

ULUSLARARASI ADALET DİVANI'NIN BÜYÜK KEMER GEÇİDİNE İLİŞKİN DAVA İLE İLGİLİ KARARININ ANALİZİ*

Martti KOSKENNIEMI**

Çeviren: Seyfullah ÇAKMAK***

Mayıs 1991'de Finlandiya, Danimarka'nın ana seyrüsefer kanalı Büyük Kemer Boğazı üzerine bir yüksek düzeyli köprü yapımı planına ilişkin Uluslararası Adalet Divanına bir başvuruda bulunmuştur. Finlandiya, bu köprü'nün Finlandiya'ya ait gemiler için, özellikle sondaj kuleleri açısından, Baltık ve Kuzey Denizi arasında engel teşkil edeceğini ve Finlandiya'ya çeşitli uluslararası antlaşmalar ve uluslararası teamül hukuku tarafından sağlanan hakların Danimarka tarafından ihlal edildiğini iddia etmiştir. Danimarka, köprüyü inşa etme hususunda egemenlik hakkına sahip oldukları ve aslında köprü'nün herhangi mevcut bir geçişe engel teşkil etmediği konusunda ısrar etmiştir. Danimarka'ya göre, Finlandiya her şekilde çok geç tepki göstermiştir. Divan, bu davanın esaslarıyla hiçbir zaman ilgilenmemiştir; fakat Eylül 1992'de mahkeme dışında uzlaşma sağlanmıştır. Bu makale, Finlandiya ve Danimarka'ya ait hukuki davaları, bunun yanında yazarın bu davalar üzerine değerlendirmesini ortaya koymaktadır.

Anahtar kelimeler: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Büyük Kemer, uluslararası boğazlardan zararsız geçiş, Uluslararası Adalet Divanı, uluslararası boğazlar, deniz hukuku, hareketli açık deniz sondaj üniteleri (MODUs), transit geçiş, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi

* Büyük Kemer'den Geçiş (Fin. karşı Dan.), 1991 U.A.D. 12, 20 (Geçici Tedbirlerin Tayin Edilmesine ilişkin Talep, 29 Haziran Kararı); 7 Eylül 1994 tarihinde alınmıştır; 13 Şubat 1995 tarihinde kabul edilmiştir.

Bu makalenin önceki bir Fransız versiyonu 38 *Annuaire Français de droit international* 905 (1992) ile yayınlanmıştır. Yazar, Finlandiya ekibinin üyelerine, Profesör Daniel Bardonne't'a, Profesör Pierre-Marie Dupuy'e, Dr. Vaughan Lovve'a, Profesör Tullio Treves'e ve Sir Ian Sinclair'e ortaya koydukları çalışmalardan ve Divan'da davanın görülmesi sırasındaki görüşmelerinden ötürü teşekkür etmektedir.

** Yazışma adresi Martti Koskenniemi, Kamu Hukuku Bölümü, Helsinki Üniversitesi, P.O. Box 4, FIN-00014 Helsinki, Finland.;

*** Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu tetkik hâkimi. Bu makalenin çevirisinde aynı zamanda İntra Tercüme Eğitim ve Danışmanlık Firmasının da kıymetli değerlendirme ve katkılarından yararlanılmıştır. (Bkz., web adres: <http://intrabiz.com.tr/#/anasayfa/>)

3 Eylül 1992'de Danimarka ve Finlandiya başbakanları, bir akşam telefon konuşması sırasında, Büyük Kemer Boğazı üzerinde Danimarka'nın sabit trafik bağlantısı inşa etme planına ilişkin sorun üzerinde uzlaşma konusunda anlaşmaya vardılar. Danimarka, Finlandiya'ya, 17 Mayıs 1991 tarihinde tek taraflı başvuruya Uluslararası Adalet Divanı'na götürdüğü davadan vazgeçmesi karşılığında toplam 90 milyon Danimarka kronu ödemeyi kabul etmiştir. Uzlaşma, Finlandiya'nın geçici koruma önlemlerinin alınmasına dair talebi üzerine, Divan'ın 29 Haziran 1991 tarihli kararına dayanarak ikili müzakereler temelinde gerçekleştirilmiştir. Divan, Finlandiya tarafından talep edilen tedbirlerin verilmesini geri çevirmiştir; fakat taraflara, "Divan'ın, esaslar üzerine kararının beklemede olmasının rağmen, taraflar arasında doğrudan ve doğça bir uzlaşma doğrultusunda herhangi bir müzakere yapılması iyi olacaktır." şeklindeki bir ifade kullanmıştır. İki tarafın temsilcileri uzlaşma hususunda Divan'ı derhal haberdar ettiler; sonuç olarak 10 Eylül 1992 tarihinde Başkan'ın kararı ile dava Divan'ın listesinden çıkarılmıştır.

60

Her iki taraf da uzlaşmadan duydukları memnuniyeti dile getirmişlerdir. Davanın, işbirliği ruhu içerisinde ve geleneksel Nordik dostluğu temelinde çözüldüğünü vurgulamışlardır. Bununla beraber, uzlaşının hukuki sonuçlarına dair görüşleri kısmen farklılık göstermiştir. Finlandiya'ya göre Danimarka'nın yaptığı ödeme, Büyük Kemer üzerindeki köprü projesinin Finlandiya çıkarlarında *meydana getirebileceği tahmini zararların tazminatı niteliğinde yapılmıştır. Danimarka tarafı ise ödemenin iyi niyet özelliğine vurgu yapmıştır*¹. (Bakınız Ek 1 ve 2)

Yapılan ödemenin, Danimarka'ya ait köprü planının yürütülmesi sonucu Finlandiya'nın karşılaşılabileceği zararlar için tazminat yükümlülüğü olarak tanınarak yapıp yapılmadığı konusundaki farklı görüşler, Finlandiya'nın yaptığı başvurusunun amacı olan haklar ve yükümlülüklerle ilgili süren belirsizliği yansıtmaktadır. Bu hakların ve yükümlülüklerin esasları ve kapsamalarına ilişkin tarafların görüşleri hem geçici tedbirler için sözlü savunmada hem de Divan'a taraflarca verilmiş olan önerge ve karşı öner-

¹ Uzlaşının nihai aşamasının kısa bir özeti de 32 I.L.M 101 (1993) içerisinde yayımlanmıştır. İki devletin dışişleri bakanlıkları için basın bildirimleri İngilizce versiyonu, 4 Eylül 1992 tarihindeki uzlaşmadan sonra hemen yayınlanmıştır ve Ek 1 ve 2 olarak bu makaleye eklenmiştir.

gede (memorial and counter-memorial) kapsamlı bir şekilde açıklanmıştır².

Lahey'de şifahen müracaatların gerçekleştirilmesinin planlanmasından 11 gün önce gerçekleştirilen uzlaşma nedeniyle Divan, taraflara hukuki savunmaları hususundaki görüşünü verme fırsatını bulamamıştır. Bu savunmalar, uluslararası seyir amacıyla kullanılan bir boğazda Finlandiya'nın geçiş hakkı ve Danimarka'nın bir kıyı devleti olarak süphesiz egemenliği altında olan karasularında yapı inşa etme hakkı arasındaki gerginliğe odaklanmıştır. Daha detaylı hukuki sorunlar, deniz hukuku çerçevesinde hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin (MODUs – örneğin, sondaj gemileri, sondaj kuleleri) statüsü, standart bir köprü yüksekliğinin bulunması, gemi teknolojisinde tahmini gelişmelerin uygunluğu ve ihtilafli olan tarafların çıkarlarının haklarıyla ilgililiğinin olup olmadığının karşılaştırılması olmuştur. Buna ek olarak taraflar, Finlandiya'nın Danimarka planına gecikmiş resmi tepkisinin hukuki sonuçları hususunda geniş çaplı tartışmalar gerçekleştirmişlerdir.

