

Uluslararası Hukukta Köprüler: Sınırlar ve Diğer Hususlar

Hakemli Makale

Anıl ÇAMYAMAÇ

Yrd. Doç. Dr., Kıbrıs İlim Üniversitesi Hukuk Fakültesi

İÇİNDEKİLER

Giriş . . . . .	.235
I. Nehirler ve Köprüler. . . . .	.236
A) Nehirler ve Köprüler: Kavramlara İlişkin Açıklamalar . . . . .	.236
B) Sınır Teşkil Eden Nehirlerde Muhtemel Sınırlandırma Metotlarına Genel Bir Bakış . . . . .	.237
1. Thalweg Metodu . . . . .	.237
2. Orta Hat Metodu. . . . .	.241
3. Düz Esas Hatlar Metodu . . . . .	.242
4. Tek Kıyı Metodu . . . . .	.242
5. Kondominyum . . . . .	.244
6. Sınırlandırmalara İlişkin Bazı Hususların Değerlendirilmesi. . . . .	.245
C) Sınır Teşkil Eden Nehirler Üzerinde İnşa Edilmiş Köprülerde Sınır . . . . .	.245
1. Uluslararası Doktrin . . . . .	.245
2. Uluslararası İçtihat . . . . .	.248
3. Konuya İlişkin Devlet Uygulamalarından Örnekler . . . . .	.249
4. Sınırlandırmaya İlişkin Genel Değerlendirme . . . . .	.253
D) Sınır Teşkil Eden Nehirler Üzerinde İnşa Edilmiş Köprülerde Sınır Haricindeki Diğer Konular .253	
II. Boğazlar ve Köprüler . . . . .	.254
A) Boğazlara İlişkin Genel Açıklamalar. . . . .	.254
B) Boğazlar Üzerindeki Köprülere İlişkin Açıklamalar . . . . .	.256
C) Boğazlar Üzerindeki Köprülerin Olası Etkileri . . . . .	.272
D) Boğazlar Üzerindeki Köprüler ve Uluslararası Deniz Hukuku . . . . .	.276
E) Boğazlar Üzerindeki Köprülerde Sınır . . . . .	.283
Sonuç . . . . .	.294
Kaynakça . . . . .	.294
– Değinilen Dâva ve Antlaşma Metinleri . . . . .	.294
– Kitap ve Makaleler. . . . .	.296
EKLER I . . . . .	.309
EKLER II. . . . .	.310

ÖZET

Nehirler ve boğazlar üzerinde iki yakayı birleştirmek için her zaman bu belirtilen coğrafi kesitlerde köprüler inşa edilmiştir. Uluslararası hukuk bunlar genelde ilgilenmez. Fakat, eğer kıyılar farklı devletlere aitse, köprü üzerindeki sınır veya köprünün yönetimi ve bakımı gibi konularda da doğal olarak sorunlar çıkabilmektedir. Bu bağlamda, bu kısa çalışmada bu konulara değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler

Köprüler, Nehirler, Boğazlar, Sınırlar, Thalweg.

ABSTRACT

Bridges in International Law: Frontiers And Other Issues

The bridges over rivers and straits have always been constructed to connect the two shores of the said geographical features, mostly without any concern to international law. However, if the shores are possessed by different states, some problems would naturally occur, such as the frontier on the bridge, or the proprietorship of responsibility to manage and maintain the bridge etc. Hence, in this short essay these subjects will be dealt with.

Keywords

Bridges, Rivers, Straits, Frontiers, Thalweg.

GİRİŞ

Sınırlar, her ne kadar günümüzde küreselleşme iddiaları bağlamında önemini yitirdiği düşünülebilse de, hâlen ve doğal olarak önemini korumaktadır. Çünkü, en basit şekliyle ifade etmek gerekirse, devletlerin kendi hukuklarını uygulayacakları alan, temel olarak, ülke sınırları dâhilindeki alanlardır ve bu çerçevede ülkenin sınırları önem arz etmektedir.¹ Sınırlar çeşitli şekillerde belirlenebilmektedir. Ama, eski zamanlardan beri doğal sınır oluşturduğu düşünülen birtakım coğrafi unsurların her zaman ön plâna çıktığı da bir gerçektir. Bunlar arasında, şüphesiz, nehirler ve deniz alanları gelmektedir. Nehirler, iki devlet arasında sınır teşkil ederken, bu nehirlerde sınırlandırmanın hangi ilkelere göre yapılacağı çözümlenmesi gereken bir husustur. Bu ilkeler, iki devlet arasında sınır teşkil eden bir nehirde sınırın nereden geçeceği konusunun belirlenmesini sağlamaktadır. Bununla beraber, bazı nehirler üzerinde köprüler inşa edilmiştir. Sınır teşkil eden bir nehir üzerinde inşa edilmiş köprülerin, iki sınırdaş devlet tarafından nasıl kullanılacağı, sorunun önemli bir kısmını oluştururken, bu köprüler üzerinde sınırın nasıl belirleneceği, daha açık bir ifadeyle, nehir üzerinde inşa edilmiş köprüler üzerinde hangi sınırlandırma ilkelerinin kullanılacağı, sorunun esasını teşkil etmektedir.

Öte yandan, denizlerin iki kara arasında daralarak oluşturduğu ve iki ayrı deniz alanı arasında bağlantı sağlayan coğrafi oluşumlarda, yâni boğazlarda deniz alanları arasında hem bir geçiş hem de karalar arasında ayırım niteliği söz konusu olmaktadır. Bu çerçevede, bu ayrılmışlık köprü inşa etmek suretiyle sonlandırılabilir. Fakat, burada önemli birtakım hususlar vardır ve bunlara dikkat edilmelidir. Her şeyden evvel, köprü inşa edilen veya inşa edilmesi düşünülen boğazlar uluslararası seyrüseferde kullanılan nitelikte boğazlarsa, bu boğazlardan geçiş, inşa edilen veya inşa edilmesi düşünülen/plânlanan köprülerle etkileşimlerinin hesaba katılmasını ve uluslararası hukukta bu konuda herhangi bir belirleyici düzenin bulunup bulunmadığının ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. Öte yandan, bu boğazın kıyıları iki ayrı devlete aitse, ilgili köprüdeki sınırlandırmanın ne şekilde gerçekleştirileceğinin değerlendirilmesi gerekli olacaktır.

Bu çalışmada, sınır oluşturan nehirler üzerinde inşa edilmiş köprülere ilişkin yukarıda ortaya konulan kıstaslar çerçevesinde değerlendirmelerde bulunulacak, daha sonra boğazlar üzerinde inşa edilmiş köprüler ele alınacaktır.

1 Nitekim, *Caflich* yeni sayılabilecek makalesinde küreselleşme vs. gibi hususlara rağmen, sınırların önemini koruduğunun altını çizmektedir. Bkz. CAFLISCH Lucius C., "A Typology of Borders", **International Law: New Actors, New Concepts—Continuing Dilemmas; Liber Amicorum Božidar Bakotić**, (edited by Vukas & Šošić), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2010, s. 183. Ayrıca, bu konu itibarıyla istisna teşkil eden ülke-dışlıklar tabii ki göz önüne alınmalıdır. Ama, bunlar, bu çalışmanın doğrudan konusunu oluşturmamaktadır. Tüm bu hususlar haricinde ifade edilmelidir ki, sınırların önemi işlevleri ile de belli olur. Bu bağlamda, *Bothe*, sınırların iki temel işlevini devletin yetkisini kullandığı etki alanını ve koruma hatlarını belirlemek şeklinde ortaya koymuştur. Bkz. BOTHE Michael, "Boundaries", **Encyclopedia of Public International Law: States-Responsibility of States-International Law & Municipal Law**, vol. 10, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, 1987, s. 21 (447). Ayrıca, sınırların işlevlerine ilişkin olarak daha eski ve genel bir değerlendirme için bkz. BOGGS S.Whittemore, **International Boundaries: A Study of Boundary Functions and Problems**, Columbia University Press, New York, 1940, s. 9-12.

I. Nehirler ve Köprüler

A) Nehirler ve Köprüler: Kavramlara İlişkin Açıklamalar

Doğal bir sınır unsuru oluşturan nehirler bu itibarla zamanında insanları, kabileleri, kavimleri birbirinden ayırma işlevi görmüştür. Fakat, zamanla insanın gelişimi, ilişkilerin ilerlemesi bir bağ kurulmasını zorunlu kılmış, karşı yakayı keşfetmek oraya ulaşmak isteyenler köprüler inşa etmeye başlamışlardır. Nehirler üzerinde bağlayıcı, bütünleştirici işlev gören köprüler sınır teşkil eden nehirler üzerinde inşa edildiklerinde birtakım hususların açıklanması zarurî hâle gelmektedir. Her şeyden önce, bu konu başlığı altında sınır teşkil eden, daha açık ifade etmek gerekirse iki devleti birbirinden ayıran nehirler incelenecektir. Bu nehirlerle ilişkin çeşitli ifadeler kullanılabilir: "uluslararası nehirler" (*international rivers*), "sınıraşan nehirler" (*transboundary rivers*), "sınıraşan suyolları" (*transboundary watercourses*), "uluslararası suyolları" (*international watercourses*), "sınır suları" (*boundary waters*) vs. Sayılan bu ifadelerin birçoğu sadece sınır teşkil eden nehirleri anlatmakta değil, sınır teşkil etmese de birden fazla devletin ülkesini kat eden/geçen nehirleri anlatmak da kullanılmaktadır. Öte yandan, "nehir" (*river*) kelimesi yerine kullanılan "suyolları" (*watercourses*) veya "sular" (*waters*) kelimeleri de sadece nehirlere işaret etmemekte, örneğin gölleri, yerine göre yeraltı sularını ve hattâ buzulları kapsayabilmektedir. Kısaca, bu terimlerin hemen hemen hepsi makalede ele alınan "sınır teşkil eden nehir" kavramından çok daha geniş bir anlam ortaya koymaktadır. Böylelikle, bu çalışmada sınır teşkil eden nehir kavramının kullanılması tercih edilmiş² ve bu kavramla da, birden fazla devletin ülkesini kat edip etmemesine bakıl maksızın, en az bir bölümü iki devlet arasında resmî sınır teşkil eden nehirler irdelenmeye çalışılmıştır. Meselâ, dünyanın 12. uzun nehri ve aynı zamanda Güneydoğu Asya'nın en büyük nehri konumundaki Mekong toplam altı devletin ülkesini³ kat ederken, Myanmar ve Laos ile Laos ve Tayland arasında anılan ülkelerin sınırlarının bir bölümünü teşkil etmektedir.⁴ Burada, altı ülkeyi kat eden ve bu konumuyla sınıraşan

2 Belirtmek gerekir ki, uluslararası hukuk alanında bazı yazarlar bu nehirleri "bitişik uluslararası suyolları" (*contiguous international watercourses*) olarak adlandırmaktadır. Bkz. CAFLISCH, 2010, s. 195 ve ayrıca dipnot: 61. Aynı yazarın daha önceki tarihli bir yazısında ise "bitişik nehirler" (*fleuves contigus*) ibaresine yer verildiği gözlenmektedir. Bkz. CAFLISCH Lucius C., "Règles générales du droit des cours d'eau internationaux", **Recueil des cours**, Année: 1989, Tome: 219, 1989-VII, s. 66 vd. Paralel şekilde, *Querol* da konuya ilişkin eserinde bitişik nehirler terimini kullanmıştır. Bkz. QUEROL Maria, "Rethinking International Rivers and Lakes as Boundaries", **Water Resources and International Law/Les ressources en eau et droit international**, (edited by Boisson de Chazournes & Salman), Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, 2005, s. 99. Bu konuda bu tür bir ayırma yer veren bir başka isim ise *Sevette*'dir. Bkz. SEVETTE Pierre, **Legal Aspects of Hydro-Electric Development of Rivers and Lakes of Common Interest**, UNECE, E/ECE/136, Geneva, January 1952, s. 7. Benzer şekilde bkz. YU Sheng, "International Rivers and Lakes", **International Law: Achievements and Prospects**, (edited by Bedjaoui), Martinus Nijhoff Publishers/UNESCO, O Paris, 1991, s. 989. Bu şekilde bir ayırmanın dayanağını 1815 tarihli Viyana Nihâf Senedinde bulmak mümkündür. Meselâ, 1 08. maddede ilgili ayırım "*Güçlerin, aynı seyrüsefere müsait nehirc ayrılan veya kat edilen devletleri ...*" (*The Powers whose states are separated, or crossed by the same navigable river, ...*) şeklinde ortaya konulmuştur. İlgili metin için bkz. CAPONERA Dante A., **The Law of International Water Resources**, Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome, 1980, s. 29. Türk doktrininde de bu hususun altının çizildiği gözlenmektedir. Bkz. MERAY Seha L., **Devletler Hukukuna Giriş**, I. Cilt (gözden geçirilmiş ikinci bası), Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları Sayı: 117-99, Ankara, 1960, s. 373; SUR Melda, **Uluslararası Hukukun Esasları**, Tıpkı 9. Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul, 2015, s. 378; ACER Yücel/KAYA İbrahim, **Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2014, s. 142.

3 Mekong Nehri, doğduğu Çin Halk Cumhuriyeti topraklarıyla birlikte, Myanmar, Laos, Tayland, Vietnam ve Kamboçya topraklarını aşarak denize dökülmektedir.

4 Bkz. MORGERA Elisa, "Mekong River", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line

suyolu statüsünde olan Mekong, doğduğu yerden denize yolculuğu esnasında sadece iki kez iki ülke (Myanmar-Laos ve Laos-Tayland) arasında sınır teşkil ederek bu çerçevede sınır teşkil eden nehir de sayılabilmektedir. Tam bu noktada, bir hususun altı çizilmelidir. Her sınır teşkil eden nehir uluslararası bir su yolu/nehirken, her uluslararası su yolu/nehir ise doğrudan sınır teşkil etmemektedir.

Köprü konusuna gelmek gerekirse, en azından bu çalışma kapsamında, hangi malzemen ve hangi mimarî üslûba göre inşa edilirse edilsin, sınır teşkil eden bir nehir üzerinde, sınır teşkil ettiği alanlara denk gelecek biçimde ve süreklilik taşıyacak şekilde inşa edilmiş olan ve amacı iki yakayı birbirine bağlamak olan yapıları akla getirmelidir. Örneğin, Avrupa'nın merkezinden doğan Tuna Nehri kıtanın başta birçok başkenti olmak üzere şehirlerini kat ederken, yüzlerce köprüyle bezenmiştir. Bunların çok büyük kısmı, iki kıyısı aynı devlette olan köprülerdir. Bunun dışında, doğal olarak köprü adedilebilecek bazı oluşumların sınır teşkil eden bir nehrin tam da sınır teşkil eden alanında bulunmasına rağmen, en azından bu çalışma kapsamında, ele alınmayacağı vurgulanmalıdır.⁵ Hiçbir şüphe yoktur ki, tam bu alanlarda da sınırlandırma söz konusu olacaktır; fakat doğal bir geçişin var olduğu bu alanlardaki sınırlandırma, kanımızca, doğrudan nehir sınırlandırmasını muhatap almayı gerektirmektedir.

B) Sınır Teşkil Eden Nehirlerde Muhtemel Sınırlandırma Metotlarına Genel Bir Bakış

Sınır teşkil eden nehirlerde çeşitli sınırlandırma metotları kullanılmakla birlikte, en yaygın olanlarının thalweg ve orta hat metotları olduğu belirtilmelidir. Sınır teşkil eden nehirlerde, temelde sınırlama metotları olarak şu metotlardan birinin veya birkaçının beraberce uygulandığı görülmektedir: "Thalweg", "orta hat", "düz esas hatlar", "tek kıyı" ve "kondominyum".⁶ Bu metotları tek tek ve kısa biçimde ele almak, işlenen konu açısından faydalı olacaktır.

1. Thalweg Metodu

Nehir sınırlandırmalarında en fazla kullanılan metot olan thalweg, Almanca bir kelimedir.

edition, (edited by Wolfrum), 2010 paragraf 1 via www.mpepil.com (son erişim tarihi: 08/10/10).

5 Eğer varsa, bu tür doğal geçiş alanları genelde daha küçük (genişliği daha az olan) nehirler/sular için geçerli olacaktır. Meselâ, doğal olarak taşların sıralanması nehrin bir yakasından diğer yakasına geçişi kolaylaştırabilecektir. Ama, doğal olarak (nehir yatağının ve akıntının marifetiyle) sıralanmış bu taşları köprü olarak kabûl etmek mümkün görünmemektedir. Öte yandan, kunduz gibi özellikle Kuzey Amerika'daki nehirlerde doğal barajlar/setler kuran kemirgenlerin bu setleri de yeri geldiğinde köprü vazifesi görebilse de, bunları genel anlamda köprü saymak mümkün görünmemektedir. Nitekim, sınırlara ilişkin kapsamlı çalışmaları olan Murty, patikaların kimse tarafından oluşturulmadığını kullanım sonucu ortaya çıktıklarını, buna karşılık köprülerin ise mutlaka bir kişinin veya bir örgütün çalışması olduğunun altını çizmiştir. Bkz. MURTY T.S., "Evidence on Traditional Boundaries and Some Problems in Its Interpretation", *Indian Journal of International Law*, Year: 1968, Volume: 8, Issue: 3, s. 506.

6 Nehir sınırlandırmalarına ilişkin olarak Biger temelde üç ana sınırlandırmanın yapılabileceğine işaret ederek bunları şu şekilde sıralamıştır: "nehirin bir bütün olarak sınır teşkil etmesi", "nehirin kıyısının sınır teşkil etmesi" ve "nehir sularında bir hattın belirlenmesi". Yazar, en son metodu ise, thalweg ve orta hat olarak ikiye ayırmıştır. Bkz. BIGER Gideon, "Physical Geography and Law: The Case of International River Boundaries", *GeoJournal*, Year: 1988, Volume: 17, Issue: 3, s. 342-343. Konuya dair en önemli eserlerden birini ortaya koyan Bouchez, nehir sınırlandırmalarına ilişkin yedi değişik metottan bahsetmektedir. Bu çerçevede, "kondominyum", "tek kıyının sınır olarak tespiti", "orta hat", "thalweg", "iki kanalın varlığı durumunda her bir kıyıdaşa

Anlamı, “sürekli bir şekilde seyrüsefer için kullanılan kanal” (*the channel continuously used for navigation*)⁷ olarak dile getirilen thalweg teriminin, ilk olarak 1797 tarihinde

bir kanal düşecek şekilde sınırlandırma, “düz hatlar” ve “karma metot”. Bkz. BOUCHEZ Leo J., “The Fixing of Boundaries in International Boundary Rivers”, **International & Comparative Law Quarterly**, Year: **1963**, Volume: 12, Issue: 3, s. 790-797. *Caflich* nehirlerle ilişkin sınırlandırma metotlarını şu şekilde sıralamaktadır: “iki sınırın da kıyı olması” (*deux frontiere à la rive*), “tek kıyının sınır olması” (*une frontiere à la rive*), “orta hat” (*la ligne médiane*), “seyrüsefere uygun kanal veya thalweg” (*le chenal navigable ou thalweg*) ve “keyfi sınır” (*une limite arbitraire*). Bkz. CAFLISCH, **1989**, s. 67-75. *Gleditsch* ise, nehir sınırlandırmalarında kullanılan beş metot tespit ederek şu şekilde bir sıralamaya gitmiştir: “nehirin bir yakası” (*a river bank*), “orta hat” (*median line*), “kanal” (*the channel*), “thalweg” (*thalweg*) ve “dönüş noktaları arasındaki keyfi hatlar” (*arbitrary lines between turning points*). Bkz. GLEDITSCH Kristian, “Rivers as International Boundaries”, **Nordisk Tidsskrift International Ret**, Year: **1952**, Volume 22, Issue: 1, s. 17 vd. *Marston* ise, bu konudaki ayrımı “tamamıyla bir kıyı devletin dâhilindeki suyu” (*watercourse entirely within one riparian State*), “orta hat” (*median line*), thalweg (*thalweg*) ve “kondominyum” (*condominium*) şeklinde ortaya koymuştur. Bkz. MARSTON Geoffrey, “Boundary Waters”, **Encyclopedia of Public International Law: States-Responsibility of States-International Law & Municipal Law**, vol. 10, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, **1987**, s. 26-27 (481-483). *Querol* ise, nehirlerle ilişkin altı çeşit sınırlandırma metodunu şu şekilde sıralamıştır: “hiç kimseye ait olmayan araziler veya kondominyum” (*no man's land' or condominium*), “nehir kıyısında tek bir sınır” (*a single boundary at the riverbank*), “orta hat” (*median line*), “thalweg veya ana kanal” (*thalweg or main channel*), “düz hatlar ve astronomik sınırlar” (*arbitrary straight lines and astronomical boundaries*) ve “tüm sınırlandırma metotlarının kombinasyonu” (*combination of all the delimitation methods*). Bkz. QUEROL, **2005**, s. 101-112. *Schröeter* ise, nehirlerdeki sınırlandırma metotlarını şu şekilde yediye ayırmıştır: “kondominyum” (*le condominium*), “tek kıyı” (*la limite à la rive*), “orta hat” (*la ligne médiane*), “thalweg” (*le thalweg*), “astronomik ve geometrik sınırlar” (*les limites astronomiques et géométriques*), “özel durumlar” (*une situation particulière*) ve “teamüli kurallar” (*les règles coutumières*). Bkz. SCHRÖETER François, “Les systèmes de délimitation dans les fleuves internationaux”, **Annuaire français de droit international**, Année: **1992**, Tome: 38, s. 951-968. Bazı eserlerde sınırlandırmalar içinde de birtakım ayrımlara gidildiği gözlenmektedir. Meselâ, *Cukwurah*, “kondominyum” ve “tek kıyı” metotlarını açıkladıktan sonra “seyrüsefere müsait olan ve olmayan nehir ayrımı”na giderek konuyu irdelemiş ve ilki için “thalweg” ikincisi için “orta hat” metotlarına vurgu yapmıştır. Bkz. CUKWURAH A. Oye, **The Settlement of Boundary Disputes in International Law**, Manchester University Press/Oceana Publications, Inc., Manchester, **1967**, s. 46-56. Eserinde *Cukwurah*'tan etkilenen *Shah* da benzer bir ayrımı sadeleştirmek suretiyle gerçekleştirmiştir. Bu itibarla, yazar, klâsik olarak üç temel metottan bahsederek bunları “kondominyum”, “tek kıyı” ve “orta hat ile thalweg” olarak ele almış, böylelikle orta hat ve thalweg metotlarını aynı başlık altında irdelemiştir. Bkz. SHAH S.A., “River Boundary Delimitation and the Resolution of the Sir Creek Dispute between Pakistan and India”, **Vermont Law Review**, Year: **2009**, Volume: 34, Issue: 2, s. 363-371. Benzer şekilde, bkz. BIGER, **1988**, s. 342-343. Diğer bazı eserlerde, genel olarak, en temel sınırlandırma metotlarına değinildiği gözlenmektedir. Bu çerçevede, meselâ *McEwen* nehir sınırlandırmalarına ilişkin açıklamalarında temel olarak “thalweg” ve “(tek) kıyı metodu”nu ön plâna çıkarmıştır. Bkz. McEWEN Alexander C., **International Boundaries of East Africa**, Claredon Press, Oxford, **1971**, s. 76 vd. Benzer şekilde, *Müller* de, eserinde nehir sınırlarını anlatırken temel olarak thalweg metodu üzerinde durmuştur. Bkz. MUELLER Jerry E., **Restless River: International Law and Behavior of the Rio Grande**, Texas Western Press, El Paso, **1975**, s. 30-32.

7 Bkz. BOUCHEZ, s. 793. Hemen belirtmek gerekir ki, *Gleditsch* ise thalweg'in kelime anlamını “aşağı doğru olan yol” (*way downwards*) olarak ifade etmiştir. Bkz. GLEDITSCH, **1952**, s. 20. Paralel bir tanımlı *Deeley* de vermiştir. Bu çerçevede, *Deeley* thalweg'in Almanca “aşağıyol” (*downway*) anlamına geldiğini bildirmiştir. Bkz. DEELEY N., “The International Boundaries of East Timor”, **IBRU Boundary & Territory Briefing**, Year: **2000**, Volume: 3 Issue: 5, s. 19. *Müller* de, benzer şekilde terimin “vadi yolu” (*valley way*) “aşağıyol” (*down way*) ve “aşağı vadi” (*down valley*) anlamlarını içerdiğini belirtmiştir. Bkz. MUELLER, **1975**, s. 31. *Bozkurt* ise, Almanca kökenli bu kelimenin anlamını “vadi yolu” olarak ifade etmiştir. Bkz. BOZKURT Enver, **Devletler Hukuku Bakımından Türkiye'nin Sınır İlişkileri**, Kazancı Kitap Ticaret A.Ş., İstanbul, **1992**, s. 19. Nitekim, *Schröeter*'de Almanca'dan gelen bu terimin vadi yolu olduğunu belirtmektedir. Bu çerçevede, yazar, günümüz Almanca'sında “*Tal*” kelimesinin kullanılmasını karşılık, eski zamanlarda kelimenin “*Thal*” şeklinde olduğu ve “vadi” anlamına geldiği, “weg” kelimesinin ise “yol, patika” anlamını taşıdığını vurgulamıştır. Bkz. SCHRÖETER, **1992**, s. 960 dipnot: 85, 86. Öte yandan, bir dönem, Fransız avukat *Claro*'nun thalweg kelimesi yerine Yunanca *nehir yatağı* anlamına gelen “taphrode” kelimesinin kullanılmasını önerdiği belirtilmektedir. Bkz. SEVETTE, **1952**, s. 16.

Rastadt Kongresinde kullanıldığı belirtilmiş ve bu kullanım 1801 tarihli Lunéville Antlaşmasında (Ren Nehrine dair sınırlandırmada) tekrar edilmiştir.⁸ *Gleditsch* tarafından ortaya konulduğu üzere, *thalweg* kavramının tek bir tanımı yoktur.⁹ Konuya ilişkin son zamanlardaki en açıklayıcı kaynaklardan biri Uluslararası Adalet Divanı'nın 13 Aralık 1999 tarihli Kasikili/Sedudu Dâvasında vermiş olduğu kararda ortaya konulmuştur.¹⁰ Buna göre, Divan, *thalweg* kavramının sınırlandırmalara ilişkin antlaşmalarda birçok farklı tanımı olduğuna işaret etmiş¹¹, bir suyunun "*thalweg*"i ile bir suyunun merkezini aynı anlama gelmediğini belirtmiş ve devamında *thalweg* kavramının üç ana kullanımını şu şekilde sıralamıştır: "nehir üzerinde en uygun seyrüsefer kanalı" (*the most suitable channel for navigation on the river*), "en derin iskândil hattınca belirlenen hat" (*the line determined by the line of deepest soundings*) ve "aşağı doğru seyreden gemicilerin izledikleri ana kanalın orta hattı" (*the median line of the main channel followed by boatmen travelling downstream*).¹²

Nehir sınırlandırmalarında *thalweg* hattının¹³ temel alındığı devletler arasında birçok önemli antlaşma vardır.¹⁴ *Thalweg* hattının sınırlandırma metodu olarak

8 Bkz. CUKWURAH, 1967, s. 52; MARSTON, 1987, s. 27 (482); O'CONNELL Daniel Patrick, **International Law**, vol. II, 2nd edition, Stevens & Sons, London, 1970, s. 579. Öte yandan, *Querol*, *thalweg* metodunun ilk kullanımının 1795 tarihli Birleşik Devletler ve İspanya arasındaki sınır antlaşmasında olduğunu belirtmektedir. Bu çerçevede, ilgili antlaşma m. 4'teki düzenleme şu şekildedir: "*Birleşik Devletler'in batı sınırı ... Mississippi Nehri yatağının veya kanalının ortasından geçer*". Bkz. QUEROL, 2005, s. 105 dipnot: 34. Dikkat edilmesi gereken husus, İspanya ve Birleşik Devletler arasındaki bu antlaşmada, doğal olarak, *thalweg* ibaresinin kullanılmamasıdır.

9 Yazar, bu çerçevede, özellikle konuya ilişkin birçok uzmanın verdiği tanımlar üzerinden konuyu ele alarak tanıtmıştır. Bkz. GLEDITSCH, 1952, s. 21-25. Hemen belirtmelidir ki, *Gleditsch* bu açıklamalarını *Sevette*'nin eserine dayandırmaktadır. Bu çerçevede, bkz. SEVETTE, 1952, s. 244-250. Benzer şekilde, *Deeley* de, *thalweg*'in kesin bir tanımının olmadığını belirterek, farklı yazarların tanımlarıyla birlikte uygulamadan örnekler vermiştir. Bkz. DEELEY, 2000, s. 19-20. Öte yandan, Osmanlı İmparatorluğu döneminde 13.7.1878 tarihinde imzalanan Berlin Antlaşmasında özerklik tanınan Bulgaristan'ın Tuna üzerindeki sınır çizgisinin *thalweg* olacağı belirlenmişken, çeşitli devletlerin bu çizgiyi farklı algıladıkları *Pazarıcı* tarafından vurgulanmıştır. Böylelikle, Osmanlılar *thalweg* hattını "*suların çekildiği en düşük düzeyde ulaşılabilir olanak veren yol*" olarak yorumlarken, bu hattı Ruslar "*sürekli olarak en derin noktaları birleştiren yol*", İtalyanlar ise "*su akışının en hızlı gerçekleştiği yol olarak*" anladıklarını ortaya koymuşlardır. Bkz. PAZARCI Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, II. Kitap, gözden geçirilmiş 6. baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999, s. 268.

10 Bu dâvaya ilişkin karar metni için bkz. "*Case Concerning Kasikili/Sedudu Island (Botswana/Namibia)*" via www.icj-cij.org/docket/files/98/7577.pdf (son erişim tarihi: 19/12/14).

11 Bu çerçevede, terimin tek bir anlamı olmadığını belirtien yazarlar bir kenara, *Müller*, *thalweg* metodu temelinde oluşturulan sınırlarda *thalweg*'in bütünü'nün kendisi yerine *thalweg* kanalının ortasının tercih edildiğinin altını çizmiştir. Bkz. MUELLER, 1975, s. 31. Zaten, *Gleditsch* de Alman mentalitesi üzerinde durarak, *thalweg* hattının, *Nys*'in işaret ettiği çerçevede en derin iskândiller boyunca sürekliliği haiz (tek) bir hat (*a continuous line of deepest soundings*) olarak ele alınmasını savlamıştır. Bkz. GLEDITSCH, 1952, s. 22-23.

12 Karar metni, paragraf 24 s. 20-21 (1061-1062).

13 *Thalweg* hattının sınırlandırma metodu olmasına dair daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. GARNER James W., "The Doctrine of the *Thalweg* as a Rule of International Law", **American Journal of International Law**, Year: 1935, Volume: 29, Issue: 2, s. 309-310; GLEDITSCH, 1952, özellikle s. 20-26; QUEROL, 2005, s. 105-110.

14 1919 tarihli "Versailles Antlaşması"nın ilgili 30. maddesinde özellikle Almanca bir tabir olan "*thalweg*" kelimesinin kullanılmasından kaçınılmasına karşılık, seyrüsefere müsait ilgili nehirlerde sınırlandırma ölçütü olarak *thalweg*'in kullanılacağına "*seyrüseferin ana kanalının orta hattı*" (*the median line of the principal channel of navigation*) ibaresiyle belirtildiğinin altı çizilmektedir. Bkz. CUKWURAH, 1967, s. 53; SEVETTE, 1952, s. 16. Paralel şekilde, bkz. MARSTON, 1987, s. 27 (482).

kullanıldığı sınır nehirlerine ilişkin örnekler¹⁵ arasında¹⁶ St Croix¹⁷ (Kuzey Amerika), Paraná Nehri¹⁸ (Güney Amerika Kıtası), Uruguay Nehri¹⁹ (Güney Amerika Kıtası), Amu Derya²⁰ (Asya Kıtası), Mekong Nehri²¹ (Güneydoğu Asya), Kagera Nehri²² (Afrika Kıtası), Ren Nehri²³ (Avrupa Kıtası), Meuse Nehri²⁴ (Avrupa Kıtası)²⁵ ve Fly

15 Bu örnekler sınırlı değildir. Thalweg'in sınırlandırma metodu olarak kullanılmasına ilişkin, şüphesiz, yer verilen bu örneklerin çok ötesinde bir sayı söz konusudur.

16 Örneklerde sadece antlaşmalar bağlamında bir değerlendirmeye gidilmiş olsa da, meselâ 1906 tarihli Ni-karagua-Honduras arasındaki İspanya Kralının hakemliğinde de ilgili nehirde (Segovia veya Coco) thalweg hat-tının kullanılacağına belirlenmiş olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Bkz. CUKWURAH, 1967, s. 54-55.

17 Bkz. BOGGS, 1940, s. 177 dipnot: 4. Ayrıca, bkz. POOLE A.F.N., "The Boundaries of Canada", **Canadian Bar Review**, Year: 1964, Volume: 42, Issue: 1, s. 102. İlâve edilmelidir ki, Poole, Kanada'nın iç sınırları bağlamında iki istisna dışında (Romaine Nehri ile Nova Scotia ile New Brunswick arasındaki sınırın bir bölümünü teşkil eden Jidnish Çayı-tek kıyı esaslı uygulanmış) tüm nehirlerdeki sınırlandırmalarda thalweg metodunun kullanılmış olduğunu altını çizmektedir. Bkz. *ibid.*, s. 102.

18 Bkz. QUEROL, 2005, s. 106.

19 Arjantin ve Uruguay arasında 7 Nisan 1961 yılında Montevideo'da imzalanan ve 19 Ocak 1966 tarihinde yürürlüğe giren "Uruguay Nehrine Oluşturulan Sınır İlişkin Antlaşma"nın 1. maddesi (A) ve (B) fıkralarındaki ilgili kesimlerin düzenlemesi sırasıyla şu şekildedir: "... *Brasilera Adasının güney-batı ucundan Ayui alanına kadar... sınır nehrin şimdiki yatağının merkez hattını takip edecektir*" (... south-western point of Brasilera Island to the Ayui area ... the boundary shall follow the centre line of the present bed of the river) ve "*Ayui'den Filomena ve El Medio Kanallarının bölüdüğü alandaki bir noktaya kadar sınır ana seyrüsefer kanalının merkezine denk gelen/kesişen bir hattı takip edecektir*" (From Ayui to a point in the area where the Filomena and El Medio channels divide, the boundary shall follow a line coinciding with the centre of the main navigation channel). Bkz. "Treaty Concerning the Boundary Constituted by the River Uruguay", **United Nations-Treaty Series**, vol. 635, no: 9074, 1968, s. 98-109. Ayrıca, bkz. QUEROL, 2005, s. 106.

20 Bkz. *infra* dipnot: 36.

21 25 Ağustos 1926 tarihinde Bangkok'da imzalanan "İki Ülke Arasındaki İlişkilere Dair Fransız Hindi-Çin'i ve Siyam Arasındaki Sözleşme" m. 3'te şu şekilde bir düzenlemeye yer verilmiştir: "... *Mekong'daki nehir sınırı, bu amaçlarla aşağıdaki şekilde tarif edilecektir:*

(1) *Mekong'un adalarla birden fazla kesime/dala ayrılmadığı yatağının ilgili kısımlarında Siyam ve Hindi-Çin'i arasındaki sınır nehrin thalweg'i olarak oluşturulacaktır*". Maddenin devamında, adalarla ayrılan birden fazla kesimin olduğu yatak kısımlarında Siyam kıyısına en yakın kanalın thalweg'inin sınırı oluşturacağı ifade edilirken, bu kanalın bir şekilde kuruması veya toprak birikimi sonucu dolması durumlarında da, genel olarak, thalweg kullanımının devam edeceği ifade olunmuştur. Bkz. "Convention between French Indo-China and Siam Concerning the Relations between the Two Countries", **League of Nations-Treaty Series**, vol. 69, no: 1613, 1967, s. 315-325, özellikle s. 317-318. Ayrıca, bkz. QUEROL, 2005, s. 105 dipnot: 36; SCHRÖETER, 1992, s. 962.

22 22 Kasım 1934 tarihinde Londra'da imzalanan "Tanganyika ve Ruanda-Urundi Arasındaki Sınır İlişkin Belçika ve Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Arasındaki Antlaşma"nın 1. maddesinin ilgili kısmı şu şekildedir: "... *sınır Kagera Nehrinin thalweg'ini izler...*". Bkz. "Treaty between Belgium and Great Britain and Northern Ireland Regarding the Boundary between Tanganyika and Ruanda-Urundi", **League of Nations-Treaty Series**, vol. 190, no: 4407, 1938, s. 96-100. Ayrıca, bkz. QUEROL, 2005, s. 105 dipnot: 36. Belirtmek gerekir ki, aynı Antlaşmanın 2. maddesi gereği Kagera Nehrinin bir bölümünde astronomik ve geometrik ölçütler de kullanılmıştır. Konuya ilişkin ayrıca bkz. SCHRÖETER, 1992, s. 964 ve dipnot: 115.

23 Bkz. QUEROL, 2005, s. 105 dipnot: 36; SCHRÖETER, 1992, s. 962.

24 Bkz. QUEROL, 2005, s. 102 dipnot: 36; SCHRÖETER, 1992, s. 962.

25 Konuya ilişkin Avrupa Kıtasına değinirken, La Haye Mahkemesinin 1916 yılında Norveç ve İsveç arasında nehir sınırlandırmalarına dair verdiği karar es geçilmemelidir. Bu sınırlandırmanın thalweg metoduna dayanmayacağını belirleyen Mahkeme, bu belirlemesini bu sınırın çizildiği 1658 yılındaki anlaşmanın thalweg metodunun ortaya çıkışından çok önceye dayandığı gerçeği ile savlamıştır. Konuya ilişkin bkz. MUELLER, 1975, s. 32.

Nehri²⁶ (Okyanusya Kıtası) yer almaktadır.²⁷

2. Orta Hat Metodu

Nehir sınırlandırmalarında thalweg gibi sıklıkla başvurulan diğer bir metot da “orta hat” metodudur. Adının ortaya koyduğu üzere kıyılardan hesap edilecek eşit mesafedeki bir orta hat ilgili kıyıdaş devlet arasında sınır nehri üzerindeki sınırı oluşturmaktadır.²⁸ Thalweg metodunun aksine, genelde seyrüsefere müsait olmayan nehirlerde kullanıldığı ifade edilen bu metot²⁹, Lâtince “*medium filum aquae*”³⁰ olarak ifade edilmektedir.

Orta hat metodunun sınırlandırma metodu olarak kullanıldığı durumlara örnek olarak şu nehirler verilebilir: Bidassoa Nehri³¹ (Avrupa Kıtası), Sar Nehri³² (Avrupa Kıtası),

26 Papua Yeni Gine'deki sınırın belirlenmesi için Avustralya ve Endonezya arasında 12 Şubat 1973 tarihinde akdedilen ve 26 Kasım 1974 tarihinde yürürlüğe giren Anlaşmanın 1. maddesinin (b) bendinde (a) bendindeki düzenlemenin devamı olarak sınırın Fly Nehrinin suyolundan parantez içerisinde thalweg'inden geçeceği ortaya konulmuştur. Bkz. “Agreement between Australia and Indonesia Concerning Certain Boundaries between Papua New Guinea and Indonesia”, **United Nations-Treaty Series**, vol. 975, no: 14124, 1975, s. 3-12. Ayrıca, bkz. QUEROL, **2005**, s. 105 dipnot: 36; SCHRÖETER, **1992**, s. 962. Okyanusya örneğinde, şüphesiz, thalweg metodunun kullanımı Fly Nehriyle sınırlı değildir. Günümüzde Endonezya ve Doğu Timor'un bulunduğu Timor Adası üzerinde sömürgeci güçlerin gerçekleştirdiği sınır antlaşmalarında da ilgili alandaki nehirlerde thalweg metodunun kullanıldığı gözlenmektedir. Bu çerçevede, Hollânda ve Portekiz arasında 1904 tarihinde gerçekleştirilen ve 29 Ağustos 1908'de onay belgelerinin değiştirilmesi suretiyle yürürlüğe giren “Timor Adasındaki Portekiz ve Hollânda Sömürgelerinin Sınırlandırılması İçin Sözleşme” (*Convention for the Demarcation of Portuguese and Dutch Dominions on the Island of Timor*) m. 3 ve m. 5'te yer verilen şu nehirlerde thalweg metodunun kullanılacağı açıkça öngörülmüştür: Besi Nehri, Niema Nehri, Miu Mavo Nehri, Nono Boni Nehri, Pasab Nehri, Nono Susu Nehri, Fatu Nehri, Tut Nonic Nehri, Ekan Nehri, Nono Balena Nehri, Nono Nisé Nehri, Bilomi Nehri, Oé Sunan Nehri, Meto Nehri, Mota Biku Nehri, We Bedain Nehri, Muda Sorun Nehri, Telau Nehri, Malibaka Nehri, Marecs Nehri, Tafara Nehri, Mota Alun Nehri, Mota Sukaer Nehri, Mota Baukama Nehri, Mota Haliboli Nehri, Mota Bebulu ve Mota Masin Nehri. Konuya ilişkin ayrıntılı değerlendirme ve ilgili Sözleşmenin tam metni için sırasıyla bkz. DEELEY, **2000**, s. 12-13, 16-17 ve 46-48.

27 Türkiye açısından bir değerlendirme yapılacak olursa, 23 Ocak 1932 tarihinde İran ile imzalanan “Hudut Tayinine Dair İtilafnâme” m. 1/1 şu şekildedir: “Türkiye ile İran arasındaki sınır Aras nehri ile Karasu ırmağının birleşme noktasında İran toprağındaki 1 numaralı hudut taşından başlar. Daha sonra Karasu ırmağının thalweg hattını Bordolan gölüne kadar izler...”. Benzer şekilde, 13 Ekim 1921 tarihli Kars Antlaşması m. 4/1 şu şekildedir: “Türkiye'nin kuzeydoğu sınırı, ...ve Arpa Çay ile Aras ırmaklarının talveğini Aşağı Kara Su'yun döktüğü yere kadar izleyen çizgi ile belirlenmiştir.” En son olarak, Yunanistan ile sınırı belirleyen Lozan Antlaşmasının ilgili maddelerinde sınırın Meriç ve Arda ırmaklarının akımyolu olarak tespit edildiği görülmektedir. Sırasıyla bkz. BOZKURT, **1992**, s. 20, 25 ve 28-29. Ayrıca, bkz. PAZARCI, **1999**, s. 269-270. Osmanlı zamanına ilişkin misaller de dâhil olmak üzere Türkiye Cumhuriyeti'nin bu konudaki pratiğinin çok daha kapsamlı olarak incelenmesine dair bkz. MERAY Seha L., “Bazı Türk Antlaşmalarında Hudutlarla İlgili Düzenlemeler”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Yıl: **1960**, Cilt: 15, Sayı: 2, s. 59-63.

28 “Orta hat” metoduna dair ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOGGS, **1940**, s. 178 vd.

29 Nehir sınırlandırmalarına dair ayrıntılı bir çalışma gerçekleştiren *Bouchez* thalweg ve orta hat metotları arasında dört temel farkı, özetle, şu şekilde ortaya koymaktadır: Thalweg kıyıdaş devletlerin seyrüsefere ilişkin eşit haklarını korumak gibi özel bir referansa konu olurken, orta hat sıklıkla seyrüsefere müsait olmayan nehirlerde kullanılmaktadır; orta hat, genelde, daha dengeli sınır hattı oluştururken, thalweg ise, doğal sebeplere bağlı olarak, sıklıkla değişimlere tâbi olmaktadır; orta hat açık/kesin bir sınır hattı teşkil ederken thalweg gerçekte bir sınır alanını belirtmektedir; orta hat genel olarak kolayca tespit edilebilirken, thalwegin, bazen kanallın iki veya daha fazla dala ayrılması sonucunda, orijinal devamlılığının tespiti zor olmaktadır. Bkz. BOUCHEZ, **1963**, s. 794.

30 Bkz. CAFLISCH, **1989**, s. 69; MARSTON, **1987**, s. 26 (482); QUEROL, **2005**, s. 104.

31 Bkz. QUEROL, **2005**, s. 104 dipnot: 30; SCHRÖETER, **1992**, s. 958.

32 Bkz. SCHRÖETER, **1992**, s. 958.

Inn Nehri³³ (Avrupa Kıtası), Nijer Nehri³⁴ (Afrika Kıtası), Kunar Nehri³⁵ (Asya Kıtası) ve Panj Nehri³⁶ (Asya Kıtası).

3. Düz Esas Hatlar Metodu

Oldukça seyrek kullanılmasına rağmen geniş nehirlerdeki sınırlandırmalar için oldukça avantajlı olduğu belirtilen³⁷ bu sınırlandırma metodunu, *Gleditsch*, avantajlarını sıralarken, özetle, şu şekilde tarif etmiştir³⁸: karadaki normal sınırlandırmalara uyumlu olarak değişmeyen ve oldukça kolay tespit edilebilen düz hatların birleşmesidir. Özellikle, enlem ve boylam koordinatlarının birleşmesinden oluşan bu sınırlandırma metodu astronomik hatlar metodu olarak da tanımlanabilmektedir.

