilmeyen denizlerdeki bilimsel araştırmalar, kıta sahanlığına ilişkin kısıtlamalar hariç, kural olarak herhangi bir kısıtlamaya tâbi değildi. Fakat, gelişen teknoloji ve artan kıyı devleti yetkileri çerçevesinde bu konuda bir daralma yaşandığının belirtilmesi yanlış olmasa gerektir. Bir başka ifadeyle, deniz araştırmaları alenen açık denizlerdeki serbestiler içerisine dâhil edilmesine rağmen, deniz alanlarının genişlemesi bu konuda ciddi kısıtlamaları beraberinde getirmektedir.

---

<sup>1707</sup> BMDHS m.79/2'de; kıyı devletinin, genel olarak, diğer devletlerin kablo ve boru hattı döşemesini ve bakımını engelleyemeyeceği belirtildikten sonra, kıyı devleti tarafından bilimsel araştırma, canlı kaynakların işletilmesi ve kirlilikten korunma, kirliliğin azaltılması ve kontrol edilmesi hususlarında mâkul tedbirlerin alınabileceği düzenlenmiştir. Sözleşme m.79/3'teyse, döşenmek istenilen kablo veya boru hattının güzergâhının kıyı devletince kabul edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

## 6- Yapay Ada, Tesis ve Yapı İnşa Etme Serbestisi

BMDHS'de bir tanımı dahi yapılmayan<sup>1708</sup> yapay adalar, tesisler ve yapıların inşası, tıpkı bir önce belirtilen deniz araştırmaları serbestisinde olduğu gibi, 1982 tarihli Sözleşmede yer verilen yeni açık deniz serbestilerinden biridir.

Düzenlemeye göre, her devlet açık denizlerde yapay ada, tesis ve yapı inşa etme serbestisine sahiptir. Bu tür bir serbesti kullanılırken, özellikle seyrüsefer serbestisi, balıkçılık ve döşenmiş olan sualtı kablo ve boru hatlarına zarar verilmemesine dikkat edilmesi, serbestiden yararlanacak olan devlet açısından bir zorunluluk teşkil etmektedir. Öte yandan, açık denizlerde bu serbestinin kullanılmasına ilişkin göz önünde tutulması gereken bir diğer önemli husus, inşası söz konusu olan yapay ada, tesis ve yapının deniz yatağı faaliyetleriyle ilgili olması durumunda veya bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesine engel teşkil edebilecek durumda olması hâlinde Deniz Yatağı Otoritesinin devreye gireceği hususudur.<sup>1709</sup>

Öte yandan, açık denizlerde bir serbesti olarak yer alan yapay ada inşası, diğer deniz alanlarında ilgili kıyı devletinin kendi yetkisi dâhilinde düzenlendiği için<sup>1710</sup>, üçüncü devletler açısından inşaları ve kullanımları mümkün değildir, meğer ki ilgili kıyı devleti izin vermiş olsun.

Öte yandan, iki yüz deniz milinin ötesine denk düşen açık deniz alanlarında, derinlik yüzünden nasıl yapay ada, tesis veya yapı inşa edilebileceği düşünülebilir. Gelişen hızlı teknoloji bir yana, açık denizlerin altında, okyanuslarda zirveleri su yüzeyine çok yakın birçok deniz dağının bulunduğu ve bunların açık denizlerde yapay ada inşasını kolaylaştırılacağı belirtilmiştir.<sup>1711</sup>

---

<sup>1708</sup> BMDHS, uluslararası deniz hukuku konusunda çığır açan bir belge niteliği taşısa da, içeriğinde maalesef birçok eksikliği barındırmaktadır. Bu eksikliklerin en başında, düzenlenen birçok konuda yer verilen kavramların ve terimlerin tanımlanmaması gelmektedir. Burada yapay ada, tesis ve yapılar tanımlanmamıştır. Dolayısıyla, bu kavramların aralarındaki farkların ve benzerliklerin neler olduğu gizemini sürdürmeye devam etmektedir.

<sup>1709</sup> BMDHS m.147/2.

<sup>1710</sup> Münhasır ekonomik bölgeye ilişkin olarak BMDHS m.56/1 ve ona bağlı m.60, kıta sahanlığına ilişkin olarak BMDHS m.80. Bunun dışında, karasuları kıyı devletinin ülkesine dâhil olarak kabul edildiği için ve münhasır egemenlik yetkisi kıyı devletine ait olduğu için, yapay ada inşası da kıyı devletinin münhasır yetkisindedir.

<sup>1711</sup> BOWETT D.W., *The Legal Regime of Islands in International Law*, New York, 1978, s. 122-123 ve dipnot: 19; EATON S.K. & JUDY J., *Seamounts and Guyots: A Unique Resource*, *SDLR*, vol. 10/3, 1973, s. 599-637.

## D- Açık Denizlerdeki İstisnâî Kısıtlama ve Yasaklar

Açık denizlerdeki istisnâî kısıtlama ve yasaklamalara ilişkin açıklamalara geçilmeden evvel bazı tespitlerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Açık denizlerde seyreden gemiler üzerindeki yetki, kural olarak bayrak devletine aittir. Bu çerçevede, açık denizde seyreden bir gemide vuku bulan herhangi bir olayda, geminin bayrağını taşıdığı ülkenin kanunları geçerlidir ve uygulanır. Hiçbir devlet, bir başka devlete ait veya bir başka devletin bayrağını taşıyan bir gemiye müdahale edemez.

Genel kural bu olmakla birlikte, uluslararası hukukta bazı durumlarda gemilere bir başka devletin müdahale hakkının tanındığı görülmektedir. Bu sebeple **Brown**, bizim de katıldığımız üzere, açık denizlerdeki sınırlama ve kısıtlamalara ilişkin bu ayırık durumları, genelde, seyrüsefer serbestisinin bir istisnası olarak kabul edip, bu çerçevede değerlendirmektedir.<sup>1712</sup> Kısaca bu sınırlandırma ve kısıtlamalar şu şekilde ifade edilebilir: Deniz Haydutluğu, Köle Ticareti, Uyuşturucu Kaçakçılığı ve Narkotik Vakaları, Deniz Çevresinin Kirlilikten Korunması, Çift Bayrak Taşıyan ve/veya Bayraksız Gemilerin Durumu, Sıcak Takip ve Meşrû Müdafâa Hakkı.

### 1- Deniz Haydutluğu Yasağı

Açık denizler, genel olarak, tüm devletler ve vatandaşları için bir serbesti alanı olarak kabul edilse de, bazı kısıtlamalar ve yasakların söz konusu olacağı kaçınılmazdır. Bunların başında da, “deniz haydutluğu”<sup>1713</sup> (*piracy*) gelmektedir. BMDHS m.100 ilâ m.107 arasında yer alan deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemede, deniz haydutluğunun tanımı, deniz haydutluğunda bulunan gemiye el konulması gibi hususlara yer verilmiştir.

<sup>1712</sup> Bu konuda ayrıntılı açıklamalar için bkz. BROWN, vol. I, 1994, s. 285 vd.

<sup>1713</sup> Terim birçok yerde “korsanlık” olarak kullanılmaktadır. Oysa, terim dikkatli bir biçimde seçilmelidir. Bilindiği üzere, korsanlar, 1856 yılında imzalanan Paris Sözleşmesinde yasaklanana kadar devletlerin donanmalarında savaşan deniz savaşçıları olarak mütalâa edilmekteydi. Bu çerçevede korsanlık İngilizce’de “corsairs” olarak ifade edilmektedir. Bu konuya ilişkin ayrıntılı bilgi için, bkz. MERAY S.L., Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması, *AÜSBFD*, vol. 18/3, 1963, s. 106; PAZARCI, IV. Kitap, s. 272. Bu çerçevede, İngilizce’de kullanılan “*piracy*” kelimesinin deniz haydutluğu, “*pirate*” kelimesinin ise “deniz haydut”u anlamını taşıdığı belirtilmelidir. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz. MERAY, 1963, s. 109-112; SOYSAL M., “Haydutluk ve Cahillik”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 01 Kasım 2008 (Cumartesi), s. 2.

Öncelikle, deniz haydutluğunun önlenmesi için tüm devletlerin azamî oranda işbirliği hâlinde olmaları öngörülmektedir. Öte yandan, m.110'da yer alan ziyaret ve araştırma hakkı haricinde, deniz haydutluğuna ilişkin olarak m.105'te ilgili gemiye el koyma hakkı düzenlenmiştir. Bu hakkı kullanacak gemilerin m.107'ye göre, savaş gemisi veya açık işaretlerle anlaşılacak şekilde kamu hizmetine tahsis edilmiş bir gemi olması gerekmektedir.

Hiçbir zaman tam manasıyla sonlanmayan, fakat özellikle 2005 yılından itibaren Somali'deki otorite eksikliğinin de bir sonucu olarak artış gösteren deniz haydutluğuna ilişkin BMDHS'de yer alan düzenlemenin yetersizliği birçok uzman tarafından eleştirilmektedir.<sup>1714</sup>

## 2- Kölelik Yasağı

Deniz hukukunda özel olarak köleliğin yasaklanmasına dair bir uluslararası sözleşme bulunmasa da, BMDHS m.99'da şu şekilde bir düzenleme söz konusu edilmiştir: *"Her devlet kendi bayrağını çekmeye yetkili gemilerde köle taşınmasını önlemek ve cezalandırmak ve bayrağının bu amaçla kullanılmasını önlemek üzere etkili tedbirler alacaktır. Bayrağı ne olursa olsun, bir gemiye sığınan her köle ipso facto hür olacaktır."*<sup>1715</sup>

Görüldüğü üzere, kölelik deniz haydutluğu kadar etkin bir biçimde düzenlenmemiştir.<sup>1716</sup> Bu çerçevede, BMDHS'de konuya dair etkili bir düzenleme olmadığı, her devletin köleliğin kendi bayrağını taşıyan gemilerde gerçekleştirilmesini önlemeye yönelik etkili tedbirler almakla yükümlendirildiği belirtilebilir. Öte yandan, m.99'daki düzenleme ve savaş gemilerine (yetkili diğer devlet gemilerine) tanınan genel ziyaret hakkı dışında<sup>1717</sup>, konuya ilişkin olarak, devletler arasında bir işbirliğinin gerçekleşmemesi veya ilgili maddede öngörülen

---

<sup>1714</sup> Eleştirilen hususların başında korsanlığın tanımının yetersizliği, karasularına ilişkin bir düzenleme getirilmemiş olması gibi konular gelmektedir. Özellikle, Somali ve çevresinde yaşanan olaylar, BMDHS'nin hükümlerini daha da sorgulanır hâle getirmiştir.

<sup>1715</sup> Bu düzenlemeye, 1958 tarihli CADS m.13'te de aynı şekilde yer verilmiştir.

<sup>1716</sup> *Churchill* ve *Lowe*, 1956 yılında İngiltere'nin Uluslararası Hukuk Komisyonu'nda bu konuda çaba sarf ettiğini, fakat olumlu sonucun alınmadığını belirtmişlerdir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 212.

<sup>1717</sup> BMDHS m.110'da belirli faaliyetleri (köle ticareti, izinsiz yayın hakkı, deniz haydutluğu vs.) gerçekleştirdiği şüphesi altında olan bir gemiye, bir başka devletin savaş gemilerinin ziyaret hakkı düzenlenmiştir.

şekilde tedbirlerin alınmaması durumunda ne gibi bir yaptırımın söz konusu edileceği de düzenlenmemiştir.

BMDHS haricinde köle ticaretine dair uluslararası alanda benzer düzenlemelere yer veren belge 1890 tarihli Köle Ticaretinin Yasaklanmasına Dair Brüksel Genel Senet'idir (*General Act for the Suppression of the Slave Trade*).<sup>1718</sup> Belki de, bu tür cılız bir düzenlemenin nedeni, günümüzde kölelik yasağının bir anlamının kalmadığının düşünülmesidir.

### 3- Narkotik Konularına İlişkin Kısıtlama ve Yasaklar

Açık deniz serbestilerinin en önemli istisnalarından biri de narkotik ve psikotrop maddelerin gayrı-meşrû trafiğine (kaçakçılığına) ilişkin düzenlemedir. Bu bağlamda, gerek uluslararası örf ve âdet hukukunda, gerek BMDHS'de narkotik ve psikotrop maddelerin gayrî-meşrû trafiğinin önlenmesine dair bir anlayışın olduğu kabul edilmelidir.

BMDHS m.108'de yer alan düzenlemeye göre, narkotik ve psikotrop maddelerin gayrî-meşrû trafiğini önlemek için tüm devletlerin işbirliğinde bulunacakları<sup>1719</sup>, kendi bayrağını taşıyan gemilerin bu tür bir eylemde bulunduğuna dair ciddî şüpheleri olan bir devletin de diğerlerinden yardım isteyebileceği<sup>1720</sup> düzenlenmiştir. Bunun dışında, belirtmek gerekir ki, Sözleşme m.110'da yer alan genel ziyaret hakkı bu eylemler için öngörülmemiştir.

### 4- İzinsiz Radyo Yayınları

1960'lı yıllarda Avrupa Kıtası'nda, özellikle de Kuzey Denizinde yaşanan bir dizi olay sonucunda<sup>1721</sup> ortaya çıkan izinsiz radyo yayınlarına ilişkin sorun, BMDHS

---

<sup>1718</sup> Adı geçen bu Sözleşmede, köle ticaretinin sonlandırılması için uluslararası alanda işbirliği öngörülmüş, karşılıklı olarak açık denizdeki gemiler için ziyaret ve arama hakkına yer verilmiştir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 212. Ayrıca, bu belgede bir savaş veya ticaret gemisine sığınan esirin (kölenin) hür olacağı da düzenlenmiştir. Bkz. LÜTEM İ., Deniz Hukukunda Gelişmeler: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, Ankara, 1959, s. 233.

<sup>1719</sup> BMDHS m.108/1.

<sup>1720</sup> BMDHS m.108/2.

<sup>1721</sup> Avrupa Kıtasında, özellikle de Kuzey Denizindeki ülkeler çevresinde ciddî sıkıntı yaratan gemiler üzerinden veya yapay tesisler üzerinden izinsiz yayın yapan radyolara (TV'lere) ilişkin yasal çözüm sağlamak amacıyla 1965 yılında Avrupa Konseyi bünyesinde hazırlanan ve aynı yıl yürürlüğe giren 1965 tarihli "Korsan Yayınların Önlenmesi İçin Avrupa Anlaşması" (*European Agreement for the*

m.109'da yer alan "açık denizlerden izinsiz radyo yayınları" başlıklı düzenleme çerçevesinde çözüme bağlanmaya çalışılmıştır.

Açık denizlerden yapılan izinsiz radyo yayınlarına ilişkin olarak BMDHS m.109'da yer alan düzenlemeye göre, açık denizlerde gerçekleştirilen izinsiz radyo yayınlarına son vermek için tüm devletlerin işbirliği yapacakları düzenlenmiştir.<sup>1722</sup> İkinci fıkrada, izinsiz radyo yayını kavramından ne anlaşılması gerektiğine yer verilmişken<sup>1723</sup>, üçüncü fıkrada<sup>1724</sup> izinsiz yayına katılanları yargılayacak mahkemelerin sıralamasına yer verilmiştir. Öte yandan, dördüncü fıkrada genel ziyaret hakkının öngörüldüğü m.110'la da paralellik kurulmak suretiyle, izinsiz yayın yapan kişinin tevkif edilebileceğine, izinsiz yayın yapılan geminin durdurulabileceğine ve yayın araç ve gerecine el konulabileceğine yer verilmiştir.

## 5- Deniz Çevresinin Kirlilikten Korunmasına İlişkin Yetkiler

Seyrüsefer serbestisine getirilen kısıtlamaların ciddi bir kısmı, deniz çevresinin korunması amacını taşımaktadır. Yukarıda seyrüsefer serbestisi incelenirken, deniz çevresinin korunmasına ilişkin olan düzenlemelerin küçük bir kısmına, özellikle kıyı devletlerinin yetkili olduğu deniz alanlarındaki kısıtlamalarına değinilmişti. Her ne kadar bu kısıtlamaların önemli bir bölümü doğrudan açık denizler için öngörülmemiş olsa da, açık denizdeki seyrüsefer serbestilerine de etkisi barizdir.

BMDHS'de düzenlendiği üzere, tüm devletlerin deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğünün olduğu belirtilmiştir. Bunun dışında, her devletin, kendi çevre politikaları uyarınca ve deniz çevresinin korunması ve muhafazası genel ödevlerine (yükümlüğüne) uyumlu olarak kendi doğal kaynaklarını işletme hakkına sahip olduğu da bu çerçevede düzenlenmiştir.

---

*Prevention of "Pirate" Broadcasts*) önemli bir adım teşkil etmiştir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. BOWETT, 1967, s. 65 vd.; HUNNINGS N.M., *Pirate Broadcasting in European Waters*, *ICLQ*, vol. 14/4, 1965, s. 410-436.

<sup>1722</sup> birinci fıkra.

<sup>1723</sup> Buna göre, izinsiz yayın, açık denizlerde, uluslararası düzenlemelere aykırı olarak, kamuya hitaben radyo ve televizyon yayınlarının bir gemi veya tesis üzerinden gerçekleştirilmesi olarak tarif edilmektedir.

<sup>1724</sup> Üçüncü fıkra çerçevesinde yetkili ülke mahkemeleri şu şekilde belirtilmiştir: yayın yapılan geminin bayrak devleti, tesisin tescil edildiği devlet, ilgili kişinin vatandaşı olduğu devlet, yayınların ulaştığı devletlerden her biri, yayınların yasal radyo yayınlarında karışıklığa sebep olduğu devletlerden her biri.

Burada özellikle Torrey Canyon'la uluslararası hukuka giren<sup>1725</sup> ve uluslararası örf ve âdet hukuk kuralı olarak da kabul edilebileceği yazarlarca vurgulanan<sup>1726</sup> kıyı devletinin bir başka devletin gemisine müdahale hakkı belirtilmelidir. Bu hakkın BMDHS m.211'e uygunluğu da kabul edilmektedir.

## **6- Çifte Bayrak Taşıyan ve Bayraksız Gemilerin Durumu**

Yukarıda da belirtildiği üzere, açık denizlerde gemilerin taşıdıkları bayrakların önemi büyüktür, çünkü açık denizde meydana gelen ve geminin karıştığı olay ve/veya içerisinde yer aldığı durumlarda, geminin bayrak devletinin sorumluluğu kabul edilmekte, ötesinde o devletin hukuk kuralları uygulanmaktadır.

Peki gemilerin çift bayrak taşıdığı veya bayrak taşımadığı durumlarda nasıl bir yol belirlenecektir? Bu durum önem taşımaktadır, geminin bayrağı olmadığı bir durumda sorumluluk ve uygulanacak hukuk kuralları konusunda bir hukuk boşluğu doğabilecektir. Bunu önlemenin yolu, kuşkusuz, uluslararası bir hukuk düzenlemesini beraberinde gerektirmektedir. Bu çerçevede, BMDHS m.110'da düzenlenen genel ziyaret hakkına vurgu yapılabilir. Konuya ilişkin, uluslararası alanda bilinen en önemli olaylardan biri "Asya" olayıdır.

Çift bayrak taşıyan gemilerin de bayraksız gemilerin statüsünde oldukları kabul edilecektir.

## **7- Sıcak Takip**

Sıcak takip, kıyı devletine, kendisine karşı iç sularında ve/veya karasularında gerçekleştirilen bir eylemden ötürü üçüncü devlete ait bir gemiyi açık denizde takip etme hakkı ve sonucunda ilgili gemiyi yakalama hakkı veren uluslararası bir müessesedir.

Gerek 1958 tarihli CADS m.23'de, gerek BMDHS m.111'de kendisine yer bulan sıcak takip müessesesi, açık deniz serbestisine getirilen önemli istisnalardan biri olarak mütalâa edilebilir.

---

<sup>1725</sup> Panama bandıralı Torrey Canyon'a, gemiden sızan petrol oranının artmaması için İngiliz Deniz Kuvvetleri müdahale ederek batırmış, olay uluslararası hukuk açısından tepki yaratmamıştır.

<sup>1726</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 216.

Sıcak takip müessesesinin önemli unsurları arasında şu hususlara yer verilebilir:

- Sıcak takibin konusunu teşkil eden fiil, takibi başlatan ülkenin iç sularında, karasularında ve hattâ bitişik bölgede ihlâli yasak faaliyetler bağlamında bitişik bölgesinde işlenmiş olmalıdır;
- Sıcak takip sadece ilgili gemi için değil, tartışmalı olsa da geminin filikasının gerçekleştirdiği fiil için de geçerlidir;
- Sıcak takip ilgili devletin savaş gemileri ve uçakları tarafından gerçekleştirilir;
- Sıcak takip, takibi başlatan bir gemiden başka bir gemiyle de sürdürülebilir;
- Takip, derhâl başlamalı ve süreklilik arz etmelidir;
- Sıcak takip, sıcak takibin konusunu oluşturan geminin kendi ülkesinin veya bir üçüncü devletin karasularına girdiği anda sona erer;
- Sıcak takip sonucunda, takip edilen gemi sürekli takibi gerçekleştiren araç(lar) tarafından yakalanabilir.

Sıcak takibe konu olan önemli olaylardan biri de, "I'm Alone" olayıdır.<sup>1727</sup> Bunun yanı sıra, gelişen teknolojinin de dikkate alınarak, sıcak takibe ilişkin kuralların esnek şekilde uygulanması gereği doktrinde dillendirilmektedir.<sup>1728</sup>

## 8- Meşrû Müdafâa Hakkı

Deniz hukukunda<sup>1729</sup> açık bir biçimde meşrû müdafâa hakkı düzenlenmemiştir. Bununla beraber, meşrû müdafâa hakkı, gerek uluslararası örf ve âdet hukukunun, gerek Birleşmiş Milletler Antlaşmasının devletlere tanıdığı bir haktır. Dolayısıyla, her ne kadar BMDHS'de açık bir şekilde meşrû müdafâa hakkına yer verilmemiş olsa da, tüm devletler için bu hakkın denizlerde var olduğu kabul edilmelidir.

Meşrû müdafâa hakkının kullanıldığı olaylara da uygulamada rastlanmaktadır. Bu konuya ilişkin en eski örnek 19. yüzyılda Karayipler'de yaşanan "*Virginus Olayı*"dır. İspanya, Amerikalıları taşıyan İngiliz gemisi Virginus'e, bu

<sup>1727</sup> "I'm Alone" Olayına ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. CAMINOS H., The I'm Alone, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008 www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 26/11/08); MERAY S., Devletler Hukukunda Denizle İlgili Bazı Örnek Olaylar, *AÜSBFD*, vol. 12/3, 1957, s. 65-67.

<sup>1728</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 216.

<sup>1729</sup> En azından uluslararası antlaşmalarda bu yönlü açık bir kurala yer verilmemiştir. Bu sözleşmelerin başında en önde gelenler 1958 tarihli CADS ve 1982 tarihli BMDHS'dir.

geminin Küba'daki isyana adam ve silâh taşıdığı iddiası çerçevesinde el koymuştur. İspanya, bu el koymayı, meşrû müdafâa hakkı olarak bildirmiştir. Olayın taraflarından Amerika Birleşik Devletleri her ne kadar bu iddiayı kabul etmese de, İngiltere açık bir biçimde olayın meşrû müdafâa olduğunu kabul etmiştir.<sup>1730</sup>

Bunun dışında, Fransa, Cezayir'de yaşanan olaylar sebebiyle Akdeniz'de, bu ülkenin kıyıları çevresindeki uluslararası sularda gemileri durdurmasını ve seyrüseferi engellemesini meşrû müdafâa hakkına bağlamıştır. Uluslararası camiada büyük tepkilere yol açan bu uygulama, aynı zamanda "Duizar Davası"nın da konusunu oluşturmuştur.<sup>1731</sup>

## 9- Yasaklar ve Kısıtlamalara İlişkin Yeni Düşünceler

Günümüzde hızla gelişen teknoloji, küreselleşen dünya düzeni ve bu bağlamda ülkeler arası ilişkilerin kaçınılmaz boyutlarda birbirini etkilemesi, daha önceden mevcut olmayan ve önceden düşünülmeyen birtakım sorunların, uluslararası alanda ortaya çıkmasına sebebiyet vermektedir. Bu durum, kuşkusuz deniz hukuku için de geçerlidir. Örneğin, bazı ülkelerin kanunlarında yasaklanan ve hattâ ciddî suç teşkil eden "kürtaj" (*abortion*)<sup>1732</sup> ve buna ilişkin sorunlar bu konuda kanunları müsaade eden ülkelerde örgütlenerek harekete geçen sivil toplum örgütlerinin inisiyatifi önderliğinde açık denizlerde çözülme yoluna gidilmeye çalışılmaktadır.<sup>1733</sup> Öte yandan, benzer bir diğer durum da, yine çok tartışılan bir konu olan "ötanazi" (*euthanasia*)<sup>1734</sup> konusunda yaşanacağına benzetilmektedir. Deniz

<sup>1730</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 216-217.

<sup>1731</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 217.

<sup>1732</sup> Birçok ülkede, özellikle Katolik mezhebinin yoğun olarak benimsendiği ülkelerde kürtaj kanunen yasaklanmıştır. Bu ülkeler içerisinde önde gelenler arasında şunlar sayılabilir: İrlanda, İspanya, Portekiz, Polonya vs.

<sup>1733</sup> Açık denizlerde gerçekleştirilen kürtaj hakkında kıyı devletlerinin yetkilerinin ayrıntılı olarak tartışılması için bkz. NEWMAN A., Abortions on the High Seas: Can Coastal State Invoke its Criminal Jurisdiction to Stop Them?, *OY*, vol. 17, 2003, s. 512-547.

<sup>1734</sup> Yunanca "iyi ölüm" anlamına gelen ötanazi, en basit şekilde, kişinin, kendi isteği ve bilgisi doğrultusunda yaşamına son verilmesi olarak tarif edilebilir. Birçok devletin, yaşamın kutsallığı ilkesi çerçevesinde kesinlikle karşı çıktığı, yasakladığı ve suç addettiği bu eylem, bilindiği üzere bazı devletlerde serbesttir. Ötanazinin serbest olduğu devletlerin vatandaşlarının ve bu devletlere tescillenmiş gemilerin, ötanazinin yasak olduğu devletlerin vatandaşlarına, bu hizmeti açık denizlerde sunması, uluslararası hukukçuları hayli meşgûl edeceğe benzetilmektedir. Ötanazi hakkı ve bu hakka ilişkin tartışmalar için bkz. EROĞLU C., Ölme Hakkı, *AÜSBFD*, vol. 48/1&2, 1993, s. 47-56; İNCEOĞLU S., Ölme Hakkı (Ötanazi), İstanbul, 1999; TYAGI Y.K., Euthanasia: A Policy-Oriented Approach, *IJIL*, vol. 25/3, 1985, s. 544-553. Öte yandan, ötanazinin açık denizlerde gemilerde uygulanabileceğine ilişkin belirlemeler için bkz. TOWNSEND L., Death Ships Could Bring Abortion

hukuku çerçevesinde uluslararası hukukun bu sorunları acilen ele alması ve çözüm getirmesi gerektiği belirtilmelidir.<sup>1735</sup> Bu konuda Avrupa Topluluğu Adalet Divanına gelen bir dava da söz konusudur. Kürtaj gemisinin Portekiz karasularına girişine Portekiz Hükûmeti izin vermemiş ve bu geminin karasularına girişini önlemek amacıyla donanma gücüne başvurulmuştur. Bunun üzerine, Avrupa Topluluğu Adalet Divanına gelen davada, karasularına girişte yaşananlara ilişkin Divan, her ne kadar Portekiz'in egemenlik hakkına vurgu yapsa da, aşkın bir hareket sergilendiğini kabul etmiştir.<sup>1736</sup>

Bahsedilen bu eylemler, bazı ülkelerde suç niteliği teşkil ederken, bazı ülkelerde ise uygulanmaları serbesttir. Genelde bu eylemlerin serbest olarak kabul edildiği ülkelerde örgütlenen birtakım sivil toplum örgütleri, eylemlerin yasak olduğu ülkelerdeki kişiler için bu adı geçen eylemleri açık denizde gemiler üzerinde gerçekleştirmeye çalışmaktadır.

## **E- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletlerin Açık Denizdeki Hakları ve Durumları**

### **1- Genel Olarak**

Tıpkı diğer tüm devletler gibi, coğrafi açıdan elverişsiz devletler ve hattâ deniz kıyısından yoksun olsa bile denize kıyısı olmayan devletlerin açık denizlerden, açık denizlerin serbestliği ilkesi çerçevesinde, eşit ve ayrıma uğratılmaksızın yararlanacakları kabul edilmektedir. Teoride durum bu şekilde özetlenebilirken, uygulamada, özellikle de denize kıyısı olmayan devletler açısından durum ne şekilde işlemektedir? Teoride belirtilenler, uygulamada da paralel bir şekilde gerçekleşebilmekte midir? Bu ve buna benzer sorular çoğaltılabilir ve kanımızca, aşağıda da açıklanmaya çalışılacağı üzere, bu tür soruların cevabı, en azından bazı durumlar ve serbestiler için olumlu olmayabilecektir.

---

and Euthanasia to the High Seas, via [www.nrlc.org/news/2000/NRL06/ships.html](http://www.nrlc.org/news/2000/NRL06/ships.html) (son ziyaret tarihi: 17/08/10).

<sup>1735</sup> Aşikârdır ki, bu tezin konusu bu çözümleri araştırıp irdelemek değildir. Sadece tez konusu olan devletlerin bu sorunlara sebep olabileceklerinin veya bu sorunlardan da muzdarip olabileceklerinin ortaya konulmasıdır. Fakat, bu yapılmadan evvel sorunların ne olduğu ve ne şekilde ortaya çıkabileceği, genel olarak ve kısaca ele alınmaya çalışılacaktır.

<sup>1736</sup> TREVES T., Human Rights and the Law of the Sea, *BJIL*, vol. 28/1, 2010, s. 10-11.

Denize kıyısı olmayan devletler başta olmak üzere coğrafi açıdan elverişsiz devletlerle ilgili açık deniz serbestileri ve kısıtlama ve sınırlandırmalara dair açıklamalar yapılmadan evvel, açık denizlerin serbestliği ilkesinin (*mare liberum*), insanlığın ortak mirası ilkesiyle birlikte denize kıyısı olmayan devletlerin denize çıkış haklarının ve buna bağlı transit serbestisinin dayandırıldığı temel uluslararası ilkeleri teşkil ettiği bir kez daha vurgulanmalıdır.<sup>1737</sup>

## 2- Serbestiler Açısından

### a- Seyrüsefer Serbestisi Açısından

Seyrüsefer serbestisi için vazgeçilmez olan bayrak hakkının, denize kıyısı olmayan devletler için tanınması, daha önce de vurgulandığı üzere, kıyı devletleriyle karşılaştırıldığında, nispeten yeni sayılabilecek bir tarihte gerçekleşmiştir.<sup>1738</sup>

Denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkı kabul edildikten sonra<sup>1739</sup>, tıpkı diğer devletler gibi seyrüsefer serbestisinden eşit şekilde yararlanacakları âşikârdır. Uygulamada da, denize kıyısı olmayan devlet gemilerinin eşit şekilde seyrüsefer serbestisinden yararlandıkları görülmektedir.<sup>1740</sup>

Denize kıyısı olmayan devletler için seyrüsefer serbestisine ilişkin yapılan açıklamalar, kuşkusuz coğrafi açıdan elverişsiz devletler için de geçerli olmaktadır.

### b- Uçuş Serbestisi Açısından

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler de, tıpkı diğer tüm devletler gibi bir açık deniz serbestisi olan uçuş serbestisinden eşit biçimde

---

<sup>1737</sup> BMDHS m.125/1.

<sup>1738</sup> Denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkı, daha öncede aktarıldığı üzere 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gündeme gelse de, büyük denizci devletler buna şiddetle karşı çıkmışlar ve denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkı, ilk olarak ancak 1919 tarihli “Versailles Barış Antlaşması”nda (ve diğer ikiz Antlaşmalar) kabul edilmiştir.

<sup>1739</sup> Yukarıda da belirtildiği üzere, kanımızca, günümüzde denize kıyısı olmayan devletlerin bayrak hakkı, uluslararası (deniz) hukukunda tartışmasız olarak kabul edilmiştir.

<sup>1740</sup> Günümüzde kırk dört denize kıyısı olmayan devletten on dört tanesinin deniz ticaret filosu varken, dokuz tanesinin kendisine ait donanması vardır.

yararlanacaklardır.<sup>1741</sup> Teoride, bu açık düzenleme var olsa da, uygulamada denize kıyısı olmayan devletler için bir zorluk söz konusudur, çünkü her hâlükârda denize kıyısı olmayan bir devlet, hava yoluyla da olsa, açık denizlere ulaşabilmek için komşusu konumundaki denize kıyısı olan devletin, hem kara ülkesi üzerindeki hava sahasını, hem deniz ülkesi üzerindeki hava sahasını kat etmek zorundadır. Uygulamada sorun çıkartabilecek bu durum, hava sahasındaki beş özgürlükten biri ve hattâ temeli sayılan “*yere inmeksizin ülke üzerinden transit geçiş hakkı*” çerçevesinde büyük ölçüde aşılmış görünmektedir.

### **c- Balıkçılık Serbestisi Açısından**

Balıkçılık konusunda denize kıyısı olmayan devletlerin, gerek istekli, gerek deneyimli olmadıkları kabul edilmesi gereken bir gerçektir. Öte yandan, yukarıda da işaret edildiği üzere, dünyada balıkçılık yapılabilecek en zengin alanlar, genelde bu konuda kıyı devletlerinin münhasır yetkiye sahip olduğu iki yüz deniz millik alanlar dâhilinde kalmaktadır. Bir başka ifadeyle, iki yüz deniz milinin ötesinde yer alan açık deniz alanları balıkçılık için, bilimsel olarak da kanıtlandığı üzere, kıyıya daha yakın olan iki yüz deniz millik alanlar kadar zengin değildir.

Tüm bunlar çerçevesinde konu ele alındığında, denize kıyısı olmayan devletlerin balıkçılık açısından hiçte zengin olmadığı belirtilen açık denizlerde balık avlamak için, komşu kıyı devletlerinin kendilerine ait iki yüz deniz millik alanını kat etmek zorundadırlar. Bu da, denize kıyısı olmayan devletlerin “uzak mesafe balıkçılığı” (*distant-water fisheries*) yapması anlamına gelecektir, ki bu zengin bir donanım, güçlü bir malî kaynak ve ileri teknoloji demektir. Denize kıyısı olmayan devletlerin bu sayılanlardan hiçbirine sahip olmadığı rahatlıkla ifade edilebilir. Öte yandan, zaten hiçbir denize kıyısı olmayan devletin açık denizlerde balıkçılık yapmak için gerekli olan uzak balıkçılık filosuna, fiilî olarak sahip olmadığına altı da çizilmelidir.

Bu çerçevede, bizim düşüncemize göre, denize kıyısı olmayan devletlerin zaten serbestliğinin niteliği tartışılır olan balıkçılık serbestisinden yararlanmaları teorik olarak imkân dâhilindeyken, uygulamada gerçeklik taşımamaktadır.

---

<sup>1741</sup> Açık denizler üzerindeki uçuş serbestisinin, denize kıyısı olmayan devletlerin transit devletlerin hava sahalarında denize ulaşmak amacıyla talep ettikleri uçuş serbestliğinden farklı olduğunun altı çizilmelidir.

Öte yandan, denize kıyısı olmayan devletler, belirli balıkçılık konularında bazı uluslararası örgütlere üye olabilmektedir. Her ne kadar, ilk bakışta şaşırtıcı gibi gözükse de, bu durum bu konularda devletler arası ayrımcılığın söz konusu olamayacağı ana ilkesi göz önüne alındığında yadırganmaması gereken gayet doğal bir durumdur. Hem böylelikle, fiilî olarak yararlanamadıkları balıkçılık serbestisi çerçevesinde, genelde korumacılık fonksiyonu ön plâna çıkan bu örgütlerde faaliyet göstererek balık kaynaklarının tüm insanlık adına korunmasında etkin rol üstlenebileceklerdir.

Bu çerçevede, spesifik bir örnek vermek gerekirse, “Uluslararası Balınacılık Komisyonu” ele alınabilir. Uluslararası Balınacılık Komisyonu’na hâlihazırda seksen sekiz devlet üye konumdadır. Üye olan bu seksen devlet arasından onu denize kıyısı olmayan devlettir.<sup>1742</sup> Fakat, denize kıyısı olmayan devletlerin üyeliğine, en azından bazılarının üyeliğine, bu örgütlerin işleyişindeki zaafılar da düşünüldüğünde, balina avcılığında önemli rol oynayan bazı gelişmiş devletlerin itiraz ettikleri de görülmektedir. Bu çerçevede, “Uluslararası Balınacılık Komisyon”unun son üyelerinden biri olan denize kıyısı olmayan Laos’un üyeliğinin, Japonya tarafından bilinçli olarak desteklendiği, böylelikle Japonya’nın balina avlanmasına ilişkin yasakların ve kotaların önüne geçebilmek için kendisinin yanında oy kullanabilecek devletleri Komisyona katmak istediği iddia edilmektedir.<sup>1743</sup>

Balıkçılığa ilişkin olarak coğrafi açıdan elverişsiz devletler değerlendirildiğinde, en azından bu devletlerin denize kıyısı olmayan devletler kadar talihsiz olmadıkları, hattâ bazılarının balıkçılık konusunda epey yol almış olduğu düşünülebilir. Özellikle, bazı müzmin coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin dünyanın önemli uzun menzilli av kapasitesine sahip balıkçılık filoları olduğu hesaba katıldığında<sup>1744</sup>, balıkçılık konusunda, özellikle balıkçılık serbestisinin kullanımı

---

<sup>1742</sup> Uluslararası Balınacılık Komisyonu üyesi on devlet ve Komisyona üyelik tarihleri şu şekilde sıralanabilir: Avusturya (20/05/1994); Çek Cumhuriyeti (26/01/2005); İsviçre (29/05/1980); Laos (22/05/2007); Lüksemburg (10/06/2005); Macaristan (01/05/2004); Mali (17/08/2004); Moğolistan (16/05/2002); San Marino (16/04/2002) ve Slovakya (22/03/2005). Bkz. via [www.iwcoffice.org/commission/members.htm](http://www.iwcoffice.org/commission/members.htm) (son ziyaret tarihi: 16/05/10).

<sup>1743</sup> “*Landlocked Laos Joins Whaling Body*”, AEST, 15 May 2007, via [www.theaustralian.news.com.au/story/0,20867,21735941-23109,00.html](http://www.theaustralian.news.com.au/story/0,20867,21735941-23109,00.html) (ziyaret tarihi: 15/08/08)

<sup>1744</sup> Bu devletler arasında Polonya, Almanya, İsveç, Hollanda gibi coğrafi açıdan elverişsiz devletler girmektedir. Bu devletlere 1960 ve 1970’li yıllarda büyük atılımlar yapan Tayland’ı da katmak mümkündür. Tayland’a ilişkin balıkçılık konusunda daha fazla bilgi için bkz. MARR, s. 213-214;

bağlamında denize kıyısı olmayan devletlerden üstün oldukları mütalâa edilebilecektir.

Son tahlilde, “Uluslararası Balınacılık Komisyonu” gibi önemli ve ciddî bir görev üstlenmiş olan uluslararası bir örgüte denize kıyısı olmayan devletlerin üye olması, bu devletlerin genel olarak deniz hukuku ve özel olarak balıkçılık konusunda ne kadar aktif olabileceklerine bir örnek teşkil etmektedir. Fakat, Laos için öne sürülen iddiaların varlığı ve bu iddiaların genişlemesi, denize kıyısı olmayan devletlerin uluslararası alanda kredibilite ve prestij kaybına sebep olacak ve ilerleyen dönemlerde etkinliklerinin kaybıyla sonuçlanabilecektir.

#### **d- Sualtı Kablo ve Boru Hatlarının Döşenmesi Açısından**

Tıpkı diğer açık deniz serbestilerinde olduğu gibi, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin sualtına kablo ve boru hattı döşenmesi konusunda herhangi bir ayrıma tâbi olmaksızın eşit şekilde bu serbestiden yararlanacakları kabul edilmektedir.

#### **e- Denizlerde Bilimsel Araştırmalar Açısından**

Bilimsel araştırma serbestisinden, tıpkı diğer tüm devletler gibi denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler de yararlanacaktır. Bilimsel araştırma serbestisinden yararlanacağı kabul edilen denize kıyısı olmayan devletlerin, bu serbestiden yararlanabilmesi için, gerek güçlü finanssal kaynaklara sahip olması, gerek araştırmayı yapacak teknolojiye, ekip ve ekipmana sahip olması gerektiği açıktır.

#### **f- Yapay Ada, Tesis ve Yapıların İnşası Açısından**

Gerek denize kıyısı olmayan devletlerin, gerek coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, diğer tüm açık deniz serbestileri açısından olduğu gibi, bu serbestiden de herhangi bir ayrıma tâbi olmaksızın eşit şekilde yararlanacakları kabul edilmektedir. Yapay ada inşasına ilişkin, özellikle denize kıyısı olmayan devletler

---

McDORMAN, 1985, s. 292-309; McDORMAN, 1986, s. 183-209. Son olarak, belirtilmelidir ki, Polonya günümüzde artık uzak mesafe balıkçılık filosuna sahip değildir.

açısından pratikte birtakım önerilerin ortaya atıldığı görülmektedir; ki bu öneriler içinde denize kıyısı olmayan devletlerin liman ihtiyaçlarının karşılanması ön plâna çıkmaktadır.<sup>1745</sup>

Açık denizlerde yapay ada, tesis ve yapı inşasına ilişkin söz konusu olan açık denizler serbestisi çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletlerin sorunlarına çözüm bulunabileceğine dair bu teklif, ilk bakışta çarpıcı gibi görünse de, gerek hukukî anlamda, gerek uygulama anlamında büyük eksiklikler taşıyan, uygulanmasıyla denize kıyısı olmayan devletlere yarar sağlamak bir yana, durumu daha karmaşık hâle getirebilecek nitelikte bir tekliftir. Her şeyden evvel, denize kıyısı olmayan devletlerin, yine ana kara topraklarıyla deniz arasında bir bağ kurulamayacağı için, çözümü bulunduğu sanılan sorunun hiçbir şekilde çözüme kavuşmadığı ve devam ettiği görülecektir. Öte yandan, denize kıyısı olmayan devletlerin bu haktan yararlanması, zaten tartışılan açık deniz alanlarının daralması sorununu da beraberinde getireceği için uluslararası kamuoyu tarafından kabul edilmeyecektir.

Bunun ötesinde, tam tersi bir açıdan da değerlendirme yapmak gereklidir. Açık denizlerde yapay ada inşa etmeye ilişkin serbesti çerçevesinde, tüm devletlerin bu haktan yararlanacakları gerçeği düşünüldüğünde, özellikle belirli bazı yapay ada tipleri için teklif edilen on iki deniz millik karasuları veya güvenlik bölgeleri de göz önüne alındığında, başta denize kıyısı olmayan devletler olmak üzere gelişmekte olan devletlerin insanlığın ortak mirası ilkesi çerçevesinde yararlanmayı düşündükleri alanların daralmasına yol açacağı, bunun da denize kıyısı olmayan devletler için kabul edilemez bir durumu oluşturacağı aşikârdır.