Hukuki zihniyet, yetersiz bir uzlaşının bile çoğu zaman, süren bir ihtilaf-tan daha iyi olduğunu savunmaktadır. Bu, ihtilaf yaratanların ilgilendikleri konu olabilir. Davayı uzlaştırarak, Danimarka ve Finlandiya, Divan'da kaybetme olasılığına ve davanın esaslarına ilişkin bir hükmün doğurabileceği beklenmedik sonuçlara mani olmuşlardır. Netice, kesin olarak iki hükümetin elinde olmaya devam etmiştir. Bununla birlikte, üçüncü devletlerin bakış açısından uzlaşma, hukuki konulara açıklık getirilmesi pahasına elde edilmiştir ve bunun önemi, Finlandiya davasının ikili unsurlarını açıkça aşmaktadır. Bu “genelleştirilebilir” konuların arasında, en azından kıyı devletlerinin uluslararası seyirüfe için kullanılan bir boğazda yapı işleri gerçekleştirme hakkı, denizde hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin faaliyetlerine uygulanabilir yasal ilkeler, muvafakat ve itiraz hakkının düşmesine ilişkin kriterler yer almaktadır³.

Buna ek olarak ihtilafın esas amacı, Danimarka'ya ait köprü planının yasallığı sorunu—ya da üçüncü devletlere göre muhalefet edilebilirliği—açık bırakılmıştır. Bu konunun üçüncü devlet hakları ile ilgililiği, sadece

² Finlandiya Önergesi [bundan böyle FÖ], Aralık 1991 tarihinde Divan'a gönderilmiştir ve Danimarka Karşı Önergesi [DKÖ] Mayıs 1992 tarihinde gönderilmiştir. Yazılı müdafaalar, zamanı geldiğinde, U.A.D. Müdafaalarında yayınlanacaktır.

³ Cebelitarık Boğazı üzerindeki Avrupa-Afrika Daimi Bağlantısı (Europe-Africa Permanent Link): Genel Sekreter tarafından rapor edilmiştir, *BM Doc. E/1991/67 (1991)*. Seminario sobre aspectos jurídicos del enlace fijo a través del estrecho de Gibraltar, Madrid 4-5 Aralık 1986 (*Sociedades de Estudio SECEG/SNED, 1989*).

Danimarka'ya ait boğazlar bağlamında değil, Cebelitarık ve Messina⁴ Boğazı üzerinde sabit bağlantıların inşa edilmesi için mevcut planlar ve uluslararası su yollarından geçecek gelecek köprü projeleri bağlamında da bulunmaktadır.

Bu sorunlar üzerine Uluslararası Adalet Divanı tarafından yetkili bir beyan bulunmamasına rağmen bu, sorunların tamamen davanın gündeme gelmesinden önceki noktada olduğu anlamına gelmemektedir. Hem Danimarka hem de Finlandiya halka açık olarak kendi davalarını tartışmışlardır; önerge ve karşı önergede (memorial and the counter-memorial) boğaz geçitleri, köprüler, hareketli açık deniz sondaj üniteleri ve muvafakata dayalı hukuki ve olgusal bilgiler zengin bir şekilde içerilmiştir. Hukuki zihniyet, bu savunmaları ve malzemeleri, yetkili bir hüküm bulunmasa bile özünde değersiz olarak değerlendiremez. Esaslarına göre bazıları daha iyidir, bazıları daha kötüdür fakat iyiyi kötüden ayırmak şimdilik bir savunma ve değerlendirme unsuru olarak kalacaktır.

Bu makalenin öncelikli amacı, çeşitli konularda fikir ayrılığı yaşamış olan—ve hala yaşadıkları tahmin edilen— ihtilaf halindeki iki devletin konumlarının altını çizmektir. Yazar, bununla beraber, konumların esaslarını da değerlendirilmeye; bazı noktalarda, dava sonuna kadar takip edilseydi malzemelerin adil bir sonuç olarak neler önerebilecek olacağını özetlemeye ve bunu yine Divan'ın ne yönde karar verebilecek olduğunu “tahmin” ediyormuş gibi görünmeden yapmaya çalışacaktır.

Bu yorumlama, üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm, Divan'ın 29 Haziran 1991 tarihindeki ara kararına kadar ihtilafın geçmişiyle ve gelişimiyle ilgilenmektedir. İkinci ve üçüncü bölümler sırayla tarafların hukuki ve olgusal savunmalarıyla ilgilenmektedir. Bu davanın özel niteliklerinden biri, hukuki savunmaların kritik noktalarda nasıl teknik olgularla ilgililik gösterdiğidir (örneğin, gemi yapımında gelecekteki trendler ve gerekli karina altı su çekimi [underkeel clearance]). Bu, böylesi olgusal farklılıkları kavrayabilecek özel bilgisi olmayan bir avukat için utanç verici olarak algılanabilir. Bu davanın ortaya koyduğu genel ve kesin bir çözümü olmayan sorun, tam olarak “hukuki” ve “olgusal” savunmalardır: İkincisi hakkında tam bir kesinliğin yokluğunda, ilki ne düzeye kadar çözülebilir?

⁴ Bakınız İtalya Hükümeti'nden, Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne, Messina Köprüsü Projesine İlişkin Tebliğat, 1 Haziran 1988, UDÖ, Seyrüsefer Güvenliği Alt Komitesi, 35. Oturum, Gündem Maddesi 13, UDÖ Doc. NAV 35/INF.4 (1988) (sadece İngilizce), DKÖ içerisinde tekrar basılmıştır, üst not 3, Ek 52.

İhtilafın Geçmişi ve Gelişimi

10 Haziran 1987 tarihinde Danimarka Parlamentosu (Folketinget), Büyük Kemer Boğazı üzerine bir sabit bağlantının inşa edilmesi yönünde bir kanunu onaylamıştır⁵. Bu, Danimarka'nın Fünen adasında Knudshoved'dan Danimarka'nın Sealand adasında Halsskov'a birleşik karayolu ve demiryolu bağlantısını öngörmektedir. Danimarka Dışişleri Bakanlığı, 30 Haziran 1987 tarihinde Kopenhag'daki yabancı büyükelçiliklerini kanun hakkında bilgilendirmiştir⁶. Danimarka sirküler mektubuna göre, boğazdaki ana seyrüsefer güzergahı olan Doğu Kanalı (Eastern Channel) üzerinden geçecek olan karayolu için bir tünel mi yoksa yüksek düzeyli bir köprü mü yapılacağına henüz karar verilmemiştir.

1989 baharında Danimarkalı yetkililer tarafından, sabit bağlantının yapısıyla ilgili nihai versiyon kabul edilmiştir (Bakınız Resim 1). Karayolunun ve demiryolunun Büyük Kemer'in Batı Kanalı (Western Channel) üzerinden geçmesi için bağlantının 18 metre yüksekliğinde bir sabit köprü şeklinde inşa edilmesi planlanmıştır. Boğazın ortasındaki Sprogo adlı küçük adada, karayolunun ve demiryolunun Doğu Kanalı'nı geçmesi için ayrılmaları planlanmıştır. Demiryolunun, Doğu Kanalı'nın altından bir tünelde ilerlemesi, karayolunun ise 6.6 km uzunluğunda ve kanalın ortasında ölçülen, 65 metre yüksekliğindeki yüksek düzeyli köprüden geçmesi planlanmıştır. Bu yer, Kattegat ve Baltık Denizi arasındaki bir derin deniz seyrüsefer güzergahı ile kesişmekteydi. Sonuç olarak, karayolu için tünel alternatifi reddedilmiştir.

Sondaj gemileri ve sondaj kulelerinin yapımıyla ilgilenen Rauma- Repola Offshore (RRO) adlı Finlandiya tersanesi, 1989 yılında Finlandiya Dışişleri Bakanlığını Danimarka'nın köprü planı hususunda uyarmıştır. Tersane, planlanan yüksek düzeyli köprünün, sondaj gemilerinin ve sondaj kulelerinin Finlandiya'dan Kuzey Denizi'ne ve daha da ötesine taşınmasına uygun olmayacağını iddia etmiştir. Köprünün 65 metre yüksekliğinde olması planlanırken, RRO tarafından inşa edilen bazı hareketli açık deniz sondaj üniteleri yaklaşık 150 metreyi bulmaktaydı.