Bu metodun uygulandığı nehirler arasında şu örneklerle yer verilebilir: Jakobselv Nehri³⁹ (Avrupa Kıtası), Kagera Nehri⁴⁰ (Afrika Kıtası), Kwando Nehri⁴¹ (Afrika Kıtası) ve St. John Nehri⁴² (Kuzey Amerika).

4. Tek Kıyı Metodu

Adının da ortaya koyduğu üzere, sınırdaki konumlanmasına rağmen nehrin, iki kıyıya da sadece birine ait olacak şekilde belirlendiği sınırlandırma metodu tek kıyı metodu olarak adlandırılmaktadır.⁴³ Burada, sınır, bu sınırı oluşturan nehrin sadece bir kıyısından geçirmek suretiyle ilgili nehir tek bir devlete ait kılınmış olmaktadır.⁴⁴ *Marston'a* göre

33 20 Temmuz 1970 tarihinde Avusturya ve İsviçre arasında imzalanan antlaşmaya göre iki devlet arasındaki sınırın orta hat olarak tespit edildiği belirtilmiştir. Bkz. SCHRÖETER, 1992, s. 958.

34 Bkz. QUEROL, 2005, s. 104 dipnot: 30; SCHRÖETER, 1992, s. 958.

35 Bkz. SCHRÖETER, 1992, s. 958 dipnot: 73.

36 Afganistan ve SSCB arasında imzalanan sınır anlaşmasının 1. maddesi çerçevesinde Panj (Pyandzh) Nehrinin seyrüsefere müsait olmayan kısımlarında orta hattın sınır çizgisini teşkil edeceği düzenlenmiştir. Bkz. "Frontier Agreement between Afghanistan and the Union of Soviet Socialist Republics", **United Nations-Treaty Series**, vol. 31, no: 476, 1949, s. 145-167. Hemen belirtilmelidir ki, bu anlaşmada iki nehrin, Amu Derya ve Panj'daki sınır ele alınmış; Amu Derya Nehrinde ve Panj'ın seyrüsefere müsait kesimlerinde sınırın thalweg hattı olacağı, fakat eğer ki thalweg'i belirlemek olanaksızsa, bu durumda sınırın ana güzergâhın ortasından geçeceği öngörülmüştür.

37 Bkz. QUEROL, 2005, s. 110. *Bouchez* ise, bu metodu oldukça eleştirmektedir. Bu çerçevede, özellikle dengeli olmayan çok hızlı akan nehirlerde bu metodun kullanılmaması gerektiğinin altını çizmektedir. Bkz. BOUCHEZ, 1963, s. 796. *Bouchez*'le benzer yönde bir eleştiri için bkz. BIGER, 1988, s. 342.

38 Bkz. GLEDITSCH, 1952, s. 21.

39 Bkz. GLEDITSCH, 1952, s. 21. Ayrıca, bkz. SCHRÖETER, 1992, s. 964.

40 Bkz. GLEDITSCH, 1952, s. 21; QUEROL, 1992, s. 111; SCHRÖETER, 1992, s. 964. Ayrıca, bkz. *supra* dipnot: 22.

41 Bkz. SCHRÖETER, 1992, s. 964.

42 Daha önce thalweg hattının geçerli olduğu adı geçen bu nehrin ilgili sınırlandırması 1842 tarihli Ashburton Antlaşmasına dayanmaktadır ve nihai olarak İmperyal Parlâmetonunun kabûlüyle kesinleşmiştir. Bkz. POOLE, 1964, s. 126-127. Ayrıca, bkz. GLEDITSCH, 1952, s. 21; QUEROL, 2005, s. 111; SCHRÖETER, 1992, s. 964.

43 *Querol*, meselâ, İspanyolca'da bu metodun "kuru kıyı" anlamına gelen "*la costa seca*" terimi ile ifade edildiğini; böylelikle, bu tür bir sınırın, gerek jeo-morfolojik yapısının ortaya konulduğunu, gerek kıyı devletlerinden birinin ilgili nehrin birçok kullanımından kaynaklanan erişimden ve kârdan yoksun kalmasının açıklandığını ifade etmektedir. Bkz. QUEROL, 2005, s. 102.

44 Nitekim, *Marston* sınırlandırmalara ilişkin metotları sıralarken "tamamen tek bir devlet dâhilinde kalan su-

bu şekilde bir sınırlandırma metodunun uygulanması ya doğrudan ve açık bir biçimde düzenlenmiş bir antlaşma veya antlaşma hükmüne dayanmalıdır ya da açık olmasa da antlaşma hükmünde yer alan sınırlandırmaya ilişkin düzenlemenin içeriğinden çıkartılabilmelidir.⁴⁵ Hakkaniyete aykırı sonuçlar doğurduğu için oldukça eleştirilen bu metodun kullanımına hâlen rastlanılabilmektedir.

Meselâ, 19. yüzyılın ilk yarısına dayanan antlaşmalar bağlamında Fransa ve İsviçre arasında Foron, Morge, Noire, Barberine, Doubs gibi nehirlerde hâlen bu yönlü bir sınırlamanın söz konusu olduğu ifade edilmektedir.⁴⁶

Doğu Afrika'da ise, Kenya-Tanzanya sınırının ufak bir bölümünü teşkil eden Ngobwe Nehrine ilişkin dönemin sömürgeci güçleri Almanya ve İngiltere arasında 1893 tarihinde imzalanan antlaşmada ilgili alandaki sınırın adı geçen bu suyun ağzının doğusundan başlayıp bitimine kadar doğu yakasını izleyeceği düzenlenirken, 1900 tarihli yine aynı güçler arasındaki antlaşmada ilgili sınır kesiminin doğu yakasından geçeceği düzenlenmiştir.⁴⁷ Tek kıyı sınırlamasına ilişkin Afrika Kıtası açısından en bilinen ve zikredilen örnek⁴⁸ ise, Batı Afrika'da Moritanya ve Senegal arasındaki Senegal Nehrine dair sınırlandırmadır.⁴⁹

Güney Amerika'da konuya ilişkin verilebilecek en önemli örneklerden biri⁵⁰ 1858 tarihli Antlaşmayla üzerindeki sınır belirlenen San Juan Nehridir. Bu antlaşma bağlamında, Nikaragua ve Kosta Rika arasındaki bu nehirde sınır Kosta Rika kıyısından geçirmek suretiyle, nehrin egemenliği Nikaragua'ya bırakılırken, Kosta Rika'ya nehirde sadece seyrüsefer serbestisi sağlanmıştır.⁵¹

ylu" (*watercourse entirely within on riparian State*) başlığını kullanmayı tercih etmiştir. Bkz. MARSTON, **1987**, s. 26 (481).

45 Bkz. MARSTON, **1987**, s. 26 (481).

46 Bkz. QUEROL, **2005**, s. 102; SCHRÖETER, **1992**, s. 952-953. Ayrıca, bkz. BOGGS, **1940**, s. 177 dipnot: 3; MARSTON, **1987**, s. 26 (481).

47 McEwen, İngiltere'nin 1900 tarihindeki görüşmelerde Almanya'dan ilgili kesimde sınırın suyun thalweg hattına göre belirlenmesini istediye de, Almanya'nın iyi bir nedene dayanmaksızın 1893 Antlaşmasıyla bağdaşmayan bir terk olacağı iddiasıyla bu isteği reddettiğini belirtmiş ve esasen bu şekilde bir değişiklikte adı geçen suyun sadece 1 mil uzunluğunda olması ve oldukça ıssız ve verimsiz bir alanda olmasından ötürü, gerçekte Almanya'nın ciddi bir kaybın olmayacağına işaret etmiştir. Bkz. McEWEN, **1971**, s. 84-85. Almanya'nın bu cevabı için ayrıca bkz. SCHRÖETER, **1992**, s. 957 dipnot: 66.

48 Bunun dışında, yine Batı Afrika'da Liberya ile Fildişi Sâhilleri arasındaki bazı küçük nehirlerde de bu sınırlandırma metodunun geçerli olduğu ortaya konulmaktadır. Bu çerçevede, Liberya ve Fransa arasındaki sınır ilişkin 1907 yılındaki düzenlemelere dayanan 13 Ocak 1911 tarihli deklârasyonun, Fildişi Sâhilleri 1961 yılında bağımsızlığını kazanınca, onandığı belirtilmektedir. Bkz. QUEROL, **2005**, s. 102 dipnot: 18; SCHRÖETER, **1992**, s. 953. Ayrıca, bkz. MARSTON, **1987**, s. 26 (481). Tabii ki, örnekler bu sayılanlarla sınırlı değildir. Meselâ, konu bağlamında Batı Afrika'ya ilişkin daha fazla örnek için bkz. SCHRÖETER, **1992**, s. 953-954 ve dipnot: 49.

49 Bkz. QUEROL, **2005**, s. 102; SCHRÖETER, **1992**, s. 953.

50 Güney Amerika'ya ilişkin konu dâhilinde verilebilecek bir diğer örnek tarihin tozlu sayfalarında kalan Río Plata Nehrine ilişkindir. Bu itibarla, ilk bağımsızlık kazandığı dönemlerde doğu kıyısı/yakası adıyla anılan Uruguay'ın adı geçen nehirde hiçbir yetkisi yokken, birkaç küçük ayrıcalıktan da Arjantin'in izniyle yararlanmaktaydı. Bu durum 1973 yılındaki anlaşmayla düzeltilmiştir. Bkz. QUEROL, **2005**, s. 102-103.

51 Bkz. IRELAND Gordon, **Boundaries, Possessions, and Conflicts in Central and North America and the Caribbean**, Octagon Books, New York, 1971, s. 13-14. Ayrıca, bkz. QUEROL, **2005**, s. 102.

Asya Kıtasına değinirken, Türkiye ile alâkalı örnek vermek yerinde olacaktır. Meselâ, Osmanlı İmparatorluğu ile İran arasında 1847 yılında gerçekleştirilen Erzurum Antlaşmasıyla Şat-ül Arap'taki sınırın İran kıyısından geçeceği öngörülmüştür.⁵²

5. Kondominyum

Kodominyum, en basit ifadesiyle, bir ülke veya ülke parçası üzerinde en az iki egemenin ortaklaşa egemenlik haklarını kullanması olarak tarif edilebilir.⁵³ Daha çok geçtiğimiz yüzyıllarda sıklıkla görülen kodominyumun nehir sınırlandırmaları için tercih edilen bir metot olarak nitelendirilmesi hâyli güç görünmektedir. Bununla beraber, sınırlandırma metodu olarak kullanıldığı bazı nehir sınırlandırma örneklerine hâlen rastlamak olasıdır. 1816 yılında Prusya ve Hollânda arasında akdedilen⁵⁴ ve Almanya ve Hollânda arasındaki 1960 yılında gerçekleştirilen La Haye Antlaşmasıyla sürdürülen bir kodominyum uygulaması söz konusudur.⁵⁵ Yine Avrupa'dan bir başka örnek olarak, Almanya ve Lüksemburg arasında akdedilen 17 Ekim 1816 tarihli Clèves Antlaşmasıyla⁵⁶ Sûre, Our ve Moselle için gerçekleştirilen kodominyum gösterilebilir.⁵⁷

Her ne kadar daha çok geçmişte kalan bir sınırlandırma metodu olarak

52 Konuya dair ayrıntılı bilgi için bkz. AL-IZZI Khalid, **The Shatt al-Arab Dispute: A Legal Study**, 3rd edition, Third World Center for Research and Publishing Ltd, Italy, 1981, 25-39; KAIKOBAD Kaiyan Homi, "The Shatt-al-Arab River Boundary: A Legal Reappraisal", **British Yearbook of International Law**, Year: 1985, Volume: 56, s. 49-110; LAUTERPACHT Elihu, "River Boundaries: Legal Aspects of the Shatt-al-Arab Frontier", **International & Comparative Law Quarterly**, Year: 1960, Volume: 9, Issue: 2, s. 208-236. Ayrıca, bkz. MARSTON, 1987, s. 26 (481); SCHRÖETER, 1992, s. 956-957; SEVIAN Vahé J., "The Evolution of the Boundary between Iraq and Iran", **Essays in Political Geography**, (edited by Fisher), London, 1968, s. 215-217. Dikkat edilmesi gereken husus, daha sonraki antlaşmalarda bu sınırın thalweg metoduyla değiştirilmiş olmasıdır. Bkz. SCHRÖETER, 1992, s. 956-957 ve dipnot: 63. Ayrıca, bkz. QUEROL, 2005, s. 104.

53 Kodominyum kavramına dair açıklamalar için bkz. BANTZ Vincent P., "The International Legal Status of Condominia", **Florida Journal of International Law**, Year: 1998, Volume: 12, Issue: 1, s. 77-152; MORRISON Fred L., "Condominium and Coimperium", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (son erişim tarihi: 08/10/10); SAMUELS Joel H., "Condominium Arrangements in International Practice: Reviving an Abandoned Concept of Boundary Dispute Resolution", **Michigan Journal of International Law**, Year: 2008, Volume: 29, Issue: 2, s. 727-776; SCHNEIDER Peter, "Condominium", **Encyclopedia of Public International Law: States-Responsibility of States-International Law & Municipal Law**, vol. 10, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, 1987, s. 58-60 (732-735).

54 Bu antlaşmadaki ilgili hüküm şu şekildedir: "Akarsular ve nehirlerin sınır oluşturduğu tüm durumlarda, aksi açıkça öngörülmedikçe, onlar iki devlet için de ortak olacaklardır ...". (In all cases where streams and rivers form the frontiers they shall be common to the two States, unless the contrary is expressly stipulated). Bkz. CUKWURAH, 1967, s. 46-47. Aynı maddenin devamındaki düzenlemede tarafların arasında bir anlaşma olmadan ve rıza göstermeden hiçbir biçimde suyun çekilmesinin, imtiyazının ve tadilatının söz konusu olmayacağı öngörülmüştür. Nitekim, bu duruma dair 1931 yılında bir dâva da söz konusu olmuştur. Doktrininde bu dâvanın ilgili antlaşma hükümlerinin özel kişilere uygulanışına dair sunduğu verilerin öneminin altı çizilmiştir. Bkz. *ibid.*, s. 47.

55 Bkz. MARSTON, 1987, s. 27 (483); SCHRÖETER, 1992, s. 952.

56 Bu Antlaşmanın Fransızca metni için bkz. via http://wetten.overheid.nl/BWBV0006062/geldigheidsdatum_22-11-2014#AuthentiekFR (erişim tarihi: 22/11/14).

57 Bkz. BANTZ, 1998, s. 111; SCHRÖETER, 1992, s. 952

nitelendirilebilse de, kondominyum metodunun kullanımına dair ilginç bir öneri 1960'lar-da "Plata Havzası Ülkelerinin Başbakanlarının/Devlet Başkanlarının IV. Buluşmasında" (*the IV Meeting Chancellors of the Countries of the Plata Basin*) Paraná Nehri bağlamında Brezilya tarafından Arjantin ve Paraguay'a yönlendirilmiş; Sauser-Hall'un⁵⁸ suyun hidrolik gücünün bölünmesinin imkânsızlığına ve dolayısıyla kondominyumun gerekliliğine dair düşüncesine dayandırılarak 3 Haziran 1971 tarihli Asunción Deklârasyonun 2. maddesinde yer almıştır.⁵⁹

6. Sınırlandırmalara İlişkin Bazı Hususların Değerlendirilmesi

Nehirler statik yapıda olmadıkları için yataklarının değişmesi sıklıkla rastlanılan bir durumdur. Bu durum ise, kuşkusuz, sınırlandırma sorunlarına yol açabilecektir. Örneğin, sınırlandırma metodu olarak tek kıyı sınırının belirlendiği bir sınır nehrinde kıyının değişmesi sınırı nasıl etkileyecektir? Bu itibarla, meselâ, taraflar arasında belirlenen sınır sabit mi kalacaktır, yoksa antlaşmaya göre sınır tek kıyıyı izlemek suretiyle değişecek midir? Eğer, ikinci durum söz konusuysa, sınır kendiliğinden mi değişmiş kabûl edilecektir veya kabûl edilmeli midir, yoksa sınırın değişimine ilişkin bir antlaşma yapılması mı uygun olacaktır? Bu soruların cevabı, şüphe yoktur ki, her bir sınır nehri için, ilgili kıyı devletleri tarafından aralarında gerçekleştirilecek bir anlaşmayla belirlenecektir.⁶⁰

C) Sınır Teşkil Eden Nehirler Üzerinde İnşa Edilmiş Köprülerde Sınır

Sınır teşkil eden nehirler açısından sınırlandırma metotlarını kısaca ele aldıktan sonra, bu tür nehirler üzerinde inşa edilmiş olan köprülerdeki sınırların belirlenmesine ilişkin esasların ele alınmasında yarar vardır. Bu esasları irdelerken öncelikle doktrinin konuyu ele alışını değerlendirecek, daha sonra eğer varsa konuya ilişkin uluslararası yargı organlarının kararlarına değinildikten sonra, en son olarak uluslararası antlaşmalarda ve dolayısıyla uygulamada devletlerin tutumlarına yer verilecektir.

1. Uluslararası Doktrin

Konuya dair ilk incelemelerden birini gerçekleştiren Hyde, özellikle 19. yüzyılda Avrupa devletleri temelinde devlet uygulamalarının, sınır teşkil eden nehirdeki sınırlandırma metodu ne olursa olsun, bu nehirler üzerindeki köprülerde yer alan sınırın orta hat olarak belirlendiğini gösterdiğini; fakat, köprüdeki sınırın da, eğer köprünün inşa aşamasında belirlenecekse, esasen, ilgili nehirde belirlenen sınıra uyumlu olarak belirlenmesi gerektiğine dikkat çekmiştir.⁶¹

58 Sauser-Hall'un ilgili düşüncesini ifşa ettiği eserin künyesi şu şekildedir: SAUSER-HALL G., "L'utilisation industrielle des fleuves internationaux", *Recueil des cours*, Année: 1953, Tome: 83, 1953-II, s. 465-586.

59 Bkz. QUEROL, 2005, s. 101 dipnot: 12. Bahse konu olan Asunción Deklârasyonunun tam metni için bkz. www.fao.org/docrep/005/w9549e/w9549e03.html (erişim tarihi: 24/11/14).

60 Örneğin, Mekong Nehrine ilişkin 1926 yılında Siyam ve Fransa arasında akdedilen Sözleşmede bu yönlü bir düzenleme mevcuttur. Bkz. *supra* dipnot: 21.

61 Bkz. HYDE Charles Cheney, *International Law as Interpreted and Applied by the United States*, vol. I, 2nd edition, Little, Brown and Company, Boston, 1945, s. 450.

Türk doktrininden Göze ise, konuya ilişkin "Hudut nehirleri üzerinde bulunan köprülerin hangi nisbette kıyı Devletleri ülkelerine dahil olacağı hususuna gelince, mantıken talweg veya nehrin ortasından geçen hattı köprüleri de ikiye bölmesi icap ettiği düşünülebilirse de, muahedelerde umumiyetle köprünün tam ortasından geçen hattın, köprü üzerinde iki Devlet arasında sınır teşkil ettiği kabul edilmektedir" şeklinde bir tespitte bulunurken, sınır nehirleri üzerindeki köprülerde sınırın belirlenmesine dair, 1919 tarihli Versailles Antlaşması örneğini de vererek, başkaca metotların da kullanılabilmesine işaret etmiştir.⁶²

Nehirler konusunda kapsamlı bir çalışma yapan Glos ise, nehirlerdeki köprü sınırlarına ilişkin açıklamalarına başlarken, nehirlerdeki adacıklara dair uygulanacak prensiplerin⁶³ bunlarla da yakından alakalı olduğunun altını çizdikten sonra, ilgili sınırın bir anlaşma çerçevesinde gerçekleşmesi gereğini belirterek yapının ortasından geçmesi, ortak olarak yapıya sahip olunması ve yapının sadece bir tarafa ait kılınması şeklinde üç temel metodun olduğunu ve eğer ki taraflar arasında konuya dair bir anlaşma yoksa sınırın yapının ortasından geçirilmesi gerektiğini belirtmiştir.⁶⁴

Hollândalı hukuk adamı Bouchez ise, sınır teşkil eden nehirler üzerinde yer alan köprülerdeki sınırların iki türlü belirlenebileceğine işaret ederek; bunların ya köprünün ortasından geçeceğini ya da köprüdeki sınırın nehirdeki sınıra denk gelecek şekilde düzeltileceğini ifade ederek; ilk çözümün, özellikle de nehirdeki sınırın değişebileceği gerçeği göz önüne alındığında daha tercih edilebilir olduğunu vurgulamıştır.⁶⁵

Amerikalı hukukçu Fenwick ise, kendi ülkesi ve Meksika arasındaki örneği göz ardı etmeksizin, özellikle de 19. yüzyıl Avrupa'sındaki emsallerden yola çıktığını belli edecek şekilde nehirdeki sınırın iki kıyıdaş devleti arasında orta kanalın ayırım hattı olarak belirlenmiş olmasının, ilgili nehir üzerindeki köprülere de uygulanacağı anlamına gelmeyeceğini vurgulayarak, köprülerdeki sınırın, genelde, orta hat olarak belirlendiğini ifade etmiştir.⁶⁶

Colombos ise, antlaşma düzenlemelerinin veya zamanaşımının işlemesinin bir sonucu olarak başka türlü oluşturulmadıkça, sınır nehri üzerindeki köprüde sınırın köprünün ortasından geçeceğini vurgulamıştır.⁶⁷

62 Bkz. GÖZE Ayferi, **Devletin Ülke unsuru (Sınırları ve Devletle Olan Münasebeti)**, Fakülteler Matbaası, İstanbul, **1959**, s. 28.

63 Nehirlerdeki ada veya adacıkların sınırlandırılmadaki işlevlerine dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. JAYEWARDENE Hiran W., **The Regime of Islands in International Law**, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1990**, s. 193-235.

64 Bkz. GLOS George Ernest, **International Rivers: A Policy-Oriented Perspective**, G.H. Kiat & Co., Ltd., Singapore, **1961**, s. 112-113.

65 Bkz. BOUCHEZ, **1963**, s. 817. Bouchez, bazı durumlarda, tıpkı Versailles Antlaşmasında düzenlendiği gibi, köprünün tek bir devletin egemenliğine bırakılabileceğini belirtmeyi de ihmal etmemiştir.

66 Bkz. FENWICK Charles G., **International Law**, 4th edition, Meredith Publishing Company, New York, **1965**, s. 441-442. Fenwick, ayrıca, sınır nehri üzerindeki bir köprünün ortak inşası ve yönetiminin farklı bir sınır hattı uygulamasına yol açacağını belirtmeyi de ihmal etmemiştir.

67 Bkz. COLOMBOS C. John, **International Law of the Sea**, 6th edition, Longman Group Limited, London, **1967**, s. 225.

sınır nehrinde inşa edilen bir köprüde, sınırın, bu yapının ortasından geçirileceğini belirtmiştir.⁷³

Querol ise, nehir sınırının köprü sınırıyla çakıştığı veya ayrı tutulduğu örneklerle devlet uygulamalarında rastlandığına işaret ederek, yeknesak bir uygulamanın olmadığı yönünde görüş bildirdikten sonra, kendisinin tercihinin bu sınırların ayrı olarak belirlenmesi ve köprü ve hattâ tünellerin ortasından geçmesi yönünde olduğunu deklâre etmiştir.⁷⁴

İsviçreli hukuk adamı *Cafilisch* ise, genelde, köprüdeki sınırın nehirdeki sınırın dikey bir görünümü olduğu ve böylelikle tek bir sınırın oluşturulduğunu; fakat buna karşılık, köprünün, ya tam ortasından bir sınır geçirilebildiği ya da tamamen bir devlete ait kılınabildiği ve ne yazık ki bu uygulamaların da bölünmüş bir sınır yarattığı hususuna dikkat çekmektedir.⁷⁵

Köprülere ilişkin yoğun incelemeleri olan *Herdegen* ise, 19. yüzyıl Avrupa uygulamalarında suyun üzerindeki bu yapıların ortasından geçeceğini belirttiği sınırın, Kuzey Amerika'da seyrüsefer kanalına denk gelecek şekilde belirlendiğini ifade ettikten sonra, esasen, uzun süre hâkim görüşün ana kanalın ortasından değil de yapının ortasından geçeceği şeklinde olduğu ve bunun da yavaş yavaş terk edilerek, uluslararası hukukta temel olarak benimsenen ülkesel egemenliğin onun üzerindeki hava sahasına dikey olarak uzanacağı ilkesi çerçevesinde, eğer aksi anlaşmayla da öngörülmemişse, sudaki sınırın dikey olarak uzatılarak köprüyü de kapsayacağı biçimde oluşturulduğunu belirtmiştir.⁷⁶

2. Uluslararası İhtihat

Sınır teşkil eden nehirler üzerinde yer alan köprülerdeki sınıra ilişkin önemli bir karar⁷⁷

73 Bkz. AKWEENDA Sakeus, **International Law and the Protection of Namibia's Territorial Integrity: Boundaries and Territorial Claims**, Kluwer Law International, The Hague, 1997, s. 60. *Akweenda*, esasen yorumunu bu belirlemeyle sınırlandırmamış ve *Hyde*'nin görüşlerini de temel alarak, köprüdeki sınırın suda tespit edilen sınıra (thalweg veya orta hat) uyumlu olması gereğinin altını çizmiş ve suda belirlenen sınırın dikey olarak hava sahasına da uzanacağı, oysa köprüdeki sınırın sudaki sınırla uyumlu olmaması durumunda sorun çıkacağına işaret etmiştir. Bkz. *ibid.*, s. 60-61.

74 Bkz. QUEROL, 2005, s. 118-119.

75 Bkz. CAFLISCH, 2010, s. 195 ve 197.

76 Bkz. HERDEGEN Matthias, "River Bridges", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, online edition, (edited by Wolfrum), 2010, paragraf 1 via www.mpepil.com (son erişim tarihi: 04/10/10). Yazar, konuya ilişkin bir önceki değerlendirmesinde ise, baskın görüşün, 1884 tarihli Alman İmparatorluk Mahkemesi kararından da etkilenecek, aksine özel bir hükmün yokluğunda, sınır nehri üzerinde konumlanan köprüdeki sınırın thalweg hattına denk gelecek şekilde değil, yapının ortasından geçirilmesi şeklinde olduğunu belirtmiş ve fakat bu durumda da ülkesel egemenliğin dikey olarak hava sahasına uzanımı genel ilkesine uyulamayacağına işaret ederek, özellikle bu gibi bir durumda meydana gelen kazalarda nehir hattının esas alınacağına dikkat çekmiştir. Bkz. HERDEGEN Matthias, "River Bridges", **Encyclopedia of Public International Law**, vol. IV, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, 2000, s. 263 (378-379).

77 Uluslararası alandaki bu önemli karar dışında konuya ilişkin bir diğer önemli kararın 3 Ocak 1884 tarihli Alman İmparatorluk Yüksek Mahkemesi tarafından verilmiş karar olduğu ifade edilebilir. Tabii ki, uluslararası niteliği haiz olmayan bu kararın bir dönem önemli bir ilke oluşturduğu da kabul edilmektedir. Bu konuda, İmparatorluk Yüksek Mahkemesi, özel bir hükmün yokluğunda, nehir üzerinde konumlanan köprüdeki sınırın nehirdeki ana kanalın ortasından değil, yapının tam ortasından geçirilmesini öngörmüştür. Bu konuya ilişkin

Uluslararası Adalet Divanı tarafından 2005 tarihinde Benin ve Nijer arasındaki “*Sınır Uyuşmazlığına İlişkin Dâva*”da⁷⁸ verilmiştir.⁷⁹ İlgili dâvada sınırlandırmaya konu olan alanlar içerisinde⁸⁰ Gaya ile Malanville arasındaki sırasıyla 1958 ve 1988-1989 yıllarında inşa edilen, her iki yakada gümrük ve diğer idarî işlemlerin gerçekleştirilmesi için inşa edilmiş platformları birbirine bağlayan ve uzunlukları 300 metrenin üzerinde olan köprüler de yer almaktadır.⁸¹ Buna göre, Divan, özetle şu belirlemelerde bulunmuştur: iki taraf da uluslararası su yollarının üzerindeki köprülerde ülkesel sınırlandırmaya dair uluslararası bir örf ve âdet kuralı olduğunu iddia etmemiş, verdikleri örneklerde ise temelde ikili anlaşmalara öncelik vermişlerdir ki, bu itibarla Divan taraflar arasında bir anlaşmanın da yokluğunda, çözümü, su yolu üzerindeki sınır hattının dikey olarak uzatılmasında görmektedir; bu çözüm genel kuramlara da uygun olarak sadece toprağın yüzeyi değil, aynı zamanda toprakaltı ve onun üzerindeki hava sahasını da içeren devletin egemen olduğu alanlar arasındaki ayırım hattını da ortaya koymaktadır ve dahası su yolu üzerindeki sınır hattının dikey olarak uzanmasını teşkil eden bu çözüm birbirine çok yakın mesafede konumlanmış geometrik düzlemdeki iki farklı sınıra sahip olmanın yaratacağı zorlukları da karşılamaktadır ki, böylelikle Divan Gaya ve Malanville arasındaki köprülerdeki sınırın nehirdeki sınırı izleyeceğini belirtmiştir.⁸² Sonuç olarak, Divan, bir karşı oya dört lehe oyla ilgili köprüler üzerinde sınırın nehirdeki sınırı takip edeceği yönünde karar vermiştir.⁸³

3. Konuya İlişkin Devlet Uygulamalarından Örnekler

Sınır teşkil eden nehirler üzerinde yer alan veya inşa edilecek köprüler üzerindeki sınırın

bkz. HERDEGEN, 2010, paragraf 1. (Ne yazık ki, kararın orijinaline tarafımızca ulaşamamıştır).

78 Dâvaya ilişkin karar metni için bkz. “*Case Concerning the Frontier Dispute (Benin/Niger)*”, via www.icj-cij.org/docket/files/125/8228.pdf (son erişim tarihi: 20/11/14).

79 İlgili bu kararın ayrıntılı bir değerlendirmesi için bkz. ALLEN Stephen, “*Case Concerning the Frontier Dispute (Benin/Niger)*”, **International & Comparative Law Quarterly**, Year: 2006, Volume: 55, Issue: 3, s. 729-742; COT Jean Pierre, “*Frontier Dispute Case (Benin/Niger)*”, **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10); SPADI Fabio, “*The International Court of Justice Judgment in the Benin-Niger Border Dispute: The Interplay of Titles and “Effectivités” under the Uti Possidetis Juris Principle*”, **Leiden Journal of International Law**, Year: 2005, Volume: 18, Issue: 2, s. 777-794. Ayrıca, karara ilişkin daha kısa değerlendirmeler için bkz. McHUGH Aman Mahray, “*Resolving International Boundary Disputes in Africa: A Case for the International Court of Justice*”, **Howard Law Journal**, Year: 2005, Volume: 49, Issue: 1, s. 225-226; PRESCOTT John Robert Victor/TRIGGS Gillian D., **International Frontiers and Boundaries: Law, Politics and Geography**, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2008, s. 158-160; SHAH, 2009, s. 387-389.

80 Nijer, ilgili alanda yer alan bu köprüler üzerinde sınırlandırmanın yapılmasını isterken, Benin ise uyuşmazlığı Divanın önüne taşıyan özel tahkinnâmede Divanın bu sınırlandırmayla yetkili kılınmadığını iddia etmiştir. Konuyu değerlendiren Divan ise, ilgili tahkinnâmeyle Nijer Nehrinin ilgili sektörlerindeki sınırlandırmanın yapılmasının kendisinden talep edilmiş olduğu ve köprülerin de bu ilgili sınırlandırma alanında olduğundan bahisle, bunlar üzerinde de sınırlandırma konusunda yetkili olduğuna hükmetmiştir. Bkz. Karar metni, s. 141 (55), paragraf 119-122.

81 Karar metni, s. 141 (55) paragraf 123.

82 Karar metni, s. 141-142 (s. 55-56) paragraflar 124.

83 Divanın kararını açıkladığı 146. paragrafın 3. kaleminde belirtilmiştir. Bkz. Karar metni, s. 151 (65) paragraf 146.

devlet uygulamalarında nasıl ele alındığı, kuşkusuz, konuyu aydınlatacak en önemli verilerden birini oluşturmaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri ve Meksika arasındaki Colorado Nehri üzerindeki sınıra ilişkin 12 Kasım 1884 tarihinde imzalanan ve 13 Eylül 1886 tarihinde belge değişimlerinin gerçekleştiği ve 14 Eylül 1886'da yayımlanan "*Colorado Nehri Yatağını Takip Eden Uluslararası Sınır Hattına Değinen Amerika Birleşik Devletleri ile Meksika Birleşik Devletleri Arasındaki Sözleşme*"nin 4. maddesinde inşa edilmiş veya edilecek olan uluslararası köprülerde sınırın adı geçen nehrin ana kanalının tam ortasına denk gelecek şekilde belirleneceği ve bu sınırın tüm amaçlar için geçerli olacağı ifade edilmiştir.⁸⁴

2 Kasım 1911 tarihinde Çin ve Japonya arasında başıtlanan "*Antung'daki Demiryolu Bağlantılarına Dair Sözleşmenin*"⁸⁵ 2. maddesinde şu şekilde bir düzenlemeye yer verildiği gözlenmektedir: "*İki demiryolu üzerindeki tren hizmetleri amacıyla, Yalu Demir Köprüsünün merkezi, batı kesimi Çin sınırı, doğu kesimi Japon sınırı olmak üzere iki ülke arasındaki bölen hat olarak kabûl edilecektir*".⁸⁶

1919 tarihli *Versailles Barış Antlaşması*nın 66. maddesinin ilk paragrafında şu şekilde bir düzenlemeye yer verilmiştir: "*Alsace-Lorraine'nin sınırları dâhilinde şuanda mevcut durumdaki, Ren'i geçen demiryolu ve diğer köprüler, tüm kısımları ve boylarınca, onların bakımını sağlayacak Fransız Devletinin mülkiyetinde olacaklardır*".⁸⁷ Öte yandan, iki devlet arasında 30 Ocak 1953 tarihinde imzalanarak yürürlüğe giren "*Fransız-Alman Sınırında Ren Nehrini Kateden Köprülere ve Feribotlara İlişkin Fransız Cumhuriyeti Hükümeti ve Alman Federal Cumhuriyeti Hükümeti Arasındaki Anlaşma*"nın 2. maddesinin ikinci paragrafında şu şekilde bir düzenlemeye yer verilmiştir: "*Herbir köprü üzerinde, köprüdeki orta hat sınır hattı olarak anlaşılacaktır. Bu sınır hattının batı alanında konumlanan köprü kesimi Fransa'ya ait olacaktır; bu sınır hattının doğu kesimi ise Almanya'ya ait olacaktır*".⁸⁸

84 "If any international bridge have been or shall be built across either of the rivers named, the point on such bridge exactly over the middle of the main channel as herein determined shall be marked by a suitable monument, which shall denote the dividing line for all the purposes of such bridge, notwithstanding any change in the channel which may thereafter supervene".

85 "Convention Relating to Railway Connections at Antung". Bkz. MacMURRAY John V.A., **Treaties and Agreements with and Concerning China 1894-1919: Manchu Period (1894-1911)**, vol. I, Oxford University Press, Washington, D.C., 1921, s. 914-916.

86 "For the purpose of through train service over the two railways, the centre of the Yalu iron bridge shall be regarded as the dividing line between the two countries, the western portion being the Chinese boundary and the eastern portion the Japanese".

87 "The railway and other bridges across the Rhine now existing within the limits of Alsace-Lorraine shall, as to all their parts and their whole length, be the property of the French State, which shall ensure their upkeep". Versailles Antlaşmasının ilgili kısmına ulaşmak için bkz. <http://avalon.law.yale.edu/imt/partiii.asp> (erişim tarihi: 21/11/14). Doktrinde bu düzenleme bağlamında servitütlerin gündeme getirilerek irdelendiği görülmektedir. Bkz. VÁLI Ferenc A., **Servitudes of International Law**, 2nd edition, Stevens & Sons, London, 1968, s. 284-287.

88 "On each bridge, the middle line of the bridge will be understood as the boundary line. The part of the bridge located in the western area of this boundary line shall belong to France; the eastern part of this boundary line shall belong to Germany". Bkz. "Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Federal Republic of Germany Concerning Bridges and Ferry-Boats across the Rhine on the French-German Border", **United Nations-Treaty Series**, vol. 2104, no: 36572, 2002, s. 16. Ayrıca, bkz. HER-

11 Ağustos 1927 tarihinde Lizbon'da imzalanan "*Douro Nehrinin Uluslararası Kesiminin Hidro-Elektrik Kalkınmasını Düzenlemek İçin İspanya ve Portekiz Arasındaki Sözleşme*"⁸⁹ m. 13'de barajlar üzerinde sınırın her iki uçtan eşit mesafede ölçülerek belirleneceği, açıkça, belirtilmiştir.⁹⁰

29 Ocak 1928 tarihli "*Sınır Sorunlarının Çözümüne İlişkin Alman İmparatorluğu ve Litvanya Cumhuriyeti Arasındaki Antlaşma*"⁹¹ çerçevesinde köprülerdeki sınırlara dair ayrıntılı düzenlemelere rastlanmaktadır. Bu itibarla, ilgili antlaşmanın 7 ilâ 8. maddeleri dâhilinde Memel Nehri üzerinde Tilsit'teki Königin-Luise Köprüsü ile yine Tilsit yakınlarında yer alan demiryolu köprüsü çerçevesindeki değerlendirmede köprülerin bulunduğu yerlerde, sınırın, nehirde ana kanalın ortasından geçtiği, buna karşılık köprülerde ise ulusal sınırın bu yapıların ortasına denk gelecek şekilde belirlendiği gözlenmektedir. Müteakip maddede ise (m. 9) seyrüsefere müsait olmayan nehirler üzerindeki köprülerden geçen sınırın ise, köprü ayaklarının iç kısmından ölçülen eşit mesafede yer alan orta hattın geçeceği öngörülmüştür.

Honduras ve Guatemala arasında hakemliğe dayalı oluşturulan sınırın belirleyici kesin tanımına ilişkin 23 Ocak 1933 tarihli "*İki Ülke Arasında Hakemlik Antlaşmasıyla Oluşturulmuş Özel Sınır Mahkemesinin Hakemlik Kararınca Çözümlendiği Üzere Guatemala ve Honduras Arasında Kesin Sınırın Tarifine Dair Antlaşma*"⁹² çerçevesinde Santo Tomás Nehri üzerindeki Cuyamel Demiryolu Köprüsünde sınırın köprünün ortası olarak belirlendiği gözlenmektedir.⁹³

7 Mayıs 1955 tarihinde akdedilen ve 10 Şubat 1956 tarihinde yürürlüğe giren "*Ren Üzerindeki Sınırın Belirlenmesine Dair İsviçre Konfederasyonu ve Liechtenstein Prensiği Arasındaki Sözleşme*"⁹⁴ m. 1'de Ren Nehrinin iki devlet arasında sınır teşkil eden kesimlerinde yer alan köprüler üzerindeki sınırın nehirde belirlenen sınıra denk geleceği düzenlenmiştir.⁹⁵

DEGEN, 2010, paragraf: 4. Öte yandan, Versailles Barış Antlaşmasındaki durumun 1930'lu yıllarda değiştiğine dair bkz. CAPONERA Dante A., Principles of Water Law and Administration: National and International, 2nd edition (revised & updated by Nanni), Taylor & Francis, Chippenham, 2007, s. 208.

89 Bkz. "Convention between Spain and Portugal to Regulate the Hydro-Electric Development of the International Section of the River Douro", **League of Nations-Treaty Series**, no: 1864, 1928, s. 130-145.

90 "*Barajlarda adı geçen sınır her uçtan (ölçülen) eşit mesafede, ... konumlanacaktır.*" (*On the dams the said boundary shall be situated at an equal distance from each end. ...*).

91 Bkz. "Treaty between the German Reich and the Republic of Lithuania, Regarding the Settlement of Frontier Questions", **League of Nations-Treaty Series**, vol. 89, no: 2009, 1929, s. 97-126.

92 Bkz. "Description of the Definitive Boundary between Guatemala and Honduras, as Settled by the Arbitral Award of the Special Boundary Tribunal Constituted in Virtue of the Treaty of Arbitration between the Two Countries", **League of Nations-Treaty Series**, vol. 137, no: 3159, 1933, s. 238-257. Ayrıca, bkz. IRELAND, 1971, s. 92-94; PRESCOTT/TRIGGS, 2008, s. 118-119 ve 257-258.

93 "*(Sınır)...; oradan da kuzeydoğu yönlü bir hatla Santo Tomás Nehri üzerindeki Cuyamel Demiryolu Köprüsünün merkezindeki bir noktaya, ...*" (*...; thence in a North-easterly direction in a straight line to a point at the centre of the Cuyamel Railroad bridge over the Santo Tomás River, ...*).

94 Bkz. "Convention entre la Confédération Suisse et la principauté Liechtenstein concernant la fixation de la frontière dans le Rhin" via www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/1955008/195602100000/0.132.51.4.2.pdf (erişim tarihi: 21/11/14). İki devlet arasında akdedilen bu Sözleşmenin orijinali Almanca'dır. Fransızca bu çeviri İsviçre Hükümeti tarafından yapılmıştır.

95 "*Sur les ponts du Rhin, la frontière est démarquée de telle sorte qu'elle corresponde avec le tracé le Rhin*".

Konuya ilişkin bir diğer örnek, 15 Şubat 1961 tarihinde akdedilen ve 20 Eylül 1961 tarihinde yürürlüğe giren “Sovyet-Polonya Devlet Sınırının Rejimine ve Sınır Konularında İşbirliği ve Karşılıklı Yardıma İlişkin Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Hükûmeti ve Polonya Halk Cumhuriyeti Hükûmeti Arasındaki Antlaşma”⁹⁶ m. 27’de izlenebilir. Buna göre, iki devlet arasındaki sınırda konumlanan köprülerdeki sınırın, üzerinde olduğu nehirdeki sınır hattına bakılmaksızın, bu yapıların ortasından geçeceği düzenlenmiştir.⁹⁷

13 Haziran 1963 tarihinde imzalanan ve 4 Haziran 1964 tarihinde yürürlüğe giren “Macar-Rumen Devlet Sınırına ve Sınır Konularındaki İşbirliğine İlişkin Macar Halk Cumhuriyeti Hükûmeti ve Romanya Halk Cumhuriyeti Hükûmeti Arasındaki Antlaşma”⁹⁸ m. 19/1’de nehir üzerinde inşa edilmiş olan köprüdeki sınırın, suyun üzerindeki sınıra bakılmaksızın nehrin ortasından geçen sınır hattıyla kesişeceği kaleme alınmıştır.⁹⁹

Arjantin ve Uruguay arasında 8 Temmuz 1968 tarihinde akdedilen ve 30 Ekim 1969 tarihinde yürürlüğe giren “Paysandú-Colón Köprüsüne İlişkin Anlaşma”¹⁰⁰ m. 14’teki düzenlemede, ilgili köprüdeki sınırın nehirdeki sınıra denk düşeceği hükmüne yer verilmiştir.¹⁰¹

Polonya ve Doğu Almanya arasında 28 Ekim 1969 tarihinde imzalanarak 4 Ağustos 1970 tarihinde yürürlüğe giren “Devlet Sınırlarındaki Hukukî İlişkilere ve Sınır Konularındaki İşbirliği ve Karşılıklı Yardımlaşmaya İlişkin Polonya Halk Cumhuriyeti ve Demokratik Alman Cumhuriyeti Arasındaki Antlaşma”nın¹⁰² 3. maddesi dördüncü fıkrası çerçevesinde köprülerdeki sınırın şu şekilde olacağı düzenlenmiştir: “Sınır sularındaki köprüler, ..., başka türlü anlaşılmadıkça, sınır hattınca ortadan aşılacaktır”.¹⁰³

5 Şubat 1979 tarihinde imzalanarak 1 Aralık 1981 tarihinde yürürlüğe giren “Steinebrück Yakınında Our Üzerinde Bir Otoyol Köprüsünün İnşasına ve İşletimine Dair

96 Bkz. “Treaty between the Government of the Union of the Soviet Socialist Republics and the Government of the Polish People’s Republic Concerning the Régime of the Soviet-Polish State Frontier and Co-Operation and Mutual Assistance in Frontier Matters”, **United Nations-Treaty Series**, vol. 420, no: 6046, **1962**, s. 161-305.

97 “İki sözleşme taraf bu Antlaşmada, sınır hattının, sudaki sınır hattının izlediği yola bakılmaksızın, köprüleri, barajları ortadan böleceğinde anlaşmışlardır.” (The two contracting parties have agreed in this Treaty that the frontier line shall divide bridges, dams, and sluices, at the middle, regardless of the course of the frontier line in the water)

98 Bkz. “Treaty between the Government of the Hungarian People’s Republic and the Government of the Romanian People’s Republic Concerning the Regime of the Hungarian-Romanian State Frontier and Co-Operation in Frontier Matters”, **United Nations-Treaty Series**, vol. 576, no: 8369, **1966**, s. 275-387.

99 “Sınır suları üzerinde inşa edilmiş köprüler, su üzerindeki sınır güzergâhına bakılmaksızın nehrin ortasındaki sınır hattınca kesişecektir”. (Bridges constructed over frontier waters shall be intersected by the frontier line in the middle of the river, without regard to the course of the frontier over the water).