### **3- Açık Denizlerdeki Kısıtlama ve Yasaklar Açısından**

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler, hiç kuşku yok ki tıpkı diğer devletler gibi açık denizlerdeki yasak ve kısıtlamalara tâbidirler ve bunlara uymakla mükellefdirler.

---

<sup>1745</sup> EATON & JUDY, s. 609-610; PAPADAKIS N., The International Legal Regime of Artificial Islands, Leyden, s. 37.

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin gemilerinin de, tıpkı diğer devletlerin gemilerin de olduğu gibi meşrû müdafaa hareketlerine maruz kaldıkları olaylara rastlanmıştır. Örneğin, yukarıda değinilen ve birçok devlet tarafından eleştirilen Fransa'nın meşrû müdafâa iddiasıyla Akdeniz'de durdurduğu gemiler arasında Çekoslovakya bayrağı taşıyan gemiler de bulunmaktaydı.<sup>1746</sup> Buna ilâveten, Batı Almanya, Bulgaristan, Finlandiya, Hollanda, Romanya, Yugoslavya ve Yunanistan gibi coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin de meşrû müdafâa çerçevesinde durdurulduğu belirtilmelidir.<sup>1747</sup>

Bu konu başlığı altında, zamanla deniz hukukunda ortaya çıkabilme olasılığı olan birkaç soruna kısaca değinilmesinde yarar vardır. Bilindiği üzere, günümüzde ötenaziyi resmen kabul eden devletlere bakıldığında bunların birçoğunun coğrafi açıdan elverişsiz ve hattâ denize kıyısı olmayan devletler olduğu görülmektedir.<sup>1748</sup> Bu çerçevede, bu devletlere tescilli gemilerin açık denizlerde bu tür faaliyetleri gerçekleştirmesi uluslararası alanda sorunlar doğuracaktır. Nitekim, daha öncede değinilen WoW Dâvası'ndaki gemi coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet olarak mütalâa edilen Hollanda tescilli ve gemide kürtaj faaliyeti gösterenler de Hollandalıydı. Bu olay ve beraberinde açılan dava bu tür sorunların uluslararası alana taşınmasına sebebiyet vermiştir.

#### IV- Deniz Yatağı

##### A- Giriş

Denizlerin derinliklerindeki zenginliklerin araştırılmasında ve keşfinde temel dönüm noktası İngiliz Kraliyet Donanması'na ait "HSM Challenger" korvetinin (*corvette*) 1872 yılında başlayan ve yaklaşık dört yıl (1876) süren keşif gezisi ve sonunda ortaya konulan raporlar olmuştur.<sup>1749</sup> Bu geziyi dönemin diğer denizci

<sup>1746</sup> O'CONNELL, vol. II, s. 806.

<sup>1747</sup> O'CONNELL, vol. II, s. 806.

<sup>1748</sup> Ötenaziyi resmen kabul eden denize kıyısı olmayan devletler Lüksemburg ve İsviçre'dir. Coğrafi açıdan elverişsiz devletler ise, Arnavutluk, Belçika ve Hollanda olarak sırlanabilir.

<sup>1749</sup> *HSM Challenger*'ın gerçekleştirdiği keşif ve araştırma gezisi ve bu gezinin sonundaki bulgular çerçevesinde oluşturulan raporlar için bkz. BURSTYN H.L., "Big Science" in Victorian Britain: The Challenger Expedition (1872-6) and its Reports (1881-95), in *Understanding the Oceans*, edited by Deacon & Rice & Summerhayes, Suffolk, 2003, s. 49-55; RICE A.L., The Challenger Expedition: The End of an Era or a New Beginning?, in *Understanding the Oceans*, edited by Deacon & Rice & Summerhayes, Suffolk, 2003, s. 27-48. Öte yandan, *HSM Challenger* araştırması başta olmak üzere, elde edilen deniz yatağındaki madenlere ilişkin değerlendirmeler, dönemin bilimsel çevrelerince de dikkatle ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Bkz. MURRAY J.M., On Recent Deep-Sea Observations

güçlerinin gerçekleştirdiği benzer geziler izlemiştir.<sup>1750</sup> Bu geziler sonrası elde edilen veriler çerçevesinde ortaya konulan raporlar denizlerin tanınması ve denizlerdeki zenginliklerin belirlenmesi açısından mihenk taşı teşkil etmiştir; ama yine de dönem açısından teknolojik gelişmelerin belirli ve sınırlı olduğu unutulmamalıdır.

II. Dünya Savaşından sonra, denizlerdeki kaynaklar daha da ön plâna çıkmış; kıta sahanlıklarının ötesindeki deniz yatağında ve toprak altında bulunan zenginlikler de bu çerçevede gündeme gelmeye başlamıştır. Başta manganez yumruları (*manganese nodules*) olmak üzere varlığı bilinen bu zenginliklerin, gerek teknolojik yetersizlikler, gerek malî sorunlar çerçevesinde çıkartılıp işlenmesi mümkün olmamıştır. 1960'lara gelindiğinde, yaşanan baş döndürücü teknolojik gelişmeler ve dünyanın hızla artan enerji ihtiyacı kıta sahanlıklarının ötesindeki derinliklerde yer alan bu kaynakların işlenmesini mümkün hâle getirmiş ve hattâ gerekli kılmaya başlamıştır; bunun sonrasında, artık bu alan için de hukuksal bir düzenleme ihtiyacı oluşmuştur.

Deniz yatağındaki kaynaklara ilişkin ilk olarak, eşit paylaşım ilkesi ortaya atılsa da<sup>1751</sup>, kısa sürede, özellikle belirli lobiler çerçevesinde, büyük denizci devletler içinde bu anlayışa muhalif bir akım oluşmuştur. Bu dönemlerde Arvid Pardo'nun Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda yaptığı etkili konuşma ve özellikle de bu konuşmada altı çizilen deniz yatağının ve oradaki kaynakların “insanlığın ortak mirası” olduğu ilkesi ses getirmiş ve kısa sürede, özellikle de “gelişmekte olan

---

in the Indian Ocean, *SGM*, vol. 3/11, 1887, s. 553-561; MURRAY J.M., The Deep Sea, *SGM*, vol. 26/12, 1910, s. 617-624; SALISBURY R.D., The Mineral Matters of the Sea, *SGM*, vol. 21/3, 1905, s. 132-136.

<sup>1750</sup> *HSM Challenger*'ın gerçekleştirdiği keşif gezisini izleyen benzer geziler arasında Almanlar'ın 1881 yılından sonra yoğunluk kazanan Kuzey Denizi'ne ilişkin araştırmaları gösterilebilir. Bkz. MILL H.R., Recent Physical Research in the North Sea, *SGM*, vol. 3/8, 1887, s. 385-398. Yine Almanlar'ın, 01 Ağustos 1898 yılında Hamburg'dan başlattıkları ve Hint Okyanusu'nun hedef alındığı inceleme gezisi örnek olarak gösterilebilir. Bkz. “The German Deep Sea Expedition on the Ship “Valdivia”, *SGM*, vol. 16/7, 1900, s. 416-418. Almanlar dışında İsveç ve Norveç'in Baltık ve Kuzey Denizleri'nde yoğunlaşan araştırmaları da bu konuda belirleyici çalışmalarındandır. Bkz. PETERSSON O., A Review of Swedish Hydrographic Research in the Baltic and North Seas, (Part I, II, III, IV, V and Conclusions), vol. 10/6, 10/7, 10/8, 10/9, 10/10 ve 10/12, 1894, s. 281-302, 352-359, 413-426, 449-462, 525-539 ve 617-635. Bunun dışında, Ruslar'ın *Tschernomoretz*, *Zaporofjets* ve *Donetz* gemileriyle 1890 ilâ 1891 arasında gerçekleştirdikleri Karadeniz araştırmaları bu konudaki bir diğer önemli örneği teşkil etmektedir. Bkz. MURRAY J., On the Deposits of the Black Sea, *SGM*, vol. 16/12, 1900, s. 673-702.

<sup>1751</sup> İlginç olan bu konudaki ilk önemli açıklamalardan biri Amerika Birleşik Devletleri Başkanı *Langdon Johnson*'dan gelmiştir. Bkz. LUARD E., The Control of the Sea-Bed: A New International Issue, London, 1974, s. 83-84. Fakat, özellikle Amerika Birleşik Devletleri'ndeki petrol ve madencilik lobilerinin baskıları bu eğilimin tersine dönüşmesini sağlamıştır. Amerika'daki hukuk doktrininde de o dönemdeki bölünmüşlük âşikâr olarak gözlenmektedir.

devletler” (*developing states*) ile “en az gelişmiş devletler” (*least developed states*) dâhilinde taraftar toplamıştır. Deniz yatağındaki bu gelişmelere 1967 yılında kayıtsız kalmayan Birleşmiş Milletler, bünyesinde ad hoc Komite oluşturmuş<sup>1752</sup> ve BMDHS'ye giden yol böylelikle açılmıştır.

Tüm bu yaşananlar esnasında, denize kıyısı olmayan devletler deniz yatağının ve deniz yatağındaki kaynakların insanlığın ortak mirası olduğu ilkesini savunmuşlar ve bu ilkenin etkinleştirilmesi ve kendi haklarıyla da örtüşür biçimde düzenlenmesi için çaba sarf etmişlerdir.<sup>1753</sup> Bu arada, özellikle bazı gelişmekte olan denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu çerçevede durumlarının gözden kaçırılmaması da lâzımdır.

---

<sup>1752</sup> Komite, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 1967 yılındaki 2340 no'lu kararı çerçevesinde kurulmuştur, daha sonra 1968 tarihli Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 2467 no'lu kararıyla kısaca Deniz Yatağı Komitesi olarak da adlandırılan “Ulusal Yetki Alanları Dışındaki Deniz Yatağı ve Okyanus Tabanının Barışçı Amaçlarla Kullanılması Komitesi” adını almıştır.

<sup>1753</sup> Burada dikkat edilmesi gereken husus, hem gelişmekte olan devletler ve en az gelişmiş devletlerin oluşturduğu “77'ler Grubu”, hem denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin birbirine ilişkin durumlarıdır. Konuyu denize kıyısı olmayan devletler açısından değerlendiren bazı çalışmalarda, yazarlar, özel olarak denize kıyısı olmayan devletler çerçevesinde konuyu ele almaktansa, genelde gelişmekte olan devletler ve “77'ler Grubu” çerçevesinde açıklama yapmayı yeğlemişlerdir. Bkz. SINJELA, 1983; “Bolivia Sea Access (BOLSEA Case), prepared by TED, case no: 320, May 06 1996 via [www.http://gurukul.ucc.american.edu/ted/bolsea.htm](http://gurukul.ucc.american.edu/ted/bolsea.htm) (son ziyaret tarihi: 12/04/10). Oysa, durumu tam tersi olarak yorumlayan yazarlar da vardır. “77'ler Grubu”, birçok denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletin de dâhil olduğu ve gelişmiş devletler karşısında gelişmekte olan devletlerin menfaatlerini savunan bir oluşumdur. Oysa, deniz yatağı kaynaklarına ilişkin olarak denize kıyısı olmayan devletlerin Grup 54 çerçevesinde kendi konumlarını öne sürerek birtakım haklar talep etmesinin, “77'ler Grubu”nun pazarlık yapma gücünü ve dolayısıyla mukavemetini azaltmış olduğu ifade edilmektedir. Bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 228; REMBE, s. 76; VASCIANNIE, 1990, s. 160. Bu tür bir değerlendirme karmaşasının yaşanmasının sırrı, belki de *Ferriera*'nın gerçekleştirdiği açıklamalarla çözümlenebilir. Ferriera, III. DHK'nın başında, özellikle deniz yatağına ilişkin konuların ele alındığı I. Komite çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletlerin “77'ler Grubu”yla tam bir uyum içerisinde hareket ettiğini, bölünmelerin 1975 toplantısında özellikle deniz yatağıyla ilgili doğrudan çıkarı olmayan ve radikal olarak kabul edilebilecek devletlerin müdahalesiyle başladığını bildirmektedir. Bkz. FERRIERA, 1979, s. 108-116 (özellikle s. 114-115). Tüm bu anlatılanlar çerçevesinde, esas olarak, DHK esnasında ve hattâ öncesinde devletler arasındaki bloklaşmaların ve bu bloklaşmaların sebeplerinin irdelenmesi yerinde olacaktır. Bu çerçevede, bu konuda araştırma yapan *Kildow*, DHK'da devletler arasında bloklaşmanın nedenlerinin beş ana unsur çerçevesinde şekillendiğini belirtmektedir: coğrafya, ekonomi, siyaset, askerî konular ve işlevsellik. Bkz. KILDOW J.T., *The Law of the Sea: Alliances and Divisive Issues in International Ocean Negotiations*, *SDLR*, vol. 11/3, 1974, s. 563-565. Paralel şekilde, Deniz Yatağına ilişkin Birleşmiş Milletler Genel Kurulu 2475 no'lu kararı çerçevesinde devletler arasındaki bloklaşmayı inceleyen *Gerstle* de bu unsurlara benzer unsurlardan bahsetmiştir. Bkz. GERSTLE M.L., *The Politics of UN Voting: A View of the Seabed from the Glass Palace*, *OP*, no: 7, Rhode Island, 1970 (*Gerstle*, özellikle, 1960 öncesi bloklaşmanın temelini soğuk savaşa dayandırırken, 1960 sonrasında ise bu temel, genel olarak zengin ve fakir –gelişmiş ve gelişmekte olan- arasındaki sürtüşme eksenine kaydığının altını çizmiştir. Bkz. GERSTLE, s. 2).

Bu başlık altında deniz yatağında bulunan kaynaklar, deniz yatağının hukukî statüsü, bu statünün işlenmesi ve korunması için oluşturulan mekanizma, bu statünün denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler bakımından nasıl şekillendiği ve son olarak denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin oluşturulan bu mekanizmada aldıkları rol ve etkinlikler kısaca ele alınmaya ve değerlendirilmeye çalışılacaktır.

## **B- Deniz Yatağının Sınırları**

Deniz yatağına ilişkin düzenlemeye dair bir değerlendirmede ilk olarak ele alınması gereken husus, deniz yatağının sınırlarının belirlenmesi olmalıdır. Deniz yatağının sınırlarının tespiti, özellikle deniz yatağının ve kaynaklarının hukukî niteliği göz önüne alındığında çok önemlidir. Aşağıda da değinileceği üzere, “insanlığın ortak mirası ilkesi”nin bir sonucu olarak, deniz yatağı, hiçbir egemenlik iddiasının konusunu oluşturamaz. Bu çerçevede, deniz yatağının sınırlarının belirlenmesi, yeni oluşturulan bu uluslararası rejimin uygulanacağı alanın belirlenmesi/açıklık kazanması anlamına gelmektedir, ki bu alan ne kadar geniş tutulursa, yararlanacak devlet sayısı, özellikle de denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler bağlamında, o oranda artış gösterecektir.

BMDHS'nin XI. Bölümü ele alındığında, deniz yatağının sınırlarının açıkça tarif edilmediği görülecektir. Bu durumda deniz yatağının sınırları, bir başka deyişle deniz yatağının başladığı hat nasıl belirlenmelidir?

Deniz yatağına ilişkin düzenlemelerin görüşülmesine başlanmasından itibaren, konuya ilişkin istikrarlı bir söylem vardır: “ulusal sınırların ötesindeki deniz yatağı” (*sea-bed beyond national boundaries*). Ulusal sınırlardan kasıt ilgili kıyı devletlerinin kıta sahanlıklarının<sup>1754</sup> bittiği alanlardır. Bu çerçevede, uluslararası deniz yatağının sınırlarının, daha doğru bir ifadeyle başlangıcının ilgili kıyı devletlerinin kıta sahanlıklarının dış sınırı olduğu belirtilebilir. Deniz yatağının sınırlarının tespitinde kıta sahanlığına ilişkin sınırlama kurallarının esas alınacağı

---

<sup>1754</sup> Burada kıta sahanlığından kastedilen jeolojik veya jeomorfolojik anlamda kıta sahanlığı değil, hukukî kıta sahanlığıdır.

hususunu, doktrinde de, açık veya zımnî biçimde ve fakat kesinlikle şüpheye mâhal vermeyecek bir şekilde dile getirilmektedir.<sup>1755</sup>

Deniz yatağı sınırlarına ilişkin olarak, BMDHS öncesinde 1958 tarihli CKSS ele alındığında, bu sınırların, işletilebilirlik unsuru çerçevesinde teknolojinin el verdiği oranda genişletilebileceği, böylelikle de deniz diplerinin tamamen paylaşılabilirliği düşünülebilirdi.<sup>1756</sup> 1970'li yıllarda ise, deniz yatağına ilişkin ortaya çıkan anlayış

<sup>1755</sup> BOCZEK, s. 256; CHURCHILL & LOWE, 1990, s. 238-239; LOWE A.V., The International Seabed: A Legacy of Mistrust, *MP*, vol. 5/3, 1981, s. 206; NANDAN S.N. & LODGE M.W. & ROSENNE S., The Development of the Regime for Deep Seabed Mining, Jamaica, 2002, s. 1 ve dipnot: 1; ORREGO-VICUÑA F., The Regime for the Exploration and Exploitation of Sea-Bed Mineral Resources, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 641; PAZARCI, II. Kitap, s. 430; THAMSBORG M. & LILJE-JENSEN J., Demarcation of the Area, *NJIL*, vol. 67, 1998, s. 216 vd.; VASCIANNIE, 1990, s. 105. Bununla birlikte, bazı yazarların deniz yatağının sınırlarına ilişkin açıklamalarında, kıta sahanlığı dışında karasularının deniz dibi kısmını da sınırlamaya dâhil ettikleri gözlenmektedir. Bkz. THEODOROPOULOS C., The Wealth of the International Sea-Bed Area—Benefit of Mankind and Private Profit: A Global Systems Conflict between International Collective Management and Unilateral National Appropriation of Deep Sea-Bed Mineral Resources, *IJIL*, vol. 25/2, 1985, s. 368. Oysa, karasularının dış sınırı kıta sahanlığını teşkil eder. Benzer şekilde, konuyla ilgili yazan uluslararası hukuk uzmanlarının yazdıkları da bazen yardımcı veya yol gösterici olmak yerine, daha fazla karışıklığa sebep olabilmektedir. Meselâ *Baloyi*'nin, deniz yatağındaki kaynaklara ilişkin yazdığı makalenin son paragrafında “Kampala Deklârasyonu”ndan bahsetmesi, her ne kadar bu son paragrafta deniz yatağı terimi kullanılmamış olsa da ve sadece Afrika Kıtası'nda konumlanan denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin karasuları ötesindeki okyanus kaynaklarına ilgi duyduklarının altı çizilmiş olsa da, sanki adı geçen deklârasyonun deniz yatağı kaynaklarına ilişkin hissi uyandırmasına sebep olmuştur. Bkz. BALOYI V., Access of Land-Locked States and their Interests in the Seabed Area, *Codicillius*, vol. 43/2, 2002, s. 71. Yukarıda da açıklandığı üzere, Kampala Deklârasyonu'nun temelinde, deniz yatağından çok kıta sahanlığı ve (münhasır) ekonomik bölgede yer alan kaynaklar yatmaktadır.

<sup>1756</sup> *Young* 1958 tarihli CKSS m.1'de yer alan işletilebilirlik kriteri çerçevesinde tüm deniz dibi alanlarının paylaşılabilirliği şeklinde öne sürülebilecek bir iddiaya karşı çıkarak kısaca şu hususları ortaya koymuştur: bu tür bir iddianın güçlü temellere dayanmadığını, 1958 tarihli CKSS'nin komşu kıyıyla alâkalı sınırlı deniz alanlarına uygulanması için oluşturulduğunu, her ne kadar hukukî olarak sahanlık kavramı fizikî halefinden daha geniş olarak ele alınmış olsa da, “kıta sahanlığı” kavramının kendisinin kullanılması tarif edilen alanlarla “büyük okyanusların zemini” (*the floor of the great oceans*) arasında bir farka işaret ettiğini, buradaki anahtar terimin m.1'de yer verilen “kıyıya bitişik su altı alanları” (*submarine areas adjacent to the coast*) olduğunu vurgulamış, bu çerçevede “bitişiklik” (*adjacency*) kavramının açık olarak tarif edilmemiş olsa da şüpheye mâhal vermeyecek biçimde sınırsız bir genişliğe yol açacak şekilde yorumlanmaması gerektiğini savunmuştur. *Young*, anlatılanlara ilişkin dayanakların, gerek Uluslararası Hukuk Komisyonun çalışmalarından, gerek 1958 tarihinde Cenevre'de gerçekleştirilmiş olan I. DHK'da yaşananlardan çıkarıldığını belirtmiştir. Bkz. YOUNG R., The Legal Regime of the Deep-Sea Floor, *AJIL*, vol. 62/3, 1968, s. 644. Bunları açıkladıktan sonra, *Young* çalışmasının devamında çözüme ilişkin olarak sunduğu dört alternatifin ilkinin kıta sahanlığı doktrininin tüm okyanus alanlarına genişletilmesi olarak açıklamıştır. *Young*, bu önerisini açıklarken, sunduğu bu önerinin, önceki sayfalarda kendisinin itirazlarına yol açan iddiadan farklı olduğunu belirterek, bu farklılığı şu şekilde izah etmeye çalışmıştır: Bu şekilde kıta sahanlığı doktrininin derin deniz alanlarına genişletilmesinin, açıkça olumlu bir hareketin varlığında ve bu doktrinin derin deniz alanlarına genişletildiğinin farkındalığında yattığını ifade etmiştir. Bununla beraber, bu önerinin uygulanmasının gerçekçi olmadığı, küçük ada uluslarına haddinden fazla deniz alanı tanınırken, meselâ SSCB'nin karşılaştırmalı olarak oldukça dar bir deniz alanına sahip olacağının altını da çizmiştir. Esas önemli olan ise, bu önerinin adaletsizliğine ilişkin olarak verdiği

çerçevesinde bir sınırlamanın gereği de ortaya konulmuş<sup>1757</sup>, ilk etapta doktrinde bazı yazarlar “var olan jeolojik sınır”ın kullanılması gerektiğini ileri sürmüş<sup>1758</sup>, fakat BMDHS’de kıta sahanlığının dış sınırı için yukarıda da belirtildiği üzere, jeolojik olarak varlığına bakılmaksızın tüm kıyı devletlerinin iki yüz deniz millik kıta sahanlığına sahip olacakları kabul edilmiş, ötesinde jeolojik olarak daha geniş kıta sahanlığına sahip olan kıyı devletleri içinse azamî üç yüz elli deniz miline kadar bir genişlik çerçevesinde kıta sahanlığı dış sınırını belirleyebilme imkânı tanınmıştır.<sup>1759</sup>

Kıta sahanlığının dış sınırı, aynı zamanda uluslararası deniz yatağının da başlangıcını oluşturmaktadır, ki tam da bu sebepten ötürü, tüm devletlerin, buna denize kıyısı olmayan devletler de dâhil olmak üzere, kıta sahanlığı dış sınırının belirlenmesinde çıkarı vardır. Kıta sahanlığı dış sınırı ne kadar geniş tutulursa, tüm devletler için ortak miras olarak nitelenen alanının da bir o kadar daralması söz konusudur, ki daha evvel de belirtildiği gibi denize kıyısı olmayan devletler başta

---

son örnektir: *Young*’a göre, böyle bir uygulamanın benimsenmesiyle denize kıyısı olmayan devletlerin tamamen bertaraf edilmesi söz konusu olmaktadır. Bkz. YOUNG, s. 648. Benzer yönde açıklamalar *Rembe* tarafından da ortaya konulmuştur. Bkz. REMBE, s. 48-49. Konuyu ele alan yazarlardan biri de *Vasciannie*’dir. Bu çerçevede, Oda’nın 1958 tarihli CKSS m.1’de yer alan tanımın tüm deniz dibi alanlarına genişletilmesine ilişkin görüşünü eleştirirken kısaca şu hususlara dayanmıştır: bitişiklik kriterinin tamamen göz ardı edildiği, Sözleşmenin sadece kıta sahanlığını tasvir ettiği gerçeğinin önemsenmediği ve son olarak devlet uygulamalarının bu iddialarla bağdaşmadığı. Bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 107. Tüm bunlara karşılık, 1958 tarihli CKSS m.1’de yer alan ifadeler ve bu çerçevede maddenin tam tersi şekilde yorumlanması da mümkündür. Bu bağlamda, maddede yer alan belirli terimlerin cümlelerden seçilerek ele alınması ve bunun üzerine bir yoruma varılmasının doğru olmayacağı, cümlenin bütün hâlinde okunduğunda özellikle “veya” bağlacının kullanılmış olduğunun görüleceği ve bitişiklik teriminin ise, devamlılığa işaret edebileceği gibi önermelerde bulunulabilecektir. Öte yandan, her ne kadar 1958 yılındaki bu düzenlemede temel alınan kıta sahanlığı olduğu hiç kuşku götürmeyen bir gerçek olmasına rağmen, yine de I. DHK’ya katılan devletlerin profilleri ve bu profil çerçevesinde bu devletlerin tutumlarının genel oranı göz önüne alınarak yorum yapılabileceği ve bu durumda da deniz yatağına ilişkin bir paylaşımın bu devletler tarafından söz konusu edilebileceği de mütalâa edilebilecektir. Sonuç olarak, bu konu hayli karmaşıktır ve her iki görüşün de kendisine dayanak bulabileceği ve savunulabileceği belirtilebilir.

<sup>1757</sup> Deniz yatağının sınırları konusunda bazı aşırı kabul edilebilecek anlayışların da ileri sürüldüğünü belirtmek gereklidir. Özellikle, denizlerin ekolojik bir bütünlük oluşturduğu ve bölünmeyeceği savının temelinde, oldukça dar bir alanın kıyı devletinin yetkisine bırakıldıktan sonra, bu alanın ötesinde kalan tüm denizleri, deniz diplerini, toprak altını ve hattâ üzerlerindeki hava sahasının insanlığın yararına uluslararası bir organa terk edilmesi gerektiği dahi öne sürülmüştür. Bu konuya ilişkin ayrıntılı görüşler için bkz. GLASSNER M.I., *Developing Land-Locked States and the Resources of the Seabed*, *SDLR*, vol. 11/3, 1976, s. 636-637 (Yazar, bu şekilde ideal bir çözümün bu çağda elde edilemeyeceğinin altını çizmeyi de ihmal etmemiştir.).

<sup>1758</sup> GASKELL T.F., *Oil Interests in the Deep-Seabed*, in *Law of the Sea: National Policy Recommendations*, edited by Alexander, Rhode Island, 1970, s. 96; HEDBERG H., *Limits of National Jurisdiction over Natural Resources of the Ocean Bottom*, in *Law of the Sea: National Policy Recommendations*, edited by Alexander, Rhode Island, 1970, s. 159-178; HEDBERG H., *National-International Jurisdictional Boundary on the Ocean Floor*, *OP*, no: 16, Rhode Island, 1972; KISH A., *The Law of International Spaces*, Leiden, 1973, s. 15-22.

<sup>1759</sup> BMDHS m.76.

olmak üzere birçok devlet, III. DHK'daki görüşmeler esnasında bu tür daraltıcı etkiler yaratacak bir dış sınır çizilmesine muhalif olmuşlardır.

### C- Deniz Yatağındaki Kaynaklar<sup>1760</sup> ve Deniz Yatağının Önemi

Deniz yatağının önemi, deniz yatağında varlıkları tespit edilen madensel kaynaklardan ileri gelmektedir. Özellikle, teknolojik gelişmeler, dünyanın artan enerji ihtiyacı, bunun karşısında azalan doğal kaynaklar gibi temel nedenler deniz yatağındaki potansiyel kaynakların gündeme gelmesine, hattâ ön plâna çıkmasına neden olmuştur.

Derin deniz yatağından elde edilecek en başta gelen madensel kaynak, manganez yumrularıdır. Patates şeklinde ve büyüklüğünde olan bu yumrular okyanus tabanında konumlanmakta ve muhtevalarında birçok madensel kaynağı<sup>1761</sup> barındırmaktadırlar. Manganez yumrularının barındırdığı çeşitli madensel kaynaklardan yoğun olarak var olan ve temelde yararlanılması plânlanan dört ana maden vardır ve şu şekilde sıralanabilirler: bakır, kobalt, manganez ve nikel.

Manganez yumrularının varlığı, *Manansala*'nın da vurguladığı üzere, *HMS Challenger*'in gezisinden beri bilinmekteyse de, 1950'li yılların sonlarıyla birlikte bunlardan yararlanabilecek teknolojilerinin ortaya çıkmasıyla önemleri artmıştır.<sup>1762</sup> Manganez yumruları, kıyı devletlerinin ulusal yetki alanlarının ötesinde ve uluslararası hukukça derin deniz yatağı olarak adlandırılan okyanus tabanında var olan maden cevherleridir. Bu yumruların, özellikle, Deniz Yatağı Otoritesi tarafından

---

<sup>1760</sup> Deniz yatağına ilişkin sınırların ne şekilde ele alınması gerektiği yukarıda açıklanmıştır, fakat birçok eserde deniz yatağındaki kaynaklardan bahsedilirken tüm deniz yatağı veya kıta sahanlığının dikkate alınarak açıklama yapıldığı hususuna dikkat edilmelidir. Meselâ *Auburn*, manganez yumruları madenciliğinin en azından dört hukukî rejim (karasuları, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı ve uluslararası kontrol alanı) çevresinde sürdürülebileceğini belirtmektedir. Bkz. AUBURN F.M., *Legal Aspects of Nodule Mining*, in *Marine Manganese Deposits*, edited by Glasby, Amsterdam, 1977, s. 440. Bu çerçevede sınırlar konusunda yapılan açıklamalar haricinde, meselâ *Anand*'in kaynaklar çerçevesinde derin deniz yatağı açıklamaları göz önünde tutulabilir. Bkz. ANAND, 1976, s. 12-13.

<sup>1761</sup> *Glassner*, manganez yumrularının, değişen oranlarda, en az yirmi yedi değişik elementten oluştuğunu, bunlara yine değişen oranlarda on dört bileşenin (*constituent*) daha eşlik ettiğini belirtmiştir. Bkz. GLASSNER M.I., *The Illusory Treasure of Davy Jones' Locker*, *SDLR*, vol. 13/3, 1976, s. 535.

<sup>1762</sup> MANANSALA M.C., *The International Seabed in the Law of the Sea: Some Views from Developing Countries*, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 150-151.

belirlenen Pasifik Okyanusunda Fransa'ya ait Clipperton Adalarının çevresindeki okyanus tabanında yoğun olarak varlıkları tespit edilmiştir.

Manganez yumrularının dışında da, derin deniz yatağı, madensel zenginliklere sahiptir. **Ross**'a göre, manganez yumrularının dışında iki temel madensel kaynak söz konusudur: "derin deniz çöküntüleri" (*deep sea sediments*) ve "madenleşme bölgeleri" (*zones of mineralization*).<sup>1763</sup>

Deniz yatağında, petrol ve doğal gaz (hidrokarbüsel kaynaklar) yatağın yapısının niteliği çerçevesinde yok denecek kadar azdır.<sup>1764</sup> Meselâ, **Ferreira**, 1970'li yıllarda yayınlanan raporlar çerçevesinde iki yüz deniz mili temel ölçüt olarak kabul edilirse, tüm petrol rezervlerinin %12,5'ine, eğer üç bin metreden fazla derinlikler ele alınırsa yine tüm petrol rezervlerinin %7,6'sına denk geldiğini belirtmektedir.<sup>1765</sup> Bunlara ilâveten, tespit edilen/edilecek olan hidrokarbürlerin, her ne kadar teknoloji gün geçtikçe ilerlese de, gerek deniz yatağının aşırı derinliği, gerek denizlerdeki daha yıpratıcı doğal koşullar, çıkarılmalarını daha maliyetli hâle getirmektedir.

BMDHS'nin kabulüne ilişkin İsviçre Parlâmentosu'ndaki görüşmeler sırasında, İsviçre Federal Hükûmeti, önümüzdeki yüzyılda önemli madenlerin %90'ının derin deniz yatağından sağlanılacağına ilişkin görüşlere dikkat çekmiştir.<sup>1766</sup> Her ne kadar İsviçreli bilim adamları bu oranı gerçekçi bulmasa da, derin deniz yatağından çıkartılacak madenlerin önümüzdeki yüzyılda önemli bir yer teşkil ettiğini kabul etmektedirler.<sup>1767</sup> Benzer şekilde, **Sharma**, eserinde<sup>1768</sup> manganez yumrularındaki kaynaklar bağlamında şu açıklamalara kısaca yer vermiştir: derin deniz yatağındaki bakır madenleri tüm dünyanın altı bin yıllık kullanım ihtiyacını karşılayacak orandayken, nikel on beş bin yıllık, alüminyum yirmi bin yıllık kullanım ihtiyacını karşılayacak düzeydedir.

---

<sup>1763</sup> ROSS D.A., Resources of the Deep Sea Other than Manganese Nodules, in *Law of the Sea: Neglected Issues*, edited by Gamble, Honolulu, 1979, s. 59 vd. Benzer şekilde derin deniz yatağında yer alan madensel kaynaklara ilişkin sınıflamalar ve açıklamalar için bkz. DEMİRSOY S., Deniz Hukukundaki Yeni Gelişmeler ve Madencilikle İlgisi, *MTAD*, sayı: 79, 1972, s. 78, 82, 84-86; Deep Seabed Mining, via <http://geology.uprm.edu/Morelock/resdeep.htm> (ziyaret tarihi: 21/03/10).

<sup>1764</sup> ROSS, s. 59.

<sup>1765</sup> FERREIRA, 1978, s. 412; FERREIRA, 1979, s. 94.

<sup>1766</sup> SLATER, *supra*, (son ziyaret tarihi: 01/05/10).

<sup>1767</sup> SLATER, *supra*, (son ziyaret tarihi: 01/05/10).

<sup>1768</sup> SHARMA, 2008, s. 27.

Deniz yatağındaki doğal kaynaklar çerçevesinde anlatılan tüm bu hususlar, deniz yatağının önemini ortaya koyabilecek niteliktedir. Deniz yatağındaki bu kaynakların önemi sebebiyle, *Theodoropoulos*'un da altını çizdiği gibi, deniz yatağı ve yatağa ilişkin uluslararası rejim, gerek kıyı devletlerinin bu kaynakları da kapsayacak şekilde deniz alanlarında yetkilerini genişletme istek ve çabalarının, gerek başta denize kıyısı olmayan devletler olmak üzere, özellikle coğrafi sebeplerle bu kaynaklardan kendi başlarına yararlanması mümkün olmayan devletlerin ortak paylaşım iddialarının konusunu oluşturmuştur.<sup>1769</sup>

Ele alınan deniz yatağı kaynakları haricinde, deniz yatağına ait kaynaklara ilişkin yeni bir sorun da, 1980'li yılların sonuyla birlikte gündeme gelmeye başlamıştır. 1980'li yılların sonunda, deniz yatağının en derin kısımlarında keşfedilen ve o güne kadar varlıkları bilinmeyen canlı kaynaklar deniz yatağındaki kaynaklara ilişkin tartışmaların yönünü değiştirmiştir.<sup>1770</sup>

<sup>1769</sup> THEODOROPOULOS, s. 367.

<sup>1770</sup> Bu konuda açıklamalar için bkz. SCOVAZZI T., The Concept of Common Heritage of Mankind and the Resources of the Seabed Beyond the Limits of National Jurisdiction, in *Los recursos de lecho y subsuelo del mar: Aspectos jurídicos, científicos y económicos de su explotación y conservación*, Buenos Aires, 2006, s. 1 vd. via [www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/ponencias/Seminario\\_AUSPINTAL\\_2006\\_04\\_Scovazzi.pdf](http://www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/ponencias/Seminario_AUSPINTAL_2006_04_Scovazzi.pdf) (son ziyaret tarihi: 05/01/09). Ayrıca, bu konuda şu kaynaklar da göz önünde tutulabilir. Bkz. RUTH L., Gambling in the Deep Sea, *EMBOR*, vol. 7/1, 2006, s. 17-21; TANAKA Y., Reflections on the Conservation and Sustainable Use of Genetic Resources in the Deep Seabed Beyond the Limits of National Jurisdiction, *ODIL*, vol. 39/2, 2008, s. 129-149. İlk olarak, 1980'lerin başında Alman bir mikrobiyolojist olan Prof. Dr. *Stetter* denizlerin derinliklerinde yüz dereceye varan yüksek ısıda yaşayabilen bakterilerin varlığını keşfetmiştir. Yine, *Stetter* 2002 yılında *Nanoarchaeum equitans* adı verilen dünyanın en küçük RNA'sını taşıyan bakteriyi keşfetmiştir. Bunun dışında, denizlerin derinliklerinde varlığı keşfedilen bir denizanası türü, kırmızı florasan ışığı yayarak balıkları avlamaktadır. Bir başka biyolojist WHOI'nın çalışanı Dr. *Shank* yine sualtı ventlerinin yakınlığında petrolümsü katran kıvamında sıvılarla dolu havuzlarda seksen derecede yaşayan bir solucan keşfetmiştir. Bu solucanın keşfinin önemi, özellikle yoğun hidrokarbüre maruz kalmasına rağmen, bünyesinde kanser geliştirmemesi olarak vurgulanmaktadır. Bu çerçevede, bugüne kadar, derin deniz araştırmaları sonucunda ortaya ticarî olarak ürün süren birkaç önemli şirket vardır: **Diversa** (San Diego, Kaliforniya), **New England Biolabs** (Ipswich, Massachusetts) ve **Sederma** (Le Perray en Yvelines, Fransa). İlk iki şirket ısıya daha dayanıklı ve genomların daha hatasız şekilde okunmasını sağlayacak DNA polimeraslarını satmıştır. *Sederma* ise, bir cilt koruyucu ürünü piyasaya sürmüştür. Bkz. RUTH, s. 17. Derin denizlerdeki bu yeni kaynak türü daha yeni keşfedilmiştir, kuşkusuz daha araştırılması gereken ve keşfedilmeyi bekleyen yeni genetik kaynaklar her geçen gün artacaktır. Fakat, bu araştırmalarda karşılaşılan en önemli sorunların başında malî ve finansmana ilişkin sorunlar gelmektedir. Yaklaşık otuz gün sürecek her bir bilimsel gezinin maliyetinin günlük yaklaşık otuz bin dolar civarına denk gelmektedir, ki bu da gezinin toplam maliyetini bir milyon dolar civarına taşımaktadır. Bilimsel kuruluşların araştırmalarını, bu bağlamda özel şirketler desteklemektedir. Bkz. RUTH, s. 18. Derin denizlerden elde edilebilecek ticarî değere örnek teşkil etmesi bağlamında *Ruth* 2002 yılında kanserle mücadelede kullanılanlar da dâhil olmak üzere antibiyotik ve antiviral deniz mikro-biyolojisi ürünlerinin satışının 2.4 milyar Amerikan dolarına ulaştığını belirtmektedir. Bkz. RUTH, s. 17. Daha önemli bir rakam ise Birleşmiş Milletler Çevre Programı tarafından 2005 Montreal Raporu çerçevesinde öngörülmüştür. Bu çerçevede Raporda 2000 yılındaki deniz biyo-teknolojisine ilişkin tüm ürünlerin yaklaşık yüz milyar Amerikan Doları düzeyinde olduğu

## D- Deniz Yatağındaki Düzenlemeye İlişkin Tarihçe

1967 yılında çkılan yolda yaşanan yoğun tartışmalar, sıkı pazarlıklar sonucunda 1982 tarihinde imzalanan BMDHS'nin XI. Bölümü m.133 ilâ m.191 arasında sıralanan toplam elli sekiz maddede<sup>1771</sup>, "insanlığın ortak mirası ilkesi" çerçevesinde şekillenen deniz yatağının statüsü, daha imza aşamasında sanayileşmiş devletler tarafından kabul edilmemiş ve bu düzenlemeye ilişkin ciddi itirazlar ortaya atılmıştır.

Özellikle sanayileşmiş devletlerin<sup>1772</sup> bu düzenlemeyi kabul etmemesi, düzenlemenin daha başından itibaren kadük olmasına yol açmış, sanayileşmiş devletler ise, o dönemde (1982-1989) kendi aralarında deniz yatağına ilişkin ikili sözleşmeler imzalamaya başlamışlardır.<sup>1773</sup> Sanayisi gelişmiş belli başlı devletlerin

---

vurgulanmıştır. Bkz. "Status and Trends of, and Threats to, Deep Seabed Genetic Resources Beyond National Jurisdiction, and Identification of Technical Options for Their Conservation and Sustainable Use", UNEP/CBD/SBSTTA/11/11/, Montreal, 22 July 2005, s. 8, paragraf 22 (Bu paragrafa Scovazzi de makalesinde aynen yer vermiştir. Bkz. SCOVAZZI, s. 17) Tüm bu bulgular, derin deniz yatağının bu yeni zenginliğinin önemini ortaya koymaktadır. Bu durumda, bu zenginliğin hukukî durumu ne olacaktır? Uluslararası hukuk uzmanları, konuyla doğrudan ilgili olarak kabul edilen iki önemli belgede (BMDHS ve 1992 tarihli Biyolojik Çeşitliliğe Dair Sözleşme-1992 Convention on Biological Diversity) bir düzenleme bulunmadığına ve bir boşluğun söz konusu olabileceğine, bununla beraber, bu iki belgede yer alan ilkelerin (insanlığın ortak mirası ilkesi ve yararların âdil ve hakça paylaşımı ilkesi-*the principle of fair and equitable sharing of the benefits*) yol gösterici olabileceğine, fakat konunun kesin olarak bir uluslararası sözleşmeyle düzenlenerek açıklığa kavuşturulması gerektiğine değinmektedirler. Bu çerçevede, 2006 Şubat'ında gerçekleştirilen görüşmelerde devletlerin bölündükleri; bazı devletlerin genetik kaynakların insanlığın ortak mirası ilkesi çerçevesinde ve Otorite'ye bağlı olarak değerlendirilmesini talep ettikleri, bazı devletlerinse, derin deniz yatağı genetik kaynaklarına erişim ve sınırsız işletim hakkını içeren açık denizlerin serbestliği ilkesinin uygulanması gerektiğini savundukları belirtilmelidir. Bkz. SCOVAZZI, 2006, s. 18-19.

<sup>1771</sup> Bununla birlikte, BMDHS'nin ayrılmaz bir parçasını teşkil eden dört ek de bu sistemin içerisinde. Bu madde ve eklerin oluşturduğu düzene, aşağıda görüleceği üzere 1994 tarihli "New York Anlaşması"nın hükümleri de eklenecektir. Elli sekiz maddeden oluşan XI. Bölüm düzenlediği konular çerçevesinde kısımlara ve alt-kısımlara ayrılmıştır. Bu çerçevede, XI. Bölüm beş ana kısma ayrılmaktadır: m.133 ilâ m.135 arasında deniz yatağının tüm düzenine ilişkin genel içerikli düzenlemeler getiren I. Kısım, m.136 ilâ m.149 arasında yer alan Alanı yöneten ilkelere yer verilen II. Kısım; m.150 ilâ m.155 arasında yer alan alanın kaynaklarının geliştirilmesine dair yöntemlere yer verilen III. Kısım; m.156 ilâ m.185 arasında yer alan kurumsal unsurlara yer verilen IV. Kısım ve son olarak m.186 ilâ m.191 arasında yer alan (III. ve VI. Ekler de dâhil olmak üzere) uyumsuzlukların çözümüne dair düzenlemelere yer verilen V. Kısım. Bu konu hakkında daha geniş açıklamalar için bkz. NANDAN & LODGE & ROSENNE, s. 66-70.