Sonuç olarak, 18 Haziran 1989 tarihinde Kopenhag'daki Finlandiya Büyükelçiliğinin ticaret bölümü, Danimarka Denizcilik Otoritesine mek-

⁵ Lov No. 380 om anlaeg af fast forbindelse över Storebealt af 10 juni 1987. FÖ içerisindeki metin (çeviri), üst not 3, Ek 26, ve DKÖ içerisinde, üst not 3, Ek 24.

⁶ Metin FÖ içerisinde tekrar basılmıştır, üst not 3, Ek 27, ve DKÖ içerisinde, üst not 3, Ek 25.

tup göndermiştir ve gelecekte Danimarka boğazından ne boyutta taşımacılığın sağlanabileceği (örneğin, 150 metre yüksekliğe ve 200 metre genişliğe ulaşabilen sondaj platformları) konusunda bilgi talep etmiştir⁷. Danimarka Dışişleri Bakanlığının cevabı, bu tür yapıların planlanan köprüden geçişlerine izin verilmeyeceği, fakat deniz seviyesinin altındaki derinlikleri 8 metreyi geçmediği sürece alternatif olarak Sound (Sund/Öresund) güzergahının kullanılabilmesi şeklinde olmuştur⁸.

24 Ekim 1989 tarihli yeni sirküler mektubunda Danimarka Dışişleri Bakanlığı, Kopenhag'daki yabancı elçilikleri Doğu Kanalı'nı geçecek olan karayolu için köprü çözümü seçimleri hakkında ve bu köprü'nün 65 metre yüksekliğinde olacağı hususunda bilgilendirmiştir. Bununla beraber mektup şunları ifade etmekteydi:

Büyük Kemer üzerine inşa edilecek olan trafik bağlantısı, uluslararası hukuka uygun olarak, öncesinde de olduğu gibi Kattegat ve Baltık Denizi arasındaki boğazda seyir eden bütün mevcut gemiler için serbest geçişin sürdürülmesine olanak sağlayacaktır⁹.

Fakat Finlandiya'da, Sound güzergahının büyük araçlar için kullanışlı olacağına şüpheyle yaklaşılmaktaydı. Bu sebeple, 1989 yılının sonlarında ve 1990 yılının başlarında Finlandiya ve Danimarka yetkilileri arasında çeşitli temaslar kurulmuştur. Mayıs 1990 tarihinde, Danimarka ve Finlandiya Dışişleri Bakanlığının hukuk dairelerinin temsilcileri arasında gerçekleştirilen bir toplantıda Danimarka, savunmasını şu şekilde ortaya koymuştur: Köprü planı, Danimarka karasuları içerisinde gerçekleştirilmektedir, bu sebeple tamamen Danimarka'nın egemenliği altındadır.

Uluslararası hukukta ve Danimarka hukukunda belirtildiği üzere, yabancı gemilerin Büyük Kemer'den geçiş hakkına sahip oldukları doğrudur, fakat köprü projesi bu hakkı ihlal etmemiştir. Çünkü;

- 1.Köprü, mevcut bütün gemilerin geçişine izin vermektedir;
- 2.Finlandiya'da inşa edilen sondaj kuleleri "gemi" değildirler ve bu sebeple geçiş hakkına sahip değildirler; ve,

⁷ Danimarka Seyrüsefer Kurulu'na Finlandiya tarafından gönderilen mektup (18 Haziran 1989). FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 60, ve DKÖ içerisinde, üst not 3, Ek 60.

⁸ Danimarka Dışişleri Bakanlığının Kopenhag'daki büyükelçiliklere mektubu (29 Ağustos 1989), FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 61, ve DKÖ içerisinde, üst not 3, Ek 61.

⁹ Metin FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 63, ve DKÖ içerisinde üst not 3, Ek 31.

3. Her koşulda, Finlandiya çok geç tepki göstermiştir. Sabit bağlantı, 1977 gibi erken bir tarihte ve yine Haziran 1987 tarihinde bildirilmiştir, fakat Finlandiya'nın ilk resmi tepkisi ancak 1989 yılında gelmiştir.

Bu savunmalar, Danimarka hukuk davasının temelini oluşturmuştur. Ancak dava süresince bunlara iki ek savunma daha getirilmiştir:

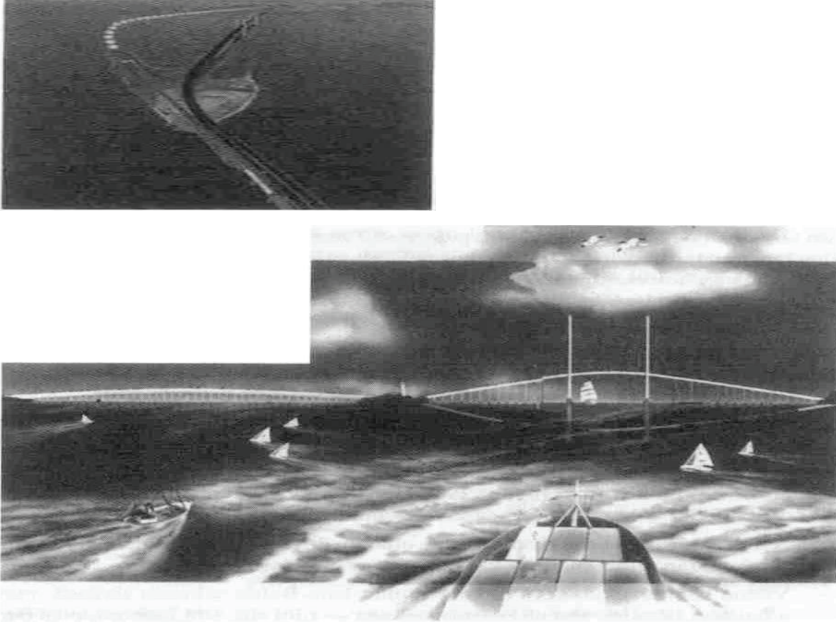
4. Geçiş hakkı sadece Büyük Kemer'i değil, genel anlamda "Danimarka Boğazları" bölgesini kapsamaktadır. Bu sebeple, alternatif Sound güzergahının açık tutulması yeterli görülmüştür.

5. Her koşulda, eşitlik ilkeleri, Danimarka toplumunun bütün olarak çıkarlarını Finlandiyalı özel şirketin (RRO) çıkarlarının önünde tutmaktadır.

Finlandiya tarafından ilk resmi itiraz, 19 Mayıs 1990 tarihinde Danimarka'ya sözlü nota şeklinde iletilmiştir¹⁰. Notada, mevcut deniz hukukuna göre Danimarka'nın boğazlardan geçişlere engel teşkil etmemesi gerektiği belirtilmiştir. Sondaj kulelerinin 200 metreye kadar seyir aralığına gereksinim duydukları ve suyun en az 12 metre derinlikte olması gerektiği belirtilmiştir¹¹. Danimarka ve Finlandiya arasındaki müzakerelerin, "belirtilen türdeki uluslararası taşıtların Büyük Kemer'den güvenli bir şekilde serbest geçişlerinin sağlanabilmesi için" ivedi bir şekilde başlatılması önerilmiştir. (Sound güzergahının minimum derinliği 7.7 metredir.)

¹⁰ Finlandiya Sözlü Notası (19 Haziran 1990). FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 64, ve DKÖ içerisinde, üst not 3, Ek 63.

¹¹ Aynı



Resim 1. Büyük Kemer üzerindeki sabit bağlantı.