100 Bkz. “Agreement Concerning the Paysandú-Colón Bridge”, **United Nations-Treaty Series**, vol. 709, no: 10185, **1970**, s. 99-117.

101 “Köprü üzerindeki yetkinin kurulması amacı için, Yüksek Sözleşme Taraflar, köprünün, alttaki suların yetkisel sınırlarına denk gelecek şekilde bir noktada bölünmüş olduğunu düşüneceklerini kabul eder.” (For the purpose of establishing jurisdiction over the bridge, the High Contracting Parties agree that the bridge shall be considered divided at a point coinciding with the jurisdictional boundaries of the subjacent waters).

102 Bkz. “Treaty between the Polish People’s Republic and the Democratic German Republic Concerning Legal Relations at State Frontier and Co-Operation and Mutual Assistance in Frontier Matters”, **United Nations-Treaty Series**, vol. 830, no: 11875, **1972**, s. 242.

103 “Bridges, ... in frontier waters shall, save as otherwise agreed, be crossed midway by the frontier line”.

*Belçika Krallığı ve Federal Alman Cumhuriyeti Arasındaki Antlaşma*¹⁰⁴ m. 6'da ilgili köprüdeki sınırın nehirdeki sınırın dikey izdüşümü olacağı öngörülmüştür.

4. Sınırlandırmaya İlişkin Genel Değerlendirme

Tüm bu anlatılanlar bağlamında değerlendirme yapıldığında, gerek doktrin ve içtihatın, gerek devlet uygulamalarının konuya ilişkin yeknesak bir kuralın veya kurallar bütünü'nün varlığına işaret etmediği görülmektedir. Benimsenen sınırın, ne olursa olsun, her daim birtakım olumsuzlukları beraberinde getireceği aşikârdır.

Eğer, köprüdeki sınır, nehirde belirlenen sınırla bir olursa, bu durumda nehrin akışının değişmesi ve sınırların buna bağlı oynaması, köprü üzerindeki sınırları sorguların hâle getirecektir.¹⁰⁵ Bu durumda, ciddî olumsuzluklarla karşılaşılacağı kaçınılmaz bir gerçektir. Bununla birlikte, köprülerin üzerinde, nehirdeki sınır hattına uyumlu şekilde bir sınırın belirlenmesi, Uluslararası Adalet Divanı'nın kararında da ortaya konulduğu gibi, uluslararası hukukun genel hükümleriyle bağdaşır gözükmemektedir. Bu çerçevede, sınırların bölünmezliği ilkesi gözetilmiş olacak ve hava sahasına doğru uzanan sınırlarda da, böylelikle bir uyumluluk yaşanacaktır.¹⁰⁶

Sonuç olarak toparlamak gerekirse, yeknesak bir kurallar bütünü'nün oluşmadığı bu alanda, aynı saha içerisinde birden fazla sınırın oluşmamasını sağlamak amacıyla nehirlerdeki sınırın köprüdeki sınıra izdüşümünün sağlanmasının en tercih edilebilecek yöntemlerden biri olduğunu ifade etmek yanlış olmasa gerektir.

D) Sınır Teşkil Eden Nehirler Üzerinde İnşa Edilmiş Köprülerde Sınır Haricindeki Diğer Konular

Sınır teşkil eden bir nehir üzerinde inşa edilen veya edilecek olan köprü başta olmak üzere diğer yapılara ilişkin sınır belirlenmesi haricinde de birtakım hususların ele alınması gereklidir. Bu hususlar içerisinde bu yapıların mülkiyetinin kime ait olacağı, işletimi, bakımı, sınır kontrolleri, geçiş vs. gibi konular yer almaktadır.

Kısaca ortaya koymak gerekirse, telaffuz edilen tüm bu konulara ilişkin olarak düzenleme ve uygulamalar, ilgili devletler arasında gerçekleştirilen veya gerçekleştirilecek bir antlaşmayla belirlenmektedir. Nitekim, uygulamanın da, genel olarak, bu yönde olduğu gözlenmektedir.¹⁰⁷ Bununla birlikte, köprülere ortak olarak sahip olunması veya işletim ve bakım masraflarının iki taraf arasında hakkaniyet bağlamında eşit bir biçimde bölüşülmesi köprü üzerinde bir sınır belirlenmesine engel değildir. Bu çerçevede, Uluslararası Adalet Divanı, yukarıda ele alınan Benin ve Nijer arasındaki dâvada verdiği kararında, köprüler üzerindeki sınırın taraflarca ortak olarak sahip olunan o yapılar

104 Bkz. "Treaty between the Kingdom of Belgium and the Federal Republic of Germany on the Construction and Operation of a Motorway Bridge over the Our Near Steinebrück", **United Nations-Treaty Series**, vol. 1284, no: 21152, **1982**, s. 77-102.

105 Nitekim, *Bouchez* de, sınırların oynamasını doğuracak bu tür bir sınırlandırma metodu yerine sınırın köprü'nün ortasından geçirilmesini daha iyi bir çözüm olarak nitelemektedir. Bkz. *BOUCHEZ*, **1963**, s. 817.

106 Bu çerçevede, özellikle *Caflich*, sınırların bölünmemesi ilkesinin altını çizmektedir. Bkz. *CAFLISCH*, **2010**, s. 197. Benzer bir görüş, hatırlanacağı üzere, *Akweenda* tarafından ortaya konulmuştur. Bkz. *supra* dipnot: 73. Ayrıca, bkz. metin sonunda ekler I.

107 Doktrin de bu yönde görüş bildirdiğini ilâve etmek gerekmektedir. Meselâ, bkz. *CAPONERA*, **2007**, s. 208.

üzerindeki mülkiyet hakkında tamamen bağımsız olduğu hususunun altını çizmiştir.¹⁰⁸

Ele alınması gereken bir diğer konu ise, seyrüseferin engellenmemesidir. Uluslararası nehirlerde, en azından kıyıdaş olmayan devletler açısından genel bir seyrüsefer özgürlüğü söz konusu olmadığı¹⁰⁹ göz önüne alındığında, köprülerin de bu şekilde genel bir değerlendirmeye tâbi tutulmaması, sadece her somut durum için konunun değerlendirilmesi, şüphesiz, daha uygun olacaktır.¹¹⁰

Tüm bunlar bir yana, bazen sınır teşkil etmeyen alanlardaki köprüler üzerinde de farklı uygulamalara rastlanabilmektedir. Meselâ, açıkça sınır teşkil etmeyen ve fakat sınıra yakın bir bölgede konumlanmış köprüde, konumlandığı ülke devleti değil de, diğer bir devlet tarafından bakımın ve sürekliliğin devam ettirildiği örneklere rastlanmaktadır.¹¹¹

II. Boğazlar ve Köprüler

A) Boğazlara İlişkin Genel Açıklamalar

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin III. Bölümünü oluşturan "Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlar" (*Straits Used for International Navigation*) esas olarak boğazlardan geçiş konusunu ele almaktadır.¹¹² Özellikle, 1950'lerin sonundan itibaren karasuları genişliğinin arttırılması çabaları, boğazları bir anda kıyı devletinin veya devletlerinin karasularına dâhil alanlar hâline getirecekti.¹¹³ Bu durum

108 Bkz. karar metni, s. 142 paragraf 124.

109 Bkz. BAXTER Richard R./TRISKA Jan F., **The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals**, Harvard University Press, Massachusetts, 1964, s. 149-159; BOCZEK Bodeslaw A., **The A to Z of International Law**, The Scarecrow Press, Inc., Lanham, 2010, s. 225-226; CHURCHILL Robin Rolf/LOWE Alan Vaughan, **The Law of the Sea**, 3rd edition, Manchester University Press, Manchester, 1999, s. 441 ve ayrıca dipnot 11; VITÁNYI Bela, **The International Regime of River Navigation**, Sijthoff & Noordhoff, Alphen aan den Rijn, 1979, s. 129-145 özellikle s. 139-143; YU, 1991, s. 991. Türk doktrinde paralel görüş için bkz. ÇELİK Edip F., **Milletlerarası Hukuk**, İkinci Kitap, genişletilmiş ve güncelleştirilmiş baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1987, s. 154-155. Aksi görüş için bkz. COLOMBOS, 1967, s. 235-239; DELUPIS Ingrid, **International Law and the Independent State**, Crane, Russak & Company, Inc., Essex, 1974, s. 44-45. Ayrıca, bu konuda ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. FORTUIN H., "Two Questions Concerning Freedom of Navigation on International Rivers", **Netherlands International Law Review**, Year: 1969, Volume: 16, Issue: 3, s. 257-276.

110 Konuya ilişkin değerlendirmelerde bulunan *Vitányi*, *Corthésy*'nin kıyıdaş toplumun önemli çıkarlarının olduğu durumlarda köprünün seyrüsefere feda edilebileceği görüşüne yer vermiş; daha sonrasında konuya dair 1934 tarihli Uluslararası Hukuk Enstitüsünün Kararında vurgulanan köprü ve diğer birimlerin inşasında seyrüsefer çıkarlarının korunması gereği düzenlemesine değinerek, aksine açık bir hükmün yokluğunda uluslararası suyolları kıyıdaş devletlerin negatif yükümlülüğü bağlamında köprüler başta olmak üzere seyrüsefer faaliyetlerini azaltacak her türlü faaliyet ve inşaadın kaçınmaları gerektiğini belirtmiştir. Bkz. VITÁNYI, 1979, s. 366-367 ve 371. *Baxter* ve *Triska* ise, kullanıcı için seyrüsefere yardımcı bir yana, geçişi engelleyecek fizikî bir engelin yaratılmaması gereğini vurgulayarak, bu duruma örnekler arasında çok alçak köprü inşaa edilmemesi gereğinin altını çizmişlerdir. Bkz. BAXTER/TRISKA, 1964, s. 29.

111 Bkz. MURTY, 1968, s. 508. Yazar, daha çok ulusal örneklere yer vermiş olsa da, Drokung Köprüsüne ilişkin örneğe de yer vermiştir. Buna göre, Tibet'te konumlanan Lebu Kasabası sakinlerince bakımı yapılan fakat Hindistan'da kalan ve Pangchen Kasabasının yönetimine verilen bu köprü konuya ilişkin bir örnek olarak lanse edilmektedir. Benzer birtakım örneklere (Demchok Köprüsü, Sharabtang Köprüsü vs.) daha yer verilmiştir.

112 Üç kısımdan oluşan III. Bölüm Sözleşmenin 34 ilâ 45. maddeleri arasında toplam 12 maddede düzenlenmiştir.

113 O dönemde Amerika Birleşik Devletleri delegesi A.H. Dean'ın gerçekleştirdiği bir çalışmada karasularının

da, kaçınılmaz olarak, boğazlardan geçiş hakkının garanti altına alınması gereğini ortaya koymuştur, çünkü bilindiği üzere karasularından sadece zararsız geçiş hakkı söz konusudur. Oysa, karasularının 3 deniz mili olarak genel kabûl gördüğü dönemde birçok kilit boğaz açık deniz koridoru ihtiva etmekte ve dolayısıyla, geçişe dair bir düzenleme gerekli olmamaktaydı. Dramatik olarak değişen durum karşısında oldukça tartışmalı bir süreçten sonra 1982 Sözleşmesinde kabûl edilen üçüncü bölümde temel geçiş rejimi "transit geçiş rejimi" olarak ortaya konulmuş, istisnaî durumlar için zararsız geçiş rejimi öngörülmüş¹¹⁴ ve en nihayetinde, geçiş rejimi uzun süredir mevcut olan antlaşmalarla düzenlenen boğazlardaki ilgili bu antlaşmaların kurdukları düzenin geçerliliğini koruyacağı hususuna da ilgili Sözleşmede yer verilmiştir. Transit geçiş rejiminin göze çarpan en önemli özellikleri, diğer bir deyişle diğer geçiş rejimlerinden onu ayıran temel farklar geçişin hiçbir şekilde engellenmemesi (hattâ askıya dahi alınamaması), denizaltıların su altından geçebilmeleri¹¹⁵ ve uçakların da bu geçiş hakkından yararlanabilmesi olarak sıralanabilir.¹¹⁶ Kısaca, transit geçiş rejimi, özellikle diğer geçiş rejimleriyle karşılaştırıldığında, oldukça liberal bir geçiş rejimini temsil etmektedir.¹¹⁷

12 deniz mili genişliğine çıkartılmasıyla birlikte uluslararası seyrüsefer için önemli 116 boğazın ilgili kıyı devletlerinin karasularıyla kapatılacağına tespit edildiği ifade edilmiştir. Bkz. BOWETT Derek William, "The Second United Nations Conference on the Law of the Sea", **International & Comparative Law Quarterly**, Year: 1960, Volume: 9, Issues: 2, s. 417.

114 Boğazlardan "(askıya alınamayan) zararsız geçiş hakkı" 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 45 düzenlenmiştir.

115 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde konu açıkça ortaya konulmamış, sadece ilgili maddede (m. 39/1(c)) gemilerin (ve tabii ki uçakların) normal modlarında seyredecekleri ifade edilmiştir. Bu sebeplerdir ki, doktrinde bazı yazarların bu düzenlemeyi eleştirdikleri ve Sözleşmede denizaltıların su altından geçişlerinin açıkça söz konusu edilmediğini belirttikleri görülmektedir. Bkz. REISMAN W. Michael, "The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Lawmaking", **American Journal of International Law**, Year: 1980, Volume: 74, Issue: 1, s. 71-75.

116 Konuya ilişkin farklar bu üç farkla sınırlı değildir. Bu çerçevede, ortaya konulabilecek diğer farklara ilişkin olarak bkz. SHARMA O.P., **The International Law of the Sea: India and the UN Convention of 1982**, Oxford University Press, New Delhi, 2009, s. 86-87. Ayrıca, bu konudaki farklara ilişkin daha dar ve sınırlı bir sıralama için bkz. MAHMOUDI Said, "Transit Rights", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010, paragraflar: 20 ilâ 22 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10); VITZTHUM Wolfgang Graf, "The Baltic Straits", **The Law of the Sea in the 1980s**, (edited by Park), University of Hawaii Press, Honolulu, 1983, s. 548-549. Konuya dair Türk doktrininin görüşleri için bkz. KURAN Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2016, s. 121-123.

117 Boğazlara ilişkin, özellikle de 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesindeki düzenlemelere ilişkin ayrıntılı değerlendirme ve açıklamalar için şu eserler göz önüne alınabilir: CAMINOS Hugo, "The Legal Régime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", **Recueil des cours**, Année: 1987, Tome: 205, 1987-V, s. 9-246; CAMINOS Hugo/COGLIATI-BANTZ Vincent P., **The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions**, Cambridge University Press, Cambridge, 2014; JIA Bing Bing, **The Regime of Straits in International Law**, Clarendon Press, Oxford, 1998; KOH Kheng Lian, **Straits in International Navigation: Contemporary Issues**, Oceana Publications, Inc., New York, 1982; LAPIDOTH Ruth, "International Straits", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (son erişim tarihi: 04/10/10); LÓPEZ MARTÍN Ana G., **International Straits: Concepts, Classification and Rules of Passage**, Springer Verlag, Heidelberg, 2010; NANDAN Satya N./ANDERSON David H., "Straits Used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea", **British Yearbook of International Law**, Year: 1989, Volume: 60, s. 159-204; ÖZMAN Aydoğan, **Deniz Hukuku I: Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları**, Turhan

B) Boğazlar Üzerindeki Köprülere İlişkin Açıklamalar

Boğaz devletlerinin bugüne kadar boğazları üzerinde köprü inşa ettikleri ve konuya ilişkin yeni projeler ortaya atıldığı bilinen bir gerçektir.¹¹⁸ Konunun hukukî boyutlarını değerlendirmeden evvel, inşa edilmiş, inşa edilmesi düşünülen ve projelendirilen bazı spesifik örneklere yer vermekte yarar vardır. Tamamen ülke toprakları dâhilinde kalan ve uluslararası niteliği haiz olmayan boğazlar¹¹⁹ üzerinde köprü inşa etmek, şüphesiz, ülkesel egemenlik ilkesinin de doğal bir sonucu olarak münhasıran ve sınırlandırmaya tâbi olmaksızın ülke devletinin yetkisi dâhilindedir. Bu çerçevede, meselâ İngiltere'nin batısından Galler ile Anglesey'i birbirine bağlayan Menai Boğazı ve üzerinde inşa edilmiş karayolu ve demiryolu içeren alçak gabarili köprüler örnek olarak gösterilebilir.¹²⁰

Benzer şekilde, Baltık Denizinin çıkış kısmını teşkil eden alanlarda, Danimarka Boğazları olarak kabûl edilen üç temel boğaz ve onların doğrudan devamı niteliğinde olan boğaz alanları dışında yine bölgede konumlanan Danimarka'ya ait boğaz alanlarında da birçok köprünün inşa edilmiş olduğu gözlenmektedir.¹²¹

Baltık Denizinde Danimarka'ya ait boğaz ve köprüler dışında da boğazlar üzerinde inşa edilmiş bu nitelikli köprüler söz konusudur. Meselâ, Almanya'nın¹²² Fehmarn Adası

Kitabevi, Ankara, **2006**, s. 355-415; YTURRIAGA de José A., **Straits Used for International Navigation: A Spanish Perspective**, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1991.

118 Boğazlar üzerinde köprü inşası sanılanın aksine çok da yeni bir fikir değildir. Aşağıda da görüleceği üzere, Johor Boğazı veya Küçük Kuşak gibi dar boğazlar üzerinde 1920'li ve 1930'lu yıllarda köprüler inşa edilmiştir. Buna ilâveten, bazı boğazlarda bugün bile düşünüldüğünde inşası akıllara soru işaretleri getiren köprü fikri gerçekten de eskilere dayanmaktadır. Meselâ, *Brüel* 1947 yılında yazdığı eserinde, aralarında Büyük Kuşak, Sund, Bering, Dover, Belle-Isle ve Cebelitarık Boğazlarının olduğu boğazlarda köprü veya tünel projelerinin teklif edildiğini bildirmiştir. Bkz. BRÜEL Erik, **International Straits-A Treatise on International Law: The General Legal Position of International Straits**, vol. I, Nyt Nordisk Forlag, Copenhagen, **1947**, s. 22-23.

119 Ulusal boğazlar olarak nitelendirilebilecek bu boğazlar, kabaca, her iki kıyısı da tek bir devlete ait olup, o devletin içsularını yine o devletin içsuları, karasuları veya açık deniz alanlarıyla bağlayan, 24 deniz mili genişliği aşmayan ve özellikle seyirüsefer bağlamında başka devletler lehine tarihsel bir hakkın tanınmadığı boğazlar olarak tanımlanabilir. Ulusal boğazlara ilişkin bkz. ÇAMYAMAÇ Anıl, "Japon Boğazları", **Prof. Dr. Hakan Pekcanitez'e Armağan (Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı 16 2014)**, Cilt IV, (edited by Uzunallı), İzmir, **2015**, s. 4443-4450, özellikle s. 4444 ve 4445 ve ayrıca dipnotlar 135 ilâ 137. Ayrıca, bkz. ÖZMAN, **2006**, s. 357.

120 Bkz. ANDERSON D.H., "Legal Regime of the Straits around Great Britain", in **Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation**, (edited by Öztürk & Özkan), TÜDAV: Ofis Matbaa, İstanbul, **2002**, s. 22; ANDERSON David H., "Legal Regime of the Straits around Great Britain", **Modern Law of the Sea: Selected Essays**, (edited by Anderson), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, **2008**, s. 165. Menai Boğazı, Kuzey Galler ile Anglesey Adası arasında konumlanan 15 mil (24 km) uzunluğunda ve genişliği 180 metre ilâ 3 km arasında değişen bir boğazdır. Boğaz üzerinde iki önemli köprü 19. yüzyılda inşa edilmiştir: Thomas Telford'un asma köprüsü (1827) ve Robert Stephenson'un tüpsel demiryolu köprüsü (1849). Bkz. "Menai Strait", **Encyclopaedia Britannica**, on-line version, 2016 via <http://academic.eb.com/EBchecked/topic/374644/Menai-Strait> (son erişim tarihi: 17/04/16).

121 Konuya ilişkin ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. PLATZÖDER Renate, "Bridges and Straits in the Baltic Sea", in **The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation**, (edited by Platzöder/Verlaan), Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, **1996**, s. 147-149.

122 Almanya'ya ait Baltık Denizindeki diğer adalarla da köprü bağlantıları olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Meselâ, Rügen Adasını anakaraya bağlayan Rügen Köprüsü, Rügen Barajı olarak adlandırılan ilk köprü yerine inşa edilmiştir. Bu köprüye ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. "Strelasund Crossing" via www.ssf-ing.de/fileadmin/

ile Alman anakarası arasında konumlanan ve Alman içsularını teşkil eden boğaz üzerinde¹²³ de köprü inşa edilmiştir.¹²⁴

Japonya'da ise, üç ana ada arasında yer alan Seto İç Denizi bağlamında birçok boğaz üzerinde asma köprülerin varlığı söz konusudur.¹²⁵ Her ne kadar üzerlerinde köprü inşa edilmiş olan bu boğazlarda yoğun bir trafik söz konusu olsa da, bunlar Japonya'nın ulusal boğazları konumundadır.¹²⁶

Konuya dair en enteresan örneklerden biri de, Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada arasında konumlanmış olan Büyük Göllerden Michigan Gölü ile Huron Gölünü birbirlerine bağlayan Mackinac Boğazları üzerinde inşa edilerek 1957 yılında kullanıma açılan ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Michigan Eyaletini oluşturan üst ve alt yarımada- ları birbirine bağlayan Mackinac Köprüsüdür.¹²⁷ Hemen belirtmek gerekir ki, Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada arasındaki Büyük Göllerden Michigan ve Huron'u birbirine bağlayan MacKinac Boğazı, doğal olarak, deniz hukukuna tâbi değildir.

Uluslararası niteliği haiz boğazlar çerçevesinde konuya dair bilinen en önemli örneklerden biri İstanbul Boğazı'dır. Adı geçen boğazın üzerinde ilki 1973 yılında inşa edilen Boğaz Köprüsüyle¹²⁸ ikincisi 1988 yılında inşası tamamlanan Fatih Sultan Mehmet Köprüsüdür. Bilindiği üzere Karadeniz çıkışına yakın bir üçüncü köprü inşaatı son hızla tamamlanıp 26 Ağustos 2016 tarihinde açılmıştır.¹²⁹

İsveç'e ait Öland Adası ile bu devletin anakarası arasında konumlanan ve İsveç

web_data/downloads/projects_en/strelasund_en.pdf (erişim tarihi: 01/08/16). Benzer şekilde, Kuzey Denizde konumlanan Kuzey Frezya Adalarından (North Frisian Islands) Sylt ile de bağlantı sağlayan köprü bu minvalde sayılabilir. Bkz. BALDACCHINO Godfrey, "The Impact of Bridges and Other 'Fixed Links' on Island Communities: When Small Islands are Connected to Mainlands", **Islands of the World VIII International Conference: Changing Islands-Changing Worlds**, Quemoy, 2004, s. 135 via <http://island.giee.ntnu.edu.tw/ISISA2004/ISISA8/013%204-1-A-2%20Godfrey%20Baldacchino.pdf> (erişim tarihi: 01/08/16).

123 Fehmarn Adasını Alman anakarasıyla birleştiren, yapımına 1958 yılında başlanarak 30 Nisan 1963 tarihinde açılışı yapılan toplam 963 metre uzunluğunda olan ve üzerinde hem karayolu hem demiryolu ihtiva eden bu köprü'nün ana geçiş kesiminde yüksekliği 23 metredir. Bkz. "Fehmarn Sound Bridge" via www.fehmarn.de/en/fehmarn/fehmarn_im_meer_mitterndirn/sehenswuerdigkeiten/fehmarnsundbrucke.php (erişim tarihi: 27/10/16). Ayrıca, bkz. "Fehmarn Sound Bridge", via http://en.wikipedia.org/wiki/Fehmarn_Sound_Bridge (son erişim tarihi: 27/07/16).

124 Bkz. PLATZÖDER, 1996, s. 147.

125 Japonya'da boğazlar üzerinde inşa edilmiş olan köprülere dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. "Bridges and Tunnels Linking the Japanese Archipelago", **Japan Review & Transport Review**, Year: 1994, s. 42-45.

126 "Seto Nakai" olarak da bilinen Seto İç Denizi, gerek 1977, gerek 1996 Japon Kanunlarıyla açıkça Japon iç suları olarak tasvir edilmiştir. Daha ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. ÇAMYAMAÇ, 2015, s. 4447-4449.

127 Bkz. "Straits of Mackinac", **Encycloepedia Britannica**, on-line version, 2016 via <http://academis.eb.com/EBchecked/topic/354935/Straits-of-Mackinac> (erişim tarihi: 17/04/16).

128 15 Temmuz akşamı yaşananlardan sonra köprü'nün adı 15 Temmuz Şehitler Köprüsü olarak değiştirilmiştir.

129 2013 yılında inşasına başlanılan ilgili köprü'nün 4.5 milyar TL'ye mâl olduğu bildirilmektedir. İlgili köprü 59 metre genişliğinde olup 8 şerit karayolu ve 2 şerit demiryolunu ihtiva etmektedir. 1408 metre ana açıklığıyla dünyada günümüzde inşa edilmiş bu nitelikteki köprüler arasında üzerinde raylı sistem geçen en uzun asma köprü olduğu ifade edilen Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün kulelerinin yüksekliğinin de 322 metreyi bulduğu belirtilmektedir. Bkz. www.3kopru.com/proje/PROJE-KUNYESI/3 (erişim tarihi: 09/08/16).

karasuları dâhilinde kalan Kalmar Boğazı¹³⁰ üzerinde inşası 1972 yılında tamamlanmış bir köprü söz konusudur.¹³¹

Kuzey Amerika'da Kanada'nın New Brunswick Eyaleti ile Prens Edward Adası arasındaki Northumberland Boğazı¹³² üzerinde konumlanan, yapımına 1993 yılında başlanarak 1997 yılında bitirilen, uzunluğu 12.9 km (7 deniz mili) ve su seviyesinden yüksekliği 60 metre olan "Konfederasyon Köprüsü" (Confederation Bridge) konuya ilişkin örnek olarak sunulabilecek bir diğer köprüdür.¹³³

Uluslararası seyrüseferde kullanılan bir başka önemli boğaz olan Danimarka Boğazlarından Büyük Kuşak üzerinde inşa edilen ve inşası bir dönem Uluslararası Adalet Divanına taşınan köprü de bu konuda ilginç bir örnektir. Karma bir proje teşkil eden köprü projesi şu şekilde tarif edilebilir: Boğazın ortasındaki konumu sebebiyle köprü projesi içerisinde yer alan ve gerçek boyutlarından köprü projesi sebebiyle doldurulmak suretiyle oldukça büyütülen Sprogø Adası projenin merkezine yerleştirildiğinde, bu ada ilgili boğazın bir kıyısını teşkil eden Funen Adasına otoyol ve demiryolu içeren kırılgan köprü¹³⁴ ile bağlanırken, boğazın karşı kıyısını teşkil eden Zealand Adasına otoyol içeren asma bir köprü ile ikiz demiryolu tüneliyle bağlanmaktadır.¹³⁵

Öte yandan, iki ayrı devletin ülkesi arasında yer alan bir boğaz üzerinde köprü inşa edilmesi de söz konusu olabilir. Bunun en önemli örneği, Danimarka'nın başkenti Kopenhag'ı İsveç'in önemli liman kentlerinden olan Malmö'ye bağlayan ve inşa edildiği boğazın adını taşıyan Öresund Köprüsüdür. Köprü esasen karma bir projedir. Bu meralde, proje dâhilinde sadece köprü söz konusu değildir, aynı zamanda tünel ve tünelin çıkışının sağlandığı beri yandan köprü'nün ayaklarından belirli kıyıdakilerin oturtulduğu bir yapay ada da söz konusudur.¹³⁶

Bahsedilen bu köprüler dışında iki ülke arasında konumlanan uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlarda plânlanan bazı köprü projelerinden de bahsedilmesi yerinde olacaktır. Her şeyden evvel, plânlanan bu köprüler çerçevesinde öne çıkan boğazlar şunlardır:

130 Kalmar Boğazı, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 38/1 kapsamında, yâni Messina istisnasına dâhil uluslararası bir boğazdır. Konuya ilişkin olarak bkz. ALEXANDER Lewis M., "Exceptions to the Transit Passage Regime: Straits with Routes of "Similar Convenience", **Ocean Development & International Law**, Year: 1987, Volume: 18, Issue: 4, s. 487; LÓPEZ MARTÍN, **2010**, s. 95 ve 203; PLATZÖDER, **1996**, s. 148; SCOVAZZI Tullio, "The Strait of Messina and the Present Regime of International Straits", **Navigating Straits: Challenges for International Law**, (edited by Caron / Oral), Brill Nijhoff, Leiden, 2014, s. 145.

131 Kalmar Boğazı üzerindeki köprü'nün uzunluğu 6.07 km iken, yüksekliği ise 36 metredir.

132 Tıpkı Kalmar Boğazı gibi, Northumberland Boğazı da 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 38/1 kapsamında uluslararası bir boğazdır. Bkz. ALEXANDER, **1987**, s. 487; LÓPEZ MARTÍN, **2010**, s. 98 ve 209; SCOVAZZI, **2014**, s. 145.

133 Bkz. "Confederation Bridge" via www.confederationbridge.com/about/confederation-bridge.html (erişim tarihi: 01/08/16). Ayrıca, köprü'nün yapımına ilişkin tarihçe ve ada insanına olası etkileri konusunda bkz. BALDACCHINO, **2004**, s. 135-139.

134 İngilizce "box-girder bridge" biçimde ifadesini bulmaktadır.

135 Bkz. "Great Belt Fixed Link" via http://en.wikipedia.org/wiki/Great_Belt_Fixed_Link (erişim tarihi: 23/11/14); "Sprogø" via <http://en.wikipedia.org/wiki/Sprogø> (erişim tarihi: 15/07/16).

136 Bkz. "Crossing the Øresund", **Øresundsbro Konsortiet**, January **2005**, s. 10-19 via www.oeresundsbron.com (erişim tarihi: 21/11/14).

- Malaka Boğazı (Malezya-Endonezya)¹³⁷;
- Bab el-Mandeb Boğazı (Cibuti-Yemen)¹³⁸;
- Tiran Boğazı (Mısır-Suudi Arabistan)¹³⁹;

137 Malezya'yı Endonezya'nın Sumatra Adasından ayıran ve dünyanın en işlek ve en önemli boğazlarından biri olan Malaka Boğazı, Hint Okyanusuyla Güney Çin Denizini birbirine bağlamaktadır. En başta Japonya ve son yıllarda Çin Halk Cumhuriyeti olmak üzere Doğu Asya'daki devletlere yönelen öncelikle petrol olmak üzere hammaddenin ve onlardan aksi yöne giden genelde yüksek sanayi ürünlerinin ana güzergâhını teşkil eden ve ayrıca kendisinin de birçok boğaz veya boğaz grubundan oluştuğu ifade edilen Malaka Boğazının Hint Okyanusundan girildiğinde sonu daha dar ve küçük ama bir o kadar önemli olan Singapur Boğazıyla sonlanmakta, bu nedenle de bu iki boğaz birçok eserde bir bütün olarak ele alınmaktadır. 520 deniz mili uzunluğunda olduğu belirtilen Malaka Boğazının, en dar yeri 8.4 deniz miliyken bu genişlik Singapur Boğazında 3.2 deniz mili olarak ortaya çıkmaktadır. Boğazdaki ortalama derinlik 75 fitin altındayken, birçok sıklık, gemi enkazı gibi ciddi seyrüsefer engelleri olduğu bilinmektedir. Bkz. KOH, **1982**, 54-55; ROACH J. Ashley, "Straits of Malacca", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 paragraf 2-7; SHAW K.E., "Juridical Status of the Malacca Straits in International Law", **Japanese Annual of International Law**, Year: **1970**, Volume: 14, s. 39-41. Ayrıca, bkz. KENNEDY R.H., A Brief Geographical and Hydrographical Study of Straits Which Constitute Routes for International Traffic, in **United Nations Conference on the Law of the Sea-Official Records vol. I: Preparatory Documents**, Document A/CONF.13/6 and Add. 1, Geneva, **1958**, s. 125-126; ROACH J. Ashley/SMITH Robert W., **Excessive Maritime Claims**, 3rd edition, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, **2014**, s. 304-305; SHEARER Ivan, "Navigation Issues in the Asian Pacific Region", **The Law of the Sea in the Asian Pacific Region: Developments and Prospects**, (edited by Crawford/Rothwell), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1995**, s. 215-216.

138 Yemen ve Cibuti arasında konumlanan Bab el-Mandeb Boğazı, Kızıl Denizi Aden Körfeziyle birleştiren ve Akdeniz ile Uzak Doğu ve Orta Doğu arasındaki seyrüseferde önem teşkil eden uluslararası bir boğazdır. Afrika'da konumlanan Ras si Ane ile Asya'da konumlanan Ras el-Mandeb arasında yer alan boğazın toplamda uzunluğu 50 milken, genişliği 14.5 mil ve derinliğinin orta kesimde 100 veya daha fazla kulaç olduğu ifade edilmektedir. Tabii ki, bu derinlik her iki kıyıda yoğun mercan resiflerinin de etkisiyle düşmektedir. Öte yandan, boğazın ortasında Perim Adası konumlanmakta ve boğazı büyük boğaz (*large strait*) ve küçük boğaz (*small strait*) olarak ikiye bölmektedir. Afrika kıyıları ile Perim Adasının batı kıyıları arasında konumlanan ilk boğazın ortalama genişliği 10.5 mil iken en dar yerindeki genişlik 9,250 mildir. Asya kıyıları ile Perim Adasının doğu kıyıları arasında kalan ikinci boğazın genişliği ortalama 3 milken, en dar yerindeki genişlik 1.5 mil olarak ortaya konulmaktadır. Bkz. KENNEDY, **1958**, s. 115; LAPIDOTH Ruth, **The Red Sea and the Gulf of Eden**, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, **1982**, s. 130-135. Ayrıca, Kennedy'nin Bab el-Mandeb Boğazına ilişkin açıklamalarının birebir aktırımı için bkz. EL-HAKIM Ali A., **The Middle Eastern States and the Law of the Sea**, Manchester University Press, Manchester, **1979**, s. 12. İlâve olarak bkz. ROACH/SMITH, **2014**, s. 284-285.

139 Kızıldeniz'in kuzeyinde yer alan Akabe Körfezinin girişini teşkil eden Tiran Boğazı dolayısıyla Akabe Körfezini Kızıldeniz ile bağlamaktadır. Ürdün'ün tek denize çıkışını gerçekleştirdiği Akabe Körfezinin, Tiran Boğazının kıyıdaşları Mısır ve Suudi Arabistan haricinde diğer kıyıdaşı devlet ise İsrail'dir. Tiran Boğazı, batısında Mısır'a ait Sina yarımadası kıyıları ve doğusunda ise Tiran Adasının kıyıları arasında kalmaktadır. Tiran Adasının da doğusunda yaklaşık 1,5 mil mesafede Sanafir Adaları bulunmaktadır ve Tiran Adasıyla aralarında çok alçak bir resif söz konusudur. Bunun haricinde, Tiran Boğazının ortasında da dikey bir biçimde uzanarak boğazı iki kanala ayıran resifler bulunmaktadır. Batıdaki kanalın adı Enterprise Geçişi iken, doğudaki kanalın adı Grafton Geçişi olarak belirtilmektedir. İlk kanal en dar yerinde 1170 metreyken, ikincisinin 855 metre olduğu ve her iki kanalın da oldukça derin olduğu betimlenmektedir. Bkz. LAPIDOTH, **1982**, s. 172-174; ZEIDAN A.L., The Emergence of the Gulf of Aqaba Problem, **Revue égyptienne de droit international**, Year: **1979**, Volume: 35, s. 7. Ayrıca, bkz. böll Shaul, Bridge over Troubled Water-Egypt and Saudi Arabia to Build the Red Sea Bridge, Herzliya, April 2016 (sayfa numarası belirtilmemiştir) via www.herzliyaconference.org/_Uploads/dbsAttechedFiles/Shay-Bridge-over-troubled-water0416A.pdf (erişim tarihi: 09/08/16). Bir parantez açarak belirtmek gerekir ki, bu adalar üzerindeki egemenlik Mısır tarafından da, en azından bir dönem, ciddi biçimde talep edilmiştir. Son zamanlara kadar bu yönlü taleplerini sürdürmüş olan Mısır'ın ve Suudi Arabistan'ın adalara ilişkin durumuna dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. EL-HAKIM, **1979**, s. 136-137

- Cebelitarık Boğazı (İspanya-Fas)¹⁴⁰;
- Dover Boğazı (İngiltere-Fransa)¹⁴¹;
- Fehmarn Boğazı/Kuşağı (Almanya-Danimarka)¹⁴²;
- Kerç Boğazı (Rusya Federasyonu-Ukrayna)¹⁴³;
- Soya Boğazı (Japonya-Rusya Federasyonu)¹⁴⁴;
- Bering Boğazı (Amerika Birleşik Devletleri-Rusya Federasyonu)¹⁴⁵.

140 Akdeniz'in diğer deniz alanlarıyla, kesin olarak belirtmek gerekirse Atlantik Okyanusuyla tek doğal bağlantısını teşkil eden Cebelitarık Boğazı yaklaşık olarak 35 mil uzunluğunda, en geniş yeri 24 en dar yeri 7,5 deniz mili genişliğinde olan ve derinliğinin ise 900 metre ilâ 320 metre arası değiştiği uluslararası bir boğazdır. Bkz. BRÜEL Erik, **International Straits: A Treaties on International Law-Straits Comprised by Positive Regulations**, vol. II, Nyt Nordisk Forlag, Copenhagen, 1947, s. 116-118; KENNEDY, **1958**, s. 115-116; ROTHWELL Donald R., "Strait of Gibraltar", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010, paragraf 1 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10). Burada belirtilmesi gereken husus, üç yazarın ele alınan bu eserlerinde boğazın uzunluğunun farklılığıdır. Adı geçen boğazın *Kennedy* 33 deniz mili uzunluğunda olduğunu belirtirken, *Rothwell* 36 deniz mili uzunluğu iddia etmiştir. *Brüel* ise, boğazın 65 km uzunluğa sahip olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca, konuya ilişkin olarak bkz. TRUVER Scott C., **The Strait of Gibraltar and the Mediterranean**, Sijthoff & Noordhoff, Alphen aan den Rijn, **1980**, s. 3-5.

141 Dünyanın en işlek deniz yollarından birini teşkil eden ve İngiltere'nin güneydoğu kıyısı ile Fransa'nın kuzey kıyıları arasında konumlanarak Kuzey Denizi'ni Manş Denizi üzerinden Atlantik Okyanusuyla bağlayan Dover Boğazının teknik özellikleri, özetle, şu şekilde ortaya konulabilir: En dar yeri 17 deniz mili olan Boğazın uzunluğu 26 mildir ve ortalama derinlik 10 ilâ 20 kulaç olarak belirtilmektedir. Bkz. KENNEDY, **1958**, s. 134. Ayrıca, bkz. ANDERSON David H., "The Strait of Dover and the Southern North Sea—Some Recent Legal Developments", **International Journal of Estuarine & Coastal Law**, Year: **1992**, Volume: 7, Issue: 2, s. 85-86; CUYVERS Luc, **The Strait of Dover**, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1986**, s. 13-17.

142 Kuzey Denizinden Baltık Denizine girmek için Danimarka Boğazlarının üç kesiminden ikisini teşkil eden gerek Küçük Kuşağı gerek Büyük Kuşağı geçen bir gemi Fehmarn Boğazını da geçmek zorundadır. Bu itibarla, doğu-batı yönlü uzanan bu su yolu geçişi Danimarka'ya ait Lolland Adası ile Almanya'ya ait Fehmarn Adası arasında konumlanmış 9 deniz mili genişliğinde doğal bir su yoludur. Bkz. VITZTHUM, **1983**, s. 542. *Platzöder*, Fehmarn Boğazının 6 deniz milinden geniş ve fakat 24 deniz milinden daha az genişliğe sahip bir boğaz olduğunu ve en dar yerinde genişliğini 10 deniz mili olduğunu belirtmiştir. Bkz. PLATZÖDER, **1996**, s. 149.

143 Karadeniz'in kuzeyinde Kerç ve Tamanski yarımadaları arasında konumlanarak Azak Denizini/Körfezini Karadeniz'e bağlayan Kerç Boğazı, 22 mil uzunluğunda, yaklaşık 2 ilâ 24 mil genişliğinde ve 5 ilâ 15 metre ortalama derinliğe sahip bir boğazdır. En dar yeri yaklaşık 2 mil olan boğazda, başta kum adaları olmak üzere, çeşitli seyrüsefer engelleri olduğu belirtilmektedir. Bkz. SKARIDOV Alexander, "International Legal Aspects of Navigation in the Kerchensky Strait", **The Proceedings of the Symposium of the Straits Used for International Navigation**, (edited by Öztürk / Özkan), TÜDAV: Ofis Matbaa, İstanbul, **2002**, s. 42; SKARIDOV Alexander, "The Sea of Azov and the Kerch Straits", **Navigating Straits: Challenges for International Law**, (edited by Caron / Oral), Brill Nijhoff, Leiden, **2014**, s. 221 ve 230. Ayrıca, bkz. KOLODKIN A.L./GUTSULIAK V.N./BOBROVA V., **The World Ocean-International Legal Regime**, (edited & translated by Butler), Eleven Publications, Utrecht, **2010**, s. 187-188.

144 Rusya'nın Sakhalin Adası ile Japonya'nın Hokkaido Adası arasında konumlanarak Japon Denizinin Pasifik Okyanusuna doğrudan üç çıkışından birini teşkil eden ve 50 ilâ 74 metre arasında değişen bir derinliğe sahip Soya Boğazının en dar yeri 23.2 mildir. Bkz. ÇAMYAMAÇ, **2015**, s. 4409. Ayrıca, bkz. PAK Chi Young., **The Korean Straits**, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1988**, s. 61-62.

145 Kuzeyde Asya ve Amerika kıyıları arasında konumlanarak Bering Denizi ile Arktik Okyanusunu birleştiren bu boğazın Prince of Wales Burnu ile Dezhnev Burnu arasında 45 deniz mili (53 mil veya 85 km) olmasına karşılık tam ortasında 4 km aralığı konumlanan ve biri Rusya'ya diğeri Amerika Birleşik Devletleri'ne ait Diomed Adaları boğazı iki kanala bölmekte ve hiçbir kanal da 24 deniz milini aşmamaktadır. Ayrıca, boğazın derinliğinin ise ortalama 30 ilâ 50 metre arasında değiştiği ifade edilmektedir. Bkz. LÓPEZ MARTÍN, s. 62-63 ve 103; OWENS Joshua, "The Legal Status of the Bering Straits", **China Oceans Law Review**, Year: **2011**, Volume: 2, s.

Plânlanan en önemli projelerden biri Malezya ve Endonezya arasında Singapur'a oldukça yakın bir bölgede Malaka Boğazı üzerinde inşa edilmesi söz konusu olan köprüdür.¹⁴⁶ Bazı projeler ise, oldukça pahalı ve verimsiz oldukları düşüncesiyle en azından şimdilik ötelenmiş görünmektedir. Bunlar arasında, Cebelitarık ve Dover Boğazları üzerinde inşa edilmesi plânlanan köprüler örnek olarak gösterilmektedir.¹⁴⁷ Tüm bu projeler hakkında daha ayrıntılı ve teker teker bilgi verilmesi yararlı olacaktır.

İlk olarak 1995 yılında ortaya atılan ve 1997'deki Asya Finans Krizi ile rafa kaldırılan Malaka Boğazı Köprüsü projesinin 2006 yılında tekrar ele alınmaya başlamış olduğu; toplam 127.25 km'lik uzunluğa¹⁴⁸ sahip olacak Malezya ve Endonezya arasındaki ilgili bu köprünün inşaatının %85'lik bölümüne dair Çin Exim Bank'la anlaşıldığı ifade edilmiştir.¹⁴⁹ Öte yandan, bu proje ile mukayese edildiğinde, Endonezya'nın, aşağıda kısaca ele alınacak, Sunda Köprüsüne öncelik verdiği bildirilmektedir.¹⁵⁰ Bu arada, burada bir parantez açmak suretiyle Johor Boğazındaki durum hakkında da bilgi verilebilir. Malezya'nın Johor Eyaleti ile Singapur arasında konumlanan bu boğazda, 1923 yılında inşa edilen bataryol köprü (*causeway*)¹⁵¹ sebebiyle zaten gemi geçişi¹⁵² söz konusu değildir.¹⁵³ Buna karşılık, gerek kirlenmenin önlenmesi, gerek seyirüsefere açılması için 2006 yılında köprü inşa edilmesi gündeme gelmişse de, bu öneri Malezya Hükûmeti

87-88; ROACH/SMITH, s. 479-480; ROTHWELL Donald R., "International Law and Arctic Shipping", **Michigan State International Law Review**, Year: **2013**, Volume: 22, Issue: 1, s. 92-93; SCHOFIELD Clive, "Dividing and Managing Increasingly International Waters: Delimiting the Bering Sea, Strait and Beyond", **Science, Technology, and New Challenges to Ocean Law**, (edited by Scheiber / Kraska / Kwon), Brill Nijhoff, Leiden, **2015**, s. 314-315.