<sup>1772</sup> Başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere, Sovyetler Birliği, İngiltere, Federal Almanya, Belçika, Fransa, İtalya, Kanada, Japonya ve Hollanda sanayileşmiş devletler sıfatıyla itirazcı devletler olarak sıralanabilirler.

<sup>1773</sup> Başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere, İngiltere ve Federal Almanya BMDHS'yi imzalamamıştır. Amerika Birleşik Devletleri bir kanun çıkartarak iç hukuk düzenlemeleriyle deniz yatağının işletilmesine yön vermeyi amaçlamış, bu uygulamayı diğer sanayileşmiş devletler izlemiştir. Bu devletler, kendi iç hukuk düzenlemeleriyle vatandaşlarına deniz yatağının işletilmesine ilişkin lisanslar vererek deniz yatağı madenciliği sorununu çözme eğilimi göstermişler, fakat uluslararası

bu husustaki düzenlemeleri kabullenmeyişlerinin etkisinin ne denli büyük olduğu, bu devletlerin deniz yatağında bulunan kaynakların temel tüketicisi devletler olmaları, dahası bu kaynakların çıkarılması ve işletilmesi hususunda, gerek ileri teknolojiye, gerek yeterli malî kaynaklara sahip olmaları göz önüne alındığında anlaşılacaktır.

BMDHS'nin etkin bir şekilde uygulanmasının bu devletlerin sisteme katılmasına bağlı olduğunu bilen Birleşmiş Milletler yetkililerinin ve özellikle de dönemin Birleşmiş Milletler Genel Sekreterleri, önce Javier Pérez de Cuéllar'ın ve sonrasında Boutros Boutros-Gali'nin de çabalarıyla ve öncülükleriyle görüşülen ve sonuçlandırılan metin 1994 yılında BMDHS'nin bir parçası olarak New York'ta imzalanmıştır.<sup>1774</sup>

BMDHS ve bu çerçevede Sözleşmenin deniz yatağını düzenleyen XI. Bölümündeki hükümlerle, 1994 tarihli kısaca New York Antlaşması olarak da adlandırılabilir XI. Bölümün Uygulanmasına İlişkin Sözleşme arasındaki ilişki sıkı bir biçimde kurulmuştur. Bu çerçevede, BMDHS ve 1994 tarihli Uygulama Anlaşması tek bir belgeymişçesine beraber uygulanacak, eğer her iki belgede yer alan hükümler arasında bir çatışma söz konusu olursa, 1994 tarihli Uygulama Anlaşmasının hükümleri üstün gelecektir.

Deniz yatağındaki doğal kaynaklara ilişkin madenciliğin gelişimi çerçevesinde günümüzde gelinen nokta, henüz pek de parlak değildir. 1960'ların sonuyla başlayan ve hemen hemen 1980'li yılların sonuna doğru süren akımda ileri sürülen aksine deniz yatağındaki madensel kaynaklardan yararlanma, günümüzde hâlâ ciddi biçimde başlamış olan bir faaliyet değildir. Aşağıda da görüleceği<sup>1775</sup> üzere,

---

alandaki birbirlerinin haklarına tecavüz etmemek, çalışacakları alanları karşılıklı sınırlandırmak gibi hedeflerle art arda dört anlaşma imzalamamışlardır. Bu konuya ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. BROWN E.D., *Sea-Bed Energy and Minerals: The International Legal Regime*, vol. 2 (Sea-Bed Mining), The Hague, 2001, s. 244-291; CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 232-235.

<sup>1774</sup> Esasen deniz yatağına ilişkin olarak XI. Bölümde yer alan düzenlemelere en yoğun tepki Amerika Birleşik Devletleri'nden gelmiştir. Bu devleti İngiltere ve Almanya (dönemin Batı Almanya'sı) izlemiştir. Ama, bu eğilim sadece gelişmiş Batılı devletler tarafından sergilenmemiştir. SSCB, sonrasında Rusya da bu eğilimin takipçisi olmuştur. Özellikle, 1994 Anlaşması öncesinde Rusya'nın bu yöndeki görüşlerinin yoğunlaştığı gözlenmektedir. Rusya'nın bu görüşleri için bkz. SAGUIRIAN A.A., *Excision of the Deep Seabed Mining Provisions from the 1982 Law of the Sea Convention: Reappraising the Principle of a Treaty's Integrity under the New Realities*, in *Freedom of the Seas in the 21st Century: Ocean Governance and Harmony*, edited by Van Dyke & Zaeller & Hewison, Washington D.C., 1993, s. 381-382.

<sup>1775</sup> Öncü yatırımcılarla bile Sözleşmeler ancak 2000'li yılların başında gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

yatırımcılarla Sözleşmeler bile henüz yeni sayılabilecek bir tarihte imzalanmıştır. Bu durumun çeşitli sebepleri vardır. Bu sebepler arasında, deniz yatağında bulunan madenlerin fiyatlarının beklenen düzeye ulaşmaması, karadaki üretimin ihtiyaçları karşılaması, deniz derinliğinin, gerek madencilik faaliyetlerini, gerek işletme maliyetlerini olumsuz yönde etkilemesi sayılabilir.

## E- Deniz Yatağına İlişkin Düzenleme ve Bu Çerçevde Deniz Yatağının Hukuksal Statüsü

### 1- Deniz Yatağına İlişkin Temel İlkeler Çerçevesinde Statüsel Değerlendirme

Deniz yatağına ilişkin düzenlemenin temelini, çalışmanın I. bölümünde incelenen “insanlığın ortak mirası ilkesi” oluşturmaktadır. Bu çerçevede kısaca tekrarlamak gerekirse, deniz yatağı ve onun toprak altında yer alan tüm cansız zenginlikleri insanlığın ortak mirası olarak kabul edilmekte olup<sup>1776</sup>, bu bağlamda hiçbir devlet deniz yatağı ve kaynakları üzerinde egemenlik iddiasında bulunamayacağı gibi, egemen haklar da talep edemeyecektir.<sup>1777</sup> **Kovalev**, haklı olarak ve bizim de katıldığımız üzere, insanlığın ortak mirası ilkesinden “iktisap edilememe ilkesi” (*principle of nonappropriation*) ve “ortak kullanım ilkesi” (*principle of common use*) şeklinde iki temel ilkenin ortaya çıktığını belirtmektedir.<sup>1778</sup> Deniz yatağındaki kaynakların işletilmesi, dağıtılması, elde edilecek gelirlerin paylaşımı konusunda yetkili kurum “Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi”dir (*International Seabed Authority*)<sup>1779</sup>.

Deniz yatağına dair yapılan açıklamalar bir yanlışlığa yol açmamalıdır. **Lowe**'un da vurguladığı gibi, deniz yatağı ve kaynakları için kurulan Otoritenin münhasıran deniz yatağına ilişkin her konudan sorumlu olduğu düşünülemez.<sup>1780</sup>

Bunların yanı sıra, bazı yazarlar insanlığın ortak mirası ilkesinin en azından gelişim bağlamında değerlendirildiğinde, dar anlamda münhasır ekonomik bölge,

<sup>1776</sup> Meselâ, **Kovalev** bunun bugüne kadar ki tüm deniz alanlarına ilişkin hukuksal belirlemelerden farklılığının altını çizmiştir. Bkz. KOVALEV, s. 112.

<sup>1777</sup> BMDHS m.137/1.

<sup>1778</sup> KOVALEV, s. 112.

<sup>1779</sup> Bundan sonra kısaca “Otorite” (*Authority*) kullanılacaktır.

<sup>1780</sup> LOWE, 1981, s. 206. **Lowe**, Alanın Otorite tarafından yönetilmesi amaçlansa da, Alandaki birçok faaliyetin Otoritenin yetkisi dışında kaldığını altını çizmektedir.

geniş anlamda denizlerin kapatılması trendiyle çatışan nitelikte olmadığı, aksine birbirlerine paralel olarak gelişen ilkeler olduğunu belirtmiştir.<sup>1781</sup>

## 2- Otoritenin Oluşumu

Deniz yatağının yönetilmesine ilişkin tek yetkili kurum XI. Bölümde yer verilen Otoritedir. Otoritenin Genel Kurul<sup>1782</sup>, Konsey<sup>1783</sup> ve Sekreteryadan oluşacağı öngörülmüştür. Bu üç organ dışında Otoritenin görevlerini yerine getirebilmesi için gerekli göreceği yönde yardımcı organlar kurabileceği de düzenlenmiştir. Öte yandan, Otoritenin deniz yatağındaki faaliyetlerini yürütmesi için “Teşebbüs” (*Enterprise*) oluşturmuştur. Teşebbüs, deniz yatağındaki madenlerin işletilmesinde Otorite adına hareket edecek organdır.

<sup>1781</sup> MENGOZZI P., Common Heritage of Mankind and Exclusive Economic Zone, *IYIL*, vol. 5, 1980-1981, s. 66.

<sup>1782</sup> Tüm taraf devletlerin Genel Kurula eşit olarak katılmaları öngörülmüştür. Genel Kurulun görevleri kısaca şunlardır: Konseyin üyelerini seçmek, Teşebbüsün yönetim kurulunu seçmek, diğer yardımcı organların üyelerini seçmek, Otoritenin bütçesi başta olmak üzere diğer malî konuların ve deniz yatağı madenciliğine dair kuralların uygulanmasının kabulü vs.

<sup>1783</sup> Toplam otuz altı üyeden oluşan Konseydeki üye dağılımı şu şekildedir:

-Üyelerin yarısı, yani on sekiz üye aralarında Afrika, Asya, Batı Avrupa, Doğu Avrupa, Karayipler ve Lâtin Amerika'nın da bulunduğu coğrafi bölgeleri temsilen hakça coğrafi dağıtım (*equitable geographical distribution*) ilkesi çerçevesinde seçileceklerdir. Bu çerçevede, her bir coğrafi bölgeden en az bir üye olması zorunludur (Grup-E),

Kalan on sekiz üye ise, belirli özellikler çerçevesinde çeşitli sınıflamalar altında belirlenecektir. Bu çerçevede:

-İlk dört üye, eğer tespit edilmişse son beş yıl içindeki verilere göre deniz yatağındaki madenlere ilişkin olarak, tüm dünya tüketiminin %2'den fazlasını tüketen veya ithal eden ülkeler arasından tespit edilecektir. Bu dört üyeden belirlenecek ikisine ilişkin daha da belirgin bir kural getirilmiştir. Buna göre, seçilecek devletlerden birisinin gayrî safi millî hasıla bazındaki en büyük Doğu Avrupa ülkesi olması gerekirken, bir üyenin de yine gayrî safi millî hasıla çerçevesinde dünyanın en büyük ekonomisine sahip olması gerekmektedir. Bu düzenlemeye göre, gerek Amerika Birleşik Devletleri (Antlaşmaya taraf olmak koşuluyla), gerek Rusya Konseydeki yerlerini garanti etmiş olmaktadır (Grup A),

-Diğer dört üyenin, gerek doğrudan, gerek vatandaşları aracılığıyla Alandaki faaliyetler için hazırlık çalışmalarında ve faaliyetlerin yönetiminde en büyük sermayeye sahip sekiz devlet arasından tespit edilmesi öngörülmüştür (Grup B),

-Diğer dört üye, deniz yatağındaki madenlerin net ihracatçısı olan devletler arasından seçilecektir. Bu çerçevede, bu dört üyeden en az ikisi gelişmekte olan devletler olmak zorundadır (Grup C),

-Geriye kalan son altı üyenin ise, çeşitli özelliklere sahip *gelişmekte olan* devletler arasından seçileceği öngörülmüştür. Buna göre, seçilecek bu gruptaki devletlerin şu özelliklerden en az birisine sahip olması gerekmektedir: nüfusu fazla olmak, denize kıyısı olmama, coğrafi açıdan avantajsız devlet olmak, ada devleti olmak, deniz yatağındaki madenlerin ana ithalatçısı olmak, deniz yatağındaki madenlerin potansiyel üreticisi olmak vs. (Grup D).

Tüm bu bilgiler için bkz. [www.isa.org.jm/en/about/members/council](http://www.isa.org.jm/en/about/members/council) (son ziyaret tarihi: 25/04/10). Öte yandan, Konseyin görevleri arasında şunlar önemli yer tutmaktadır: BMDHS'nin XI. Bölümünün uygulanmasının denetimi, en çok etkilenen gelişmekte olan devletlere ekonomik yardıma ilişkin olarak tavsiyelerde bulunmak, deniz yatağı madenciliğinin ekonomik yararlarının hakça paylaşılmasına dair tavsiyelerde bulunmak, Otorite için kuralların geçici uygulanması ve kabulü vs.

### 3- Deniz Yatağının İşletilmesine İlişkin Genel Çerçeve

Deniz yatağındaki düzenin uygulanması, “paralel sistem” (*Paralel System*)<sup>1784</sup> olarak adlandırılan bir düzenlemeyle gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Bu sistemi kısaca özetlemek gerekirse: Otorite, Teşebbüs aracılığıyla deniz yatağını işletme yetkisine sahipken, bir taraftan da devletlerin kendi uyruklarındaki vatandaşları ve şirketleri deniz yatağında madencilik yapabilecektir. Bu çerçevede deniz yatağında madencilik yapmak isteyen devletler ve/veya diğer hukuk kişileri bunun için Otoriteye başvururken aynı değerde ve ölçülerde iki alanı belirleyecek, bu alanlardan birinde kendisi madencilik yaparken, diğerini Otorite Teşebbüs eliyle değerlendirecektir.

### 4- Öncü Yatırımcılar

BMDHS'ye Amerika Birleşik Devletleri'nin önerisi ve diğer sanayileşmiş devletlerin desteğiyle eklenen öncü yatırımcılara ilişkin özel düzenleme de dikkat çekicidir. Bu düzenleme çerçevesinde, Amerika Birleşik Devletleri başta olmak üzere sanayileşmiş devletler, BMDHS'nin kabulünden evvel kendi vatandaşlarına ait oluşumlar (konsorsiyumlar) tarafından başlatılan deniz yatağındaki madenlerin işletilmesine ilişkin faaliyetlerin (daha doğru bir ifadeyle yapılan yatırımların) korunmasını hedeflemişlerdir.<sup>1785</sup>

---

<sup>1784</sup> Bu sistem, önceden önerilen dört sistemden ikisinin harmanlanmasıyla oluşturulan ve Brezilya'nın teklifiyle gündeme gelen bir sistemdir. Bkz. SINJELA, 1983, s. 350-351 ve 354-358. Bu önerinin gelişimini daha ayrıntılı (biraz da farklı olarak) *Adar*'ın anlatılarında da bulmak mümkündür. Bkz. ADAR K.G., A Note on the Role of African States in Committee I of UNCLOS III, *ODIL*, vol. 18/6, 1987, s. 668-672.

<sup>1785</sup> Öncü yatırımcılar, deniz yatağı konusunda görüşmeler sürerken (III. DHK devam ederken) deniz yatağında araştırma yapan şirket veya devletler başta olmak üzere, deniz yatağı araştırmalarında öncü vazifesi üstlenmiş devlet veya kurumlardır. Günümüzde ortaya çıkan öncü yatırımcıları sıralamadan evvel, doktrinde uzunca bir süre bu nitelikleri kabul edilen ve ağırlıklı olarak Amerikan şirketlerinin oluşturdukları konsorsiyumları ele almak gereklidir. Sovyetler ise, o dönemde özellikle bu konuda en etkili devletlerden biri olarak kabul edilmekteydi. Daha sonra, başta Hindistan olmak üzere, Çin ve Kore (Güney) gibi ülkelerde bu kategori için başvuruda bulunarak dâhil olmuşlardır. İlk oluşturulan konsorsiyumlar ve dâhilindeki şirket ve ülkeleri sırasıyla şunlardır:

1-**Ocean Mining Associations** (U.S. Steel-Amerika Birleşik Devletleri; Union Minière-Belçika; Sun Oil Co.-Amerika Birleşik Devletleri; SAMIN-İtalya);

2-**Ocean Management Inc.** (INCO-Kanada; SEDCO-Amerika Birleşik Devletleri; Preussag A.G., Metallgesellschaft A.B. ve Salzgitter A.G. tarafından oluşturulan AMR Group-Batı Almanya, DOMCO Group-Japonya);

3-**Ocean Minerals Company** (Lockheed-Amerika Birleşik Devletleri, Standard Oil of Indiana adına AMACO Minerals-Amerika Birleşik Devletleri, Royal Dutch Shell adına Billiton International Metals-İngiltere ve Hollanda, Royal Bos Kallis Westminster-Hollanda);

## F- BMDHS’de Yer Alan Düzenlemeyle 1994 Tarihli XI. Bölümün Uygulanmasına Dair Sözleşme Arasındaki Farklar

Yukarıda da anlatıldığı üzere, BMDHS’nin XI. Bölümünde yer alan düzenlemeden memnun kalmayan sanayileşmiş devletlerin BMDHS’ye taraf olmalarını sağlamak amacıyla ve böylece onların isteklerini göz önünde tutmak suretiyle XI. Bölümün uygulanmasına ilişkin bu devletler lehine bir düzenleme yapılmıştır.

1994 tarihli Sözleşmenin yapılmasını mümkün kılan nedenleri **Boczek** derin deniz yatağı madenciliğine ilişkin ticarî beklentilerdeki belirgin düşüşe, Alanın rejimini teşkil eden bürokratik yapının gereksiz olduğunun kabulüne ve siyasî olarak güçsüzleşen “77’ler Grubu”nun üyeleri arasında serbest piyasa ilkelerine artan

---

4-**Kennecott Consortium** (Kennecott Copper Company-Amerika Birleşik Devletleri, Noranda Exploration Inc.-Kanada, Consolidated Gold Fields-İngiltere, Tio-Tinto Zinc Ltd.-İngiltere, British Petroleum-İngiltere, Mitsubishi Cooperation-Japonya);

5-**Afernod** (Centre national pour l’exploitation des oceans/CNEXO-Fransa, Commissariat a l’energie atomique/CEA-Fransa, Bureau de recherches géologiques et minières-Fransa, Société metallurgique nouvelle/Société le nickel-Fransa, Chantiers de france dunkerque-Fransa);

6-**Deep Ocean Resources Development-DORD** (Japon Hükûmeti ve içlerinde Mitsubishi, Mitsui, Nippon Sumitomo gibi gruplardan birden fazla şirketin dâhil olmak suretiyle toplam otuz beş Japon Şirketi tarafından oluşturulan konsorsiyum). Bkz. LARSON D.L., Deep Seabed Mining: A Definition of the Problem, *ODIL*, vol. 17/4, 1986, s. 283-285. Tüm bunlar dışında, SSCB ve Doğu Avrupa’daki devletler, Hindistan, Çin gibi ülkeler de bu sisteme dâhil oluşlardır. Bu konu hakkında Larson dışında da bilgi sunan şu kaynaklar da göz önünde tutulabilir. Bkz. DUBS M.A., Minerals of the Deep Sea: Politics and Economics in Conflict, *OY*, vol. 6, 1986, s. 55-83; ONAT Ş. & TÜRMEEN R., Yeni Uluslararası Ekonomik Düzen ve Deniz Yatağı, in *Seha L. Meray’a Armağan*, Cilt I, Ankara, 1981, s. 161-162; ORREGO-VICUÑA F., The Deep Seabed Mining Regime: Terms and Conditions for its Renegotiation, *ODIL*, vol. 20/, 1989, s. 531-539.

Günümüzde, Amerika Birleşik Devletleri Antlaşmayı onaylamadığı için, Amerikan Şirketlerinin oluşturdukları konsorsiyumlar bu kategori dâhiline girmemişlerdir. Şu anda yedi eski öncü yatırımcı Otoriteye başvurarak Sözleşme yapmıştır, bunlara 2005 ve 2006 yılında Almanya da katılmıştır. Bu çerçevede Sözleşme yapan şirket ve/veya devletler, başvuru tarihleri ve Sözleşme yapma tarihleri sırasıyla şu şekilde sıralanabilir: Hindistan Hükûmeti (17 Ağustos 1987; 25 Mart 2002); IFREMER/AFERNOD (*Institut français de recherché pour l’exploitation de la mer/Association français pour l’étude et la recherché des nodules*-Fransa, 17 Aralık 1987; 20 Haziran 2001); DORD (*Deep Ocean Resources Development Company*-Japonya, 17 Aralık 1987; 20 Haziran 2001); State Enterprise Yuzmorgeologiya (Rusya Federasyonu, 17 Aralık 1987; 29 Mart 2001); COMRA (*China Ocean Mineral Resources Research and Development Association*-Çin, 05 Mart 1991; 22 Mayıs 2001); IOM (*Interoceanmetal Joint Organization*-Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Küba, Polonya, Rusya Federasyonu ve Slovakya, 21 Ağustos 1991; 29 Mart 2001); Kore Cumhuriyeti Hükûmeti (02 Ağustos 1994; 27 Nisan 2001) ve son olarak “The Federal Institute for Geosciences and Natural Resources of the Federal Republic of Germany” (Almanya, 2005’te gerçekleştirilen 11. Toplantı; 19 Temmuz 2006). Bkz. via [www.isa.org.jm/en/scientific/exploration/contractors](http://www.isa.org.jm/en/scientific/exploration/contractors) (ziyaret tarihi: 25/04/10).

güvene dayandırmıştır.<sup>1786</sup> “77’ler Grubu”nun güçsüzleşmesi, **Chen** tarafından da vurgulanmıştır.<sup>1787</sup>

Sanayileşmiş devletleri memnun etmek amacıyla onların lehine gerçekleştirilen bu düzenlemelerin içeriğinin ne olduğu, ele alınması gereken temel sorulardan biridir; çünkü, sanayileşmiş devletlerin lehine gerçekleştirildiği ifade olunan bu değişikliklerin, tezimiz dâhilinde ele alınan denize kıyısı olmayan ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin büyük bir bölümü de dâhil olmak üzere<sup>1788</sup>, birçok gelişmekte olan ve az gelişmiş devletin aleyhine sonuçlandığı ifade edilebilir.

Bu değişikliklerin belli başlılarını kısaca sıralamak gerekirse<sup>1789</sup>:

- Taraf devletler için azaltılan maliyetler,
- Teşebbüsün kurulmasının ertelenmesi ve Ortak İşletimin (*Joint Venture*) ilgili organlarla olan ilişkisinde konumunun daha güçlü hâle getirilmesi,
- Özel çıkarların korunmasına yönelik yeni-karar alma prosedürü,
- Gözden geçirme Konferansının kaldırılması,
- Mecburî teknoloji transferinin kaldırılması,
- Üretim sınırının kaldırılması,
- Karadaki üreticiler için zarar giderici tazminat,
- Madenciler için ücretlerin düşürülmesi.<sup>1790</sup>

Tüm bu değişimler sonucunda, kanımızca, 1994 tarihli “Uygulama Anlaşması” BMDHS’nin XI. Bölümünde düzenlenen deniz yatağına ilişkin kuralların uygulanmasını sağlamaktan çok, sanayileşmiş devletlerin isteklerini gerçekleştiren bir belge olarak yorumlanabilir.<sup>1791</sup>

---

<sup>1786</sup> BOCZEK, s. 286.

<sup>1787</sup> CHEN, s. 141.

<sup>1788</sup> Daha önceki bölümlerde tekrarlandığı üzere, sınırlı sayıdaki devletler hariç genellikle denize kıyısı olmayan devletler ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin büyük bölümü gelişmekte olan ve/veya az gelişmiş devletler kategorisinde yer almaktadır.

<sup>1789</sup> Bu değişikliklerin ciddi biçimde incelenmesi, bu tezin içeriği dışında kaldığı için, değişiklikler çok yüzeysel olarak ele alınmaya çalışılmıştır. Bu çerçevede, önemli değişiklikler, sıralanmakla yetinilmiştir.

<sup>1790</sup> 1994 tarihli XI. Bölümün Uygulanmasına Dair Sözleşmeyle BMDHS’nin XI. bölümünde yer alan düzenlemelerde meydana gelen değişikliklere ilişkin daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. BROWN, 1995, s. 5-20; BROWN, 2001, s. 139 vd.; CHARNEY, 1994, s. 705-714; GUNTRIP, s. 384-401; NELSON L.D.M., *The New Deep Sea-Bed Mining Regime, JIMCL*, vol. 10/2, 1995, s. 189-203; OXMAN, 1994, s. 687-696; SOHN, 1994, s. 696-705.

<sup>1791</sup> 1994 tarihli Uygulama Anlaşması, her ne kadar başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere sanayileşmiş devletlerin ihtiyaçlarına cevap vermek için gerçekleştirilmiş olsa da, Amerika Birleşik

## G- Deniz Yatağı Çerçevesinde Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler

İnsanlığın ortak mirası ilkesinin bir sonucu olarak deniz yatağının *tüm* insanlık yararına kullanılmasının ana kural olması, BMDHS'nin diğer düzenlemelerinden farklı olarak deniz yatağına ilişkin olanlarda, diğerlerinin aksine, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin düzenlemelerin daha zayıf olmasına yol açmıştır. Daha açık bir ifadeyle, deniz yatağı için öngörülen temel ilke ve hattâ temel düzen olarak addedilebilecek olan insanlığın ortak mirası ilkesi, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler açısından yadsınamaz bir önem arz etse ve bu devletler için vazgeçilemez olsa da, bu devletlere ilişkin diğer deniz alanlarındaki düzenlemelerle mukayese edildiğinde, daha az anılmalarını sağlamıştır. Ama, içerik bağlamında, insanlığın ortak mirası ilkesi, kuşkusuz, bu devletlerin taleplerinde ve haklarına ilişkin iddialarında odak noktasını oluşturmaktadır.

Deniz yatağına ilişkin düzenlemenin özellikle işlediğimiz konunun ana sùjeleri olan devletler açısından önemli düzenlemeler içerdiğini belirtmeliyiz. Değişik açılardan ele alınan bu düzenlemelere değinmekte yarar vardır.<sup>1792</sup>

### 1- Deniz Yatağı Düzeni Çerçevesinde Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Sınıflandırılması

Her ne kadar deniz yatağı düzenlemeleri çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletler için özel olarak "tercihli haklar"a yer verilmemiş olsa da, BMDHS'nin XI. Bölümünde ele alınan deniz yatağına ilişkin düzenlemede sıklıkla denize kıyısı

---

Devletleri hâlen BMDHS'yi kabul etmemiştir. Bunun nedenleri için bkz. MORGAN A.L., *The New Law of the Sea: Rethinking the Implications for Sovereign Jurisdiction and Freedom of Action*, *ODIL*, vol. 27/1&2, 1995, s. 20.

<sup>1792</sup> Deniz yatağına ilişkin olarak denize kıyısı olmayan devletler bağlamında konuyu değerlendiren yazarlar, bu devletlerin deniz yatağıyla ilişkili olarak alâkalarını üç temel nokta üzerinde ele almıştır. Denize kıyısı olmayan ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletler için deniz yatağına ilişkin bu üç temel konu şu şekilde sıralanmaktadır: denize kıyısı olmayan devletlerin deniz yatağındaki faaliyetlere katılımı, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz yatağından elde edilecek malî gelirlerin paylaşımındaki durumları ve son olarak denize kıyısı olmayan devletlerin deniz yatağına ilişkin oluşturulan Otorite ve organlarındaki temsil sorunları. Bkz. CAFLISCH, 1977, s. 399-403; PRANDLER, s. 154-155; VASCIANNIE, 1990, s. 157 vd. Caflisch, Prandler ve Vasciannie kadar açıkça sınıflandırmamış olsalar da *Tuerk* ve *Hafner* de denize kıyısı olmayan devletlerin deniz yatağındaki taleplerine yer verirken, bu yazarların sıraladığı üç hususa yer vermişlerdir. Bkz. TUERK & HAFNER, 1985, s. 361-362.

olmayan devletlerden bahsedildiği için, bu devletler açısından bir sınıflandırmaya gidilmelidir.<sup>1793</sup>

1971 Haziran'ında Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği tarafından hazırlanan rapor çerçevesinde uluslararası hukuk uzmanlarının değerlendirmelerinde ortaya konulan iki tür sınıflandırma vardır<sup>1794</sup>:

- İlk sınıflandırmada, belki de tüm alanlardaki en temel sınıflandırmalardan biri olarak devletlerin gelişmişlik düzeyi esas alınmıştır.
- İkinci sınıflandırmada ise, bu devletlerin deniz yatağından çıkartılan maden kaynaklarının karalardaki üreticilerinden olup olmamalarına göre bir ayrıma gidilmiştir. Bu çerçevede, birçok gelişmekte olan denize kıyısı olmayan ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletin deniz yatağındaki madenlerin üreticisi olduğu belirtilmelidir.

## 2- Deniz Yatağındaki Faaliyetlere İştirak

Deniz yatağındaki faaliyetlere katılım konusunda BMDHS değerlendirildiğinde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin olarak m.148'deki hükümler ön plâna çıkmaktadır.<sup>1795</sup>

Deniz yatağındaki faaliyetlere iştirak çerçevesinde en temel kabul gören ilkelerden birisi “olumlu ayrımcılık” (*positive discrimination*) ilkesi olarak mütalâa edilmektedir.<sup>1796</sup> Bu ilke çerçevesinde, başta denize kıyısı olmayan devletler olmak üzere, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu elverişsizliklerinden ötürü pozitif bir ayrımcılığa tâbi tutulmaları gerektiği savunulmaktadır. Kısaca, bahsedilen bu ilke devletlerin egemen eşitliği ilkesinin en önemli istisnalarından birisini oluşturmaktadır.

---

<sup>1793</sup> Özellikle *Hafner*, Alanın işletilmesinde denize kıyısı olmayan devletler için özel tercihli haklar tanımadan, bu devletlere BMDHS'nin XI. Bölümünde birçok kez atıfta bulunulduğunu, böylelikle bu devletler için Alanın yararlarının reddedilmesinin coğrafi konumlarının bir sebebi olamayacağını belirtmiştir. Bkz. HAFNER, *MPEPIL*. Esasen, Hafner'in çıkış noktası önemli olmakla beraber, bize göre bu tür bir belirlemeye gidilmesi gerekli değildir, çünkü ulusal sınırların ötesinde kalan deniz alanı için temel olarak kabul edilen “insanlığın ortak mirası ilkesi”, gerek kıyı devletleri, gerek denize kıyısı olmayan devletler için bir yararlanma hakkı tanımaktadır.

<sup>1794</sup> FREEMAN, s. 108-109; GOVINDARAJ, 1974, s. 414.

<sup>1795</sup> Zaten, BMDHS'de doğrudan denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere atıf gerçekleştirilen madde sayısı sınırlıdır. Sözleşme m.148 dışında, sadece iki ayrı maddede daha düzenleme söz konusudur. Bu maddeler sırasıyla şunlardır: m.152/2 ve m.160/2 (k).

<sup>1796</sup> BMDHS m.152/2. Ayrıca, bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 159.

Öte yandan, deniz yatağındaki faaliyetlere iştirak bakımından BMDHS değerlendirildiğinde görülebilecek olan en temel husus, gelişmiş denize kıyısı olmayan devletler lehine özel bir belirlemeye gidilmemiş olmasıdır, ki bu anlaşılabilir; zira, deniz yatağına ilişkin faaliyetlerde coğrafi konumdan öte gelişmişlik ön plâna çıkan bir unsurdur.

Yukarıdaki açıklama bağlamında, deniz yatağındaki faaliyetlere ilişkin denize kıyısı olmayan devletlere dair düzenleme “gelişmekte olan” denize kıyısı olmayan devletler için söz konusudur. Bu çerçevede, “Alandaki Faaliyetlere Gelişmekte Olan Devletlerin Katılımı” (*Participation of Developing States in Activities in the Area*) başlığını taşıyan m.148 şu şekildedir: “*Alandaki faaliyetlere gelişmekte olan devletlerin etkin katılımı, özellikle bu bölümde öngörüldüğü şekilde özel ihtiyaç ve çıkarlarına gerekli ihtimam gösterilerek ve özellikle de onlar içinde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz olanların, alandan uzaklıkları ve ona (Alana) ve ondan (Alandan) ulaşımdaki zorluklar da dâhil olmak üzere dezavantajlı konumlarından ortaya çıkan engelleri aşmak şeklindeki özel ihtiyaçları desteklenecektir.*”<sup>1797</sup>

Bu maddenin yeteri kadar açık olmadığı, herhangi bir ihlâl veya uygulanamama sonucunun ne olacağına açıkça düzenlenmediği, bu çerçevede meydana gelecek sorumluluk ve buna ilişkin müeyyidelerin neler olduğunun açıklanmadığı, doktrinde eleştirilen noktalardır.<sup>1798</sup>

### **3- Deniz Yatağı Kaynakları Üzerindeki Maddî Haklar**

BMDHS’de denize kıyısı olmayan devletler başta olmak üzere, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin deniz yatağında bulunan kaynaklardan sağlanacak ticarî değerlerden belirli bir pay almaları düzenlenmiştir. Böylelikle, bu devletlerin elde edilen gelirlerin eşit biçimde dağıtılması suretiyle maddî bir kazanç elde edebilmeleri Sözleşmede yer almıştır.

---

<sup>1797</sup> Article 148: “The effective participation of developing States in activities in the Area shall be promoted as specifically provided for in this Part, having due regard to their special interests and needs, and in particular to the special need of the land-locked and geographically disadvantaged among them to overcome obstacles arising from their disadvantaged location, including remoteness from the Area and difficulty of access to and from it.”

<sup>1798</sup> VASCIANNIE, 1990, s. 162-163.

BMDHS m.140/2'ye göre, elde edilen gelirlerin paylaşılması öngörülmüşken, bu gelirlerin paylaşımının ne şekilde gerçekleştirileceği açıkça düzenlenmemiş; bu tür bir belirlemenin Otoriteye bırakılması yeğ tutulmuştur.

III. DHK esnasında “Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletler Grubu”na dâhil olan Çekoslovakya, adı geçen grup adına deniz yatağından elde edilecek gelirlerin ne şekilde bölüşülmesi gerektiğine dair bir öneri sunmuştur. Çekoslovakya tarafından sunulan bu öneri<sup>1799</sup> deniz yatağından elde edilecek gelirlerin paylaşılmasına ilişkin Konferansa sunulan tek öneri olması yönüyle önemlidir. Fakat, Çekoslovakya'nın bu önerisi somut bir düzenleme olarak vücut bulmamıştır.

#### **4- Deniz Yatağından Elde Edilen Kaynakların Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Kendi Ülkelerinde Elde Ettikleri Kaynaklarla Çakışması Durumu**

Deniz yatağında mevcut olan maden kaynaklarının işlenip kullanılmasına ilişkin en önemli sorunlardan biri, maliyetler ve bu kaynaklara kara ülkelerinde sahip olan ve gelirlerinin önemli bir kısmını bu doğal kaynakların satışından elde eden devletlerin durumudur. Bu bağlamda, özellikle, deniz yatağındaki varlığı tespit edilen dört maden kaynağının karadaki üreticisi konumunda olup da, ülkesel gelirleri buna dayanan gelişmekte olan ülkelerin durumu ön plâna çıkmış ve bu devletler için çözümler aranmıştır.<sup>1800</sup> Bu ülkeler arasında, bazı denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler de vardır.

Deniz yatağında yer alan madensel kaynaklar göz önüne alındığında, bu madenlerin karalardaki üreticisi konumunda olan devletler arasında özellikle Afrika'daki denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler ön plâna

---

<sup>1799</sup> Çekoslovakya'nın sunduğu ve tüm konferans boyunca bu konuda Konferansa sunulan tek teklif çerçevesinde Otoritenin bir yıllık geliri şu şekilde dağıtılacaktır: Gelirlerin %10'u karadaki üreticilerin sorunlarını çözümlmek için, %35'i tüm gelişmekte olan devletler için, diğer %35'lik kısmı denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için ve kalan %20'ye tüm devletler için. Bu arada teklifte hiçbir devletin tüm gelir toplamının %10'unundan fazlasını alamayacağı da yer almıştır. Bu konuda ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. SYMONIDES, 1976, s. 70; VASCIANNIE, 1990, s. 166.

<sup>1800</sup> İngilizce terim olarak bu olguyu birebir ortaya koyan “*land-based producers*” terimi tercih edilmiştir.

çıkılmaktadır. Konuya ilişkin değerlendirme yapan yazarlar şu devletleri zikretmektedir: Botswana, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Zaire ve Zimbabwe.<sup>1801</sup>

## 5- Otoritenin Organlarındaki Temsil Durumu

Otoritenin yukarıda da açıklandığı üzere üç temel organı ve bunlara ilâveten yardımcı organları bulunmaktadır. Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu organlardaki konumları, özellikle de temsil durumları, bu devletlerin deniz yatağındaki etkinlikleri bağlamında incelemeyi, çünkü bu devletler ilgili organlarda temsil edildikleri oranda haklarını koruyabileceklerdir.

### a- Genel Olarak Otoritenin Yapısı

01 Aralık 2009 itibarıyla Deniz Yatağı Otoritesine üye olan devlet sayısı yüz altmıştır.<sup>1802</sup>

Yüz altmış devletten yirmi dördü denize kıyısı olmayan devlettir ve bu devletler şu şekilde sıralanabilir: Avusturya, Belarus, Bolivya, Botswana, Burkina Faso, Çad, Çek Cumhuriyeti, Ermenistan, İsviçre, Laos, Lesotho, Lüksemburg, Macaristan, Makedonya, Mali, Moğolistan, Moldavya, Nepal, Paraguay, Sırbistan, Slovakya, Uganda, Zambiya ve Zimbabwe. Deniz Yatağı Otoritesine üye denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin değerlendirmede şu hususlar ortaya çıkmaktadır:

- Üye olan denize kıyısı olmayan devletlerden onunu Avrupa Kıtasındaki denize kıyısı olmayan devletler oluşturmaktadır. Avrupa Kıtasında yer alan denize kıyısı olmayan devlet sayısı on beş olarak kabul edildiğinde, kıtadaki denize kıyısı olmayan devletlerin 2/3'ü Otoriteye üyedir.

- Denize kıyısı olmayan üye devletlerden sekizi Afrika kıtasında yer almaktadır. Toplam olarak on beş denize kıyısı olmayan devletin bulunduğu Afrika Kıtasındaki denize kıyısı olmayan devletlerin yarısından fazlası Otoritededir.

- Güney Amerika'daki iki denize kıyısı olmayan devletin ikisi de Otoriteye üyedir. Bir başka deyişle, bu kıtadaki tüm denize kıyısı olmayan devletler Otoritenin üyesi olmuşlardır. Güney Amerika'ya ilişkin bir yorum yapabilmek için diğer Lâtin Amerika devletlerinin tutumlarının da değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede, Güney

<sup>1801</sup> BALOYI, s. 69; FERREIRA, 1978, s. 411-412; FERREIRA, 1979, s. 97-98; REMBE, s. 75-76.

<sup>1802</sup> Otoriteye üye olan devletlerin sayısı ve isimleri için bkz. via [www.isa.org.jm/en/about/members/states](http://www.isa.org.jm/en/about/members/states) (en son ziyaret tarihi: 15/03/10).

Amerika'nın doğu kıyılarında (Atlantik Okyanusu) yer alan Arjantin, Brezilya ve Uruguay Otoriteye üyedir. Öte yandan, batı kıyılarında (Pasifik Okyanusu) yer alan devletlerden sadece Şili Otoriteye üyeyken, kuzeydeki diğer iki devlet Peru ve Ekvator ise Otoritenin üyesi değildir. Şili'nin, özellikle dünyanın en büyük bakır üreticilerinden biri olduğu da göz önünde tutulduğunda, Otoriteye üye olarak deniz yatağı madenciliğinden doğacak kayıplarını asgarî düzeyde tutma amacını güttüğu mütalâa edilebilir. Öte taraftan, Peru ve Ekvator ise, tıpkı Şili'nin de bir dönem içerisinde yer aldığı gibi, denizlerde ülkeselcilik (*territorialists*) anlayışını benimseyerek geniş deniz alanlarında ülkesel yetki alanlarını savunan devletler olmuşlardır ve bu çerçevede de Otoriteye üye olmamayı tercih ettikleri düşünülebilir. Diğer Lâtin Amerika devletlerinden Venezüella'nın durumu ise âşikârdır.

- Dünyanın yüzölçümü bağlamında en büyük kıtası olan Asya Kıtasında ise, toplam on iki denize kıyısı olmayan devlet içerisinde sadece dördü, Ermenistan, Laos, Moğolistan ve Nepal Otorite'nin üyesi olmuşlardır. Böylece, Otoriteye üye olan dört devlet Asya kıtasındaki tüm denize kıyısı olmayan devletlerin dörtte birini (%25'ini) teşkil etmektedir. Öte yandan, bu dört devletin gelişmişlik düzeyleri düşünülduğünde, Otoritede etkinliklerinin fazla olmayacağı açıktır.

- Üye olan yirmi dört denize kıyısı olmayan devletin altısı sanayileşmiş denize kıyısı olmayan devlet olarak mütalâa edilebilir: Avusturya, Çek Cumhuriyeti, İsviçre, Lüksemburg, Macaristan, ve Slovakya. Geriye kalan devletler ise, özellikle Afrika Kıtasında yer alanlar, az gelişmiş veya gelişmekte olan devlet kategorisinde yer almaktadırlar.

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlere ilişkin olarak kesin bir üye sayısı vermek, özellikle de denize kıyısı olmayan devletler açısından konuyla ilgili olarak mukayese yapıldığında gerçekten zordur. Fakat, yine de emniyetli biçimde aşağı yukarı otuz civarında coğrafi açıdan elverişsiz devletin Deniz Yatağı Otoritesine üye olduğu söylenebilir. Bu devletler şu şekilde sıralanabilir: Almanya, Belçika, Benin, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Cezayir, Cibuti, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Estonya, Finlandiya, Gürcistan, Hırvatistan, Irak, İsveç, Jamaika, Kamerun, Karadağ, Katar, Letonya, Litvanya, Lübnan, Malta, Mısır, Polonya, Romanya, Slovenya, Sudan, Ürdün, Vietnam ve Yunanistan. Verilen bu listenin, sübjektif olduğu, bazı devletlerin öngörülen listeye dâhil edilebileceği veya bazı devletlerin ise öngörülen bu listeden çıkartılabileceği düşünülebilir. Bir dönem yazarlar arasında denize kıyısı olmayan devletler kategorisine katılması dahi tartışılan bazı coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin de Otoriteye üye oldukları belirtilmelidir. Ayrıca, deniz yatağındaki

madensel faaliyetlerden en fazla etkileneceği düşünölen, “*gelişmekte olan*” sıfatını haiz ve deniz yatağından çıkartılan madenlerin karadaki önemli üreticileri arasında yer alan Demokratik Kongo Cumhuriyeti'nin, tıpkı denize kıyısı olmayan halefleri Zambiya, Zimbabwe ve Botswana da olduğu gibi üye olması da vurgulanması gereken bir durumdur. Kısaca, bu devletlerin üyelikleri, yine bu devletlerin lehine deniz yatağına ilişkin yer verilen düzenlemelerden yararlanma isteği olarak mütalâa edilebilir.