1990 yılının geri kalanında gerçekleştirilen yazışmalar ve toplantılar, ülkelerin konumları üzerinde bir değişiklik yaratmamıştır. 6 Şubat 1991 tarihinde Finlandiya Başbakanı Harri Holkeri, Danimarka Başbakanı Poul Schlüter'e bir yazıyla hitap etmiştir¹². Yazıda, tartışmaların çıkmazı belirtilmiş ve 1970'lerin ilk yıllarından beri Finlandiya'da inşa edilen 10'dan fazla hareketli açık deniz sondaj üniteleri için Büyük Kemer'in "Baltık Denizi'nden okyanuslara mümkün olan tek geçit" olduğuna dair atıfta bulunulmuştur. Ayrıca şu ifade kullanılmıştır: "Bizim bakış açımızdan, uluslararası hukuk bu tür kulelerin ve deniz taşıtlarının serbest ve engelsiz geçişini güvence altına almaktadır"¹³. Başbakan Schlüter tarafından yapılan açıklamada, projenin hazırlanışı sırasında uluslararası hukuka dair kapsamlı çalışmaların gerçekleştirildiği belirtilmiştir¹⁴. Oldukça pa-

¹² Finlandiya Başbakanı Sayın Marn Holkeri'den Danimarka başbakanı Sayın Poul Schlüter'e mektup (6 Şubat 1991), FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 70, ve DKÖ içerisinde, üst not 3, Ek 69.

¹³ Burada, diğer bölümlerde olduğu gibi, Finlandiya tarafı, 29 Nisan 1958, 516 U.N.T.S. 206 Karasuları ve Bitişik Bölge Cenevre Sözleşmesi'ne dayanan sınırlayıcı "zararsız geçiş" kavramına değinmekten kaçınmıştır.

¹⁴ Danimarka başbakanı Sn. Poul Schlüter'den Finlandiya başbakanı Sn. Harri Holkeri'ye mektup (20 Şubat 1991), FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 71, ve DKÖ içerisinde, üst not 3, Ek 70.

halı olan mevcut 65 metrelik köprü planı, seyrüsefer unsurlarını göz önüne almıştır ve “uluslararası hukukun yükümlülüklerini yerine getirmek için” bunları kesin bir şekilde izlemiştir¹⁵. Fakat, verilen cevabın ana vurgusu, Finlandiya'nın tepkisinin gecikmesi olmuştur:

1977 yılında, Kopenhagda bulunan resmi misyonların yetkililerini o zamanki proje hususunda bilgilendirmiştik (aralık 62 metre). Bildiğim kadarıyla Finlandiya, bu zaman zarfında tepki göstermemiştir. Bir sonraki, 1987 yılında gönderilen bildiri tünel alternatifi konusunu açmıştır ve cevapsız kalmıştır. Projenin bu ilerlemiş safhasında, Danimarka'dan köprüyle ilgili çalışmaların askıya alınmasına dair isteğiniz, bana göre oldukça anlamsız bir taleptir¹⁶.

Bu mektubun üzerine, Finlandiya tarafı konuyu Uluslararası Adalet Divanı'na taşıma konusunda ciddi bir şekilde düşünmeye başlamışlardır. Herhangi bir alternatif uzlaşılı yolu hesaba katılmamıştır: Danimarka'nın konunun çözümü için hakemliğe başvurmayı kabul etmeyeceği varsayılmıştır. Her iki ülke de, Divan Statüsü'ndeki Madde 36 (2) gereğince bağlayıcı yargıyı beyan etmişlerdir¹⁷. Böylelikle Divanın, Finlandiya'nın tek taraflı başvurusuyla başlayacak bir davada yetkisi bulunacaktır. Finlandiya'nın başvurusu, 17 Mayıs 1991 tarihinde Divana intikal etmiştir. Başvuruyla, Divandan aşağıdaki hususların beyan edilmesi ve bu yönde hüküm verilmesi istenmiştir:

- Finlandiya'ya ait limanlardan ve tersanelerden giriş yapan veya çıkış yapan bütün gemilerin Büyük Kemer'den serbest geçiş hakkına sahip oldukları;
- Bu hakkın sondaj gemilerini, petrol kulelerini ve makul surette öngörülebilir gemileri kapsayacağı;
- Danimarka tarafından planlandığı üzere, Büyük Kemer üzerine bir sabit köprünün yapılması, yukarıda geçen (a) ve (b) alt paragraflarında belirtilen geçiş hakkıyla uyumsuzluk teşkil edeceği;

¹⁵ Aynı

¹⁶ Aynı

¹⁷ Bakınız Shabtai Roscenne, 632 (Danimarka), 670 (Finlandiya) Uluslararası Adalet Divanı Belgeleri (1. çift dilli baskı 1991)

- Danimarka ve Finlandiya'nın, hüsnüniyet içerisinde, yukarıda geçen (a) ve (c) alt paragraflarında belirtilen serbest geçiş hakkının nasıl güvence altına alınacağına dair müzakerelere başlaması gerektiği¹⁸.

Başvurunun yapılmasından sonra bir haftadan az bir süre içerisinde Finlandiya, Divan Statüsü'nün Madde 41'i ve Divan Kuralları'nın Madde 73'ü uyarınca ara tedbirler için talepte bulunmuştur. Bu talebin amacı, gemilerin ve hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin Büyük Kemer'den geçişinin engellenmesine neden olan projeden Danimarka'nın vazgeçmesi ve davanın sonuçlarına hanel getirebilecek diğer faaliyetlerden alıkoyması yönünde Divan'ın karar vermesi olmuştur¹⁹.

Divan, Finlandiya tarafından talep edilen ara tedbirleri kabul etmemiştir²⁰. Bunun sebebi olarak özellikle iki faktör bulunmaktadır. İlki; Divanın şunları kayda geçmesidir: "Danimarka tarafından verilen güvencelere göre, 1994'ün sonuna gelinmeden önce, Doğu Kanalı'nda herhangi bir fiziksel engel bulunmayacaktır ve davanın esaslarına ilişkin ilerlemeler göz önünde bulundurulduğunda, dava normal seyrinde bu zamandan önce bitmiş olacaktır...²¹, " İkincisi; Divan'a göre, Finlandiya, köprü'nün salt varlığının Finlandiya çıkarlarına vereceği zarara ilişkin iddiasını destekleyici deliller bulamamış olmasıdır²². Fakat *dava görülmekte iken (penderite lite)* bir tarafın eylemi, diğer taraf karşısında kendi hukuki konumunu iyileştirmez²³. Kararın, davanın esaslarına ilişkin herhangi bir unsura hanel getirmediği belirtilmiş olsa da, Finlandiya'nın iddiasının sadece zararlarının karşılanması yönündeki Danimarka görüşünü reddetmiştir ve esaslara dair hükümler hususunda şunları gözlemlemiştir: "İhtimal, böylesi çalışmalara devam edilmemesi gerektiğine dair ya da değiştirilmesine ya da kaldırılmasına ilişkin bir adli bulgu *öncesinde* göz ardı edilmemelidir... Karardan sonra taraflar ikili müzakerelere, Divan tarafından talep edilmesi üzerine, yeniden başlamışlardır. Eş zamanlı

¹⁸ Büyük Kemer'den Geçiş (Fin. karşı Dan.). 1991 U.A.D. 14'te.

¹⁹ Aynı

²⁰ Bakınız Emmanuel Decaux, "L'affaire du passage dans le Grand-Belt (Finland v. Danemark) Demande en indication de mesures conservatoires: Ordonnance du 29 juillet 1991," 37 *Annuaire français de droit international* 445 (1991). Ayrıca bakınız Patricia A. Essoff, "Finlandiya ve Danimarka: Geçici Tedbirler için Uluslararası Adalet Divanı Standartları'nın Açıklığa Kavuşturulması Çağrısı," 15 *Fordham Int'l L.J.* 839, 856 (1991-92) (Divan, Finlandiya'nın konunun önemini ve "telafisi mümkün olmayan zarar" konusunu ortaya koymada başarısız olduğunu fakat asli yargının *ilk intiba üzerine* gösterilmesi gerekliliğinin sağlandığını belirtmesi tartışılmıştır).

²¹ Büyük Kemer'den Geçiş (Fin. karşı Dan.). 1991 U.A.D. 18'de.

²² Aynı 18-19'da.

²³ Aynı 19'da.

olarak, davanın esasına dair hazırlıklarını sürdürmüşler ve Mahkemenin emrettiği kısıtlı sürede, cevap dilekçelerini doldurmuşlardır²⁴.