146 Bkz. LÓPEZ MARTÍN, **2010**, s. 175.

147 Bkz. LÓPEZ MARTÍN, **2010**, s. 175.

148 Malaka Boğazı üzerinde inşa edilmesi plânlanan 127.92 km'lik köprünün 48.68 km'lik kısmını Malezya üstlenirken, geri kalan 79.24 km'lik kısmını ise Endonezya üstlenmiştir. Dikkat edilmesi gereken husus köprü uzunluğunun farklı eserlerde farklı farklı verilmesidir.

149 Bkz. MURALI R.S.N., "Malacca Revives Straits Bridge Project", **The Star**, October 16 2013 via www.thestar.com.my/News/Nation/2013/10/16/Malacca-revives-straits-bridge-project-Full-details-will-be-revealed-when-all-mechanisms-in-place-sa/ (erişim tarihi: 23/11/14). Ayrıca, bkz. "The Silk Road Becomes the World Land-Bridge", **Executive Intelligence Review Report**, **2004**, s. 1.23.

150 Bkz. RUSLI Mohd Hazmi Bin Mohd, "Bridges across Critical International Shipping Ways: A Study of the Proposed Strait of Malacca", **China Oceans Law Review**, Year: **2012**, Volume: 14, Issue: 1, s. 20; RUSLI Mohd Hazmi Bin Mohd, "Navigational Hazards in International Maritime Chokepoints: A Study of the Straits of Malacca and Singapore", 2012, s. 20-21 (açık sayfa no'su belirtilmemiş olmasından ötürü doğrudan pdf dosyasındaki sayfa numaraları atıflandırılmıştır) via www.uq.edu.au/isaasiapacific/content/mohdmohdrusli7-2.pdf (erişim tarihi: 14/04/16).

151 Yaklaşık 1 km (1056 metre) uzunluğunda olan bu bataryol köprü sadece yol değil, aynı zamanda adaya su taşıyan boruları ve demiryolunu barındıran bir dizayna sahiptir. Öte yandan, belirtilmelidir ki, Johor Boğazı üzerinde bu nitelikli ikinci bir bağlantı 1998 yılında açılmıştır.

152 Sadece çok küçük teknelerin geçiş yapabildiği bildirilmektedir. Bkz. "Singapore Straits and Approaches", s. 140 via <http://dynlab.mpe.nus.edu.sg/mpelsb/mdts/OpsJ/174sec09.pdf> (erişim tarihi: 02/08/16).

153 Johor Boğazının statüsüne dair ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. CAMINOS/COGLIATI-BANTZ, **2014**, s. 330.

tarafından kabûl edilmemiştir.¹⁵⁴

Diğer örneklerle mukayese edildiğinde oldukça yeni bir geçmişe sahip Bab el-Mandeb Boğazındaki proje 2007 yılında Şeyh Tarık Laden tarafından ortaya atılmıştır. Bab el-Mandeb Boğazı üzerinde Cibuti ve Yemen'i birleştirmesi düşünülen 29 km (18 mil) uzunluğundaki köprü'nün¹⁵⁵ altı şeritli yol, bir demiryolu hattı ve boru hattı ihtiva etmesi plânlanmaktadır.¹⁵⁶ Sadece kendisi 25 milyar Amerikan Doları olarak hesaplanan, kendisiyle birlikte iki yakada kurulması plânlanan iki yeni şehirle birlikte 200 milyar Amerikan Dolarına çıkacak Bab el-Mandeb köprüsünün inşasını üstlenen Bin Laden'in mütahitlik şirketi bu konuda uzman olan Öresund köprüsünü de yapan Danimarkalı şirketle anlaşmış¹⁵⁷; hızlı bir biçimde başlayan ön çalışmaların 2010 yılında askıya alındığı¹⁵⁸ bildirilmiştir.

Hakkında konuşulmaya 20 yıl evvel başlanılan Tiran Boğazı üzerindeki bir köprü projesine İsrail'in şiddetle karşı çıktığı¹⁵⁹ ve hattâ bunu bir savaş nedeni olarak nitelendireceği ifade edilirken¹⁶⁰, günümüzde Mısır ve Suudi Arabistan'ın bu projeyi tekrar gündemlerine aldığı bilgisi¹⁶¹ gelmektedir. Köprü veya bataryol olarak projelendirilen bu çalışmada, ilgili yapının, inşa edildiği alana göre 25 ilâ 50 km arasında olmasının plânlandığı da belirtilmektedir.¹⁶² Mısır'da yönetim el değiştirdikten sonra, bir önceki yönetim tarafından rafa kaldırılmış bu projenin tekrar gündeme alındığı ve özellikle 8

154 Bkz. RUSLI Mohd Hazmi Bin Mohd/AMANI N.F.C., "To Bridge or not to Bridge the Johor Straits", June 10 2013 via www.malaysiakini.com/letters/232510 (erişim tarihi: 10/07/16). Yazarlar, bataryol köprüler yerine inşa edilmesi, en azından bir zaman düşünülen bu projenin, başta seyrüsefere olacak katkısı olmak üzere avantajlarını ortaya koymuşlardır. Ayrıca, bu konuya ilişkin Malezya eski başbakanı *Mohamad*'ın görüşlerine de bakılabilir. Bkz. *infra* dipnot: 342.

155 Köprü'nün ayaklarının deniz yüzeyinden 300 metre derinliğe ulaşması gerekirken, köprü ayakları arasındaki mesafenin ise 3 km olacağı belirtilmektedir.

156 Bkz. shay Horand, "The Bin Laden Bridge: A Vision to Connect Africa and Asia", **Der Spiegel**, August 22 2008 via www.spiegel.de/international/world/the-bin-laden-bridge-a-vision-to-connect-africa-and-asia-a-573588-druck.html (erişim tarihi: 16/08/16). Ayrıca, bkz. "Tarık Bin Laden's Red Sea Bridge", **BBC News**, February 22 2009 via <http://newsvote.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/2/hi/africa/7259427.stm> (erişim tarihi: 16/08/16); "The Red Sea: Can It Really Be Bridged?", **The Economist**, July 31 2008 via www.economist.com/node/11849068/print (erişim tarihi: 16/08/16); "Un ponte tra Asia e Africa, firmato Bin Laden", **Corriere della Sera**, Luglio 14 2007 via www.corriere.it/Primo_Piano/Esteri/2007/07_Luglio/14/ponte_yemen.html (erişim tarihi: 16/08/16).

157 Bkz. KNAUP, *supra* dipnot: 156. Bazı kaynaklarda, anlaşılan şirketin Amerikan şirketi olduğu bilgisine yer verilmiştir. Bkz. "Notice-to-Proceed Launches Ambitious Red Sea Crossing", **Engineering News-Record**, May 1 2007 via www.enr.com/articles/32155-notice-to-proceed-launches-ambitious-red-sea-crossing (erişim tarihi: 16/08/16).

158 Bkz. "Bridge of the Horns" via http://en.wikipedia.org/wiki/Bridge_of_the_Horns (son erişim tarihi: 16/08/16).

159 Bu projeye sadece İsrail'in değil, bir diğer Akabe Körfezi kıyıdaşı Ürdün'ün de karşı çıktığı bildirilmektedir.

160 Bkz. CAMINOS/COGLIATI-BANTZ, **2014**, s. 339.

161 Bkz. SHAY, *supra* dipnot: 139. Ayrıca, bkz. "Egypt-Saudi Arabia Causeway (Bridge)", via www.projectsfor-egypt.com/egypt--saudi-causeway.html (erişim tarihi: 09/08/16).

162 Bkz. CAMINOS/COGLIATI-BANTZ, **2014**, s. 339. Öte yandan, *Shay*, 2011 projelendirmesine göre köprü'nün uzunluğunun 32 km olacağını bildirmektedir. Ayrıca, maliyetin de 3 ilâ 4 milyar ABD Doları olacağını tahmin edildiği ifade edilmektedir. Bkz. SHAY, *supra* dipnot: 139.

Nisan 2016 tarihinde iki ülke arasındaki deniz sınırlarının işaretlendirilmesi hususunda anlaşmaya varılırken, köprü inşası için de anlaşıldığı deklâre edilmiştir.¹⁶³

İki ayrı kıyıdaş devletin konumlandığı boğazlarda plânlanan köprülere ilişkin en önemli örneklerden biri de Cebelitarık Boğazında plânlanan köprü olarak görülebilir.¹⁶⁴ Plânlanan bu köprü, sadece iki kıyıdaş devleti değil, aynı zamanda iki kıtayı -Avrupa ve Afrika'yı- da birbirine bağlayacaktır. Bu vesileyle boğazın iki kıyıdaş devlet olan İspanya ve Fas aralarında konunun değerlendirilip geliştirilmesi için Birleşmiş Milletler çatısı altında çalışmalar başlatmıştır. Bu çerçevede, meselâ 2001 yılında sunulan rapor dikkate alınabilir. Bu raporda ortaya konulduğu üzere, Birleşmiş Milletler konuyu Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi ve Afrika Ekonomik Konseyi üzerinden takip etmektedir. Cebelitarık Boğazı üzerinde, iki ülke dolayısıyla iki kıta arasındaki bağlantının sağlanması için gerçekleştirilen çalışma ve araştırmaların İspanya ve Fas arasındaki 24 Ekim 1980 tarihli antlaşmaya dayandığı ve bu itibarla da bunların 1981'den beri Hükümetlerarası Ortak bir komiteyle birlikte biri Madrid'te biri Rabat'ta konumlanan iki kamu şirketince gerçekleştirilmekte olduğu¹⁶⁵, gerektiğinde de masrafları ortak olarak paylaşılan bu araştırmalarda iki ülkeye ait olan bilimsel kuruluşlar, ulusal veya uluslararası danışma ve araştırma şirketlerinden de faydalanıldığı ifade edilmektedir.¹⁶⁶ Raporun ilerleyen bölümlerinde de gözlemlendiği üzere, Cebelitarık üzerinde, inşa edilecek bir köprüden çok artık tünelle bir bağlantı düşünülmektedir.¹⁶⁷ Buna karşılık, literatür irdelendiğinde önerilen projeler içerisinde yine köprü projesi olduğu da gözlenmektedir.¹⁶⁸ Böylelikle belirtilebilir ki, Avrupa ve Afrika'yı bağlaması düşünülen bu projede öncelik tünele verilmektedir.¹⁶⁹

İngiliz Kanalı olarak da tabir edilen Manş Denizinin altında deniz dibindeki toprakaltından geçen bir tünelle birbirlerine bağlanan İngiltere ve Fransa tarafından bunun dışında Manş Denizinin doğusunda yine iki devlet arasında konumlanan ve bu deniz alanını Kuzey deniziyle bağlayan Dover Boğazında da bir köprü plânlandığı ve fakat maliyeti

163 Bkz. SHAY, *supra* dipnot: 139.

164 İspanya'da bazı çevrelerin dünyanın en fakir kıtasıyla Avrupa'yı, başta da kendi ülkelerini bağlayacak bu tür bir projeye sıcak yaklaşmadıkları belirtilmektedir. Bkz. WOOD Danny, "Spain-Africa Link Decision 'Near'", **BBC News**, July 12 2008 Saturday via <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/7515125.stm> (erişim tarihi: 23/11/14).

165 Bu iş için kurulan İspanyol şirketin adı "*Sociedad de Estudios para la Comunicación Fija a Través del Estrecho de Gibraltar*" iken, Fas'ta kurulan şirketin adı "*Société nationale d'études de détroit*" şeklindedir.

166 Bkz. "Project for a European-African Permanent Link through the Strait of Gibraltar", **United Nations Economic and Social Council**, Substantive Session of 2001, E/2001/19, 3 April 2001, s. 3 paragraflar 2-3.

167 Bkz. *ibid.*, s. 3 paragraf 5. Konuya ilişkin ayrıca, bkz. "*Silk Road ...*", s. 1.24.

168 Bu projeye ilgilenen firmaların köprü için 9 mil ilâ 27 mil arasında değişkenlik gösteren üç güzergâh önerdikleri, bu güzergâhların derinliklerinin ise 3000 ilâ 1150 fit arasında değiştiği ifade edilirken, en önemli projeyi sunan *Lin'in* 9 millik güzergâhta en fazla 1500 fit derinliğe denk gelecek 16000 fite kadar uzanan üç ayağı olacak bir öneri sunduğu gözlenmektedir. Bkz. PETROSKI Henry, "Engineering: New and Future Bridges", **American Scientist**, Year: 1998, Volume: 86, Issue: 6, s. 516. Ayrıca, bkz. "*Gibraltar Bridge*", www.opacengineers.com/projects/gibraltar (son erişim tarihi: 23/11/14); "*Strait of Gibraltar Floating Bridge*", via www.tdrinc.com/gibraltar.htm (erişim tarihi: 23/11/14).

169 Bkz. LÓPEZ MARTÍN, 2010, s. 175.

dolayısıyla projenin şimdilik askıya alındığı bildirilmektedir.¹⁷⁰ Esasen, Dover Boğazı üzerinde bir köprü düşüncesine ilişkin değerlendirmeler, Fransa ve İngiltere tarafından hazırlanan 1963 ve 1982 yıllarındaki iki raporda da gözlenmektedir.¹⁷¹ Bu raporların ilkinde, bu yönlü bir projenin karayolu kullanıcıları için çok cazip olmasına karşılık, boğaz üzerinde ticarî ve askerî gemicilik için yeni ve ciddi bir tehlike ve erteleme kaynağı oluşturacağına altı çizilmişken¹⁷², yapay adalarla oluşturulmuş köprü-tünel-köprü şeklindeki projeyi ele alan ikinci raporda ise her ne kadar ilgili yapılar değiştirilebilir olsa ve bu esneklik sağlasa da bu şekildeki hiçbir projenin ana güzergâhı es geçmesinin mümkün olmadığı ifade edilmiştir. 1986 yılında dört projeden sadece tüneli içereni seçen tarafların, sadece köprü, köprü ve tünel ve havalandırma için yapay adalar öngören tünel projelerini ise kısmen seyrüseferi engelleyeceği için seçmedikleri belirtilmiştir.¹⁷³ Burada gözardı edilmemesi gerekli önemli bir husus ise, 1973 yılında Avrupa Parlâmentosunun trafik altyapısının iyileştirilmesini talep ederek, bu çerçevede özellikle aralarında Dover Boğazı, Messina Boğazı, Büyük Kuşak ve Sound Boğazının olduğu boğazlar üzerinde sabit bağlantıların inşasını önermesidir.¹⁷⁴

Almanya'nın Fehmarn Adası ile Danimarka'nın Lolland Adası arasında yer alan Fehmarn Köprüsüne ilişkin proje yeni olmasa da¹⁷⁵, Avrupa Birliği ulaşım altyapısına dair projeler çerçevesinde önemli bir adımı teşkil etmektedir.¹⁷⁶ Danimarka ve Almanya, ülke-

170 Bkz. LÓPEZ MARTÍN, 2010, s. 175.

171 Bkz. ANDERSON, 1992, s. 87-89. Ayrıca, Anderson'un bu makalesinden konuya ilişkin raporun ilgili kısımlarını alarak aynen aktaran Caminos ve Cogliati-Bantz da bakılabilir. Bkz. CAMINOS/COGLIATI-BANTZ, 2014, s. 338-339.

172 "The bridge, ...; would undoubtedly be a new and serious hazard and source of delay to mercantile and naval shipping in the Straits of Dover, ..."

173 Bkz. ANDERSON, 1992, s. 89; WOODLIFFE J.C., "United Kingdom: The Channel Fixed Link-Work Starts on the Legal Foundations", **International Journal of Estuarine & Coastal Law**, Year: 1986, Volume: 1, Issue: 3, s. 326. Öte yandan, tünelle ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz. WHOMERSLEY Chris, "Channel Tunnel", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).

174 Bkz. PLATZÖDER, 1996, s. 152.

175 Böll'ün açıkladığı üzere, bu boğaz üzerinde köprü fikrinin 1920'lere kadar geriye gittiği gözlenmektedir. bkz. BÖLL Sven, "Denmark to Build Underwater Link to Germany", **Der Spiegel**, February 2 2011 via www.spiegel.de/international/europe/tunnel-trumps-bridge-denamrk-to-build-underwater-link-to-germany-a-743151-druck.html (erişim tarihi: 30/07/16).

176 2001 yılında yayınlanan beyaz raporda öngörüldüğü üzere özellikle karayollarındaki trafiğin demiryollarına aktarılması düşünülmektedir. Bilâkis, Trans-Avrupa Ulaşım Şebekesi çerçevesinde kuzey-güney ekseninde İskandinav ülkelerini başta Orta Avrupa olmak üzere Akdeniz'le bağlamaya yönelik projeler içerisinde önemle vurgulanan bir proje konumunda olan Fehmarn Köprüsü konusunda eleştirel bakışların da olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Bkz. CRAMER Michael, "The Transport Policy in the European Union", **Stockholm Climate Conference**, (25/26 March 2006), Mart 28 2006 via www.michael-cramer.eu/aktuelles/detail/the-transport-policy-in-the-european-union/ (erişim tarihi: 30/07/16). Öte yandan, Avrupa Birliği Komisyonun Beyaz Raporunun metni için bkz. "European Transport Policy for 2010: Time to Decide", **EU Commission White Paper**, Luxembourg, 2001, özellikle s. 54, 56, 62, 102, 112 via www.europarl.europa.eu/stoa/webdav/shared/3_activities/transport/regulatory/europe/ec_white_paper_policy_en.pdf (erişim tarihi: 30/07/16). Ayrıca, bkz. "Infrastructure-TEN-T-Connecting Europe: Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor", **European Commission-Transport**, via <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corri>

leri arasında Fehmarn Boğazını kapsar şekilde sabit bir hat oluşturmak amacıyla 2008 yılında bir antlaşma imzalamışlardır.¹⁷⁷ Günümüzde seyrüseferin engellenmemesi ve güvenliğinin sağlanması¹⁷⁸, çevre gibi çeşitli sebeplerle köprü projesi yerine tünel projesi üzerinde karar kılındığı gözlenmektedir.¹⁷⁹

Karadeniz'in kuzeyinde konumlanan Azak Körfezini/Denizini Karadeniz'den ayıran Kerç Boğazı üzerinde de iki yakayı birbirine bağlayan bir köprü kurulması gündeme gelmiştir. 1990'ların hemen başında SSCB'nin dağılmasından önce ulusal boğazlara dair en temel örneği teşkil ederken, 1990 sonrası iki kıyıdaş devletin ortaya çıkmasıyla bu özelliğini yitiren Kerç Boğazında, 2014 yılında yaşanan gelişmeler sonrasında inşa edilecek köprünün bu bölümde mi yoksa bir alt kısımda ele alınan boğazlar çerçevesinde mi değerlendirilmesi gerektiği tartışmalı hâle gelmiştir.¹⁸⁰ Kerç Boğazı üzerinde II. Dünya Savaşında Hitler Kuzey Kafkasya'nın işgâlini kolaylaştırmak amacıyla bir köprü inşa edilmesi emrini vermiş, 1943-44 yıllarında inşa edilmeye çalışılan bu köprünün kalıntıları savaş sonunda kısa sürede çürüyüp gitmiştir.¹⁸¹ 2010 yılında ise, Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasında gerçekleştirilen bir antlaşmayla, ilgili bu boğazda ortak olarak köprü inşası için anlaşılmış olsa da, yaşanan gelişmeler sonrasında Ukrayna'nın anlaşmadan çekildiği bildirilmektedir.¹⁸² Buna karşılık, SGM Grubunca gerçekleştirilecek, hem karayolu, hem demiryolu içerecek olan bu köprünün 2018 yılında bitirilmesi öngörülmektedir.¹⁸³ Öte yandan, alınan son haberlere göre, Rusya Federasyonu, köprünün demiryolu kısmının açılışını Aralık 2018'den Aralık 2019'a ertelemiştir.¹⁸⁴

dors/scan-med_en.htm (erişim tarihi: 30/07/16).

177 Bkz. "Ringsted-Fehmarn: The Railway Connecting Europe", **Banedanmark**, Copenhagen, 2009, özellikle s. 3 ve 6 via www.bane.dk/db/filarkiv/16555/UK_folder_web_09_uden%20osk%20maerken.pdf (erişim tarihi: 30/07/16).

178 Oldukça işlek olarak kabûl edilebilecek Fehmarn Boğazında 2010 itibarıyla yıllık 40.000 geminin geçiş yaptığı 2030'da bu sayının ikiye katlanacağı ifade edilmektedir.

179 Bkz. BÖLL, *supra* dipnot: 175. 2015 yılında Danimarka'nın 12 millik (19 km'lik) tünel projesi için Avrupa Birliği onayını aldığı bildirilmektedir. Tünelin 8.7 milyar Avroya mâl olacağı ifade edilmektedir. Bkz. "Denmark-Germany Undersea Fehmarn Tunnel Gets Go-Ahead", **BBC News**, July 23 2015 via www.bbc.com/news/world-europe-33633879 (erişim tarihi: 20/07/16).

180 Bkz. *infra* s. 27 vd.

181 Bkz. "Kremlin to Build Bridge Planned by HITLER to Link Russia to Crimea and Bypass Ukraine", **Daily Mail Online**, March 5 2014 via www.dailymail.co.uk/news/article-2573804/Now-Kremlin-says-build-bridge-planned-HITLER-link-Russia-direct-naval-base-Crimea-bypass-Ukraine.html (erişim tarihi: 30/07/16).

182 Bkz. "Ukraine Withdraws from Kerch Strait Bridge Project with Russia", **ITAR-TASS**, October 1 2014 via <http://tass.ru/en/russia/752262> (son erişim tarihi: 31/07/16).

183 Bkz. "Ukraine Conflict: Putin Ally to Build Bridge to Crimea", **BBC News**, January 30 2015 via www.bbc.com/news/world-europe-31067977 (erişim tarihi: 31/07/16). Kesin güzergâhının belli olmamasından ötürü yayımlanan haberlerde köprünün uzunluğunun çelişkili olduğu gözlenmektedir. Bu çerçevede, bir yerde köprünün uzunluğunun 2.5 ilâ 9 mil (4 ilâ 15 km) arasında değişeceği belirtilirken, bir başka haberde köprünün uzunluğunun yaklaşık 11.8 mil (19 km) olacağı belirtilmektedir. Sırasıyla bkz. "Ukraine Conflict: ...", *supra* aynı dipnot; "Ukraine Withdraws ...", *supra* dipnot: 182.

184 Bkz. "Rusya'dan, Kerç Köprüsü Projesinde Erteleme Kararı", **Deniz Haber**, Temmuz 9 2016 via www.denizhaber.com.tr/rusyada-kerck-koprusu-projesinde-erteleme-karari-haber-68956.htm (son erişim tarihi: 16/07/16).

Japonya'nın dört büyük ana adasının en kuzeylisi ve ikinci büyük adası olan Hokkaido ile Rusya Federasyonu'na ait Sakhalin Adasını birbirinden ayıran Soya Boğazı üzerinde de köprü kurulması gündeme gelmiştir. Esasen, aşağıda ele alınacak Tatar Boğazı bağlantısını tamamlamaya yönelik ve Sakhalin Adası ile Japon Hokkaido Adasını birbirine bağlayacak 40 km'lik bir köprüden bahsedilmektedir.¹⁸⁵ Bu çerçevede, 2000'lerde dile getirilen bu görüşün, günümüzde de tekrarlandığı gözlenmektedir.¹⁸⁶

Bering Boğazı üzerinden iki kıtanın birleştirilmesi fikrinin çok eskilere dayandığı belirtilmektedir.¹⁸⁷ Günümüzde, Bering Boğazı üzerinden Kuzey Amerika ve Asya'nın birbirine bağlanması için projeler geliştirilmeye devam etmektedir. Bunlar arasında, Bering Boğazı üzerinde kurulacak bir köprü projesi de yer almaktadır.¹⁸⁸ Buna karşılık, ağırlıklı olarak değerlendirilen, tıpkı ele alınan diğer birçok projede olduğu gibi, tünel olmaktadır.¹⁸⁹

Uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar üzerinde aynı ülke kıyılarını birbirleriyle bağlayacak olan bazı köprüler de plânlanmaktadır. Bu tür köprülerin plânlandığı boğazlar arasında öne çıkanlar şu şekilde sıralanabilir:

- Messina Boğazı (Sicilya Adası-İtalyan Anakarası)¹⁹⁰;

185 Bkz. STARTSEVA Alla, "Plan for Tunnel to Sakhalin Unveiled", November 28 2000 via www.sptimes.ru/index.php?action_id=2&story_id=13428 (erişim tarihi: 23/11/14).

186 Sırasıyla 2009'da Japonya ziyareti esnasında dönemin Rus Ulaştırma Bakanının sözleri ve 3 Haziran 2013 tarihinde de Rusya'nın Uzakdoğu Kalkınma Bakanının bu konudaki açıklamaları dikkate alınabilir. Rusya'nın kendi iç bağlantılarının bir devamı niteliğindeki projede, Sakhalin'in Japonya'nın Hokkaido Adasıyla Soya Boğazı üzerinden ya bir tünelle veya bir köprüyle bağlanması söz konusu edilmektedir. Sırasıyla, bkz. "Sakhalin Link Proposed", **Railway Gazette**, January 16 2009 via www.railwaygazette.com/news/single-view/view/sakhalin-link-proposed.html (erişim tarihi: 23/11/14); NISHIMURA Daisuke, "Russian Far East Railway Project May Extend to Hokkaido", **The Asahi Shimbun**, June 04 2013 via [ministerhttp://ajw.asahi.com/article/behind_news/politics/AJ20130606040067](http://ajw.asahi.com/article/behind_news/politics/AJ20130606040067) (erişim tarihi: 23/11/14). Ayrıca, bkz. "The Silk Road Becomes ...", s. 1.22.

187 Bkz. HANSEN Kathryn, "Building Bridges with Icy Challenges", **GeoTimes**, February 2007 via www.geotimes.org/feb07/feature_bridge.html (erişim tarihi: 19/07/16); PETROSKI, **1998**, s. 516-517; "The Silk Road Becomes ...", s. 1.21. Öte yandan, 1950'lerde Rus bilimadamları Bering Boğazının iki yakası arasında inşa etmeyi düşündükleri bir baraj ile okyanus akıntılarını değiştirmeyi ve donmuş Kuzeyin iklimini yumuşatmayı hedeflemişlerdir. 200 kulaç derinlikte inşa edilecek bu baraj teklifi, Amerikalı bilimadamlarınca, gerek yüksek maliyeti, gerek de uygulanabilir olmayışı sebebiyle eleştirilmiştir. Bkz. "Ocean Dams Would Thaw North", **Popular Mechanics Magazine**, June **1956**, s. 135. Benzer şekilde, okyanustan enerji elde edilmesi çerçevesinde boğazlara bile baraj inşa edilebileceği zamanlara geldiğini belirten *Bowett*, örnek olarak Bering ve Cebelitarık Boğazlarının adını zikretmekten geri kalmamıştır. Bkz. BOWETT Derek William, **The Law of the Sea**, Manchester University Press, Manchester, **1967**, s. 63.

188 Cebelitarık Boğazına ilişkin köprü için de en önemli projeyi sunan *Lin* esas projesini Bering Boğazı için oluşturmuştur. Bu bağlamda, yaklaşık 180 kulaç derinlikte ve 50 mil (90 km) uzunluğunda bir köprü projesi söz konusu edilmektedir. Bkz. HANSEN, *supra* dipnot: 187; PETROSKI, **1998**, s. 517.

189 Bkz. "The Silk Road Becomes ...", s. 1.21.

190 İtalyan anakarasının güneyinde bulunan Calibra ile yine İtalya'ya ait Sicilya Adası arasında konumlanmış ve Akdeniz'in parçalarını teşkil eden Tiren Denizi ile İyon Denizini birbirine bağlayan Messina Boğazı, yaklaşık 30 deniz mili uzunluğundadır. En dar yerinde 5 deniz milinin biraz üzerinde bir genişliğe sahip olan Boğaz, karalara yakın kıyı alanları haricinde kuzeyinde 300 kulaç, güneyinde ise 150 kulaç civarında ortalama bir derinliği haizdir. Bkz. KENNEDY, **1958**, s. 135-136. Ayrıca, Messina Boğazının teknik ve coğrafi özellikleri için bkz. SPADI Fabio, "The Bridge on the Strait of Messina: "Lowering" the Right of Innocent Passage?", **International & Comparative Law Quarterly**, Year: 2001, Volume: 50, Issue: 2, s. 411.

- Kuzey Kanalı (Kuzey İrlanda-İskoçya/İngiltere)¹⁹¹;
- Sunda Boğazı (Java-Sumatra Adası/Endonezya)¹⁹²;
- Tatar Boğazı (Sakhalin Adası-Rus Anakarası)¹⁹³;
- Qiongzhou Boğazı¹⁹⁴ (Hainan Adası-Çin Anakarası)¹⁹⁵.

Boğazlar üzerinde, her ne kadar her iki kıyı aynı devlete ait olsa da, önemli diğer bir köprü projesi 1970'lerden beri gündemde olan İtalya'ya ait Sicilya Adası ile İtalyan anakarasının güney ucunu birbirine bağlayacak olan Messina Boğazı Köprüsüdür.¹⁹⁶ 1982

191 Yarı kapalı bir deniz alanı olan İrlanda Denizi ile Kuzey Atlantik Okyanusunu birleştiren ve Büyük Britanya ile İrlanda arasında konumlanan Kuzey Kanalında asgarî genişlik 21 km (13 mil) olarak ifade edilmektedir. Bkz. "North Channel", **Encyclopaedia Britannica**, on-line version, 2016 via <http://academic.eb.com/EBchecked/topic/419117/North-Channel> (son erişim tarihi: 17/04/16).

192 Endonezya takımadalarının en büyükleri arasında olan Java ve Sumatra adaları arasında konumlanan Sunda Boğazının kuzey girişi ülkenin başkenti Jakarta'ya da 50 km. uzaklıktadır. Önemli bir uluslararası su yolu olan Sunda Boğazı Hint Okyanusunu ve Java Denizini birbirine bağlamakta olup, 63 deniz mili uzunluğunda ve en dar yerinde 14 deniz mili genişliğindedir. Bkz. KENNEDY, **1958**, s. 127. Ayrıca, bkz. LEIFER M., **Malacca, Singapore and Indonesia**, Sijthoff & Noordhoff, Alphen aan den Rijn, **1978**, s. 76-79.

193 Pasifik Okyanusunun kuzeybatısını Japon Deniziyle bağlayan, bir kıyısını Rusya'ya ait Sakhalin Adasının diğer bir kıyısını ise Rusya'nın Asya kıtasındaki anakarasının teşkil ettiği, oldukça dar ve uzun Tatar Boğazı, 632 km (393 mil) uzunluğunda ve 7 ilâ 342 km (4,5 ilâ 213 mil) arasında bir genişliği haiz olmasına karşılık derinliğinin 210 metreyi geçmemesi nedeniyle aynı zamanda oldukça sığ bir boğazdır. Bkz. "Tatar Strait", **Encyclopaedia Britannica**, on-line version, 2016 via <http://academic.eb.com/EBchecked/topic/584148/Tatar-Strait> (erişim tarihi: 17/04/16). Bkz. LÓPEZ-MARTÍN, **2010**, s. 96. Ayrıca, bkz. ÇAMYAMAÇ, **2015**, s. 4435 dipnot: 105. Hemen belirtilmelidir ki, Tatar Boğazının en dar yeri Nevski Boğazı olarak adlandırılmaktadır.

194 Qiongzhou Boğazı, aynı zamanda "Hainan Boğazı" olarak da anılmaktadır. Dikkat edilmesi gereken husus, Çin Halk Cumhuriyeti'nin 1958 yılında gerçekleştirdiği bildiri ve ona bağlı olarak ilgili bu boğazdaki seyrüseferi düzenleme adına yayımladığı 1964 tarihli Yönetmelik uyarınca, bu boğaz alanı, Çin Halk Cumhuriyeti'nin içsuları olarak belirlenmiştir. Çin, bu tutumunu 1992 tarihli karasularına dair kanun ve ona bağlı esas hatlarını belirlediği düzenlemeyle de devam ettirmektedir. Kısaca, Qiongzhou Boğazı, esasen, Çin Halk Cumhuriyeti'nin ulusal boğazı konumundadır. Buna karşılık, doktrindeki belirlemeler çerçevesinde, bu boğaz alanına burada yer verilmesi uygun görülmüştür.

195 Çin'in en büyük adası konumundaki Hainan Adası ile Çin anakarası arasında konumlanan ve Tonkin Körfeziyle Güney Çin Denizini birbirine bağlayan bu boğazın, doğal girişleri arasında ölçülen uzunluğunun 40 mil, genişliğinin ise en dar yerinde 10 mil olduğu ifade edilirken, derinliğinin ise 17 ilâ 40 kulaç arasında değiştiği belirtilmektedir. Bkz. KENNEDY, **1958**, s. 125; LÓPEZ MARTÍN, **2010**, s. 97. Ayrıca, bkz. SHEARER, **1995**, s. 213-214; XIANG Yiqiang, "Challenges and Solutions of Future Channels Constructions over Straits and Bays in China", **6th Symposium on Strait Crossing**, (16-19 June 2013), Bergen, 2013 via. www.tekna.no/ressurs/filer/sc2013/111%20Yiqiang%20Xiang%20-%20Challenges%20and%20solutions%20of%20future%20channels%20construction%20over%20straits%20or%20bays%20in%20China%20coastal%20area.pdf (erişim tarihi: 24/11/14).

196 Sicilya ile İtalyan anakarasını birbirine bağlama fikrinin tarihi konusunda çeşitli spekülasyonlar olduğu bir gerçektir. Örneğin, *Spadi* Messina boğazında bir köprü veya köprüler fikrinin IX. Yüzyılda Şarılman'a kadar geri götürülebileceğini ifade etmektedir. Bkz. SPADI, **2001**, s. 412 dipnot: 4. Buna karşılık, *Füßer* ve diğerleri konuyu değerlendirdikleri makalelerinde Messina Boğazı üzerinde bir köprü fikrinin M.Ö. 251 yılına kadar geri götürülebileceğini ifade etmektedir. Bkz. FÜßER Klaus/LAU Marcus/NASTASI Guisepe, "Bridge over the Straits of Messina", **Journal for European Environmental & Planning Law**, Year: 2010, Volume: 7, Issue: 3, s. 245-246. Paralel şekilde Scovazzi de, Yunan ve Lâtin mitlerinde bu şekilde köprü bahsinin geçtiğini ifade etmektedir. Bkz. SCOVAZZI, **2014**, s. 144 dipnot: 15. Benzer şekilde, diğer yazarlarca da Messina üzerinde köprü fikrinin Roma Dönemine kadar geriye gittiğinin bildirildiği gözlenmektedir. Bkz. RAMSDEN James, A Critical Analysis of the Proposed Bridge over the Strait of Messina, in **Proceedings of Bridge Engineering II Conference**, (April 2009), Bath, 2009 (sayfa no'su belirtilmemiş) via www.bath.ac.uk/ace/uploads/StudentProjects/Brid

tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 38/1'e göre askıya alınamayan zararsız geçiş hakkının uygulandığı Messina Boğazının üzerinde inşa edilmesi plânlanan ve süreci adeta yılan hikâyesine¹⁹⁷ dönüşen bu köprü inşa edildikten sonra bu alandaki en uzun köprü olma unvanını alacaktır.¹⁹⁸ 2014 yılının başında tamamen terk edildiği ifa-

geconference2009/Papers/RAMSDEN.pdf (erişim tarihi: 14/11/14); REINA P., "Dream Projects: Strait of Messina Bridge Comes Closest in 2,000 Years", December 11 2014 via <http://enr.construction.com/infrastructure/transportation/2014/1112-strait-of-messina-bridge-comes-closest-in-2000-years.asp> (erişim tarihi: 24/11/14).

197 Messina Köprüsüne ilişkin ilk modern çalışmalar 1969 yılında başlamış, o gün bugündür oldukça karmaşık bir biçimde sürmektedir. Konuya ilişkin ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. SPADI, **2001**, s. 412-413. Dahası, 2006'da duran proje tekrar ele alındığı sırada 2008 krizi olmuş, kriz sonrası tekrar ele alınmaya çalışılmış, fakat 2014 yılında Scovazzi projenin rafa kaldırıldığını bir kez daha deklâre etmiştir. Bkz. SCOVAZZI, **2014**, s. 149. Öte yandan, köprünün inşasına İtalya'da bazı çevrelerin oldukça faal bir biçimde karşı çıktığı gözlenmektedir. Özellikle çevre örgütleri (Italia Nostra, WWF Italia, Legambiente, CESIA Centro e iniziative per l'ambiente), bu konuda başı çeken inisiyatifler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çerçevede, köprünün inşasına ilişkin olarak çevre gruplarının açtığı dâvalardan karara bağlanan en belirginini idarî yargı yapılanması bağlamında Lazio bölgesinin ilk derece mahkemesini teşkil eden "Lazio Bölge İdare Mahkemesi" (*Tribunale Amministrativo Regionale Lazio*) tarafından 31 Mayıs 2004 tarihinde verilen karardır. Tüm itirazları reddeden Mahkemenin vermiş olduğu bu karar şu şekilde özetlenebilir: Mahkeme, genel olarak, bir yasama faaliyetiyle resmîleşen köprünün inşası kararının stardart bir idarî faaliyetmiş gibi bir mahkeme tarafından gözden geçirilemeyeceğini ve hükümsüz kılınmayacağını bildirmiştir. Sonrasında, Mahkeme, iddialar çerçevesinde "ihtiyatlılık ilkesi"ne (*precautionary principle*) değinmiştir. Bu çerçevede, dâvacılar plânlanan köprü projesinin çok büyük ve emsâlsiz bir proje olduğunu, bölgenin çevresel dokusuna çok çeşitli şekillerde zarar verebileceğini ileri sürmüşler, köprünün inşasının ilgili alanın ekosisteminde yol açacağı önemli değişikliklere bağlı olarak tam bir risk analizinin yapılmayacağını ifade etmişlerdir. Bu durumda da, ilgili düzenlemelerde öngörülen ihtiyatlılık ilkesi bağlamında eğer ki daha ayrıntılı bilgilendirme mümkün olmuyorsa, projenin terk edilmesi gerektiğini öne sürmüşlerdir. Mahkeme, bu iddiayı, ihtiyatlılık ilkesinin daha kesin bir dille açıklanmaya muhtaç genel bir ilke olduğundan bahisle reddetmiştir. Dâvacıların bir diğer iddiası, habitattın ve özellikle de kuş koruma alanlarının iyice değerlendirilmediği yönündedir. Bu iddiayı özellikle de Ganzirri Göllerini örnek göstererek ileri sürmüşlerdir. Mahkeme ise, projeyi üstlenen firmanın gerekli araştırmaları yaptığını belirterek, bu iddiayı da reddetmiştir. Dâvacıların bir diğer iddiası ise, çevresel etki değerlendirmelerinin ve bu değerlendirmenin etkilerinin yapının bağlantılı olduğu diğer projelerle birlikte ele alınmadığı yönünde olmuş, Mahkeme ise köprünün tamamen ayrı bir proje olduğunu vurgulamış ve bu iddiayı da reddetmiştir. Dâvacıların bir başka iddiasında ise, sadece geçici bir projeye dayanarak çevresel etki değerlendirme raporlarının hazırlanamayacağı ileri sürülmüş, bunun üzerine Mahkeme ilgili AB Yönergesinin projenin çeşitli aşamaları bakımından bir ayrıma gitmediğini, dolayısıyla da üye devletlere nihaî proje bağlamında çevresel etki değerlendirmesi yapma zorunluluğu getirmediğinden bahisle bu iddiayı da geri çevirmiştir. Dâvacıların bir diğer iddiası, proje sahibinin çevresel etki değerlendirmesine ilişkin gerçekleştirdiği ek belgelendirmeleri değerlendiremedikleri şeklindeki itirazlarını ise Mahkeme proje sahibinin bu ek belgeleri sunacağını bildiklerini ve buna göre adım atmaları gerektiğini ifade ederek kabul etmemiştir. Dâvacılar tarafından öne sürülen bir başka iddia ise, dâvacıların itirazlarının kanunen ilgili makamlarca göz önüne alınması gerektiği hâlde, ilgili komisyonun sadece tüm itirazların görüş hazırlanırken gerek bireysel gerek özet biçimde ele alındığı ve değerlendirildiği şeklinde genel bir açıklamayla geçiştirildiği yönünde olmuştur. Mahkeme ise, buna karşılık, ilgili hükmün ihlâlinin ilgili idarî harekete geçirmeye yetmediğini belirtmiş, sonrasında ise idarî makamların her bir itirazla açık bir biçimde ilgilenmekle yükümlü olmadıklarının genel bir ilke olduğunun altını çizmiştir. *Italia Nostra*, *WWF Italia* ve *Legambiente* kararı temyiz etmiş, "İtalyan Danıştay"ı (*Consiglio di Stato*) ilk derece mahkemesi olarak hareket eden Lazio Bölge İdare Mahkemesinin kararını onaylamıştır. Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi ve değerlendirmeler için bkz. FÜBER vd., **2010**, s. 251-265.

198 Messina Boğazında inşa edilmesi düşünülen köprüye ilişkin olarak verilen rakamlar şu şekildedir: köprü ayakları arasındaki en geniş aralık 3300 metre, kule yükseklikleri 382.6 metre, köprünün genişliği 60.4 metre, kablo çapı 4x1.24 metre, denizden dikey olarak hesaplanan yüksekliği 65 metre, dayanması düşünülen rüzgâr hızı 75 m/s, dayanması gereken deprem şiddeti 7.1, köprünün öngörülen ömrü 200 yıl, yaklaşık maliyeti ise 6.1 milyar Avro. Bkz. RAMSDEN, *supra* dipnot: 196; VIROLA Juhani, The Messina Strait Bridge—Greatest Bridge

de edilen projeye¹⁹⁹, 2014 yılının ikinci yarısından itibaren rastlanılan haberlerin açıkça gösterdiği üzere, tekrar start verilmiş olduğu görülmektedir.²⁰⁰ Messina Boğazına ilişkin köprü projesini değerlendirdikten sonra, anılan bu köprü projesiyle birlikte ele alınması gereken diğer bir proje veya öneri bu projenin de bir devamı olarak sunulan ve Sicilya'yı Tunus'a bağlaması plânlanan sabit bağlantı hattıdır. Bu hattın, iki kıta (ülke) arasındaki 155 km'lik mesafeyi denizin altından geçecek gidiş-dönüşlü ikişer yolcu ve yük tüneli ile bir servis ve âcil çıkış tüneli olmak üzere toplam beş tünelden oluşması plânlanmış ve tünel kazısından çıkacak topraklarla da tüneller arasında dört yapay ada inşasını içermesi öngörülmüştür.²⁰¹ Bu tünel projesi bir kenara, 2014 yılında İtalyan bilim adamı *Siviero*'nun tünel yerine köprü projesi geliştirdiği bildirilmektedir.²⁰²

Bu konudaki diğer bir köprü projesi ise, İngiltere'de, bu sefer İngiltere'nin kuzeybatısında konumlanan İrlanda Adası ile Britanya arasında yer alan Kuzey Kanalı üzerinde kurulması gündeme getirilen bir köprü projesidir. Bir düşünce kuruluşu tarafından 2007 yılında ortaya atılan 21 mil uzunluğunda ve 3.5 milyar Pound'a mâl olması plânlanan bu projeye²⁰³ dair fikirlerin en az 100 yıllık olduğu²⁰⁴ vurgulanmalıdır. Günümüzde, bu proje

Ever Built, **Suara Perunding ACEM**, Year: 2008, Volume: 3, s. 16-17. Ayrıca, bkz. COVELLI Fortunato, Build the Bridge over the Strait of Messina, **Executive Intelligence Review**, Year: 1997, Volume: 24, Issue: 19, s. 23. Bilindiği üzere, köprüünün denizden yüksekliği konusu Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından da ele alınmış; Seyrüsefer Güvenliği Alt-Komitesinin (*the Sub-Committee on Safety of Navigation*) Denizcilik Güvenliği Komitesine (*Maritime Safety Committee*) sunduğu raporda bu tür bir köprüünün yüksekliğinin 64 metreden az olmaması gerektiği ve gözlemlenebildiği oranda bu yüksekliğin de Messina Boğazını kullanması muhtemel gemiler için yeterli olduğu ifade edilmiştir. Bkz. SPADI, 2001, s. 417. Ayrıca, bkz. SCOVAZZI, 2014, s. 149; "Passage through the Great Belt (Finland vs. Denmark): Counter-Memorial Submitted by the Government of the Kingdom of Denmark", May 1992, s. 160 paragraf 460 via www.icj-cij.org/docket/files/86/6893.pdf (son erişim tarihi: 15/04/14).