#### **b- Deniz Yatağı Otoritesi Konseyi**

Otoritenin önemli organlarından biri olan Konsey otuz altı üyeden oluşmaktadır. Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, Konseyin üye seçimine ilişkin kuralları göz önüne alındığında, Konseyde üye olarak yer alma ihtimali bulunduğu ifade edilebilir. Kısaca, Konsey üyeleri, beş ayrı grupta çeşitli kriterler çerçevesinde seçilecektir. Denize kıyısı olmayan devletler ile coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bir grup haricinde (Grup A) diğer dört grupta yer almaları olasılık dâhilinde görünmektedir.

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin doğrudan kavramsal olarak zikredildikleri grup altı üyenin seçileceği ve temel kriterin “*gelişmekte olan*” ölkede olduğu gruptur (Grup D). Buna göre, altı gelişmekte olan ve aralarında denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin de kriter olarak sayıldığı grup denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin seçilebileceği en belirgin grup olarak değerlendirilebilir. Bunun dışında, bir önemli grupsa hakça coğrafi dağılıma göre on sekiz üyenin seçileceği “E Grubu”dur. Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin bu iki grup çerçevesinde de yer alma olasılıkları vardır. Bunun dışında, deniz yatağındaki madenlerin ana ihracatçısı konumunda olan devletler arasından üyelerin seçileceği “C Grubu” da bu devletlerin seçilmelerinin muhtemel olduğu diğer bir gruptur. Dört devletin seçileceği “C Grubu” dâhilinde denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin seçilme şansının yüksek olduğu düşünölebilir. Deniz yatağından çıkartılması plânlanan dört ana madenden nikel haricindeki geriye kalan üç tanesinin temel ihracatçısı konumundaki devletlerin önemli bir kısmı denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerdir. En son olarak, “B Grubu” olarak adlandırılan ve deniz yatağında sözleşmecı devlet olarak yatırım yapan devletler arasından seçimin

yapılacağı gruptan da, en azından bir tane coğrafi açıdan elverişsiz devletin seçilme şansı yüksek görülmektedir.

Olasılıkları belirttikten sonra gerçekte durumun nasıl cereyan ettiğini, başından itibaren Konsey üyelerini değerlendirmek suretiyle ortaya koymakta yarar vardır. 1996 yılından 2010 yılına kadar değerlendirildiğinde her yıl en azından otuz altı üyeli Konsey’de bir denize kıyısı olmayan devlete yer verildiği görülmektedir. Denize kıyısı olmayan devletlerin sayıca fazla yer aldıkları yıllar ise 1996 ve 1997 yıllarıdır, çünkü bu yıllarda Konseyde denize kıyısı olmayan devletler üç üye ile temsil edilmişlerdir. Yıllara göre denize kıyısı olmayan devletlerin Konseydeki üyelikleri şu şekilde dağılmıştır: 1996 (Zambiya-C Grubu; Avusturya ve Paraguay-E Grubu), 1997 (Zambiya-C Grubu; Avusturya ve Paraguay-E Grubu), 1998 (Zambiya-C Grubu; Avusturya-E Grubu), 1999 (Paraguay ve Avusturya-E Grubu), 2000 (Paraguay-E Grubu), 2001 (Paraguay ve Çek Cumhuriyeti-E Grubu), 2002 (Paraguay ve Çek Cumhuriyeti-E Grubu), 2003 (Zambiya-C Grubu; Çek Cumhuriyeti-E Grubu), 2004 (Çek Cumhuriyeti-E Grubu), 2005 (Çek Cumhuriyeti-E Grubu), 2006 (Çek Cumhuriyeti-E Grubu), 2007 (Çek Cumhuriyeti-E Grubu), 2008 (Çek Cumhuriyeti-E Grubu), 2009 (Çek Cumhuriyeti-E Grubu), 2010 (Çek Cumhuriyeti-E Grubu)<sup>1803</sup>.

Konseydeki üyelik dağılımı yukarıda verilen bilgiler çerçevesinde değerlendirildiğinde, denize kıyısı olmayan devletlerin Konseyde etkilerinin pek de büyük olmadığı ifade edilebilir. Fakat, esas ilginç olan husus gruplara göre dağılımda kendisini göstermektedir. Denize kıyısı olmayan devletlerin doğrudan ismen zikredildiği ve D Grubuna mukabil gelen kategoriden denize kıyısı olmayan devletler, bugüne değin (2010’a kadar) Konseye üye sokamamışlardır. Buna karşın, denize kıyısı olmayan devletler, C Grubuna denk gelen ve deniz yatağındaki madenlerin en büyük ihracatçılarının seçildiği gruptan Zambiya ile toplam dört kez (1996, 1997, 1998 ve 2003) temsil hakkı kazanırken, hakça coğrafi dağılımın dikkate alındığı ve E grubuna mukabil gelen gruptan en fazla üyeliği çıkarmıştır. E Grubundan bugüne kadar Avusturya dört kez (1996, 1997, 1998, 1999), Paraguay altı kez (1996, 1997, 1999, 2000, 2001, 2002) ve 2012 de dâhil olmak üzere Çek Cumhuriyeti on iki kez (2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012) üyelik hakkı kazanmış ve denize kıyısı olmayan devletleri

<sup>1803</sup> Çek Cumhuriyeti’nin “E Grubu” dâhilinden üyeliği 2012’ye kadar, 2012 yılı da dâhil olmak üzere devam edecektir.

temsil etmişlerdir/etmektedirler. Genel olarak BMDHS'ye ve 1994 Anlaşmasına taraf olan denize kıyısı olmayan devlet sayısı düşünüldüğünde bu devletlerin temsilinin hakça olmadığı, dahası nominal olarak bugüne kadar sadece dört denize kıyısı olmayan devletin üyelik hakkı kazanmış olduğu da hesaba katılırsa, denize kıyısı olmayan devletlerin Konseyde etkinliklerinin az olduğu mütalâa edilebilecektir.

Bugüne kadar Konseye üye olan denize kıyısı olmayan devletler açısından dikkat çekici bir özellik de bu devletlerin sınıfsal konumlarıdır. Görüldüğü üzere, bugüne kadar sadece dört denize kıyısı olmayan devlet Konsey üyeliği kazanmışken, bu denize kıyısı olmayan devletlerden iki tanesi, Avusturya ve Çek Cumhuriyeti gelişmiş denize kıyısı olmayan devletlerdir. Diğer denize kıyısı olmayan devletlerden Zambiya ise, her ne kadar gelişmekte olan devletler kategorisinde yer alsada, ana ihracatçı ülke konumundan ötürü Konsey üyeliğini kazanmıştır. Bu çerçevede, sadece Paraguay'ın gelişmekte olan denize kıyısı olmayan devlet kategorisine giren bir devlet olduğu kabul edilebilecektir. Oysa, Paraguay seçildiği dönemde "D Grubu"ndan değil, hakça coğrafi dağılıma göre seçilen on sekiz devletten biri olmuştur. Tüm bu olgular, Konsey üyeliği çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletlerin göz ardı edildiği izlenimini oluşturmaktadır.

Coğrafi açıdan elverişsiz devletleri Konsey üyeliği bakımından değerlendirmenin, bu devletlerin kesin bir tanımının yapılamaması ve bu çerçevede kesin bir ayrıma gidilememesi gerçeği düşünüldüğünde, gerek denize kıyısı olmayan devletlerin tasnifi kadar kolay olmadığı, gerek denize kıyısı olmayan devletlerin değerlendirilmesi kadar kesinlik taşımayacağı belirtilmelidir. Yine de, coğrafi açıdan elverişsizliği tartışılmayacak devletlerin, Konseye üyelik çerçevesinde değerlendirilmesinin yararlı olacağı da aşikârdır.

Konsey üyeliği çerçevesinde 1996 ilâ 2010 yılları arasında değerlendirme yapıldığında, yaklaşık on üç coğrafi açıdan elverişsiz devletin Konseyde üyelik hakkı kazandığı görülecektir: Almanya, Belçika, Cezayir, Güney Kore, Hollanda, Jamaika, Kamerun, Katar, Mısır, Polonya, Sudan, Tunus ve Ukrayna.

### **c- Gözlemci Devletler**

Otoritenin üyesi olmayan devletler Otoriteye gözlemci devlet statüsüyle katılmaktadır. Bu statüde olan devletler değerlendirildiğinde, otuz beş devletin

hemen hemen hepsinin denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devlet olduğu görülecektir.<sup>1804</sup> Bu çerçevede, gözlemci statüsündeki denize kıyısı olmayan devletler şunlardır: Afganistan, Andora, Azerbaycan, Bhutan, Burundi, Etiyopya, Kazakistan, Kırgızistan, Liechtenstein, Malawi, Nijer, Orta Afrika Cumhuriyeti, Özbekistan, Ruanda, San Marino, Swaziland, Tacikistan ve Vatikan. Gözlemci statüsünde yer alan coğrafi açıdan elverişsiz devletler ise şunlar olarak kabul edilebilir: Birleşik Arap Emirlikleri, Eritre, İsrail, Kore (Kuzey), Libya, Suriye, Tayland ve Türkiye.<sup>1805</sup>

Gözlemci statüsünde yer alan denize kıyısı olmayan devletlerin sayısı on sekizdir. Bir oranlama yapmak gerekirse, Otorite’de temsil edilmeyen denize kıyısı olmayan devletlerin oranı tüm denize kıyısı olmayan devletlerin sayısı göz önüne alındığında yaklaşık olarak %44’e denk gelmektedir. Bu bağlamda, denize kıyısı olmayan devletlerin III. DHK’nın başından beri iddia ettikleri, dışlanmışlık, bu çerçevede kendilerine bağlı olarak, kendi davranışlarının bir sonucu olarak cereyan ediyor şeklinde yorumlanabilecektir.<sup>1806</sup>

## **6- Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Deniz Yatağındaki Kaynaklardan Yararlanmasına Muhtemel Karşı Çıktılar**

*Vasciannie*’nin de belirttiği üzere<sup>1807</sup>, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz yatağındaki kaynaklardan yararlanma hakkına, gerek III. DHK’da, gerek de bu Konferansın nüvesini teşkil eden diğer toplantılarda açıkça bir karşı çıkış olmamıştır. Bir başka ifadeyle, hiçbir devlet, denize kıyısı olmayan devletlerin, konumlarından ötürü deniz yatağı kaynaklarından mahrum tutulabileceğini iddia etmemiştir. Bunun en önemli nedenlerinden birinin, deniz yatağına ve kaynaklarına ilişkin belirlenen ve bunlar için temel teşkil eden “insanlığın ortak mirası ilkesi” olduğu düşünülebilir.

---

<sup>1804</sup> Gözlemci statüsünde yer alan devletlerin listesi için bkz. via [www.isa.org.jm/en/about/member/states/observers](http://www.isa.org.jm/en/about/member/states/observers) (son ziyaret tarihi: 10/03/10).

<sup>1805</sup> Gerek denize kıyısı olmayan, gerek coğrafi açıdan elverişsiz devlet olarak sınıflandırılmayacak gözlemci statüsündeki devletler ise şu şekilde sıralanabilir: Amerika Birleşik Devletleri, Ekvator, İran, Kolombiya, Peru ve Venezüella.

<sup>1806</sup> Tabii ki, unutmamak gerekir ki, deniz yatağına ilişkin bu sistemde gözlemci olan denize kıyısı olmayan devletler arasında bağımsızlıklarını III. DHK’dan çok sonra kazananlar da vardır. Bu çerçevede yapılan yorumun doğruluğu tartışılabilir. Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Tacikistan olmak üzere toplam beş devlet 1990’lı yıllarda bağımsızlıklarını kazanmış devletlerdir. Öte yandan, Etiyopya’da 1990’lı yılların ilk yarısında, Eritre’nin ayrılmasıyla tekrardan denize kıyısı olmayan bir devlet hâline dönüşmüştür.

<sup>1807</sup> VASCIANNIE, 1990, s. 146 vd.

**Vasciannie**, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz yatağındaki kaynaklardan yararlanmalarına dair üç temel nokta da itiraz öne sürülebileceğini belirterek, bu noktaları özetle şu şekilde sıralamıştır<sup>1808</sup>: kıyı şeridinde (*coastal front*) sahip olmanın bir ön koşul olması, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz yatağı kaynaklarından yararlanmalarının tek başlarına mümkün olmaması ve komşu kıyı devletleriyle mukayese edildiğinde deniz yatağına daha uzak olarak konumlanmaları.

## Ş5- Denizlerde Bilimsel Araştırmalar

### I- Giriş

Denizlerde bilimsel araştırmaların, ayrıca ele alınmasındaki temel sebep, BMDHS'nin bu konuya deniz yetki alanlarından farklı bir bölüm altında ayrıca yer vermiş olmasıdır.

19. yüzyıl, hattâ yirminci yüzyılın ilk çeyreğinde denizlerde bilimsel araştırmaların serbest olduğu, en azından herhangi bir soruna sebebiyet vermediği belirtilmektedir.<sup>1809</sup> Oysa, denizlerdeki bilimsel araştırmalara ilişkin bu serbestlik, 1930'larla birlikte değişmeye başlamış; değişim II. Dünya Savaşı sonunda denizlerdeki yetki genişlemesi eğilimiyle birlikte iyice belirgin hâle gelmiştir.

BMDHS'den evvel yer alan 1958 tarihli Cenevre Sözleşmeleri düzeninde kıta sahanlığı dışında, denizlerde bilimsel araştırmalara ilişkin genel bir hükme yer verilmemiştir. Bu çerçevede, BMDHS'nin öncesindeki dönemde, denizlerde bilimsel araştırmaların düzenleme gerektirecek kadar önemli bir konu olmadığı, bilimsel araştırmaların genelde kıyı devletlerince engellenmediği, aksine olumlu karşılandığı ve dahası kıyı devletlerinin deniz yetki alanlarının, hem sayısal, hem niteliksel olarak daha dar olduğu düşünülebilir. III. DHK öncesindeki döneme ilişkin, genel olarak, bu

---

<sup>1808</sup> Hiçbirisine açıkça katılmadığını ortaya koyan **Vasciannie**'nin sıraladığı üç nokta ve ayrıntılı açıklamaları için bkz. VASCIANNIE, 1990, s. 146-148.

<sup>1809</sup> Bu konuda, **Mangone**, özellikle 1873 ilâ 1876 yılları arasındaki *HMS Challenger* Seyahati örneği çerçevesinde durumu açıklamıştır. Bkz. MANGONE G.J., The Effect of Extended Coastal State Jurisdiction over the Seas and Seabed upon Marine Science Research, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Hawaii, 1983, s. 294-295. Bu kadar net ve ayrıntılı olmasa da, paralel açıklamalar için bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 400-401; ESSIEN V.L.K., Marine Scientific Research: Problems and Prospects under the New Convention on the Law of the Sea, *IJIL*, vol. 25/2, 1985, s. 215.

yönlü tutumun nedenleri arasında, bilimsel araştırma yapılmasında sakınca olmadığı şekilde bir algılayış olduğu iddia edilebilir.

Özellikle 1958 tarihli CADS'de açık deniz serbestilerine ilişkin hükümde, açıkça sayılan dört serbesti dışında da serbestilerin olduğunun imâ edilmiş; imâ edilen bu serbestiler arasında denizlerde bilimsel araştırma serbestinin de olduğu düşünülmüştür. Nitekim, gerek Uluslararası Hukuk Komisyonunun 1956 tarihli raporunda<sup>1810</sup>, gerek doktrinde<sup>1811</sup> görüşlerin bu yönde olduğu görülmektedir.

Oysa, III. DHK'da, denizlerde bilimsel araştırma yapılmasına ilişkin ayrıntılı hükümlerin getirildiği gözlenmektedir. Bu şekilde düzenlemelerin getirilmesinin nedenleri arasında, kıyı devletlerinin deniz yetki alanlarının sayısal ve niteliksel olarak genişlemesi, denizlerde stratejik çıkarların artması ve ön plâna çıkması, teknolojik gelişmelerin bilimsel araştırmalar üzerindeki etkileri sayılabilir.

## II- 1958 tarihli I. DHK ve Cenevre Sözleşmeleri

1958 tarihinde gerçekleştirilen I. DHK'yla birlikte artık deniz araştırmalarında eskisi gibi bir rahatlığın olmayacağı anlaşılmıştır. Deniz araştırmalarıyla meşgul olan bilim adamları, özellikle Uluslararası Hukuk Komisyonunda konunun ele alınışına dair endişelerini dile getirmişler; konuya ilişkin ayrıntılı olarak ve denizlerde bilimsel araştırmaları güvence altına alacak şekilde düzenlemelerin getirilmesi isteğini vurgulamışlardır.<sup>1812</sup> Oysa, 1958 tarihli deniz hukukuna ilişkin dört Cenevre Sözleşmesi incelendiğinde, bilim adamlarının bu isteklerine kavuşamadıkları görülmektedir.

1958 yılında kabul edilen dört Sözleşmeden sadece birinde, 1958 tarihli CKSS'de konuya dair bir düzenlemeye gidilmiştir. Bir kıyı devletinin kıta sahanlığında yer alan kaynaklar üzerinde egemen haklarının varlığı kabul edildiği için, bu paralelde, kıta sahanlığına ilişkin bir bilimsel araştırmaya girişilmesi için kıyı devletinin izninin alınması öngörülmüştür. Buna karşılık, eğer araştırma sadece kıta

<sup>1810</sup> MANGONE, s. 295-296; MUKHERJEE P.K., The Consent Regime of Oceanic Research in the New Law of the Sea, *MP*, vol. 5/2, 1981, s. 106-107.

<sup>1811</sup> ROACH J.A., Marine Scientific Research and the New Law of the Sea, *ODIL*, vol. 27/1&2, 1996, s. 61; SOONS A.H.A., The International Legal Regime of Marine Scientific Research, *NILR*, vol. 24/3, 1977, s. 393-444 (Adı geçen makaleye ulaşılammıştır; konuya ilişkin olarak açıklama internet üzerinden yayınlanan özetinden alınmıştır).

<sup>1812</sup> MANGONE, s. 296-297.

sahanlığının fizikî ve biyolojik karakterine ilişkinse, normal şartlarla kıyı devletinin bu izni vermekten kaçınmayacağı düzenlenmiştir. İlâveten, kıyı devletinin istemesi durumunda araştırmaya katılabileceği ve yapılan araştırmaya ilişkin sonuçların yayınlanacağı yer verilen diğer düzenlemelerdir.

Bunun dışında, yukarıda da belirtildiği üzere, 1958 tarihli CADS'de düzenlenen açık deniz serbestileri içerisinde deniz araştırmaları yer almamıştır. Buna karşın, Uluslararası Hukuk Komisyonunun Birleşmiş Milletler Genel Kuruluna sunulan raporunda, her ne kadar dört serbestiye yer verilse de bunlar dışında da serbestilerin olabileceği belirtildikten sonra bunlara dair örnek olarak deniz araştırmaları gösterilmiştir.<sup>1813</sup>

Bunun dışında, deniz araştırmalarına dair karasularına ilişkin herhangi bir düzenlemeye gidilmemiştir. Bu konuda bir karmaşa yaşanması da mümkün gözükmemektedir. Karasularında, kıyı devleti tam egemendir. Zararsız geçiş hakkı dışında üçüncü devletlere bir hak tanınmamıştır.<sup>1814</sup> Bu çerçevede, deniz araştırmaları da kıyı devletinin münhasır egemenliği dâhilindedir. Fakat, unutulmaması gereken husus, 1958'lerde, en azından birçok devlet tarafından, karasuları üç deniz mili olarak kabul edilmekteydi.

### III- BMDHS Çerçevesinde Denizlerdeki Bilimsel Araştırmalar

#### A- Genel Olarak

BMDHS'nin XIII. bölümü m.238 ilâ m.265'in dâhil olduğu toplam yirmi sekiz madde denizlerdeki bilimsel araştırmaların düzenlenmesine ve yürütülmesine ilişkin konuları ihtiva eden hükümlere ayrılmıştır. Yirmi sekiz maddeden oluşan XIII. Bölüm

---

<sup>1813</sup> MANGONE, s. 295-296.

<sup>1814</sup> Burada, doktrinde dile getirilen ve incelenen bir düşüncenin vurgulanması yerinde olacaktır. Acaba, denizlerde bilimsel araştırma hakkı, zararsız geçiş içinde değerlendirilebilir mi? Meselâ, *Essien*, “zararsız geçiş”in bilimsel araştırma yapma hakkını içerip içermediğinin tartışılabilirliğini, fakat her hâlükârda “bilimsel araştırma”nın “zararsız geçiş”in bir şekli olmadığını belirtmiştir. Bkz. *ESSIEN*, s. 215. *Churchill* ve *Lowe* bir geminin zararsız geçiş hakkını kullanırken aynı zamanda bilimsel deniz araştırması faaliyeti kapsamına girebilecek, meselâ hidrografik dinleme yapabileceğini mütalâa etmiş; fakat bunun yine de üzerinde tartışma yaşanacak bir konu olacağını ve bu tür bir faaliyetin gemiyi “geçiş” kavramından uzaklaştıracağı ve araştırma faaliyetine koyacağını ifade etmiştir. Bkz. *CHURCHILL & LOWE*, 1999, s. 401. *Mukherjee* ise, kesinlikle bunun söz konusu olamayacağını bildirmiştir. Bkz. *MUKHERJEE*, s. 102.

Bu sorun BMDHS'nin zararsız geçiş hakkına ilişkin yasaklı faaliyetlerin sıralandığı m.19/2'nin (j) bendinde araştırma ve ölçümle faaliyetlerine açıkça yer verilmesiyle giderilmiştir.

kendi içerisinde de altı alt bölüme ayrılmıştır.<sup>1815</sup> Öte yandan, BMDHS’de XIII. Bölümün ayrılmaz bir parçası olarak nitelendirilebilecek onu hemen takip eden XIV. Bölümde ise denizler bağlamındaki teknoloji transferi öngörülmüştür.

Doktrinde, BMDHS’de “denizlerde bilimsel araştırma” kavramının açıkça anlamının ortaya konulmadığı, karışıklığa sebep olacak, dahası tartışmaları körükleyebilecek bazı kavramların da bu çerçevede ele alınmadığı üzerinde durulmuştur. Bu kavramlar şu şekilde belirtilmektedir: deniz bilimsel araştırmaları (*marine scientific research*), deniz ölçümlenmeleri (*marine surveys*), askerî nitelikteki deniz araştırmaları (*military research*), askerî ölçümlenmeler (*military surveys*).<sup>1816</sup>

Bunun haricinde, XIII. bölüm çerçevesindeki düzenlemelerde bir ayrıma gidildiği, kıyı devleti ve denizlerde araştırma yapan devletlerin birbirlerinden ayrıldığı belirtilmelidir. Bu bağlamda, denizlerde araştırma yapmak isteyen bir devlet kıyı devletinden izin almak zorundadır. Bir başka ifadeyle, kıyı devletinin deniz yetki alanlarında, esas olarak da münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığında bir başka devlet deniz araştırması yapmak istiyorsa, araştırmayı yapacağı alan deniz yetki alanı içinde olan kıyı devletinden izin almak zorundadır. III. DHK esnasında, özellikle gelişmiş devletler, deniz yetki alanları dâhilinde kalan alanlarda bilimsel araştırma yapmak için izin alma rejiminin uygulanması yerine, sadece bildirimde bulunmayı teklif etmiş ve buna ilişkin rejimi savunmuşlardır.<sup>1817</sup>

Ayrıca, bazı yazarlarca, Sözleşmede “temel bilimsel araştırma” (*basic/fundamental/pure scientific research*) ile “uygulamalı bilimsel araştırmalar”

---

<sup>1815</sup> BMDHS m.238 ilâ m.241 arasında I. Alt Bölüm denizlerdeki bilimsel araştırmalara ilişkin genel düzenlemeleri içermektedir. Sözleşme m.242 ilâ m.244 arasında yer verilen II. Alt bölüm uluslararası işbirliğine ayrılmıştır. Denizlerdeki bilimsel araştırmaların yürütülmesi ve desteklenmesi başlığını taşıyan III. Alt Bölüm m.245 ilâ m.257 arasında yer almaktadır. Bunları sırasıyla, deniz çevresindeki bilimsel araştırma tesisleri ve ekipmanlar başlığını taşıyan ve m. 258 ilâ m.262 arasında yer alan IV. Alt Bölüm, sadece tek bir maddeden m.263’ten oluşan ve Sorumluluk ve Mesuliyet başlığını taşıyan V. Alt bölüm, son olarak m.264 ilâ m.265 arasında yer alan uyumsuzlukların çözümü ve geçici önlemler başlığını taşıyan VI. Alt Bölüm izlemektedir.

<sup>1816</sup> HAIWEN Z., Conflict between Jurisdiction between Coastal State on MSR in EEZ and Military Survey, in *Recent Developments in the Law of the Sea and China*, edited by Nordquist & Moore & Fu, Dordrecht, 2006, s. 323-327; ROACH, s. 60-61.

<sup>1817</sup> MANGONE, s. 299-300; VARGAS J.A., Marine Scientific Research and the Transfer of Technology, in *Consensus and Confrontation: United States and the Law of the Sea Convention*, edited by Van Dyke, Honolulu, 1983, s. 454.

(*applied scientific research*) şeklinde bir ayrıma gidildiği ifade edilmektedir.<sup>1818</sup> Temel bilimsel araştırmanın, dünyaya ait olarak insanoğlunun bilgisini arttırmak olduğu; buna karşılık, “uygulamalı bilimsel araştırmalar” kavramınınınsa temelde, belirli pratik amaçlarla gerçekleştirilen bilimsel faaliyetler olduğu belirtilmektedir.<sup>1819</sup>

Tüm bu kısa açıklamalardan sonra, deniz yetki alanları çerçevesinde denizlerde bilimsel araştırma hakkının nasıl şekillendiği incelenebilir.

## **B- İç Suları ve Karasuları**

Karasularında, zararsız geçiş hakkı haricinde, egemenlik münhasıran kıyı devletine ait olduğuna göre, denizlerde bilimsel araştırmalar konusunda da kıyı devletinin münhasır yetkisi olduğu mütalâa edilmelidir. Bu çerçevede, karasularına denk gelen denizlerde, deniz diplerinde ve toprak altında bilimsel araştırma yapmak kıyı devletinin iznine tâbidir ve ayrıca, kıyı devletinin koyduğu kurallar uygulanmalıdır.

Denizlerde bilimsel araştırmalar konusunda BMDHS dâhilinde, iç sularına ilişkin açık bir belirlemeye gidilmese de, bu suların hukukî statüsü göz önüne alındığında, kıyı devletinin tamamen yetkili olduğu, ancak onun izni ve kurallarına tâbi hareket edilebileceği düşünülmelidir.<sup>1820</sup>

## **C- Takımadada Suları**

BMDHS’de yeni kabul edilen kavram olan takımadalar ve takımadada sularına ilişkin bilimsel deniz araştırmaları konusunda bir belirlemeye gidilmediği görülmektedir. Fakat, doktrinde de vurgulandığı üzere<sup>1821</sup>, takımadada sularının hukukî statüsü göz önünde tutulduğunda, üçüncü devletlerin takımadada sularında bilimsel

---

<sup>1818</sup> PLESMANN W. & RÖBEN V., *Marine Scientific Research: State Practice versus Law of the Sea?*, in *Law of the Sea at the Crossroads: The Continuing Search for Universally Accepted Régime*, edited by Wolfrum & Heinzen & Bizarro, Berlin, 1991, s. 374. Öte yandan, belirtmek gerekir ki, bazı yazarlar bu şekilde bir ayrıma hiç değinmemiştir. Bkz. MANGONE, s. 294 vd.; ROACH, s. 59 vd.

<sup>1819</sup> PLESMANN & RÖBEN, s. 374. *Mukherjee*’ye göre, bu ayırım 1958 tarihli CKSS m.5/1&8 bağlamında da söz konusudur. Yazar daha sonra, bu ayırımın III. DHK’da da altının çizildiğini, fakat 1979 yılındaki değişiklikle açık olarak metinlerden çıkarıldığını; buna rağmen, “tüm insanlığın yararı”na gibi genel ilkeler çerçevesinde varlığını bir şekilde koruduğunu anlatmıştır. Bkz. MUKHERJEE, s. 101 ve 102.

<sup>1820</sup> Paralel görüş için bkz. CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 404.

<sup>1821</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 405; ROACH, s. 63.

deniz araştırmaları yapma hakkının tamamen ilgili takımda devletin iznine tâbi olarak ve koyduğu kurallara uyumlu hareket edilmesiyle mümkün olacağı iddia edilebilir.

#### **D- Múnhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanlığı**

BMDHS'nin bilimsel deniz araştırmalarına ilişkin en kapsamlı düzenlemeyi getirdiği deniz alanları múnhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı olmaktadır. Tıpkı 1958'deki düzenlemede olduğu gibi bu alanlar için de "izin sistemi" benimsenmiştir.

Bir kıyı devletin múnhasır ekonomik bölgesinde ve kıta sahanlığında araştırma yapmak isteyen devlet veya uluslararası örgüt araştırmanın başlayacağı tarihten en az altı ay evvel ilgili kıyı devletine başvurarak izin isteyecektir. Sözleşme m.248'e göre en az altı ay önce gerçekleştirilecek bu başvuruda detaylı bir biçimde kıyı devletin bilgilendirilmesi öngörölmüştür. Buna göre, başvuruyu yapan devletin başvurusu, ayrıntılı olarak: projenin içeriği ve amacı; gemilerin sınıfı, adı, tonajı, tipi ve bilimsel ekipmanın tarifi de dâhil olmak üzere kullanılacak araçlar ve yöntem; projenin yürütöleceği coğrafî alanın kesinleştirilmesi; projeye başlanılacak ilk tarih, sonlanacağı tarih, ekipmanın alınacağı tarih, uygun olan durumlarında söküleceği tarih; projeyi destekleyen kurumun, yöneticisinin ve projenin yetkilisinin adı; kıyı devletin ne şekilde katılabileceği veya temsil edilebileceği hakkında bilgileri içerecektir.

Kural olarak, kıyı devleti barışçıl amaçlarla ve insanlığın yararı için deniz çevresindeki bilimsel bilgiyi arttırmak adına yapılacak araştırmalara "normal şartlar" altında izin verecektir. Buna karşılık, kıyı devleti, araştırma doğrudan múnhasır ekonomik bölge veya kıta sahanlığındaki canlı ve cansız kaynakların işletimine ilişkinse, kıta sahanlığının delinmesine ilişkinse, araştırmanın içeriği veya amacı konusunda yetersiz bilgi sunulmuşsa veya araştırmayı isteyen devletin veya uluslararası örgütün eski araştırma projelerinden olumsuz bir sicili söz konusuysa izin vermeyecektir.

Öte yandan, Sözleşme m.249'da "belirli koşullara uyulması görevi" adı altında kıyı devletine bazı geniş imtiyazların tanındığı da görölmektedir. Bu çerçevede, kıyı devletin katılım veya temsili garanti altına alınması, başlangıç

raporları ve araştırma sonuçları tamamen kıyı devletine sağlanması, tüm veri ve örneklere kıyı devletinin erişiminin sağlanması, tüm raporların, veri ve örneklerin kıyı devletince talep edilebilmesi, uygulanabildiği anda tüm sonuçların uluslararası olarak erişiminin sağlanması, araştırmadaki her türlü önemli değişikliğin kıyı devletine bildirilmesi ve aksi öngörülmedikçe tesislerin ve ekipmanın araştırma bitiminde sökülmesi öngörülmüştür.

Kıyı devleti tarafından verilecek açık iznin yanı sıra zımnî izne ilişkin de düzenlemelere yer verilmiştir. Buna göre, m.252 çerçevesinde altı ay önceden m.248'e göre bilgilendirilen kıyı devleti, bu başvurudan itibaren dört ay içinde hiçbir cevap vermezse araştırmaya izin vermiş kabul edilecektir. Bunun dışında, bir uluslararası örgüt nezninde öngörülen bilimsel araştırmaya, örgüte üye olan ilgili kıyı devleti, görüşmeler sırasında açıkça itiraz etmemişse veya örgütün bildiriminden başlayarak dört ay içinde açıkça itiraz etmemişse, bilimsel araştırma projesine izin vermiş sayılmaktadır.<sup>1822</sup>

Ayrıca, kıyı devleti bu koşullara uyulmazsa istediği zaman araştırmaya son verme yetkisini de haizdir.

## **E- Açık Denizler**

1958 tarihli CADS'den farklı olarak, BMDHS'de denizlerde bilimsel araştırma serbestisi bir açık deniz serbestisi olarak açıkça düzenlenmiştir. Bu çerçevede, tüm devletlerin açık denizlerde bilimsel deniz araştırmaları yapmalarının serbest olduğu mütalâa edilmektedir. Tabî ki, yürütülecek bilimsel araştırmanın barışçıl amaçlarla olacağı şüphesidir.

## **F- Deniz Yatağı**

BMDHS m.143/3'te taraf devletlerin deniz yatağında bilimsel deniz araştırmaları yapabilecekleri düzenlenmiştir. Bu çerçevede, taraf devletler uluslararası işbirliğini destekleyeceklerdir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, deniz araştırması konusunda Otoritenin tek yetkili kılınmayarak, diğer uluslararası örgütlerden de bahsedilmiş olmasıdır.

---

<sup>1822</sup> BMDHS m.247.

## IV- Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıdan Elverişsiz Devletler Açısından Denizlerde Bilimsel Araştırmalar

### A- Uygulamasal Bağlamda Değerlendirme

Bu konudaki pozitif hukuk kuralları ele alınmadan evvel, bu devletlerin uygulamada denizlerdeki bilimsel araştırmalara ilişkin konularının değerlendirilmesi gereklidir. Bu çerçevede, coğrafi açıdan elverişsiz devletler ve denize kıyısı olmayan devletler gelişmiş devlet olup olmamalarına göre ele alınacaklardır.

Gelişmiş coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin, denizlerdeki bilimsel araştırmalarda rollerinin büyük olduğu, eskiden beri bu devletlerin denizleri ciddi biçimde araştırdıkları ifade edilebilir. Meselâ, Almanya, Hollanda, İsveç ve Belçika gibi devletler önemli deniz araştırmalarını, neredeyse bir yüzyılı aşkın bir biçimde ve başarılı olarak devam ettirmektedirler.<sup>1823</sup> Öte yandan, bu devletler ciddi anlamda deniz bilimleriyle uğraşan enstitülere ve kurumlara sahiptirler.

Gelişmekte olan coğrafi açıdan elverişsiz devletlerinse, her ne kadar coğrafi konuları denizlere ilişkin birçok konuda sıkıntı yaratsa da, denizlerde bilimsel araştırmalara katıldıkları belirtilebilir.

Öte yandan, bazı denize kıyısı olmayan devletlerin de yoğun bir şekilde denizlerde bilimsel araştırma faaliyetleri icra ettikleri belirtilmelidir. Bu çerçevede, özellikle Avrupa Kıtasındaki iki gelişmiş denize kıyısı olmayan devletin adı zikredilebilir: Avusturya ve İsviçre.

Avusturya, Viyana Üniversitesi bünyesinde kurulan deniz bilimleri enstitüsü ile bu konuda ciddi gelişmeler göstermiştir. Bu bağlamda, başta Adriyatik Denizi

---

<sup>1823</sup> Denizlerde Almanların, Hollandalıların ve İsveçlilerin araştırma gemileriyle etkin deniz araştırmaları yaptıklarına önceki bölümlerde değinilmişti. Meselâ, bu devletler haricinde *Hafner* klâsik araştırmacı devletler arasında Polonya'nın adını da zikretmektedir. Bkz. HAFNER G., The Regulation of Marine Scientific Research Activities of Landlocked and Geographically Disadvantaged States in the Draft Convention on the Law of the Sea, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 343.

olmak üzere, Akdeniz’de araştırmalarını yoğunlaştırmıştır.<sup>1824</sup> Bu konuda Enstitünün Hırvatistan’ın kurumuyla ortak çalışmalar sürdürdüğü belirtilmektedir.<sup>1825</sup>

Fakat, denizlerde bilimsel araştırma faaliyetleri bağlamında en gelişmiş olanaklara sahip ve bunun sonucunda bu alanda en yoğun faaliyetleri sergileyen denize kıyısı olmayan devlet İsviçre olarak mütalâa edilebilecektir. **Hafner**, özellikle İsviçre’nin kimya, ilaç ve gıda sanayilerinin deniz bilimsel araştırmalarından çok faydalandığının altını çizmektedir.<sup>1826</sup> Bu çerçevede, 1971 yılında İsviçreli kurum ve bilim adamları arasında deniz bilimsel araştırmalarında koordinasyonun sağlanması için “Oşinografi ve Limnoloji İçin İsviçre Komisyonu” (*Schweizerische Kommission für Ozeanographie und Limnogeologie*) kurulmuştur.<sup>1827</sup> İsviçre, başta “Hükümetler-arası Oşinografi Komitesi” (*Intergovernmental Oceanographic Commission/IOC*) ve “Akdeniz’de İşbirliksel Araştırmalar” (*Cooperative Investigations in the Mediterranean/CIM*) olmak üzere Akdeniz’in araştırılması için oluşturulmuş “Akdeniz’in Bilimsel Araştırılması İçin Uluslararası Komisyon”a (*the International Commission for the Scientific Exploitation of the Mediterranean Sea/CIESM*) ve “Okyanus Araştırmaları Bilimsel Komitesi”ne (*Scientific Committee on Oceanic Research/SCOR*) üyedir.<sup>1828</sup>

Öte yandan, İsviçre, deniz araştırmalarının maliyetli oluşundan ötürü genelde ortaklıklar kurmak yoluyla deniz araştırmalarına katılmayı tercih etmektedir ve özellikle Avrupa’daki devletler ve Amerika Birleşik Devletleri ile bu yönlü çalışmaların gerçekleştirildiği vurgulanmaktadır.<sup>1829</sup> İsviçreli bilim adamlarının da katıldığı araştırmaların birinde derin deniz dibindeki magmanın oluşturduğu kulelerin keşfedildiği belirtilmiştir.<sup>1830</sup>

Son olarak, Avrupa çapında yürütölen ve dokuz Avrupa ülkesinden yirmi yedi enstitünün katıldığı okyanusların asitleşmesine dair yürütölen bir projeye İsviçre de dâhildir.<sup>1831</sup>

---

<sup>1824</sup> HAFNER, 1983, s. 344-345.

<sup>1825</sup> HAFNER, 1997, s. 35.

<sup>1826</sup> HAFNER, 1983, s. 344.

<sup>1827</sup> HAFNER, 1983, s. 344.

<sup>1828</sup> HAFNER, 1983, s. 345. “IOC” ve “CIM”e Avusturya da üyedir. Bkz. ibid, s. 345.

<sup>1829</sup> SLATER, *supra*, (ziyaret tarihi: 25/02/09).

<sup>1830</sup> SLATER, *supra*, (ziyaret tarihi: 25/02/09).

<sup>1831</sup> Okyanusların asitleşmesine dair yürütölen proje kapsamında şu önemli hususlar hedeflenmiştir: zaman ve mekânda okyanus kimyasındaki ve bio-oğrafyasındaki değişiklikleri belgelemek,

Gelişmekte olan denize kıyısı olmayan devletler için deniz araştırmaları yapmak çok zor görünmektedir. Her şeyden evvel, malî bakımından büyük bir külfet yükleyen deniz araştırmalarına ilişkin aynı zamanda yeterli kalifiye elemanın bulunmadığı düşünülebilir. Ama, yine aralarında denize kıyısı olmayan devletlerin de olduğu bazı gelişmekte olan devletlerin bu çeşitli girişimlerine rastlanmıştır. Meselâ Kenya, Uganda ve Tanzanya'nın oluşturduğu eski "Doğu Afrika Topluluğu" içerisinde deniz araştırmaları yapılabilmesi için "Doğu Afrika Deniz Araştırmaları Enstitüsü" (*East African Marine Research Institute*) kurulmuş; ne yazık ki, Topluluğun dağılmasıyla birlikte bu Enstitünün de varlığı sona ermiştir.<sup>1832</sup>

### **B- BMDHS'deki Düzenleme (m.254)**

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin denizlerde bilimsel araştırmalara dair konularına ilişkin BMDHS'de açık olarak tek bir maddede düzenlemeye rastlanılmaktadır. İlgili madde de, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgedeki bilimsel araştırmalara dairdir.

Bu çerçevede, diğer deniz yetki alanlarında denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin denizlerdeki bilimsel araştırmalara dair hakları yukarıda belirtilen genel düzen çerçevesinde cereyan edecektir. Bir başka ifadeyle, diğer devletlerin sahip oldukları haklar veya kısıtlamalar denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için de geçerli olacaktır.

Durum bu olmakla beraber, bazı yazarların değişik taleplerde buldukları ifade edilebilir. Öncelikle, bu konuda denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler özelinden farklı olarak ve fakat onları da kapsayacak şekilde **Wooster**'in açıklamalarına yer verilmelidir.<sup>1833</sup> Wooster'a göre; genel olarak, önemli okyanus olayları siyasî temellerle çizilmiş olan sınırlardan etkilenmezler, sınının kendisi ve büyük oranda deniz organizmaları yüksek hareketliliğe sahiptir ve bu tür sınırları görmezden gelirler; deniz bilimcileri ancak, bu organizmaların nereye

---

okyanusun asitleşmesinde deniz canlılarının (organizmalarının), topluluklarının ve ekosistemin hassasiyetini belirlemek, alt-hüreselden başlayarak ekosistem yerel ve evrensel olarak değişen boyutlardaki okyanus asitleşmesinin belirsizliklerini ve risklerini değerlendirmek vs. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. [www.epaca-project.eu](http://www.epaca-project.eu) (ziyaret tarihi: bilinmiyor). Ayrıca, dokuz devletten dördünün de coğrafi açıdan elverişsiz devlet olduğu belirtilmelidir: Almanya, Belçika, Hollanda ve İsveç.

<sup>1832</sup> MTANGO & WEISS, s. 38.

<sup>1833</sup> WOOSTER W.S., Pollution—Scientific Research, in *The Law of the Sea: A New Geneva Conference*, edited by Alexander, Kingston, 1972, s. 133.

hareket eder veya uzanırlarsa, bunların gittikleri yere kadar izleyebildikleri oranda etkin çalışabilirler; karaya yakın diye denizin bazı kısımlarının araştırmalardan hariç bırakılması, sonuçları yapay hâle indirgeyecek ve hattâ elde edilen sonuçlar daha az geçerli ve kullanılabilir addedilecektir.<sup>1834</sup> **Sinjela**, Wooster'ın bu düşüncelerinden de etkilenererek, denize kıyısı olmayan devletlerin kıyı devletinin karasularında bilimsel deniz araştırmalarına katılabilmesi gerektiğini belirtmiştir. Sinjela, bu çerçevede ise, ilgili kıyı devletiyle birlikte komşu denize kıyısı olmayan devletlerin ortaklaşa oluşturacakları bir konsey kurulması gerektiğini ifade etmiştir.<sup>1835</sup> Buna göre, yazar, denizlerdeki bilimsel araştırmalara ilişkin düzenlemelerin ve izinlerin bu komisyon tarafından düzenlenmesini önermiştir.<sup>1836</sup> Sinjela'nın düşüncelerinin aşırıya kaçtığı söylenebilir. Kıyı devletinin en temel egemenlik yetkisinin paylaşılmasını öngören bu anlayışın kabul edilmesi zor görünmektedir.

