

**BOSNA HERSEK'İN DENİZ YETKİ ALANLARINI GASP EDEN
PELJESAC KÖPRÜSÜ VE BOSNA HERSEK'İN DENİZ KORİDORU****Bekir Yüksel HOŞ*****Eren ÇETİN******Zeynep CEYHAN*******Öz**

Dünya'nın farklı bölgelerinde denizlerin paylaşım mücadelesi devam etmektedir. Denizlerin paylaşım mücadelesinde Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de karşı karşıya kaldığı hukuksuz talep ve girişimlerin bir benzeri de Adriyatik Denizi'nde Hırvatistan tarafından Bosna Hersek'e dikte edilmektedir. Hırvatistan, ülkenin karayolu bütünlüğünü sağlamak adına Peljesac Köprüsünü inşa etmektedir. Peljesac Köprüsü, Bosna Hersek'in açık denizlere erişimi ve özellikle uluslararası hukuktan kaynaklanan ulusal hakları açısından büyük tehlike arz etmektedir. Bosna Hersek ve Hırvatistan arasında deniz yetki alanlarının sınırlandırılması yapılmadan başlanılan köprü inşaatı, bölgedeki deniz yetki alanlarının paylaşımı konusunda Bosna Hersek aleyhinde bir oldubitti ihtimalini beraberinde getirmiştir. 1992-1995 yılları arasında Bosna Hersek'te savaş suçlarının işlendiği ve soykırıma kadar giden çatışmalar vuku bulmuştur. Bu tarihsel olaylar, Peljesac Köprüsü'nün yaratacağı etkiler değerlendirilirken göz önünde bulundurulmalıdır. Keza Peljesac Köprüsü'nün inşaatı deniz yetki alanlarının sınırlandırılması yapılmadan tamamlanırsa, Hırvatistan, Bosna Hersek'te 1992-1995 arasında meydana gelen olayların benzerlerinin yaşanması durumunda Peljesac Köprüsü altından geçişleri engelleyebilecektir. Böyle bir eylem, Bosna Hersek'e gereken yardımların ulaştırılamamasına ve ülkede olası insani krizlerin ciddi boyutlara ulaşmasına neden olacaktır. Deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında izlenen prensipler gereğince Bosna Hersek'in haklı tezlerini dayandıracığı hukuk kuralları mevcuttur. Aynı şekilde uluslararası mahkemelerin deniz koridorları hususunda emsal teşkil eden dava kararları da bulunmaktadır. Bu çalışma, Bosna Hersek'in savaş ve barış durumunda açık denizlere erişimini taahhüt eden bir "deniz koridoru" oluşturulmasının gerekliliğini savunmaktadır. Çalışmada, söz konusu bölgenin coğrafi yapısı, Peljesac Köprüsü'nün inşaa süreci, Bosna Hersek'in uluslararası hukuktan kaynaklanan ulusal hakları ve bu köprünün Bosna Hersek'in hak ve menfaatlerine etkileri irdelenecektir. Bosna Hersek'in ulusal

* Dr. Öğr. Üyesi, Trakya Üniversitesi Balkan Araştırma Enstitüsü, Balkan Siyaseti ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, yukselhos@trakya.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-3136-0896>

** Yüksek Lisans Öğrencisi, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, erenchetin41@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-5767-5672>

*** Uzman Araştırmacı, Bahçeşehir Üniversitesi, Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi, zceyhan@wellesley.edu, <https://orcid.org/0000-0002-7487-9404>

Bekir Yüksel Hoş, Eren Çetin, Zeynep Ceyhan

egemenlik hakkı olan deniz koridorunun nasıl olması gerektiği, uluslararası mahkemelerin emsal teşkil eden kararları ile açıklanacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Bosna Hersek, Hırvatistan, Peljesac Köprüsü, Deniz Yetki Alanları, Deniz Koridoru.*

THE PELJESAC BRIDGE WHICH SEIZES BOSNIA AND HERZEGOVINA'S MARITIME JURISDICTION AREAS AND THE SEA CORRIDOR OF BOSNIA AND HERZEGOVINA

Abstract

The struggle of sharing the seas is continuing in different regions of the world. In the Adriatic Sea, Croatia has been dictating to Bosnia and Herzegovina similar illegal demands and attempts that Turkey has been facing in the Eastern Mediterranean. Croatia has been building Peljesac Bridge in order to ensure integrity of the country's highways. Peljesac Bridge poses a great danger to Bosnia and Herzegovina's access to the high seas and exclusively to its national rights arising from international law. The bridge construction started before the achievement of the delimitation of maritime jurisdiction areas between Bosnia and Herzegovina, thus, Croatia has brought the possibility of a "fait accompli" against Bosnia and Herzegovina on sharing of maritime jurisdiction areas in the region. Between 1992-1995, war crimes and conflicts have led up to atrocities such as genocides in Bosnia and Herzegovina. These historical events should be taken into consideration while evaluating the effects of the Peljesac Bridge. Likewise, if the construction of Peljesac Bridge is completed before a delimitation of maritime jurisdiction areas has been made, Croatia might block passages under the Peljesac Bridge in case of similar incidents that occurred in Bosnia and Herzegovina between 1992-1995. Such an action will cause the inability to deliver the necessary aids to Bosnia and Herzegovina and the possible humanitarian crises in the country to reach serious levels. There are legal rules which Bosnia and Herzegovina will base its justified theses in accordance with the principles followed in the delimitation of maritime jurisdiction areas. Similarly, there are case decisions of international courts that test case regarding sea corridors. This study advocates the necessity of creating a "sea corridor" which guarantee Bosnia and Herzegovina's access to the high seas in times of war and peace. The geographical structure of the region in subject, the construction process of Peljesac Bridge, the national rights of Bosnia and Herzegovina arising from international law and effects of this bridge on the rights and interests of Bosnia and Herzegovina will be examined in the study. How Bosnia and Herzegovina's national sovereign right to a sea corridor shall be will be explained by the precedent decisions of international courts.

Keywords: *Bosnia and Herzegovina, Croatia, Peljesac Bridge, Maritime Jurisdiction Areas, Sea Corridor.*

Giriş

Akdeniz; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının merkezi konumundadır. Üç kıtanın kesişme noktası olan bu denizin birçok farklı etkenden doğan bir önemi vardır. Hem deniz ticareti rotaları, hem elektrik ve internetimizin devamlılığını sağlayan deniz altı kablolarının bu denizden fazlasıyla geçiyor olması, hem de üç kıta arasında enerji kaynaklarının ulaşımını sağlaması bakımından büyük bir kesişme noktasıdır. Son yıllarda Doğu Akdeniz'de keşfedilen enerji kaynakları ile denizlerin paylaşım mücadelesinin ana sahnesi haline gelmiştir. Doğu Akdeniz özelinde denizlerin paylaşım mücadelesi incelendiğinde, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin girişimleri başta olmak üzere, Türkiye'nin deniz yetki alanları üzerinde hukuksuz girişimlerin mevcut olduğu görülmektedir. Seville Üniversitesi'nde yayımlanan haritanın yaklaşık 10 km²'lik Meis adasını temel alarak Türkiye'yi Antalya Körfezi'ne hapsedmeyi öngörmesi, Yunanistan'ın Adalar Denizi'nde karasularını 12 deniz miline çıkarma arzusu ile attığı adımlar ve bunun sonucunda Türkiye'nin Adalar Denizi'nden açık denizlere çıkamayacak bir pozisyonda bırakılması ihtimali, belkide bu hukuksuz girişimlerin akla gelen ilk örneklerindedir. Fakat denizlerin paylaşım mücadelesi sadece Türkiye'yi hukuksuz girişimler ile karşı karşıya bırakmamaktadır. Orta Akdeniz'in yukarısında, İtalya ve Yunanistan arasından yukarıya uzanan Adriyatik Denizi'nde de en az Doğu Akdeniz ve Adalar Denizi'ndeki kadar büyük bir mücadele bulunmaktadır. Adriyatik Denizi'ne kıyısı olan Bosna Hersek'in açık denizlere ulaşımı, Hırvatistan'ın bir set niteliğindeki Peljesac Köprüsü projesi ile engellenmek istenmektedir. Bu bağlamda Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin denizleri üzerine uygulanan hukuksuz girişimlerin bir benzeri, Adriyatik Denizi'nde Bosna Hersek'e uygulanmak istenmektedir.