199 Bkz. SCOVAZZI, 2014, s. 149.

200 Bkz. "Renzi Asked to Relaunch Sicily Strait Bridge Construction" **ANSA**, September 19 2014 via www.ansa.it/english/news/politics/2014/09/19/renzi-asked-on-sicily-strait-bridge_88e6acbc-02a7-4016-8fbc-2dfbb9f4c701.html (erişim tarihi: 24/11/14); "Renzi Revives Divisive Sicily Bridge Plans", **The Local**, November 6 2015 via www.thelocal.it/20151106/renzi-revives-controversial-sicily-bridge-plans (erişim tarihi: 18/04/16); "Messina Strait Bridge Will Happen-Renzi", **ANSA**, March 3 2016 via www.ansa.it/english/news/politics/2016/03/03/messina-strait-bridge-will-happen-renzi_Odccc7913-66e3-4b56-b1d3-32e01908a9fb.html (erişim tarihi: 19/04/16). Ayrıca, bkz. DAY Michael, Sicily Bridge Plan Revived by Italian Government Despite Concerns over Earthquakes and Mafia, **The Independent**, September 30 2015 (Wednesday) via www.independent.co.uk/news/world/europe/sicily-bridge-plan-revived-by-italian-government-despite-concerns-over-earthquakes-and-the-mafia-a6674181.html (erişim tarihi: 18/04/16). Bu arada haberlerde belirtildiği üzere projenin 9 milyar Avro'ya mâl olacağı hesaplanmaktadır.

201 Bkz. "The Silk Road Becomes ...", s. 1.24. Ayrıca, bkz. GALLONI Nino, "The Sicily-Tunisia Tunnel and the Extension of the Eurasian Land-Bridge into Africa", **Schiller Institute Conference**, (15-16 September 2007), Kiedrich, 2007 via www.schillerinstitute.org/conf-iclc/2007/landbridge_conf_galloni.html (erişim tarihi: 25/10/09).

202 Her bir yapay ada arasında dört köprü plânlanmıştır. Bkz. "The Silk Road Becomes ...", s. 1.24.

203 Bkz. "Bridge to Northern Ireland Mooted", **BBC News**, August 22 2007 via http://news.bbc.co.uk/1/hi/fr/~2/hi/uk_news/scotland/south_of_scotland/0958191.stm (son erişim tarihi: 01/07/16).

204 Bkz. McKENZIE Steven, "Scotland-Ireland Undersea Rail Link Plan 'a Surprise'", **BBC News**, October 9 2011 via www.bbc.com/news/uk-scotland-highlands-islands-15187431 (son erişim tarihi: 31/07/16). Ayrıca, bkz. McCALL Chris, "Could a Bridge or Tunnel One Day Link Scotland with Ireland?", **The Scotsman**, May 17 2016

temelinde İrlanda ve Britanya arasında dört güzergâh söz konusu edilmiş olup²⁰⁵, köprü veya tünel inşası tartışılmaktadır.²⁰⁶

Dünyanın en büyük takımda devleti Endonezya'nın iki büyük adası olan Java ve Sumatra arasında konumlanan Sunda Boğazında inşa edilmesi plânlanan köprünün 29 km olması ve 16.5 milyar Dolara mâl olacağı hesaplanmıştır.²⁰⁷ Özellikle, Endonezya'nın bir kıyısını oluşturduğu Malaka Boğazının güneyinde konumlanması plânlanan ve yukarıda kısaca değerlendirilen Malaka Boğazı Köprüsü yerine öncelik verildiği belirtilen bu köprünün²⁰⁸, 2014 yılındaki seçimlerden sonra yeni işbaşına gelen hükümet tarafından hayata geçirilmeyeceğinin altı çizilmektedir.²⁰⁹

Rusya'nın, doğusunda, Pasifik kıyısında yer alan toprakları bağlamında anakarayı yine kendisine ait Sakhalin Adasıyla bağlaması düşünülen yaklaşık 7 km'lik bir köprü inşası öngörülmüştür.²¹⁰ 580 km'lik demiryolu ağının önemli bir parçası olarak plânlanan bu köprü Tatar Boğazının en dar kesimini teşkil eden Nevskiy Boğazı üzerinde inşa edilecektir ve maliyetinin de 10 milyar Dolar olacağı hesaplanmaktadır.²¹¹

(Tuesday) via www.scotsman.com/business/companies/could-a-bridge-or-tunnel-one-day-link-scotland-with-ireland-1-4130353 (erişim tarihi: 31/07/16).

205 Köprü veya tünelin yapılması için önerilen dört güzergâh, kuzeyden güneye şu şekilde sıralanabilir: Kintyre Güzergâhı/Antrim (İrlanda)-Mull of Kintyre (İskoçya)-12 mil; Galloway Güzergâhı/Belfast Lough (İrlanda)-Portpatrick (İskoçya)-21 mil; İrlanda Posta Güzergâhı/Dublin (İrlanda)-Holyhead (Galler)- 50 mil; Tuskar Güzergâhı/Rosslare (İrlanda)-Fishguard (Galler)- 45 mil. Bkz. de CASTELLA Tom, "A Bridge across the Irish Sea and Four Other Amazing Plans", **BBC News**, August 14 2013 via www.bbc.com/news/magazine-23672538 (son erişim tarihi: 31/07/16). Son iki güzergâh bağlamındaki köprü projeleri ele alındığında, özellikle son güzergâhın St. George Boğazına denk geldiği düşünüldüğünde (*St. George's Channel*), bunların daha önceki grupta incelenmesi de gündeme getirilebilecektir.

206 Uzmanların, mühendislik çerçevesinde, her ne kadar daha pahalı olsa da, tünel önerdiği gözlenmektedir. Bkz. de CASTELLA, *supra* dipnot: 205; McCALL, *supra* dipnot: 204. Tünelde maliyetleri arttıracak önemli hususlardan biri de havalandırma mekanizmalarının kurulabilmesi için denizin ortasında bağlantılı bir yapıyadanın inşasının gerekli oluşudur. Bkz. de CASTELLA, *supra* dipnot: 205. Öte yandan, konuya ilişkin bir uzman tünelde havalandırmadan yararlanmasının zor olmasından ötürü sadece demiryolu ihtiva eden bir tünelin söz konusu olacağını ifade etmiştir. Bkz. McCALL, *supra* dipnot: 204. Bunun haricinde, bu projenin masraflarını dahi çıkartmayacağı, çok daha yoğun bir yerleşim ve iş merkezi çevresinde konumlanan Manş Tünelinin dahi masraflarını karşılamadığı altı çizilen bir husustur. Bkz. de CASTELLA, *supra* dipnot: 205. Paralel şekilde, bkz. McCALL, *supra* dipnot: 204.

207 Bkz. RUSLI Mohd Hazmi Bin Mohd, "Maritime Highways of Southeast Asia: Alternative Straits?", **RSIS Commentaries**, no: 024/2012, Singapore, 2012 s. 1-2 via www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/CO12024.pdf (erişim tarihi: 17/04/16); SAMBIJANTORO Satria, "No More Sunda Bridge Plan", **The Jakarta Post**, November 3 2014 Monday via www.thejakartapost.com/news/2014/1103/no-more-sunda-strait-bridge-plan.htm (erişim tarihi: 19/04/16).

208 Bkz. RUSLI (I), **2012**, s. 20; RUSLI (III), **2012**, s. 20.

209 Bkz. SAMBIJANTORO, **2014**, *supra*, dipnot: 207.

210 "Minister Proposes 7 km Bridge to Sakhalin Island", **The Moscow Times**, July 19 2013 via www.themoscowtimes.com/business/aticle/minister-proposes-7km-bridge-to-sakhalin-island/483353.htm (erişim tarihi: 04/05/16). Ayrıca bkz. NISHIMURA, *supra* dipnot: 186; "Sakhalin Link Proposed", *supra* dipnot: 186. Tıpkı Bering Boğazında olduğu gibi, Rus bilimadamları 1950'lerde Tatar Boğazı için de bir baraj inşa edilmesini teklif etmişlerdir. 5 mil uzunluğunda olacak ve 13 ilâ 29,5 kulaçlık bir derinlikte inşa edilecek bu baraj ile hedeflenen ise, soğuk akıntılarının Japon Denizine girişini önlemek suretiyle bu alandaki derecelerin 35°lere çıkmasını sağlamaktır. Bkz. "Oceans Dams Would Thaw North", s. 135.

211 "Minister Proposes ...", *supra* dipnot: 210; NISHIMURA, *supra* dipnot: 186.

Bununla birlikte, diğer benzer birçok projede olduğu gibi, burada da alternatif olarak tünel öngörülmektedir.²¹²

Çin Halk Cumhuriyeti'nin en büyük adası konumundaki Hainan Adası ile anakara arasında bu adayı anakaradan ayıran Qiongzhou Boğazı üzerinde inşa edilmesi düşünülen köprü de bu konu çerçevesinde ele alınması gereken bir diğer proje konumundadır. 29.5 km'lik bir uzunluğa sahip olacağı belirtilen bu köprünün iki kara arasındaki ulaşım süresini 20 dakikaya indirgeyeceği ifade edilirken, üzerinde plânlanan demiryolundaki hız sınırınının 160km/saat ile sınırlanacağı, araçların ise azamî 100 km/saat hızla ilerleyeceği bildirilmektedir.²¹³ İlgili bu köprünün 2017'de inşaatına başlanıp 2020 yılında ise tamamlanması plânlanmaktadır.²¹⁴

Boğazın iki yakasını birleştiren sürekli yollar arasında sadece köprüler gelmemektedir. Boğazın altında, deniz dibinin toprakaltındaki kesiminde gerçekleştirilecek tünellerle de iki yaka birbirine bağlanabilmektedir.²¹⁵ Bunlardan en bilineni, İngiliz Kanalının altından devam eden ve İngiltere ile Avrupa'yı (Fransa) birbirine bağlayan Manş Tünelidir. Yukarıda da bahsedildiği üzere, Büyük Kuşak ve Öresund Boğazlarının üzerindeki köprüler, esasen karma projelerdir ve ilkinde ortada yer alan ve büyütülen adaya kadar bir tarafta sadece köprü söz konusuysen diğer tarafında hem köprü hem tünel söz konusudur, Kopenhag-Malmö arasındaki bağlantıyı sağlayan ikinci köprünün ise bir bölümü deniz dibinin toprakaltından devam eden bir tünel marifetiyle gerçekleştirilmiştir. Fakat, her iki tünel de tamamen Danimarka sınırları dâhiline denk gelmektedir. Bir diğer önemli tünel, her ne kadar aynı devlete ait iki yakayı birleştirse de, Japonya'nın Honşu ile Hokkaido Adaları arasında yer alan Tsugaru Boğazının altından geçen Seitan Tüneli olmaktadır. En son örnek ise, açılışı 21 Aralık 2016 tarihinde gerçekleştirilen Avrasya Tüneli olarak gösterilebilir. İstanbul Boğazında deniz tabanının altından Avrupa ve Asya yakalarını birbirine bağlayan maliyeti 1 milyar 245 milyon Dolar olarak açıklanan ve deniz tabanının altındaki toplam uzunluğu 5.4 km olan Avrasya Tüneli bu çerçevede en yeni örneği temsil etmektedir.²¹⁶ Tüneler, konumuzla ilgili olmadığı için, ayrıntılı şekilde ele alınmaya gerek görülmemiştir.

212 Bkz. STARTSEVA, *supra* dipnot: 185; "Sakhalin Link Proposed", *supra* dipnot: 186. Esasen, Rus anakarası ve Sakhalin Adası arasında 1950'lerde projelendirilen ve inşaatına başlanan tünel Stalin'in vefatı üzerine 1953 yılında sonlandırılmıştır. Bkz. NISHIMURA, *supra* dipnot: 186.

213 JOHNSON Nicki, "Plans to Build Third Longest Bridge in the World by 2020", **Hainan News**, October 18 2015 via http://en.visithainan.gov.cn/English/HainanNews/201509/t20150918_64232.html (erişim tarihi: 11/07/16).

214 *ibid.*

215 Tabii ki, bu sadece boğazlar için de geçerli bir durum değildir. Örneğin, Thames Nehrinde Kent'te yer alan Dartford ile Essex'de konumlanan Thurrockkin'in güneyini birbirine bağlayan iki tünel (ayrıca bir köprü) bulunmaktadır. Bir diğer örnek, Hamburg'da Elbe Nehrinin altından iki yakayı birbirine bağlayan, günümüzde turistik ve sembolik bir önemi haiz Eski Elbe Nehri Tüneli veya diğer bir adıyla St. Pauli Tünelidir. Örnekleri çoğalmak mümkündür.

216 Avrasya Tüneli hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. via www.avrasyatuneli.com/kurumsal/ne/hakkinda (son erişim tarihi: 08/02/17).

C) Boğazlar Üzerindeki Köprülerin Olası Etkileri

Boğazlar üzerindeki köprülerin başta gelen olumsuzluğu seyrüseferi engelleyebilecek, engellemeseler bile en azında olumsuz etkileyebilecek oluşlarıdır. Bu konuda en ciddî örnekler, Johor Boğazı üzerinde 1923 yılında inşa edilmiş olan ve ikincisi de 1998 de tamamlanan bataryol köprülerdir. Malezya ve Singapur arasında konumlanan Johor Boğazı üzerindeki bu köprülerin adı geçen boğazdan (transit veya zararsız) geçişi tamamen engellediği bir gerçektir.²¹⁷

Uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar üzerinde inşa edilen ilk köprülerden biri 1933 yılında Danimarka tarafından inşa edilmiş olan Küçük Kuşak²¹⁸ üzerindeki köprüdür.²¹⁹ Yukarıda da aktarıldığı üzere bu köprü 33 metre yüksekliğe sahip, boğaz üzerine dört ayağı denk gelen bir köprüdür ki, bu ayaklar arasındaki gemi geçişleri de oldukça güçleşmiştir.²²⁰ Köprünün ayaklarının denizdeki akıntıları değiştirmesi ve bu bağlamda seyüseferi olumsuz etkilemesi bir yana, seyrüsefer için doğrudan bir engel veya tehlike kesbetmesi de göz ardı edilmemesi gereken bir gerçektir. Nitekim, henüz inşa aşamasında olan Kerç Boğazındaki köprünün ayaklarından birine Panama bandıralı bir gemi çarparak köprünün belirli direklerine hasar vermiştir.²²¹ Bu durumun gösterdiği

217 Konu hakkında daha fazla bilgi için bkz. *supra* dipnot: 152.

218 Küçük Kuşak üzerinde bir ikinci köprü 1970'de inşa edilmiştir. Bkz. "Danish: Counter-Memorial", s. 157 paragraf 448.

219 Tabii ki, uluslararası kanallar, en azından biri, bu tespitin haricinde bırakılmıştır: Kiel Kanalı. Bu itibarla, Kiel Kanalındaki köprüler daha eski tarihidir. Bkz. BRÜEL Erik, "The Little Belt Bridge and International Law", **Nordisk Tidsskrift International Ret**, Year: **1935**, Volume: 6, s. 145-146. Günümüzde, Kiel Kanalı üzerinde yükseklikleri 42 metre olan dokuz köprü vardır. Bkz. LAGONI Rainer, "Kiel Canal", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 paragraf 1 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10). Öte yandan, Danimarka'nın Büyük Kuşaktan Geçiş Dâvasında verdiği karşı-muhtıradan köprü sayısı 13 olarak belirtilmiştir. Bkz. "Danish: Counter-Memorial", s. 161 paragraf 464. Kiel Kanalı üzerindeki köprülerin kanal inşası tamamlanmadan inşa edilmiş olduğu da vurgulanması gereken bir durumdur. Bu konu hakkında bkz. HEINE Eike-Christian, "Connect and Divide: On the History of the Kiel Canal", **Journal of Transport History**, Year: **2014**, Volume: 35, Issue: 2, s. 202 ve 212. Özellikle, bu köprülerin yükseklikleri inşa edildiği dönem açısından gemilerin geçişi için engel olmayacak bir yükseklik olarak nitelendirilebilmekteydi. Konu hakkında bkz. BRÜEL, **1935**, s. 145-146. Hattâ, bu yüksekliğin günümüzdeki birçok gemi için bile hâlen yeterli olduğu ifade edilebilir. Bunun dışında, Süveyş Kanalında iki kıyıyı birbirine bağlayan demiryolu ve demiryolu olarak kullanılmadığı zaman diğer araçlara da açık olan "El Ferdan Köprüsü" 1955'te inşa edilmiştir. Bkz. "Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark): Memorial of the Government of the Republic of Finland", December 1991, s. 106 paragraf 337 via www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf (erişim tarihi: 14/04/14). Diğer önemli bir kanal olan Panama Kanalı üzerinde de en az iki önemli köprü olduğu, bunlardan "Miraflones Köprüsü"nü 1942'de tamamlandığı, "Thatcher Köprüsü"nü ise 1962'de bitirildiği aktarılmaktadır. Bkz. *ibid.*, s. 106 dipnot: 339. Okyanuslar-arası diğer kanallardan daha az göze çarpan Korinth Kanalının üzerindeyse, biri karayolu, diğeri demiryolu ihtiva eden iki metal köprü bulunmaktadır. Tüm bu açıklamalar bir yana, Johor Boğazında 1923 yılında bitirilen köprü, kanallar bir kenara, Küçük Kuşak üzerindeki köprüden daha eski tarihidir.

220 Bkz. BRÜEL, **1935**, s. 145. Benzer şekilde, *Rüslî*, Malaka Boğazında inşa edilmesi plânlanan köprünün ayaklarının akıntının hareketini ve hızını değiştirebileceğine ve bunun da boğazın karakterine olumsuz yansiyebileceğine işaret etmiş ve daha sonrasında inşa edilecek ilgili köprünün Trafik Ayırım Şemalarının büyük bölümünün kapatılmasıyla sonuçlanacağına altını çizmiştir. Bkz. RUSLI (I), **2012**, s. 23-24.

221 Bkz. "Turkish Cargo Ship Hits Piers of Bridge under Construction in Kerch Strait", **ITAR-TASS**, March 23 2016, via <http://tass.ru/en/society/864408> (son erişim tarihi: 02/08/16). Gemi ve mürettebatı Rusya tarafından alâkonulurken, köprüyü inşa eden şirket de tazminat için mahkemeye başvurmuş, durumun sonlanması

üzere, boğazlar üzerinde inşa edilen bir köprünün boğaza denk gelen ayakları hem seyrüsefer için hem kendisi için ciddî bir tehlike teşkil edebilmektedir.

İstanbul Boğazı üzerinde hâlihazırda üç köprü inşa edilmiştir. Köprülerden ilki olan Boğaziçi Köprüsü 1974 yılında inşası tamamlanmış, asma nitelikli bir köprüdür ve ayakları tamamen her iki yakada kara üzerine oturtulabilmiştir. İstanbul Boğazındaki diğer köprüler için de bu açıklamalar geçerlidir. 1998 tarihli *Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü*'nün "Hava Çekimi" başlıklı 33. maddesi çerçevesinde hava çekimi, yâni denizden yüksekliği 58 metre olan gemilerin boğazlardan geçemeyeceği, 58 ilâ 54 metre arasındaki bir yüksekliğe sahip geminin geçişini ise römorkörler eşliğinde yapacağı düzenlenmiştir.²²²

Messina Boğazında ise, köprü bir yana 1955 ilâ 1992 yılları arasında boğazın iki kıyısı arasında ve deniz seviyesinden 80 metre yükseklikte bir yüksek gerilim telinin çekilerek kullanıldığı bilinmektedir.²²³ Öte yandan, köprü inşası haricinde, meselâ Messina Boğazında İtalyan devletinin, aldığı bir kararla ve çevresel sebeplerle belirli büyüklükteki gemilerin geçişini durdurduğu da bir gerçektir.²²⁴

Üzerinde köprü inşa edilmiş uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar açısından en önemlisi ve tartışma yaratana Danimarka tarafından köprü inşa edilmiş olan Danimarka Boğazlarının temel geçiş güzergâhını teşkil eden Büyük Kuşak Boğazıdır. Aşağıda kısaca değinileceği üzere, inşa öncesi dönemde hakkında Uluslararası Adalet Divanı'na başvurulmuş olan bu köprü, 1997'de tamamlanmış bir karma projedir. Buna göre, Finlandiya, bu köprünün inşasıyla birlikte, özellikle ülkesi tersanelerinde inşa edilen petrol platformlarının açık denizlere çıkışının engelleneceğini iddia etmiştir. Ne var ki, petrol platformları bir yana²²⁵, günümüz ihtiyaçları bağlamında şekillendirilen çeşitli ticarî gemiler için bile aynı tehlikenin söz konusu olduğu ifade edilebilir. Nitekim, Finlandiya'nın Turku Kentinde yer alan "STX Tersanesi"nde inşa edilen Oasis

in için geminin sahibi Türk Şirketi ilgililerle anlaşarak hasarı tazmin yoluna gitmiştir. Bkz. "Turkuaz Shipping, Gemisinin Kırım Köprüsüne Verdiği Zararı Karşılıklı", **Deniz Haber**, Mayıs 18 2016 via www.denizhaber.com.tr/print.php?type=1&id=68138 (son erişim tarihi: 02/08/16).

222 İlgili tüzüğün adı geçen 33. maddesi aynen şu şekildedir: "*İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprüsünün seyir güvenliği ile ilgili ikaz ışıklarına özen gösterecektir. İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçemeyecektir. Hava çekimi 54 ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir*".

223 Bkz. SPADI, **2001**, s. 417. Her şeyden önce oldukça yüksek konumlanan bu yüksek gerilim hattı telinin, Spadi'nin de belirttiği gibi, özellikle bir köprüyle karşılaştırıldığında oldukça kolaylıkla ortadan kaldırılabilir göz önünde tutulmalıdır.

224 Konuya ilişkin İtalyan Hükûmetinin kararı ve buna karşılık Amerika Birleşik Devletleri'nin notası için bkz. ROACH/SMITH, **2014**, s. 308-310. Esasen, I. Dünya Savaşı esnasında İtalya tarafsızlık kurallarına dayanarak Messina Boğazını savaş gemilerine tamamen kapatmıştır. Bkz. TRUVER, **1980**, s. 156.

225 Bu arada, belirtmelidir ki, Danimarka, Finlandiya'nın dilekçesine karşı sunduğu cevabında, Romanya örneğini vermiş; bu itibarla Danimarkalı yetkililer Romen yetkililerle temas kurarak Romanya'da inşa edilen denizde kullanılacak sondaj platformlarının İstanbul Boğazından geçiş hakkını ve eşi hakkında bilgi edinmişlerdir. Buna göre, Romen yetkililerin 1976 yılından beri Galati'deki tersanede inşa edilen sondaj platformlarının sorunsuz geçiş yaptıklarını, ayaklarının geçiş sonrasında kaynak yapılarak birleştirildiğini ifade etmişlerdir. Bkz. "Danish: Counter-Memorial", s. 159 paragraf 456.

sınıfı yolcu gemilerinden ilki olan "Allure of the Seas"ın Büyük Kuşak üzerinde inşa edilmiş köprünün altından kıl payı geçtiği haberleri 2010 yılında karşımıza çıkmıştır.²²⁶ Her şeyden evvel Köprünün denizden yüksekliği 65 metreyken, Oasis sınıfı yolcu gemisinin denizden yüksekliği 72 metredir ve bu durumda aradaki 7 metrelik fark teleskopik bacaların alçaltılması ve ek 30 cm ise "çökme etkisi" (*squat effect*) olarak adlandırılan sıç bir kanalda geminin belirli bir hızla ilerlemesinin sonucu olarak denize bir nebze gömülmesiyle sağlanmıştır ki, köprünün altından geçerken 20 notluk bir hızla geçişini tamamlayan "Allure of the Seas" böylelikle 60 cm'lik bir farkla köprüye çarpmaktan ıskalamıştır.²²⁷

İlgili boğazlar üzerinde inşa edilen veya edilmesi düşünülen köprülerin, yukarıda ele alındığı üzere, *seyrüsefer üzerinde* yarattıkları veya yaratabilecekleri olumsuz etkiler bir tarafa, başka türlü olumsuz etkiler de göz ardı edilmemelidir.²²⁸ Bunlar içerisinde çevresel etkiler ön plânda gelmektedir. Örneğin, Messina Boğazı üzerinde inşa edilmesi plânlanan köprüye ilişkin açılan dâvalarda, dâvacıların iddiaları arasında çevre konularının öncelikli yer tuttuğu gözlenmektedir.²²⁹ Malaka Boğazı üzerinde inşa edilmesi plânlanan köprüye dair gerçekleştirilen değerlendirmelerde ise, köprünün doğaya vereceği zararlara ve bu çerçevede bir tarafta Malezya tarafındaki inşa alanının kiremitli deniz kaplumbağalarının (*hawksbill turtle*) yumurtlama alanını teşkil etmesine, beri yanda köprünün kendisinin Boğazın deniz yatağı ekosistemini değiştirecek olmasına ve bunun sonucunda da balıkçılık faaliyetlerinin ve deniz ve kıyı turizminin olumsuz yönde etkilenebilecek olmasına dikkat çekilmektedir.²³⁰ Benzer şekilde, Singapur-Malezya arasında Johor Boğazı üzerinde ilki 1927'de inşa edilmiş batarköprülerin özellikle boğazdaki su devirdaimini etkilemelerinden dolayı değiştirilmeleri gündeme gelmektedir.²³¹

Öte yandan, bu köprülerin bir kısmının inşa edildikleri veya edilecekleri alanlar birinci derecede deprem bölgesi niteliğini haiz olmaktadır. Bu çerçevede, Bering Boğazı²³²,

226 Bu konuda meselâ bkz. "Steady She Goes! The Heartstopping Moment E 1 bn Cruise Liner Squeezes under Bridge...with just '1,5 Inches' to Spare", **The Daily Mail**, October 31 2010 via www.dailymail.co.uk/news/article-1325198/Cruise-liner-squeezes-bridge-just-1-5-inches-spare.html (son erişim tarihi: 23/11/14).

227 Bkz. "MS God's Blessing", **The Madrid Cruises**, October 2010 via <http://madridcruises.weebly.com/ship-specifications.html> (erişim tarihi: 23/11/14).

228 Burada ele alınması, en azından günümüz açısından pek de gerekli olmayan, fakat I. Dünya Savaşı ile II. Dünya Savaşı arasındaki dönemde gerçekleştirilen bir değerlendirme bağlamında ortaya konulan bir tehlike de tarafsızlık statüsünün etkilenmesi ve ilgili köprünün savaşa neden olabilmesi şeklinde *Brüel* tarafından ortaya konulmuştur. Bkz. BRÜEL, 1935, s. 154. Her ne kadar Brüel'in bu savının günümüze uyarlanması zor gibi gözükse de, Tiran Boğazı üzerinde bir köprü inşasını İsrail'in savaş nedenine kadar götürdüğü de unutulmamalıdır. Bkz. CAMINOS/COGLIATI-BANTZ, 2014, s. 339.

229 Bkz. *supra* dipnot: 197.

230 Bkz. RUSLI (I), 2012, s. 24.

231 Bkz. "Clean-Up of Johor Straits to Begin in September", **AsiaOne**, June 16 2008 (Monday) via <http://news.asiaone.com/News/AsiaOne+News/Malaysia/Story/A1Story20080616-71067.html> (son erişim tarihi: 11/08/16). Ayrıca, bkz. "Straits of Johor" via http://en.wikipedia.org/wiki/Straits_of_Johor (son erişim tarihi: 11/08/16).

232 *Hansen*, Bering Boğazında inşa edilecek köprünün çok sık ve birçoğu çok şiddetli depremi kaldıracak güçte olması gerektiğini belirterek, Bering Boğazının hemen güneyinin birinci derece Pasifik Deprem Kuşağının kuzey

Malaka Boğazı²³³, Messina Boğazı²³⁴ ve Soya Boğazı²³⁵ gibi tehlikeli deprem bölgelerinde konumlanan boğazlar üzerinde gerçekleştirilecek köprü projelerinde deprem verilerinin göz önüne alınarak hareket edilmesi gerektiği muhakkaktır. Yine doğadan hareket edilmesi gerekirse, iklimsel bazı koşulların bu köprülerin inşasında dikkate alınması kaçınılmaz bir gereklilik teşkil etmektedir. Meselâ, Bering Boğazındaki buz ve buzulların köprüye verebileceği zarar ve ayrıca kuvvetli rüzgârların²³⁶ olumsuz etkileri de göz önüne alınmalıdır.²³⁷ Beri yandan, köprülerin inşa edileceği alanlardaki iklim koşullarının köprünün inşasında gözetilmesi gereği haricinde, bu hava koşullarının köprü üzerinde seyreden araçlar için de tehlike yaratılabileceği düşünülmelidir. Bu çerçevede, *Rüslî*, örneğin Malezya ve Endonezya'nın tropik iklim kuşağında olmalarının da bir sonucu olarak, akşamüzerleri olağan olarak yaşanan şimşekli fırtınalar esnasında köprüde araç kullanmanın oldukça tehlikeli olabileceğine işaret etmiştir.²³⁸

Ayrıca, bazı boğazlarda doğal ve iklimsel olaylar dışındaki hususların da köprü projelerine etki edebileceği ifade edilebilir. Nitekim, Messina Boğazına dair köprü inşası sürecine ilişkin olarak mafyanın devreye girmesine dair ciddi kuşkuların ortaya konulduğu vurgulanmalıdır.²³⁹ Yine, Malaka Boğazında inşa edilecek o denli uzun bir köprüde, özellikle trafiğin az olması durumunda haydutluk ve insan kaçırımlarının yaşanacağına dikkat çekilmektedir.²⁴⁰

Olumsuz etkiler bir tarafa inşa edilen veya edilecek köprülerin mevcut ve/veya potansiyel avantajlarından da kısaca bahsedilmesi yerinde olacaktır. Herşeyden evvel, bir boğaz üzerinde köprü inşa edilmesiyle birlikte bir devletin toprakları arasında veya

noktasını teşkil ettiğine işaret etmiştir. Bkz. HANSEN, *supra* dipnot: 187.

233 Malezya yarımadasının Pasifik Deprem Kuşağından uzakta olmasına karşılık, Sumatra için aynı şeyin söylenemeyeceğini belirten *Rüslî*, burasının çok önemli sismik hareketlerin bulunduğu bir alana denk geldiğinin ve bu çerçevede de plânlanan köprünün büyük bir deprem ve tsunami riskiyle karşı karşıya olduğunu altını çizmiştir. Buna karşılık, projenin savunucularının köprünün deprem kuşağından uzakta olduğunu bildirdiğini de belirtmekten geri kalmayan yazar, ayrıca her ne kadar son 10.000 sene de bir aktivite yaşanmamış olsa da yaklaşık 100 km ötede bir sismik kuşak bulunduğunu da belirtmiştir. Bkz. RUSLI (I), **2012**, s. 25-26.

234 Köprünün 7.1 şiddetindeki depreme dayanıklı olarak inşa edileceği belirtilmektedir. Bkz. COVELLI, **1997**, s. 23; RAMSDEN, *supra* dipnot: 196.

235 Birinci derece deprem kuşağında yer alan Japonya'nın ilgili boğazı üzerinde inşa edilecek köprünün depreme dayanıklılık özelliği göstermesi kaçınılmaz bir gerekliliktir. Bununla beraber, tabii ki Japonya'nın bu gerçeği gözetip buna uygun olarak hareket edeceği kuşkusuzdur. Ne de olsa, bu tür bir köprü inşası Japonya için ilk olmayacaktır. Nitekim, *Ramsden* türünün en önemli örneklerinden biri olarak incelediği Akashi Boğazı üzerindeki köprünün 8.5 şiddetindeki bir depreme dayanabilecek şekilde inşa edildiğinin altını çizmektedir. Bkz. RAMSDEN, *supra* dipnot: 196. Paralel yönlü değerlendirmeler için bkz. PETROSKI, **1998**, s. 515.

236 Bu denli büyük köprü projelerinde rüzgâra direnç önemli bir konu olmaktadır. Meselâ, Messina Boğazı üzerindeki köprü için geliştirilen projede köprünün 75 mil/hız gücünde rüzgârlara dayanabileceği belirtilmektedir. Bkz. RAMSDEN, *supra* dipnot: 196. Bununla birlikte, *Covelli* köprünün aerodinamiği çerçevesinde 216 km/saat gücündeki rüzgârlara dayanabileceğini ki, Messina Boğazındaki en şiddetli rüzgârın 130 kph olduğunu ifade etmiştir. Bkz. COVELLI, **1997**, s. 23.

237 Bkz. HANSEN, *supra* dipnot: 187.

238 RUSLI (I), **2012**, s. 26.

239 Bkz. DAY, *supra* dipnot: 200.

240 Bkz. RUSLI (I), **2012**, s. 26-27.

iki devletin, hattâ kıtanın toprakları arasında birleşme yaşanılacaktır. Yâni, kişiler ve mallar bir kıyıda diğerine daha rahatlıkla aktarılabilir. ²⁴¹ Bu başta ekonomi ve ticaret olmak üzere turizm gibi birçok alanı olumlu yönde etkileyecektir. Ayrıca, gerek inşa aşaması, gerek inşaat sonrasındaki ekonomik gelişmeler istihdamı da olumlu yönde etkileyecektir. ²⁴²

D) Boğazlar Üzerindeki Köprüler ve Uluslararası Deniz Hukuku

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin III. Bölümünde boğazlar üzerinde köprü inşa edilmesine dair herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. Bununla beraber, kıyı devletinin veya devletlerinin uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlarda geçişi engellememe yükümlülüğü vardır ve bu Sözleşmenin boğazlardan geçişi ilişkin temel niteliklerindedir. Böylelikle, uluslararası seyrüseferde kullanılan bir boğazda kıyıda devlet veya devletler bir köprü inşa edeceklerse, inşa edilecek bu köprünün seyrüseferi engellememesine dikkat etmek zorundadırlar. Dolayısıyla, her ne kadar kıyı devletlerinin boğazları üzerinde hâkimiyeti tamsa ve bu bağlamda köprü inşa edebilecekse de, uluslararası deniz hukuku kuralları bunun boğazdan geçişi engellemeyecek bir biçimde gerçekleştirilmesini öngörmüştür.

Bu açıklamalar çerçevesinde, her şeyden evvel, uluslararası boğaz niteliğini haiz olmayan ve kıyı devletinin içsuları ve/veya karasuları dâhilinde kalan boğazlarda kıyı devletlerinin boğaz üzerinde köprü inşa etmesine engel hukukî bir durum bulunmadığı ifade edilmelidir. Nitekim, yukarıda örneği verilen ve devletlerin tamamen kendi içsularında kalan boğazlar bu duruma temel örnekleri teşkil etmektedir. Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür.

Bunun haricinde, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar üzerinde köprü inşa edilmesine dair 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin ilgili bölümlerinde herhangi bir düzenlemeye, en azından açıkça, yer verilmemiştir. Boğazlar üzerindeki köprülere ilişkin en önemli düzenleme olarak kabûl edilebilecek düzenleme, m. 44'te belirtildiği üzere seyrüseferi engellememe yükümlülüğüdür.

241 Boğazlar üzerinde inşa edilen köprüler, İstanbul gibi trafik kaosunun süregeldiği bir metropolde, yaşanan bu kaosu bir nebze daha kısıtlayabilmenin bir yolu olarak da görülebilir.

242 Messina Köprüsünün bu konudaki olumlu avantajlarını ayrıntılı bir biçimde *Covelli*'nin değerlendirdiği gözlenmektedir. Bu çerçevede, Güney İtalya'yı anlatmak için kullanılan "*Mezzogiorno*" için hayatî öneme sahip olduğunu belirten yazar, ilgili köprünün Tiren Koridorunun önemli bir parçası olacak olması bir yana, projenin Avrupa'nın belli başlı devletleri ile Kuzey Afrika arasında da önemli bir bağ sağlayacağına işaret ederek, bölgedeki işsizliği de büyük ölçüde kıracağını ifade etmiştir. Bkz. COVELLI, 1997, s. 24-25. Bu konuda ilginç bir katkı da, Tiran Boğazı üzerindeki köprü için gösterilmektedir. 1948'den beri Kuzey Afrika ile Arabistan yarımadası üzerindeki devletler arasında doğrudan bir karayolu bağlantısı kurulması bir yana, bu karayolu bağlantısının özellikle Hac için kolaylaştırıcı etkisi ön plâna çıkartılmakta, hattâ Hac'ca gelen Müslüman sayısındaki artışın köprünün maliyetini karşılayacağı ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra, projelendirilen bu köprü ile genel anlamda iki ülkenin birbirleriyle bağlanması bir yana Afrika ve Asya arasındaki bağlantının da sağlanmasının Arap Ortak Pazarı için çok büyük faydası olacağı da altı çizilmektedir. Bkz. SHAY, *supra* dipnot: 139. Paralel biçimde, Bab el-Mandeb Boğazı üzerinde inşa edilmesi düşünülen köprünün ilk aşamada 60.000 kişiye, 2025'te tamamlanınca iki yakasında kurulması plânlanan şehirlerle birlikte 850.000 kişiye iş sağlayacağı belirtilmektedir. Bkz. KNAUP, *supra* dipnot: 156. Öte yandan, ekonomik açıdan bu yönlü iyimserlikleri, en azından *Rüslî*'nin, Malaka Köprüsü için taşımadığı gözlenmektedir. Bkz. RUSLI (I), 2012, s. 26-28.

III. Deniz Hukuku Konferansı görüşmelerinin daha henüz başındayken İstanbul Boğazı üzerinde Boğaz Köprüsü inşası başlamış ve bitirilmiştir. Bu aşamada, özellikle Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin, konuyu, bu köprü inşası üzerinden III. Deniz Hukuku Konferansının gündemine taşımadıkları gözlenmektedir.²⁴³ III. Deniz Hukuku Konferansında konuya ilişkin doğrudan düzenleme veya öncesinde tekliflere rastlanmamaktaysa da, belirli devlet veya devletlerin teklifleri bu çerçevede ele alınabilecektir.²⁴⁴ Bu bağlamda, ilk teklif 2 Temmuz ilâ 4 Ağustos 1973 tarihleri arasında gerçekleştirilen II. Oturumda Polonya tarafından boğazlar üzerinde gerçekleşen seyrüsefer hususlarına dair teklifle gündeme gelmiştir²⁴⁵: "*Kıyı devleti uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlarda, o tür boğazlardan gemilerin geçişini engelleyebilecek veya mâni olabilecek herhangi türde bir yapı yerleştirmeyecektir*".²⁴⁶ Bir sonraki sene benzer şekilde iki değişik öneriye daha rastlandığı görülmektedir.²⁴⁷ Bunlardan ilki 1974 yılındaki II. Oturumda Sosyalist Devletlerin²⁴⁸ konuya ilişkin verdiği Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlara Dair Taslak Maddeler adlı metindeki m. 2(f)'dir ki, şu şekilde bir düzenleme söz konusu edilmiştir: "*Kıyı devleti, uluslararası boğazlarda gemilerin transitini müdahale edecek veya engel olacak herhangi yapı yerleştirmeyecektir*".²⁴⁹ Hemen belirtilmelidir ki, Sosyalist Blok Devletlerince ortaya konulan bu teklife ilişkin tartışmalarda, Danimarka'nın ana adasının diğer adalarından ve İsveç'e ait adalardan dar boğazlarla ayrıldığı ve bu boğazlar üzerinde köprü ve tünel yapmak süretiyle bağlantılar sağlanmasının ekonomik ve sosyal bağlamda hayati önemi olduğu ortaya konulmuştur.²⁵⁰ İkinci teklif çerçevesinde ise, yine aynı oturumda Fas, Malezya, Umman ve Yemen tarafından Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlar da Dâhil Karasularındaki Seyrüseferde Dair Taslak Maddeler başlıklı metinde m. 22/4'te şu şekilde bir düzenleme önerilmiştir: "*Kıyı devleti bir boğazın seyrüsefer kanalında bu tür boğazlardan gemilerin geçişini engelleyebilecek veya mâni olabilecek herhangi türde bir tesisatı, yapıyı veya cihazı yerleştirmeyecektir*".²⁵¹ Bu öneriler dışında konuya ilişkin belirgin bir teklife rastlanmamaktadır. III. Deniz Hukuku Konferansında konunun derinine inilmemesinin sebebini,

243 Platzöder'in, bu durumu, hayretle karşıladığını dile getirdiği görülmektedir. Bkz. PLATZÖDER, 1996, s. 143.

244 Genel olarak bkz. CAMINOS/COGLIATI-BANTZ, 2014, s. 331.

245 Bkz. "**The 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, New York, 1992, s. 111.

246 "*The coastal State shall not place, in the straits used for international navigation, structures of any kind which could hamper or obstruct the passage of ships through such straits*".

247 Sırasıyla bkz. "**The 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, New York, 1992, s. 18-20, özellikle s. 19 ve s. 22.

248 Bu devletler şunlardır: Bulgaristan, Çekoslovakya, Demokratik Alman Cumhuriyeti, Polonya, Ukrayna Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği.

249 "*The coastal State shall not place in the straits any installations which could interfere with or hinder the transit of ships*".

250 Bkz. NANDAN/ANDERSON, 1989, s. 194-195.

251 "*The coastal State shall not place in navigational channels in a strait facilities, structures or devices of any kind which could hamper or obstruct the passage of ships through such straits*".

Platzöder, her ne kadar belirli bir önemi olduğu kabûl edilse de, oldukça rahatsız edici bir tartışmayı tetikleyeceğinin öngörülmesine bağlamıştır.²⁵² 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin boğazlara ilişkin bölümünde bu çerçevedeki düzenleme değerlendirildiğinde, yukarıda da belirtildiği gibi, kıyı devletinin yükümlülüğünü düzenleyen 44. madde göz önüne alınabilecektir. Bu maddede de, boğazın kıyıdaşı devletin transit geçişi engellememesi gerektiği açıkça düzenlenmiştir.²⁵³ Nitekim, Fiji-İngiltere ortak önerisi üzerine inşa edilen III. bölümün Konferans esnasındaki tartışmalarında m. 44 bağlamında köprüler de gündeme gelmiş; madde “önlemek” (*impe- de*) veya “engellemek” (*hamper*) kelimeleri arasında bir tercih yapılması gerektiği, hava çekimi yüksek bir köprünün inşa edilmesi durumunda her ne kadar seyrüsefere engel olmasa da, kullanılan engel olmak kelimesinden etkilenip etkilenmeyeceği tartışılmış ve sonunda ilgili maddenin geçişi önleyici muhtemel etkilerin kaldırılmasına ilişkin olduğu belirtilerek, “engel olma” kelimesinin kullanımının devam edilmesine karar verilmiştir.²⁵⁴

Bu genel perspektiften sonra belirtilmesi gereken en önemli husus, ele alınan her bir boğaz bağlamında somut özelliklere göre bir değerlendirmenin gerçekleştirilmesidir. Bu çerçevede, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi düzenlemeleri göz önüne alındığında, incelenen bazı boğazlarda transit geçiş rejimi²⁵⁵ söz konusuysen, bazılarında askıya alınamayan zararsız geçiş hakkı²⁵⁶ bazılarında ise hukukî rejimlerini uzun süreden beri düzenleyen uluslararası sözleşmelerdeki düzen²⁵⁷ söz konusudur;

252 Bkz. PLATZÖDER, s. 143.

253 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 44. maddesi şu şekildedir: “Boğaza sınırdaş devletler, transit geçişi engellemeyecek ve boğaz dâhilinde ve üzerinde seyrüsefere ve uçuşa dair bilgileri olduğu her türlü tehlikeyi uygun şekilde duyuracaklardır. Transit geçiş hiçbir biçimde askıya alınmayacaktır”.

254 Bkz. NANDAN/ANDERSON, s. 195.

255 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesinde boğazlardaki temel geçiş rejimini teşkil eden transit geçiş rejimi, diğer geçiş rejimleriyle mukayese edildiğinde daha liberal bir geçiş rejimi olarak mütalâa edilmektedir. Transit geçiş rejimine ilişkin daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. BORDUNOV V.D., “The Right of Transit Passage under the 1982 Convention”, *Marine Policy*, Year: 1988, Volume: 12, Issue: 3, s. 219-230; CAMINOS/COGLIATI BANTZ, **2014**, s. 37-220; KURAN, **2016**, s. 119-121; LÓPEZ MARTÍN, **2010**, s. 151-198; MAHMOUDI, **2010**, paragraflar: 1-38; ÖZMAN, **2006**, s. 366-375; VAN DYKE Jon M., “Transit Passage through Straits”, *The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, (edited by Chircop/McDorman/Rolston), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, **2009**, s. 177-194.

256 Sadece belirli iki tip boğaz için söz konusu olan askıya alınamayan zararsız geçiş hakkı, adının da ortaya koyduğu üzere, karasularındaki zararsız geçiş hakkından askıya alınamama hususunda ayrılmaktadır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesinde askıya alınamayan zararsız geçiş hakkının söz konusu olduğu iki tür boğazdan ilki Messina istisnası olarak da bilinen bir devletin anararası ile yine o devlete ait ada arasında konumlanmış ve adanın beri tarafında aynı kolaylıkta bir geçiş imkânının bulunduğu boğazlar- ken, ikincisi bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge alanını bir devletin karasularıyla bağlayan boğazlar- dır. Konu hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. ALEXANDER, **1987**, s. 479-491; CAMINOS Hugo, “Categories of International Straits Excluded from Transit Passage Regime under Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea”, *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas E. Mensah*, (edited by Ndiaye & Wolfrum), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, **2007**, s. 589-592; CAMINOS/COGLIATI-BANTZ, **2014**, s. 46-55; LÓPEZ MARTÍN, **2010**, s. 93-98; VAN DYKE, **2009**, s. 194-196.