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı üzerindeki bilimsel deniz araştırmalarına ilişkin temel düzenleme BMDHS m.254'te şu şekilde belirtilmiştir:

*"1. 246. maddenin üçüncü fıkrasında belirtilen bilimsel deniz araştırmasını gerçekleştirmek için bir kıyı devletine proje sunan Devletler veya yetkili uluslararası örgütler, komşu denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletleri önerilen araştırma projesinden haberdar edeceklerdir ve bundan da kıyı devletini haberdar edeceklerdir.*

*2. İlgili kıyı devleti tarafından, önerilen bilimsel deniz araştırmaları projesi için izin verildikten sonra, 246. maddeye ve bu Sözleşme'de ilgili diğerk hükümlerle uyumlu olarak, bu tür bir projeyi gerçekleştirecek Devletler ve yetkili örgütler, komşu denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere, onların isteği üzerine ve uygun olduğunda, 248. madde ve 249. madde 1(f)'te vurgulanan ilgili bilgileri sağlayacaklardır.*

*3. Yukarıda belirtilen komşu denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler, istekleri doğrultusunda, ne zaman fizibl olursa, kendilerince atanacak*

---

<sup>1834</sup> Esasen belirtmek gerekir ki, bu görüşler büyük denizci devletlerin görüşleri olmaktadır. Büyük denizci devletler bilimsel deniz araştırmalarının yapılacağı alanı mümkün olduğunca geniş tutmak istemiştir. Bkz. ESSIEN, s. 213; MUKHERJEE, s. 98. Öte yandan, özellikle gelişmekte olan devletler ise, bilimsel deniz araştırmalarının önemini vurgulamakla birlikte güvenlik, yapılan araştırmaların ne anlam taşıyacağıının anlaşılabilmesi gibi sebeplerle bu hakkın kendi inisiyatiflerinde olmasını savunmuşlardır. Gelişmekte olan devletlerin ortaya koyduğu sebepler ve değerlendirmeleri için bkz. ESSIEN, s. 214.

<sup>1835</sup> SINJELA, 1983, s. 200.

<sup>1836</sup> SINJELA, 1983, s. 200.

kalifiye uzmanlar aracılığıyla ve kıyı devletince buna karşı çıkılmaması koşuluyla, proje için ilgili kıyı devleti ve bilimsel deniz araştırmalarını yönetecek Devlet veya yetkili uluslararası örgüt arasında anlaşılan koşullar çerçevesinde ve bu Sözleşme'deki hükümlere uyumlu olarak önerilen bilimsel deniz araştırmasına katılacaklardır.

4. Birinci paragrafta belirtilen Devletler ve yetkili uluslararası örgütler, yukarıda bahsedilen denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere, istemeleri durumunda, 249. madde ikinci paragraftaki hükümlere tâbi olarak 249. madde birinci paragraf (d) bendindeki belirtilen bilgi ve yardımı sağlayacaklardır. <sup>1837</sup>

Bu maddede açıkça görüldüğü üzere, denize kıyısı olmayan ve hattâ coğrafi açıdan elverişsiz devletler fazla bir şey alamamışlardır. Bu durum doktrinde vurgulanmaktadır. <sup>1838</sup>

BMDHS m.254 göz önüne alındığında, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin doğrudan bir kıyı devletinin kendi münhasır ekonomik bölgesinde veya kıta sahanlığında yaptığı araştırmalarda, bu bilimsel araştırmaya katılma veya bilgi edinme hakkı düzenlenmemiştir. Bu konu tamamen kıyı devletinin inisiyatifine bırakılmıştır.

Sözleşmedeki hükmün konusu, sadece bir kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesinde veya kıta sahanlığında bir üçüncü devletin veya bir uluslararası örgütün

---

<sup>1837</sup> “1. States and competent international organizations which have submitted to a coastal State a project to undertake marine scientific research referred to in article 246, paragraph 3, shall give notice to the neighbouring land-locked and geographically disadvantaged States of the proposed research project, and shall notify the coastal State thereof.

2. After the consent has been given for the proposed marine scientific research project by the coastal State concerned, in accordance with article 246 and other relevant provisions of this Convention, States and competent international organizations undertaking such a project shall provide to the neighbouring land-locked and geographically disadvantaged States, at their request and when appropriate, relevant information as specified in article 248 and article 249, paragraph 1(f).

3. The neighbouring land-locked and geographically disadvantaged States referred to above shall, at their request, be given the opportunity to participate, whenever feasible, in the proposed marine scientific research project through qualified experts appointed by them and not objected to by the coastal State, in accordance with the conditions agreed for the project, in conformity with the provisions of this Convention, between the coastal State concerned and the State or competent international organizations conducting the marine scientific research.

4. States and competent international organizations referred to in paragraph 1 shall provide to the above-mentioned land-locked and geographically disadvantaged States, at their request, the information and assistance specified in article 249, paragraph 1(d), subject to the provisions of article 249, paragraph 2. ”

<sup>1838</sup> CHURCHILL & LOWE, 1999, s. 440; ESSIEN, s. 222.

yapmak istediği bilimsel araştırmada denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlere tanınacak hak ve yetkilidir. Bu çerçevede, araştırma için başvuruda bulunan devletler veya uluslararası örgütler, komşu denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletleri bu araştırma projesinden haberdar edeceklerdir. Aynı zamanda, bu durumdan kıyı devleti de haberdar edilecektir. Araştırma izni verildiğinde, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin isteği üzerine ve eğer uygunsuzsa kendilerine bilgilendirmede bulunulacaktır. Katılım ise, bu devletlerin isteği üzerine ve atadıkları uzman kişiler için, eğer kıyı devleti buna itiraz etmezse söz konusu olacaktır.

Görüldüğü üzere, denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin sınırlı ve tamamen kıyı devletinin yönlendireceği bir yararlanma hakkı tanınmıştır. **Soons**'un altını çizdiği gibi, bugüne kadar bu hükümlerin uygulamasına rastlanılmamıştır.<sup>1839</sup> Ayrıca, bu hükümlerin uluslararası örf ve âdet kuralı hâline gelmesi de olası görünmemektedir.<sup>1840</sup>

---

<sup>1839</sup> SOONS A.H.A., The Legal Regime of Marine Scientific Research: Current Issues, in *Law, Science and Ocean Management*, edited by Nordquist & Long & Heider & Moore, Leiden, 2007, s. 161.

<sup>1840</sup> SOONS, 2007, s. 161.

## SONUÇ

Dünyada devletlerin sınırları tarihî ve siyasî olaylar sonucunda belirlenmiş ve belirlenmektedir. Ortaya çıkan bu sınırlar, kimi devletleri avantajlı kılarken, kimi devletleri avantajsız duruma sokmuştur. Deniz hukuku çerçevesinde devletlerin coğrafi konumlanmalarına göre sınırları değerlendirildiğinde, bazı devletlerin denize kıyısı olmadığı, bazı devletlerinse deniz kıyısı olduğu hâlde, denizden özellikle de coğrafi konumları ve bu konumun ortaya koyduğu fizikî imkânsızlıklar nedeniyle yararlanamadıkları görülmektedir.

Coğrafi yönden avantajsız konumda olan devletlerin belki de en avantajsızları denize kıyısı olmayan devletlerdir. Bu devletlerin denize kıyısı olmaması, her şeyden evvel denizle irtibat kurabilmelerini engellemektedir. Bu çerçevede, bu devletler için denize ulaşmak hayati önem taşımaktadır. Fakat, son yıllarda denize kıyısı olmayan devletlerin listelenmesinde doktrinde birtakım farklılıklara rastlanmaktadır. Bu durum da, denize kıyısı olmayan devletler kavramının tanımı sorununu gündeme getirmektedir. İlk başta, denize kıyısı olmayan devlet kavramını tanımlamanın, kavramın anlamının açıklığı da göz önüne alındığında zor olmayacağı düşünülebilir. Denize kıyısı olmayan devlet, kısaca karaların ortasında kalan ve denizle doğrudan irtibatı olmayan devlettir. Doğal olarak, bu devletler denize uzak konumlanmışlar ve denize ulaşmak için en az bir devletin toprağını kat etmek zorunda olan devletlerdir.

Coğrafi açıdan elverişsiz devletlerse, II. Dünya Savaşı sonrası denizlerde yaşanan yayılma eğiliminin bir sonucu olarak ilk olarak kıta sahanlığından yoksun devlet kavramı altında ortaya çıkmışlardır. Daha sonra kıyı devletleri lehine oluşturulan yeni bir deniz alanı olan münhasır ekonomik bölgenin ortaya çıkışıyla beraber kıta sahanlığından yoksun devletler kavramına bölgeden yoksun devlet kavramının eklendiği görülmektedir. Denizlerde yaşanan bu genişleme hareketinin temeli ekonomiye dayandırılabilir. Bunun da sonucunda bazı devletlerin ekonomik açıdan da denizlerden yararlanamadığı görülmüştür. Tüm bu devletleri tek bir kavram altından buluşturan terim ise “coğrafi açıdan elverişsiz devletler” kavramıdır. Her ne kadar kavramın ortaya çıkışı, kavramın anlamı ve tanımına ilişkin ipuçları sunsa da, “coğrafi açıdan elverişsiz devletler” kavramının resmî olarak kabul edilen bir tanımı yoktur. Uzun tartışmalar yaşanmasına rağmen, sadece münhasır

ekonomik bölgenin uygulanması amacıyla bir tanıma yer verilebilmiştir.<sup>1841</sup> Ama bu tanımın kavramı anlattığı tartışmalıdır. Dokuz yıl boyunca tartışılan ve buna rağmen bir tanım üzerinde uzlaşılamayan bir durumda biz de bir tanım vermekten imtina etmekteyiz. Bunun yerine, coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin tartışmasız bazı özelliklerinin sıralanmasının yeterli olabileceği ifade edilebilir. Coğrafi açıdan elverişsiz devletler genelde, kısa kıyı şeridinde sahip, komşu devletlerden dolayı kıta sahanlığını uzatamayan, münhasır ekonomik bölgeye sahip olmayan veya tam bir münhasır ekonomik bölge ilân edemeyen, kapalı veya yarı kapalı denizlere kıyısı olan ve halkının beslenme ihtiyaçları komşu devletlerin münhasır ekonomik bölgesindeki kaynaklara muhtaç olmalarını sağlayan devletler olarak mütalâa edilebilir.

Deniz hukukuna ilişkin pek çok konuda çıkarlarının ortak olduğunu düşünen denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler uluslararası hukukun en büyük kodifikasyon hareketi olan III. DHK'nın önemli bir blokunu oluşturmuşlardır. Bu devletlerin temel amaçları daralan açık deniz alanlarının bu daralmasının bir ölçüde önüne geçmek ve bunu başaramazlarsa, kıyı devletlerince ulusal alanlarına dâhil edilmeye çalışılan alanlar üzerinde bazı hak ve yetkiler edinmeye çalışmak olmuştur. Bu temel amaçlar için çalışan denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler Grup-54 adıyla da anılan ve önemli bir oy potansiyeline sahip grubu kurmuşlar ve Konferansta taleplerini kabul ettirmeye çalışmışlardır. Bu devletlerin, talep ve amaçlarını gerçekleştirmekte ne kadar başarılı oldukları tartışmaya açıktır.

Denize kıyısı olmayan devletlerin, deniz hukukunda en temel sorunları denize ulaşımıdır. Denize ulaşımı garanti altına alınamayan denize kıyısı olmayan bir devletin denizlerdeki faaliyetlere katılmaktan ve denizleri kullanmaktan mahrum kalacağı aşikârdır. Denize kıyısı olmayan devletler bu temel eşitsizliğin düzeltilmesi için uzun süreden beri çalışmışlardır. Uluslararası alanda ilk olarak 1921 tarihli Barselona Transit Serbestisine Dair Sözleşme çerçevesinde ele alınan transit serbestisi, denize kıyısı olmayan devletler açısından münhasır olarak I. DHK

---

<sup>1841</sup> BMDHS m.70/2 şu şekildedir: “Bu bölümün amaçları uyarınca, coğrafi açıdan elverişsiz devletler; kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olan devletler de dâhil olmak üzere, coğrafi konumları, nüfuslarının tümü veya bir kısmının beslenme ihtiyaçlarını yeterli şekilde sağlamaları için, onları, bölgelerindeki veya alt-bölgelerindeki diğer devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların kullanılmasına bağımlı kılan kıyı devletleri ve kendi başlarına münhasır ekonomik bölge iddiasında bulunamayan kıyı devletleri anlamına gelir.”

sonucunda imzalanan Sözleşmelerden biri olan 1958 tarihli CADS m.3'te ele alınmıştır. Bu düzenlemeyi tamamen denize kıyısı olmayan devletlerin transit sorununa hasredilen 1965 tarihli "Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair Sözleşme" izlemiştir. Bu iki temel düzenleme de denize kıyısı olmayan devletlere gerekli hakları garanti etmemiştir. Ötesinde, 1965 tarihli Sözleşmenin tarafı olan devletler göz önüne alındığında bu Sözleşmenin uygulanma şansının olmadığı görülmektedir.

BMDHS X. Bölüm çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletler için denize ulaşımın, denizlerin serbestliği ve insanlığın ortak mirası ilkeleri çerçevesinde bir hak olarak tanındığı görülmektedir. Buna karşılık, bu hakkı anlamlı hâle getirecek transitin ise hak olarak değil, sadece serbesti olarak düzenlenmesi denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşımı konusunda şüpheleri beraberinde getirmektedir. Bazı yazarlar, denize kıyısı olmayan devletlere tanınan denize ulaşma hakkına bağlı olarak transit serbestisinin de bir hak olarak algılanması gerektiği yönünde görüş bildirseler de, bu kavramların düzenlendiği maddede, "denize çıkış" için bir önceki cümlede hak kelimesi açık şekilde kullanılmışken, bir sonraki cümlede "transit" için serbesti teriminin seçilmesinin bir fark yarattığı düşüncesindeyiz. Buna ilâveten, denize kıyısı olmayan devletlerin transit serbestisinin koşul ve usûllerinin kıyı devletiyle yapılacak anlaşmaya bırakılması ve daha da önemlisi denize kıyısı olmayan devletlere tanınacak transit serbestisi dâhilindeki faaliyetlerin kıyı devletinin egemenliği bağlamında yasal çıkarlarını zedelememesi için gerekli tüm tedbirleri alma hakkının kıyı devletine tanınmış olması transit serbestisi konusundaki şüpheleri haklı çıkartır niteliktedir. Bu durumda, belki kıyı devleti doğrudan denize ulaşma hakkını inkâr etmese de, transit serbestisi tanımaktan kaçınabilecek ve böylelikle denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşımını engelleyebilecektir. Nitekim, birçok durumda, kıyı devletlerinin egemenliklerinin zedelenmesiyle denize kıyısı olmayan devletlerin transidine izin vermediği gözlenmektedir.

Denize kıyısı olmayan devletler, deniz kaynaklarından yararlanma konusunda, kendileriyle ortak çıkarlara sahip olduklarını düşündükleri coğrafi açıdan elverişsiz devletlerle beraber hareket etmişlerdir. Bu devletlerin iddiaları kısaca şu şekilde özetlenebilir: eskiden açık deniz alanı sayılan deniz bölümlerinin yaşanan genişleme eğilimi çerçevesinde kıyı devletlerinin ulusal yetki alanlarına girmesinden dolayı, daha önce yararlanma imkânına sahip buldukları bu alanlardaki

kaynaklardan yararlanmaya devam ettirilmeleri gerektiğini ileri sürmüşlerdir. Bu devletler, önceleri, komşu kıyı devletlerinin deniz yetki alanlarında, hem canlı, hem cansız kaynaklar üzerinde haklar talep etmişlerdir. Kıta sahanlığı doktrini de göz önüne alındığında cansız kaynaklara ilişkin iddialara kıyı devletlerince karşı çıkmıştır. Sadece iki yüz deniz milini aşan kıta sahanlığı iddialarında iki yüz deniz milini aşan kısımdaki kaynaklara ilişkin bir ödeme sistemi öngörülmüştür. Esasen bu sistemin ne kadar uygulanabilir olduğu tartışmalıdır. Asencion Adasına ilişkin kıta sahanlığı talebinde İngilizler henüz ada çevresindeki kıta sahanlığında bir kaynak tespit etmedikleri hâlde sadece haklarını muhafaza etmek için talepte bulduklarını açıklamışlardır.

Canlı kaynaklara ilişkinse, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için bölge veya alt-bölgelerinde yer alan komşu kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinde ancak fazlalığa ilişkin bir katılım hakkı öngörülmüştür. Bu hakkın kullanımı başta kıyı devletinin izin verilebilir yakalama miktarını belirlemesine, sonrasındaysa bu miktarı kullanabilme kapasitesinin belirlenmesine bağlı kılınmıştır. Başka bir deyişle, kıyı devleti bu konuda herhangi bir adım atmadıkça bu hak kullanılmayacaktır. Kıyı devletinin bu şekilde bir adım atmaya istekli olmadığı durumlarda, kıyı devletini zorlayacak bir mekanizma öngörülmemiştir. Kıyı devletinin istekli olmaması bir yana, bu konudaki inisiyatifin kıyı devletinin elinde olmayabileceği de göz ardı edilmemesi gereken bir husustur. Çünkü kıyı devletince yapılması öngörülen bu çeşit bir belirlemenin kıyı devleti tarafından yapılabilmesi ciddi bir maliyet ve teknik donanım gerektirmektedir. Bu da birçok kıyı devletinin mahrum olduğu unsurlardır.

Öte yandan, izin verilebilir yakalama miktarı ve yararlanma kapasitesi kıyı devletleri tarafından belirlendiğinde eğer kullanma kapasitesi izin verilebilir yakalama miktarın altındaysa, bu durumda bir fazlalık söz konusu olacaktır. Denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler ancak ve sadece bu fazlalığın işletimine katılma hakkına sahiptirler. Dahası, bu katılım münhasıran da bu devletlere tanınmamıştır. Bir başka ifadeyle, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler fazlalığın değerlendirilmesinde diğer devletlerle rekabet içinde olacaklardır. Bu düzenlemenin görüldüğü üzere, tatminkâr olmadığı aşikârdır. Her şeyden evvel, kıyı devleti fazlalık belirlemediği sürece denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin katılım hakkı da söz konusu olmayacaktır. Öte

yandan, ilgili maddelerdeki düzenleme oldukça karmaşıktır, durumun açıklanması ve çözüme kavuşturulması yerine neredeyse durum içinden çıkılmaz hâle getirilmiştir. Bu da, düzenlemenin muhtemel uygulamasını zorlaştırıcı etkenlerden biridir. Tüm bunlara ilâveten, ilgili maddelerde tanımlanmamış birçok kavram ve olgu söz konusudur. Kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakları üzerindeki egemen hakları da düşünüldüğünde tüm bu belirsiz tanımların veya olguların kıyı devletinin işine yarayacağı ve yükümlülüğünden kurtulabileceği söylenebilir.

Tüm bu hususlar bir yana, bu maddelerin fiilen uygulanması neredeyse imkânsızdır; çünkü dünyadaki münhasır ekonomik bölge alanlarının yarısından fazlasının alt-bölgesine veya bölgesine komşu denize kıyısı olmayan yahut coğrafi açıdan elverişsiz bir devlet yoktur. Geriye kalan kısımdaysa, ciddî bir yoğunluk yaşanacağı için pratikte bu düzenlemelerin bir anlamı olmadığı düşünülebilir.

Deniz yatağında da durum farklı değildir. İnsanlığın ortak mirası ilkesi çerçevesinde deniz yatağındaki kaynakların paylaşımını öngören düzenleme 1994 tarihli Uygulama Anlaşmasıyla ciddî bir yara almış görünmektedir. 1994 tarihli Uygulama Anlaşmasında gözden geçirme konferansının yapılmayacağına öngörülmesi, zorunlu teknoloji transferinin kaldırılması, Deniz Yatağı Konseyinin Genel Kurul karşısında yetkilerinin artırılması, malî katılım oranlarının azaltılması gibi hususların XI. Bölümün nüvesini değiştirdiği söylenebilir. Kuşku yoktur ki, bu durumdan denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler de olumsuz biçimde etkileneceklerdir. Öte yandan, belirtmek gerekir ki, en azından bugün için, 1960'lı yılların sonunda başlayan, 1970'li ve hattâ 1980'li yılların ilk yarısına kadar devam eden deniz yatağındaki cansız kaynaklara ilişkin tahminler oldukça abartılmış gözükmektedir. Bu hususun da, tıpkı diğer gelişmekte olan devletler için olduğu gibi, denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletler için de hayal kırıklığı yarattığı ifade edilebilir.

Sonuç itibariyle, BMDHS'nin düzenlemelerinde eksiklikler olduğu gibi, birçok konuda karmaşa hüküm sürmektedir. Bunun ötesinde, BMDHS'nin hükümlerine bazı durumlarda uyulmadığı veya uyulmayabileceği belirtilmelidir. Özellikle, Sözleşmedeki birçok düzenleme ilgili devletlere gerektiğinde yükümlülükten kurtulma imkânı vermektedir. Bu durum, incelediğimiz konu açısından da açıkça tespit edilmektedir. Öte yandan, BMDHS'deki bazı düzenlemelerin uygulanması

fiilen imkânsızdır veya konusu yoktur. Buna ilişkin yukarıda verilen örnekleri tekrarlamak gerekirse, münhasır ekonomik bölgelere ilişkin denize kıyısı olmayan ve coğrafi açıdan elverişsiz devletlerin haklarının fiilî uygulama alanı neredeyse yok denecek düzeydedir veya oldukça verimsizdir. Deniz yatağına ilişkin öngörüler ise, en azından bugün için doğru çıkmamıştır.

Her ne kadar tezin girişinde BMDHS'nin deniz hukuku açısından temel belge teşkil ettiği belirtilmiş olsa da, göz önünde bulundurulması gereken husus, Sözleşmenin ilk kabul edildiği anda dahi ciddî eksikliklerinin olduğudur. Zaman ilerledikçe gelişen ihtiyaçların çeşitlenmesi, teknolojinin mümkün olmayanı mümkün kılmaya başlaması kaçınılmaz olarak yenilenme gereksinimini de beraberinde getirmektedir. Unutulmaması gereken, hukukun statik olmadığı gerçeğidir. Bu çerçevede BMDHS'nin de yavaş yavaş yenilenme ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Bu durumda, ya yeni bir deniz hukuku sözleşmesi hazırlanmalı ya da deniz hukukuna ilişkin düzenleme ihtiyacı gösteren belirli alanlarda sözleşmeler akdedilmelidir. BMDHS'nin ortaya çıkış sürecinin ne kadar sancılı olduğu, ötesinde Sözleşmenin yürürlüğe girişinin ne kadar zaman aldığı düşünüldüğünde, dahası Sözleşmeye katılım göz önüne alındığında, ikinci seçeneğin daha mâkul olduğu kabul edilmelidir.

## **KAYNAKÇA**

### **Kitaplar**

AHNISH F.A., The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean, Oxford, 1993.

AKEHURST M., A Modern Introduction to International Law, 5th edition, Great Britain, 1984.

AKILLIOĞLU T., İnsan Hakları-I-Kavramlar, Kaynaklar ve Koruma Sistemleri, Ankara, 1995.

AKIN M.Z., Karasuları, İç Suları, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıt'a Sahanlığı, Ankara, 1979.

AKINTOBA T.O., African States and Contemporary International Law: A Case Study of the 1982 Law of the Sea Convention and the Exclusive Economic Zone, The Hague, 1996.

AKSAR Y., Evrensel Yargı Kuruluşları, Ankara, 2007.

AKTAŞ ACABEY M., Sınıraşan Sular: Hukukî Rejim, Dicle-Fırat ve Türkiye'nin Diğer Sınıraşan Suları, İstanbul, 2006.

ALEXANDER L.M. (ed.), The Law of the Sea: The Offshore Boundaries and Zones, Ohio, 1967.

ALEXANDER L.M. (ed.), The Law of the Sea: National Policy Recommendations, Kingston, 1970.

ALEXANDER L.M. (ed.), The Law of the Sea: A New Geneva Conference, Kingston, 1972.

ALEXANDER L.M. (ed.), *The Law of the Sea: Needs and Interests of Developing Countries*, Kingston, 1973.

ALEXANDER L.M. & HODGSON R.D., *Towards an Objective Analysis of Special Circumstances: Bays, Rivers, Coastal and Archipelagos and Atolls*, *OP*, no: 13, Rhode Island, 1972.

ALMEEN A., *Land-Locked States and International Law: With Special Reference to the Role of Nepal*, New Delhi, 1989.

ALTUĞ Y., *Devletler Umumî Hukuku*, 10. basım, İstanbul, 1995.

ANAND R.P., *The Legal Regime of the Sea-Bed and the Developing Countries*, New Delhi, 1976.

ANAND R.P. (ed.), *The Law of the Sea: Caracas and Beyond*, New Delhi, 1980.

ANAND R.P. (ed.), *International Law and the Developing Countries: Confrontation or Cooperation?*, India, 1987.

ANDRASSY J., *International Law and the Resources of the Sea*, New York, 1970.

APOLLIS G., *Les frontières maritimes en droit international: mutations et perspective*, *Rapport économiques et juridique no: 7*, Montpellier, 1979.

ATTARD D., *The Exclusive Economic Zone in International Law*, Oxford, 1987.

AYDIN M. & ERHAN Ç. (eds.), *Beş Deniz Havzasında Türkiye*, Ankara, 2006.

AZUNI M.D.A., *The Maritime Law of Europe*, vol. I, translated by Johnson, New York, 1806.

BAŞEREN S.H., Ege Sorunları, 2. bası, Ankara, 2006.

BAŞLAR K., Uluslararası Hukukta Hükûmet Dışı Kuruluşlar, Ankara, 2005.

BAXTER R.R., The Law of the International Waterways, London, 1964.

BAYKAL F.H.(ed.), Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul, 1998.

BEDJAOUI M.(ed.), International Law: Achievements and Prospects, Paris, 1991.

BERNAERTS A., Bernaert's Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, Suret, 1982.

BLACKHURST (ed.), Les relations dans un monde en mutation/International Relations in a Changing World, Genève, 1977.

BLAKE G.H. (ed.), Maritime Boundaries and Ocean Resources, Worchester, 1987.

BOCZEK B.A., International Law: A Dictionary, Maryland, 2005.

*"Bolivia Sea Access", TED Case, Case no: 320, May 06 1996 via <http://gurukul.ucc.american.edu/ted/bolsea.htm> (son ziyaret tarihi: 12/04/10).*

BOWETT D.W., The Law of the Sea, Manchester, 1967.

BOWETT D.W., The Legal Regime of Islands in International law, New York, 1979.

BRIERLY J.L., The Law of Nations: An Introduction to the International Law of Peace, 6th edition, edited by Waldock, London, 1981.

BRITTIN B.H., *International Law for Seagoing Officers*, 4th edition, Annapolis, 1981.

BROWN E.D., *The International Law of the Sea: Introductory Manual*, volume I, England, 1994.

BROWN E.D., *Sea-Bed Energy and Minerals: The International Legal Regime*, vol. II (Sea-Bed Mining), The Hague, 2001.

BROWN E.D. & CHURCHILL R.R. (eds.): *The UN Convention on the Law of the Sea: The Impact and Implementation*, Honolulu, 1987.

BROWNLIE I., *Principles of Public International Law*, 6th edition, Oxford, 2003.

BRUGMANN G., *Access to Maritime Ports*, 2003.

BUTLER W.E., *The Soviet Union and the Law of the Sea*, Baltimore, 1971.

ČERVENKA Z. (ed.), *Land-Locked Countries of Africa*, Uppsala, 1973.

CHARNEY J.I. & ALEXANDER L.M. (eds.), *International Maritime Boundaries*, vol. I., New York, 1993.

CHARNEY J.I. & ALEXANDER L.M. (eds.), *International Maritime Boundaries*, vol. II, New York, 1993.

CHARNEY J.I. & SMITH R.W. (eds.), *International Maritime Boundaries*, vol. IV, The Hague, 2002.

CHEN L., *An Introduction to Contemporary International Law: A Policy-Oriented Perspective*, 2nd edition, New Haven, 2000.

CHOWDHURY A.K. & ERDENEBILEG S., *Geography Against Development: A Case for Landlocked Developing Countries*, New York, 2006.

CHRISTY F.T.Jr. (ed.), *Problems of Conflict and Management of Fisheries in Southeast Asia*, Manila, 1980.

CHUI H., *The International Law of the Sea (Cases, Documents, Readers, Supplement1-through Summer 1996)*, Maryland, 1997.

CHURCHILL R.R. & LOWE A.V., *The Law of the Sea*, Manchester, 1983.

CHURCHILL R.R. & LOWE A.V., *The Law of the Sea*, 3rd edition, Manchester, 1999.

CHURCHILL R.R. & SIMMONDS K.R. & WELCH J. (eds.), *New Directions in the Law of the Sea*, volume III, New York, 1973.

CLINGAN T.A.Jr.(ed.), *Law of the Sea: What Lies Ahead?*, Honolulu, 1988.

CLINGAN T.A. Jr., *The Law of the Sea, USA*, 1994.

COLOMBOS C.J., *The International Law of the Sea*, 6th edition, New York, 1967.

*Compilation of the Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, United Nations-New York, 2005.*

CRAVEN J. & SCHNEIDER J. & CAROL L. (eds.), *The International Implication of Extended Maritime Jurisdiction in the Pacific*, Honolulu, 1989.

CRAWFORD J., *The Creation of States in International Law*, 2nd edition, Chippenham, 2006.

CREASY E., First Platform of International Law, London, 1876.

CRIBBS R. & FORD M. (eds.), Indonesia Beyond the Water's Edge: Managing an Archipelagic State, Singapore, 2009.

CROCKER H.G.(ed.), The Extent of Marginal Sea: A Collective of Official Documents and Views of Representative Publicists, Washington D.C., 1919.

DAHMANI M., The Fisheries Regime of the Exclusive Economic Zone, La Haye, 1987.

De ROCHER F.G., Freedom of Passage through International Straits: Community Interest Amid Present Controversy, Florida, 1972.

DEACON M. & RICE A.L. & SUMMERHAYES C.P. (eds.), Understanding the Oceans, Suffolk, 2003.

*Deep Seabed Mining, via <http://geology.uprm.edu/Morelock/resdeep.htm> (ziyaret tarihi: 21/03/10).*

DELUPIS I.D., International Law and the Independent State, Great Britain, 1974.

DeSOMBRE E.R., The Flagging Standards: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea, Cambridge, 2006.

DIBA B.A., The Law and Politics of the Caspian Sea with Special Reference to Iran, USA, 2006.

DICKSON E.D., The Equality of States in International Law, London, 1920.

DINSTEIN Y. (ed.), International Law at a Time of Perplexity: Essays in Honour of Shabtai Rosenne, Dordrecht, 1989.

DRYSDALE A. & BLAKE G.H., *The Middle East and North Africa: A Political Geography*, New York, 1985.

DUBNER B.H., *The Law of Territorial Waters of Mid-Ocean Archipelagos and Archipelagic States*, The Hague, 1976.

DUGGAN S.P. (ed.), *The League of Nations: The Principle and the Practice*, Boston, 1919.

DUPUY R.J., *The Law of the Sea: Current Problems*, Leiden, 1974.

DUPUY R.J. & VIGNES D., *A Handbook on the New Law of the Sea*, volume I, Dordrecht, 1991.

DUPUY R.J. & VIGNES D., *A Handbook on the New Law of the Sea*, volume II, Dordrecht, 1991.

DUURSMA J., *Fragmentation and International Relations of Microstates: Self Determination and Statehood*, Cambridge, 1996.

ECKERT R.D., *The Enclosure of Ocean Resources*, Stanford, 1979.

EDİGER V.Ş., *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, 3. baskı, Ankara, 2007.

*Ege'de Deniz Sorunları Semineri, Ankara, 1986*

EL-HAKIM A.A., *The Middle Eastern States and the Law of the Sea*, Manchester, 1979.

ELFERINK A.G.O. & ROTHWELL D.R. (eds.), *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, Leiden, 2004.

ERTAŞ Ş., Eşya Hukuku, 3. bası, İzmir, 1997.

*Exclusive Economic Zone: Resources, Opportunities and the Legal Regime, Chippenham, 1986.*

EXTAVOUR W.C., The Exclusive Economic Zone-A Study of the Evolution and Progressive Development of the International Law of the Sea, Genève, 1979.

FARRELL E.C., The Socialist Republic of Vietnam and the Law of the Sea: An Analysis of Vietnamese Behavior within the Emerging International Ocean Regime, Dordrecht, 1998.

FIORI P., International Law Codified and Its Legal Sanctions or the Legal Organization of the Society of States, 5th edition, translated by Borchard, New York, 1918.

FORBES A. (ed.), The Strategic Importance of Seaborne Trade and Shipping, Canberra, 2002.

FORBES V.L., Conflict and Cooperation in Managing Maritime Space in Semi-Enclosed Seas, Singapore, 2001.

FRANCALANCI G. & SCOVAZZI T.(eds.), Lines in the Sea, The Hague, 1994.

FRIEDHEIM R.L., Negotiating the New Ocean Regime, New York, 1993.

FRIEDMANN W., The Future of the Oceans, Bombay, 1971.

FULTON T.W., The Sovereignty of the Sea: An Historical Accounts of the Claims of England to the Dominion of the British Seas, and of the Evolution of the Territorial Waters: With Special Reference to the Rights of Fishing and the Naval Salute, Edinburgh, 1911.

- GAMBLE J.K.Jr. (ed.), *Law of the Sea: Neglected Issues*, Honolulu, 1979.
- GAMBLE K.J. Jr & PONTECORVO G. (eds.), *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, Kingston, 1973.
- GARABELLO R. & SCOVAZZI T. (eds.), *The Protection of Underwater Cultural Heritage: Before and After the 2001 UNESCO Convention*, Great Britain, 2001.
- GARCIA-AMADOR F.V., *Latin America and the Law of the Sea*, *OP*, no: Rhode Island, 197.
- GERSTLE M.L., *The Politics of UN Voting: A View of the Seabed from the Glass Palace*, *OP*, no: 7, Rhode Island, 1970.
- GLASBY G.P. (ed.), *Marine Manganese Nodules*, Amsterdam, 1977.
- GLASSNER M.I., *Access to the Sea for the Developing Land-Locked States*, The Hague, 1970.
- GLASSNER M.I., *Neptune's Domain: A Political Geography of the Sea*, Boston, 1990.
- GLASSNER M.I. (ed.), *The United Nations at Work*, Westpoint, 1998.
- GLASSNER M.I., *Bibliography on Land-Locked States, Economic Development and International Law*, 5th revised and enlarged edition, New York, 2001.
- GÖNLÜBOL M., *Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukukî Statüsü*, Ankara, 1959.
- GÖZE A., *Devletin Ülke Unsuru (Sınırları ve Devletle Olan Münasebetleri)*, İstanbul, 1959.

GRANIER R. & NUTLEY D. & COCHRAN I. (eds.), Underwater Cultural Heritage at Risk: Managing Natural and Human Impacts, München, 2006, via [www.international.icomos.org/risk/2006/fulldocan.pdf](http://www.international.icomos.org/risk/2006/fulldocan.pdf) (ziyaret tarihi: 30/10/09).

GRIFFITHS I.L.L., The African Inheritance, New York, 1995.

GROTIUS H., The Freedom of the Seas or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade (Mare Libervm sive de Ivre Qvod Batavis Competit ad Indicana Commercia), translated by Magoffin (from 1608 edition), New York, 1916.

GROTIUS H., De Jure Belli Ac Pacis (Libri Tres), translated by Kelsey, London, 1925.

GROTIUS H., De Jure Belli ac Pacis (on the Law of War and Peace), translated by Campbell, Ontario (Canada), 2001.

GÜRÜN K., Ermeni Dosyası, 7. basım, İstanbul, 2005.

HADLEY J., Introduction to Roman Law in Twelve Lectures, New York, 1902.

HALL W.E., Treatise on International Law, 4th edition, London, 1895.

HARASZTI G.(ed.), Questions of International Law, volume III, translated Decsenyi & Simon, Budapest, 1981.

HARRIS D.J., Cases and Materials on International Law, 6th edition, London, 2004.

HASGÜLER M. & ULUDAĞ M.B., Devletlerarası ve Hükümetler Dışı Uluslararası Örgütler: Tarihçe-Organlar-Belgeler-Politikalar, güncellenmiş 3. baskı, İstanbul, 2007.

HEDBERG H., National-International Jurisdictional Boundary on the Ocean Floor, *OP*, no: 16, Rhode Island, 1972.

HENKIN L. & PUGH R.C. & SCHACHTER O. & SMIT H. (eds.), International Law: Cases and Materials, 3rd edition, Minnesota, 1993.

HJERTONSSON K., The Law of the Sea: Influence of the Latin American States on Recent Developments of the Law of the Sea, Stockholm, 1973.

HODDER D., Africa Today: A Short Introduction to African Affairs, London, 1978.

HODDER D. & LLOYD S.J. & McLACHAN K. (eds.), Land-Locked States of Africa and Asia, London, 1998.

HONG S.H. & VAN DYKE (eds.), Maritime Boundary Disputes, Settlement Processes, and the Law of the Sea, Dordrecht, 2009.

HULL E.W.S., The International Law of the Sea: A Case for Customary Approach, *OP*, no: 30, Rhode Island, 1976.

HYDE C.C., International Law Chiefly as Interpreted and Applied by the United States, vol. I, 2nd revised edition, Boston, 1947.

İNAN Y., Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları, Ankara, 1976.

İNAN Y., Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, gözden geçirilmiş ve genişletilmiş II. baskı, Ankara, 1995.

İNCEOĞLU S., Ölme Hakkı (Ötanazi), İstanbul, 1999.

JAYEWARDENE H.W., *The Regime of Islands in International Law*, Dordrecht, 1991.

JIA B.B., *The Regime of Straits in International Law*, Oxford, 1998.

JOHNSON V.W., *Two Quaint Republics: Andorra and San Marino*, Boston, 1913.

JOHNSTON D.M. (ed.), *Marine Policy and Coastal Community: The Impact of the Law of the Sea*, London, 1976.

JOHNSTON D.M. (ed.), *Regionalization of the Law of the Sea*, Honolulu, 1977.

JOHNSTON D.M., *The Theory and History of Ocean-Boundary Making*, Montreal, 1988.

JOHNSTON D.M. & GOLD E., *The Economic Zone in the Law of the Sea: Survey, Analysis, and Appraisal of Current Trends*, *OP*, no: 17, Rhode Island, 1973.

JOHNSTON D.M. & SAUNDERS (eds.), *Ocean Boundary Making: Regional Issues and Developments*, New York, 1988.

JUDA L., *International Law and Ocean Use Management: The Evolution of Ocean Governance*, Cornwall, 1996.

KARIOTIS T.C. (ed.), *Greece and the Law of the Sea*, The Hague, 1997.

KARLUK R.S., *Uluslararası Ekonomik, Malî ve Siyasal Kuruluşlar*, 5. baskı, Ankara, 2002.

KISH J., *The Law of International Spaces*, Leiden, 1973.

KITTICHAISAREE K., *The Law of the Sea and Maritime Boundary Delimitation in South-East Asia*, Singapore, 1987.

KNIGHT G.H., *The Law of the Sea: Documents and Notes*, Louisiana, 1969.

KNIGHT G.H. & CHUI H. (eds.), *The International Law of the Sea: Cases, Documents, Reading*, 1991.

KOERS A.W. & OXMAN B.H.(eds.), *The 1982 Convention on the Law of the Sea*, Honolulu, 1984.

KOVALEV A.A., *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, edited and translated by Butler, Utrecht, 2004.

KRENZ F.E., *International Enclaves and Rights of Passage with Special Reference to the Case Concerning Right of Passage over Indian Territory*, Geneva, 1961.

KRUEGER R.B. & RIESENFELD S.A.(eds.), *The Developing Order of the Oceans*, Honolulu, 1985.

KUMRULAR Ö.(ed.), *Türkler ve Deniz*, İstanbul, 2007.

KURAN S., *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul, 2006.

KWIATKOWSKA B., *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*, Dordrecht, 1989.

LABBERTON R.H., *Labberton's Historical Atlas: 3000 BC and 1900 AD*, 16th edition, New York, 1901.

LAGONI R. & VIGNES D. (eds.), *Maritime Delimitation*, Leiden, 2006.

*Landlocked Developing Countries: Facts and Figures, UNCTAD, Geneva, 2006.*

LANE F.C., *The World's Great Lakes*, New York, 1948.

LANKESTER K. & DIOUF P.S. & SANÉ K. (eds.), *Workshops on Fisheries Access in West Africa: The Promotion of Sustainable and Equitable Fisheries Access Agreements*, Dakar, 2001 via [www.oceandocs.org/bitstream/1834/320/1/fisheries\\_access\\_in\\_west\\_africa.pdf](http://www.oceandocs.org/bitstream/1834/320/1/fisheries_access_in_west_africa.pdf) (ziyaret tarihi: 06/08/10).

LAPIDOTH R., *The Red Sea and the Gulf of Aden*, The Hague, 1982.

LAURSEN F.(ed.), *Towards a New International Marine Order*, The Hague, 1982.

LEIFER M., *Malacca, Singapore and Indonesia*, Alphan aan den Rijn, 1982.

LENG L.Y., *Southeast Asia and the Law of the Sea: Some Preliminary Observations on the Political Geography of Southeast Asian States*, revised edition, Singapore, 1980.

LUARD E., *The Control of the Sea-Bed: A New International Issue*, London, 1974.

LÜTEM İ., *Deniz Hukukunda Gelişmeler: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı*, Ankara, 1959.

*Major Issues in the Management of Enclosed or Semi-Enclosed Seas, with Particular Reference to the Caribbean Seas, (not available), CEPAL, LC/CAR/L.24, Access via on [www.eclac.cl/publicaciones/xml/1/20811/L0024.pdf](http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/1/20811/L0024.pdf).*

MAKARCYZK J.(ed.), *Essays in International Law in Honour of Judge Manfred Lachs/Études de droit international et l'honneur du juge Manfred Lachs*, Poland, 1984.

MALLA K.B., *The Legal Regime of International Watercourses: Progress and Paradigms Regarding Uses and Environmental Protection*, Stockholm, 2005.

*Maritime Boundary Agreements (1942-1969)*, United Nations Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, New York, 1991.

*Maritime Boundary Agreements (1985-1991)*, United Nations Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, New York, 1992.

MARTENS von G.F., *A Compendium of the Law of the Nations, Founded on the Treaties and Customs of the Modern Nations of Europe to Which is Added, A Complete List of All the Treaties, Conventions, Compacts, Declarations, and C., from the Year 1731 to 1788, Inclusive Indicating the Several Works in Which They are to Be Found*, translated by Corbett, London, 1802.

McDOUGAL M.S. & BURKE W.T., *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, New York, 1962.

McNAIR A.D., *The Law of Treaties*, Oxford, 1961.

MERRYMAN J.H. & ACKERMAN E.D., *International Law, Development and the Transit Trade of Landlocked States: The Case of Boliva*, Hamburg, 1969.

MITCHELL M., *The Maritime History of Russia 848-1948*, London, 1949.

MOUTON M.W., *The Continental Shelf*, The Hague, 1952.

MUNAVVAR M., *Ocean States: Archipelagic Regimes in the Law of the Sea*, Dordrecht, 1995.

MURISON K.(ed.), *Africa South of the Sahara*, 33rd edition, Surrey, 2004.

NANDAN S.N. & LODGE M.W. & ROSENNE S. (eds.), *The Development of the Regime for Deep Seabed Mining*, Jamaica, 2002.

NDIAYE T.M. & WOLFRUM R. (eds.), *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*, Dordrecht, 2007.