Hırvatistan, ülkenin güneyinde, Hırvat toprakları ile kara bağlantısı olmayan Dubrovnik Neretva Yönetim Birimi ve Hırvat ana karası arasındaki karayolu bağlantısını sağlamak amacıyla Peljesac Köprüsü'nü (Pelešats şeklinde okunur) inşa etmektedir. Halihazırda denizin üzerinde sütunları inşa edilmiş olan köprünün 2021 sonbaharında tamamlanması planlanmaktadır. Peljesac Köprüsü, Bosna Hersek'in ulusal hak ve menfaatleri, denizcilik faaliyetleri ve açık denizlere erişimi açısından tehlike arz etmektedir. Çünkü bu köprünün inşasına iki ülke arasında kalan deniz yetki alanlarının sınırlandırılması yapılmadan başlanılmıştır. Köprünün inşasının deniz yetki alanlarının sınırlandırılması yapılmadan tamamlanması, deniz alanlarının paylaşımı hususunda Bosna Hersek aleyhinde bir oldubitti "fait accompli" yaratacaktır. Bu durum uluslararası hukukun bir ihlalidir. Uluslararası deniz hukuku doğrultusunda, bu çalışmada, Hırvatistan ve Bosna Hersek arasında

hukuka uygun sınırlandırmanın nasıl olması gerektiği belirtilecektir. Uluslararası hukuka uygun bir deniz yetki alanı sınırlandırması, Hırvatistan'ın Bosna Hersek'in haklarını gasp etmesini engelleyecek en büyük unsurdur. Dolayısıyla bu yazıda Hırvatistan'ın Peljesac Köprüsü ile hedeflediklerine değinilecek, köprü'nün Bosna Hersek'in ulusal hak ve menfaatleri açısından doğuracağı sonuçlar analiz edilecek ve uluslararası deniz hukuku bağlamında var olan problemlerin nasıl düzeltilebileceğine dair önerilerde bulunulacaktır.

Harita 1. Peljesac Köprüsü'nün Konumu



Kaynak: Wikimedia Commons, 2014.

1. Tarihsel Süreç

Siyasi Coğrafya'da ilk kez Friedrich Ratzel tarafından ifade imkânı bulan "Raum" yani "alan" kelimesi hiçbir zaman son 100 yıldaki kadar önemli olmamıştır. Alan, bir ülkenin yaşam alanı olduğunda, onun varlığı, egemenliği, denizlere çıkışı ve en önemlisi tüm bunları yaptığı süre içerisindeki yaşam savaşı ve devlet olarak hayatiyetini sürdürdüğü ya da sürdürmesine müsaade edecek alan anlamına gelir. Ratzel, devletlerin yaşamalarına uygun bir "Lebensraum" yani "yaşam alanından" bahsederken kastettiği budur. Tarih boyunca çeşitli güç mihverlerinin arasında yer alan ve denize çıkışının hayatiyetini sürdürmesi ile eş anlamlı olduğu şüphe götürmez ülkeler de vardır. Örneğin 1. Dünya Savaşı'nın sonunda Polonya, denize çıkış için bir "koridora" ihtiyaç duymuş ve Versay Antlaşması'nın 3. Bölüm, 11. Kısım ve 100. Maddesi uyarınca Polonya'ya Danzig şehri yakınlarında bir koridor verilmiştir.

Alman topraklarından verilen bu sahaya dair “koridor” kelimesinin ilk kullanımı tartışmalıdır. Alman tarihçi Hartmut Boockman’a göre “Koridor” kelimesi ilk olarak Leh Politikacılarca kullanılmıştır (Boockmann, 2002:401). Henüz yüzyılın başlarında 17 Mart 1919 tarihli New York Times gazetesi makalesinde Polonya’nın koridorundan açık şekilde bahsedilmekte idi (The Newyork Times, 1919a). Yine 18 Mart 1919 tarihli aynı gazetenin makalesinde ise bu koridorun tasarısının Paris belgelerinde önerildiği de belirtilmektedir (The Newyork Times, 1919b). Danzig Koridoru, 2. Dünya Savaşı’nın da sebeplerinden birisi olmuş, Merkezi Alman topraklarından yine Almanya’ya doğru uzanan Doğu Prusya bölgesine giden yolların aradaki Polonya deniz koridorundan geçmek zorunda olması ve kesintiye uğraması sonucu Almanlar bunu topraklarının devamlılığına tehdit olarak görmüşlerdi. Benzer bir durum, Hırvatistan’ın yol güvenliği, yol seyir rahatlığı, pasaport kuyruklarında turistlerin bekletilmemesi gibi sebepler ile ülkenin birbirinden kara bağlantısı olmayan iki kesimi arasında Bosna Hersek’in egemenlik haklarını ihlal ettiği köprü ile yeniden belirlemektedir. Siyasi Coğrafya’da “koridor” şeklinde ifade bulmuş bir terminolojinin varlığı Yirmi birinci yüzyıl boyunca uluslararası mahkemelerin deniz yetki alanlarını sınırlandırma davalarında da kendine yer bulmuştur. Deniz ulaşım özgürlüğü niteliğindeki deniz koridorları, bir ülkenin denize çıkışı, serbest ticareti ve dünyadaki tüm limanlarla bağlantısını herhangi bir aracı ülkeye bedel ödmeden yapacağı serbesti açısından hayattır. Dünyada bu şekilde dar bir koridor ile denize çıkışı olan ülkeler mevcuttur. Bunlar arasında Ürdün ve Demokratik Kongo gibi ülkelerin denize çıkışları, kıyı gerisindeki karasal bölgeleri ile kıyaslandığında hayli kısıtlı deniz çıkışlarıdır. Kimi ülkeler ise Moldova örneğindeki gibi Tuna’ya kavuşan Prut Nehri’nin denizden 130 km içerideki bir mesafesinde denizcilik faaliyetlerini yürütecek kısıtlı imkânlarla sahiptir. Moldova’dan çıktıktan yarım kilometre sonra Tuna’ya kavuşan Prut Nehri, Moldova’ya bu imkânı vermekte iken Dinyester Nehri denize çok kısa bir mesafede olmasına ve Karadeniz’e neredeyse Moldova’yı kavuşturuyor olmasına rağmen bir denizcilik imkânı sunmaz. Çünkü Dinyester, bu bölgede bulunan bir Lagün set gölüne akar ve bu gölün ağzı bir kıyı setti ile yarı kumul bir halde kapalıdır. Bu durumda denize yakınlıktan ziyade denizciliğe el veren denizden uzak bir akarsu limanı olan Giurgiuleşti, Moldova’nın denizcilik faaliyetlerini kolaylaştırmaktadır.