257 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 35/c’de ortaya konulduğu üzere, hukukî rejimi uzun süreden beri uluslararası bir antlaşmayla düzenlenen boğazlardaki geçiş rejiminin ilgili antlaşma hükümlerine göre yönetilmesine devam edileceği öngörülmüştür. Bu tür boğazların sayısı fazla değildir. Bu çerçevede,

hattâ, bazıları boğazlar rejimi dışında takımda suları geçişi kurallarına²⁵⁸ tâbi olan boğazlardır. Farklı geçiş rejimlerine tâbi olunması, ilgili boğazda inşa edilen veya edilecek olan köprüler bağlamında farklı bir değerlendirmenin yapılmasını gerekli kılar mı?

Uluslararası hukuk çerçevesinde 1992 yılında Finlandiya'nın Danimarka aleyhine başvurusuyla konuya ilişkin bir dâva gündeme gelmiş olsa da, bu dâva henüz görülmeden iki devlet anlaşmaya varmak suretiyle sorunu aralarında hâletliklerini Uluslararası Adalet Divanı'na bildirmiş, Divan da bir hafta içerisinde dâvayı listesinden çıkarmıştır.²⁵⁹ Her ne kadar, dâva görülmemiş olsa da, konunun gündeme taşınmasında inkâr edilemeyecek bir öneme sahiptir.

Doktrin ise, gerek bu dâva öncesinde²⁶⁰, gerek bu dâva sonrasında konuya kısıtlı da olsa değinmiştir. Bu çerçevede, konuya dair Amerika Birleşik Devletleri'nin resmî görüşünü açıklayan *Schachte*, inşasına ilişkin karar verildiği andan itibaren uluslararası alanda kabûl edilmiş ve önceden uygulanabilecek standartların uygulanmamasına tâbi kılınmazsa boğaz devletleri ve kullanıcı devletler arasındaki ince dengeye zarar verecek uluslararası seyrüseferde kullanılan bir boğaz üzerinde inşa edilecek köprülere dair ayrıntılı bir değerlendirmede bulunarak uluslararası mâkul bir çözüme ulaşmak için

doktrin üzerinde fikir birliği içinde olduğu dört boğaz söz konusudur: Danimarka Boğazları (Kopenhag Antlaşması/1857); Magellan Boğazı (1881); Åland Boğazı (1921) ve Türk Boğazları (Montreux Boğazlar Sözleşmesi/1936). Öte yandan, Cebelitarık Boğazının durumu ise, doktrinde tartışmalı gözükmektedir. Genel olarak, bkz. CAMINOS, 2007, s. 581-589; CAMINOS/COGLIATI-BANTZ, 2014, s. 71-108; LÓPEZ MARTÍN, 2010, s. 76-79; ÖZMAN, 2006, s. 377 vd.; VAN DYKE, 2009, s. 196-216.

258 İlk kez 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesiyle uluslararası uygulamaya giren takımda suları geçişi de, diğer geçiş rejimleriyle mukayese edildiğinde liberal bir geçiş rejimi olarak ortaya çıkmaktadır. Takımda suları geçişine ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. BATONGBACAL Jay L., "Barely Skimming the Surface: Archipelagic Sea Lanes Navigation and the IMO", **Ocean Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses**, (edited Elferink/Rothwell), Brill Nijhoff, Leiden, 2004, s. 49-68; COGLIATI-BANTZ Vincent P., "Archipelagic States and the New Law of the Sea", **Law of the Sea, from Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea: Liber Amicorum Judge Hugo Caminos**, (edited by del Castillo), Brill Nijhoff, Leiden, 2015, s. 310-315; JIMÉNEZ PIERNAS Carlos, "Archipelagic Waters", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010, paragraflar 24-28 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10); MUNAVVAR Mohamed, **Ocean States: Archipelagic Regimes in the Law of the Sea**, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1995, s. 163-173; ÖZMAN, 2006, s. 280-284.

259 Konuya ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. KOSKENNIEMI Martti, "Case Concerning Passage through the Great Belt", **Ocean Development & International Law**, Year: 1996, Volume: 27, Issue: 3, s. 255-289; KOSKENNIEMI Martti, "Passage through the Great Belt Case (Finland v. Denmark)", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10); WOLFRUM Rudiger, "Bridges over Straits", **The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries**, (edited by Miles/ Treves), University of Hawaii Press, Honolulu, 1993, s. 38-56. *Koskenniemi*'nin konuyu Fransızca değerlendirdiği makalesine de bakılabilir. Bkz. KOSKENNIEMI Martti, "L'affaire du passage par le Grand Belt", **Annuaire français de droit international**, Année: 1992, Tome: 38, s. 905-947. Bu dâvaya ilişkin daha kısa bilgi içeren şu eserlere de bakılabilir. Bkz. CAMINOS/COGLIATI-BANTZ, 2014, s. 332-338; CHURCHILL/LOWE, 1999, s. 109-110; JIA, 1998, s. 118-121; KOSKENNIEMI Martti/LEHTO Marja, Finland and the Law of the Sea, in **The Law of the Sea: European Union and Its Member States**, edited by Treves/Pineschi, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, 1997, s. 149; PLATZÖDER, 1996, s. 151-153; TANAKA Yoshifumi, **The International Law of the Sea**, Cambridge University Press, Cambridge, 2012, s. 107-108.

260 Bu konuda, özellikle *Brüel*'in Küçük Kuşak üzerinde inşa edilen köprüye ilişkin 1935 tarihli değerlendirmesi gündeme getirilebilir. Bkz. BRÜEL, 1935, s. 142-156.

deniz ulaşım yollarının ve trafik ayırım şemalarının ortaya konulmasında Uluslararası Denizcilik Örgütü çerçevesinde başvurulmuş yolun kullanılabilmesini, nihayetinde uluslararası seyrüseferde kullanılan bir boğazda inşa edilecek köprülerin de seyrüseferi etkilediği ve ona ilişkin olduğunu vurgulamış, bu konuda, ülkesinin, bir devletin önceden izin almaksızın veya tek taraflı olarak köprü inşasına izin veren uluslararası bir teamülün oluşmadığına inandığının da altını çizerek, bu konuya ilişkin devletler arasında yeknesak bir uygulamanın köprü plânlarının ancak Uluslararası Denizcilik Örgütüne sunulmasıyla olacağına işaret ederek, bu açıklamaların ışığı altında atılması gereken üç temel adımı köprü inşa etmek isteyen devletin projesini çok önceden Uluslararası Denizcilik Örgütüne sunması, böylelikle adı geçen bu Örgüt tarafından bilgilendirilen ilgili devletlerin konuya dair görüşlerini sunabilmeleri için uygun bir şansın sağlanması ve son olarak gerçekten inşaata Örgütün kılâvuz ilkelerine ve standartlarına uygun bir proje olduğunun belirlenmesiyle başlanması şeklinde ortaya koymuştur.²⁶¹

Wolfrum ise, Finlandiya ve Danimarka arasındaki dâva çerçevesinde değerlendirmelerde bulunurken, hakkın kötüye kullanılması temelinde konuyu değerlendirmiştir; şöyle ki Finlandiya'nın, ilgili boğaz alanında aralarında sondaj gemileri, petrol platformları ve mâkul olarak öngörülebilir büyüklükteki gemiler de dâhil tüm gemiler için serbest geçiş hakkı bulunduğu ve Danimarka tarafından inşa edilmesi plânlanan köprünün bu hakla bağdaşmadığı, bunun için de iki devlet arasında serbest seyrüseferin nasıl korunacağına dair müzakerelere başlanması gerektiği yönündeki ifadesinin Danimarka'nın köprü inşa hakkını tamamen inkâr etmediğini gösterdiğini vurgulamış, her ne kadar hakkın kötüye kullanılmasının yasaklanması temelinde uluslararası bir mahkeme veya hakemlik kararı olmasa da ve bu ilkenin, somut birçok dâvada kullanılsa da, temel olarak, varlığının belirtildiğini ve özellikle de 1982 Sözleşmesinin 300. maddesinde bu ilkenin açıkça yer alması gerçeği çerçevesinde bu ilkeye başvurulmasının uygun olacağını belirtmiş; bunun için de birbiriyle alâkalı denizcilik faaliyetlerinin ancak diğer devletlerin haklarına ilişkin gerekli ihtimamın gösterilmesiyle mümkün olacağına vurgu yaparak hukukî ve olgusal değerlendirme yapılmasını savunmuş; hukukî olarak Büyük Kuşak'ta öngörüldüğü üzere yapılacak inşaat ile seyrüsefer serbestisi çerçevesinde 1982 Sözleşmesinde hangisine öncelik verileceği konusunda bir açıklığın olmadığı ve fakat bu konuda ipuçlarının olduğuna işaret etmiş ve m. 78/2 ile m. 60/7'yi ele alarak kıta sahanlığının araştırılması ve işletilmesi için kullanılacak tesislerin seyrüsefer serbestisini engellememesine yönelik düzenlenmesinin bu çerçevede seyrüsefere ağırlık verildiğini gösterdiğine işaret etmiş ve olgusal değerlendirmede de Danimarka'nın inşa etmeyi plânladığı köprünün Finlandiya'nın gemi inşa faaliyetlerine olumsuz etkisine bakılması

261 Bkz. SCHACHTE W.L. Jr., "International Straits and Navigational Freedoms", in **The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries**, (edited by Miles/Treves), University of Hawai'i Press, Honolulu, 1993, s. 35-36 (s. 33-36); SCHACHTE W.L.Jr., "International Straits and Navigational Freedoms", **Ocean Development & International Law**, Year: 1993, Volume: 24, Issue: 2, s. 193-194. Bunun dışında, Amerika Birleşik Devletleri'nin resmî görüşünü ortaya koyan aynı metin *Schachte*'ye metnin hazırlanmasında yardımcı olan *Bernhardt* ile birlikte yine aynı yıl tekrar yayınlanmıştır. Bkz. SCHACHTE William L. Jr. & BERNHARDT J. Peter A., "International Straits and Navigational Freedoms", **Virginia Journal of International Law**, Year: 1993, Volume: 33, Issue: 3, s. 548-550.

gerektiği ki, Danimarka Hükümetinin bu meâlde sabit bu bağlantının İskandinav ülkeleri ile Avrupa'nın geri kalanını bağlayacağını açıkladığını ve ayrıca, köprü ile muhtemel tünel arasındaki maliyetin de hesaplanması gerektiğini ortaya koymuştur.²⁶²

Platzöder, her ne kadar III. Deniz Hukuku Konferansı esnasında gündeme getirilmemiş olsa da, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar üzerinde doğrudan köprü inşasına ilişkin kurallara yer verilmemiş olması bu konuda bir boşluğun olduğu anlamına gelmeyeceğini belirterek, mantıken, karasularının ötesinde açık deniz ve/veya münhasır ekonomik bölge alanlarında devletlere yapay ada, tesis ve yapı inşa etme hakkının verildiği düzenlemeler karşısında devletleri kendi karasuları ve içsularına denk gelen alanlarda bu tür bir haktan mahrum bırakmanın egemenlik haklarıyla bağdaşmayacağını altını çizmiş, bu çerçevede Amerika Birleşik Devletleri'nin yayınladığı kılâvuzu temel alarak, münhasır ekonomik bölgede yer alan boğazlarda kullanıcı devletlerin seyrüsefer serbestisiyle kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgede tesis inşa etmesine dair münhasır hakkının göz önüne alınarak, sorunun m. 60/7 çerçevesinde çözümlenmesi ve böylelikle, kıyı devletlerinin uluslararası seyrüsefer için önemli boğazlarda tanınan deniz yollarına müdahalede bulunmaması gerektiğine işaret etmiş, özellikle tüm devletlerin tesis inşasının gerçekleşmemesi veya bundan feragat edilmesi yönünde uzlaşa içinde oldukları bir durumda kıyı devletinin elinin çok da güçlü olmadığını altını çizmiş; transit boğaz rejiminde ise, kıyı devletlerinin durumunun daha iyi olduğunu, m. 44'deki yükümlülüklerin daha az spesifik olduğunu ve genel bir engellemeye yükümlünün bulunduğu, inşasının tamamlanmasından sonra kıyı devletinin köprünün engel olma etkisinin olmadığını bile iddia edebileceğini, köprünün bitiminden sonra ise, boğazı geçen trafiğin sona ermesi veya kısıtlanması gibi bir durumda kıyı devletinin karasuları genişliğini arttırarak boğazı transit geçiş rejimine tâbi kılması gerektiğini vurgulayarak, transit geçiş rejiminin söz konusu olduğu bir boğazda diğer bir yolun ise deniz yollarının veya trafik ayırım şemalarının uygulanması suretiyle boğaz sularının daraltılması olduğunu ifade etmiş, bunun haricinde hidrografik özelliklerin de göz önünde tutulması gerektiğinin altını çizmiş; m. 35/c'ye tâbi boğazlarda ise zaten bir kısmında hâlfihazırda köprü bulunmasının ciddî bir karine teşkil edeceğine işaret etmiştir.²⁶³

Messina Boğazında inşa edilmesi plânlanan köprüye ilişkin bir değerlendirmede bulunan *Spadi* ise, konuya ilişkin, özetle, şu tespitleri gerçekleştirmiştir: askıya alınamayan geçiş hakkının söz konusu olduğu ilgili boğazda, aynı kolaylıkta bir geçiş rejiminin olmasının köprü inşasını kolaylaştırıp kolaylaştıramayacağını sorgulamış ve özellikle gemilerin yüksekliği bakımından bir değerlendirmeyle önceden gemilere ilişkin bir tespite giderek bir belirleme yapmanın doğru olmadığına işaret etmiş, daha sonra, kısaca, İtalya'nın Uluslararası Deniz Örgütüne gerçekleştirmiş olduğu başvurunun, en azından o örgüt nezdinde temsil edilen devletler açısından bakıldığında, ilgili o devletlerin bu

262 Bkz. WOLFRUM, 1993, s. 38-56, özellikle s. 54-55.

263 Bkz. PLATZÖDER, 1996, s. 143 ve 149-150.

yönlü genel bir kabûlünü içerdiğini savlamıştır.²⁶⁴

López Martín, uluslararası boğazlarda sabit bağlantıların (köprülerin) inşa edilmesinin, bu boğazlardaki su alanlarının ilgili kıyı devletinin veya devletlerinin karasuları olduğu düşünüldüğünde egemenlik yetkisinin içerisine girdiğini fakat buna karşılık egemenliğin bu tür boğazlardaki transit geçiş hakkını engellememesi yükümüyle sınırlandırıldığını ve bu çerçevede bu tür yapılarda bu yükümlülüğe sıkı sıkıya bağlı kalınması gerektiğini ifade etmiştir.²⁶⁵

Malaka Boğazı üzerinde inşa edilmesi plânlanan köprüye ilişkin olarak değerlendirilmelerde bulunan *Rüslî* ise, bu şekilde inşa edilecek köprünün, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin III. Bölümünde yer verilen uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan tüm gemiler için öngörülmuş engellenemeyen transit geçiş hakkını düzenleyen hükümlerle çatışır görülebileceğinin altını çizmiştir.²⁶⁶

Konuya ilişkin en son değerlendirmelerden birini gerçekleştiren *Caminos* ve *Cogliati-Bantz* ise, doktrindeki tartışmaları değerlendirdikten sonra uluslararası seyrüseferde kullanılan bir boğaz üzerinde köprü inşasının *ipso facto* yasaklanmamış olduğunun düşünüldüğünü, bununla beraber konuya ilişkin tartışmaların uluslararası seyrüseferin engellenmemesi çerçevesinde köprünün yüksekliğiyle ilgili olduğunu ve böylelikle kıyı devletinin çıkarlarının, altyapısının, ekonomik ihtiyaçlarının bir yanda, uluslararası toplumun çıkarlarının diğer yanda bir bütün olarak değerlendirilmesi, gemilerin türleri ve kargoları dâhil boğazdaki mevcut ve mâkul oranda öngörülebilir gelecekteki seyrüseferin niteliği, gerçek nitelikte alternatif bir güzergâhın varlığı, köprü inşasının plânlandığı ilgili boğazın aslî veya talî oluşunun belirlenmesi, köprü projesinin ilgili tüm kullanıcılara uygun bir süre öncesinde bildirilmesi ve sonrasında bu bilgilendirmeye dair ilgililere cevap şansının tanınması, sürece "Uluslararası Denizcilik Örgütü"nün katılımı ve bu çerçevede projenin tartışılması ve ilgili devlete mâkul bir şekilde meşrû çıkarı ele alınamadığı için zarar görmesinden ötürü olası bir zarar-giderimin ödenmesi şeklindeki esaslı noktaların dikkate alınması gerektiğini vurgulamışlardır.²⁶⁷

Sonuç olarak toparlamak gerekirse, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çatısı altında öngörülen hangi geçiş rejimine dâhil olurlarsa olsunlar üzerlerinde köprü inşa edilecek uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlarda, aslolan ilgili bu boğaz alanlarında geçişin engellenmemesi ve askıya dahi alınamaması kuralı olmaktadır.²⁶⁸ Köprüler bu çerçevede değerlendirilmelidir. Bunun ötesinde, gerek devlet uygulamaları, gerek doktrin incelendiğinde, açıkça görüldüğü üzere, boğazın kıyıdaşı devleti veya devletleri köprü inşa etmekten men eden veya kısıtlayan bir düzenleme

264 Bkz. SPADI, 2001, s. 415-419.

265 Bkz. LÓPEZ MARTÍN, 2010, s. 175.

266 Bkz. RUSLI (I), 2012, s. 24-25.

267 Bkz. CAMINOS/COGLIATI-BANTZ, 2014, s. 341.

268 Farklı olarak, *Platzöder* bir ayrıma gitmektedir. Bu çerçevede, Amerika Birleşik Devletleri'nin yayınladığı belgede gerçekleştirilen boğaz ayrımlarını göz önüne alan yazar, meselâ ortasında münhasır ekonomik bölge koridoru geçen bir boğazda, konunun m. 60/7 dâhilinde ele alınması gerektiğini, bunun haricinde de, kıyı devletinin engellememe yükümlülüğüne vs. dikkat çekmiştir.

ve uygulama bulunmamaktadır. Nitekim, uluslararası seyrüseferde kullanılan birçok boğaz üzerinde ciddî bir sorun yaşanmaksızın köprü inşa edildiği gözlenmektedir. Burada, doktrindeki birçok yazarın üzerinde durduğu gibi, belki Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün haberdar edilmesi ve bir anlamda onunla bir ortak çalışmaya gidilmesi elverişli olabilecektir. Öte yandan, hâlihazırda köprü inşa edilmiş boğazlarda ise, kuşkusuz, böyle bir gerekliliğin doğmayacağı da aşîkârdır. Meselâ, İstanbul Boğazındaki durum buna örnek olarak gösterilebilecektir. Zaten, mevcut üç köprünün bulunduğu bir mecra da dördüncüsü için böyle bir başvuruya gerek yoktur, meğer ki inşa edilen bu ilgili köprü daha alçak olmasın.

E) Boğazlar Üzerindeki Köprülerde Sınır

Boğazlar üzerinde inşa edilmiş bir köprüde ulusal sınırlardan bahsedilebilmesi için, doğâl olarak, ilgili boğazın iki yakasının aynı devlete ait olmaması gerekmektedir.²⁶⁹ Bugüne kadar, tespit edilebildiği kadarıyla bu niteliği haiz iki köprü, Johor Boğazı batarköprüleri ve Öresund Köprüsü söz konusudur. Yukarıda değînilen projeler göz önüne alındığında, bu sayının yakın bir zamanda artabileceği düşünülebilir.²⁷⁰ Ama, henüz elde iki örnek olduğu için onlar üzerinden belirlemelerin gerçekleştirilmesi bir zorunluluk teşkil etmektedir. Fakat, ilgili bu örnekleri irdelemeden evvel iki yakası farklı devletlere ait uluslararası boğazlarda genel olarak sınırlandırma konusuna değînmekte yarar vardır.

Özellikle 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında karasuları genişliği ve karasularının sınırlandırılması konuları çerçevesinde boğazlardaki karasularının sınırlandırılmasının da sıklıkla gündeme geldiği ve değîlendirildiği gözlenmektedir. Bu dönemde, karasuları genişliğinin iki katını geçmeyen ve iki yakası farklı devletlere ait olan boğazlarda karasuları sınırlandırması yapılması ve bu sınırlandırmanın hangi esaslara dayanılarak yapılması gerektiği konusu tartışma yaratmıştır. Bu konuyu ayrıntılandırmadan evvel, nehirlerde kullanılan metotları bir kez daha tekrar etmekten kaçınarak, kıyıdaş devletlerin ilgili uluslararası boğazdaki sınırı belirlerken kondominyum, orta hat veya thalweg, hattâ tek kıyı metodundan yararlanabileceği düşünülebilir.²⁷¹

Bunlardan kondominyum metodunun, yâni kıyıdaş devletler tarafından ilgili boğaza ortak olarak sahip olmanın söz konusu olma durumu değîlendirme altına alındığında, metodun, bir dönem uluslararası hukukçular tarafından birden fazla devletin kıyıdaş olduğu boğazlar için sınırlandırmada önerildiği²⁷², zaman içerisinde ise kabûl edilme-

269 Boğazlarda sınırlandırmaya ilişkin genel bir değîlendirme için bkz. MANGONE Gerard J., "Demarcation of International Straits", **Rights to Oceanic Resources: Deciding and Drawing Maritime Boundaries**, (edited by Dallmeyer/DeVorse), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1989, s. 101-113. Ayrıca, bkz. VERZIJL J.H.M., **International Law in Historical Perspective: Stateless Domain**, vol. IV, A.W. Sijthoff, Leyden, 1971, s. 140-143.

270 Esasen, bu tür bir yaklaşım oldukça iyimser bir yaklaşımdır; çünkü, her ne kadar kıyıları farklı devletlere ait boğazlarda köprü inşası plânlanırsa da, maliyetlerin oldukça yüksek oluşu ve inşaatların çok ileri bir teknoloji gerektirmesi, bu proje ve plânların hayata geçirilebilirliği hakkında ciddî kuşkuların da doğmasına yol açmaktadır.

271 Belirtmek gerekir ki, *Jia* bu konuda sayılan ilk üç metoda (kodominyum, thalweg ve orta hat) yer vermiş ve onlar üzerinden konuyu değîlendirmiştir. Bkz. JIA, 1998, s. 10-13.

272 Birden fazla kıyıdaş devletin bulunduğu boğazlar için *Bluntschi* tarafından 1868 yılında kondominyumun

diği gözlenmektedir. Meselâ, *Gidel*, bu metodun, birden fazla devletin kıyıdaşı olduğu ve karasuları genişliğinin iki katını aşmayan genişliği haiz boğazlarda sınırlandırma için ana metot olamayacağına altını çizmiştir.²⁷³ *Brüel* ise, kılavuzluk, balıkçılık veya buzların kırılması gibi belirli konularda kondominyum metodunun pratik etkisine işaret etmiş, sınırlandırma açısından ise genel bir çözüm olarak kullanılmasının zor olduğunu belirtmiştir.²⁷⁴ *Jia* ise, kondominyumun artık tercih edilmediğini sadece tarihî bir önemi olduğunu vurgulamıştır.²⁷⁵ Nehirler haricinde bu metodunun kullanılıp kullanılmayacağı açık olmasa da, uygulama bağlamında değerlendirildiğinde genelde bu metodun tercih edilmediği gözlenmektedir.²⁷⁶ 1949 tarihli Korfu Boğazı Dâvasında yargıçlardan *Azevedo* karşı görüş yazısında Korfu Boğazında bir çeşit kondominyumun var olduğunu ileri sürmüştür.²⁷⁷ Bunun dışında, *Brüel*, Osmanlı İmparatorluğuna dayatılan ve fakat hiçbir zaman yürürlüğe girmemiş olan Sevres Antlaşmasının boğazlar için öngördüğü düzeni kondominyum benzeri bir düzen olarak mütalâa etmiştir.²⁷⁸ Son olarak, Kerç Boğazında, günümüz fiilî durumu öncesinde, Rusya Federasyonu'nun Ukrayna'ya sınırlandırma yapmaksızın boğazı ortak olarak kontrol etmeyi ve yönetmeyi önerdiği belirtilmektedir.²⁷⁹

Boğazlardaki sınırlandırmada tartışılan bir diğer metot thalweg metodu olmaktadır. Özellikle 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında iki dâvada gündeme getirilse de, bu metodun birinde uygulanmadığı, diğerinde ise kısmen uygulandığı gözlenmektedir. Bu dâvalardan ilki Portland Kanalı Dâvasıdır ki, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri arasında Portland Kanalındaki sınırlandırmaya ilişkin bu dâvada Amerika sınırlandırmanın thalweg metoduna göre yapılmasını talep etse de, hakemlik mahkemesi İngiltere'nin görüşü olan thalweg metodunun sadece nehirlerde kullanılabilecek metot olduğunu kabûl etmiş ve sınırlandırma için thalweg metodunu kullanmamıştır.²⁸⁰ İkincisi ise, 1881 tarihli antlaşmada belirsiz düzenlemelerden ötürü sonlanmayan Beagle Kanalına ilişkin

metodunun önerildiği ifade edilmektedir. Bkz. RHEE Sang-Myon, "Sea Boundary Delimitation between States before World War II", **American Journal of International Law**, Year: 1982, Volume: 76, Issue: 3, s. 572.

273 *Gidel*'in bu görüşlerinin aktarımı için bkz. BRÜEL, vol. I, 1947, s. 134.

274 Bkz. BRÜEL, vol. I, 1947, s. 213.

275 Bkz. JIA, 1998, s. 11.

276 Tercih edilmek bir yana, sınırlı sayıda görüş ve belge dışında boğazların sınırlandırılmasında bu metodun adının geçmediği görülmektedir.

277 Bkz. "The Dissenting Opinion by Judge Azevedo", Korfu Boğazı Dâvası (UAD), 1949, s. 107 paragraf 37 via www.icj-cij.org/docket/files/1/1657.pdf (en son erişim tarihi: 25/07/16). *Azevedo*, bu tespiti yaparken, bir boğazın birden fazla kıyıdaşı olmasının, o boğaza, uluslararası statü sağlaması açısından etkili olmadığına altını çizmeyi de ihmal etmemiştir.

278 Bkz. BRÜEL, vol. II, 1947, s. 357-358. Açıkçası, bu düzen kondominyumdan öte, ilgili boğaz alanının tamamen (işlevsel) uluslararasılaştırılması olarak mütalâa edilmelidir. Uluslararasılaştırmaya ilişkin tanımlama ve açıklamalar için bkz. WOLFRUM Rüdiger/PICHON Jakob, "Internationalization", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).

279 Bkz. KOLODKIN vd., 2010, s. 188.

280 Bkz. JIA, 1998, s. 12.

sorunda Arjantin tarafından bu metodun savunulmasıdır. Gerek 20. yüzyılın başında²⁸¹, gerek II. Dünya Savaşı sonrasında 1977 hakemliğinde²⁸² Arjantin tarafından sınırlandırmanın thalweg metodu çerçevesinde gerçekleştirilmesi istenmiştir; ama sınırlandırma sadece kısmen thalweg metoduna göre gerçekleştirilmiştir. Doktrinde ise, genelde, bu metoda karşı çıkıldığı gözlenmektedir. Meselâ, Şilili hukukçu *Guillermo Guerra*, thalweg metodunun deniz sınırlandırmalarında uygulanmasını sorgulamış ve bu metodun sadece yer çekimine göre aktığı nehirlerde uygulanabileceğini, su yüzeyinin yatay olduğu ve suyun da yer çekimine göre akmadığı denizde uygulanmayacağına işaret etmiştir.²⁸³ *Gidel*, thalweg metodunun, orta hat metodundan sonra, ancak uygulamanın gerekli kıldığı durumlarda ikincil metot olarak uygulanabileceğini dile getirmiştir.²⁸⁴ *Brüel* ise, thalweg metodunu nehir sınırlandırmaları için cazip kılan unsurların boğazlarda mevcut bulunmamasından bahisle, adı geçen bu metodun boğaz sınırlandırmaları için uygun olmadığını ifade etmiştir.²⁸⁵ Buna karşılık, *Anninos* ve *Amin*, karasularının boğazlardaki sınırlandırmasında thalweg metodunun orta hat metoduyla birlikte uygulanacak iki metottan biri olduğunu belirtmiştir.²⁸⁶ Benzer şekilde, *Colombos* da, iki metot arasında herhangi bir ayırım gözetmeksizin, iki kıyısı farklı devlete ait boğazlarda, boğazın darlığı sebebiyle iki devletin karasularının çakışması durumunda, eğer başka türlü bir düzenleme öngören özel bir anlaşma yoksa sınır hattının ya orta hat ya da thalweg hattı olarak belirleneceğini ifade etmiştir.²⁸⁷ *Fenwick* ise, iki devlet arasında konumlanan boğazlardaki sınırlandırmaya uygulanacak kuralların sınır nehirlerindekiyle aynı olduğunu belirterek, uygulanacak sınırlı sayıda metot olduğunu; bunları boğazın ortasındaki

281 Bkz. RHEE, **1982**, s. 572. Arjantinli hukuk adamı *Storni* 1922 yılında Buenos Aires'te Uluslararası Hukuk Cemiyetinin 22. toplantısına uluslararası bir sözleşme için hazırlamış olduğu taslak maddeleri sunmuş ve bunlar içerisinde 8. maddede şu şekilde bir düzenlemeye yer vermiştir: "... uygulanacak belirli kuralları belirtmeksizin, yetki (alanlarının) sınırlandırılmasının ilgili kıyı devletleri arasında yapılacak bir anlaşmaya tâbi olması gerektiği ...". Rhee, orta hattın uygulanmamasından yana olan *Storni*'nin bu değerlendirmeyi yaparken muhtemelen aklında thalweg metodu olabileceğini savunmuştur. Bkz. *ibid.*, s. 572. Benzer şekilde, daha öncesinde yâni 1915 yılında Arjantinli hukukçu *Zeballos*'un *La Prensa*'da Beagle Kanalı için ülkesinin orta hattı uygun görmediği bunun yerine thalweg metodunun sınırlandırmada kullanılması gerektiğini belirttiği gözlenmektedir. Bkz. *ibid.*, s. 572.

282 Bkz. JIA, **1998**, s. 13.

283 Şilili *Guerra*'nın görüşlerinin aktarımı için bkz. RHEE, **1982**, s. 572.

284 *Gidel*'in görüşlerinin aktarımı için bkz. BRÜEL, vol. I, **1947**, s. 134. Ayrıca, Beagle Kanalı özelinde *Gidel*, thalweg hattının uygulanmasının sebatsız ve düzensiz sonuçlar doğuracağını; bu çerçevede de, bu metodun, ancak bazı durumlarda orta hattı düzeltmek için kullanılabileceğini ifade etmiştir. *Gidel*'in bu açıklamalarının aktarımı için bkz. RHEE, **1982**, s. 573.

285 Bkz. BRÜEL, vol. I, **1947**, s. 214.

286 *Anninos*, dar veya geniş şekilde iki devleti ayıran bir su alanının varlığı durumunda, sınırlandırma için akıllara thalweg ve orta hat şeklinde iki temel metodun geldiğini; seyrüsefere müsait sularda, özellikle de nehir ve kanallarda thalweg metodunun tercih edildiğini belirtmiş ve nehir ve boğazlarda thalweg metodunun uygulanışındaki nedenlerin diğer sualtı sınırlandırmalarında mevcut olmadığını altını çizmiştir. Bkz. ANNINOS Peter C. L., **The Continental Shelf and Public International Law**, Imprimerie H.P. de Swart & Fils S.A., La Haye, **1953**, s. 94-95. *Amin* ise, *Anninos*'un görüşlerine katılarak, onları yansıtmıştır. Bkz. AMIN S.H., **International and Legal Problems of the Gulf**, David Winter & Son Limited, Dundee, **1981**, s. 111.

287 Bkz. COLOMBOS, **1967**, s. 197.

hat veya eğer varsa boğazdaki ana kanalın ortasındaki hat olarak ifade ederek, nehirlerle de kurulan bağlantı sonucu mantıken tercih edilmesi gereken metodun ikincisi, yâni thalweg metodu olması gerektiğine işaret etmiştir.²⁸⁸ Bu son kesimdeki yazarlara paralel bir diğer görüş öne süren yazar *Fraser*'dir ki, altı deniz mili genişliği aşmayan ve iki kıyısı farklı devletlere ait boğazlardaki sınırın belirlenmesinde thalweg veya orta hat (*ligne médiane*) metotlarından birisinin uygulanacağını belirtmiştir.²⁸⁹ Bununla beraber, meselâ 1927 tarihli Johor ile Singapur arasındaki sınır anlaşmasında Johor Boğazındaki sınırın thalweg hattını takip edeceği düzenlenmiştir.²⁹⁰ Johor Boğazını örnek göstermek suretiyle, *Kolodkin* ve diğerleri de, Kerç Boğazındaki sınırlandırmanın thalweg metodu çerçevesinde yapılabileceğini önermişlerdir.²⁹¹

Esas olarak, birden fazla kıyıdaşı olan boğazlardaki karasuları sınırlandırmalarında temel metot olarak orta hat metodunun kullanılmasının önerildiğini ifade etmek yanıltıcı olmasa gerekir. Ne de olsa 20. yüzyılın başında birtakım metinlerde, boğazlarda karasuları sınırlandırmasında temel olarak kullanılması önerilen metot orta hat metodudur. Bunlar arasında 1926 tarihinde "Japon Uluslararası Hukuk Cemiyeti"nin *Boğazların ve Körfez veya Koyların Sınırlandırılması İçin Taslak Kurallar* başlıklı çalışmasında yer verdiği şu düzenleme gösterilebilir²⁹²: "Kıyıları iki veya daha fazla devlete ait boğazların durumunda, kıyı suları genel kurala göre kıyının trendini takip eder, fakat iki kıyı arasındaki mesafenin altı deniz milini aşmadığı durumlarda ilgili kıyı sularını bölen hat prensipte iki kıyıdan ölçülen orta hat olacaktır".²⁹³ Dönemin en önemli çalışmalarından biri de *Karasularının Hukukuna Dair Harvard Üniversitesinin Araştırması* sonucu ortaya konulan metindir.²⁹⁴ Bu metnin 9. maddesi şu şekildedir: "Aksine özel bir anlaşmanın yokluğunda, iki veya daha fazla devletin kıyıdaşı olduğu bir boğazda, boğazın altı mili aşmayan genişliğinin olduğu kesimlerde her bir devletin karasuları boğazın ortasına

288 Bkz. FENWICK, 1965, s. 442.

289 Bkz. FRASER Henry S., "The Extent and Delimitation of Territorial Waters", *Cornell Law Quarterly*, Year: 1925, Volume: 11, Issue: 3, s. 478.

290 "... bir yanda Johor Devleti ve Ülkesinin anakarası, diğer yanda Singapur, Pulau Ubin, Pulau Tekong Kechil ve Pulau Tekong Besar adalarının kuzey sâhilleri arasında, Johor Boğazında derin su kanalının ortasını takip eden hayalî bir hat ..." (... an imaginary line following the centre of the deep-water channel in Johore Strait, between the mainland of the State and Territory of Johore on the one side, and the northern shores of the islands of Singapore, Pulau Ubin, Pulau Tekong Kechil, and Pulau Tekong Besar on the other side). Bkz. "Malaysia-Singapore Border" via www.revolv.com/main/index.php (erişim tarihi: 02/09/16). Ayrıca, bkz. COLOMBOS, 1967, s. 197 dipnot: 1; TANAKA Yoshifumi, *Predictability and Flexibility in the Law of Maritime Delimitation*, Hart Publishing, Cornwall, 2006, s. 28 dipnot: 48. Ayrıca, bkz. KOLODKIN vd., 2010, s. 190.

291 KOLODKIN vd., 2010, s. 190.

292 Aynen aktarım için bkz. RHEE, 1982, s. 574; TANAKA, 2006, s. 21 dipnot: 12.

293 "In the case of straits the coasts of which belong to two or more different States, the littoral waters follow the trend of the coasts according to the general rule; but in case the distance between the two shores does not amount to six marine miles, the dividing line between respective littoral waters shall in principle be the middle line measured from the two coasts".

294 Bkz. "The Law of Territorial Waters", *American Journal of International Law Supplement*, Year: 1929, Volume: 23, Issue: 2, s. 241-380, özellikle s. 243-244 ve 281.

uzanır".²⁹⁵ İlgili maddeye ilişkin oldukça kısa açıklamada ise, altı deniz mili genişliği geçmeyen genişlikteki en az iki devletin kıyısının bulunduğu bir boğazdaki sınırlamada, aksine bir düzenleme yoksa, *normal kuralların* uygulanması gerektiğinin altı çizilmiştir. Yine, 1930 tarihli La Haye Konferansının hazırlıkları çerçevesinde raportörlerden *Schücking*, hazırladığı taslak sözleşmenin 6. maddesinde "*Sâhilleri farklı devletlere ait genişliği 10 mili aşmayan boğazlar orta hatta kadar karasularını oluşturacaktır*"²⁹⁶ şeklinde bir hükme yer vermiştir.²⁹⁷ Bu görüş üzerinden La Haye Konferansı için Tartışma Temeli no: 16'da ise şu şekilde bir düzenleme oluşturulmuştur²⁹⁸: "*Karasuları genişliğinin iki katından daha geniş olmayan boğazlarda iki devletin sınırlarının olduğu durumlarda, her bir devletin karasuları ilke olarak boğazın ortasından devam eden bir hatta kadar uzanır*"²⁹⁹. Hemen belirtilmelidir ki, bu düzenleme La Haye'de eleştirilmiştir³⁰⁰; zaten 1930 tarihli La Haye Konferansından da bir sonuç alınamamıştır. Bunun dışında, 1958 tarihli I. Deniz Hukuku Konferansı öncesi, 1956 yılında, Uluslararası Hukuk Komisyonunun, hazırladığı taslak metnin 12. maddesinde, konuya dair bir düzenleme önerdiği, fakat bu düzenlemenin daha sonra kabûl edilmediği de görülmektedir.³⁰¹ Bu düzenlemeler haricinde, doktrinin de orta hat metodunu bu tür sınırlandırmalar için temel metot olarak nitelendirdiğini belirtmek gerekir. Meselâ, *Fraser*, yukarıda da belirtildiği üzere, iki kıyısı farklı devlete ait boğazlarda kullanılacak iki sınırlandırma metodundan biri olarak orta hat metodunu öngörmüştür.³⁰² *Gidel*, aksine bir anlaşmanın yokluğunda, orta hattın boğazların sınırlandırılmasında temel metot olduğuna işaret etmiştir.³⁰³ *Brüel* de orta hat metodunun temel metot olduğunu ifade eden yazarlardandır.³⁰⁴ *Fenwick* ise, hatırlanacağı üzere, her ne kadar orta hat metodunu boğazdaki sınırlandırma metodlarından biri olarak lanse etse de, ilgili boğazda bir ana kanalın varlığı hâlinde thalweg metodunun kullanılması gerektiğini bildirmiştir.³⁰⁵ *Colombos* da, thalweg metoduyla birlikte orta hattın da iki kıyısı farklı devlete ait boğazlarda kullanılacak sınırlandırma metodu olarak saymıştır.³⁰⁶ *Fincham* ve *van Rensburg* de boğazlarda sınırlandırmaya

295 "In the absence of special agreement to the contrary, where two or more states border upon a strait, the territorial waters of each state extend to the middle of the strait in those parts where the width does not exceed six miles".

296 "Straits not exceeding 10 miles in width whose shores belong to different States shall form part of the territorial sea as far as the middle line".

297 Aynen aktarım bkz. FRASER, 1925, s. 479; RHEE, 1982, s. 575; TANAKA, 2006, s. 33.

298 Aynen aktarım bkz. TANAKA, 2006, s. 34. Ayrıca, bkz. RHEE, 1982, s. 576.

299 "When two States border on a strait which is not wider than twice the breadth of territorial waters, the territorial waters of each State extend in principle up to a line running down the center of the strait"

300 Bkz. TANAKA, 2006, s. 34.

301 Bkz. VERZIJL, vol. IV, 1971, s. 140-141.

302 Bkz. FRASER, 1925, s. 478.

303 *Gidel*'in görüşünün aktarımı için bkz. BRÜEL, vol. I, 1947, s. 134.

304 Bkz. BRÜEL, vol. I, 1947, s. 214.

305 Bkz. FENWICK, 1965, s. 442.

306 Bkz. COLOMBOS, 1967, s. 197.

ilişkin verdikleri örnekte sınırlandırmanın orta hat metoduna göre gerçekleştirileceğini vurgulamıştır.³⁰⁷ Bunun haricinde, *Jia* da 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 15'i tekrarlayarak³⁰⁸, her ne kadar gerçekte yapılan sınırlandırmaların kesinkes ve tamamen orta hattı yansıtmasa da bir başlangıç noktası olduğunu vurgulayarak, orta hat metodunun yine de devletler hukukunda, bu alandaki temel ilkeyi temsil ettiğinin altını çizmiştir.³⁰⁹ *Tanaka* da, devlet uygulamalarının, kodifikasyon çalışmalarının ve özellikle de doktrindeki birçok yazarın³¹⁰ karasularının sınırlandırılmasında, başta da boğazlarda, orta hat sisteminin kılavuz ilke olarak kullanılması yönünde açık bir eğilimi olduğunun altını çizmiştir.³¹¹ Devlet uygulamaları değerlendirildiğinde kıyıları farklı devletlere ait boğazlarda karasularının sınırlandırılmasında, genelde orta hat metodunun kullanıldığı gözlenmektedir. Konuya ilişkin birkaç örnek vermek yerinde olacaktır.³¹² İlk olarak, boğazlardaki sınırlandırmada orta hat metodunun kullanımına dair eski bir örnek olan 1864 tarihli "*Küçük Kuşakta Danimarka ve Almanya Arasındaki Sınır İlişkin Viyana Antlaşması*"nın³¹³ 5. maddesi gösterilebilir.³¹⁴ Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'nın batı kıyılarını teşkil eden Pasifik Okyanusu kıyılarında³¹⁵ konumlanan Georgia Boğazı³¹⁶, Haro Boğazı³¹⁷ ve Juan de Fuca³¹⁸ Boğazındaki sınırların tüm bu boğaz alanlarının ortasından geçtiği bilinmektedir.³¹⁹ Benzer biçimde, 1990 tarihli Amerika

307 Bkz. FINCHAM Charles & van RENSBURG William, **Bread upon the Water: The Developing Law of the Sea**, Turtledove Publishing, Tel Aviv, 1980, s. 58.

308 Karasuları sınırlandırmasına ilişkin olan 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 15 şu şekildedir: "*İki devletin kıyılarının birbirine bitişik veya karşılıklı olduğu durumlarda, iki devletin hiçbirisinin, karasularını, aralarında aksine bir anlaşma olmadıkça, iki devletin herbirinin karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından eşit mesafede bulunan orta hattın ötesine uzatmaya hakkı yoktur. Bununla beraber, bu hüküm, tarihî hakların veya diğer özel durumların varlığı nedeniyle her iki devletin karasularının başka şekilde sınırlandırılmasının gerekli olduğu durumlarda uygulanmaz*".

309 Bkz. JIA, 1998, s. 11-12.

310 *Tanaka*'nın bu konuda belirttiği yazarlar şu şekilde sıralanabilir: Pufendorf, Twiss, Hershey, Martens, Despagne, Bonfils, Gidel ve Guerra.

311 Bkz. TANAKA, 2006, s. 22.

312 Konuya ilişkin verilen bu örnekler, şüphesizdir ki, sınırlı sayıda değildir.

313 Ne yazık ki, ilgili antlaşmanın metnine ulaşılamamıştır. Bu arada, hemen belirtmelidir ki, ilgili dönemde Küçük Kuşak olarak bilinen günümüzde Danimarka Boğazlar sistemi dâhilinde bulunan bu boğazın bir kıyısını birliğini tamamlama aşamasındaki Almanya Konfederasyonu oluşturmaktadır. Konuya ilişkin bkz. BERDICHEVSKY Norman, "The German-Danish Border: A Successful Resolution of an Age Old Conflict or Its Resolution", **IBRU Boundary & Territory Briefing**, Year: 1999, Volume: 7, Issue: 2, özellikle s. 8-15.

314 Bkz. TANAKA, 2006, s. 20-21.

315 Amerika Birleşik Devletleri'nin *Washington* Eyaleti ile Kanada'nın *British Columbia* Eyaleti arasındaki sınırlar kast edilmektedir.

316 Georgia Boğazının güney kısmı sınırlandırmada dikkate alınmaktadır. Bu itibarla, Aşağı Georgia Boğazının 11 deniz millik uzanımı sınırlandırmada ele alınmaktadır.

317 Juan de Fuca Boğazından itibaren kuzeye doğru Vancouver Adası ile San Juan Adaları arasında 16 mil (50 km) boyunca uzanan Haro Boğazının yaklaşık olarak 5 km genişlikte ve ortalama 300 metre derinliktedir.