NGANTCHA F., *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea*, London, 1990.

NORDQUIST M.H. & LONG R. & HEIDAR T.H. & MOORE J.N. (eds.), *Law, Science and Ocean Management*, Leiden, 2007.

NORDQUIST M.H. & MOORE J.N. (eds.), *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, Dordrecht, 1998.

NORDQUIST M.H. & MOORE J.N. (eds.), *Ocean Policy: New Institutions, Challenges and Opportunities*, The Hague, 1999.

NORDQUIST M.H. & MOORE J.N. (eds.), *Freedom of the Seas, Passage Rights and the Law of the Sea*, Leiden, 2009.

NORDQUIST M.H. & MOORE J.N. & FU K.C. (eds.), *Recent Developments in the Law of the Sea and China*, Leiden, 2006.

NORDQUIST M.H. & NANDAN S.N. & ROSENNE S. (eds.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea Convention 1982: A Commentary*, vol. II, The Hague, 2002.

NORDQUIST M.H. & NANDAN S.N. & ROSENNE S. (eds.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea Convention 1982: A Commentary*, vol. III, The Hague, 2002.

NORDQUIST M.H. & NANDAN S.N. & ROSENNE S. (eds.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea Convention 1982: A Commentary*, vol. V, The Hague, 1989.

O'CONNELL D.P., *The International Law of the Sea*, vol. I. (edited by Shearer), Chippenham, 1989 (reprint of 1982).

O'CONNELL D.P., *The International Law of the Sea*, vol. II (edited by Shearer), East Kilbride, 1984.

ODA S., *International Control of Sea Resources*, Leyden, 1963.

*Official Records of the Second United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva, 17 March-26 April 1960, Committee of the Whole: Verbatim Records of the General Debate, A/CONF.19/9, New York, 1962.*

OGILVIE P.M., *International Waterways*, New York, 1920.

OMOND G.W.T., *The Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg*, Boston, 1923.

OPPENHEIM L., *International Law. A Treatise, Peace*, vol. I, 2nd edition, London, 1912.

ORAL N. & ÖZTÜRK B. (eds.), *Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects*, İstanbul, 2006.

ORREGO-VICUÑA F. (ed.), *The Exclusive Economic Zoe: A Latin American Perspective*, Colorado, 1984.

ORREGO-VICUÑA F., *The Exclusive Economic Zone: Regime and Legal Nature Under International Law*, Cambridge, 1989.

OTT A. & INGLIS K. (eds.), Handbook on European Enlargement: A Commentary on the Enlargement Process, The Hague, 2002.

OUDENDIJK J.K., Status and Extent of Adjacent Waters: A Historical Orientation, Leyden, 1970.

ÖZMAN A., Deniz Hukuku I: Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları, Ankara, 2006.

ÖZTÜRK B. & ALGAN N. (eds.), Problems of Regional Seas 2001, İstanbul, 2001.

ÖZTÜRK B. & ÖZKAN R. (eds.), Straits Used for International Navigation, İstanbul, 2002.

PAMBORIDES G.P., International Shipping Law: Legislation and Enforcement, The Hague, 1999.

PAPADAKIS N., The International Legal Regime of Artificial Islands, Leyden, 1977.

*Papers Relating to Foreign Affairs, Part II, Washington D.C., 1866.*

PARK C. (ed.), The Law of the Sea in the 1980s, Honolulu, 1983.

PAZARCI H., Uluslararası Hukuk Dersleri, I. Kitap, gözden geçirilmiş 5. baskı, Ankara, 1995.

PAZARCI H., Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, gözden geçirilmiş 6. baskı, Ankara, 1999.

PAZARCI H., Uluslararası Hukuk Dersleri, III. Kitap, gözden geçirilmiş III. Baskı, Ankara, 1999.

PAZARCI H., Uluslararası Hukuk Dersleri, IV. Kitap, Ankara, 2000.

PHARAND D., Canada's Arctic Waters in International Law, New York, 2008 (reprint of 1988 edition).

PHARAND D. & LEANZA U. (eds.), The Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone: Delimitation and Legal Regime/La plateau continental et la zone économique exclusive: délimitation et régime juridique, Dordrecht, 1993.

PHILLIMORE R., Commentaries upon International Law, vol. I, Philadelphia, 1854.

PLATZÖDER R. & VERLAAN P. (eds.), The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation, The Hague, 1996.

POLLOCK N.C., Studies in Emerging Africa, Sommerset, 1971.

PRESCOTT J.R.V., The Political Geography of the Oceans, Vancouver, 1975.

PRESCOTT J.R.V., The Maritime Political Boundaries of the World, London, 1985.

PUFENDORF S., De Jure Naturae et Gentium (Of the Laws of Nature and of Nations), Oxford, MDCCIII.

RAO P.S., The Public Order of Ocean Resources: A Critique of the Contemporary Law of the Sea, Massachusetts, 1975.

RAZAVI A., Continental Shelf Delimitation and Related Maritime Issues in the Persian Gulf, The Hague, 1997.

REISMAN W.M. & WESTERMAN G.S., Straight Baselines in Maritime Boundary Delimitation, New York, 1992.

REMBE N.S., *Africa and the International Law of the Sea: A Study of the Contribution of the African States to the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, Alphen aan den Rijn, 1980.

ROACH A.S. & SMITH R.W., *Excessive Maritime Claims*, New Port, 1994.

RODGERS P.E.J., *Midocean Archipelagos and International Law: A Study in the Progressive Development of International Law*, New York, 1981.

ROTHWELL D.R. & BATEMAN S. (eds.), *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, Leiden, 2000.

RUMLEY D. & CHATURVEDI S. & SAKHUJA V. (eds.), *Fisheries Exploitation in the Indian Ocean: Threats and Opportunities*, Singapore, 2009.

SAMET J.H. & FUERST R.L., *The Latin American Approach to the Law of the Sea*, North Carolina, 1973.

SANDER O., *Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü: Osmanlı Diplomasi Tarihi Üzerine Bir Deneme*, 5. baskı, Ankara, 2008.

SANGER C., *Ordering the Oceans: The Making of the Law of the Sea*, Toronto, 1985.

SCOVAZZI T. (ed.), *Marine Specially Protected Areas: The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, Dordrecht, 1999.

*Seha L. Meray'a Armağan, Cilt I, Ankara, 1981.*

SHALOWITZ A.L., *Shore and Sea Boundaries with Special Reference to the Interpretation and Use of Coast and Geodetic Survey Data*, vol. I, Washington D.C., 1962.

SHARMA S.K., Law of the Sea and Exclusive Economic Zone, New Delhi, 2008.

SHAW M.N., International Law, 5th edition, Cambridge, 2003.

SINJELA M.A., Land-Locked States and the UNCLOS Regime, New York, 1983.

SLOMANSON W.R., Fundamental Perspectives on International Law, 3rd edition, USA, 2000.

SMITH H.D. & VALLEGA A. (eds.), The Development of Integrated Sea-Use Management, Bath, 1991 (reprinted 2002).

SMITH R.W. & ROACH A.J., Limits in the Sea: United States Responses to Excessive National Maritime Claims, no: 112, Office of the Geographer Bureau of Intelligence and Affairs, Washington D.C., 1992.

SOHN L.B. & GUSTAFSON K., The Law of the Sea in a Nutshell, Minnesota, 1984.

SOONS A.H.A. (ed.), Implementation of the Law of the Sea Convention Through International Institutions, Noordwijk een Zee, 1990.

*Status and Trends of, and Threats to, Deep Seabed Genetic Resources Beyond National Jurisdiction, and Identification of Technical Options for Their Conservation and Sustainable Use, UNEP/CBD/SBSTTA/II/II/, Montreal, 22 July 2005.*

*Straits Used for International Navigation: Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. I, United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, New York, 1992.*

*Straits Used for International Navigation: Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, vol. II, United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, New York, 1992.*

STRATI A. & GAVOUNELI M. & SKOURTAS N. (eds.), *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After*, Dordrecht, 2007.

SUAREZ S.V., *The Outer Limits of the Continental Shelf: Legal Aspects of Their Establishments*, Heidelberg, 2008.

SUBEDI S.P., *Dynamics of Foreign Policy and Law: A Study of Indo-Nepal Relations*, New Delhi, 2005.

SUR M., *Uluslararası Hukukun Esasları*, 2. bası, İstanbul, 2006.

*Sustainable Development: A Guide to Our Common Future, THE REPORT OF THE WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, 1987.*

SWARZTRAUBER S.A., *The Three-Mile Limit of Territorial Seas*, Annapolis, 1972.

SYMMONS C.R., *Historic Waters in the Law of the Sea: A Modern Re-Appraisal*, Leiden, 2008.

TANGSUBKUL P., *ASEAN and the Law of the Sea*, Singapore, 1982.

TANGSUBKUL P., *The Southeast Asian Archipelagic States: Concept, Evolution and Current Practice*, Honolulu, 1984.

TAYLOR H., *A Treatise on Public International Law*, Chicago, 1902.

TERASHIMA H. (ed.), Proceedings of International Symposium on Islands and Oceans, Tokyo, 2009.

*The Oceans-Our Future, The Report of the Independent World Commission on the Oceans, chaired by M. Soares, Cambridge, 1998.*

TOFL W., The Russian Rockafellers: The Saga of the Nobel Family and the Russian Oil Industry, USA, 1976.

TOLUNER S., Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi, gözden geçirilmiş 4. bası, İstanbul, 1996.

TOLUNER S. (ed.), Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, genişletilmiş 2. baskı, İstanbul, 2004.

TREVES T. & PINESCHI (eds.), The Law of the Sea: The European Union and Its Member States, The Hague, 1997.

TWISS T., The Law of Nations Considered as Independent Political Communities on the Rights and Duties of Nations in Time of Peace, 2nd edition, Oxford, 1884.

*United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records, vol. I, Preparatory Documents, Document A/CONF.13/37, Genève, 1958.*

*United Nations, The Law of the Sea: Rights of Access of Land-Locked States to and from the Sea and Freedom of Transit, Legislative History of Part X, Articles 124-132 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, New York-United Nations, 1987.*

UPRETY K., The Transit Regime for Landlocked States: International Law and Developments Perspective, Washington D.C., 2006.

ÜNLÜ Ş., Uluslararası Hukuk, Ankara, 2005.

VAN DYKE J.M. (ed.), Consensus and Confrontation: The United States and the Law of the Sea Convention, Honolulu, 1985.

VAN DYKE J.M. & ALEXANDER L.M. & MORGAN J.R. (eds.), International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?, Honolulu, 1988.

VAN DYKE J.M. & ZAELKE & HEWISON (eds.), Freedom of the Seas in the 21st Century: Ocean Governance and Environmental Harmony, Washington D.C., 1993.

VASCIANNIE S., Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea, Oxford, 1990.

VATTEL de E., The Law of Nations; or, Principles of the Law of Nature, Applied to the Conduct and Affairs of Nations and Sovereigns, translated by Chitty, Philadelphia, 1853.

*Verbatim Reports and Texts Relating to the Convention on Freedom of Transit, Geneva, 1921.*

VERZIJL J.H.W., International Law in Historical Perspective: State Territory, vol. III, Leyden, 1970.

VERZIJL J.H.W., International Law in Historical Perspective: Stateless Domain, vol. IV, Leyden, 1971.

VINOKUROV E., The Theory of Enclaves, 2005 (via on internet: [www.vinokurov.info/enclaves.htm](http://www.vinokurov.info/enclaves.htm) (ziyaret tarihi: 13/03/07)).

VON GLAHN G., Law Among Nations: An Introduction to Public International Law, 7th edition, New York, 1996.

VUKAS B.(ed.), *The Law of the Sea: Selected Writings*, Leiden, 2004.

WALKER T.A., *A Manual of Public International Law*, Cambridge, 1895.

WANG J.C.F., *Handbook on Ocean Politics & Law*, USA, 1992.

WEIL P., *The Law of Maritime Delimitation—Reflections*, Cambridge, 1989.

WERTHEIM E., *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World: Their Ships, Aircraft, and System*, 15th edition, Annapolis, 2007.

WESTERMAN G.S., *The Juridical Bay*, Oxford, 1987.

WESTLAKE J., *International Law-Part I—Peace*, 2nd edition, Cambridge, 1910.

WHYTE B.R., *Waiting for the Esquimo: An Historical and Documentary Study of the Cooch Behar Enclaves of India and Bangladesh*, Melbourne, 2004.

WOLFF T., *Peruvian-United States Relations over Maritime Fishing: 1945-1969*, *OP*, no: 4, Rhode Island, 1970.

WOLFRUM R. & HEINZ U.E. & BIZZARO D.A. (eds.), *Law of the Sea at the Crossroads: Search for Universally Accepted Régime*, Berlin, 1991.

WURFEL S.W. (ed.), *Attitudes Regarding a Law of the Sea Conference to Establish an International Seabed Regime*, North Carolina, 1972.

YANG H., *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and Territorial Sea*, Hamburg, 2006.

ZACKLIN R. (ed.), *The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives*, Leiden, 1974.

## **Makaleler**

ACQUAVIVA G., Subjects of International Law, *VJTL*, vol. 38/2, 2005, s. 345-396.

ADAR K.G., A Note on the Role of African States in Committee I of UNCLOS III, *ODIL*, vol. 18/6, 1987, s. 665-681.

AGOES E.R., Indonesia and the LOS Convention: Recent Developments in Ocean Law, Policy and Management, *MP*, vol. 15/2, 1991, s. 122-131.

AGOES E.R., The Law of the Sea and Navigation: The Indonesian Archipelagic State Practice, in *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, edited by Rothwell & Bateman, Leiden, 2000, s. 144-153.

AGULIAR A.M., The Patrimonial Sea or Economic Zone Concept, *SDLR*, vol. 11/3, 1974, s. 579-602.

AGYEBENG W.K., Theory in Search of a Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea, *CJIL*, vol. 39/2, 2006, s. 371-399.

ALEXANDER L.M., Offshore Claims of the World, in *The Law of the Sea: Offshore Boundaries and Zones*, edited by Alexander, Ohio, 1967, s. 71-84.

ALEXANDER L.M., Indices of National Interest in the Oceans, *ODIL*, vol. 1/1, 1973, s. 21-49.

ALEXANDER L.M., Special Circumstances: Semi-Enclosed Seas, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Kingston, 1973, s. 201-216.

ALEXANDER L.M., Regionalism and the Law of the Sea: The Case of Semi-Enclosed Seas, *ODIL*, vol. 2/2, 1974, s. 151-186.

ALEXANDER L.M., Regional Arrangements in the Oceans, *AJIL*, vol. 71/1, 1977, s. 84-110.

ALEXANDER L.M., Regionalism at Sea: Concept and Reality, in *Regionalization of the Law of the Sea*, edited by Johnston, Massachusetts, 1978, s. 3-16.

ALEXANDER L.M., The 'Disadvantaged' States and the Law of the Sea, *MP*, vol. 5/3, 1981, s. 185-193.

ALEXANDER L.M., The Ocean Closure Movements: Inventory and Prospects, *SDLR*, vol. 20/3, 1983, s. 561-594.

ALEXANDER L.M. & HODGSON R.D., The Impact of the 200-Mile Economic Zone on the Law of the Sea, *SDLR*, vol. 12/3, 1975, s. 569-599.

ALEXANDER L.M. & HODGSON R.D., The Role of Geographically Disadvantaged States in the Law of the Sea, *SDLR*, vol. 13/3, 1976, s. 558-582.

ALEXANDRE P., The Land-Locked Countries of Afrique Occidental Française (AOF): Mali, Upper Volta and Niger, in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 137-145.

ALEXANDROWICZ C.H., Freitas Versus Grotius, *BYIL*, vol. 35, 1969, s. 162-182.

ALEXOPOULOS A.B., Some Thoughts on the Concept of the Contiguous Zone and Its Potential Application to the Greek Seas, in *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After*, edited by Strati & Gavouneli & Skourtos, Leiden, 2006, s. 259-270.

ALIYEV N., The History of Oil in Azerbaijan, *AI*, vol. 2/2, 1994 (via <http://azer.com>).

AMERASINGHE C.F., The Problem of Archipelagoes in the International Law of the Sea, *ICLQ*, vol. 23/, 1974, s. 539-575.

ANAND R.P., Legal Continental Shelf, in *The Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, New Delhi, 1980, s. 145-179.

ANAND R.P., Transit Passage and Overflight in International Straits, *IJIL*, vol. 25/1, 1985, s. 72-105.

ANAND R.P., The Politics of a New Legal Order for Fisheries, in *International Law and the Developing Countries*, edited by Anand, The Hague, 1987, s. 174-201.

ANAND R.P., Changing Concepts of Freedom of the Seas: A Historical Perspective, in *Freedom of the Seas in the 21st Century: Ocean Governance and Environmental Harmony*, edited by Van Dyke & Zaelke & Hewison, Washington D.C., 1993, s. 72-86.

ANDERSON D.H., Resolution and Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the UN Convention on the Law of the Sea: A General Assessment, *ZaöRV*, vol. 55/2, 1995, s. 275-289.

ANDERSON D.H., The Legal Regime of Straits around Great Britain, in *The Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 20-30.

ANDERSON H.E.III, The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives, *TMLJ*, vol. 21/1, 1996, s. 139-170.

ANDREW D., Archipelagos and the Law of the Sea: Island Straits or Island-Studded Sea Space?, *MP*, vol. 2/1, 1978, s.46-64.

ANDREWS-SPEED P. & VINOGRADOV S., China's Involvement in Central Asian Petroleum: Convergent or Divergent Interests?, *AS*, vol. 40/2, 2000, s. 377-397.

ANICHENKO Z., Underwater Archaeology in the Caspian Sea: Past, Present and Hopefully Future, *AI*, vol. 14/4, 2006, s. 54-57 (via <http://azer.com>).

ARGIROFFO E., Flags of Convenience and Substandard Vessels: A Review of the ILO's Approach to the Problem, *I.Lab.R.*, vol. 110, 1974, s. 437-453.

ARIE S., Landlocked Navy Prepares to Put to Sea, *The Telegraph*, 11/03/2006 via [www.telegraph.co.uk/news/graphics/2006/03/12/wchile12.pdf](http://www.telegraph.co.uk/news/graphics/2006/03/12/wchile12.pdf) (ziyaret tarihi: 04/05/07).

ARMANET P., The Economic Interest Underlying the First Declaration on a Maritime Zone, in *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*, edited by Orrego-Vicuña, Colorado, 1984, a. 27-30.

ATAHAN D., Petrolün Üçkâğıtçıları, *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 Ağustos 2008 (Pazar), s. 12.

AUBURN F.M., Legal Aspects of Nodules Mining, in *Marine Manganese Deposits*, edited by Glasby, Amsterdam, 1977, s. 439-459.

AYBAY R., Türk Hukukunda Gemilerin Uyrukluğu, *AÜSBFD*, vol. 47/1, 1992, s. 83-94.

AZZAM I., The Dispute between France and Brazil over Lobster Fishing in the Atlantic, *ICLQ*, vol. 13/4, 1963, s. 1453-1459.

BAILEY J.E., The Exclusive Economic Zone: Its Development and Future in International and Domestic Law, *LLR*, vol. 45/4, 1985, s. 1269-1297.

BAILEY J.E., The Unanticipated Effects of Boundaries: The Exclusive Economic Zone and Geographically Disadvantaged States under UNCLOS III, *IBRUB&SB*, vol. 5/1, 1997, s. 87-95.

BAKER P.J., The Doctrine of Legal Equality of States, *BYIL*, vol. 4, 1922-23, s. 1-20.

BAKRAT A., Oil under Troubled Waters: Will a Declaration of Ocean Rights by Israel Create Certainty, or Provoke Disputes?, *Globes on-line*, June 30 2010 via [www.globes.co.il/serveen/globes/printwindow.asp?did=1000570898](http://www.globes.co.il/serveen/globes/printwindow.asp?did=1000570898) (ziyaret tarihi: 03/07/10).

BALASUBRAMANIAN S.P., Fishery Provisions of the ICNT, *MP*, vol. 6/1, 1982, s. 27-42.

BALL W.S., The Old Grey Mare, National Enclosure of the Oceans, *ODIL*, vol. 27/1&2, 1996, s. 97-124.

BALOYI V., Access of Land-Locked States and their Interests in the Seabed Area, *Codicillus*, vol. 43/2, 2002, s. 68-71.

BANGERT K., Internal Waters: Customary Rules of the Extension of Internal Waters, *NJIL*, vol. 61/62, 1994, s. 43-60.

BARNETT J., Titanic States? Impacts and Responses to Climate Change in the Pacific Islands, *JIA*, vol. 59/1, 2005, s. 203-219.

BARNETT J. & ADGER W.N., Climate Change and Atoll Countries, *CC*, vol. 61, 2003, s. 321-337.

BASS G.F., Marine Archaeology: A Misunderstood Science, *OY*, vol. 2, 1980, s. 137-152.

BATEMAN S., Sea Level Rise: Will the Maldives Disappear?, *RSIS Commentaries*, no: 136/2008, Singapore, 2008, via [www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1362008.pdf](http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1362008.pdf) (ziyaret tarihi: 20/11/09).

BATES C.C. & YOST P., Where Trends the Flow of Merchant Ships?, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Massachusetts, 1973, s. 249-275.

BATONGBACAL J.L., Archipelagic Sea-Lanes and Transit Passage Through Straits: Shared Responsibilities are Essential to Implementation, in *The Strategic Importance of Seaborne Trade and Shipping*, edited by Forbes, Canberra, 2002, s. 99-111.

BATONGBACAL J.L., Barely Skimming the Surface: Archipelagic Sea Lanes Navigation and the IMO, in *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, edited by Elferink & Rothwell, Leiden, 2004, s. 49-68.

BAYKAL F.H., 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda “Boğazlardan Geçiş Rejimi”, in *Deniz Hukuku Çalışmaları*, edited by Baykal, İstanbul, 1998, s. 230-262.

BAYKAL F.H., Karasularının Genişliği Konusunda Türk Uygulaması: in *Deniz Hukuku Çalışmaları*, edited by Baykal, İstanbul, 1996, s. 265-290.

BAYKAL F.H., Milletlerarası Hukukta Harp Gemilerinin Barış Zamanında Karasularından Zararsız Geçiş Hakkı, in *Deniz Hukuku Çalışmaları*, edited by Baykal, İstanbul, 1996, s. 293-342.

BAYKAL F.H., Günümüzdeki Gelişmelerin Işığı Altında Kabotaj Hakkı ve Türk Kabotaj Kanununun Değerlendirilmesi, in *Deniz Hukuk Çalışmaları*, edited by Baykal, İstanbul, 1998, s. 399-403.

BECHTEL D., When the Swiss Made America, *Swissinfo*, 11 May 2009 via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo.html?siteSect=43&sid=10670732&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo.html?siteSect=43&sid=10670732&ty=st) (ziyaret tarihi: 13/05/09).

BEESLEY J.A., Grotius and the New Law, *OY*, vol. 18, 2004, s. 98-116.

BERGETHON M., Austria-Neutrality –European Economic Community—Austrian Neutrality and EC Membership: Are They Compatative, *GJICL*, vol. 20/2, 1990, s. 233-239.

BERNHARDT J.P.A., Straightjacketing Straight Baselines, in *International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?*, edited by Van Dyke & Alexander & Morgan, Honolulu, 1988, s. 85-99.

BERNHARDT R., Custom and Treaty in the Law of the Sea, *RCADI*, vol. 205, 1987-V, 1987, s. 251-330.

BESSION P.F., Swiss Pushes Issue of Climate Change (translated from French by Stephens), *Swissinfo*, 18 December 2009 via [www.swissinfo.ch/eng/specials/climate\\_change/news/index/Swiss\\_pushes\\_issue\\_of\\_climate\\_refugees.html?theView=print&view=popup&cid=7928188](http://www.swissinfo.ch/eng/specials/climate_change/news/index/Swiss_pushes_issue_of_climate_refugees.html?theView=print&view=popup&cid=7928188) (ziyaret tarihi: 22/12/09).

BHATTARAI D.P., Nepal at the First and Second Cross-Roads: Oppurtunities for a Win/Win in the New Development Context, Papers Presented at a National Seminar on “Nepal as a Transit State: Emerging Possibilities”, Kathmandu, [www.ifa.org.np/pdf/new1.pdf](http://www.ifa.org.np/pdf/new1.pdf) (son ziyaret tarihi: 12/12/07).

BINGHAM J.W., Juridicial Status of the Continental Shelf, *SCLR*, vol. 26/1, 1952, s. 4-20.

BISHOP W.W.Jr., *Molvan v. Attorney General for Paletsine*, *AJIL*, vol. 42/4, 1948, s. 953-955.

BLACK R., *Poor Nations Vow Low-Carbon Path*, 11/11/2009 via <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/~/2/hi/science/nature/8354872.stm> (ziyaret tarihi: 18/12/09).

BLAKE G.H., *Coastal State Sovereignty in the Mediterranean Sea: The Case of Malta*, *GeoJournal*, vol. 41/2, 1997, s. 173-180.

BLAKE G.H. & TOPALOVIĆ, *The Maritime Boundaries of the Adriatic Sea*, *IBRUMB*, vol. 1/8, 1996, 75 sayfa.

BLETCHER M.D., *Equitable Delimitation of the Continental Shelf*, *AJIL*, vol. 73/1, 1979, s. 60-88.

BLUM Y.Z., *The Gulf of Sidra Incident*, *AJIL*, vol. 80/3, 1986, s. 668-677.

BOAS F., *Landlocked Countries and the Law of the Sea*, *American Bar Association Section of International and Comparative Law Bulletin*, vol. 4/1, 1959, s. 22-27.

BOCZEK B.A., *Law and Politics in the Baltic Area: A Historical Perspective*, in *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, edited by Platzöder & Verlaan, The Hague, 1996, s. 38-47.

BOESCH H., *Basle, Switzerland: A Port Terminal*, *EG*, vol. 12/3, 1936, s. 259-264.

BORGESE E.M., *A Constitution for the Oceans: Comments and Suggestions Regarding Part XI of the Informal Composite Negotiating Text*, *SDLR*, vol. 15/3, 1978, s. 371-408.

BOSTAN İ., Kanunî ve Osmanlıların Akdeniz Siyaseti, in *Türkler ve Deniz*, edited by Kumrular, İstanbul, 2007, s. 13-18.

BOSTAN İ., Osmanlılarda Deniz Sınırı ve Karasuları Mesafesi, in *Türkler ve Deniz*, edited by Kumrular, İstanbul, 2007, s. 29-46.

BOUCHEZ L.J., Some Basic Problems of Coastal State Jurisdiction and the Future Conference on the Law of the Sea, *AIS*, vol. 4, 1973, s. 143-170.

BOURNE B., Italian Yearbook of International Law, *CYIL*, vol. 16, 1978, s. 342-358.

BOWCOTT O., UN Throws out UK Claim in Ascension Oil Exploitation Rights, *The Guardian*, June 24 2010 (Thursday) via [www.guardian.co.uk/world/2010/jun/24/ascension-island-oil-exploitation/print](http://www.guardian.co.uk/world/2010/jun/24/ascension-island-oil-exploitation/print) (ziyaret tarihi: 12/08/10).

BOWETT D.W., The Second United Nations Conference on the Law of the Sea, *ICLQ*, vol. 19/3, 1960, s. 415-435.

BRADLEY S., Swiss Alarmed by Surge in Somali Piracy, 21 November 2008 via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=9995895&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=9995895&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09).

BRADSHAW R.E., The Politics of Soviet Maritime Security: Soviet Legal Doctrine and the Status of Coastal States, *JMLC*, vol. 10/3, 1979, s. 411-429.

BRAHICC., Five Nations under Threat from Climate Change, *New Scientist*, 10 November 2008 via [www.newscientist.com/blogs/shortsharpscience/2008/11/top-5-islands-that-are-going-t.html](http://www.newscientist.com/blogs/shortsharpscience/2008/11/top-5-islands-that-are-going-t.html) (ziyaret tarihi: 17/12/09).

BROOKE J., Landlocked Mongolia's Seafaring Tradition, *NY Times*, July 2, 2004.

BROMS B., States, in *International Law: Achievements and Progress*, edited by Bedjaoui, Paris, 1991, s. 41-66.

BROWN E.D., Maritime Claims: A Survey of Claims, in *New Directions in the Law of the Sea*, vol. III, edited by Churchill & Simmonds & Welch, New York, 1973, s. 157-192.

BROWN E.D., The Exclusive Economic Zone: Criteria and Machinery for the Resolution of International Conflicts between Users of the EEZ, *MPM*, vol. 4/6, 1977, s. 325-350.

BROWN E.D., The Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone: The Problem of Delimitation at UNCLOS III, *MPM*, vol. 4/6, 1977, s. 377-408.

BROWN E.D., Delimitation of Offshore Areas: Hard Labour at UNCLOS III, *MP*, vol. 5/3, 1981, s. 172-184.

BROWNLIE I., The 1994 Agreement on the Implementation of Part XI of the UN Convention on the Law of the Sea: Breakthrough to Universality?, *MP*, vol. 19/1, 1995, s. 5-20.

BRUEL E., The Turkish Straits, *NTIR*, vol. 14, 1943, s. 3-57.

BRUEL E., The Turkish Straits (Continuation), *NTIR*, vol. 14, 1943, s. 61-124.

BRUEL E., The Turkish Straits (Continuation), *NTIR*, vol. 14, 1943, s. 131-191.

BURKE W.T., The Law of the Sea Convention Provisions on Conditions of Access to Fisheries Subject to National Jurisdiction, *OLR*, vol. 63/1, 1984, s. 73-119.

BURKE W.T., The Law of the Sea Convention and Fishing Practices of Nonsignatories with Special Reference to the United States, in *Consensus and*

*Confrontation: The United States and the Law of the Sea Convention*, edited By Van Dyke, Honolulu, 198, s. 314-337.

BURR P.A., The International Seabed Authority, *STLR*, vol. 29/2, 2006, s. 271-288.

BURSTYN H.L., “Big Science” in Victorian Britain: The Challenger Expedition (1872-6) and its Reports (1881-95), in *Understanding the Oceans*, edited by Deacon & Rice & Summerhayes, Suffolks, 2003, s. 49-55.

BUTCHER J.G., Becoming an Archipelagic State: The Juanda Declaration of 1957 and the “Struggle” to Gain International Recognition of the Archipelagic Principle, in *Indonesia Beyond the Water’s Edge: Managing an Archipelagic State*, edited Cribb & Ford, Singapore, s. 28-48.

BUTLER W.E., The Legal Regime of Russian Territorial Waters, *AJIL*, vol. 62/1, 1968, s. 51-77.

BUTLER W.E., The Soviet Union and the Continental Shelf, *AJIL*, vol. 63/1, 1969, s. 103-107.

BUTLER W.E., Some Recent Developments in Soviet Maritime Law, in *The Law of the Sea: The United Nations and Ocean Management*, edited by Alexander, Rhode Island, 1971, s. 375-386.

BUTLER W.E., Custom, Treaty, State Practice and the 1982 Convention, *MP*, vol. 12/3, 1988, s. 182-186.

BUZAN B., The Coastal State Movement, in *Towards a New Marine Order*, edited by Laursen, The Hague, 1982, s. 15-22.

CAFLISCH L.C., The Access of Land-Locked States to the Sea, *RIRI*, no. 5-6, 1975-6, s. 53-76.

CAFLISCH L.C., Land-Locked and Geographically Disadvantaged States and the New Law of the Sea, *TA*, vol. 7, 1977, s. 341-404.

CAFLISCH L.C., The Doctrine of «Mare Clausum» and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, in *Les relations un monde en mutation/International Relations in a Changing World*, edited by Blackhurst, Genève, 1977, s. 197-228.

CAFLISCH L.C., Land-Locked States and their Access to and from the Sea, *BYIL*, vol. 49, 1978, s. 71-100.

CAFLISCH L.C., What is a Geographical Disadvantaged State?, *ODIL*, vol. 18/6, 1987, s. 641-663.

CAFLISCH L.C., The Delimitation of Marine Spaces with States Opposite and Adjacent Coasts, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy and Vignes, Dordrecht, 1991, s. 425-499.

CAMINOS H., The Regime of Fisheries in the Exclusive Economic Zone, in *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*, edited by Orrego-Vicuña, Colorado, 1984, s. 143-158.

CAMINOS H., The Legal Regimes of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, *RCADI*, no: 205, 1987-V, 1987, s. 17-245.

CAMINOS H., Categories of International Straits Excluded from the Transit Passage Regime under Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, in *Law of the Sea, Environmental Law, and Settlement of Disputes*, edited by Ndaiye & Wolfrum, Leiden, 2007, s. 583-592.

CAMINOS H., I'm Alone, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008 via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 26/11/08).

CAMINOS H. & MOLITOR , Progressive Development of International Law and the Package Deal, *AJIL*, vol. 79/4, 1989, s. 871-890.

CARDUCCI G., New Developments in the Law of the Sea: The UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage, *AJIL*, vol. 96/2, 2002, s. 419-434.

CARDUCCI G., Introduction to the UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, in *Underwater Cultural Heritage at Risk: Managing Natural and Human Impacts*, edited by Grenier & Nutley & Cochran, München, 2006, s. i-vii, via [www.international.icomos.org/risk/2006/fulldocan.pdf](http://www.international.icomos.org/risk/2006/fulldocan.pdf) (ziyaret tarihi: 30/10/2009).

CARON D.D., Climate Change and Sea Level Rise and the Coming Uncertainty in Oceanic Boundaries: A Proposal to Avoid Conflict Maritime Boundary, in *Maritime Boundary Disputes, Settlement Processes and the Law of the Sea*, edited by Hong & Van Dyke, Dordrecht, 2009, s. 1-18.

CARROLL R., Peru Gives Landlocked Bolivia a Piece of Pacific Coast to Call Its Own, *The Guardian*, October 20 2010 (Wednesday) via [www.guardian.co.uk/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore/print](http://www.guardian.co.uk/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore/print) (ziyaret tarihi: 22/10/10).

CARROZ J. & SAVINI M., Les accords de pêche conclus pas les États Africains riverains de l'Atlantique, *AFDI*, vol. 29/4, 1983, s. 674-709.

CASTAÑEDA J., Negotiations on the Exclusive Economic Zone at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, in *Essays in International Law in Honour of Judge Manfred Lachs/Études de droit international en l'honneur juge Manfred Lachs*, edited by Makarczyk, Poland, 1984, s. 605-623.

CHAMBERLAIN J.P., International Control of International Waterways, Railways, and Highways, in *The League of Nations: The Principle and the Practice*, edited by Duggan, Boston, 1919, s. 218-236.

CHARNEY J.I., The Exclusive Economic Zone and Public International Law, *ODIL*, vol. 15, 1985, s. 233-288.

CHARNEY J.I., The Delimitation of Ocean Boundaries, *ODIL*, vol. 18/5, 1987, s. 497-531.

CHARNEY J.I., Progress in International Boundary Delimitation Law, *AJIL*, vol. 88/2, 1994, s. 227-256.

CHARNEY J.I., U.S. Provisional Application of the 1994 Deep Seabed Agreement, *AJIL*, vol. 88/4, 1994, s. 705-714.

CHARNEY J.I., Central East Asian Maritime Boundaries and the Law of the Sea, *AJIL*, vol. 724-749.

CHARTERIS A.H., The Legal Position of Merchantmen in Foreign Ports and National Waters, *BYIL*, vol. 1, 1920-21, s. 45-96.

CHAUHAN B.S., Right of Innocent Passage for Warships through Territorial Waters, *TA*, vol. 511-523.

CHILDS P., Land-Locked States and the Law of the Sea, *SDLR*, vol. 9/3, 1972, s. 701-734.

CHURCHILL R.R., The Fisheries Jurisdiction Cases: The Contribution of the International Court of Justice on Coastal States' Fisheries Rights, *ICLQ*, vol. 24/1, 1975, s. 82-105.

CHURCHILL R.R., EEC Fisheries Regime, in *Implementation of the Law of the Sea Convention through International Institutions*, edited by Soons, Honolulu, 1990, s. 344-362.

CHURCHILL R.R., EC Fishery and an EZ—Easy!, *ODIL*, vol. 23/2, 1992, 145-163.

CİN T., Devletlerarası Hukukta Balıkçılık, *DEÜHFD*, vol. 8/1, 2006, s. 21-45.

CLINGAN T.A.Jr., An Overview of Second Committee Negotiations in the LOS Conference, *OLR*, vol. 63/1, 1984, s. 53-72.

CLINGAN T.A.Jr., Mar Presencial (The Presential Sea): Deja Vu All over Again?—A Response to Francisco Orrego-Vicuña, *ODIL*, vol. 24/1, 1993, s. 93-98.

CRIBB R. & FORD M., Indonesia as an Archipelago: Managing Islands, Managing the Seas, in *Indonesia Beyond the Water's Edge: Managing an Archipelagic State*, edited by Cribb & Ford, Singapore, 2009, s. 1-27.

CROZAT C., Devletler Hukukunda Bitişik Mıntıka Mefhumu, çev. Akın, in *Muamer Raşit Seviğ'e Armağan*, İstanbul, 1956, s. 533-562.

CROZAT C., Koy ve Körfez Mefhumları Hakkında Bazı Mülahazalar, çev. Çelik, in *Tahir Taner'e Armağan*, İstanbul, 1956, s. 627-667.

CURRIE D.E.J. & VAN DYKE J.M., The Shipment of Ultrahazardous Nuclear Materials in International Law, *RECIEL*, vol. 8/2, 1999, s. 113-124.

CZAPIEWSKA M., The Problem of Extension of Fishery Zone in the Context of Fisheries Jurisdiction Cases, *RDISDSP*, vol. 69/2, 1991, s. 125-152.

DACEY J., Swiss to Consider Joining Anti-Pirate Force, *Swissinfo*, 23/12/2008 via [www.swissinfo.ch/eng/Swiss\\_to\\_consider\\_joining\\_anti\\_pirate\\_force.html?cid=7116716](http://www.swissinfo.ch/eng/Swiss_to_consider_joining_anti_pirate_force.html?cid=7116716) (ziyaret tarihi: 27/12/09).

DAHAL T., Nepal as a Transit State: Emerging Possibilities, Papers Presented at a National Seminar on “Nepal as a Transit State: Emerging Possibilities”, Kathmandu, [www.ifa.org.np/pdf/new4.pdf](http://www.ifa.org.np/pdf/new4.pdf) (son ziyaret tarihi: 12/12/07).

DAHAL T., The Concept of Transit States, *Peace Journalism Independent Emagazine*, Nepal, News, Issue 13, 2005, <http://feeds.nepalnews.net/?rid=52fa82e37861da8f&cat=739998502eaed63&f=1> (ziyaret tarihi:29/11/08).

DAHMANI M., Access of Landlocked and Geographically Disadvantaged States to the Fisheries Resources of the Economic Exclusion Zone (EEZ) under the New Convention on the Law of the Sea, *MPM*, vol. 10/4, 1983, s. 265-273.

DALE E., Some Geographical Aspects of African Land-Locked States, *AAAG*, vol. 58/3, 1968, s. 485-505.

DALTON J.G., The Chilean Mar Presencial: A Harmless Concept or a Dangerous Precedent?, *IJMCL*, vol. 8/3, 1993, s. 397-418.

DALY J.C.K., With no Pipelines in Sight, Tankers Set to Roam the Caspian, *Caci Analyst*, 16/05/2007 via [www.cacianalyst.org/newsite/?q=node/4615](http://www.cacianalyst.org/newsite/?q=node/4615) (son ziyaret tarihi: 14/05/09).

DALY J.C.K., The Rise of Azeri Seapower, *Eurasia Daily Monitor*, vol. 5/112, June 11 2008 via [www.jamestown.org/single/?no\\_cache=1&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=33713](http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=33713) (ziyaret tarihi: 23/02/10).

DANUSAPUTRO M., Elements of an Environmental Policy and Navigational Scheme for Southeast Asia, with Special Reference to the Straits of Malacca, in *Regionalization of the Law of the Sea*, edited by Johnston, Massachusetts, 1978, s. 171-198.

DANZIG A.L., A Funny Thing Happened to the Common Heritage on the Way to the Sea, *SDLR*, vol. 12/3, 1975, s. 655-664.

DARBY J.J., The Soviet Doctrine of the Closed Sea, *SDLR*, vol. 23/3, 1986, s. 685-699.

DAWSON R., Swiss Role at Sea Makes Waves in New Book, 28 June 2003 via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=1850757&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=1850757&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09).

De CUSSY F., Phases et causes célèbres du droit maritime des nations, Leipzig, 1856, in *The Extent of Marginal Sea: A Collective of Official Documents and Views of Representation Publicists*, edited by Crocker, Washington D.C., 1919, s. 48-53 (translated from French).

DEAN A.H., The Geneva Conference on the Law of the Sea: What Was Accomplished?, *AJIL*, vol. 52/4, 1958, s. 607-628.

DEAN A.H., The Second Geneva Conference on the Law of the Sea: The Fight for Freedom of the Seas, *AJIL*, vol. 54/4, 1960, s. 751-789.

DEGAN D.V., Internal Waters, *NYIL*, vol. 17, 1986, s. 3-44.

DEL VECCHIO A., Joint Ventures in Fisheries Established by Mediterranean States, with Special Reference to Italy, in *The Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone: Delimitation and Legal Regime/Le plateau continental et la zone*

*économique exclusive: délimitation et régime juridique*, edited by Pharand & Leanza, Dordrecht, 1993, s. 287-290.

DEL VECCHIO CAPOTOSTI A., In *Maiore Stat Minus: A Note on the EEZ and the Zones of Ecological and Protection in the Mediterranean Sea*, *ODIL*, vol. 39/3, 2008, s. 287-297.

DELUPIS I.D., *Land-Locked States and the Law of the Sea*, *SSL*, vol. 19, 1975, s. 103-120.

DEMİRSOY S., *Deniz Hukukundaki Yeni Gelişmeler ve Madencilikle İlişkisi*, *MTAD*, vol. 79, 1972, s. 75-100.

DIBA B.A., *Militarization of the Caspian Sea*, in *The Law and Politics of the Caspian Sea with Special Reference to Iran*, edited by Diba, USA, 2006, s. 117-124.

DIBA B.A., *Common Military Force in the Caspian Sea*, in *The Law and Politics of the Caspian Sea with Special Reference to Iran*, edited by Diba, USA, 2006, s. 145-148.

DIMITRIOU E., *Flags of Convenience and International Law*, *TA*, vol. 7, 1977, s. 535-546.

DIXON D.B., *Transnational Shipment of Nuclear Materials by Sea: Do Current Safeguards Provide Coastal States a Right to Deny Innocent Passage?*, *FSUJTLP*, vol. 16/1, 2006, s. 73-99.

DJALAL H., *Indonesia and the New Extensions of Coastal State Sovereignty and Jurisdiction at Sea*, in *Regionalization of the Law of the Sea*, edited by Johnston, Massachusetts, 1978, s. 283-293.

DJALAL H., Implementation of Agreements with Foreigners, in *Problems of Conflict and Management of Fisheries in Southeast Asia*, edited by Christy, Manila, 1980, s. 39-48.

DJALAL H., A Commentary, in *Implementation of the Law of the Sea Convention Through International Institutions*, edited by Soons, Nordwijk een Zee, 1990, s. 265-269.

DOMMEN A.J., Laos: The Troubled “Neutral”, *AS*, vol. 7/1, 1966, s. 74-80.