Her ne kadar bir akarsu limanı deniz ticareti faaliyetlerine izin verse dahi bir denize kavuşmadığı sürece onlara tam bir “Denizcilik hakkı” vermez ve bu gibi limanlar ülkelerin ekonomilerine ticari katkıdan öteye geçmez. Denize çıkışını kaybetmiş olan Bolivya ve yakın denebilecek bir zamanda bu çıkışı kaybeden Etiyopya’nın deniz ticareti de komşu ülkeler üzerinden söz konusu

olmaktadır. Ne var ki Bosna Hersek için bundan da fazlası söz konusudur. Bosna Hersek'in, Adriyatik'e 24 kilometrelik kıyısı vardır ve 27 metrelik su derinliği ile bu deniz kıyısı, Bosna Hersek'e ağır gemilerin yaklaşabilmesine olanak tanır. Monaco gibi 2 kilometrelik kıyısı olan bir ülkenin serbest deniz ticareti ve Kruvaziyer turizmde yeri olduğu göz önünde bulundurulduğunda Bosna Hersek'in 24 kilometrelik kıyısının küçümsemeyecek bir kıyı olduğunun altını çizmek gerekir. Bu kıyının bir nevi gaspı yerine geçecek olan Peljesac Köprüsü, Hırvatistan tarafından Bosna Hersek kıyılarının önünü kapatacak şekilde inşa edilmektedir ve ülkenin egemenliği ve denizlere serbest ulaşımını olduğu gibi gasp etmektedir. Meselede Hırvat tarafı, köprü'nün Bosna Hersek'in deniz ulaşımını aksatmadığını belirterek meseleyi bir geçiş problemine indirgemektedir. Uluslararası Adalet Divanı ve Uluslararası Tahkim Mahkemesinin deniz koridorları hususunda emsal teşkil eden dava kararları bulunmaktadır. Hırvatistan'ın tezleri ise, esasen, Bosna Hersek'in uluslararası hukuktan kaynaklanan egemenliğinin bir oldu bitti ile gasp edilme çabasının perdelenmesidir.

2. Bosna Hersek'in Kara ve Deniz Sınırları

Bosna Hersek, Avrupa'nın güneydoğusundaki Balkan Yarımadası'nın batı kısmında bulunan bir ülkedir. 42° 33' 00" ve 45 ° 316' 30" Kuzey ve 15 ° 44' 00" ile 19 ° 37' 41" Doğu Boylamları arasında yer alır. 51.209 km²'lik ülkenin denize çıkışı, 24 kilometrelik bir kıyı ile mümkündür (Ahmetbegovic, 2014:98). Bu kıyı, Bosna Hersek'in tek kıyısıdır. Osmanlı döneminde Ragusa Cumhuriyeti'nin Venedik ile ortak bir sınır paylaşmamak amacıyla KB ve GD yönlerinden Osmanlı'ya verdiği bu iki kıyıdan günümüze sadece Neum kıyısı kalabilmiştir. Buna rağmen bu kıyı, önünü kapatan bir büyük Hırvat yarımadası olan Peljesac tarafından denize doğrudan çıkışı coğrafi olarak engellenen bir kıyıdır. Saha, coğrafi kıyı tiplerinde her biri aynı yöne doğru bakan ada, yarımada ve körfezleri ile "Dalmaçya kıyı tipinin" dünya literatürüne geçtiği bir sahadır ve Dalmaçya kıyı tipi, bu bölgenin karakteristiği yanında siyasi kaderini de belirlemektedir. Bu sahada bir kıyıya sahip olmaktan ziyade o kıyının önündeki adalar ve yarımadalara da sahip olmanın önemi apaçık şekilde Bosna Hersek kıyı problemi örneği ile bariz bir hal almaktadır. Mevcut hali ile Bosna Hersek'in kıyıları, uzun bir körfezin içerisinde yer alır. Bir körfezin dibinde kıyısı olan bir ülke için körfezin kendi kontrolünde olmayan kısımları, uluslararası su yolu olarak kullanılır. Zira İsrail ve Ürdün'ün Kızıldeniz'in uzantısı olan Akabe Körfezi'ndeki hakları bu yödedir. Mısır ve Suudi Arabistan arasında Tiran Boğazı'nı kapatacak ya da geçişi kısıtlayacak bu yönde bir köprü projesi de gündemde olmakla birlikte İsrail'in tepkisi ile karşılaşılmaktadır. Fakat Hırvatistan'ın AB üyeliği ile birlikte sağladığı AB desteği ve bunun sağladığı uluslararası siyasi güç, Bosna

Hersek'in kendi hakkını aramasını politik bir düzleme oturtarak zorlaştırmaktadır. Bu durum Doğu Akdeniz'deki güncel konjektür ile benzerlikler taşımaktadır. Yunanistan Doğu Akdeniz'de denizlerin paylaşım mücadelesini nasıl bir Yunanistan-Türkiye sorunundan bir AB-Türkiye sorununa ve sonrasında da bir ABD-Türkiye sorununa dönüştürmüşse, aynı politika Adriyatik Denizi'nde de Bosna Hersek'e karşı uygulanmaktadır. Hırvatistan, Hırvatistan-Bosna Hersek sorunu olan Peljesac Köprüsü ve deniz yetki alanlarının sınırlandırılması mücadelesini, bir AB-Bosna Hersek sorununa çevirmeyi başarmıştır.

Harita 2. Bosna Hersek Kıyılarının Hırvat Adaları ve Yarımadalrı Arasındaki Konumu



Kaynak: Hoş, 2021.

Öte yandan Peljesac Köprüsü'nün ele alınması esnasında söz konusu bölgenin yaşadığı sosyolojik ve psikolojik yaşanmışlıkların siyasi ve hukuki bir süzgeçten geçirilmesi de ayrı bir önem teşkil etmektedir. Yugoslavya Federal Cumhuriyeti'nin Bosna Hersek topraklarında yayılcı politikalar izlemesi, 1992-1995 yılları arasında Sırp kuvvetleri tarafından Bosnalı Müslümanlara karşı soykırım yapılmasına sebep olmuştur. Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü'nün (NATO) müdahalesi sonucunda çatışmalar sona ermiş, 1995'te imzalanan Dayton Antlaşmasıyla Bosna Hersek'in sınırları güncel

olarak deklare edilmiştir. Ayrıca kara ve deniz sınırlarının belirlenmesi amacıyla 1999'da "Hırvatistan Cumhuriyeti ve Bosna Hersek Cumhuriyeti Arasında Devlet Sınırına İlişkin Antlaşma" imzalanmıştır. Antlaşmanın 4. maddesine göre: denizdeki devlet sınırı, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) uyarınca Hırvatistan ve Bosna Hersek ana karaları arasında ortay hat metodu ile belirlenmektedir (Treaty on the State Border between the Republic of Croatia and Bosnia and Herzegovina, 1999). Fakat 1999 tarihli bu antlaşma, ne Hırvatistan ne de Bosna Hersek'in yasama organları tarafından hala onaylanmamış ve yürürlüğe girmemiştir. Dolayısıyla bu antlaşmanın hukuki geçerliliği yoktur. Bu minvalde iki devlet arasında deniz yetki alanları sınırlandırılmasının yapılması gelecekte karşılaşılabilecek sorunları engellemek açısından da elzemdir.

3. Peljesac Köprüsü'nün Bulunduğu Coğrafya

Aşağıdaki Harita 3'te Peljesac Yarımadası'nın uzanışı görülmektedir. Bu yarımada, son derece engebeli bir rölyefe sahiptir ve kireçtaşından müteşekkil tepeler ve sarp uçurumlara sahiptir. Bu yarımada'nın Latince adı, Puncta Stagni, yani denizciler noktası iken, Puncta Parduae, Ratanea Chersonesus gibi isimler de almıştır. Bölgeye uzun yıllar hâkim olan İtalyanlarca adı "Sabioncello" şeklindedir ve bu da kum dolu alan, kum taşı bölge manasına yakın bir mana ifade etmektedir. Sahanın eski yerlileri olan İtalyanlardan günümüze birkaç düzine insandan başka kimse kalmamıştır. Bölge bir Hırvat bölgesidir ve bu sahada yaşayanlar da bağcılık, midye ve istiridye avcılığı ve turizm ile geçinmektedirler (Marieni, 1845:297). 8 bin kadar insanın yaşadığı bu yarımada Hırvatistan ekonomisinde oldukça önemsiz bir yer kaplamakla birlikte kıyıları da falezli yapı sebebiyle turizme uygun değildir.