Dava durdurulduğunda, şifahen müracaatların büyük bölümü hazırlanmıştı. Davanın sözlü murafaa safhasına hiç ulaşmaması nedeniyle, aşağıdaki tartışma herhangi mevcut bir taslaktan bahsetmeyecek fakat önerge ve karşı önergede (memorial and counter-memorial) ortaya konulan savunmalara yoğunlaşacaktır ve ara tedbirler aşaması için sözlü murafaalar sırasında çokça mevcut olan tartışmaları dikkate alacaktır.

Tarafların Hukuki Argümanları

Danimarka ve Finlandiya arasında çoğu noktada anlaşmazlık bulunmaktaydı. Ülkeler, projedeki köprünün tamamıyla Danimarka'nın kara ve iç sularında bulunduğu konusunda mutabakata vardılar. Taraflar aynı zamanda "Danimarka boğazlarının" serbest veya zararsız geçiş hakkına tabi olduğunda mutabık olmakla beraber, bu hakkın hareketli açık deniz sondaj ünitelerine ve gelecekteki gemilere uygulanabilir olup olmadığı konusunda farklı görüşlere sahiptirler. İhtilafli olan bir diğer husus da Büyük Kemer projesinin Danimarka'nın ekonomi tarihindeki en büyük tek sınai işletme olması konusunun, hukuki açıdan bağlantılı olma konusudur (projenin toplam bütçesi halihazırda 23 milyon Danimarka kronudur). İhtilaftaki hukuki sorunlar dört kategoriye ayrılabilir:

- Geçiş hakkının esası ve sınırları;
- Geçiş hakkının petrol kulelerine, sondaj gemilerine, vinç gemilerine ve "makul olarak tahmin edilebilen gemilere" uygulanabilir olup olmadığı";
- Geçiş hakkı için çıkarların karşılaştırılmasının yapılmasının (eşitlik ilkesi) bağlantısı
- Finlandiya'nın tepkisinin geç kalmasının bağlantısı.

Geçiş Hakkının Esası ve Sınırları

Danimarka ve Finlandiya "uluslararası denizcilik için kullanılan bir boğaz" ile ilgili ihtilafı, Uluslararası Adalet Divanının, *Korfu Kanalı* davasında tanımladığı gibi kabul ettiler²⁵. Aynı zamanda da Danimarka boğazlarından geçişin 1857 tarihli Sound Dues'in İtfası Anlaşması (Kopen-

²⁴ Aynı

²⁵ Korfu Kanalı (B.K. ve Arn.), 1949 U.A.D. 15. 28 (İlk İtiraz Üzerine Hüküm. 25 Mart).

hag Anlaşması)²⁶ ve 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (Cenevre Sözleşmesi)²⁷. Danimarka açısından boğazların hukuki idaresi uluslararası ve ulusal kuralların bir birlikteliğine tabidir. Geçiş hakkının tespitinin başlangıç noktasını Danimarka'nın egemenliğinden almak gerekir diye öne sürülüyor. Buna bağlı olarak bu hak aynı zamanda Danimarka'nın ulusal kanunları ile de düzenlenmiştir. Finlandiya, Danimarka'nın egemenliği ile ilgili *a priori* bağlantıyı reddetmiş ve yukarıdaki bahsedilen iki antlaşmaya ek olarak Uluslararası Teamül Hukuku ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin de (1982 Sözleşmesi)²⁸ Büyük Kemer'den geçiş hakkı kararı vermek için önemli olduğunu ileri sürmüştür.

Danimarka tarafı için geçiş hakkının boyutları 1857 tarihli Kopenhag Antlaşmasının 2. maddesinde belirtilmiştir, “Danimarka boğazları ile ilgili uluslararası hukukun teamül kuralları tamamlayıcı niteliktedir²⁹”. Bu “kombinasyon” yürürlükte 1958 Cenevre Sözleşmesi'nin (askıya alınamaz) zararsız geçiş hakkı ile bir araya gelmiştir³⁰. Serbest geçiş hakkı mefhumunun farklı enstrümanları arasından bu, en dar, en sınırlı hakkı tanımıştır. Bu hak Danimarka'ya göre yalnızca “normal trafiği” kapsamakta ve petrol kuleleri gibi normal olmayan yapıları kapsam dışında bırakmaktadır³¹.

Finlandiya geçiş hakkının en kesin kaynağını tespit etmenin gereksiz olduğunu öne sürmüştür. Danimarka boğazlarının idaresi çeşitli

²⁶ Traite entre le Danemark, d'une part, et FAutriche. La Belgique, La France, La Grande- Brctagne, Le Hanovre, Le Grand-Duchde Mecklenbourg-Schwerin, Le Grand-Duchö d'Oldenburg, Les Pays-Bas, La Prusse, La Russie, La Su6de et La Norvvege et les Villes Ansdatiques, d'autre part, relatif au rachat des droits du Sund, Mar. 14, 1857. Source: 16 G. F. de Martens, *Nouveau recueil general de traites et autres actes relatifs ata rapports de droit international* pt. II, at 345 (2d ser. 1891). Antlaşmanın Fransızca metni yetkilidir.

²⁷ 1958 Cenevre Sözleşmesi'ni Finlandiya 1965 yılında, Danimarka 1968 yılında imzalamıştır.

²⁸ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 10 Aralık 1982 tarihinde imzaya açılmıştır. 21 I.L.M. 1261 [bundan böyle 1982 Sözleşmesi].

²⁹ DKÖ, üst not 3, para. 670.

³⁰ Aynı paragraflar 700-708. Danimarka boğazlarından geçiş hakkı hususunu, Danimarka'nın yorumlayış biçiminde değişiklikler yaşanmıştır. Danimarka hükümetinin, 1930 Kodifikasyon Konferansı için Milletler Cemiyeti bildirgesine 1929 yılındaki cevabında, 1857 Kopenhag Antlaşması boğazlar konusunu, boğazlar üzerine uluslararası hukukun genel kurallarının altına taşımıştır. Bakınız 2 Milletler Cemiyeti, *Uluslararası Hukukun Kodifikasyonu Konferansı: Tartışma Temeli* 13 (1929). Çok yakın geçmişte Danimarka; boğazların, 1857 ve 1958 antlaşmalarının, teamül hukukunun ve Danimarka'nın geçiş konulu ulusal hukukunun birleşimine dayanan bir “özel rejim” ile yönetildiğini belirtmiştir. Bakınız Büyükelçi Fergo'nun Beyan'ı, 1'de *üçüncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı: Resmi Kayıtlar* 136'da, BM Satış No. E.75.V.3 (1975) ve FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 75. Daha fazla bilgi için FÖ, üst not 3, Ek 76 ve 77, ve DKÖ, üst not 3, Ek 80.

³¹ DKÖ, üst not 3, para. 704.

kaynakların bir kombinasyonu ile gerçekleştirilmekte ve bu kaynakların her biri ayrı ayrı Finlandiya'nın hakkını garanti altına almak için yeterlidir³². Bu çeşitli kaynaklar aşağıdaki paragraflarda daha detaylı olarak tartışılacaktır.

Hem Danimarka'ya hem de Finlandiya'ya göre Danimarka boğazlarından geçiş hakkı —uygulamada the Sound ve Büyük Kemer olarak³³— 1857 tarihli Kopenhag Antlaşmasına dayanmaktadır³⁴. Antlaşmanın birinci maddesinde Danimarka, 35 milyon Danimarka dolarının karşılığı olarak, boğazlarından geçen taşıtlardan topladığı alacakları kaldırmayı kabul etmiştir.

Aynı zamanda the Sound'dan veya Kemerler'den geçecek yabancı gemileri alıkoymayacağına ve onlara engel olmayacağına şu cümleler ile söz vermiştir: "*Aucun navire quelconque ne pourra sormais, sous quelque prtexte que se soit, etre assujeti, au passage du Sund ou des Belts, à une d'attention ou enrave quelconque...*" Finlandiya bu antlaşmaya taraf değildir (özgürlüğünü ancak 1917'de edinebilmiştir.) devlette devamlılık sayesinde bile taraf olmamıştır³⁵, Danimarka ve Finlandiya herkese karşı

³² FÖ, üst not 3, para. 427. Nitekim Finlandiya, zararsız geçiş hakkının—özellikle 1958 Cenevre Sözleşmesi'nin 16(4) Madde'si gereğince—Finlandiya'nın iddiasını desteklemeye yeterli olduğunu ifade etmiştir. Aynı para. 407^412.