DOTINGA H.M. & ELFERINK A.G.O., The Netherlands: Establishment of Contiguous Zone, *IJMCL*, vol. 22/2, 2007, s. 317-330.

DRAMMEH O.K.L. & CHAM A.M., The Gambiyan Fishery Agreements, in *Workshops on Fisheries Access in West Africa: The Promotion of Sustainable and Equitable Fisheries Access Agreements*, edited by Lankerster & Diouf & Sané, Dakar, 2001, s. via [www.oceandocs.org/bitstream/1834/320/1/fisheries\\_access\\_in\\_west\\_africa.pdf](http://www.oceandocs.org/bitstream/1834/320/1/fisheries_access_in_west_africa.pdf) (ziyaret tarihi: 06/08/10)

DRAPER J.A., The Indonesian Archipelagic State Doctrine and Law of the Sea: “Territorial Grab” or Justifiable Necessity?, *IL*, vol. 11/1, 1977, s. 143-162.

DROMGOOLE S., 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, *IJMCL*, VOL. 18/1, 2003, S. 59-108.

DRYSDALE A., Political Conflict and Jordanian Access to the Sea, *GR*, vol. 77/1, 1987, s. 86-102.

DUBNER B.H., A Proposal for Accomodating the Interests of Archipelagic and Maritime States, *NYUJILP*, vol. 8/1, 1975, s. 39-61.

DUFF J.A., UNCLOS and the New Deep Seabed Mining Regime: Risks of Refuting Treaty, *STLR*, vol. 19/1, 1995, s. 1-66.

DUPUY R.J., The Sea under National Competence, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 247-381.

DYOULGEROV M., Navigating the Bosphorus and the Dardanelles: A Test for the International Community, *IJMLC*, vol. 14/1, 1999, s. 57-100.

EAST W.G., The Geography of Land-Locked States: Presidential Address, *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*, no. 28, 1960, s. 58-72.

EATON S.K.Jr. & JUDY J., Seamounts and Guyots: A Unique Resource, *SDLR*, vol. 10/3, 1973, s. 599-637.

EGER C., The Final End of the Austrian Navy, 08 December 2006 via [http://militaryhistory.suite101.com/print\\_article.cfm/the\\_final\\_end\\_of\\_the\\_austrian\\_navy.htm](http://militaryhistory.suite101.com/print_article.cfm/the_final_end_of_the_austrian_navy.htm) (ziyaret tarihi: 27/04/09).

EGIYAN G.S., 'Flag of Convenience' or 'Open Registration' of Ships, *MP*, vol. 14/2, 1990, s. 106-111.

EHLERS H., The Ships of Vapor Cué-Paraguayan National Relics, via [www.histarmar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Paraguay/Ehlers-shipsatVaporCue.htm](http://www.histarmar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Paraguay/Ehlers-shipsatVaporCue.htm) (ziyaret tarihi: 26/04/09)

ELFERINK A.G.O., The Regime of Passage Through the Danish Straits, *IJMCL*, vol. 15/4, 2000, s. 555-566.

ENKHSAlKHAN J., A Landlocked State Perspective, in *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 1998, s. 431-435.

ERHAN Ç., Türkiye ve Bölgesel Örgütler, in *Beş Deniz Havzasında Türkiye*, edited by Aydın & Erhan, Ankara, 2006, s. 389-421.

EROĞLU C., Ölme Hakkı, *AÜSBFD*, vol. 48/1&2, 1993, s. 47-56.

ESPIELL H.G., La mer territoriale dans l'Atlantique Sud-Américain, *AFDI*, vol. 16, 1970, s. 743-763.

ESPIELL H.G., Costa Rica's Permanent Neutrality and the Inter-American System, *DLJ*, vol. 11/2, 1987, s. 663-676.

ESSIEN V.L.K, Marine Scientific Research: Problems and Prospects under the New Convention on the Law of the Sea, *IJIL*, vol. 25/2, 1985, s. 294-312.

EVANS M.D., Maritime Delimitation and Expanding Categories of Relevant Circumstances, *ICLQ*, vol. 40/1, 1991, s. 1-33.

EVENSEN J., The Anglo-Norwegian Fisheries Case and Its Legal Consequences, *AJIL*, vol. 46/4, 1952, s. 609-630.

EVENSEN J., Certain Legal Aspects Concerning the Delimitation of the Territorial Waters of Archipelagos, in *Official Records of the United Nations Conference Law of the Sea*, vol. I, Genève, 1958, s. 289-302.

EVENSEN J., Working Methods and Procedures in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *RCADI*, vol. 199, 1986-IV, 1986, s. 415-519.

FABER E., Trieste and the Austrian Littoral 1700-1850, via [www.stm.unipi.it/Clioh/tabs/libri/1/04-Faber\(14\).pdf](http://www.stm.unipi.it/Clioh/tabs/libri/1/04-Faber(14).pdf) (ziyaret tarihi: 12/03/07).

FARAN C. d'O., International Enclaves and the Question of State Servitudes, *ICLQ*, vol. 4/2, 1955, s. 294-307.

FARRÉ V., Andorran Diplomatic Practice, Treaties and Others International Agreements to which Andorra Is a Party, *SYIL*, vol. 4, 1995-1996, s. 241-273.

FAWCETT J.E.S., Trade and Finance in International Law, *RCADI*, vol. 123, 1968-I, 1968, s. 215-310.

FAYE M.L. & McARTHUR J.W. & SACHS J.D. & SNOW T., The Challenges Facing Landlocked Developing Countries, *JHD*, vol. 6/1, 2004, s. 31-68.

FELL L.C., Maritime Contiguous Zones, *Mic.LR*, vol. 62/4, 1964, s. 848-864.

FENN P.T.Jr., Justinian and the Freedom of the Sea, *AJIL*, vol. 19/4, 1925, s. 716-727.

FERREIRA P.S., The Economic Potential of the Oceans and African States, *Oceans* 78, vol. 1987/2, 1978, s. 4-12.

FERREIRA P.S., The Role of African States in the Development of the Law of the Sea at the Third United Nations Conference, *ODIL*, vol. 7/1&2, 1979, s. 89-129.

FERRO M.S., Right of Innocent Passage of Ships Carrying Ultra-Hazardous Cargoes, *NLB*, vol. 78, 2006, s. 5-18.

FITZMAURICE G., Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea: Part I—Territorial Sea and Contiguous Zone and Related Topics, *ICLQ*, vol. 8/1, 1959, s. 73-121.

FLEISCHER C.A., The New Régime of Maritime Fisheries, *RCADI*, vol. 209, 1988-II, s. 95-222.

FOLGER J.M., A Proposal to End the Stalemate in the Caspian Sea Negotiations, *OSJDR*, vol. 18/2, 2003, s. 529-562.

FORBES V.L., Archipelagic Sea Lanes: The Indonesian Case, via [www.curtinedu.au/curtin/center/ioc/iore296.htm](http://www.curtinedu.au/curtin/center/ioc/iore296.htm) (ziyaret tarihi: Bilinmiyor).

FORBES V.L., The Indian Ocean Fishery: Resources and Exploitation Within and Outside National Jurisdictional Limits, in *Fisheries Exploitation in the Indian Ocean: Threats and Opportunities*, edited by Rumley & Chaturvedi & Sakhuja, Singapore, 2009, s. 72-103.

FORREST C., A New International Regime for the Protection of Underwater Cultural Heritage, *ICLQ*, vol. 51/3, 2002, s. 511-544.

FORWARD C., Archipelagic Sea-Lanes in Indonesia—Their Legality in International Law, *ANZMLJ*, vol. 23/1, 2009, s. 143-156.

FRANCIONI F., The Status of the Gulf of Sirte in International Law, *SJILC*, vol. 11/1, 1984, s. 311-326.

FRANCIONI F., Cultural Heritage, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 04/11/08).

FRANCK T.M. & EL BARADEI M. & ARON G., The New Poor: Land-Locked, Shelf-Locked and Other Geographically Disadvantaged States, *NYUJILP*, vol. 7/1, 1974, s. 33-57.

FRACKX E., Belgium and the Law of the Sea, in *The Law of the Sea: The European Union and Its Member States*, edited by Treves and Pineschi, The Hague, 1997, s. 37-89.

FRANKCX E. & RAZAVI A., The Strait Hormuz, in *Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 53-61.

FREEMAN D.S., Special Problems of Landlocked Countries Relating to the Exploration and Exploitation of the Seabed beyond the Limits of National Jurisdiction, in *Attitudes Regarding a Law of the Sea Convention to Establish an International Seabed Regime*, edited by Wurfel, North Carolina, 1972, s. 106-115.

FRIED J.H.E., The 1965 Convention on Transit Trade of Land-Locked States, *IJIL*, vol. 6/1, 1966, s. 9-30.

FROST R., Underwater Cultural Heritage Protection, *AYIL*, vol. 23, 2004, s. 25-50.

FREIDMANN W., Selden Redivivus—Towards a Partition of the Seas, *AJIL*, vol. 65/4, 1971, s. 757-770.

GARABELLO R., The Negotiating History of the Provisions of the Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage, in *The Protection of Underwater Cultural Heritage: Before and After the 2001 UNESCO Convention*, edited by Garabello & Scovazzi, Great Britain, 2001, s. 89-192.

GARCIA-AMADOR F.V., Latin America and the Law of the Sea, in *The Law of the Sea: A New Geneva Conference*, edited by Alexander, Kingston, 1972, s. 104-106.

GASKELL T.F., Oil Interest in the Deep-Seabed, in *Law of the Sea: National Policy Recommendations*, edited by Alexander, Rhode Island, 1970, s. 95-97.

GEISER U., Cabinet Agrees to Troops for Anti-Pirate Force, *Swissinfo*, 25/05/09 via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=10377585&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=10377585&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09).

GENG S., Lancang-Mekong Waterway Opens, *CNA*, 16 July 2001 via [www.cargonewasia.com/timesnet/data/cna/docs/cna6303.html](http://www.cargonewasia.com/timesnet/data/cna/docs/cna6303.html) (ziyaret tarihi: 02/06/09).

GIDEL G., La mer territoriale et la zone contiguë, *RCADI*, vol. 48, 1934-II, 1934, s. 135-278.

GIDEL G., A propos des bases juridiques des prétentions des États riverains sur le plateau continental: les doctrines du «droit inhérent», *ZaöRV*, vol. 19/1&3, 1958, s. 81-101.

GIORGI M.C., Underwater Archaeological and Historical Objects, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 561-575.

GLASSNER M.I., The Status of Developing Land-Locked States since 1965, *LsA*, vol. 5, 1973, s. 480-498.

GLASSNER M.I., Developing Land-Locked States and the Resources of the Seabed, *SDLR*, vol. 11/3, 1974, s. 633-655.

GLASSNER M.I., The Illusory Treasure of Davy Jones' Locker, *SDLR*, vol. 13/3, 1976, s. 533-551.

GLASSNER M.I., The Transit Problems of Landlocked States: The Cases of Bolivia and Paraguay, *OY*, vol. 4, 1983, s. 366-389.

GLASSNER M.I., The Land-Locked States of South and Southeast Asia and the Exclusive Economic Zones of the Indian Ocean, in *The International Implications of Extended Maritime Jurisdiction in the Pacific*, edited by Craven & Schneider & Carol, Honolulu, 1989, s. 306-312.

GLASSNER M.I., Resolving the Problems of Land-Lockedness, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1998, s. 197-208.

GOKHALE H.R., Recent Developments in the Law of the Sea, in *Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, New Delhi, 1980, s. 62-70.

GOLD E., The Rise of the Coastal State in the Law of the Sea, in *Marine Policy and Coastal Community: The Impact of the Law of the Sea*, edited by Johnston, London, 1976, s. 13-33.

GOLD E., Mare Liberum?, Mare Clausum? Mare Nostrum? Can We Really Have It All?, in *The International Implications of Extended Maritime Jurisdiction in the Pacific*, edited by Craven & Schneider & Stimson, Honolulu, 1989, s. 447-450.

GOLDIE L.F.E., A Modest Proposal for Preventing International Law from being a Burthen to the International Community and to Law Teachers, *VJIL*, vol. 13/3, 1973, s. 331-338.

GOLDIE L.F.E., A Note on Some Diverse Meanings of “the Common Heritage of Mankind”, *SJILC*, vol. 10/1, 1983, s. 69-112.

GONÇALVES M.E., Concept of Marine Region and the New Law of the Sea, *MP*, vol. 3/4, 1979, s. 255-263.

GONZALEZ A.W., Negotiating the Convention on Underwater Cultural Heritage: Myths and Reality, in *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Before and After the 2001 UNESCO Convention*, edited by Garabello & Scovazzi, Great Britain, 2003, s. 83-88.

GOROVE S., The Concept of “Common Heritage of Mankind”: A Political, Moral or Legal Innovation, *SDLR*, vol. 9/3, 1972, s. 390-403.

GOVINDARAJ V.C., Land-Locked States—Their Right to the Resources of the Sea-Bed and the Ocean Floor, *IJIL*, vol. 14/3, 1974, s. 409-424.

GOVINDARAJ V.C., Geographically Disadvantaged States and the Law of the Sea, in *Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, The Hague, 1980, s. 253-262.

GÖNLÜBOL M., 1951 İngiliz-Norveç Balıkçılık Davası, *AÜSBFD*, vol. 11/4, 1956, s. 151-157.

GRAY C., Passage Through the Great Belt (Finland v. Denmark), Provisional Measures, Order of 29 July 1991, *ICLQ*, vol. 42/3, 1993, s. 705-709.

GREEN H.D.S., Moving Back from the Coastline, *The Boston Globe*, 27 January 2009 via [www.boston.com/bostonglobe/editorial\\_opinion/oped/articles/2009/01/27/moving\\_back\\_from\\_the\\_coastline?mode=PF](http://www.boston.com/bostonglobe/editorial_opinion/oped/articles/2009/01/27/moving_back_from_the_coastline?mode=PF) (ziyaret tarihi: 18/12/09).

GREEN L.C., The Anglo-Norwegian Fisheries Case, 1951 (I.C.J. Reports 1951, p. 116), *MLR*, vol. 15/3, 1952, s. 373-377.

GRIFFITHS I.L.L., Africa Land and Access Coridors, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1998, s. 69-81.

GULIYEV F. & AKHRARKHODJAEVA N., Transportation of Kazakhistani Oil via the Caspian Sea (TKOC): Arrangements, Actors and Interests, *RussCasp Working Paper*, Bremen, 18 November 2008 via [www.fni.no/russcasp/Kazakh\\_Azeri\\_%20oil\\_transport\\_Russcasp\\_Working\\_Paper.pdf](http://www.fni.no/russcasp/Kazakh_Azeri_%20oil_transport_Russcasp_Working_Paper.pdf) (ziyaret tarihi: 24/03/10).

GULLAND J., Developing Countries and the New Law of the Sea, *Oceanus*, vol. 22/1, 1979, s. 36-42.

GUNTER M.M., The Problem of Ministate Membership in the United Nations System: Recent Attempts towards a Solution, *CJTL*, vol. 12/3, 1973, s. 464-486.

GUNTRIP E., The Common Heritage of Mankind: An Adequate Regime for Managing the Deep Seabed?, *MJIL*, vol. 4/2, 2003, s. 376-405.

GUTTRY de A., The Delimitation of the Territorial Waters in the Mediterranean, *SJILC*, vol. 11/2, 1984, s. 377-415.

GÜNEŞ Ş., Türk Boğazları, *ODTÜG*, vol. 34, 2007, s. 217-250.

GWIDZA A., The Common Fisheries Policy: Economic Aspects, *MP*, vol. 17/4, 1993, s. 251-256.

HAERR R.C., The Gulf of Sidra, *SDLR*, vol. 24/3, 1987, s. 751-767.

HAFNER G., Die Gruppe der Binnen- und Geographisch Benachteiligten Staaten auf der Dritten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen, *ZaöRV*, vol. 38/3-4, 1978, s. 568-615.

HAFNER G., The Regulation of Marine Scientific Research Activities of Landlocked and Geographically Disadvantaged States in the Draft Convention on the Law of the Sea, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 342-360.

HAFNER G., Austria and the Law of the Sea, in *The Law of the Sea: The European Union and Its Member States*, edited by Treves & Pineschi, The Hague, 1997, s. 27-35.

HAFNER G., Part X: Right of Access of Land-Locked States to and from the Sea and Freedom of Transit, in *The United Nations Convention on the Law of the Sea*

*1982: A Commentary*, vol. III, edited by Nordquist & Nandan & Rosenne, The Hague, 2002, s. 371-448.

HAFNER G., Land-Locked States, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 28/10/08).

HAIMBAUGH G.D.Jr., Impact of the Reagan Administration on the Law of the Sea, *WLLR*, vol. 46/1, 1989, s. 151-200.

HAIWEN , The Conflict between Jurisdiction of Coastal States on MSR in EEZ and Military Survey, in *Recent Developments in the Law of the Sea and China*, edited by Nordquist & Moore, Fu, 2006, Dordrecht, s. 317-331.

HAMDAN G., The Political Map of the New Africa, *GR*, vol. 53/3, 1963, s. 418-419.

HAMLIN T., Commercial Transportation on the Mekong River, 02 May 2008 via [www.stimson.org/southeastasia/pdf/Mekong%20River%20Transportation.pdf](http://www.stimson.org/southeastasia/pdf/Mekong%20River%20Transportation.pdf) (ziyaret tarihi: 02/06/09).

HAMZAH B.A., Indonesia's Archipelagic Regime: Implications for Malaysia, *MP*, vol. 8/1, 1984, s. 30-43.

HÄNE J., As Climate Changes, so Do Borders, *Swissinfo*, 30 March 2009 via [www.swissinfo.ch/eng/index/As\\_climate\\_changes\\_so\\_do\\_borders.html/theView=print&view=popup&cid=69968](http://www.swissinfo.ch/eng/index/As_climate_changes_so_do_borders.html/theView=print&view=popup&cid=69968) (ziyaret tarihi: 21/12/09).

HARBEN W.N., Soviet Attitudes and Practices Concerning Maritime Waters, *JAG Journal*, vol. 15, s. 149-154 ve 160.

HARDEN B., Japan Says It Won't Comply with Bluefin Tuna Ban, *Washington Post*, March 05 2010 (Friday) via [www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2010/03/05/AR2010030500612\\_pf.html](http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2010/03/05/AR2010030500612_pf.html) (ziyaret tarihi: 19/03/10).

HARHOFF F., A New Legal Regime in the Baltic, *NJIL*, vol. 60/1, 1991, s. 93-103.

HARLOW B.A., Freedom of Navigation, in *The Law of the Sea: Offshore Boundaries and Zones*, edited by Alexander, Ohio, 1967, s. 188-194.

HARLOW B.A., Comment, *LCP*, vol. 46/1, 1983, s. 125-135.

HASSAN T., Third Law of the Sea Conference Fishing Rights of Landlocked States, *LsA*, vol. 8, 1976, s. 686-742.

HAYASHI M., Archaeological and Historical Objects under the United Nations Law of the Sea Convention, *MP*, vol. 20/4, 1996, s. 291-296.

HAYASHI M., Sea Level Rise and the Law of the Sea: Legal and Policy Options, in *Proceedings of International Symposium on Islands and Oceans*, edited by Terashima, Tokyo, 2009, s. 78-90.

HEDBERG H.D., Limits of National Jurisdiction over Natural Resources of the Ocean Bottom, in *Law of the Sea: National Policy Recommendations*, edited by Alexander, Kingston, 1970, s. 159-170.

HEINZEN B.G., The Three-Mile Limit: Preserving the Freedom of the Seas, *SLR*, vol. 11/4, 1959, s. 597-664.

HERMAN L.L., The Modern Concept of the Off-Lying Archipelago in International Law, *CYIL*, vol. 23, 1985, s. 172-200.

HERRIMAN M. & BATEMAN S., Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in the Indian Ocean Region: Prospects for Involvement in Marine Affairs Cooperation, *IOR*, vol. 10/2, 1997, s. 17-22.

HILLGENBERG H., A Fresh Look at Soft Law, *EJIL*, vol. 10/3, 1999, s. 499-515.

HODGSON R.D., Islands: Normal and Special Circumstances, in *The Law of the Sea: The Emerging Regimes of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Massachusetts, 1973, s. 137-200.

HODGSON R.D. SMITH R.W., The Informal Single Negotiating Text (Committee II): A Geographical Perspective, *ODIL*, vol. 3/3, 1976, s. 225-259.

HOLLICK A.L., The Origins of 200-Mile Offshore Zones, *AJIL*, vol. 71/2, 1977, s. 494-501.

HOREMANS B. & KÉBÉ M., Enhancing the Economic Contribution of Fisheries to West and Central African Nations, in *Proceedings of IIFET*, Portsmouth, 2006 via [ftp://ftp.fao.org/fi/DOCUMENT/sflp/SFLP\\_publications/English/IIFET2006\\_enhancing\\_contribution.pdf](ftp://ftp.fao.org/fi/DOCUMENT/sflp/SFLP_publications/English/IIFET2006_enhancing_contribution.pdf) (ziyaret tarihi: 03/08/10).

HUNNINGS N.M., Pirate Broadcasting in European Waters, *ICLQ*, vol. 14/4, 1965, s. 410-436.

HURST C.J.B., Whose is the Bed of Sea?, *BYIL*, vol. 3, 1923-24, s. 34-43.

HUSSAIN I., A Study of Pakistan's Attitude towards the Question of Free Access to the Sea of Landlocked States, *IJIL*, vol. 24, 1984, s. 319-345.

IBLER V., The Interests of Shelf-Locked States and the Proposed Development of the Law of the Sea, *IJIL*, vol. 11/3, 1971, s. 389-410.

IBLER V., The Land- and Shelf-Locked States and the Development of the Law of the Sea, *AIS*, vol. 4, 1973, s. 55-65.

IOANNOU K.M., The Greek Territorial Sea, in *Greece and the Law of the Sea*, edited by Kariotis, The Hague, 1997, s. 117-152.

ISHIDA M., Effectiveness and Challenges of Three Economic Corridors of the Greater Mekong Sub-Region, *Discussion Paper*, no: 35, 2005, s. 1-14 via [www.ide.go.jp/English/Publish/Dp/pdf/035\\_ishida.pdf](http://www.ide.go.jp/English/Publish/Dp/pdf/035_ishida.pdf) (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

ITTERSUM van M.J., Mare Liberum versus the Propriety of the Seas? The Debate between Hugo Grotius (1583-1645) and William Welwood (1552-1624) and Its Impact on Anglo-Scotto-Dutch Fishery Disputes in the Second Decade of the Seventeenth Century, *ELR*, vol. 10, 2006, s. 239-276.

JAGOTA S.P., Maritime Boundary, *RCADI*, vol. 171, 1981-II, 1981, s. 80-223.

JAYAKUMAR S., The Issue of the Rights of Landlocked and Geographically Disadvantaged States in the Living Resources of the Economic Zone, *VJIL*, vol. 18/1, 1977, s. 69-119.

JESSUP P.C., The United Conference on the Law of the Sea, *CLR*, vol. 59/1, 1959, s. 234-268.

JIN S., The Question of Innocent Passage of Warships: After UNCLOS III, *MP*, vol. 13/1, 1989, s. 56-67.

JOHNSON L.L. & DALE E.H., African Land-Locked States: Inconsistencies and Inaccuracies, *AAAG*, vol. 59/4, 1969, s. 820-822.

JOHNSON D.H.N., The Anglo-Norwegian Fisheries Case, *ICLQ*, vol. 1/2, 1952, s. 145-180.

JOHNSTON D.H.N., The Preparation of the 1958 Geneva Conference on the Law of the Sea, *ICLQ*, vol. 8/1, 1959, s. 178-192.

JOHNSTON V.K., Canada's Title To Hudson Bay and Hudson Strait, *BYIL*, vol. 15, 1934, s. 1-20.

JONES N.K., Flags of Convenience in the Pacific: Prospects for Proliferation, Impact, and Regulation, *WP*, no: 7, Honolulu, 1975.

JOYNER C.C., Legal Implications of the Concept of the Common Heritage of Mankind, *ICLQ*, vol. 35/1, 1985, s. 190-199.

JOYNER C.C. & De COLA P.N., Chile's Presential Sea Proposal: Implications for Straddling Stocks and the International Law of Fisheries, *ODIL*, vol. 24/1, 1993, s. 99-121.

JUDA L., World Affairs Fish Catch in the Age of Exclusive Economic Zones and Exclusive Fishery Zones, *ODIL*, vol. 22/1, 1991, s. 1-32.

"*Judicial Régime of Historic Waters, Including Historic Bays*", (Document A/CN.4/143): Study Prepared by the Secreteriat, *YILC*, vol. 1962 /II, 1962, s. 1-26.

KARAEV S.N., Black Sea, Caspian Sea and Dardanelles, in *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 1998, s. 281-283.

KARAKÖSE C., Ege'deki Deniz Sorunlarında Türk ve Yunan Görüşleri: Jeolojik Açıdan, in *Ege'de Deniz Sorunları Semineri*, Ankara, 1986, s. 52-79.

KARAN P.P., A Free Access to Colonial Enclaves, *AAAG*, vol. 50/2, 1960, s. 188-190.

KARIOTIS T.C., The Case for a Greek Exclusive Economic Zone in the Aegean Sea, *MP*, vol. 14/1, 1990, s. 3-14.

KARIOTIS T.C., A Greek Exclusive Economic Zone in the Aegean Sea, *MQ*, vol. 18/3, 2007, s. 56-71.

KASOULIDES G.C., The 1986 United Nations Convention on the Conditions for Registration of Vessels and the Question Open Registry, *ODIL*, vol. 20, 1989, s. 543-576.

KAWALEY I., Implications of Exclusive Economic Zone Management and Regional Cooperation between South Pacific Small Midocean Island Commonwealth Territories, *ODIL*, vol. 30/, 1999, s. 333-377.

KEANE B., Kiribati and Tuvalu Climate Change Strategy Total Evacuation, 27 July 2009 (Monday) via [www.crikey.com.au](http://www.crikey.com.au) (ziyaret tarihi: 17/12/09).

KENNEDY R.H., A Brief Geographical and Hydrographical Study of Straits Which Constitutes Routes for International Traffic, Document A/CONF.13/6 & Add.1, in *United Nations Conference on the Law of the Sea Official Documents*, vol. I, Preparatory Documents, Genève, 1958, s. 114-168.

KENT, The Historical Origins of the Three-Mile Limit, *AJIL*, vol. 48/4, 1954, s. 537-553.

KEYUAN Z., Innocent Passage for Warships: The Chinese Doctrine and Practice, *ODIL*, vol. 29/2, 1998, s. 195-223.

KIBEL P.S., Alone at Sea: Presencial Ocean Policy, *JEL*, vol. 12/1, 2000, s. 43-64.

KIBOLA H.S., A Note on Africa and the Exclusive Economic Zone, *ODIL*, vol. 16/4, 1986, s. 369-380.

KIEPENHEUER-DRECHSLER B., Trapped in Permanent Neutrality: Looking behind the Symbolic Production of the Turkmen Nation, *CAS*, vol. 25/1, 2006, s. 129-141.

KILDOW J.T. The Law of the Sea: Alliances and Divisive Issues in International Ocean Negotiations, *SDLR*, vol. 11/3, 1974, s. 558-578.

KIM H.S., The Legal Status of Cheju Strait, in *Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 31-41.

KNAUSS J.A., Ocean Pollution: Status and Prognostication, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Massachusetts, 1973, s. 313-328.

KNAUSS J.A., Creeping Jurisdiction and International Customary Law, in *The Developing Order of the Oceans*, edited by Krueger & Riesenfeld, Honolulu, 1985, s. 735-742.

KNAUSS J.A., Creeping Jurisdiction and International Customary Law, *ODIL*, vol. 15/2, 1985, s. 209-216.

KNIGHT H.G., The 1971 United States Proposals on the Breadth of the Territorial Sea and Passage Through International Straits, *OLR*, vol. 51/4, 1972, s. 759-787.

KOH T.T.B., A Constitution for the Oceans via [www.un.org/Depts/los/Convention\\_agreements/texts/koh\\_english.pdf](http://www.un.org/Depts/los/Convention_agreements/texts/koh_english.pdf) (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

KOH T.T.B., The Territorial Sea, Contiguous Zone, Straits and Archipelagos under the 1982 Convention on the Law of the Sea, *Ma.LR*, vol. 29/1, 1987, s. 163-199.

KOH T.T.B., Remarks on the Legal Status of the Exclusive Economic Zone, in *Freedom of the Seas, Passage Rights and the Law of the Sea*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 2009, s. 53-55.

KOPELA S., 2007 Archipelagic Legislation of the Dominican Republic: An Assessment, *IJMCL*, vol. 24/4, 2009, s. 501-533.

KOPELMANAS L., Custom as a Means of the Creation of International Law, *BYIL*, vol. 18, 1937, s. 127-151.

KOSKENNIEMI M., L'affaire du passage par le Grand-Belt, *AFDI*, vol. 38, 1992, s. 905-947.

KOSKENNIEMI M., Case Concerning Passage Through the Grand Belt, *ODIL*, vol. 27/2, 1996, s. 255-289.

KOSKENNIEMI M., Passage Through the Great Belt Case (Finland v. Denmark), *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 26/11/08).

KOTOBAVALU J., The South Pacific and the Law of the Sea, in *Regionalization of the Law of the Sea*, edited by Johnston, Massachusetts, 1978, s. 309-311.

KÖNIG D., The Enforcement of the International Law of the Sea by Coastal and Port States, *ZaöRV*, vol. 62/1, 2005, s. 1-16.

KRONFOL Z.A., The Exclusive Economic Zone: A Critique of Contemporary Law of the Sea, *JMLC*, vol. 9/4, 1978, s. 461-479.

KUNZ J., Austria's Permanent Neutrality, *AJIL*, vol. 50/2, 1956, s. 418-425.

KUNZ J., The Nature of Customary International Law, *AJIL*, vol. 47/4, 1953, s. 662-669.

KULLENBERG G., The Exclusive Economic Zone: Some Perspectives, *OMP*, vol. 42/4, 1999, s. 849-855.

KURUMAHMUT A., The Monteraux Convention, the Turkish Straits and the Black Sea, in *The Turkish Straits: Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects*, edited by Oral & Öztürk, İstanbul, 2006, s. 16-22.

KUSUMAATMADJA M., The Legal Regime of Archipelagoes: Problems and Issues, in *The Law of the Sea: Needs and Interests of Developing States*, edited by Alexander, 1972, s.166-172.

KUSUMAATMADJA M., Supplementary Remarks, in *The Law of the Sea: Needs and Interests of Developing States*, edited by Alexander, 1972, s. 172-177.

KVACHIDZE V., Under the Sea: Hidden Treasures-First Expedition beneath the Caspian, *AI*, vol. 14/4, 2006, s. 58-65 (via <http://azer.com>).

KVINIKHIDZE S., Contemporary Exclusive Fishery Zones or Why Some States Still Claim an EFZ, *IJMCL*, vol. 23/3, 2008, s. 271-295.

KWIATKOWSKA B., Creeping Jurisdiction Beyond 200 Miles in the Light of the 1982 Law of the Sea Convention and State Practice, *ODIL*, vol. 22/2, 1991, s. 153-187.

KWIATKOWSKA B., The Archipelagic Regime in Practice in the Philippines and Indonesia—Making or Breaking International Law?, *IJECL*, vol. 6/1, 1991, s. 1-32.

KWIATKOWSKA B., Ocean Affairs and the Law of the Sea in Africa: Towards the 21st Century, *MP*, vol. 17/1, 1993, s. 11-43.

KWIATKOWSKA B., The High Seas Fisheries Regime: At a Point of No Returns?, *IJMCL*, vol. 8/3, 1993, s. 327-358.

KWIATKOWSKA B. & AGOES E.R., Archipelagic Waters: An Assessment of National Legislation, in *Law of the Sea: Crossroads Search for Universally Accepted Régime*, edited by Wolfrum & Heinz & Bizzaro, Berlin, 1991, s. 107-151.

LA FAYETTE de , Access to Ports in International Law, *IJMCL*, vol. 11/1, 1996, s. 1-22.

LAMPE W.O., The Kiel Canal, in *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, edited by Platzöder & Verlaan, The Hague, 1996, s. 133-141.

LANGFORD S.R., Straight Baselines and Maritime Boundary Delimitation in the Mediterranean, in *The Development of Integrated Sea-Use Management*, edited by Smith & Vallega, Bath, 1991 (reprinted 2002), s. 73-85.

LAPIDOTH R., Freedom of Navigation—Its Legal History and Its Normative Basis, *JMCL*, vol. 6/2, 1975, s. 259-272.

LAPIDOTH R., The Red Sea, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 04/11/08).

LARSON D.L., Deep Seabed Mining: A Definition of the Problem, *ODIL*, vol. 17/4, 1986, s. 216-308.

LARSON D.L., Innocent, Transit, and Archipelagic Sea Lanes Passage, *ODIL*, vol. 18/4, 1987, s. 411-444.

LATOUR , La mer territoriale au point de vue théorique et pratique, Paris, 1889, in *The Extent of Marginal Sea: A Collective of Official Documents and Views of*

*Representation Publicists*, edited by Crocker, Washington D.C., 1919, s. 236-274 (translated from French).

LAUTERPACHT E., Freedom of Transit in International Law, *TGS*, vol. 44, 1958, s. 313-356.

LEAN G., Bordering on Chaos: Climate Change Melts Lines Drown in Ice, *Grist*, 27 July 2009 via [www.grist.org/article/2009-07-27-climate-change-national-borders-glaciers/print/PALL](http://www.grist.org/article/2009-07-27-climate-change-national-borders-glaciers/print/PALL) (ziyaret tarihi: 21/12/09).

LEE L.T., Legal Aspects of Internationalization of Interoceanic Canals, *L&CP*, vol. 33/1, 1968, s. 158-168.

LEE L.T., The Law of the Sea Convention and Third States, *AJIL*, vol. 77/3, 1983, s. 541-568.

LEWIS P. & BOWCOTT O., Ascension Island. Barren, 4,044 Miles from Land's End, but ours Says the FO, *The Guardian*, Thursday August 28 2008 via [www.guardian.co.uk/politics/2008/aug/28/foreignpolicy\\_unitednations/print](http://www.guardian.co.uk/politics/2008/aug/28/foreignpolicy_unitednations/print) (son ziyaret tarihi: 12/08/10).

LI K.X. & WONHAM J., Registration of Vessels: New Developments in Ship Registration, *IJMCL*, vol. 14/1, 1999, s. 137-154.

LIESEN R., Transit under the 1994 Energy Charter Treaty, *JENRL*, vol.17/1, 1999, s. 56-73.

LLÁCER F.J.M., Open Registers: Past, Present and Future, *MP*, vol. 27/6, 2003, s. 513-523.

LOGUE J.J., Moment of Choice: Will the Third World Fight for the Common Heritage Fund Proposal?, in *Towards a New International Marine Order*, edited by Laursen, The Hague, 1982, s. 23-35.

LORING D.C., The United States-Peruvian "Fisheries" Dispute, *SLR*, vol. 23/3, 1971, s. 391-453.

LOWE A.V., The Right of Entry into Maritime Ports in International Law, *SDLR*, vol. 14/3, 1977, s. 597-622.

LOWE A.V., The Development of the Concept of the Contiguous Zone, *BYIL*, vol. 52, 1981, s. 109-169.

LUPINACCI J.C., The Legal Status of the Exclusive Economic Zone in the 1982 Convention on the Law of the Sea, in *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*, edited by Orrego-Vicuña, Colorado, 1984, s. 75-121.

MAHMOUDI S., Customary International Law and Transit Passage, *ODIL*, vol. 20/2, 1989, s. 157-174.

MALUWA T., Southern African Land-Locked States and Rights of Access under the New Law of the Sea, *IJMCL*, cvol. 10, 1995, s. 529-542.

MANANSALA M.C., The International Seabed in the Law of the Sea: Some Views from Developing Countries, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 150-163.

MANGONE G.J., The Effect of Extended Coastal State Jurisdiction over the Seas and Seabed upon Marine Science Research, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 294-312.

MANI V.S., National Jurisdiction: Islands and Archipelagos, in *Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, New Delhi, 1980, s. 82-110.

MARCOPOULOS A.J., Flags of Terror: An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Falgs of Convenience, *TMLJ*, vol. 32/1, 2007, s. 277-312.

MARKS S., Transit Rights of Lesotho, *CLB*, vol. 16/1, 1990, s. 329-347.

MARR J.C., Fishery Management Problems in Southeast Asia, in *Regionalization of the Law of the Sea*, edited by Johnston, Massachusetts, 1977, s. 211-216.

MARSHALL M., Climate Changes Europe's Borders-and the World's, *New Scientist*, 27 March 2009 via [www.newscientist.com/article/dn16854-climate-changes-europes-borders--and-the-worlds-html](http://www.newscientist.com/article/dn16854-climate-changes-europes-borders--and-the-worlds-html) (ziyaret tarihi: 21/12/09).

MARSIT M.M., Gulf of Sidra, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 12/10/08).

MARSTON G., International Law and "Mid-Ocean" Archipelagos, *AIS*, vol. 4, 1973, s. 171-190.

MATLIN D.F., Re-Evaluating the Status of Flags of Convenience under International Law, *VJTL*, vol. 23/5, 1991, s. 1017-1056.

MAWDSLEY A.A., The Latin American Contribution to the Modern Law of the Sea, *NILR*, vol. 39/1, 1992, s. 63-88.

McDORMAN T.L., Thailand and the 1982 Law of the Sea Convention, *MP*, vol. 9/3, 1985, s. 292-309.

McDORMAN T.L., Thailand's Fisheries: A Victim of 200-Mile Zones, *ODIL*, vol. 16/2, 1986, s. 183-209.

McDORMAN T.L., Regional Port State Control Agreements: Some Issues of International Law, *OCLJ*, vol. 5/2, 2000, s. 207-225.

McGOWAN G., Geographic Disadvantage as a Basis for Marine Resource Sharing between States, *MULR*, vol. 13/4, 1987, s. 209-229.

McKINNELL R.T., Land-Locked Countries: A Test for UNCTAD III?, *JWTL*, vol. 6/2, 1972, s. 227-236.

McLACHLAN K., Introduction, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1998, s. 1-11.

McLACHLAN K., Afghanistan: The Geopolitics of a Buffer State, in *Land-Locked States of African and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1998, s. 82-96.

McNAIR A.D., So-Called States Servitudes, *BYIL*, vol. 6, 1925, s. 111-127.

McNAIR A.D., Equality in International Law, *Mic.LR*, vol. 26/2, 1927, s. 131-152.

MELAMID A., Enclaves in Territorial Waters, *PG*, vol. 17/1, 1965, s. 19-20.

MENDY A.N., Trends in Gambian Fisheries and Fisheries Statistics/Evolution des pêcheries gambiennes and statistique de pêche, in *Actes du symposium*, Dakar, 2002, via [www.ird.fr/osiris/telechargement/Symposium%20SIAP/Actes/11%20Mendy.pdf](http://www.ird.fr/osiris/telechargement/Symposium%20SIAP/Actes/11%20Mendy.pdf) (ziyaret tarihi: 06/08/10).

MENEFEE S.P., The “Oar of Odysseus”: Landlocked and Geographically Disadvantaged States in Historical Perspective, *CWILJ*, vol. 23/1, 1992, s. 1-65.

MENGOZZI P., Common Heritage of Mankind and Exclusive Economic Zone, *IYIL*, vol. 5, 1980-1981, s. 65-84.

MENON P.K., The Mekong River and International Development of Natural Resources, *IL*, vol. 5/1, 1971, s. 53-58.

MERAY S.L., Devletler Hukukunda “Kıta Sahanelığı” Meseleleri (continental shelf), *AÜSBFD*, vol. 10/1, 1955, s. 80-135.

MERAY S.L., Devletler Hukukunda Denizle İlgili Bazı Örnek Olaylar, *AÜSBFD*, vol. 12/3, 1957, s. 42-72.

MERAY S.L., Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması, *AÜSBFD*, vol. 18/3&4, 1963, s. 105-188.

METAXAS B.N., Some Thoughts on Flags of Convenience, *MPM*, vol. 1/3, 1974, s. 162-177.

METAXAS B.N., Flags of Convenience, *MP*, vol. 5/1, 1981, s. 52-66.

MFODWO S.K.B. & TSAMENYI B.M. & BLAY S.K.N., The Exclusive Economic Zone: State Practice in the African Atlantic Region, *ODIL*, vol. 20/5, 1989, s. 445-499.

MILAN S.S., Innocent Passage Through of Hormuz, *RHDI*, vol. 40/41, 1987/88, s. 247-254.

MILL H.R., Recent Physical Research in the North Sea, *SGM*, vol. 3/8, 1887, s. 385-398.

MILLER A.R., Ecological Balance in Semi-Enclosed Seas, *EA*, vol. 2, 1973, s. 191-204.

MILLER D.H., The International Regime of Ports, Waterways and Railways, *AJIL*, vol. 13/4, 1919, s. 669-686.

MINGAY G., Article 82 of the LOS Convention—Revenue Sharing- The Mining Industry's Perspective, *IJMCL*, vol. 21/3, 2006, s. 335-346.

MIOVSKI L., Solutions in the Convention on the Law of the Sea to the Problem of Overfishing in the Central Bering Sea: Analysis of the Convention, Highlighting the Provisions Concerning Fisheries and Enclosed and Semi-Enclosed Seas, *SDLR*, vol. 26/3, 1989, s. 252-274.

MIRVAHABI F., The Rights of the Landlocked and Geographically Disadvantaged States in the Exploitation of Marine Fisheries, *NILR*, vol. 26/2, 1979, s. 130-162.

MOLENAAR E.J., Navigational Rights and Freedoms in a European Regional Context, in *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, edited by Rothwell & Bateman, , 2000, s. 22-46.

MOLODTSOV S.V., The Exclusive Economic Zone: Legal Status and Regime of Navigation, *OY*, vol. 6, 1989, s. 203-216.

MONNIER J., Right of Access to the Sea and Freedom of Transit, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 501-523.

MORGAN A.L., The New Law of the Sea: Rethinking the Implications for Sovereign Jurisdiction and Freedom of Action, *ODIL*, vol. 27/1&2, 1996, s. 5-29.

MORGERA E., Mekong River, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 20/09/08).

MORRIS M.A., Latin American Navies in Comparative Perspective, *MP*, vol. 5/2, 1981, s. 149-152.

MORRIS M.A., Structure and Prospects of Latin American Navies, *OY*, vol. 4, 1983, s. 347-365.

MOSS S., Land-Locked Navies—A Brief Guide, *The Guardian*, 25 May 2006 (Thursday) via [www.guardian.co.uk/print/0,,329488781-103680,00.html](http://www.guardian.co.uk/print/0,,329488781-103680,00.html) (ziyaret tarihi: 01/02/09).

MOUTON M.W., The Continental Shelf, *RCADI*, vol. 85, 1954-I, 1954, s. 343-465.

MUKHERJEE P.K., The Consent Regime of Oceanic Research in the New Law of the Sea, *MP*, vol. 5/2, 1981, s. 98-113.

MTANGO E.E.E. & WEISS F., The Exclusive Economic Zone and Tanzania: Considerations of a Developing Country, *ODIL*, vol. 14/1, 1984, s. 1-54.

MURRAY J.M., On Recent Deep-Sea Observations in the Indian Ocean, *SGM*, vol. 3/11, 1887, s. 553-561.

MURRAY J.M., On the Deposits of the Black Sea, *SGM*, vol. 16/12, 1900, s. 673-702.