Harita 3. Peljesac Yarımadasını Gösterir Yakınlaştırılmış Harita Kesiti



Kaynak: Hoş, 2021

Harita 4. Klek Yarımadası ve Önündeki Köprüyü Gösterir Harita Kesiti



Kaynak: Hoş, 2021.

Nitekim Peljesac Yarımadası'nın önünü kapattığı Klek Yarımadası da farklı durumda değildir. Bu yarımada da Dalmaçya kıyılarında karakteristik bir durum olarak gözlenebilen kumsalları az, kireçtaşı, az kumullu taşlık bir yapıdadır. Klek Yarımadası, adeta Peljesac Yarımadası'nın küçük bir modeli gibidir ve bu yarımada üzerinde de yerleşik nüfus yoktur. Yarımada ayrıca Rizvanbegoviç Ali Paşa'nın vakfına ait olarak bilindiği için Boşnaklarca önemli yere sahiptir. Nitekim vakıf kayıtlarına ilişkin belgelerin çoğu savaşta yanmış ve elde kalan belgelerin de yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

4. Peljesac Köprüsü

Peljesac Köprüsü'nün yapılmasındaki ana amaç, Bosna Hersek'in Neum şehri ile ayrılan Hırvatistan'ın kuzey ve güney topraklarının Adriyatik Denizi üzerinden karayolu bağlantısıyla birleştirilmesidir. Köprü inşası Hırvatistan'a: ülke çapında ulaşım bütünlüğü ve Dubrovnik-Neretva Bölgesi'nin ekonomisine ve turizmine katkı konularında getiri sağlayacaktır (Croatia begins to bypass Bosnia with bridge project, 2018). 1998'de resmi olarak parlamento'ya sunulan köprü projesi, 2003'te Hırvatistan Başbakanı Ivo Sanader tarafından "kutsal bir hedef" olarak nitelendirilmiştir (Pelješac Bridge – Will It Ever Be Built?, 2018).

Avrupa Birliği (AB), Ocak 2014'te, Peljesac Köprüsü için hukuki ve jeopolitik risk değerlendirmesi yaptığı bir fizibilite raporu yayınlamıştır. Bu raporda AB, Peljesac Köprüsü'nün yaratabileceği potansiyel hukuki problemlerden birinin de "köprünün herhangi bir ülkenin denize ulaşımını engellemesi ve sınır sorunları oluşturabileceği" olduğunu belirtmiştir (Pre-feasibility Study for The Possible Transport Connection of Croatian Territory,

2014). Bu rapora rağmen köprünün yapımı konusunda ekonomik zorluk yaşayan Hırvat hükümeti ile Avrupa Komisyonu 2017'de bir antlaşma imzalamış, köprünün yapım masraflarının %85'i (357 milyon Euro) AB tarafından Hırvatistan'a hibe edilmiştir (Croatiaweek, 2017). AB'nin muazzam bütçe desteği sağladığı Hırvatistan hükümeti, Nisan 2018'de Çinli “China Road and Bridge Corporation” ile Peljesac Köprüsü ve bağlantı yollarının yapımı için 2,08 milyar Kunalık bir sözleşme imzalamıştır. Hırvatistan Başbakanı Andrej Plenkovic, imza töreninde Peljesac Köprüsü'nün “tüm ülke için stratejik ve uzun vadeli öneme sahip bir proje” olduğunu ifade etmiştir (Contract to Build Peljesac Bridge Signed in Dubrovnik, 2018).

Görsel 1. Peljesac Köprüsü



(Photo credit: Hrvatske Ceste)

Kaynak: Milat Gazetesi, 2021

5. Peljesac Köprüsü'nün Bosna Hersek'in Denizlerdeki Hak ve Menfaatlerine Etkisi

Mali Ston Kanalı'nın dar coğrafi yapısı sebebiyle Bosna Hersek karasuları kadar deniz yetki alanına sahiptir. Halihazırda iki ülke arasında bir deniz yetki alanları sınırlandırılması yapılmamış olduğundan Bosna Hersek'ten Adriyatik Denizi ve açık denizlere erişim için Hırvatistan'ın “*de facto*” karasularından geçilmesi gerekmektedir (Hoş, 2012:732). Esasen BMDHS uyarınca Bosna Hersek'in her devlet gibi açık denizlere erişim hakkı vardır. Açık denizlere erişim serbesitesi, Bosna Hersek'in ulusal egemenliğinin ve güvenliğinin sağlanması açısından önemli bir faktördür.

Bosna Hersek, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 2. maddesi uyarınca ulusal karasularında, kara ülkesinde geçerli olan ulusal egemenlik haklarının tümüne sahiptir (Kurumahmut ve Yayı, 2011:22-23). Esasen karasuları ve içsuları haricinde devletlerin deniz yetki alanları üzerinde tam egemenlik hakları yoktur. Karasuları ve iç sular dışında kalan deniz yetki alanlarında devletlerin sadece belli başlı idari ve münhasır ekonomik hakları bulunmaktadır (Yayı, 2019:6-9). Devletlerin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 3. maddesi, her devlete karasularının genişliğini tespit etme hakkı tanımıştır lakin Bosna Hersek'in günümüzde Birleşmiş Milletlere deklare ettiği bir deniz yetki alanları uygulaması bulunmamaktadır (Kurumahmut ve Yayı, 2011:27-28).

1999'da imzalanan Hırvatistan Cumhuriyeti ve Bosna Hersek Cumhuriyeti Arasında Devlet Sınırına İlişkin Antlaşma yürürlüğe girmediği için Hırvatistan ve Bosna Hersek arasındaki deniz yetki alanları sınırları resmen belirlenmemiştir. İki devlet arasındaki deniz yetki alanları sınırlarının belirlenmeden Peljesac Köprüsü'nün inşasının başlaması ve tamamlanması, Bosna Hersek'in denizlerdeki hak ve menfaatlerine hanel getirmiş ve getirmeye devam edecektir.

Hırvatistan, Peljesac Köprüsü sayesinde Mali Ston Kanalı ve Adriyatik Denizi arasındaki geçişleri kontrol etme gücüne sahip olacaktır. Bu minvalde, Hırvatistan, Bosna Hersek'ten veya Bosna Hersek'e yapılacak olan deniz trafiğini, açık denizlere erişimi, ulusal çıkarları doğrultusunda BMDHS'ye aykırı olarak engelleme şansını yakalayacaktır (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi [BMDHS], 1982). Ayrıca Hırvatistan, Bosna Hersek'in turizmini ve turizmüne bağlı ekonomisini de doğrudan etkileme gücüne sahip olacaktır (Hoş, 2012:727-731). Olası bir iç savaş veya insani kriz durumunda Bosna Hersek'e denizden yardım ulaştırılması Hırvatistan'ın inisiyatifine kalacaktır. 1992-1995 yılları arasında Bosna Hersek'te meydana gelen çatışmalar ciddi yıkımlara ve insan hakları ihlallerine yol açmıştır. Savaş suçlarının işlendiği ve soykırımı kadar giden çatışmalar, bu bölgede değerlendirme yapılırken Bosna Hersek özelinde göz önünde bulundurulması gereken tarihsel bir gerçektir. Hırvatistan, ulusal çıkarları ve politikalarına aykırılık teşkil etmesi durumunda, Bosna Hersek'te 1992-1995 arasındaki iç savaşta yaşanan soykırım ve benzeri bir olay karşısında Peljesac Köprüsü altından geçişleri engelleyebilecektir. Böyle bir eylem, Bosna Hersek'e gereken yardımların zamanında yapılamamasına ve ülkede olası insani krizlerin ciddi boyutlara ulaşmasına neden olacaktır.