³³ Boğazların uzak batısındaki Küçük Kemer, genellikle "Danimarka boğazları" konseptinde yer alır. Ancak u boğaz üzerine 1935 ve 1970 yıllarında iki köprü inşa edilmiştir. Bunlardan ilki, boğazdaki seyrüsefer yüksekliğini 33 metre olarak belirlemiştir. Küçük Kemer, tamamen Danimarka'nın iç sularında yer alan dar ve dolambaçlı bir geçittir. Hukuki statüsü, yabancı savaş gemilerinin girişlerinden önce bir ön bildiri gerektirmesi yönüyle diğer iki boğazdan farklıdır. Bakınız 22 Şubat 1976 Barış Zamanında Yabancı Savaş Gemilerinin ve Askeri Uçakların Danimarka Topraklarına Girişine İlişkin İdari Karar, madde 3 (2) ve 4 (2), yeniden basımı *Deniz Hukukuna İlişkin Ulusal Mevzuat ve Antlaşmalar* 142, 143'te, BM Yasama Dizileri (UN Legislative Series) ST/LEG/ SER.B/19, BM Satış No. E/F.80.V.3 (1980), ve FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 15.

³⁴ 1857 Kopenhag Antlaşması'nın tarihi ve yorumlaması üzerine, bakınız C. S. I lili, *Danimarka Sound Vergileri ve Baltık'ın Komutası (The Danish Sound Dues and the Command of the Baltic)* (1928); C. S. Hill, "Le regime international des d&roits maritimes" 45 *Recueil des cours* 541 (1933-111); Erik Bruel, "Les d&roits danois au point de vue de droit international," 55 *Recueil des cours* 614 (1936-1); 2 Erik Bruel, *Uluslararası Boğazlar (International Straits)* 32-45 (1947); Marcus Rub n, "Sundtoldens Aflosing "1905-6 *Historisk Tidsskrift* 172; Wolfgang Graf Vitzthum, "Baltık Boğazları," *1980lerdeki Deniz Hukuku: İşlemler, Deniz Hukuku Enstitüsü on dördüncü Yıllık Konferansı (The Law of the Sea in the 1980s: Proceedings, Law of the Sea Institute Fourteenth Annual Conference)* 20-23 Ekim 1980, Kiel, Almanya 537, 551-558 (Choonho Park ed., 1983).

³⁵ 10 Mayıs 1918 tarihli bir Finlandiya Devleti kararının, Rusya ile üçüncü devletler arasındaki denizcilik antlaşmalarının tamamlanmış olması koşulu ile, bir sonraki bildirim kadar uygulanması planlanmıştır. Resmi gazete (Yasama Dizileri), No. 24/1918. ancak bu, Finlandiya Danıştay'ının 4 Mart 1920 tarihli bir kararıyla feshedilmiştir. Resmi gazete (Yasama Dizileri). No. 44/1920. Bununla beraber Finlandiya, Danimarka'ya vergilerin kaldırılması karşılığında ödenen, 7 milyon rublelik Rusya payının bir bölümünü oluşturan, 400,000 gümüş ruble

taahhüdün verilmiş olduğunu ve bu da tüm ulusların gemilerine geçiş hakkı tanıdığını kabul etti³⁶. Bu bağlamda Finlandiya en azından, 1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesinin 36. maddesi ile 1857 tarihli antlaşmanın bir üçüncü taraf yararlanıcısıdır³⁷.

Ancak Danimarka petrol kulelerinin, sondaj gemilerinin veya benzer taşıtların geçişinin 1857 antlaşmasına dayandırılabilirliğini kabul etmemiştir. Öncelikle antlaşma yalnızca “navires marchands”ın geçişini kapsamıştır. Bu terim o kadar olağan dışı yapıları kapsamamıştır³⁸. İkinci olarak da, antlaşmanın lafzı, “*passage du Sund ou des Belts [the Sound’dan veya Kemerler’den geçiş],*” Danimarka’nın boğazlarını coğrafi bir bütün olarak ele alarak bir geçiş hakkı sağlar, yalnızca Büyük Kemer’den münhasır veya belirli bir geçiş hakkını tanımlamaz³⁹. Üçüncü olarak da Danimarka, köprü projesine karşı bir protesto gerçekleşmediği için, 1857 tarihli antlaşmanın orijinal taraflarının 65 metre kadar bir düşey açıklığa razı olduklarına karar vermiştir. Finlandiya tarafların talep ettiklerinden daha iyi bir hak talep edemez⁴⁰.

Finlandiya bu noktalara karşı çıkmıştır, buna rağmen bu noktalara yalnızca karşı dilekçede değinildiği için, bunu dilekçede derinlemesine ele alma fırsatı olmamıştır. Finlandiya mutlak lafzın, antlaşmanın birinci maddesi gereğince Danimarka’ya boğazlardan geçişte alikoyma veya engelleme yasağı getirdiğinin altını çizmiştir.

tazminata katıldığı gerçeğini belirtmiştir. Bakınız Majesteleri’nin, Finlandiya’ya Giren Mallara İlişkin Yürürlükten Kaldırılan Boğazlar Vergi Tarifesi Yerine Geçici Vergi Toplamının Getirilmesi üzerine 22 Ocak 1859 tarihli Kararı, İngilizce çevirisi FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 20. Ancak Finlandiya önergesi, hakları için Finlandiya’nın katkısının olası ilgiliği üzerinde durmamıştır.

³⁶ Bu, 16 Şubat 1857 tarihinde Sound Vergilerinin Geri Alınması Konferansı’nın Toplantısı’nda Danimarkalı komiser tarafından da doğrulanmıştır (“boğazlardan geçen tüm gemilerin yararı için”). DKÖ, üst not 3. Ek 77.

³⁷ DKÖ, üst not 3, para. 683-684; FÖ, üst not 3, para. 381. “salt” üçüncü taraf yararlanıcı olarak zayıf görüldüğü için, durumunu güçlendirmek adına Finlandiya, 1856 Aland sivilleşme antlaşmasında belirlenenin aksine Danimarka boğazlarından geçiş hakkının *objektif rejime* dayalı olduğunu savunmuştur. FÖ, üst not 3, para. 382. Buna, “objektif rejim” kategorisinin varlığından şüphe duyan Danimarka tarafından itiraz edilmiştir; özellikle 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi’nden Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından red edilmesinin ışığında. DKÖ, üst not 3, para. 695-699. Aslına bakılırsa objektif rejimin 1969 Viyana Sözleşmesi’ne dahil edilmemesi; bir antlaşmanın kendi başına objektif rejim oluşturamayacağı fakat böylesi bir rejimin müteakip uygulamalar yoluyla antlaşmanın başvurusundan doğabileceğini yönünde Komisyon’un kararını takip eder niteliğinde görülmekteydi. Bakınız *Komisyon’un Genel Kurul’a Raporu*, UN Doc. A/9610/Rev.I (1974), yeniden basımı [1974] 2 *Y.B. Int’l L. Comm’n* 157, 204.

³⁸ DKÖ, üst not 3, para 649 ve 681.

³⁹ Aynı para. 677-678.

⁴⁰ Aynı para. 682.

Antlaşma ile ilgili yapılan eski açıklamalar, geçiş hakkının uygulamada “serbest navigasyon” idaresine kadar ulaştığını dile getiriyordu⁴¹. 1857 antlaşmasının tamamlanması sürecinde şu anki ilgili yapıların o zaman var olmadığı doğru olmakla birlikte, “navire marchand” gibi bir antlaşma teriminin daha sonra gerçekleşecek teknolojik gelişmeler dikkate alınarak yorumlanması gerekmektedir⁴². Finlandiya aynı zamanda Danimarkalıların Kopenhag Antlaşması'nın Danimarka boğazlarından genel bir geçiş hakkı sağladığı ancak Büyük Kemer'den geçiş için bir hak sağlamadığı görüşüne de karşı çıkmıştır. Bunun sebebi özellikle alternatif rota olan The Sound'un ikinci derecede bir geçiş olmasıdır.