318 Pasifik Okyanusundan ele alındığında yaklaşık 50 mil uzunluk boyunca yaklaşık 12 deniz mil genişliğinde olan Juan de Fuca Boğazı son 16 milde genişlese de, bu genişlik hiçbir zaman 24 deniz milini aşmamaktadır.

319 Salih Denizi Boğazları olarak da anılan bu boğazlara ilişkin sınırlandırmanın temeli Kanada (İngiltere ara-

Birleşik Devletleri ve SSCB arasındaki anlaşmada³²⁰ Bering Boğazındaki sınır orta hat olarak belirlenmiştir.³²¹ Orta hattın karasuları sınırlandırması bağlamında boğazlarda kullanıldığı diğer bir örnek Dover Boğazında karşımıza çıkmaktadır. Bu itibarla, Fransa 1971 yılında karasuları genişliğini 12 deniz miline çıkarmış, bu trendi 1987 yılında İngiltere izleyince Dover Boğazının tamamı iki ülke karasuları dâhiline girmiştir. Bunun üzerine, iki devlet arasında Dover Boğazındaki sınır, 2 Kasım 1988 tarihinde imzalanan³²² *“Dover Boğazındaki Karasularının Sınırlandırılmasına İlişkin Fransız Cumhuriyeti Hükûmeti ile Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallık Hükûmeti Arasındaki Anlaşma”*³²³ ile 1982 yılında ilgili alanda iki devlet arasında antlaşmayla belirlenen kıta sahanlığı sınırının karasuları sınırına çevrilmesi yoluyla oluşturulmuştur ki, altı küçük kerte hattından (*loxodromes*) oluşan bu sınır esasen her bir kıyı devletinin normal esas hatlarından ölçülen eşit mesafe hattıdır.³²⁴ Bir diğer boğaz sınırlandırması ise, Bonifacio Boğazı çer-

sında) ve Amerika Birleşik Devletleri arasında genel olarak Kayalık Dağlarının batısına denk gelen kara sınırını belirlemek için akdedilen 1846 tarihli Oregon Antlaşmasına dayanır. Bu antlaşmada ilgili alandaki sınırın kıtayı Vancouver Adasından ayıran kanalın ortasında yer alacağı ve böylelikle o kanalın ve Pasifik Okyanusuna kadar Fuca Boğazının ortasından geçeceği düzenlenmiştir. Burada dikkat edilmeyen husus, Vancouver Adasını kıtadan ayıran iki kanalın söz konusu olmasıdır: Haro Boğazı ve Rosario Boğazı. Nitekim, bu sebeple iki devlet arasında uyumsuzluk çıkar. İki kişilik bir komisyon kurulur; komisyonunun Amerikalı temsilcisi ilgili anlaşmada değinilen kanalın Haro Boğazı olduğunu iddia ederken, İngiliz komisyoner ise Rosario Boğazına işaret eder. Sorun çözülemeyince Alman İmparatoru I. Wilhelm’in hakemliğine başvurulur. 1872 yılında kararını açıklayan I. Wilhelm kast edilen kanalın Haro Boğazı olduğuna hükmeder. İki devlet 1873’te kararı onaylar. İki devlet arasındaki sınır ise, kesin olarak, “Uluslararası Sınır Komisyonu”na (*International Boundary Commission*) Oregon Antlaşması ve I. Wilhelm’in kararı doğrultusunda çizilir. Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. ALLEN Craig H., “The Pacific Northwest Boundary Straits: High Seas or Internal Waters?”, **Pacific Maritime**, February 1995, s. 20-21; ALLEN Craig H., “The Salish Sea Boundary Straits: “Historic Internal Waters” or Territorial Seas?”, **Ocean Development & International Law**, Year: 2017, Volume: 48, Issue: 2, s. 84-85; CUYVERS Luc, “Maritime Boundaries: Canada vs. United States”, **Marine Policy Reports**, Year: 1979, Volume: 2, Issue: 1; IRELAND, 1971, s. 288-290; POOLE, 1964, s. 116.

320 Anlaşma metni için bkz. **“The Law of the Sea: Maritime Boundary Agreements (1985-1991)”**, New York, 1992 s. 39-45. Ayrıca, bkz. CHARNEY Jonathan Ian/ALEXANDER Lewis M. (eds.), **International Maritime Boundaries**, vol. I, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996, s. 455-460.

321 Bering Boğazındaki sınırlandırmaya ilişkin 1990 tarihli antlaşma ile belirlenen sınır hattı tüm deniz alanlarına ilişkin bir hat olarak tespit edilmiştir ki, Bering Boğazına denk gelen sınırlandırma alanında karasuları sınırlandırması söz konusudur. Bering Boğazındaki sınırlandırmaya dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. BYERS Michael, **International Law and the Arctic**, Cambridge University Press, Cambridge, 2013, s. 32-36 ve 157-159; ROTHWELL, 2013, s. 93-94; SCHOFIELD, 2015, s. 330-341; VERVILLE Elizabeth G., “United States-Soviet Union”, **International Maritime Boundaries**, vol. I, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996, s. 447-453.

322 İlgili bu anlaşmanın yürürlüğe giriş tarihi 6 Nisan 1989’dur.

323 Anlaşma metni için bkz. “Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland Relating to the Delimitation of the Territorial Sea in Straits of Dover”, **Maritime Boundary Agreements**, s. 1-3. Ayrıca, bkz. CHARNEY Jonathan Ian/ALEXANDER Lewis M. (eds.), **International Maritime Boundaries**, vol. II, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996, s. 1752-1754.

324 Bkz. ANDERSON David H., “Strait of Dover”, **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, online edition, (edited by Wolfrum), 2010 paragraf 4 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10). Ayrıca, bkz. ANDERSON, 1992, s. 89-95; ANDERSON David H., “France-United Kingdom”, **International Maritime Boundaries**, vol. II, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996, s. 1735-1747.

çevesinde gösterilebilir. İtalya'nın Sardunya Adası ve Fransa'nın Korsika Adası arasında kalan Bonifacio Boğazındaki karasuları sınırlandırması iki devlet arasındaki 28 Kasım 1986 tarihinde imzalanan ve 15 Mayıs 1989 tarihinde yürürlüğe giren "*Bonifacio Boğaz Alanında Deniz Sınırlarının Sınırlandırılmasına Dair Fransız Cumhuriyeti Hükûmeti ile İtalyan Cumhuriyeti Hükûmeti Arasındaki Anlaşma*"³²⁵ çerçevesinde gerçekleştirilmiş olup, bu antlaşmada iki devlet arasında daha evvelden o zamanki balıkçılık bölgelerini belirlemek amacıyla gerçekleştirilmiş 1908 Antlaşmasında ortaya konulmuş ve yaklaşık orta hatta mukâbil gelen sınırlandırma hattını izleyen bir hat belirlenmiştir.³²⁶

Öte yandan, tek kıyı metodunun boğazlar için uygulanması zor gibi görünse de, Alaska'nın Kanada ile olan sınır bölgesinde yer alan ve süregelen bir sorun olan "Dixon Boğazı"nda³²⁷ (*Dixon Entrance*) sınırlandırmaya ilişkin Amerika Birleşik Devletleri ile Kanada'nın iddiaları göz önüne alındığında; Kanada'nın talebi, boğazın kendisine hasredilmesi ve Amerika Birleşik Devletleri ile olan sınırının Boğazın kuzeyini teşkil eden Alaska kıyılarına denk gelen ve 1903 tarihli Hakemlik Mahkemesi tarafından belirlenmiş iki nokta arasına çekilen düz hat olarak baz alınması şeklindedir³²⁸ ki, bu da adı geçen boğazda tek kıyı esasına göre sınırlandırmaya denk gelen bir durum yaratacaktır. Hatırlatılması gerekir ki, sorun hâlen devam etmektedir ve tek kıyıya ilişkin bu belirleme sadece Kanada'nın iddiasıdır.

Boğazlarda karasuları dışında kıta sahanlığı ve hattâ münhasır ekonomik bölge sınırlandırması da söz konusu olmaktadır. Burada bir ayrıma gidilebilir. Bazı boğazların genişliğinin karasuları genişliğinin iki katını geçmese de, karasuları sınırlandırması yerine kıta sahanlığı sınırlandırmasının gerçekleştirildiği gözlenmektedir. Bunun temel nedenlerinden biri, belki de, ilgili sınırlandırmanın boğazdan daha geniş bir alanı ele alıyor olmasıdır. Meselâ, Kanada ve Danimarka arasında Grönland

325 Anlaşma metni için bkz. "Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Italian Republic on the Delimitation of Maritime Boundaries in the Area of the Strait of Bonifacio", **Maritime Boundary Agreements**, s. 30-35. Ayrıca, bkz. CHARNEY/ALEXANDER, vol. II, 1996, s. 1578-1580.

326 Yeni antlaşmada açıkça bir metodun belirlenmediği belirtilmekle birlikte, Bonifacio'daki ilgili sınır hattının düzeltilmiş bir orta hat olduğu mütalâa edilmektedir. Konuya ilişkin daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. AHNISH Faraj Abdullah., **The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean Sea**, Clarendon Press, Oxford, 1993, s. 287-288; SCOVAZZI Tullio, "Delimitation Agreements with Italy", **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), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1993, s. 92; SCOVAZZI Tullio/FRANCALANCI Giampiero, "France-Italy", **International Maritime Boundaries**, vol. II, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996, s. 1571-1577; TREVES Tullio, "Italy and the Law of the Sea", **The Law of the Sea: The European Union and Its Member States**, (edited by Treves/Pineschi), Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, 1997, s. 353.

327 Dixon Boğazı, Alaska'nın güney ucuyla (*Alaska Panhandle*) ile Kanada'ya ait Charlotte Adalarının kuzey kıyıları arasında konumlanmış, 75 deniz mili uzunluğunda, 30 deniz mili genişliğinde ve genellikle 200 metre ortalama derinlikte bir boğaz alanıdır.

328 Bkz. GRAY David H., "Canada's Unresolved Maritime Boundaries", **IBRU Boundary & Security Bulletin**, Year: 1997, Volume: 5, Issue: 3, s. 62-63; McRAE Donald M., "Delimitation Problems of Canada (First Part)", **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), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1993, s. 163-167.

ve Kanada'ya ait Arktik Adaları arasındaki kıta sahanlığının sınırlandırılmasına dair 17 Aralık 1973 tarihinde imzalanarak 13 Mart 1974 tarihinde yürürlüğe giren "Grönland ve Kanada Arasındaki Kıta Sahaneliği Sınırlandırmasına İlişkin Kanada ve Danimarka Arasındaki Anlaşma"³²⁹ m. 1 dâhilinde iki devlet arasındaki kıta sahanlığı sınırının karşılıklı anlaşmayla düzeltilmiş orta hat olduğu düzenlenmiştir. İlgili alan oldukça uzun bir kıta sahanlığı sınırlandırmasını teşkil ederken, sadece küçük bir kesim de Hans Adası olarak bilinen küçük oluşum üzerindeki egemenlik sorunu sebebiyle sınırlandırma yapılmamıştır.³³⁰ Sınırlandırılan alanlardan kuzey kesimine denk gelen, Ellesmere Adası ile Grönland arasında kalan ve en dar yerdeki genişlikleri olarak tabir edilebilecek, sırasıyla Nares Boğazı ve Robeson Kanalı eşit mesafe kuralı çerçevesinde kıta sahanlığı sınırlandırmasına tâbi tutulmuştur.³³¹ Benzer şekilde, Hürmüz Boğazında da İran ve Umman arasında gerçekleştirilen kıta sahanlığı sınırlandırmasında adı geçen boğaz alanına denk gelen kesimlerin karasularını aşmayan genişlikte olduğu gözlenmektedir. İki devlet arasında Hürmüz Boğazına denk gelen kesimlerde gerçekleştirilen sınırlandırmada eşit mesafe hattının esas alındığı gözlenmektedir.³³² Öte yandan, karasuları genişliğini aşan genişlikte boğazlarda söz konusudur ve bunlar için de kıta sahanlığı ve hattâ münhasır ekonomik bölge sınırlandırması gerekebilmektedir.³³³ Konuya ilişkin birkaç örnek vermekte yarar vardır.

329 "Agreement between Canada and Denmark Relating to the Delimitation of the Continental Shelf between Greenland and Canada". Anlaşmanın tam metni için bkz. CHARNEY/ALEXANDER, vol. I, 1996, s. 380-385.

330 Hans Adasına ilişkin açıklamalar için bkz. BYERS Michael, **Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Owns the Arctic?**, D&M Publishers Inc., Vancouver, 2009, s. 21-31; BYERS, 2013, s. 10-16; GRAY, 1997, s. 69-70; STEVENSON Christopher, "Hans Off!: The Struggle for Hans Island and the Potential Ramifications for International Border Dispute Resolution", **Boston College International & Comparative Law Review**, Year: 2007, Volume: 30, Issue: 1, s. 263-275.

331 İlgili sınırlandırmaya dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. ALEXANDER Lewis M., "Canada-Denmark Greenland)", **International Maritime Boundaries**, vol. I, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996, s. 371-378; BYERS, 2013, s. 29-32; ELFERINK Alex G. Oude, "Arctic Maritime Delimitations: The Preponderance of Similarities with Other Regions", **The Law of the Sea and Polar Maritime Delimitation and Jurisdiction**, (edited by Elferink/Rothwell), Martinus Nijhoff Publishers, Chippenham, 2001, s. 181-182; PHARAND Donat, "Delimitation Problems of Canada (Second Part)", **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), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1993, s. 177-179; ROLSTON Susan J./McDORMAN Ted L., "Maritime Boundary Making in the Arctic Region", **Ocean Boundary Making: Regional Issues and Development**, (edited by Johnston/Saunders), Croom Helm Ltd., Kent, 1988, s. 28-32. Ayrıca, bkz. BYERS, 2009, s. 105-108; GRAY, 1997, s. 68.

332 Konuya ilişkin ayrıntılı değerlendirme için bkz. AMIN, 1981, s. 111 vd.; EL HAKIM, 1979, s. 99-107. İran'ın 1993 tarihli Deniz Alanları Kanunu m. 4 şu şekildedir: "İran karasularının, kıyıları karşı karşıya veya bitişik devletlerle çakıştığı durumlarda, o devletlerle İran karasuları arasındaki bölen hat, iki taraf arasında başka türlü anlaşılmadıkça, her noktası iki devletin de esas hatlarındaki en yakın noktalardan eşit mesafede olan orta hat olacaktır". Bkz. "Iran's Maritime Claims", **Limits in the Seas**, no: 114, Washington D.C., 1994, s. 11 via www.state.gov/documents/organization/58228.pdf (son erişim tarihi: 08/09/16).

333 Weil'in çok öz biçimde ortaya koyduğu üzere, kıta sahanlığı ve sonrasında münhasır ekonomik bölge sınırlandırmalarında kullanılan esaslar, karasuları sınırlandırmalarında kullanılan ilkelere veya onlardan doğmuştur. Bkz. WEIL Prosper, **The Law of Maritime Delimitation-Reflections**, Grotius Publications Limited, Dyfed, 1989, s. 136-137. Öte yandan, deniz sınırlandırmalarının tarihî perspektif içerisindeki evrilmesi için genel olarak bkz. JOHNSTON Douglas M., **The Theory and History of Ocean Boundary-Making**, McGill-Queen's University

Yukarıda belirtilen Danimarka ve Kanada arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırmasına ilişkin anlaşmanın ilk kesimini teşkil eden, meselâ bu çerçevede Davis Boğazı örnek gösterilebilir.³³⁴ Belirtildiği üzere, ilgili antlaşmada düzeltilmiş eşit mesafe hattı kullanılmıştır. Bir diğer örnek, Akdeniz’de İtalya ve Tunus arasında gerçekleştirilen 20 Ağustos 1971 tarihinde imzalanan ve 6 Aralık 1978 tarihinde yürürlüğe giren “*İki Ülke Arasında Kıta Sahanlığı Sınırlandırmasıyla Alâkalı İtalyan Cumhuriyeti Hükûmeti ile Tunus Cumhuriyeti Arasındaki Anlaşma*” ile gerçekleştirilen kıta sahanlığı sınırlandırmasıdır.³³⁵ Bu sınırlandırma Sicilya Kanalını da kapsamaktadır. İki devlet arasındaki kıta sahanlığına ilişkin bu antlaşmada da eşit mesafe hattı kullanılmıştır.³³⁶ Bu konuda verilebilecek en ilginç örnek ise, şüphesiz, Torres Boğazına ilişkin 1979 yılında Avustralya ile Papua Yeni Gine arasındaki sınır antlaşmasıyla gerçekleştirilen sınırlandırma’dır.³³⁷ İlgili bu sınır alanında dört farklı sınırlandırma hattı dikkat çekmektedir.³³⁸ Burada belki de göz önüne alınması gereken husus, karasularından farklı olarak, kıta sahanlığında, üzerindeki su alanının ve hava sahasının hukukî statüsünün kendisinden etkilenmemesidir. Buna karşılık, seyrüsefer başta olmak üzere bazı önemli konuların ele alınan konu ve kıta sahanlığı sınırlandırması açısından önemi aşikârdır. Aynı zamanda, münhasır ekonomik bölge sınırlandırmaya dâhilse, zaten su alanı doğrudan hukukî statüyü teşkil etmekte olacaktır.

Konu çerçevesinde değerlendirmelere dönülecek olursa, ilk olarak Malezya ve Singapur arasındaki Johor Boğazındaki sınırlandırma ele alınabilir. Bilindiği üzere Singapur ve Malezya arasında yer alan ve oldukça uzun ve dar bir boğaz olan Johor Boğazına ilişkin sınırlandırmanın temeli 1927 yılında gerçekleştirilen ve thalweg metodunun kullanıldığı antlaşmaya dayanmaktadır. 1885 tarihinde İngiltere ve Singapur arasındaki antlaşmada altı deniz milinden dar karşılık kıyıların bulunduğu

Press, Montreal, **1988**, s. 41-222; RHEE, **1982**, s. 555-588.

334 Bkz. *supra* dipnot: 328.

335 “Agreement between the Government of the Italian Republic and the Government of the Tunisian Republic Relating to the Delimitation of the Continental Shelf between the Two Countries”. Anlaşma metni için bkz. CHARNEY/ALEXANDER, vol. II, **1996**, s. 1621-1625.

336 İtalya ve Tunus arasındaki 1971 tarihli ilgili antlaşmaya ilişkin değerlendirme için bkz. AHNISH, **1993**, s. 301-307; ARANGIO-RUIZ Gaetano, “The Italian Shelf Delimitation Agreements and the General Law on Shelf Delimitation”, **Il regime giuridico internazionale del mare Mediterraneo**, (edited by Leanza), Dott. A. Giuffré Editore, Milano, **1987**, s. 35-38; SCOVAZZI, **1993**, s. 89-91; SCOVAZZI Tullio/FRANCALANCI Giampiero, “Italy-Tunisia”, **International Maritime Boundaries**, vol. II, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1996**, s. 1611-1619; TREVES, **1997**, s. 354-355.

337 İlgili antlaşmanın tam metni için bkz. CHARNEY/ALEXANDER, vol. I, **1996**, s. 937-975.

338 Öte yandan, bu sınırlandırmaya dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. BURMESTER Henry, “The Torres Strait Treaty: Ocean Boundary Delimitation by Agreement”, **American Journal of International Law**, Year: **1982**, Volume: 76, Issue: 2, s. 321-349; KAYE Stuart B., **The Torres Strait**, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, **1997**, s. 93-101; PARK Choon-Ho, “Australia-Papua New Guinea”, **International Maritime Boundaries**, vol. I, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1996**, s. 929-934; LAWRENCE Peter, “Torres Strait”, **Encyclopedia of Public International Law: Geographical Issues**, vol. 12, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, **1990**, s. 377-379 (865-867); PRESCOTT John Robert Victor, “International Maritime Boundaries in Torres Strait”, **Maritime Border Diplomacy**, (edited by Nordquist/Moore), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, **2012**, s. 69-74.

deniz alanlarında sınırın hayalî bir orta hat olduğu ifade edilmişken, 1927 tarihindeki antlaşmada neden thalweg hattının tercih edildiği açık olmasa da, doktrininde bunun muhtemel nedenleri olarak İngiltere'nin Sembawang'daki donanma üssüne serbestçe ulaşması ve dahası bu metot sayesinde Johor Boğazının doğu girişinde boğazın 2/3'lük kesiminin İngiltere'ye ait kılınması olarak sıralanmıştır.³³⁹ İki devlet 1980 yılında derin-su hattının nereden geçtiğinin tespit edilmesi için ortak hidrografik araştırmaları başlatmış, yayınlanan raporu 1982 yılında kabûl ettikten sonra bu rapor temelinde görüşmeler başlatılmıştır ve sonunda da 1927 antlaşması temelinde geliştirilen 1995 tarihli "*1927 Boğazlar Uyuşması ve Johor Karasuları Anlaşması Uyarınca Karasuları Sınırının Kesin Olarak Sınırlandırılması İçin Malezya Hükûmeti ile Singapur Cumhuriyeti Hükûmeti Arasındaki Anlaşma*"³⁴⁰ kabûl edilmiştir. Bu antlaşmada Johor Boğazının sınırlandırılmasında 1927 yılında öngörülmüş thalweg metodunun kullanıldığı görülmektedir.³⁴¹ Öte yandan, antlaşmada Johor Boğazı üzerindeki bataryol köprüler üzerindeki sınırlara dair bir düzenlemeye rastlanmamaktadır. Eski Malezya Başbakanı *Mahatir Mohamad* köprü üzerinde sınırlandırmaya ilişkin bir antlaşma veya antlaşma hükmü olmadığını; bu çerçevede, köprüye ortak olarak sahip olduğuna ilişkin hiçbir düzenlemenin de olmadığını ifade etmiş ve köprü'nün sınırının boğazdan geçen sınır olması gerektiğini bildirmiştir.³⁴² Açıkçası, biz de bu görüşün isabetli olduğuna inanıyoruz.

Konuya ilişkin bir başka önemli sınırlandırma, yukarıda da açıklandığı üzere, Öresund Boğazındaki köprüdür ki, esasen bir karma proje (köprü-yapay ada-tünel) olmasına karşın sınırın geçtiği alana denk gelen kesimde tamamen ilgili köprü'nün konumlandığı görülmektedir. Dolayısıyla, iki devlet arasında sınırın bu köprü üzerinde de belirtilmesi gerekmektedir. Burada, birkaç olasılık söz konusu olabilir. Bunlardan ilki, köprüde bir sınır belirlenmemiş ve köprü'nün kondominyum sayılmış olması söz konusu olabilir. Sınırın, denizdeki sınıra paralel olarak köprüden de geçtiği varsayılabilir. Üçüncü seçenek ise, köprü üzerinde farklı bir noktanın sınır olarak belirlenmesi olacaktır. Her ne kadar kesin bir açıklık olmasa da, sınırın köprü'nün ortasından geçmediği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, sınırın İsveç tarafından hesap edildiğinde 7.8 km (4.8 mil) uzunluğundaki köprü'nün 5.3. km'sine (3.3. miline) denk geldiği ifade

339 Bkz. McDORMAN Ted L., "Malaysia (Johor)-Singapore", **International Maritime Boundaries**, vol. III, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, New York, **1998**, s. 2346; SUN Zhen, Implementation of the United Nations Law of the Sea Convention in Singapore, **Asia-Pacific and the Implementation of the Law of the Sea: Regional Legislative and Policy Approaches to the Law of the Sea Convention**, edited by Lee & Gullett, Brill Nijhoff, Leiden, **2016**, s. 121.

340 "Agreement between the Government of Malaysia and the Government of the Republic of Singapore to Delimit Precisely the Territorial Waters Boundary in Accordance with the Straits Settlement and Johore Territorial Waters Agreement 1927". Anlaşmanın metni için bkz. CHARNEY Jonathan Ian/ALEXANDER Lewis M. (eds.), **International Maritime Boundaries**, vol. III, Martinus Nijhoff Publishers, New York, **1998**, s. 2351-2356.

341 Konuya ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. McDORMAN, **1998**, s. 2345-2349; SUN, **2016**, s. 120-121.

342 Bkz. MOHAMAD Mahatia, The Johor Causeway, June 26 2009 paragraf 2 via <http://chedet.cc/?p=280> (erişim tarihi: 07/09/16).

edilmektedir.³⁴³ Projenin köprü dışında yapay ada ve tünelden oluşan bir bütün olarak hesap edildiğinde, bu sınırın da denizdeki sınıra denk düştüğü gözlenmektedir.³⁴⁴

SONUÇ

Sınırlar sadece devlet ülkelerinin ayrıldığı alanlar değil, aynı zamanda birleştiği alanlardır. Günümüzde, küreselleşmenin de zorunlu kıldığı üzere, sınırlarda eskisi gibi katı uygulamalar söz konusu olmakla birlikte, kesinlikle, önemleri azalmamıştır. Hattâ, ticarî ve ekonomik sebeplerle gevşeyen uygulamalar, özellikle göç ve terör gibi temel güvenlik sorunları karşısında daha dikkatli hareket etmeyi gerekli kılmaktadır. Bu iklimde, gerek nehirler, gerek boğazlar üzerinde sınır teşkil eden köprüler üzerinde sınırın nasıl belirleneceği ve bazı uygulamaların nasıl olabileceği dikkate değer konuları oluşturmaktadır.

Nehirler üzerindeki köprülerde sınırın nasıl belirleneceğine dair çeşitli görüşler ortaya atılmış olsa da, genel olarak kabûl edilen tek bir metot yoktur. Buna karşılık, sınırların havaya doğru dikey uzanımı da dâhil olmak üzere sınırların bölünmüşlüğüünün önüne geçilmesi ve gerek nehirdeki sınırın, gerek köprüdeki sınırın bir olması tercih edilmesi gereken olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim, Uluslararası Adalet Divanı da bunu kabûl eden bir karar vermiştir. Boğazlarda sınırlandırmaya gelince, nehirlerdeki köprülerin aksine, konunun genelde değerlendirilmemiş olduğu gözlenmektedir ki, bu da doğal karşılanması gereken bir durumdur; çünkü iki devlet arasında konumlanmış boğazlar üzerinde inşa edilen köprü sayısı bellidir. Bu durumda da, tıpkı nehirler üzerindeki köprülerde olduğu gibi, denizdeki sınırla köprü üzerindeki sınırın birbirine denk gelecek şekilde saptanması en uygunu olacaktır.

Seyrüsefere ilişkin bir değerlendirmede bulunmak gerekirse, özellikle boğazlar üzerinde gerçekleştirilecek köprü inşasında, seyrüseferin etkilenmemesinin gerektiği belirtilebilecektir.

KAYNAKÇA

- Değinilen Dâva ve Antlaşma Metinleri

343 Bkz. "Oresund Bridge–Half Tunnel, Half-Bridge and a Bonus Artificial Island", **AutoEvolution**, January 8 2012.

344 İsveç ve Danimarka arasında karasuları sınırı 1932 tarihli "Sound'un Sınırlarıyla Alâkalı Danimarka Hükûmeti ve İsveç Hükûmeti Arasındaki Deklârasyon" ile ilân edilmiştir. Bu deklârasyonun metni için bkz. "Declaration between the Government of Denmark and the Government of Sweden Concerning to Boundaries of the Sound", **League of Nations-Treaty Series**, vol. 127, no: 2906, 1932, s. 57-65. Ayrıca, bkz. CHARNEY/ALEXANDER, vol. II, 1996, s. 1941-1942. "Modus vivendi" niteliğindeki taraflar arasındaki bu antlaşma yayınlandığı gün yürürlüğe girmiştir. "İlân edilmiştir" ifadesi ise, özellikle kullanılmıştır. Çünkü, *Brüel*, açık bir biçimde tarafların bu belge ile varolani, mevcut uygulamayı ilân ettiklerinin altını çizmiştir. Bkz. BRÜEL, vol. II, 1947, s. 93. Bu antlaşmada, temel olarak, kullanılan metot orta hat metodudur. İsveç ve Danimarka arasındaki bu antlaşma hakkında daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. FRANCKX Erik, "Denmark-Sweden", in **International Maritime Boundaries**, vol. II, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996, s. 1931-1937. Ayrıca, bkz. JIA, 1998, s. 11-12 dipnot: 84; TANAKA, 2006, s. 21.

- 1846 tarihli Oregon Antlaşması.
- 1884 tarihli Colorado Nehri Yatağını Takip Eden Uluslararası Sınır Hattına Değinen Amerika Birleşik Devletleri ile Meksika Birleşik Devletleri Arasındaki Sözleşme.
- 1911 tarihli Antung'daki Demiryolu Bağlantılarına İlişkin Sözleşme.
- 1919 tarihli Versailles Barış Antlaşması.
- 1926 tarihli İki Ülke Arasındaki İlişkilere Dair Fransız Hindi-Çin'i ve Siyam Arasındaki Sözleşme.
- 1926 tarihli Boğazların ve Körfez veya Koyların Sınırlandırılması İçin Taslak Kurallar. (*Japon Uluslararası Hukuk Cemiyeti*)
- 1927 tarihli Douro Nehrinin Uluslararası Kesiminin Hidro-Elektrik Kalkınmasını Düzenlemek İçin İspanya ve Portekiz Arasındaki Sözleşme.
- 1927 tarihli Boğazlar Uyuşması ve Johor Karasuları Anlaşması.
- 1928 tarihli Sınır Sorunlarının Çözümüne İlişkin Alman İmparatorluğu ile Litvanya Cumhuriyeti Arasındaki Antlaşma.
- 1929 tarihli Karasuları Hukuku (*Harvard Araştırma Metni*).
- 1932 tarihli Sound'un Sınırlarıyla Alâkalı Danimarka Hükûmeti ve İsveç Hükûmeti Arasındaki Deklârasyon.
- 1933 tarihli Honduras ile Guatemala Arasındaki Anlaşma.
- 1934 tarihli Tanganyika ve Ruanda-Urundi Arasındaki Sınır İlişkin Belçika ve Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Arasındaki Antlaşma.
- 1949 tarihli Birleşik Krallık ve Arnavutluk Arasındaki Korfu Boğazı Davasında Yargıç Azevedo'nun Karşı Görüşü. (*UAD*)
- 1953 tarihli Fransız-Alman Sınırında Ren Nehrini Kateden Köprülere ve Feribotlara İlişkin Fransız Cumhuriyeti Hükûmeti ile Alman Federat Cumhuriyeti Hükûmeti Arasındaki Anlaşma.
- 1955 tarihli Ren Nehri Üzerindeki Sınırın Belirlenmesine Dair İsviçre Konfederasyonu ve Liechtenstein Prensiği Arasındaki Sözleşme.
- 1961 tarihli Sovyet-Polonya Devlet Sınırının Rejimine ve Sınır Konularında İşbirliğine ve Karşılıklı Yardıma İlişkin Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Hükûmeti ve Polonya Halk Cumhuriyeti Hükûmeti Arasındaki Antlaşma.
- 1961 tarihli Uruguay Nehrinde Oluşturulan Sınır İlişkin Antlaşma.
- 1963 tarihli Macar-Rumen Devlet Sınırına ve Sınır Konularındaki İşbirliğine İlişkin Macar Halk Cumhuriyeti Hükûmeti ve Romanya Halk Cumhuriyeti Hükûmeti Arasındaki Antlaşma.
- 1968 tarihli Paysandú-Colón Köprüsüne İlişkin Anlaşma.
- 1969 tarihli Devlet Sınırlarındaki Hukukî İlişkilere ve Sınır Konularındaki İşbirliği ve Karşılıklı Yardımlaşmaya İlişkin Polonya Halk Cumhuriyeti ve Demokratik Alman Cumhuriyeti Arasındaki Antlaşma.
- 1971 tarihli İki Ülke Arasında Kıta Sahanlığı Sınırlandırmasıyla Alâkalı İtalyan Cumhuriyeti Hükûmeti ile Tunus Cumhuriyeti Arasındaki Anlaşma.
- 1971 tarihli Asunción Deklârasyonu.
- 1973 tarihli Grönland ve Kanada Arasındaki Kıta Sahanlığı Sınırlandırmasına İlişkin Kanada ve Danimarka Arasındaki Anlaşma.
- 1979 tarihli Papua Yeni Gine ve Avustralya Arasındaki Belirli Sınırlarla Alâkalı Avustralya ve Endonezya Arasındaki Antlaşma.
- 1981 tarihli Stanbrück Yakınında Our Üzerinde Bir Otoyol Köprüsünün İnşasına ve İşletimine Dair Belçika Krallığı ve Federal Alman Cumhuriyeti Arasındaki Anlaşma.
- 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi.
- 1986 tarihli Bonifacio Boğaz Alanında Deniz Sınırlarının Sınırlandırılmasına Dair Fransız Cumhuriyeti Hükûmeti ile İtalyan Cumhuriyeti Hükûmeti Arasındaki Anlaşma.
- 1988 tarihli Dover Boğazındaki Karasularının Sınırlandırılmasına İlişkin Fransız Cumhuriyeti Hükûmeti ile Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallık Hükûmeti Arasındaki Anlaşma.

- 1990 tarihli Deniz Sınırına Dair Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Arasındaki Anlaşma.
- 1991 tarihli Finlandiya Başvurusu (UAD).
- 1991 tarihli Danimarka Karşı-Muhtırası (UAD).
- 1993 tarihli Deniz Alanları Kanunu.
- 1995 tarihli 1927 Boğazlar Uyuşması ve Johor Karasuları Anlaşması Uyarınca Karasuları Sınırının Kesin Olarak Sınırlandırılması İçin Malezya Hükûmeti ile Singapur Cumhuriyeti Hükûmeti Arasındaki Anlaşma.
- 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü.
- 1999 tarihli Kasikili/Sedudu Adasına İlişkin Dâva. (UAD).
- 2001 tarihli Cebelitarık Boğazı Üzerinden Avrupa-Afrika Sürekli Bağlantısı İçin Proje
- 2001 tarihli European Transport Policy for 2010: Time to Decide.
- 2005 tarihli Benin ve Nijer Arasındaki Sınır Uyuşmazlığına İlişkin Dâva (UAD).

- Kitap ve Makaleler

- ACER Yücel/KAYA İbrahim, **Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2014.
- AHNISH Faraj Abdullah, **The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean Sea**, Clarendon Press, Oxford, 1993.
- AKWEENDA Sakeus, **International Law and the Protection of Namibia's Territorial Integrity: Boundaries and Territorial Claims**, Kluwer Law International, The Hague, 1997.
- AL-IZZI Khaled, **The Shatt al-Arab Dispute: A Legal Study**, 3rd edition, Third World Center for Research and Publishing Limited, Italy, 1981.
- ALEXANDER Lewis M., "Exceptions to the Transit Passage Regime: Straits with Routes of "Similar Convenience", **Ocean Development & International Law**, Year: **1987**, Volume: 18, Issue: 4, (s. 479-491).
- ALEXANDER Lewis M., "Canada-Denmark (Greenland)", **International Maritime Boundaries**, vol. I, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1996**, (s. 371-378).
- ALLEN Craig H., "The Pacific Northwest Boundary Straits: High Seas or Internal Waters?", **Pacific Maritime**, February **1995**, (s. 20-24).
- ALLEN Craig .H., "The Salish Sea Boundary Straits: "Historic Internal Waters" or Territorial Seas?", **Ocean Development & International Law**, Year: **2017**, Volume: 48, Issue: 2, (s. 81-127).
- ALLEN Stephen, "Case Concerning the Frontier Dispute (Benin/Niger)", **International & Comparative Law Quarterly**, Year: **2006**, Volume: 55, Issue: 3, (s. 729-742).
- AMIN S.H., **International and Legal Problems of the Gulf**, David Winter & Son Limited, Dundee, 1981.
- ANDERSON David H., "The Strait of Dover and the Southern Northern Sea—Some Recent Legal Developments", **International Journal of Estuarine & Coastal Law**, Year: **1992**, Volume: 7, Issue: 2, (s. 85-98).
- ANDERSON David H., "The Legal Regime of the Straits around Great Britain", **The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation**, (edited by Öztürk/Özkan), TÜDAV: Ofis Matbaa, İstanbul, **2002**, (s. 20-30).
- ANDERSON David H., "The Legal Regime of the Straits around Great Britain", **Modern Law of the Sea: Selected Essays**, (edited by Anderson), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, **2008**, (s.163-172)³⁴⁵.
- ANDERSON David H., "Strait of Dover", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).
- ANNINOS Peter C. L., **The Continental Shelf and Public International Law**, Imprimerie H.P. de Swart

345 Yazarın bu bibliyografyada belirtilen bir önceki makalesinin tekrar basımıdır.

- & Fils S.A., La Haye, 1953.
- ARANGIO-RUIZ Gaetano, "The Italian Shelf Delimitation. Agreements and the General Law on Shelf Delimitation", **Il regimo giuridico internazionale del mare Mediterraneo**, (edited by Leanza), Dott. A. Giuffr  Editore, Milano, **1987**, (s. 33-57).
- BALDACCHINO Godfrey, "The Impact of Bridges and Other 'Fixed Links' on Island Communities: When Small Islands are Connected to Mainlands", **Islands of the World VIII. International Conference: Changing Islands-Changing Worlds**, Quamey, 2004 via <http://island.giee.ntnu.edu.tw/ISISA2004/ISISAB/013%204-1-A-2%20Godfrey%20Baldacchino.pdf> (erişim tarihi: 01/08/16).
- BANTZ Vincent P., "The International Legal Status of Condominia", **Florida Journal of International Law**, Year: **1998**, Volume: 12, Issue: 1, (s. 77-156).
- BATONGBACAL Jay L., "Barely Skimming the Surface: Archipelagic Sea Lanes Navigation and the IMO", **Ocean Management in the 21st Century: Institutional Framework and Responses**, (edited by Elferink & Rothwell), Brill Nijhoff, Leiden, **2004**, (s. 49-68).
- BAXTER Richard R. & TRISKA Jan F., **The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals**, Harvard University Press, Massachusetts, 1964.
- BERDICHEVSKY Norman, "The German-Danish Border: A Successful Resolution of an Age Old Conflict or Its Redefinition?", **IBRU Boundary & Territory Briefing**, Year: **1999**, Volume: 7, Issue: 2.
- BIGER Gideon, "Physical Geography and Law: The Case of International River Boundaries", **GeoJournal**, Year: 1988, Volume: 17, Issue: 3, (s. 341-347).
- BOCZEK Bodeslaw A., **The A to Z of International Law**, The Scarecrow Press, Lanham, 2010.
- BOGGS S.Whittemore, **International Boundaries-A Study of Boundary Functions and Problems**, Columbia University Press, New York, 1940.
- BORDUNOV V.D., "The Right of Transit Passage under the 1982 Convention, **Marine Policy**, Year: **1988**, Volume: 12, Issue: 3, s. 219-230.
- BOTHE Michael, "Boundaries", **Encyclopedia of Public International Law: States-Responsibility of States-International Law & Municipal Law**, vol. 10, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, **1987**, (s. 17-23)³⁴⁶.
- BOUCHEZ Leo J., "The Fixing of Boundaries in International Boundary Rivers", **International & Comparative Law Quarterly**, Year: **1963**, Volume: 12, Issue: 3, (s. 789-817).
- BOWETT Derek William, "The Second United Nations Conference on the Law of the Sea", **International & Comparative Law Quarterly**, Year: **1960**, Volume: 9, Issue: 2, (s. 415-435).
- BOWETT Derek William, **The Law of the Sea**, Manchester University Press, Manchester, 1967.
- BOZKURT Enver, **Devletler Hukuku Bakımından Türkiye'nin Sınır İlişikleri**, Kazancı Kitap Ticaret A.ř., İstanbul, 1992.
- "Bridges and Tunnels Linking the Japanese Archipelago", **Japan Review & Transport Review**, Year: **1994**, (s. 42-45).
- BRÜEL Erik, "The Little Belt Bridge and International Law", **Nordisk Tidsskrift International Ret**, Year: **1935**, Volume: 6, Issue: 2, (s. 142-156).
- BRÜEL Erik, **International Straits: A Treatise on International Law-The General Legal Positions of International Straits**, vol. I, Nyt Nordisk Forlag, Copenhagen, 1947.
- BRÜEL Erik, **International Straits: A Treatise on International Law-Straits Comprised by Positive Regulations**, vol. II, Nyt Nordisk Forlag, Copenhagen, 1947.
- BURMESTER Henry, "The Torres Strait Treaty: Ocean Boundary Delimitation by Agreement", **American Journal of International Law**, Year: **1982**, Volume: 76, Issue: 2, (s. 321-349).

346Bu makalenin aynı ileriki tarihli b t nleşik ciltte yer almıştır. Künyesi řu şekildedir: BOTHE M., "Boundaries", **Encyclopedia of Public International Law**, vol. I, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, **1992**, (s. 443-449). Bu makaleye atıf makalenin orjinaline atfın sayfa numarasının yanında parantez içerisinde sayfa no'suyla gerekleştirilecektir.

- BYERS Michael, **Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Owns the Arctic?**, D&M Publishers Inc., Vancouver, 2009.
- BYERS Michael, **International Law and the Arctic**, Cambridge University Press, Cambridge, 2013.
- CAFLISCH Lucius C., "Règles générales du droit des cours d'eau internationaux", **Recueil des cours**, Année: **1989**, Tome: 219, 1989-VII, (s. 9-225).
- CAFLISCH Lucius C., "A Typology of Borders", **International Law: News Actors, New Concepts-Continuing Dilemmas; Liber Amicorum Božidar Bakotic**, (edited by Vukas/Šoši), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, **2010**, (s. 183-219).
- CAMINOS Hugo, "The Legal Régime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", **Recueil des cours**, Année: **1987**, Tome: 205, 1987-V, (s. 9-246).
- CAMINOS Hugo, "Categories of International Straits Excluded from Transit Passage Regime under Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea", **Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes**, (edited by Ndiaye/Wolfrum), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2007, (s. 581-592).
- CAMINOS Hugo/COGLIATI-BANTZ Vincent P., **The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions**, Cambridge University Press, Cambridge, 2014.
- CAPONERA Dante A., **The Law of International Water Resources**, Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome, 1980.
- CAPONERA Dante A., **Principles of Water Law and Administration: National and International**, 2nd edition (revised & updated by Nanni), Taylor & Francis, Chippenham, 2007.
- CHARNEY Jonathan Ian/ALEXANDER Lewis M. (eds.), **International Maritime Boundaries**, vol. I, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996.
- CHARNEY Jonathan Ian/ALEXANDER Lewis M. (eds.), **International Maritime Boundaries**, vol. II, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996.
- CHARNEY Jonathan Ian/ALEXANDER Lewis M. (eds.), **International Maritime Boundaries**, vol. III, Martinus Nijhoff Publishers, New York, 1998.
- CHURCHILL Robin Rolf/LOWE Alan Vaughan, **The Law of the Sea**, 3rd edition, Manchester University Press, Manchester, 1999.
- COGLIATI-BANTZ Vincent P., "Archipelagic States and the New Law of the Sea", **Law of the Sea; from Grotius to International Tribunal for the Law of the Sea: Liber Amicorum Judge Hugo Caminos**, (edited by del Castillo), Brill Nijhoff, Leiden, 2015, (s. 299-317).
- COLOMBOS C. John, **The International Law of the Sea**, 6th edition, Longman Group Limited, London, 1967.
- COT Jean-Pierre, "Frontier Dispute Case (Benin/Niger)", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).
- COVELLI Fortunato, "Build the Bridge over the Strait of Messina", **Executive Intelligence Review**, Year: **1997**, Volume 24, Issue: 18, s. 23-26.
- CUKWURAH A. Oye, **The Settlement of Boundary Disputes in International Law**, Manchester University Press/Oceana Publications Inc., Manchester, 1967.
- CUYVERS Luc, "Maritime Boundaries: Canada vs. United States", **Marine Policy Reports**, Year: **1979**, Volume: 2, Issue: 1.
- CUYVERS Luc, **The Strait of Dover**, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1986.
- ÇAMYAMAÇ Anıl, "Japon Boğazları", **Prof. Dr. Hakan Pekcanitez'e Armağan (Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayısı 16 2014)**, Cilt IV, (edited by Uzunallı), İzmir, **2015**, (s. 4399-4450).
- ÇELİK Edip F., **Milletlerarası Hukuk**, İkinci Kitap, genişletilmiş ve güncelleştirilmiş baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1987.