Peljesac Köprüsü inşaatının tamamlanması ile Bosna Hersek'e karşı önemli bir diplomatik ve stratejik koz elde edecek olan Hırvatistan, yukarıda belirtilen eylemleri hayata geçirmesi durumunda uluslararası hukuka aykırı hareket etmiş olacaktır. Bosna Hersek'in uluslararası hukuktan kaynaklanan denizlerdeki hak ve menfaatleri zarar görmüş olacak, ulusal egemenliği ve güvenliğinin sağlanması açısından riskli durumlar belirecektir.

6. Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Sürecinde Kullanılan Uluslararası Hukuk İlkeleri

Deniz yetki alanlarının sınırlandırılması uluslararası bir süreç olmakla birlikte en temelinde hukuksal bir süreçtir (United Nations Office of Legal Affairs Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, 2000:18). Herhangi bir sınırlandırmanın hukuki bir düzlemde yapılması gerekmektedir. (Kuzey Denizi Davası Kararları, 48, 1969; Tunus-Libya Davası Kararları, 60, 1982; Gine-Gine Bissau Davası Kararları, 193, 1985). Esasen alakadar ülkelerin kendi aralarında anlaşarak sınırlandırmayı gerçekleştirmeleri önerilir fakat ülkeler kendi aralarında uzlaşmıyorlar ise, o halde uluslararası hukuka uygun bir şekilde sınırlandırmanın sonuçlandırılması gerekmektedir. İki veya daha fazla ülke arasında yapılacak herhangi bir deniz yetki alanları sınırlandırılmasında, sınırlandırma uluslararası mahkemelerin içtihatlarından doğan hukuk prensipleri doğrultusunda yapılır. Deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında izlenen uluslararası hukuk prensipleri, sınırlandırılmanın hakkaniyetli yapılacağıının teminatını sağlamak üzere geliştirilmiştir (United Nations Office of Legal Affairs Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, 2000:18). Hakkaniyet prensibinin öngördüğü sınırlandırmaya tam anlamıyla ulaşılabilmesi için, sınırlandırma esnasında “Orantılılık”, “Kapatmama” ve “Coğrafya'nın Üstünlüğü” gibi prensipler de göz önünde bulundurulmalıdır. (Yaycı, 2020:58-62).

Orantılılık prensibi, iki ana kara ülkesinin sınırlandırmaya konu olan sahil şeritleri uzunlukları arasındaki oranı göz önünde bulundurarak, her iki devlete uygun görülen deniz alanlarının bu oran ile uyumlu olmasını uygun görür (Yaycı, 2020:60). Kapatmama prensibi ise her ülkenin sınırlandırmaya konu olan sahil şeridinde bitişik deniz alanlarına sahip olma hakkını temel alır (United Nations Office of Legal Affairs Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, 2000:19). Yani kapatmama prensibine göre bir ülkenin, sahil şeridinde bitişik olan deniz alanlarına çıkışı kapatılmamalıdır. Böyle bir engel sınırlandırmayı hakkaniyetsiz kılacaktır (Yaycı, 2020:60). Coğrafyanın üstünlüğü prensibi, ana karaların sınırlandırma

sürecinde adalar ve diğer deniz formasyonlarından daha öncelikli bir şekilde ele alınacağına ifadesidir (Kuzey Denizi Davası Kararları, Par. 91, 1969; İngiltere-Fransa Davası Kararları, Par. 96, 1977). Benzer şekilde coğrafyanın üstünlüğü prensibi, deniz yetki alanları sınırlandırılmasında ele alınan bölgenin kendine has jeofiziki özelliklerinin de sınırlandırma sürecinde ele alınmasını öngörür. Bütün bu prensiplerin varlığı, sınırlandırmanın Hakkaniyet prensibi uyarınca yapılması için oluşturulmuştur. Hukukun amacı, hakkaniyeti sağlamak olduğundan bu prensipler de deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında vazgeçilmez öğelerdir.

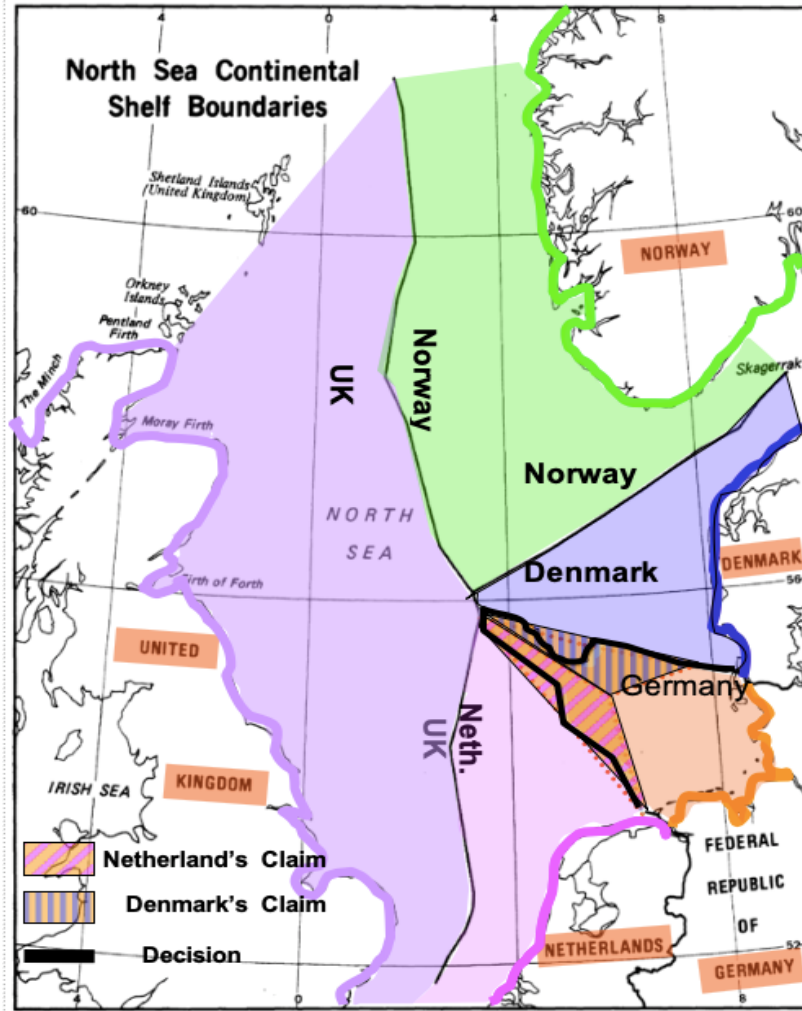
7. Bosna Hersek ve Hırvatistan Arasında Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Nasıl Olmalıdır?

Yukarıda belirtilen uluslararası hukuk prensiplerinin uygulandığı ve sınırlandırmanın Bosna Hersek özelinde deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasının nasıl olması gerektiğine dair fikir sağlayan birçok dava olmakla beraber, ana örnek olarak baz alınabilecek üç dava vardır. Bunlar: 1969 Uluslararası Adalet Divanı (UAD) Kuzey Denizi Davası, 1992 UAD Fransa-Kanada St. Pierre ve Miquelon Davası ve 2017 Uluslararası Tahkim Mahkemesi (UTM) Slovenya-Hırvatistan Davası'dır.