Danimarka'nın görüşüne göre, Finlandiya'nın Danimarka boğazlarından geçiş hakkı, 1958 tarihli Cenevre Sözleşmesinin III. Kısımının zararsız geçiş hakkı açıklaması ışığında ele alınmalıdır. Ancak burada zararsız kavramı geçiş anlamında yalnızca geleneksel anlamdaki “normal trafiği” kapsamaktadır ve petrol kulesi ve sondaj gemileri gibi olağandışı nakliye araçları kast edilmemiştir⁴³. Behemehal, Danimarka 1958 Sözleşmesi altında anılan kıyı devletlerinin düzenleyici güçleri 1982 Sözleşmesi'nde belirtilenlerden çok daha geniştir ve “makul açıklık sınırlarını çizme yetkisi” ni de içermektedir⁴⁴.

1958 Cenevre Sözleşmesinde tabi ki boğazlara dair özel bir hüküm vardır. 16. maddenin 4. fıkrasına göre “açık denizlerin bir kısmından diğer bir kısmına geçişte bulunan boğazlardan yabancı gemilerin zararsız geçişine durdurma uygulanamaz...” Danimarka tarafı ancak bu hükmün

⁴¹ L. Oppenheim, *Uluslararası Hukuk: Bir Bilimsel İnceleme* 350 (*International Law: A Treatise* 350) (3. baskı 1920). 11 Nisan 1857 tarihli Convention entre les Etats-Unis d'Amerique et le Danemark relative à l'abolition des droils du Sund'da Danimarka, “Sound ve Kemerler'in bütün seyrüsefer özgürlüğü Amerikan gemilerinin ve onların kargolarının lehine” olduğunu açıkça beyan etmiştir. Kaynak: 17 G. F. de Martens, *Nouveau recueil général de traites et autres actes relatifs aux rapports de droit international* 210-211 (2d ser. 1892).

⁴² Böylesine “evrimsel” bir yorumlama için, bakınız Afrika'mı Namibya'da (Güney Batı Afrika) Devam Eden Varlığı Devletler için Hukuki Sonuçlar, bununla beraber Güvenlik Konseyi Kararı 276 (1970), 1971 U.A.D. 16, 31 (21 Haziran İstisare Görüşü); Ege Denizi Kıta Sahaneliği (Yunanistan ve Türkiye), 1978 U.A.D. 3 (Belge 19 Hükümü). Uluslararası hukukun, faydalanıcıların kategorilerini sınırlandırmadığı ancak serbest geçiş hakkını tanımladığı, fakat bu hakkın işlevsel bir şekilde planlanması gerektiği belirtilmiştir. FÖ, üst not 3, para. 406.

⁴³ DKÖ, üst not 3, para. 702-704.

⁴⁴ Aynı Bu bağlamda Cenevre Sözleşmesi'nin özellikle Madde 14(5) ve 17'sine atıfta bulunulmuştur. Danimarka 1982 antlaşmasındaki transit geçiş ile 1958 antlaşmasındaki zararsız geçiş arasındaki farkı, ikinci antlaşma gereğince kıyı devletlerine verilen düzenleyici gücün geniş kapsamlılığı hakkında aksi ile kanıt yapmak için, vurgulamıştır. Örneğin, 1982 Sözleşmesi'nin 38(1) maddesinde kullanılan “bütün gemiler ve uçaklar” geniş ifadenin aksine 1958 Sözleşmesi'nin 14(1) maddesindeki “gemi” kelimesinin kısıtlayıcı unsuruna gönderme yapmıştır. DKÖ, üst not 3, para. 722-724.

“mevcut ihtilafıla bağlantılı olmadığını” çünkü hükmün sadece “karasularından zararsız geçiş için türevsel bir teferruat” olduğunu ileri sürmüştür⁴⁵.

Bunun karşılığında Finlandiya durdurulamaz zararsız geçiş hakkının “minimum Standardının” zaten istediğini garanti altına almak için yeterli aldığını öne sürmüştür. Bir tür aracın geçişini engellemek, bu durumda 65 metrenin üzerinde olanlar oluyor, 15. maddenin 1. fıkrasında belirtilen (ve belki de bu bağlamda doğrudan açıkça belirtilmiyor olsa da, 16. madde, 4. fıkrada belirtilen) “engelleyici” olarak tanımlanır. Böyle bir aracın geçişi ancak zararsız olmadığı durumlarda reddedilebilir, Finlandiya görüşüne göre bu mevcut duruma uygulanamaz⁴⁶.

1982 Sözleşmesi daha yürürlüğe girmediği için “transit geçiş” ile ilgili kısım bu davada geleneksel hukuk olarak uygulanamamıştır. Aynı sebepten dolayı Finlandiya, Sözleşme'nin “uzun zamandır yürürlükte olan uluslararası antlaşmalar tarafından kısmi olarak veya tamamen idare edilen boğazları” hariç tutan 35. maddesinin c bendini öne sürüp transit geçişte bunun uygulanamayacağını belirtmiştir⁴⁷.

74 Ancak Finlandiya 1982 Sözleşmesinin III. Kısımında belirtilen “transit geçiş” kapsamında genişçe yer verilen, bu teamül hukuku olmak sürecinde olan geçiş hakkını talep etmiştir. Bu sava destek olarak Finlandiya “1988 tarihli Fransa ve Birleşik Krallık tarafından gerçekleştirilen Ortak Beyan'a⁴⁸” ve ABD Başkanı'nın 1988 tarihli Bildirgesi'ne atıfta bulunmuştur⁴⁹. Bu hususlar Sözleşme'nin navigasyon özgürlüğü konusundaki hükmünü genel olarak uygulanabilir yasa özelliği tanımakta ve transit geçiş kavramına çeşitli ulusal kanunların ve ikili anlaşmaların eklendiğini belirtmektedir⁵⁰. İddia, zararsız olmayan geçişlerin kriterleri hakkında kapsamlı bir liste sunan 1982 Sözleşmesi'nin 19. maddesinin uluslararası teamül hukukunun bir parçası olduğu idi⁵¹.

⁴⁵ DKÖ, üst not 3, para. 705-706.

⁴⁶ FÖ, üst not 3, para. 410-412.

⁴⁷ Aynı para. 398.

⁴⁸ *Deniz Hukuku Bülteni'nde (Law of the Sea Bull)* yeniden basılmıştır, 1989 Aralık, 14'te, ve FÖ içerisinde. üst not 3, Ek

⁴⁹ BM Okyanus İşleri ve Deniz Hukuku Ofisi, *Deniz Hukuku: Devlet uygulamasında Mevcut Gelişmeler*, No. 11 83'te, BM Satış No. E.89.V.7 (1989).

⁵⁰ FÖ, üst not 3, para. 393-395.

⁵¹ Aynı Para. 393. 23 Eylül 1989 tarihli ABD-SSCB Deklarasyonu'ndan destek alınmıştır, yeniden basım 28 I.L.M.1444 (1989), ve FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 78.

Ancak Danimarka buna karşı çıkmış ve Finlandiya'nın 1982 Sözleşmesi'nin hükümleri arasından “özenle bir seçim” yapmadığını belirtmiş ve transit geçiş hakkı genel hukuk özelliğini kazanmış olsa bile, 35. madde c bendinin de bir iç kısım olarak uygulanması gerektiği ve bu maddenin de Danimarka boğazlarını transit geçiş idaresinden hariç tuttuğunu öne sürmüştür⁵².