- DEELEY Neil, "The International Boundaries of East Timor", **IBRU Boundary & Territory Briefing**, Year: **2001**, Volume: 3, Issue: 5.
- DELUPIS Ingrid, **International Law and the Independent State**, Crane, Russak & Company, Inc., Essex, 1974.
- ELFERINK Alex G. Oude, "Arctic Maritime Delimitations: The Preponderance of Similarities with Other Regions", **The Law of the Sea and Polar Maritime Delimitation and Jurisdiction**, (edited by Elferink/Rothwell), Martinus Nijhoff Publishers, Chippenham, **2001**, (s. 179-199).
- EL-HAKIM Ali A., **The Middle Eastern States and the Law of the Sea**, Manchester University Press, Manchester, 1979.
- FENWICK Charles G., **International Law**, 4th edition, Meredith Publishing Company, New York, 1965.
- FINCHAM Charles/van RENSBURG William, **Bread upon the Waters: The Developing Law of the Sea**, Turtledove Publishing, Tel Aviv, 1980.
- FORTUIN H., "Two Questions Concerning Freedom of Navigation on International Rivers", **Netherlands International Law Review**, Year: **1969**, Volume: 16, Issue: 3, (s. 257-281).
- FRANCKX Erik, "Denmark-Sweden", **International Maritime Boundaries**, vol. II, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996, (s. 1931-1937).
- FRASER Henry S., "The Extent and Delimitation of Territorial Waters", **Cornell Law Quarterly**, Year: **1925**, Volume: 11, Issue: 3, (s. 455-481).
- FÜßER Klaus & LAU Marcus & NASTASI Guiseppa, "Bridge over the Messina Strait", **Journal for European Environmental & Planning Law**, Year: **2010**, Volume: 7, Issue: 3, (s. 245-266).
- GARNER James W., "The Doctrine of the Thalweg as a Rule of International Law", **American Journal of International Law**, Year: **1935**, Volume: 29, Issue: 2, (s. 309-310).
- GINSBURGS George, "Boundaries", **Encyclopedia of Soviet Law**, 2nd edition, (edited by Feldbrugge), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1987, (s. 83-89).
- GLEDITSCH Kristian, "Rivers as International Boundaries", **Nordisk Tidsskrift International Ret**, Year: **1952**, Volume: 22, Issue: 1, (s. 15-32).
- GLOS George Ernest, **International Rivers: A Policy-Oriented Perspective**, G.H. Kiat & Co., Ltd., Singapore, 1961.
- GÖZE Ayferi, **Devletin Ülke Unsuru (Sınırları ve Devletle Olan Münasebetleri)**, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1959.
- GRAY David H., "Canada's Unresolved Maritime Boundaries", **IBRU Boundary & Security Bulletin**, Year: **1997**, Volume: 3, (s. 61-70).
- HEINE Eike-Christian, Connect and Divide: On the History of the Kiel Canal, **Journal of Transport History**, Year: **2014**, Volume: 35, Issue: 2, (s. 200-219).
- HERDEGEN Matthias, "River Bridges", **Encyclopedia of Public International Law**, vol. IV, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, **2000**, (s. 263-264)³⁴⁷.
- HERDEGEN Matthias, "River Bridges", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (son erişim tarihi: 04/10/10).
- HYDE Charles Cheney, **International Law as Interpreted and Applied by the United States**, vol. I, 2nd revised edition, Little, Brown and Company, Boston, 1947.
- "Infrastructure-TEN-T-Connecting Europe: Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor", **European Commission-Transport**, via http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/scan-med_en.htm (erişim tarihi: 30/07/16).

347 Bu makalenin aynıysa daha önceki tarihli ayrı ciltte mevcuttur ve künyesi şu şekildedir: HERDEGEN Matthias, "River Bridges", **Encyclopedia of Public International Law: States-Responsibility of States-International Law & Municipal Law**, vol. 10, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, **1987**, (s. 378-380). Bu makaleye atıf makalenin orijinaline atıfın sayfa numarasının yanında parantez içerisinde sayfa no'suyla gerçekleştirilecektir.

- "Iran's Maritime Claims", **Limits in the Seas**, no: 114, Washington D.C., 1994, s. 11 via www.state.gov/documents/organization/58228.pdf (son erişim tarihi: 08/09/16).
- IRELAND Gordon, **Boundaries, Possessions, and Conflicts in South America**, Harvard University Press, Massachusetts, 1938.
- IRELAND Gordon, **Boundaries, Possessions, and Conflicts in Central and North America and the Caribbean**, Octagon Books, New York, 1971. (reprint)
- JAYEWARDENE Hiran W., **The Regime of Islands in International Law**, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1990.
- JIA Bing Bing, **The Regime of Straits in International Law**, Clarendon Press, Oxford, 1998.
- JIMÉNEZ PIERNAS Carlos, "Archipelagic Waters", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).
- JOHNSTON Douglas M., **The Theory and History of Ocean Boundary-Making**, McGill-Queen's University Press, Montreal, 1988.
- KAIKOBAD Kaiyan Homi, "The Shatt-al-Arab River Boundary: A Legal Reappraisal", **British Yearbook of International Law**, Year: 1985, Volume 56, (s. 49-110).
- KAYE Stuart B., **The Torres Strait**, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, 1997.
- KENNEDY R.H., A Brief Geographical and Hydrographical Study of Straits Which Constitute Routes for International Traffic, **United Nations Conference on the Law of the Sea-Official Documents vol. I: Preparatory Documents**, Document A/CONF.13/6 and Add. 1, Geneva, 1958, (s. 114-164).
- KOH Kheng Lian, **Straits in International Navigation: Contemporary Issues**, Oceana Publications, Inc., New York, 1982.
- KOLODKIN A.L. & GUTSULIAK V.N. & BOBROVA V., **The World Ocean-International Legal Regime**, (edited & translated by Butler), Eleven Publications, Utrecht, 2010.
- KOSKENNIEMI Martti, "L'affaire du passage par le Grand-Belt", **Annuaire français de droit international**, Année: 1992, Tome: 38, s. 905-947.
- KOSKENNIEMI Martti, "Case Concerning Passage through the Great Belt", **Ocean Development & International Law**, Year: 1996, Volume: 27, Issue: 3, (s. 255-289)³⁴⁸.
- KOSKENNIEMI Martti, "Passage through the Great Belt Case (Finland v. Denmark)", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).
- KOSKENNIEMI Martti/LEHTO Marja, "Finland and the Law of the Sea", **The Law of the Sea: European Union and Its Member States**, (edited by Treves/Pineschi), Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, 1997, (s. 27-150).
- KURAN Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2016.
- LAGONI Rainer, "Kiel Canal", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).
- LAPIDOTH Ruth, **The Red Sea and the Gulf of Aden**, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, 1982.
- LAPIDOTH Ruth, "International Straits", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mepil.com (son erişim tarihi: 04/10/10).
- LAUTERPACHT Elihu, "River Boundaries: Legal Aspects of the Shatt-al-Arab Frontier", **International & Comparative Law Quarterly**, Year: 1960, Volume: 9, Issue: 2, (s. 208-236).
- LAWRENCE Peter, "Torres Strait", **Encyclopedia of Public International Law: Geographical Issues**, vol. 12, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, 1990, (s. 377-379)³⁴⁹.

348 Koskenniemi'nin bu makalesi bir üstte yer alan ve "Annuaire français de droit international"da yayınlanan Fransızca makalesinin İngilizce çevirisidir.

349 Bu makalenin aynısı ileriki tarihli bütünlük ciltte de mevcuttur. Künyesi şu şekildedir: LAWRENCE Peter, "Torres Strait", **Encyclopedia of Public International Law**, vol. IV, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, 2000, (s. 865-867). Bu makaleye atıf makalenin orijinaline atıfın sayfa numarasının

- LEIFER M., **Malacca, Singapore and Indonesia**, Sijthoff & Noordhoff, Alphen aan den Rijn, 1978.
- LÓPEZ MARTÍN Ana G., **International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage**, Springer Verlag, Heidelberg, 2010.
- MacMURRAY John V.A., **Treaties and Agreements with and Concerning China 1894-1919: Manchu Period (1894-1911)**, vol. I, Oxford University Press, Washington D.C., 1921.
- MAHMOUDI Said, "Transit Passage", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).
- MANGONE Gerard J., "Demarcation of International Straits", **Rights to Oceanic Resources: Deciding and Drawing Maritime Boundaries**, (edited Dallmeyer/DeVorse), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1989**, (s. 101-113).
- MARSTON Geoffrey, "Boundary Waters", **Encyclopedia of Public International Law: States-Responsibility of States-International Law & Municipal Law**, vol. 10, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, **1987**, (s. 26-30)³⁵⁰.
- McDORMAN Ted L., "Malaysia (Johor)-Singapore", **International Maritime Boundaries**, vol. III, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, New York, **1998**, (s. 2345-2349).
- McEWEN Alexander C., **International Boundaries of East Africa**, Clarendon Press, Oxford, 1971.
- McHUGH Aman Mahray, "Resolving International Boundary Disputes in Africa: A Case for the International Court of Justice", **Howard Law Journal**, Year: 2005, Volume: 49, Issue: 1, (s. 209-239).
- McRAE Donald M., "Delimitation Problems of Canada (First Part)", **The Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone: Delimitation and Legal Regime/Le plateau continental et la zone exclusive économique: délimitation et régime juridique**, (edited by Pharand/Leanza), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1993**, (s. 159-169).
- "Menai Strait", **Encyclopaedia Britannica**, on-line version, 2016 via <http://academic.eb.com/EBchecked/topic/374644/Menai-Strait> (son erişim tarihi: 17/04/16).
- MERAY Seha L., "Bazı Türk Andlaşmalarında Hudutlarla İlgili Hükümler", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Yıl: **1960**, Cilt: 15, Sayı: 2, (s. 37-93).
- MERAY Seha L., **Devletler Hukukuna Giriş**, I. Cilt (gözden geçirilmiş ikinci bası), Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları Sayı: 117-99, Ankara, 1960.
- MORGERA Elisa, "Mekong River", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (son erişim tarihi: 08/10/10).
- MORRISON Fred L., "Condominium and Coimperium", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (son erişim tarihi: 08/10/10).
- MURTY T.S., "Evidence of Traditional Boundaries and Some Problems in Its Interpretation", **Indian Journal of International Law**, Year: **1968**, Volume: 8, Issue: 3, (s. 479-515).
- MUELLER Jerry E., **Restless River: International Law and the Behavior of the Rio Grande**, Texas Western Press, El Paso, 1975.
- MUNAVVAR Mohamed, **Ocean States: Archipelagic Regimes in the Law of the Sea**, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1995.
- NANDAN Satya N./ANDERSON David H., "Straits Used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea", **British Yearbook of International Law**, Year: **1989**, Volume, 60, (s. 159-204).

yanında parantez içerisinde sayfa no'suyla gerçekleştirilecektir.

350 Bu makalenin aynı ileri tarihli bütünselik ciltte de mevcuttur. Künyesi şu şekildedir: MARSTON Geoffrey, "Boundary Waters", **Encyclopedia of Public International Law**, vol. I, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, **1992**, (s. 481-485). Bu makaleye atıf makalenin orijinaline atıfın sayfa numarasının yanında parantez içerisinde sayfa no'suyla gerçekleştirilecektir.

- "North Channel", **Encyclopaedia Britannica**, on-line version, 2016 via <http://academic.eb.com/EBchecked/topic/419117/North-Channel> (son erişim tarihi: 17/04/16).
- "Ocean Dams Would Thaw North", **Popular Mechanics Magazine**, June 1956, (s. 135).
- O'CONNELL Daniel Patrick, **International Law**, vol. I, 2nd edition, Stevens & Sons, London, 1970.
- OWENS Joshua, The Legal Status of the Bering Strait, **China Oceans Law Review**, Year: **2011**, Volume: 13, Issue: 1, (s. 85-113).
- ÖZMAN Aydoğan, **Deniz Hukuku I: Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.
- PAK Chi Young, **The Korean Straits**, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1988.
- PARK Choon-Ho, "Australia-Papua New Guinea", **International Maritime Boundaries**, vol. I, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1996**, (s. 929-934).
- PAZARCI Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, II. Kitap, gözden geçirilmiş 6. baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999.
- PETROSKI Henry, Engineering: New and Future Bridges, **American Scientist**, Year: **1998**, Volume: 86, Issue: 6, (s. 514-518).
- PHARAND Donat, "Delimitation Problems of Canada (Second Part)", **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), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1993, (s.171-179).
- PLATZÖDER Renate, "Bridges and Straits in the Baltic Sea", **The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation**, (edited by Platzöder/Verlaan), Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, **1996**, (s. 142-154).
- POOLE A.F.N., "The Boundaries of Canada", **Canadian Bar Review**, Year: **1964**, Volume: 42, Issue: 1, (s. 100-139).
- PRESCOTT John Robert Victor, "International Maritime Boundaries in Torres Strait", **Maritime Border Diplomacy**, (edited by Nordquist/Moore), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, **2012**, (s. 69-77).
- PRESCOTT John Robert Victor/TRIGGS Gillian D., **International Frontiers and Boundaries: Law, Politics and Geography**, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2008.
- QUEROL María, "Rethinking International Rivers and Lakes as Boundaries", **Water Resources and International Law/Les ressources en eau et le droit international**, (edited by Boisson de Chazournes/Salman), Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, **2005**, (s. 97-132).
- RAMSDEN James, A Critical Analysis of the Proposed Bridge over the Strait of Messina, **Proceedings of Bridge Engineering II Conference**, (April 2009) Bath, 2009 via www.bath.ac.uk/ace/uploads/StudentProjects/Bridgeconference2009/Papers/RAMSDEN.pdf (erişim tarihi: 14/11/14).
- REISMAN W. Michael, "The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Lawmaking", **American Journal of International Law**, Year: 1980, Volume: 74, Issue: 1, (s. 48-76).
- RHEE Sang-Myon, "Sea Boundary Delimitation between States before World War II", **American Journal of International Law**, Year: 1982, Volume: 76, Issue: 3, (s. 555-588).
- ROACH J Ashley, "Straits of Malacca", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 08/10/10).
- ROACH J. Ashley/SMITH Robert W., **Excessive Maritime Claims**, 3rd edition, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2014.
- ROLSTON Susan J./McDORMAN Ted L., "Maritime Boundary Making in the Arctic Region", **Ocean Boundary Making: Regional Issues and Development**, (edited by Johnston/Saunders), Croom Helm, Kent, **1988**, (s. 16-73).
- ROTHWELL Donald R., "Strait of Gibraltar", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).
- ROTHWELL Donald R., "International Law and Arctic Shipping", **Michigan State International Law Review**; Year: **2013**, Volume: 22, Issue: 1, (s. 67-99).

- RUSLI Mohd Hazmi Bin Mohd., "Bridges across Critical International Shipping Ways: A Study of the Proposed Strait of Malacca Bridge", **China Oceans Law Review**, Year: **2012**, Volume: 14, Issue: 1, (s. 14-28). (RUSLI (I))
- RUSLI Mohd Hazmi Bin Mohd., "Maritime Highways of Southeast Asia: Alternative Straits?", **RSIS Commentaries**, no: 024/2012, Singapore, 2012 via www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/CO12024.pdf (erişim tarihi: 17/04/16). (RUSLI (II))
- RUSLI Mohd Hazmi Bin Mohd., "Navigational Hazards in International Maritime Chokepoints: A Study of the Straits of Malacca and Singapore", 2012 via www.uq.edu.au/isaasiapacific/content/mohdmohdrusli7-2.pdf (erişim tarihi: 17/04/16). (RUSLI (III))
- SAHOVI Milan/BISHOP William W., "The Authority of the State: Its Range with Respect to Persons and Places", **Manual of Public International Law**, (edited by Sørensen), The MacMillan Press, Hong Kong, 1978, (s. 311-380). (reprint of the original edition of 1968)
- SAMUELS Joel H., "Condominium Arrangements in International Practice: Reviving an Abandoned Concept of Boundary Dispute Resolution", **Michigan Journal of International Law**, Year: **2008**, Volume: 29, Issue: 2, (s. 727-776).
- SCHACHTE William L. Jr., "International Straits and Navigational Freedoms", **The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries**, (edited by Miles/Treves), University of Hawaii Press, Honolulu, **1993**, (s. 17-37)³⁵¹.
- SCHACHTE William L. Jr., "International Straits and Navigational Freedoms", **Ocean Development & International Law**, Year: **1993**, Volume: 24, Issue: 2, (s. 179-195)³⁵².
- SCHACHTE William L. Jr./BERNHARDT J. Peter A., "International Straits and Navigational Freedoms", **Virginia Journal of International Law**, Year: 1993, Volume: 33, Issue: 3, (s. 527-556).
- SCHNEIDER Peter, "Condominium", **Encyclopedia of Public International Law: States-Responsibility of States-International Law and Municipal Law**, vol. 10, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, 1987, (s. 58-60)³⁵³.
- SCHOFIELD Clive, "Dividing and Managing Increasingly International Waters: Delimiting the Bering Sea, Strait and Beyond", **Science, Technology, and New Challenges to Ocean Law**, (edited by Scheiber/Kraska/Kwon), Brill Nijhoff, Leiden, **2015**, (s. 313-344).
- SCHRÖETER François, "Le système de délimitation dans les fleuves internationaux", **Annuaire français de droit international**, Année: **1992**, Tome: 38, (s. 948-982).
- SCOVAZZI Tullio, "Delimitation Agreements with Italy", **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), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1993**, (s. 87-93).
- SCOVAZZI Tullio, "The Strait of Messina and the Present Regime of International Straits", **Navigating Straits: Challenges for International Law**, (edited by Caron/Oral), Brill Nijhoff, Leiden, **2014**, (s. 138-150).

351 *Schachte*'nin yapmış olduğu bu sunumun taslak hâline Internet üzerinden ulaşmak da mümkündür. Künye şu şekildedir: SCHACHTE William L. Jr., "International Straits and Navigational Freedoms", 1992 via www.state.gov/documents/organizations/65946.pdf (erişim tarihi: 16/01/11). *Schachte*'nin ilgili atıflarında bu metindeki sayfa numaraları parantez içerisinde gösterilecektir.

352 *Schachte*'nin bu makalesi bir üstte yer alan ve İtalya'da gerçekleştirilen bir konferansın kitaplaşmış hâlinde aynen basılmıştır.

353 Bu makalenin aynı ileriki tarihli bütünlük ciltte de mevcuttur. Künyesi şu şekildedir: SCHNEIDER Peter, "Condominium", **Encyclopedia of Public International Law**, vol. 1, (edited by Bernhardt), Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam, **1992**, (s. 732-735). Bu makaleye atıf makalenin orijinaline atıfın sayfa numarasının yanında parantez içerisinde sayfa no'suyla gerçekleştirilecektir.

- SCOVAZZI Tullio/FRANCALANCI Giampiero, "France-Italy", **International Maritime Boundaries**, vol. II, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1996**, (s. 1571-1576).
- SCOVAZZI Tullio/FRANCALANCI Giampiero, "Italy-Tunisia", **International Maritime Boundaries**, vol. II, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1996**, (s. 1611-1619).
- SEVETTE Pierre, **Legal Aspects of Hydro-Electric Development of Rivers and Lakes of Common Interest**, UNECE, E/ECE/136, Geneva, January 1952.
- SEVIAN Vahé J., "The Evolution of the Boundary between Iraq and Iran", **Essays in Political Geography**, (edited by Fisher), Methuen & Co. Ltd., London, **1968**, (s. 211-223).
- SHAH Sikander Ahmed, "River Boundary Delimitation and the Resolution of the Sir Creek Dispute between Pakistan and India", **Vermont Law Review**, Year: **2009**, Volume: 34, Issue: 2, (s. 357-413).
- SHARMA O.P., **The International Law of the Sea: India and the UN Convention of 1982**, Oxford University Press, New Delhi, 2009.
- SHAW K.E., "Juridical Status of the Malacca Straits in International Law", **Japanese Annual of International Law**, Year: **1970**, Volume: 14, (s. 34-47).
- SHAY Shaul, "Bridge over Troubled Water-Egypt and Saudi Arabia to Build the Red Sea Bridge, Herzliya", April 2016 via www.herzliyaconference.org/_Uploads/dbsAttachedFiles/Shay-Bridge-over-troubled-water0416A.pdf (erişim tarihi: 09/08/16).
- SHEARER Ivan, "Navigation Issues in the Asian Pacific Region", **The Law of the Sea in the Asian Pacific Region: Developments and Prospects**, (edited by Crawford/Rothwell), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, **1995**, (s. 199-222).
- SKARIDOV Alexander, International Legal Aspects of Navigation in the Kerchensky Strait, **The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation**, (edited by Öztürk/Özkan), TÜDAV: Ofis Matbaa, İstanbul, **2002**, (s. 42-52).
- SKARIDOV Alexander, "The Sea of Azov and the Kerch Straits", **Navigating Straits: Challenges for International Law**, (edited by Caron/Oral), Brill Nijhoff, Leiden, 2014, (s. 220-237).
- SPADI Fabio, "The Bridge on the Strait of Messina: "Lowering" the Right of Innocent Passage?", **International & Comparative Law Quarterly**, Year: **2001**, Volume: 50, Issue: 2, (s. 411-419).
- SPADI Fabio, "The International Court of Justice Judgment in the Benin-Niger Border Dispute: The Interplay of Titles and 'Effectivités' under the *Uti Possidetis Juris* Principle", **Leiden Journal of International Law**, Year: **2005**, Volume: 18, Issue: 2, (s. 777-794).
- STEVENSON Christopher, "Hans Off!: The Struggle for Hans Island and the Potential Ramifications for International Border Dispute Resolution", **Boston College International & Comparative Law Review**, Year: **2007**, Volume: 30, Issue: 1, (s. 263-275).
- "Straits of Mackinac", **Encyclopaedia Britannica**, on-line version, 2016 via <http://academis.eb.com/EBchecked/topic/354935/Straits-of-Mackinac> (erişim tarihi: 17/04/16).
- SUN Zhen, "Implementation of the United Nations Law of the Sea Convention in Singapore", **Asia-Pacific and the Implementation of the Law of the Sea: Regional Legislative and Policy Approaches to the Law of the Sea Convention**, (edited by Lee/Gullett), Brill Nijhoff, Leiden, **2016**, (s. 104-129).
- SUR Melda, **Uluslararası Hukukun Esasları**, Tıpkı 9. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2015.
- TANAKA Yoshifumi, **Predictability and Flexibility in the Law of Maritime Delimitation**, Hart Publishing, Cornwall, 2006.
- TANAKA Yoshifumi, **The International Law of the Sea**, Cambridge University Press, Cambridge, 2012.
- "Tatar Strait", **Encyclopaedia Britannica**, on-line version, 2016 via <http://academic.eb.com/EBchecked/topic/584148/Tatar-Strait> (erişim tarihi: 17/04/16).
- "**The Law of the Sea: Maritime Boundary Agreements (1985-1991)**", New York, 1992.
- "**The 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**", Volume I, New York, 1992.
- "**The 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**", Volume II, New York, 1992

- "The Silk Road Becomes the World Land-Bridge", **Executive Intelligence Review Report**, 2004.
- TOLUNER Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi (Yer ve Kişi Bakımından Çevresi ve Niteliği)**, Gözden Geçirilmiş 4. Bası'dan Tıpkı 5. Bası, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 1996.
- TREVES Tullio, "Italy and the Law of the Sea", **The Law of the Sea: The European Union and Its Member States**, (edited by Treves/Pineschi), Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, **1997**, (s. 327-363).
- TRUVER Scott C., **The Strait of Gibraltar and the Mediterranean**, Sijthoff & Noordhoff, Alphen aan den Rijn, 1980.
- VÁLI Ferenc A., **Servitudes of International Law**, 2nd edition, Stevens & Sons Limited, London, 1958.
- VAN DYKE Jon M., "Transit Passage through Straits", **The Future of Ocean Building-Regime: Essays in tribute to Douglas M. Johnston**, (edited by Chircop/McDorman/Rolston), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, **2009**, (s. 177-194).
- VERVILLE Elizabeth, "United States-Canada", **International Maritime Boundaries**, vol. I, (edited by Charney/Alexander), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1996, (s. 447-453).
- VERZIJL J.H.W., **International Law in Historical Perspective: State Territory**, vol. III, A.W. Sijthoff, Leyden, 1970.
- VERZIJL J.H.W., **International Law in Historical Perspective: Stateless Domain**, vol. IV, A.W. Sijthoff, Leyden, 1971.
- VIROLA Juhani, "The Messina Strait Bridge-Greatest Bridge ever Built", **Suara Perunding ACEM**, Year: **2008**, Volume: 3, (s. 16-17).
- VITÁNYI Bela, **The International Regime of River Navigation**, Sijthoff & Noordhoff, Alphen aan den Rijn, 1979.
- VITZTHUM Wolfgang Graf, "The Baltic Straits", **The Law of the Sea in the 1980s**, (edited by Park), University of Hawaii Press, Honolulu, **1983**, (s. 537-596).
- WEIL Prosper, **The Law of Maritime Delimitation-Reflections**, Grotius Publications Limited, Dyfed, 1989.
- WHOMERSLEY Chris, "Channel Tunnel", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), 2010 via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).
- WOODLIFFE J.C., "United Kingdom: The Channel Fixed Link-Work Starts on the Legal Foundations", **International Journal of Estuarine & Coastal Law**, Year: 1986, Volume: 1, Issue: 3, (s. 326-335).
- WOLFRUM Rudiger, "Bridges over Straits", **The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries**, (edited by Miles/Treves), University of Hawaii Press, Honolulu, 1993, (s. 38-56).
- WOLFRUM Rudiger/PICHON Jakob, "Internationalization", **Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, on-line edition, (edited by Wolfrum), via www.mpepil.com (erişim tarihi: 04/10/10).
- XIANG Yiqiang, "Challenges and Solutions of Future Channels Constructions over Straits and Bays in China", **6th Symposium on Strait Crossing**, (16-19 June 2013) Bergen, 2013 via www.tekna.no/ressurs/filer/sc2013/111%20Yiqiang%20Xiang%20-%20Challenges%20and%20solutions%20of%20future%20channels%20construction%20over%20straits%20or%20bays%20in%20China%20coastal%20area.pdf (erişim tarihi: 24/11/14).
- YTURRIAGA de José A., **Straits Used for International Navigation: A Spanish Perspective**, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1991.
- YU Sheng, "International Rivers and Lakes", **International Law: Achievements and Prospects**, (edited by Bedjaoui), Martinus Nijhoff Publishers/UNESCO, Paris, **1991**, s. 989-998.
- ZEIDAN A.L., The Emergence of the Gulf of Aqaba Problem, **Revue égyptienne de droit international**, Year: **1979**, Volume:35, (s. 1-65).
- *Internet Üzerinden Elde Edilen Broşür ve Gazete Makaleleri*
- BÖLL Sven, "Denmark to Build Underwater Link to Germany", **Der Spiegel**, February 2 2011 via www.

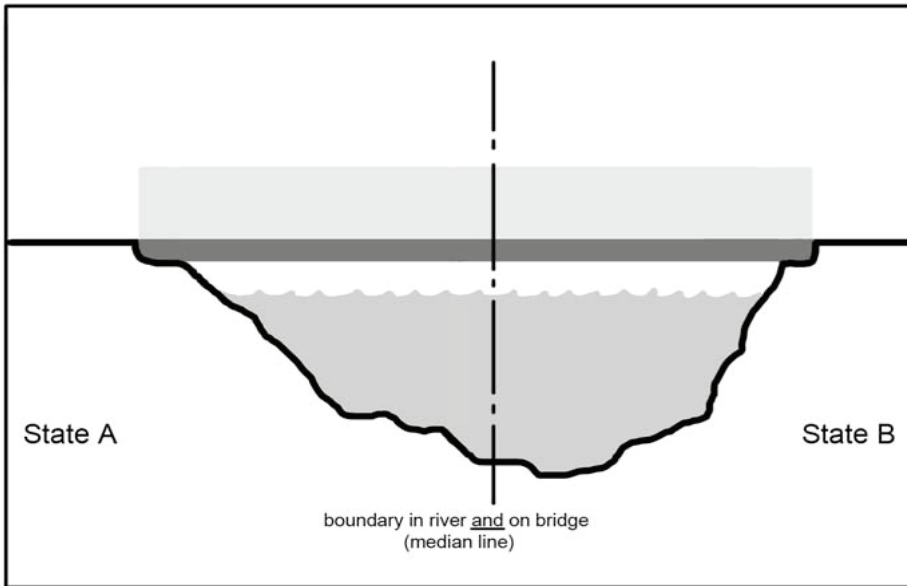
- spiegel.de/international/europe/tunnel-trumps-bridge-denmark-to-build-underwater-link-to-germany-a-743151-druck.html (erişim tarihi: 30/07/16).
- "Bridge of the Horns" via http://en.wikipedia.org/wiki/Bridge_of_the_Horns (son erişim tarihi: 16/08/16).
- "Bridge to Northern Ireland Mooted", **BBC News**, August 22 2007 via http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/~/2/hi/uk_news/scotland/south_of_scotland/0958191.stm (son erişim tarihi: 01/07/16).
- "Clean-Up of Johor Straits to Begin in September", **AsiaOne**, June 16 2008 (Monday) via <http://news.asiaone.com/News/AsiaOne+News/Malaysia/Story/A1Story20080616-71067.html> (son erişim tarihi: 11/08/16).
- "Confederation Bridge" via www.confederationbridge.com/about/confederation-bridge.html (erişim tarihi: 01/08/16).
- CRAMER Michael, "The Transport Policy in the European Union", **Stockholm Climate Conference** (25-26 March 2006), Mart 28 2006 via www.michael-cramer.eu/aktuelles/detail/the-transport-policy-in-the-european-union/ (erişim tarihi: 30/07/16).
- "Crossing the Øresund", **Øresundsbro Konsortiet**, January 2005 via www.oeresundsbron.com (erişim tarihi: 21/11/14).
- DAY Michael, "Sicily Bridge Plan Revived by Italian Government Despite Concerns over Earthquakes and Mafia", **The Independent**, September 30 2015 (Wednesday) via www.independent.co.uk/news/world/europe/sicily-bridge-plan-revived-by-italian-government-despite-concerns-over-earthquakes-and-the-mafia-a6674181.html (erişim tarihi: 18/04/16).
- de CASTELLA Tom, "A Bridge across the Irish Sea and Four Other Amazing Plans", **BBC News**, August 14 2013 via www.bbc.com/news/magazine-23672538 (son erişim tarihi: 31/07/16).
- "Denmark-Germany Undersea Fehmarn Tunnel Gets Go-Ahead", **BBC News**, July 23 2015 via www.bbc.com/news/world-europe-33633879 (erişim tarihi: 20/07/16).
- "Egypt-Saudi Arabia Causeway (Bridge)", via www.projectsforegypt.com/egypt--saudi-causeway.html (erişim tarihi: 09/08/16).
- "Fehmarn Sound Bridge" via www.fehmarn.de/en/fehmar/fehmar_im_meer_mitterndirn/sehenswuerdigkeiten/fehmar/sundbrucke.php (erişim tarihi: 27/10/16).
- "Fehmarn Sound Bridge", via http://en.wikipedia.org/wiki/Fehmarn_Sound_Bridge (son erişim tarihi: 27/07/16).
- GALLONI Nino, "The Sicily-Tunisia Tunnel and the Extension of the Eurasian Land-Bridge into Africa", **Schiller Institute Conference**, (15-16 September 2007), Kiedrich, 2007 via www.schillerinstitute.org/conf-iclc/2007/landbridge_conf_galloni.html (erişim tarihi: 25/10/09).
- "Gibraltar Bridge", www.opacengineers.com/projects/gibraltar (son erişim tarihi: 23/11/14).
- "Great Belt Fixed Link" via http://en.wikipedia.org/wiki/Great_Belt_Fixed_Link (erişim tarihi: 23/11/14).
- HANSEN Kathryn, "Building Bridges with Icy Challenges", **GeoTimes**, February 2007 via www.geotimes.org/feb07/feature_bridge.html (erişim tarihi: 19/07/16)
- JOHNSON Nicki, "Plans to Build Third Longest Bridge in the World by 2020", **Hainan News**, October 18 2015 via http://en.visithainan.gov.cn/English/HainanNews/201509/t20150918_64232.html (erişim tarihi: 11/07/16).
- KNAUP Horand, "The Bin Laden Bridge: A Vision to Connect Africa and Asia", **Der Spiegel**, August 22 2008 via www.spiegel.de/international/world/the-bin-laden-bridge-a-vision-to-connect-africa-and-asia-a-573588-druck.html (erişim tarihi: 16/08/16).
- "Kremlin to Build Bridge Planned by HITLER to Link Russia to Crimea and Bypass Ukraine", **Daily Mail Online**, March 5 2014 via www.dailymail.co.uk/news/article-2573804/Now-Kremlin-says-build-bridge-planned-HITLER-link-Russia-direct-naval-base-Crimea-bypass-Ukraine.html (erişim tarihi: 30/07/16).
- McCALL Chris, "Could a Bridge or Tunnel One Day Link Scotland with Ireland?", **The Scotsman**, May 17 2016 (Tuesday) via www.scotsman.com/business/companies/could-a-bridge-or-tunnel-one-day-

- link-scotland-with-ireland-1-4130353 (erişim tarihi: 31/07/16).
- McKENZIE Steven, "Scotland-Ireland Undersea Rail Link Plan 'a Surprise'", **BBC News**, October 9 2011 via www.bbc.com/news/uk-scotland-highlands-islands-15187431 (son erişim tarihi: 31/07/16).
- "Messina Strait Bridge Will Happen-Renzi", **ANSA**, March 3 2016 via www.ansa.it/english/news/politics/2016/03/03/messina-strait-bridge-will-happen-renzi_0dcc7913-66e3-4b56-b1d3-32e01908a9fb.html (erişim tarihi: 19/04/16).
- "Minister Proposes 7 km Bridge to Sakhalin Island", **The Moscow Times**, July 19 2013 via www.themoscowtimes.com/business/article/minister-proposes-7km-bridge-to-sakhalin-island/483353.htm (erişim tarihi: 04/05/16).
- MOHAMAD Mahatia, "The Johor Causeway", June 26 2009 via <http://chedet.cc/?p=280> (erişim tarihi: 07/09/16).
- MURALI R.S.N., "Malacca Revives Straits Bridge Project", **The Star**, October 16 2013 via www.thestar.com.my/News/Nation/2013/10/16/Malacca-revives-straits-bridge-projects-Full-details-will-be-revealed-when-all-mechanisms-in-place-sa/ (son erişim tarihi: 23/11/14).
- "MS God's Blessing", **The Madrid Cruises**, October 2010 via <http://madridcruises.weebly.com/ship-specifications.html> (erişim tarihi: 23/11/14).
- NISHIMURA Daisuke, "Russian Far East Railway Project May Extend to Hokkaido", **The Asahi Shimbun**, June 4 2013 via http://ajw.asahi.com/article/behind_news/politics/AJ201306040067 (erişim tarihi: 23/11/14).
- "Notice-to-Proceed Launches Ambitious Red Sea Crossing", **Engineering News-Record**, May 1 2007 via www.enr.com/articles/32155-notice-to-proceed-launches-ambitious-red-sea-crossing (erişim tarihi: 16/08/16).
- "Oresund Bridge-Half-Tunnel, Half-Bridge and a Bonus Artificial Island", **AutoEvolution**, January 8 2012 via www.autoevolution.com/news/oresund-bridge-half-tunnel-half-bridge-and-a-bonus-artificial-island-41655.html (erişim tarihi: 20/12/14).
- "Renzi Asked to Relaunch Sicily Strait Bridge Construction" **ANSA**, September 19 2014 via www.ansa.it/english/news/politics/2014/09/19/renzi-asked-on-sicily-strait-bridge_88e6acbc-02a7-4016-8fbc-2dfbb9f4c701.html (erişim tarihi: 24/11/14).
- "Renzi Revives Divisive Sicily Bridge Plans", **The Local**, November 6 2015 via www.thelocal.it/20151106/renzi-revives-controversial-sicily-bridge-plans (erişim tarihi: 18/04/16).
- "Ringsted-Fehmarn: The Railway Connecting Europe", **Banedanmark**, Copenhagen, 2009, özellikle s. 3 ve 6 via www.bane.dk/db/filarkiv/16555/UK_folder_web_09_uden%20sk%20maerken.pdf (erişim tarihi: 30/07/16).
- RUSLI Mohd Hazmi Bin Mohd & AMANI N.F.C., "To Bridge or not to Bridge the Johor Straits", June 10 2013 via www.malaysiakini.com/letters/232510 (erişim tarihi: 10/07/16).
- "Rusya'dan, Kerç Köprüsü Projesinde Erteleme Kararı", **Deniz Haber**, Temmuz 9 2016 via www.denizhaber.com.tr/rusyada-kerck-koprusu-projesinde-erteleme-karari-haber-68956.htm (son erişim tarihi: 16/07/16).
- "Sakhalin Link Proposed", **Railway Gazette**, January 16 2009 via www.railwaygazette.com/news/single-view/view/sakhalin-link-proposed.html (erişim tarihi: 23/11/14).
- SAMBIJANTORO Satria, "No More Sunda Strait Bridge Plan", **The Jakarta Post**, November 3 2014 Monday via www.thejakartapost.com/news/2014/1102/no-more-sunda-strait-bridge-plan.htm (erişim tarihi: 19/04/16).
- "Singapore Straits and Approaches", via <http://dynlab.mpe.nus.edu.sg/mpelsb/mdts/OpsJ/174sec09.pdf> (erişim tarihi: 02/08/16).
- "Sprogø" via <http://en.wikipedia.org/wiki/Sprogø> (erişim tarihi: 15/07/16).
- STARTSEVA Alla, "Plan for Tunnel to Sakhalin Unveiled", November 28 2000 via www.sptimes.ru/index.

- php?action_id=2&story_id=13428 (erişim tarihi: 23/11/14).
- "Steady She Goes! The Heartstopping Moment £ 1 bn Cruise Liner Squeezes under Bridge...with just '1,5 Inches' to Spare", **The Daily Mail**, October 31 2010 via www.dailymail.co.uk/news/article-1325198/Cruise-liner-squeezes-bridge-just-1-5-inches-spare.html (son erişim tarihi: 23/11/14).
- "Strait of Gibraltar Floating Bridge", via www.tdrinc.com/gibraltar.htm (erişim tarihi: 23/11/14).
- "Straits of Johor" via http://en.wikipedia.org/wiki/Straits_of_Johor (son erişim tarihi: 11/08/16).
- "Strelasund Crossing" via www.ssf-ing.de/fileadmin/web_data/downloads/projects_en/strelasund_en.pdf (erişim tarihi: 01/08/16).
- "Tarık Bin Laden's Red Sea Bridge", **BBC News**, February 22 2009 via <http://newsvote.bbc.co.uk/go/pr/fr/~/2/hi/africa/7259427.stm> (erişim tarihi: 16/08/16).
- "The Red Sea: Can It Really Be Bridged?", **The Economist**, July 31 2008 via www.economist.com/node/11849068/print (erişim tarihi: 16/08/16).
- "Turkish Cargo Ship Hits Piers of Bridge under Construction in Kerch Strait", **ITAR-TASS**, March 23 2016, via <http://tass.ru/en/society/864408> (son erişim tarihi: 02/08/16).
- "Turkuaz Shipping, Gemisinin Kırım Köprüsüne Verdiği Zararı Karşılıdı", **Deniz Haber**, Mayıs 18 2016 via www.denizhaber.com.tr/print.php?type=1&id=68138 (son erişim tarihi: 02/08/16).
- "Ukraine Conflict: Putin Ally to Build Bridge to Crimea", **BBC News**, January 30 2015 via www.bbc.com/news/world-europe-31067977 (erişim tarihi: 31/07/16).
- "Ukraine Withdraws from Kerch Strait Bridge Project with Russia", **ITAR-TASS**, October 1 2014 via <http://tass.ru/en/russia/752262> (son erişim tarihi: 31/07/16).
- "Un ponte tra Asia e Africa, firmato Bin Laden", **Corriere della Sera**, Luglio 14 2007 via www.corriere.it/Primo_Piano/Esteri/2007/07_Luglio/14/ponte_yemen.html (erişim tarihi: 16/08/16).
- WOOD Danny, "Spain-Africa Link Decision 'Near'", **BBC News**, July 12 2008 Saturday via <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/7515125.stm> (erişim tarihi: 23/11/14).
- www.3kopru.com/proje/PROJE-KUNYESI/3 (erişim tarihi: 09/08/16).

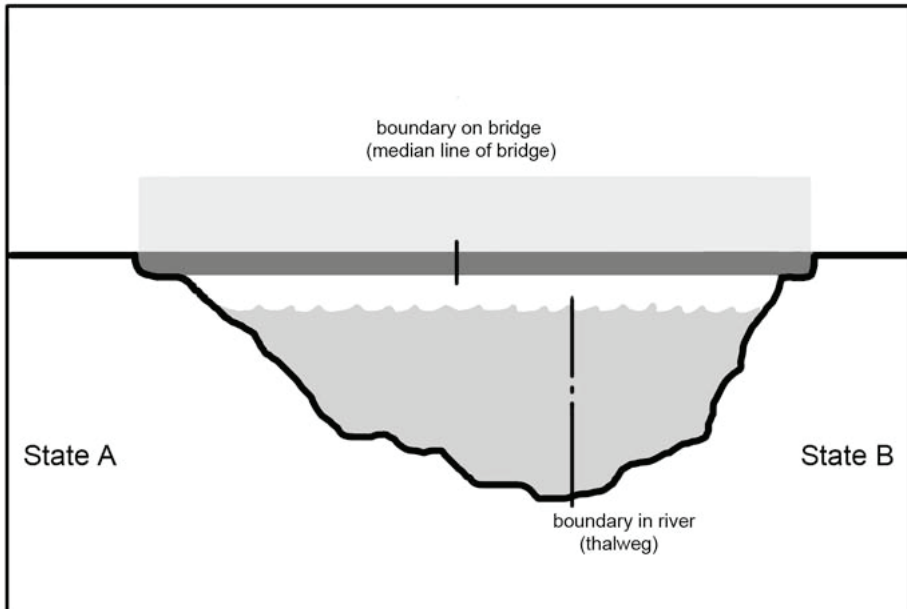
EKLER I

SKETCH-MAP 1a



Cafilisch, 2010, s. 196.

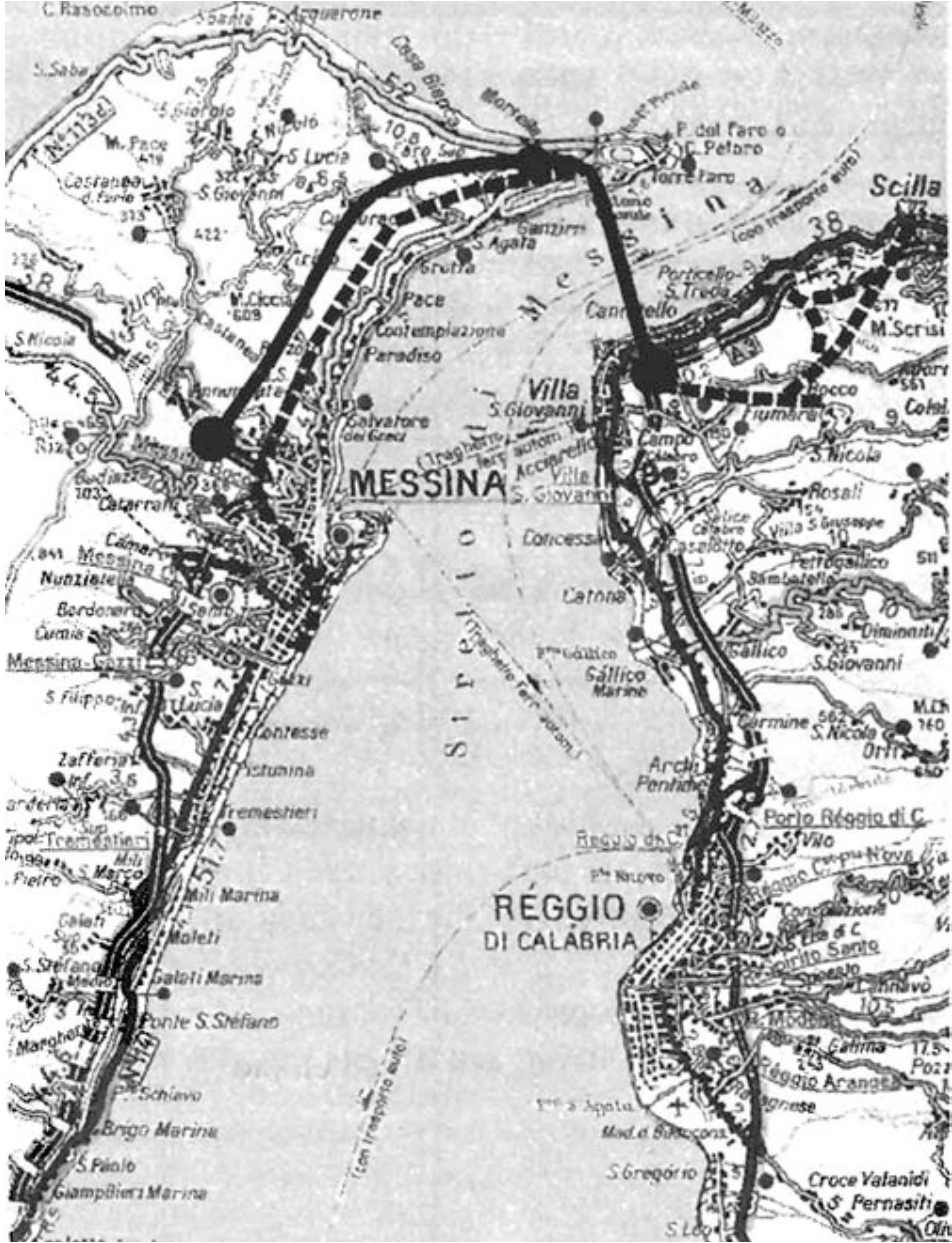
SKETCH-MAP 1b



Cafilisch, 2010, s. 196.

EKLER II

Messina Boğazı ve Köprüsüne Dair Harita



Covelli, s. 25.