7.1. UAD 1969 Kuzey Denizi Davası Kararı

Öncelikli olarak 1969 UAD Kuzey Denizi Davası'nın uluslararası hukukta deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında büyük önem arz eden başlıca davalardan biri olduğunun altı çizilmelidir. Sınırlandırmanın Hakkaniyet prensibi çerçevesinde yapıldığını teyit eden Kapatmama ilkesi, ilk defa bu davada kullanılmıştır (Kuzey Denizi Davası Kararları, 31, 1969). Hollanda ve Danimarka "eşit uzaklık" metodunun uygulanmasını ve Almanya'ya buna uygun bir deniz yetki alanı verilmesini istemiştir. Eşit uzaklık doğrultusunda bu iki ülkenin deniz yetki alanları, Almanya'nın deniz yetki alanını kısıtlayıp kapatma eğilimi göstermektedir. Mahkeme ise bu durumu Hakkaniyet prensibine uygun bulmamış ve Orantılılık prensibi gereğince Almanya'ya daha uzun bir alan tahsisini uygun görmüştür (İngiltere-Fransa Davası Kararları, Par. 182, 1977; Fransa-İspanya Antlaşması, 1974; Hollanda [Antilles]-Venezuela Antlaşması, 1978). Sonuç olarak Hakkaniyet, Orantılılık ve Kapatmama prensipleri uyarınca Almanya hem daha büyük bir deniz yetki alanına sahip olmuş hem de sahip olduğu bu deniz yetki alanı açık denizlere ulaşır konuma getirilmiştir (Kuzey Denizi Davası Kararları, Par. 37-59, 1969).

Harita 5. 1969 UAD Kuzey Denizi Davası Kararı



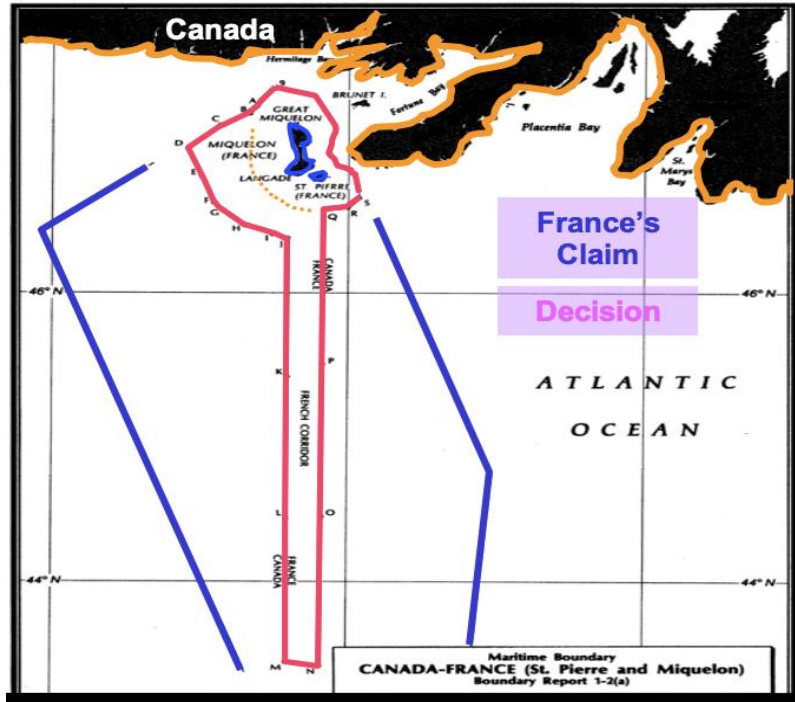
Kaynak: Bahçeşehir Üniversitesi Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi, 2020.

7.2. UAD 1992 Kanada-Fransa Davası Kararı

UAD'nin 1992 tarihli Kanada-Fransa St. Pierre ve Miquelon Davası'nda ise mahkeme, deniz yetki alanlarının belirlenmesinde kullanılan sınırlandırma çizgisinin, bir başka ülkenin deniz alanlarını kısıtlamasını veya kapatmasını uygun bulmamıştır (Kanada-Fransa Davası Kararları, Par. 70, 1992). Bu davada Mahkeme sıkça bir ülkenin ana karasının doğal uzantısı olan ve bu minvalde bir bütünlük arz eden deniz alanlarının, diğer bir ülkenin deniz

alanları tarafından kısıtlanmaması ve kapatılmaması gerektiğini belirtmiştir. Mahkeme böyle bir kısıtlama ve kapatmanın Hakkaniyet prensibine aykırı bir durum teşkil edeceğinin altını çizmiştir. Dolayısıyla mahkeme, Kanada sahillerine yakın bir mevzide bulunan ve bu nedenden Kanada kıta sahanlığında bir nevi hapsolan St. Pierre ve Miquelon adalarına açık denizlere ulaşabilmesi için bir koridor vermeyi öngörmüştür. Bu koridor, Fransız adalarından başlayarak güneybatıya doğru inmekte olan 188 deniz mili uzunluğunda ince uzun bir deniz alanıdır (Kanada-Fransa Davası Kararları, 1169, 1992).

Harita 6. UAD 1992 Kanada-Fransa Davası Kararı



Kaynak: Bahçeşehir Üniversitesi Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi, 2020.

7.3. UTM 2017 Slovenya-Hırvatistan Davası Kararı

Son olarak, en önem arz eden örnek ise 2017 UTM Slovenya-Hırvatistan Davası kararıdır. 1969 Kuzey Denizi Davası ile benzerlik gösteren bu davada Slovenya'nın deniz yetki alanları, Hırvatistan'ın iddia ettiği deniz yetki alanları nedeni ile kısıtlanmış ve kapatılmıştır. Adriyatik Denizi'nin en kuzeyinde yer alan Slovenya, Hırvatistan'ın hak iddia ettiği deniz alanlarından

dolayısı ile Adriyatik Denizi'nin açık deniz bölgelerine ulaşamaz bir halde bırakılmak istenmiştir. Fakat mahkeme orantısız ve hakkaniyetsiz olan bu durumun hukuk kurallarını ihlal ettiğini belirtmiştir (Slovenya-Hırvatistan Davası Kararları, Par. 1009, 2017). Mahkemenin bu kararının, sınırlandırma esnasında herhangi bir ülkenin deniz alanlarının kapatılmasından kaçınılması gerekliliğinin bir içtihat haline gelmesinden ve Kapatmama ilkesinin bir gerçeği olmasından kaynaklandığı söylenebilir (Slovenya-Hırvatistan Davası Kararları, Par. 1012, 2017). Dolayısıyla mahkeme, kararında, Slovenya'ya 2.5 deniz mili genişliğinde "junction area" yani bağlantı alanı olarak adlandırdığı bir deniz koridoru tahsis etmiştir (Slovenya-Hırvatistan Davası Kararları, Par. 1067, 2017). Bu bağlantı koridoru hem Slovenya'dan Adriyatik Denizi'ne hem de Adriyatik Denizi'nden Slovenya'ya sivil ve askerî tüm gemilerin ulaşımına olanak vermiştir (Slovenya-Hırvatistan Davası Kararları, Par. 1023-1028, 2017). Mahkemenin yargıçları bu koridorun Hırvatistan'ın bölgesel egemenliğini güvence altına alacağını, fakat aynı anda Slovenya'nın kendi bölgeleri arasında da iletişimini sağlama hakkına ve açık denizlere ulaşma hakkına da bir güvence sağlayacağını ifade etmişlerdir (DW, 2017).

Harita 7. UTM 2017 Slovenya-Hırvatistan Davası Kararı



Kaynak: Bahçeşehir Üniversitesi Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi, 2020.