MURRAY J.M., The Deep Sea, *SGM*, vol. 26/12, 1910, s. 617-624.

NADELSON R., The Exclusive Economic Zone: State Claims and the LOS Convention, *MP*, vol. 16/4, 1992, s. 463-485.

NANDAN S.N. & ANDERSON D.H., Straits Used for International Navigation: A Comment on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, *BYIL*, vol. 60, 1989, s. 159-204.

NAROKOBI C.S.N., The Regime of Archipelagoes in International Law, in *International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?*, edited by Van Dyke & Alexander & Morgan, Honolulu, 1988, s. 220-236.

NASKOU P., The Status of Internal Waters in International Law, *TA*, vol. 7, 1977, s. 483-486.

NAWAZ M.K., On the Advent of the Exclusive Economic Zone: Implications for a New law of the Sea, in *The Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, New Delhi, 1980, s. 180-203.

NELSON L.D.M., The Patrimonial Sea, *ICLQ*, vol. 22/4, 1973, s. 668-686.

NELSON L.D.M., The Delimitation of Maritime Boundaries in the Caribbean, in *Ocean Boundary Making: Regional Issues and Development*, edited by Johnston & Saunders, New York, 1988, s. 142-203.

NELSON L.D.M., Certain Aspects of the Legal Regime of the High Seas, in *International Law at a Time of Perplexity: Essays in Honour of Shabtai Rosenne*, edited by Dinstein, Dordrecht, 1989, s. 519-538.

NELSON L.D.M., The New Deep Sea-Bed Mining Regime, *IJMCL*, vol. 10/2, 1995, s. 189-203.

NELSON L.D.M., The Exclusive Economic Zone, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 28/10/08).

NEWMAN A., Abortions on the High Seas: Can Coastal State Invoke its Criminal Jurisdiction to Stop Them?, *OY*, vol. 17, 2003, s. 512-547.

NOGAYEVA A., Hazar'da Petrol Dansı, *Cumhuriyet Strateji*, yıl: 3, no: 155, 18/06/2007 (Pazartesi), s. 20.

NORDQUIST M.H., The Archipelagic Regime and Sea Lanes Designation, in *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 1998, s. 45-51.

NOYES E.J., The United States: Establishment of a 24-Mile US Contiguous Zone, *IJMCL*, vol. 15/2, 2000, s. 269-274.

NWEHEID K.G., Assessment of the Extention of State Jurisdiction in Terms of the Living Resources of the Sea, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Massachusetts, 1973, s. 17-28.

NYS , Le droit international, Paris, 1904, in *The Extent of Marginal Sea: A Collective of Official Documents and Views of Representation Publicists*, edited by Crocker, Washington D.C., 1919, s. 319-333 (translated from French).

O'CAROLL E., Faced with Rising Sea Levels, Maldives Seek New Homeland, *CSM*, 11 November 2008 via [www.csmonitor.com/layout/set/print/content/view/print/202570](http://www.csmonitor.com/layout/set/print/content/view/print/202570) (ziyaret tarihi: 17/12/09).

O'CONNELL D.P., Mid-Ocean Archipelagos in International Law, *BYIL*, vol. 45, 1971, s. 1-77.

O'CONNEL D.P., Innocent Passage of Warships, *TA*, vol. 7, 1977, s. 405-451.

ODA S., The Concept of the Contiguous Zone, *ICLQ*, vol. 11/1, 1961, s. 131-153.

ODA S., Sharing of Ocean Resources—Unresolved Issues in the Law of the Sea, *GJICL*, vol. 3/1, 1981, s. 1-14.

ODA S., Fisheries under the United Nations Conference on the Law of the Sea, *AJIL*, vol. 77/4, 1983, s. 739-755.

OEGROSENO A.H., Indonesia's Maritime Boundaries, in *Indonesia Beyond the Water's Edge: Managing an Archipelagic State*, edited by Cribb & Ford, Singapore, 2009, s. 59-69.

O'KEEFE P.J., The United Nations and the Permanent Sovereignty over Natural Resources, *JWTL*, vol. 8, 1974, s. 239-282.

OKIDI C.O., The Role of the OAU Member States in the Evolution of the Concept of the Exclusive Economic Zone in the Law of the Sea: The First Phase, *DLJ*, vol. 7/1, 1982, s. 39-71.

ONAT Ş. & TÜRMEŒEN T., Yeni Uluslararası Ekonomik Düzen ve Deniz Yatağı, in *Seha L. Meray'a Armağan*, cilt I, Ankara, 1981, s. 141-176.

ORREGO-VICUÑA F., Chile, in *The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives*, edited by Zacklin, Leiden, 1974, s. 191-204.

ORREGO-VICUÑA F., The Exclusive Economic Zone in a Latin American Perspective: An Introduction, in *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*, edited by Orrego-Vicuña, Colorado, 1984, s. 1-5.

ORREGO-VICUÑA F., The Deep Seabed Mining Regime: Terms and Conditions for its Renegotiations, *ODIL*, vol. 20/4, 1989, s. 531-539.

ORREGO-VICUÑA F., The Régime for the Exploration and Exploitation of Seabed Mineral Resources, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 635-688.

ORREGO-VICUÑA F., Towards an Effective Management of High Seas Fisheries and Settlement of the Pending Issues of the Law of the Sea, *ODIL*, vol. 24/1, 1993, s. 81-92.

OSIEKE E., Flags of Convenience Vessels: Recent Developments, *AJIL*, vol. 73/4, 1979, s. 604-627.

OXMAN B.H., The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Ninth Session (1980), *AJIL*, vol. 75/2, 1981, s. 211-256.

OXMAN B.H., Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, *AFDI*, vol. 28, 1982, s. 811-850.

OXMAN B.H., Customary International Law in the Absence of Widespread Ratification of the UN Convention on the Law of the Sea, in *The 1982 Convention on the Law of the Sea*, edited by Koers & Oxman, Honolulu, 1984, s. 668-680.

OXMAN B.H., The Regime of Warships under the United Nations Convention on the Law of the Sea, *VJIL*, vol. 24/4, 1984, s. 809-863.

OXMAN B.H., Marine Archaeology and the International Law of the Sea, *CVJLA*, vol. 12/2, 1988, s. 353-372.

OXMAN B.H., The 1994 Agreement and the Convention, *AJIL*, vol. 88/4, 1994, s. 687-696.

OXMAN B.H., Caspian Sea or Lake: What Difference Does it Make?, *CCM*, vol. 1/4, 1996, via <http://ourworld.compuserve.com/homepages/usazerb/141.htm> (son ziyaret tarihi: 12/03/08).

OXMAN B.H., Applying the Law of the Sea in the Aegean Sea, in *Problems of Regional Seas 2001*, edited by Öztürk & Algan, İstanbul, 2001, s. 266-280.

PALMA M.A., The Philippines as an Archipelagic and Maritime Nation: Interests, Challenges, and Perspectives, *RSIS WP*, no: 182, Singapore, 2009, via [www.rsis.edu.sg/publications/WorkingPapers/WP182.pdf](http://www.rsis.edu.sg/publications/WorkingPapers/WP182.pdf) (ziyaret tarihi: 09/10/09).

PAOLILLO F.H., The Exclusive Economic Zone in Latin American Practice and Legislation, *ODIL*, vol. 26/2, 1995, s. 105-125.

PARKER Q., Bahamas Formally Declares Maritime Borders, 19 December 2009 via [www.jonesbahamas.com/print.php?a=18916](http://www.jonesbahamas.com/print.php?a=18916) (ziyaret tarihi: 05/07/09).

PAZARCI H., Deniz Hukukunda Yeni Bir Kavram ve Sorunları: “Arkeolojik Bitişik Bölge”, in *Mahmut R. Belik’e Armağan*, İstanbul, 1993, s. 359-375.

PEČHOTA, The Right of Access to the Sea, in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Červanka, Uppsala, 1973, s. 37-43.

PEDROZO R.A.F., Transport of Nuclear Cargoes by Sea, *JMCL*, vol. 28/2, 1997, s. 207-236.

PERDOMO-ESCOBAR J.I., Aeronautic Servitudes: A Comparative Study, *Mic.LR*, vol. 44/6, 1946, s. 1013-1034.

PETTERSSON O., A Review of Swedish Hydrographic Research in the Baltic and North Seas, (Part I, II, III, IV, V and Conclusions), *SGM*, vol. 10/6, 10/7, 10/8,10/9, 10/10 ve 10/12, 1894, s. 281-302; 352-359; 413-426; 449-462; 525-539 ve 617-635.

PFITER de ARMAS F.M., Argentina and the Law of the Sea, in *The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives*, edited by Zacklin, Leiden, 1974, s. 169-187.

PHAM J.P., Ships of Fools?, *Washington Times*, 07 May 2008 (Wednesday) via [www.washingtontimes.com/news/2008/may/07/ships-of-fools/print](http://www.washingtontimes.com/news/2008/may/07/ships-of-fools/print) (son ziyaret tarihi: 01/02/09).

PHARAND D., International Straits, *TA*, vol. 7, 1977, s. 59-100.

PHILLIPS J.C., The Exclusive Economic Zone as a Concept in International Law, *ICLQ*, vol. 26/4, 1977, s. 585-618.

PHILLIPS J.C., The Economic Resources Zone—Progress for Developing Coastal States, *JMLC*, vol. 11/3, 1980, s. 349-365.

PLATZÖDER R., Bridges and Straits in the Baltic Sea, in *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, edited by Platzöder & Verlaan, Dordrecht, 1996, s. 142-154.

PLESMANN W. & RÖBEN V., Marine Scientific Research: State Practice versus Law of the Sea?, in *Law of the Sea at the Crossroads: The Continuing Search for Universally Accepted Regime*, edited by Wolfrum & Heinzen & Bizarro, Berlin, 1991, s. 373-392.

POTTER P.B., The Doctrine of Servitudes in International Law, *AJIL*, vol. 9/4, 1915, s. 627-641.

POUNDS N.J.G., A Free and Secure Access to the Sea, *AAAG*, vol. 49/3, 1959, s. 256-268.

POWELL A., Island Nation President Plans for Extinction: Sea Level Rise May Produce Pacific Islander Refugees, *Harvard Gazette*, 25 September 2008 (Thursday) via <http://news.harvard.edu/gazette/story/2008/09/island-nation-president-plans-for-extinction> (ziyaret tarihi: 17/12/09).

PRANDLER Á, Promotion of the Interests of Land-Locked States in the New Law of the Sea, in *Questions of International Law*, vol. 2, edited by Haraszti, translated by Decsényi & Simon, Budapest, 1981, s. 147-169.

PRESCOTT J.R.V., Straight and Archipelagic Baselines, in *Maritime Boundaries and Ocean Resources*, edited by Blake, Worchester, 1987, s. 38-50.

PRESCOTT J.R.V., Straight Baselines: Theory and Practice, in *The UN Convention on the Law of the Sea: Impact and Implementation*, edited by Brown & Churchill, Honolulu, 1987, s. 288-318.

PRZETACZNIK F., Freedom of Navigation through Territorial Sea and International Law, *RDISDP*, vol. 55/2, 1977, s. 299-319.

PULVENIS J.F., La notion d'États Géographiquement désavantagé et la nouveau droit de la mer, *AFDI*, vol. 22, 1976, s. 678-719.

PULVENIS J.F., The Continental Shelf Definition and Rules Applicable to Resources, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 315-381.

PUÑAL A.M., The Rights of Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in Exclusive Economic Zone, *JMLC*, vol. 23/3, 1992, s. 429-459.

RBALLAND G., Determinants of the Negative Impact of Being Landlocked on Trade: An Empirical Investigation through the Central Asian Case, *CES*, vol. 45, 2003, s. 520-536.

RACZKA W., A Sea or a Lake? The Caspian's Long Odyssey, *CAS*, vol. 19/2, 2000, s. 189-221.

RÆSTAD , Le mer territoriale, Paris, 1913, in *The Extent of Marginal Sea: A Collective of Official Documents and Views of Representative Publicists*, edited by Crocker, Washington D.C., 1919, s. 401-417 (translated from French).

RAJ P.A., Nepal as a Transit Point, in Papers presented at a National Seminar on "Nepal as a Transit State: Emerging Possibilities", Kathmandu, [www.ifa.org.np/pdf/new3.pdf](http://www.ifa.org.np/pdf/new3.pdf) (son ziyaret tarihi: 12/12/07).

RAJAN H.P., The Legal Regime of Archipelagos, *GYIL*, vol. , 1987, s. 138-153.

RATTRAY K., Resolution and Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the UN Convention on the Law of the Sea: A General Assessment—Comment, *ZaöRV*, vol. 55/2, 1995, s. 298-309.

RAU M., The UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage and the International Law of the Sea, *MPUNY*, vol. 6, 2002, s. 387-464.

RAYFUSE R., W(h)ither Tuvalu? Oceans Governance and Dissappearing States, in *Proceedings of International Symposium on Islands and Oceans*, edited by Terashima, Tokyo, 2009, s. 91-103.

REISMAN M.W., The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Lawmaking, *AJIL*, vol. 74/1, 1980, s. 48-76.

REISMAN M.W., Inadequacies of the Straits' Passage Regime in the LOS Draft, *MP*, vol. 5/3, 1981, s. 276-277.

REULAND R.C.F., Interference with Non-National Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag-State Jurisdiction, *VJTL*, vol. 22/4, 1989, s. 1161-1229.

RICE A.L., The Challenger Expedition: The End of an Era or a New Beginning?, in *Understanding the Oceans*, edited by Deacon & Rice & Summerhayes, Suffolk, 2003, s. 27-49.

ROACH J.A., Marine Scientific Research and the New Law of the Sea, *ODIL*, vol. 27/1&2, 1996, s. 59-72.

ROACH J.A. & SMITH R.W., Straigh Baselines: The Need for a Universally Applied Norm, *ODIL*, vol. 31/1, 2000, s. 47-80.

ROBERTS C.M., Deep Impact: The Rising Toll of Fishing in the Deep Sea, *TiE&E*, vol. 17/5, 2002, s. 243-245.

ROBERTSON H.B.Jr., Section 4: Contiguous Zone, in *The United Nations Convention on the Law of the Sea of the 1982: A Commentary*, edited by Nordquist & Nandan & Rosenne, The Hague, 2002, s. 266-275.

ROBERTSON H.B.Jr., Part IV: Archipelagic States, in *The United Nations Convention on the Law of the Sea of the 1982: A Commentary*, edited by Nordquist & Nandan & Rosenne, The Hague, 2002, s. 399-487.

ROBINSON G.W.S., Exclaves, *AAAG*, vol. 49/3, 1959, s. 283-295.

RODRIGUE J.P., Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution, *CdCdQ*, vol. 48/135, 2004, s. 357-374.

ROMANS T.J., The American Merchant Marine-Flags of Convenience and International Law, *VJIL*, vol. 3/1, 1963, s. 121-152.

RONZITTI N., Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?, *SJILC*, vol. 11/2, 1984, s. 275-296.

ROOTS E.F., Exclusive Economic Zone—A Brief Sketch of Historical Development and Current Issues, in *Exclusive Economic Zone: Resources, Opportunities and the Legal Regime*, Chippenham, 1986, s. 5-12.

ROSCINI M., The Navigational Rights of Nuclear Ships, *LJIL*, vol. 15/1, 2002, s. 251-265.

ROSENNE S., The Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *ILR*, vol. 11/1, 1976, s. 1-51.

ROSENNE S., Article 303: Archaeological and Historical Objects Found at Sea, in *The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. V, edited by Nordquist & Nandan & Rosenne, The Hague, 1989, s. 158-162.

ROSS D.A., Resources of the Deep Sea Other than Manganese Nodules, in *Law of the Sea: Neglected Issues*, edited by Gamble, Honolulu, 1979, s. 54-68.

ROUCOUNAS E., Greece and the Law of the Sea, in *The Law of the Sea: The European Union and Its Member States*, edited by Treves & Pineschi, The Hague, 1997, s. 225-259.

RUBIN, Land-Locked African Countries and Rights of Access to the Sea, in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 44-62.

RUSS G.R. & ZELLER D., From *Mare Liberum* to *Mare Reservarum*, *MP*, vol. 27/1, 2003, s. 75-78.

RUTH L., Gambling in the Deep Sea, *EMBOR*, vol. 7/1, 2006, s. 17-21.

SANGUIRIAN A.A., Excision of the Deep Seabed Mining Provisions from the 1982 Law of the Sea Convention: Reappraising the Principle of a Treaty's Integrity under the New Realities, in *Freedom of the Seas in the 21st Century: Ocean Governance and Harmony*, edited by Van Dyke & Zaeller & Hewison, Washington D.C., 1993, s. 379-387.

SALISBURY R.D., The Mineral Matters of the Sea, *SGM*, vol. 21/3, 1905, s. 132-136.

SANDS P.H., 'Green' Enclosure of Ocean Space—Déjà Vu?, *MPB*, vol. 54/4, 2007, s. 374-375.

SANDIFORD R., Legal Questions Concerning Aero-Dromes on the Open Sea, Usually Referred to as Floating Islands, *ALR*, vol. 5/1, 1934, s. 11-19.

SANTA-PINTER J.J., Latin American Countries Facing the Problems of Territorial Waters, *SDLR*, vol. 8/3, 1971, s. 606-620.

SARUP A., Transit Trade of Land-Locked Nepal, *ICLQ*, vol. 21/2, 1972, s. 287-306.

SAVADOGO L., L'accord conclu entre la Croatie et la Bosnie-Herzégovine le 22 novembre 1998: la logique de la réciprocité en matière de transit d'un état sans accès utile à la mer, *ADM*, vol. 3, 1998 via [www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome\\_3.html](http://www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome_3.html) (son ziyaret tarihi: 21/08/10)

SCHEINBERG S., Strategic Developments in Bhutan, *MR*, vol. 58, 1978, s. 47-55.

SCHRAM G.G., Iceland's 50-Mile Fisheries Zone, *OM*, vol. 2/1, 1974, s. 127-138.

SCHULZ R., The Lost Sea, (translated by J. Thomas), *Mare*, vol. 60/Jan-Feb, 2007, s. 14-19.

SCHÜCKING W.A., Das Küstenmeer im Internationalen Rechts, Göttingen, 1897, in *The Extent of Marginal Sea: A Collective of Official Documents and Views of Representation Publicists*, edited by Crocker, Washington D.C., 1919, s. 424-439 (translated from French).

SCHWARZENBERGER G., The Fundamental Principles of International Law, *RCADI*, vol. 87, 1955-I, 1955, s. 191-355.

SCOVAZZI T., Bays and Straight Baselines in the Mediterranean, *ODIL*, vol. 19/4, 1988, s. 401-420.

SCOVAZZI T., Coastal State Practice in the Exclusive Economic Zone: The Right of Foreign States to Use This Zone, in *Law of the Sea: What Lies Ahead?*, edited by Clingan, Honolulu, 1988, s. 310-328.

SCOVAZZI T., Management Regimes and Responsibility for International Straits: With Special Reference to the Mediterranean Straits, *MP*, vol. 19/2, 1995, s. 137-152.

SCOVAZZI T., L'établissement de systemes de lignes de base droites de la mer territoriale: les règles et la pratique, *ADM*, vol. 2, 1997 via [www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome\\_2.html](http://www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome_2.html) (son ziyaret tarihi: 13/10/09).

SCOVAZZI T., La liberté de la mer: vers l'affaiblissement d'un principe vénérable?, *ADM*, vol. 3, 1998 via [www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome\\_3.html](http://www.indemer.org/data/publications/annuaire/tome_3.html) (son ziyaret tarihi: 23/05/10).

SCOVAZZI T., The Legal Condition of Mediterranean Waters, in *Marine Specially Protected Areas: The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, edited by Scovazzi, The Hague, 1999, s. 48-55.

SCOVAZZI T., Reasons for International Cooperation in the Mediterranean, in *Marine Specially Protected Areas: The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, edited by Scovazzi, The Hague, 1999, s. 56-64.

SCOVAZZI T., Regional Cooperation in the Field of Fisheries, in *Marine Specially Protected Areas: The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, edited by Scovazzi, The Hague, 1999, s. 66-80.

SCOVAZZI T., Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage, *EPL*, vol. 32/3-4, 2002, s. 152-157.

SCOVAZZI T., A Contradictory and Counterproductive Regime, in *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Before and After the 2001 UNESCO Convention*, edited by Garabello & Scovazzi, Great Britain, 2003, s. 3-17.

SCOVAZZI T., Marine Protected Areas on the High Seas: Some Legal and Policy Considerations, *IJMCL*, vol. 19/1, 2004, s. 1-17.

SCOVAZZI T., The Concept of Common Heritage of Mankind and the Resources of the Seabed Beyond the Limits of National Jurisdiction, in *Los recursos de lecho y subsuelo del mar: aspectos jurídicas, científicas y económicos de su explotación y conservación*, Buenos Aires, 2006, s. 1-21 via [www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/ponencias/Seminario\\_AUSPINTAN\\_2006\\_04\\_Scovazzi.pdf](http://www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/ponencias/Seminario_AUSPINTAN_2006_04_Scovazzi.pdf) (son ziyaret tarihi: 05/01/09).

SCOVAZZI T., The Extension of Maritime Jurisdiction in the Seas Surrounding Italy (Summary), 2007 via [www.uinced.org/web2007/CDGovernance/content/2-tallerexpertos/conten/b/s1/SCOVAZZI\\_doc.pdf](http://www.uinced.org/web2007/CDGovernance/content/2-tallerexpertos/conten/b/s1/SCOVAZZI_doc.pdf) (ziyaret tarihi: 03/07/10).

SCOVAZZI T., Baselines, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2008, via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 28/10/08).

SCOVAZZI T., The Entry into Force of the 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, *Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law*, vol. ?, 2009, s. ?-?. (sayı ve sayfa numarası belirtilmemiştir).

SCOVAZZI T. & FRANCALANCI G., Preliminary Report, in *International Maritime Boundaries*, vol. IV, edited by Charney & Smith, The Hague, 2002, s. 2887-2889.

SEWELL W.R.D. & WHITE G.F., The Lower Mekong: An Experiment in International River Development, *IC*, vol. 36/558, 1966, s. 2-63.

SHARMA O.P., Navigation through International Straits, in *Law of the Sea: Caracas and Beyond*, edited by Anand, New Delhi, 1980, s. 111-144.

SHELTON D., Recent Developments in International Law Relating to Marine Archaeology, *HYIL*, vol. 10, 1997, s. 59-67.

SHEWEY K., NRC Report “Double-Hull Tanker Legislation: An Assessment of the Oil Pollution Act of 1990”, *American Geological Institute: Government Affairs Program*, December 12 1997 via [www.agiweb.org/gap/hearings/nrcopa90.html](http://www.agiweb.org/gap/hearings/nrcopa90.html) (ziyaret tarihi: 20/05/10).

SINJELA M.A., Land-Locked States’ Rights in the Exclusive Economic Zone from the Perspective of the UN Convention on the Law of the Sea: An Historical Evolution, *ODIL*, vol. 20/1, 1989, s. 63-81.

SIOUSSIOURAS P., The Formation of Customary Rights in the International Law of the Sea: The Case of Land-Locked States, *RHDI*, vol. 54/1, 2001, s. 299-317.

SIOUSSIOURAS P., The Contiguous Zone as a Mechanism for Protecting the Underwater Cultural Heritage, in *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After*, edited by Strati & Gavouneli & Skourtos, Leiden, 2006, s. 63-70.

SIOUSSIOURAS P. & ARVANITOPOULOS C., Geopolitical Designs and Realities in Yugoslavia’s Foreign Policy: The Issue of Access to the Sea, *JPMS*, vol. 33/2, 2005, s. 141-159.

SIZANI R.K., The Law of the Sea Convention and the Rights of Neighbouring African Landlocked States to Fish in the South African Fishing Zone, *AJICL*, vol. 3/3, 1991, s. 507-525.

“Sikkim”, *ICLQ*, vol. 24/4, 1975, s. 884.

SKRIVANEK K., Austrian Naval Power During the Centuries and the History, 22 May 2006, London via [www.marineverband.at/veranstaltungen/london.html](http://www.marineverband.at/veranstaltungen/london.html) (ziyaret tarihi: 26/04/09).

SLATER J., Switzerland Takes on the Sea, *Swissinfo*, 19 May 2008 via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=9106668&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=9106668&ty=st) (ziyaret tarihi: 25/02/09).

SMITH R.W., Global Maritime Claims, *ODIL*, vol. 20/1, 1989, s. 83-103.

SOHN L.B., International Law Implication of the 1994 Agreement, *AJIL*, vol. 88/4, 1994, s. 696-705.

SOMERS S., The Legal Regime of the Danish Straits, in *The Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 12-19.

SOONS A.H.A., The International Legal Regime of Marine Scientific Research, *NILR*, vol. 24/3, 1977, s. 393-444. (Bu makaleye ulaşılammış, resmî Internet sitesindeki özetinden yararlanılmıştır, via <http://journals.cambridge.org/action//displayAbstract?fromPage=online&aid=4976400&fulltextType=RA&fileId=S0165070X00016387> (son ziyaret tarihi: 15/11/10).

SOONS A.H.A., The Effect of a Rising Sea Level on Maritime Limits and Boundaries, *NILR*, vol. 37/2, 1990, s. 207-232.

SOONS A.H.A., The Legal Regime of Marine Scientific Research: Current Issues, in *Law, Science and Ocean Management*, edited by Nordquist & Long & Heidar & Moore, Leiden, 2007, 139-166.

SOYSAL M., Ulusal Denizcilik, *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Haziran 2008 Pazartesi, s. 2.

SOYSAL M., “Haydutluk ve Cahillik”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 01 Kasım 2008 Cumartesi, s. 2.

SØRENSEN M., *The Law of the Sea, IC*, vol. 32/520, 1958, s. 195-256.

ST. CLAVER FRANCIS N.N., *The Continental Shelf Commission*, in *Oceans Policy: New Institutions, Challenges and Opportunities*, edited by Nordquist & Moore, The Hague, 1999, s. 141-145.

STARR P., *The People’s Highway: Past, Present and Future Transportation on the Mekong River System*, *Mekong Development Series*, no: 3, Phnom Penh, 2004 via [www.mrcmekong.com/download/free\\_download/Mekong\\_Development\\_No3.pdf](http://www.mrcmekong.com/download/free_download/Mekong_Development_No3.pdf) (ziyaret tarihi: 02/06/09).

STEPHENS T., *Glaciers Continue to Disappear*, *Swissinfo*, 04 April 2009 via [www.swissinfo.ch/eng/specials/climate\\_change/research/index/Glaciers\\_continue\\_to\\_disappear.html?theView=print&view=popup&cid=33362](http://www.swissinfo.ch/eng/specials/climate_change/research/index/Glaciers_continue_to_disappear.html?theView=print&view=popup&cid=33362) (ziyaret tarihi: 21/12/09).

STRATI A., *Protection of the Underwater Cultural Heritage: From the Shortcomings of the UN Convention on the Law of the Sea to the Compromises of the UNESCO Convention*, in *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After*, edited by Strati & Gavouneli & Skourtos, Leiden, 2006, s. 21-62.

SUBEDI S.P., *The Marine Fishery Rights of Land-Locked States with Particular Reference to the EEZ*, *IJECL*, vol. 2/4, 1987, s. 227-239.

SUBEDI S.P., *Transit Arrangements between Nepal and India: A Study in International Law*, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1998, s. 175-196.

SUBEDI S.P., The United Nations and the Trade and Transit Problems of Land-Locked States, in *The United Nations at Work* (as chapter 6), edited by Glassner, Westport, 1998, s. 134-135.

SUMMERTON J. & GEISER U., Switzerland's Fleet Going Strong on the High Seas, *Swissinfo*, 09 June 2002 via [www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=1183748&ty=st](http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo?siteSect=43&sid=1183748&ty=st) (ziyaret tarihi: 26/02/09).

SYMMONS C.R., Albania, *IJMCL*, vol. 11/1, 1996, s. 69-78.

SYMONIDES J., Geographically Disadvantaged States and the New Law of the Sea, *PYIL*, vol. 8, 1976, s. 55-73.

SYMONIDES J., The Legal Status of the Enclosed and Semi-Enclosed Seas, *GYIL*, vol. 27, 1984, s. 315-333.

SYMONIDES J., Geographically Disadvantaged States under the 1982 Convention on the Law of the Sea, *RCADI*, vol. 208, 1988-I, 1988, s. 283-406.

SYMONIDES J., Origin and Legal Essence of the Contiguous Zone, *ODIL*, vol. 20/2, 1989, s. 203-211.

SZASZ P.C., Croatia and Its Neighbors, in *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 1998, s. 269-279.

TACHE S.W., The Nationality of Ships: The Definitional Controversy and Enforcement of Genuine Link, *IL*, vol. 16, 1982, s. 301-312.

TALAIÉ F., Recognition of Special Legal Regime for Mid-Ocean Archipelagos and Its Implications for the Pacific Rim Region, *GCP&S*, vol. 10/3, 1998, s. 203-225.

TANAKA Y., Reflections on the Conservation and Sustainable Use of Genetic Resources in the Deep Seabed Beyond the Limits of National Jurisdiction, *ODIL*, vol. 39/2, 2008, s. 129-149.

TEKLE A., Old Ethiopian Foreign Policy Tactic is Repeating itself, *ErP*, vol. 7/27, 2000 via [www.dehai.org/conflict/articles/amare\\_old\\_ethiopian\\_policy.html](http://www.dehai.org/conflict/articles/amare_old_ethiopian_policy.html) (son ziyaret tarihi: 20/05/10).

THAHANE T.T., Lesotho, the Realities the Land-Lockedness, in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 239-249.

THAMSBORG M. & LILLE-JENSEN J., Demarcation of the Area, *NJIL*, vol. 67, 1998, s. 215-221.

THEODOROPOULOS C., The Wealth of the International Sea-Bed Area—Benefit of Mankind and Private Profit: A Global Systems Conflict between International Collective Management and Unilateral National Appropriation of Deep Sea-Bed Mineral Resources, *IJIL*, vol. 26/2, 1986, s. 365-384.

THOMAN R.S., The Free Port: An Outmoded Trade and Transport Device in Northern Europe (Abstract of Papers), *AAAG*, vol. 45/3, 1955, s. 298-300.

TIN C.H., International Fishery Regimes and the Interests of Developing States, in *The Law of the Sea: Needs and Interests of Developing Countries*, edited by Alexander, Kingston, 1972, s. 134-139 ve 146-155 (tartışmalar).

TITUS J.G., Policy Implications of Sea Level Rise: The Case of the Maldives, in *Proceedings of the Small States Conference on sea Level Rise (14-18 November)*, edited by Shibab, Male, 1989 via [http://papers.risingsea.net/Maldives/Small\\_Island\\_States\\_3.html](http://papers.risingsea.net/Maldives/Small_Island_States_3.html) (ziyaret tarihi: 17/12/09).

TOBEY J. & CASTRO K. & LEE V. & DRAMMEH O. & IBRAHIMA D. & CRAWFORD B. & VAIDYANATHAN T., An Overview of Marine Fisheries in the Gambia and Preliminary Governance Baseline, Rhode Island, 2009 via [www.crc.uri.edu/download/Gambia\\_Fisheries\\_Governance\\_Assessment.pdf](http://www.crc.uri.edu/download/Gambia_Fisheries_Governance_Assessment.pdf) (ziyaret tarihi: 06/08/10).

TOLUNER S., Which Straits Régime in the Aegaen Sea?, in *Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 139-157.

TOLUNER S., Boğazlardan Geçışı Düzenleme ve “Monteraux”, in *Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, genişletilmiş 2. bası, İstanbul, 2004, s. 379-386.

TOLUNER S., Boğazlardan Geçışı Düzenleme ve “Monteraux” Antlaşması, in *Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, genişletilmiş 2. bası, İstanbul, 2004, s. 387-394.

TOSCHI U., The Vatican City State from the Standpoint of Political Geography, *GR*, vol. 21/4, 1931, s. 529-538.

TÓTH J.A., River Archaeology—A New Field of Research, *Archeometriai Műhely*, vol. 2006/1, 2006, s. 61-66 via [www.ace.hu/am/2006\\_1/AM-2006-1-AT.pdf](http://www.ace.hu/am/2006_1/AM-2006-1-AT.pdf) (ziyaret tarihi: 31/10/09).

TÓTH J.A., River Archaeology—A New Tool for Historical Hydrology, in *XXIVth Conference on the Danubian Countries*, Danube, 2008, s. 1-8.

TOWNSEND L., Death Ships Could Bring Abortion and Euthanasia to the High Seas, via [www.nrlc.org/news/2000/NRL06/ships.html](http://www.nrlc.org/news/2000/NRL06/ships.html) (son ziyaret tarihi: 17/08/10).

TREVES T., Navigation, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. II, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 835-976.

TREVES T., Human Rights and the Law of the Sea, *BJIL*, vol. 28/1, 2010, s. 1-14.

TUERK H., The Landlocked States and the Law of the Sea, *RBDI*, vol. 40/1, 2007, s. 93-112.

TUERK H. & HAFNER G., The Land-Locked Countries and the United Nations Convention on the Law of the Sea, *PzPPPMP*, 18/1-2, 1985, s. 58-70.

TYAGI Y.K., Euthanasia: A Policy-Oriented Approach, *IJIL*, vol. 25/3, 1985, s. 544-553.

ULFSTEIN G., 200 Mile Zones and Fisheries Management, *NTIR*, vol. 52, 1983, s. 3-33.

UPRETY K., Landlocked States and Access to the Sea: An Evolutionary Study of a Contested Right, *DJIL*, vol. 12/3, 1994, s. 401-496.

UPRETY K., From Barcelona to Montego Bay and Thereafter: A Search for landlocked States' Rights to Trade through Access to the Sea—A Retrospective Review, *Sin.JILC*, vol. 7, 2003, s. 201-235.

VALENZUELA M., International Maritime Transportation: Selected Issues of the Law of the Sea, in *Implementation of the Law of the Sea Convention through International Institutions*, edited by Soons, Noordwijk een Zee, 1990, s. 187-215.

VALLEGA A., The Regional Approach to the Ocean, the Ocean Regions, and Ocean Regionalization—A Post-Modern Dilemma, *OCM*, vol. 45/11&12, 2002, s. 721-760.

VAN DYKE J.M., Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials, *ODIL*, vol. 27/4, 1996, s. 379-397.

VAN DYKE J.M., The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials, *ODIL*, vol. 33/1, 2002, s. 77-108.

VAN DYKE J.M., The Legal Regime Governing the Gibraltar Strait, in *The Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 72-85.

VAN DYKE J.M., An Analysis of the Aegean Disputes under International Law, *ODIL*, vol. 36/1, 2005, s.

VAN DYKE J.M., Canada's Authority to Prohibit LNG Vessels from Passing through Head Harbour Passage to U.S. Ports, *OCLJ*, vol. 14/1, 2008, s. 45-72.

VAN DYKE J.M. & YUEN C., "Common Heritage" v. "Freedom of the High Seas": Which Governs the Seabed?, *SDLR*, vol. 19/3, 1982, s. 493-551.

VANDER LINDEN H., Alexander VI. and the Demarcation of Maritime and Colonial Domains of Spain and Portugal, 1493-1494, *AHR*, vol. 22/1, 1916, s. 1-20.

VARGAS J.A., The Legal Nature of Patrimonial Sea: A First Step towards the Definition of the Exclusive Economic Zone, *GYIL*, vol. 22, 1979, s. 142-177.

VARGAS J.A., Latin America and Its Contribution to the Law of the Sea, in *Towards a New International Marine Order*, edited by Laursen, The Hague, 1982, s. 51-70.

VARGAS J.A., Marine Scientific Research and the Transfer of Technology, in *Consensus and Confrontation: United States and the Law of the Sea Convention*, edited by Van Dyke, Honolulu, 1983, s. 453-456.

VASCIANNIE S., Land-Locked and Geographically Disadvantaged States, *CLB*, vol. 31/1, 2005, s. 59-68.

VERDROSS A., Austria's Permanent Neutrality and the United Nations Organizations, *AJIL*, vol. 50/1, 1956, s. 61-68.

VIDAS D., The UN Convention on the Law of the Sea, the European Union and the Rules of Law: What is Going on in the Adriatic Sea?, *IJMCL*, vol. 24/1, 2009, s. 1-66.

VINOGRADOV S. & WOUTERS P., The Caspian Sea: Quest for a New Legal Regime, *LJIL*, vol. 9/1, 1996, s. 87-98.

VIO I., The Taranto Strait, in *Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 62-71.

VITZTHUM W.G., The Baltic Straits, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 537-597.

VITZTHUM W.G., From the Rhodesian Sea Law to the UNCLOS III, in *Pacem in Maribus (XXVIII): The European Challenge*, compiled by Wesnigk & edited by Bolston, Halifax, 2002, s. 63-65.

VOITOVICH S.A., The Commonwealth of Independent States: An Emerging Institutional Model, *EJIL*, vol. 4/3, 1993, s. 403-417.

VRIES REILEINGH de O.G., Warships in Territorial Waters, Their Protection of Innocent Passage, *NYIL*, vol. 2, 1972, s. 29-67.

VUKAS B., The LOS Convention and Sea Boundary Delimitation, in *The Law of the Sea: Selected Writings*, edited by Vukas, Leiden, 2004, s. 83-109.

VUKAS B., The New Law of the Sea and Navigation: A View from the Mediterranean, in *The Law of the Sea: Selected Writings*, edited by Vukas, Leiden, 2004, s. 133-154.

VUKAS B., Enclosed and Semi-Enclosed Seas, in *The Law of the Sea: Selected Writings*, edited by Vukas, Leiden, 2004, s. 263-279 (this article first published in RIRI, no: 11-12, 1978).

VUKAS B., The Mediterranean: An Enclosed or Semi-Enclosed Sea?, in *The Law of the Sea: Selected Writings*, edited by Vukas, Leiden, 2004, s. 281-289.

VUKAS B., Maritime Delimitation in a Semi-Enclosed Sea: The Case of the Adriatic Sea, in *Maritime Delimitation*, edited by Lagoni & Vignes, The Hague, 2006, s. 205-222.

VUKAS B., State Practice in the Aftermath of the UN Convention on the Law of the Sea: The Exclusive Economic Zone and the Mediterranean Sea, in *Unresolved Issues and the New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After*, edited by Strati & Gavouneli & Skourtos, Dordrecht, 2006, s. 251-258.

VUKAS B., Sea Boundary Delimitation and Internal Waters, in *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes*, edited by Ndiaye & Wolfrum, Dordrecht, 2007, s. 553-565.

WALDOCK C.H.M., The Anglo-Norwegian Fisheries Case, *BYIL*, vol. 28, 1951, s. 114-171.

WALKER G.K. & NOYES J.E., Definitions for the 1982 Law of the Sea Convention, *CWILJ*, vol. 32, 2002, s. 343-386

WALKER G.K. & NOYES J.E., Definition for the 1982 Law of the Sea Convention—Part II, *CWILJ*, vol. 33, 2003, s. 191-324

WALKER W.L., Territorial Waters: The Canon Shot Rule, *BYIL*, vol. 22, 1945, s. 210-231.

WALSER H., A Short History of the Swiss Flag at Sea, via [www.swiss-ships.ch/fr\\_startseite.htm](http://www.swiss-ships.ch/fr_startseite.htm) (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

WANI I., An Evolution of the Convention on the Law of the Sea from the Perspective of the Land-Locked States, *VJIL*, vol. 22/4, 1982, s. 627-665.

WATKINS E., Kazakhstan Orders Oil Tankers from Russian Shipyard, *OGJ*, 22 April 2009 via [www.ogj.com/articles/print\\_screen.cfm?ARTICLE\\_ID=359996](http://www.ogj.com/articles/print_screen.cfm?ARTICLE_ID=359996) (ziyaret tarihi: 14/05/09).

WATT D.C., First Steps in the Enclosure of the Oceans: The Origins of Truman's Proclamation on the Resources of the Continental Shelf, 28 December 1945, *MP*, vol. 3/4, 1979, s. 211-224.

WEDGWOOD R., Brcko and Bosnian Sea Access, in *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation*, edited by Nordquist & Moore, Dordrecht, 1998, s. 255-268.

WEFERS BETTINK H.W., Open Registry: The Genuine Link and the 1986 Convention on Registration Conditions for Ships, *NYIL*, vol. 18, 1987, s. 69-119.

WERTHEIM E., World Navies in Review, *USNIP*, vol. 410, 2010, s. 44-58.

WHITE M.V., The Common Heritage of Mankind: An Assessment, *CWRJIL*, vol. 14, 1982, s. 509-542.

WILBERFORCE R.O., Some Aspects of the Anglo-Norwegian Fisheries Case, *TGS*, vol. 38, 1952, s. 151-168.

WILDHABER L., Switzerland, Neutrality and the United Nations, *Ma.LR*, vol. 12/1, 1970, s. 140-159.

WILLIS L.A., From Precedent to Precedent: The Triumph of Pragmatism in the Law of Maritime Boundaries, *CYIL*, vol. 24, 1986, s. 3-60.

WIN T.L., Maldives Steps up Fight to Delay ClimateChange Effects, *Reuters AlertNet*, Bangkok, 24/07/2009 via [www.alertnet.org/db/an\\_art/52132/2009/06/24-140647-1.htm](http://www.alertnet.org/db/an_art/52132/2009/06/24-140647-1.htm) (ziyaret tarihi: 17/12/09).

WISE M., European National and Regional Concepts of Fishing Limits in the European Community, in *Maritime Boundaries and Ocean Resources*, edited by Blake, Worchester, 1987, s. 117-132.

WISNUMURTI N., Archipelagic Waters and Archipelagic Sea Lanes, in *International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?*, edited by Van Dyke & Alexander & Morgan, Honolulu, 1988, s.198-209.

WOLFF N., Fisheries, in *Handbook on European Enlargement: A Commentary on the Enlargement Process*, edited by Ott & Inglis, The Hague, 2002, s. 415-425.

WOLFRUM R., The Principle of the Common Heritage of Mankind, *ZaöRV*, vol. 43/2, 1983, s. 312-337.

WOLFRUM, Freedom of Navigation: New Challenges, in *Freedom of the Seas, Passage Rights and the Law of the Sea*, edited by Nordquist & Moore, 2009, Dordrecht, s. 79-101.

WOOD M.C., International Seabed Authority: The First Four Years, *MPUNYB*, vol. 3, 1999, s. 173-241.

WOOSTER W.S., Pollution—Scientific Research, in *The Law of the Sea: A New Geneva Conference*, edited by Alexander, Kingston, 1972, s. 130-134.

YALEM R.J., The International Legal Status of the Territorial Sea, *VLR*, vol. 5/1, 1960, s. 206-214.

YAMAGATA T., Scientific Aspects of Sea Level Rise in the Central Tropical Pacific, in *Proceedings of International Symposium on Islands and Oceans*, edited by Terashima, Tokyo, 2009, s. 48-54.

YOUNG R., The Legal Regime of the Deep-Sea Floor, *AJIL*, vol. 62/3, 1968, s. 641-653.

ZACKLIN R., Latin America and the Development of the Law of the Sea, *AIS*, vol. 4, 1973, s. 31-54.

ZACKLIN R., Latin America and the Development of the Law of the Sea: An Overview, in *The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives*, edited by Zacklin, Leiden, 1974, s. 59-77.

ZELLER D., From *Mare Liberum* to *Mare Reservarum*: Canada's Opportunity for Global Leadership in Ocean Resource Governance, *OY*, vol. 19, 2005, s. 1-18.