8. Bosna Hersek'in Hakkı: Deniz Koridoru

Deniz yetki alanları sınırlandırılmasında, Peljesac Köprüsü'nün ve temel aldığı iddiaların, sınırlandırmayı hakkaniyetsiz kılacağı ve Orantılılık ile Kapatmama prensiplerine aykırı bir girişim olması nedeni ile uluslararası deniz hukuku bağlamında kabul edilebilir bir durum olmadığı netleşmektedir. Öncelikli olarak bu köprü sadece Bosna Hersek'in deniz alanlarını kısıtlayıp kapatmakla kalmamakta aynı zamanda bu köprü'nün temel aldığı deniz alanı paylaşımı hususunda Bosna Hersek'in rızası alınmamaktadır. Nitekim AB'nin bu projeye hazırladığı fizibilite raporunda AB de bunu kabul etmiş, potansiyel hukuki sorunların çıkmasını muhtemel bir problem olarak saptamıştır. AB sadece potansiyel hukuki sorunlar gibi genel bir ifade kullanmamış, “bir devletin açık denizlere ulaşımı” tabirini kullanarak esasında sorunun Bosna Hersek'in şu anki kısıtlanmış durumu olduğunu ima etmiştir.

“Eşit uzaklık” metodunun Hırvatistan ve Bosna Hersek arasında uygulanması, Bosna Hersek'in deniz yetki alanlarını kısıtlamakta ve kapatmakta olduğundan hakkaniyetsiz bir sınırlandırma ortaya çıkaracaktır. Bu gibi durumlarda hukuk, eşit uzaklık çizgisi ile çizilen taslak sınırın; Hakkaniyet, Orantılılık ve Kapatmama prensipleri uyarınca düzenlenmesini öngörmektedir (Kuzey Denizi Davası Kararları, 1969). Eğer bu düzenleme yapılırsa, Kanada-Fransa ve aynı Slovenya-Hırvatistan Davası kararlarında görüldüğü gibi Bosna Hersek'in açık denizlere ulaşabilmesi ve diğer ülkelerinde Bosna Hersek'e Hırvatistan sularından geçmeden ulaşabilmesi için bir koridor verilmesi gerektiği barizdir. Bu koridor, Bosna Hersek'in haklarını koruduğu gibi Hırvatistan'ın da haklarını koruyacak şekilde yapılabilir. Nitekim Slovenya-Hırvatistan Davası'nda bu koridor, Hırvatistan'ın da hukuki hassasiyetlerini gözetenek oluşturulmuştur.

Bu minvalde esasında Bosna Hersek'te de benzer öneriler dillendirilmektedir. Özellikle Bosnalı STK'lar tarafından geliştirilen formüllerde de açık denizlere erişim için bazı önerilere yer verilmiştir. Bunlar arasında Harita 8'de verilen rota, dikkate değerdir.

Harita 8. Bosna Hersek Denizcilik Birliğinin Açık Denizlere Erişimine Dair Suyolu Önerisi



Kaynak: Hoş, 2021.

Sonuç

Üç farklı kıtanın kesişme noktası olan Akdeniz; ticari, lojistik, enerji ve güvenlik alanlarındaki önemi ile denizlerin paylaşım mücadelesinin yaşanmakta olduğu başlıca denizlerden biridir. Son 20 yılda Doğu Akdeniz’de enerji kaynaklarının keşfedilmesi ile denizlerin paylaşım mücadelesi açısından hem Türkiye hem de başka devletlerin ilgi odağı haline gelmiştir. Doğu Akdeniz’e bakıldığında Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nin hukuksuz girişimleri görülmektedir. Türkiye’nin deniz yetki alanları üzerinde bu hukuksuz girişimleri ile hem Türkiye’nin deniz alanlarını gasp etmek hem Türkiye’yi kendi deniz alanlarında bulunan doğal kaynaklardan uzakta tutmak hem de Türkiye’nin açık denizlere erişimine hanel getirmeye gayret sarf etmektedirler. Denizlerin paylaşım mücadelesi sadece Türkiye’yi hukuksuz girişimler ile karşı karşıya bırakmamaktadır. Adriyatik Denizi’nde de Doğu Akdeniz’deki kadar büyük bir mücadele bulunmaktadır. Bosna Hersek’in açık denizlere ulaşımı, Hırvatistan’ın Peljesac Köprüsü projesi ile bir oldubitti sayesinde engellenmek istenmektedir. Anlaşıldığı üzere Doğu Akdeniz’de Türkiye’ye uygulanan hukuksuz girişimlerin benzeri Adriyatik Denizi’nde de Bosna Hersek’e uygulanmaya çalışılmaktadır.

Uluslararası mahkemelerin başta 1969 Kuzey Denizi, 1992 St. Pierre ve Miquelon, 2017 Slovenya-Hırvatistan davaları olmak üzere tüm içtihatlarından yola çıkıldığında Hırvatistan’ın, Peljesac Köprüsü’nün ve bu köprünün inşasına temel oluşturan Hırvatistan’ın deniz yetki alanı iddialarının hukuksuz olduğu net bir şekilde ifade edilebilir. Hırvatistan, UTM’nin Slovenya-Hırvatistan Davası kararını uygulamadığı gibi şimdi de

Bosna Hersek'in haklarını gasp etmeye teşebbüs etmektedir. Hırvatistan'ın, daha deniz yetki alanları sınırlandırılması yapılmadan bir emrivaki ile bu köprüyü yaparak Bosna Hersek'in deniz alanlarını gasp etmesi, hukuksuz olduğu kadar "iyi niyet" gözetmeyen bir tutumdur. Bütün bunların ışığında, AB'nin bu projeye hukuki sorunlarını bile bile destek olması ise AB'nin bir kurum olarak yanlış bir politika izlediğinin çeşitli örneklerinden biridir. Bosna Hersek, kendisinin haklı olduğu bu hukuksuz ve iyi niyet dışı durum karşısında uluslararası hukuktan kaynaklanan haklarını mutlaka savunmalıdır.

Peljesac Köprüsü'nün yapımı tamamlandığında, Bosna Hersek'in açık denizlere erişim hakkının Hırvatistan tarafından engellenebilmesinin önü açılacaktır. Ayrıca Hırvatistan, Avrupa Birliğinin ve NATO'nun istekleri doğrultusunda, Bosna Hersek'in denizlerdeki ulusal hak ve menfaatlerine karşı da bu eylemi gerçekleştirebilecektir. Bir ülkenin ana karası ile bütünlük arz eden deniz alanlarının ulusal ülkenin bir parçası olması sebebiyle, böyle bir durum karşısında Bosna Hersek'in ulusal egemenliği zarar görecektir.

Köprü'nün bir bölümünün, Klek Yarımadası'nın burnu baz alınarak belirlenecek olan Boşnak karasuları sınırlarının içinde yer alma ihtimali mevcuttur. Bu durum, köprü'nün Bosna Hersek'in ulusal egemenlik alanından geçmesine ve Bosna Hersek'in de köprüde hak sahibi olmasına neden olacaktır.

Gelecekte olası bir krizin önlenmesi, Bosna Hersek'in ulusal haklarının korunması ve Hırvatistan ile Bosna Hersek arasındaki ilişkilerin barışçıl ve iyi niyetle sürdürülebilmesi adına Peljesac Köprüsü'nün yapımı, iki ülke arasında deniz yetki alanları sınırlandırılması sonlandırılana kadar Hırvat hükümetince askıya alınmalıdır. Keza köprü yapımının, iki ülke arasında hukuki bir sınırlandırma sonuçlanmadan tamamlanması, Bosna Hersek'in egemenlik haklarının zarar görmesine ve ileride ciddi insani sorunların meydana gelmesine neden olabilecek bir oldubitti "fait accompli" yaratacaktır.

İlerleyen yıllarda bölgede barışın korunması ve güvenliğin sağlanması minvalinde Mali Ston Kanalı'nda Hırvatistan ve Bosna Hersek arasında deniz yetki alanlarının sınırlandırılması için Hırvat ve Boşnak hükümetleri diplomatik temaslarda bulunmalı ve hedefe yönelik somut adımlar atılmalıdır. Bosna Hersek'in savaş ve barış durumunda açık denizlere erişimini taahhüt eden bir "deniz koridoru" oluşturulmalı, bu doğrultuda devletler arasında ikili bir antlaşma imzalanmalıdır. Hırvatistan ve Bosna Hersek arasında deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin ikili antlaşma, hakkaniyet ve iyi niyet gözetilerek hazırlanmalıdır. Deniz koridoru oluşturulmasına ilişkin antlaşma

aynı zamanda Bosna Hersek için bir “hava sahası koridoru” da oluşturacaktır. Bu sayede, olası bir kriz durumunda Bosna Hersek'e denizden ve havadan zamanında insani yardım ulaştırılması ve duruma erken müdahale edilebilmesi garanti altına alınacaktır. Böylece 1992-1995 yılları arasında ülkede meydana gelen iç savaşın ve insani krizin bir benzerinin yaşanma olasılığı azaltılabilecek, Bosna Hersek'in ulusal egemenliğine ve denizlerdeki hak ve menfaatlerine hanel getirilmeyecektir.

Bosna Hersek ve Hırvatistan arasındaki Peljesac Köprüsü meselesinin hukuki bir düzlemde ele alınması önem teşkil etmektedir. Bu vaka hususunda verilecek kararlar ile kabul edilecek uygulamalar denizlerin paylaşım mücadelesinde iyi niyet ve hakkaniyet ilkelerinin gözetilmesinde ve oldubittelerin yaratılmasının önünde bir engel teşkil edecektir. Bu bağlamda Bosna Hersek örneği, Doğu Akdeniz'de de hakkaniyetli bir deniz yetki alanları sınırlandırılmasının gözetilmesine katkıda bulunacaktır. Uluslararası hukuk kurallarının rehberliğinde yapılacak analizler ise hem Türkiye'ye, hem Bosna Hersek'e hem de hukuk taraftarı diğer tüm ülkelere fayda sağlayacaktır.

Kaynakça

- (2014). *Pre-feasibility Study for The Possible Transport Connection of Croatian Territory*. <http://europski-fondovi.eu/sites/default/files/dokumenti/SC13-121%20-%20PFS%20-%20vf.pdf> (Erişim Tarihi: 31.01.2021).
- (2018). *Malostonski Kanal*. <https://proleksis.lzmk.hr/1547/> (Erişim Tarihi: 31.01.2021).
- About Us. <https://crbc-croatia.com/en/about-us-2/> (Erişim Tarihi: 31.01.2021).
- Ahmetbegovic, S. (2014). Reljef Kao Faktor Razmještaja Stanovništva U Bosni I Hercegovini. *Acta geographica Bosniae et Herzegovinae*. 1, 97-111.
- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi. (1982, 10 Aralık).
- Boockmann, H. (2002). *Ostpreussen und Westpreussen*. Siedler.
- Çoğuz, T. A. "The Law of Maritime Delimitation in the Croatia/Slovenia Final Award" İsimli Makalenin Özet Ve Yorum Çalışması. <https://baudegs.com/the-law-of-maritime-delimitation-in-the-croatia-slovenia-final-award-isimli-makalenin-ozet-ve-yorum-calismasi/> (Erişim Tarihi: 09.02.2021).
- Contract to Build Peljesac Bridge Signed in Dubrovnik (2018). <https://www.croatiaweek.com/contract-to-build-peljesac-bridge-signed-in-dubrovnik/> (Erişim Tarihi: 31.01.2021).
- Croatiaweek (2017, 7 Haziran). EU Grant Deal Signed for Pelješac Bridge. *Croatiaweek*. <https://www.croatiaweek.com/eu-grant-deal-signed-for-peljesac-bridge/> (Erişim Tarihi: 31.01.2021).
- DW (2017). Slovenia Wins Maritime Border Dispute, Croatia Defiant. *DW*. <https://www.dw.com/en/slovenia-wins-maritime-border-dispute-croatia-defiant/a-39483284> (Erişim Tarihi: 09.02.2021).
- Fransa-İspanya Antlaşması. (1974).
- Hollanda (Antilles)-Venezuela Antlaşması. (1978).
- Hopkins V. (2018). Croatia begins to bypass Bosnia with bridge project. <https://www.ft.com/content/a189405e-9b65-11e8-9702-5946bae86e6d> (Erişim Tarihi: 31.01.2021).
- Hoş, B. Y. (2012). Bosna Hersek Siyasi Coğrafyasında Geçmişten Günümüze Kıyı Sınırındaki Değişimler Ve Denize Çıkış Sorunu. *The Journal of Academic Social Science Studies*, 5(8), 722-741.

- Klemencic, Mladen. (2000). The Border Agreement Between Croatia and Bosnia-Herzegovina: The First but Not The Last. *IBRU Boundary and Security Bulletin*. 7(4), 96-101.
- Kurumahmut A. ve C. Yayıncı. (2011). *Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku Barış ve Savaş Dönemi*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Kültür Yayınları.
- Marieni, G. (1845). *Portolano of the Adriatic Sea*. (2). Vienna: Tipografia dei PP. Mechitarists.
- Pavlic V. (2018). Pelješac Bridge – Will It Ever Be Built? <https://www.total-croatia-news.com/politics/24921-peljesac-bridge-will-it-ever-be-built> (Erişim Tarihi: 31.01.2021).
- The New York Times (1919a, Mart 17). Plan to Give Germany Land Communication Across Polish Corridor to the Baltic. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/1919/03/17/archives/plan-to-give-germany-land-communication-across-polish-corridor-to.html> (Erişim Tarihi: 16.02.2021).
- The New York Times (1919b, Mart 18). Outlines Polish "Corridor."; Paris Paper Sketches Proposed Strip to Danzig. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/1919/03/18/archives/outlines-polish-corridor-paris-paper-sketches-proposed-strip-to.html> (Erişim Tarihi: 16.02.2021).
- Treaty on the State Border between the Republic of Croatia and Bosnia and Herzegovina. (1999, Temmuz 30).
- Uluslararası Adalet Divanı Gine-Gine Bissau Davası Kararları. (1985).
- Uluslararası Adalet Divanı İngiltere-Fransa Davası Kararları. (1977).
- Uluslararası Adalet Divanı Kanada-Fransa Davası Kararları. (1992).
- Uluslararası Adalet Divanı Kuzey Denizi Davası Kararları. (1969).
- Uluslararası Adalet Divanı Tunus-Libya Davası Kararları. (1982).
- Uluslararası Tahkim Mahkemesi Slovenya-Hırvatistan Davası Kararları. (2017).
- United Nations Office of Legal Affairs Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs. (2000). *Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries*. New York: United Nations Publications.
- Yayıncı, C. (2019). *Sorular ve Cevaplar ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Kavramları*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Yayıncı, C. (2020). *Doğu Akdeniz'in Paylaşım Mücadelesi ve Türkiye*. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınları.

Yaycı, C. (2020). Examples of the International Court of Justice and the International Court of Arbitration Decisions Supporting the Exclusive Economic Zone Agreement Signed Between Turkey and Libya. <https://baudegs.com/examples-of-the-international-court-of-justice-and-the-international-court-of-arbitration-decisions-supporting-the-exclusive-economic-zone-agreement-signed-between-turkey-and-libya/> (Erişim Tarihi: 09.02.2021).