Ancak Danimarka 1982 Sözleşmesi'nin teamül hukuku olma özelliğini tamamen dışarıda bırakmamıştır. Sözleşme'nin kıyı devletlerine “hususî özellikleri bulunan gemiler için” rota ve trafik ayırım şeması çizme hakkı tanıyan 22. maddesinin arkasında durarak Finlandiya'nın hareketli açık deniz sondaj üniteleriyle Büyük Kemer'den, the Sound'a doğrudan geçiş hakkının olduğu görüşünü desteklemiştir⁵³. Finlandiya buna karşın, deniz rotalarını çizim hakkının navigasyon güvenliğini sağlamak şartıyla yapılabileceğini belirten 22. maddenin 1. fıkrasına değinmiştir. Bu davada böyle bir amaç bulunmamaktadır⁵⁴.

Nihayetinde Finlandiya ek ve biraz da ikincil bir görüş bildirerek bu hakkın Danimarka'nın onayına (veya rızasına) bağlı olduğunu dile getirdi. 1972'den beri 21 kadar hepsine 65 metreden daha uzun olan petrol ve sondaj kulesi Danimarka boğazlarından geçmiştir. Danimarkalı yetkililer buna ne karşı çıkmış ne de bu geçişin bir hakka tekabül etmediğini belirtmemişlerdir⁵⁵. Ancak Danimarka boğazlarından geçen hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin çok kısıtlı sayıda olduğunu, bu yüzden de yerel teamülün veya rızanın Danimarka'yı gelecekte bağlayarak geçişe izin verdirtecek herhangi bir hukuki temel oluşturması imkansızdır⁵⁶. Özellikle bu belirtilmiştir, çünkü 1973 tarihli Danimarka kanunu zaten köprü

⁵² DKÖ. Üst not 3, para. 726-739. 35(c) maddesinin 1857'de kurulan rejime, doğrudan gönderme yapmasa da, atıfta bulunduğu şüphe yoktur. Finlandiya önergesi bile bunu inkar etmemiştir. Nitekim, bu hükmün kabul edilmesi Danimarka açısından önemli bir müzakere zaferi olarak algılanmıştır. Bakınız Finn Laursen. *Denmark og havretten* 39-42 (1988). Finlandiya tarafında, Madde 35(c) Danimarka boğazlarını transit geçiş kurallarından koruyor olsa bile, bu rejimin teamül hukuku unsurlarını teamül hukuku içerisindeki gelişmelerden koruyamaz. FÖ. Üst not 3, para 399.

⁵³ DKÖ, üst not 3, para. 645. Bu, 1982 Sözleşmesi'nin 3. Kısmı'nın “deniz yolları ve trafik şemaları” unsurlarını göz önüne aldığını savunan S.N. Nandan ve D.H. Anderson tarafından desteklenmektedir. S. N. Nandan and D. H. Anderson, “Uluslararası Seyrüsefer için Kullanılan Boğazlar: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku'nun 3. Kısmı Üzerine Yorumlama 1982,” 60 *Brit. V.B. Int'l L.* 159, 170 (1989). Ayrıca bakınız 187-189 aynı.

⁵⁴ FÖ, üst not 3, para. 417. Ayrıca bakınız, kıyı devletinin, geçiş hakkını engelleyecek ya da inkar edecek pratik etkisi olan gereklilikleri dayatmasını yasaklayan 1982 Sözleşmesi'nin Madde 24'ü.

⁵⁵ FÖ, üst not 3, para. 396, 548-549.

⁵⁶ DKÖ, üst not 3, para. 747-750.

yüksekliğini 62 metre olarak getirmiştir, bu noktada belirtilen yükseklikten daha uzun olan yapıların Danimarka tarafından bir *opinio juris*, yani davranışın hukuki zorunluluk teşkil etmesi söz konusu olamaz⁵⁷.

Mahkeme bu çeşitli kaynaklarla, tarafların görüşleri hakkında, geçiş hakkının esası veya sınırları konusunda bir hüküm verme vaziyetinde değildir. Bu noktada varılacak her türlü yargı kurgusal kalacaktır.

Öncelikle geçiş idaresinin en makul nitelenmiş hali bazı farklı kaynakların kombinasyonuna dayanmaktadır⁵⁸: Bu 1857 antlaşmasında, 1958 tarihli Cenevre Sözleşmesinde veya teamül hukukundaki tek bir hükme karşılık gelmemektedir. Bu sebeple, tekil açıklamaların yorumlandığı argümanların her birinin yalnızca nispi bir geçerliliği olacaktır. Geçiş hakkı daha değişken ve daha az katidir; bir diğer deyişle, işlevsel bakış açısı ile yorumlandırılmaya eğilimlidir. Ancak bu işlevsel bakış açısı kıyı devletlerinin önemli çıkarlarını da dikkate almalıdır.

İkinci olarak da idarenin teamül hukuku bileşeni olduğu için, idare teamül hukukunda gerçekleşecek değişikliklerden etkilenecektir. 1982 Sözleşmesi'nin 35. maddesinin c bendi muhtemelen idareyi teamül içerisinde gerçekleşecek değişikliklerden koruyamayacaktır. Bu bağlamda dikkate alınması gereken en az iki husus vardır. Bunlardan ilki, navigasyon hükümlerinin genel olarak kabul edilmesidir. Bunun içerisinde 1982 Sözleşmesi'nin geniş anlamda transit geçişe uygulanması vardır⁵⁹. Bir diğeri ise tarafların davranışları ile ilgilidir. Finlandiya Danimarka'nın Finlandiya'da inşa edilen hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin geçişine karşı çıkılmadığını belirtirken; Danimarka da 1989 yılına kadar Finlandiya'nın projeye karşı çıkmadığını çok kere tekrarlamıştır. Genel hukukun en belirsiz ihlalleri bu "karşı çıkabilirlik" argümanları ortaya atıldığında çıkar. İlk örnek Finlandiya'nın tutumunu destekler görünürken, ikincisi de Danimarka'nın çıkarına işlemektedir.

⁵⁷ Aynı para. 750.

⁵⁸ Nitekim, aynı bütünün farklı bileşenlere vurgu yapmış olsalar da her iki ülke de aynı görüşü taşımıştır.

⁵⁹ Bakanız Tullio Treves, "Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer," 223 *Recueil des cours* 124 (1990-1V); Hugo Caminos, "1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde Boğazların Hukuki Rejimi," 205 *Recueil des cours* 178 (1987-V) (oldukça belirsiz bir şekilde, 1982 Sözleşmesi'nin 3. Kısmı'nın hükümlerinin "bir teamül hukuku rejimi olarak ortaya çıkma süreci" olduğunu savunmuşlardır." Aynı 231 — 232). Jose de Yturriaga Camino'nun sonucuna katılmaktadır fakat devletlerin (özellikle İspanya'nın) "ısrarcı muhalif" olma ihtimalini vurgulamıştır. Jose de Yturriaga. *Uluslararası Seyrüsefer için Kullanılan Boğazlar: İspanya Perspektifi 308-330 (1991)*. Ayrıca bakınız Nandan ve Anderson, üst not 54, 170'te.

Petrol Kulelerinin, Sondaj Gemilerinin, Vinç Gemilerinin ve Makul Olarak Tahmin Edilebilir Gemilerin Geçiş Hakkı Var mı?

Danimarka'nın sabit bağlantı planındaki başlangıç noktası, köprünün The Sound'dan geçebilecek *mevcut en büyük gemilerin* geçişini sağlayacak kadar yükseklikte ve genişlikte olmasıydı⁶⁰. Bu konudaki ilk Danimarka-Finlandiya görüşmelerinden itibaren Danimarka, geçiş hakkının “gemi” olarak kabul etmediği petrol kulelerine uygulanamayacağını öne sürmüştür. Danimarka'nın sondaj gemilerine ve vinç gemilerine karşı tutumu biraz daha muğlaktır. Bu taşıtların “gemi” olmadıklarını açıkça reddetmese de onlara “normal” bir geçiş hakkı sağlamamıştır. Danimarka uygulamada bunların the Sound'dan normalce geçebileceğini göstermeye odaklanmıştır.

Danimarka ayrıca geçiş hakkının yalnızca mevcut olan gemilere ait olduğunu ve gelecekte inşa edilebilir veya edilecek olan gemilerin bu hakkı olmadığını öne sürmektedir. Finlandiya'nın gemi inşaatı alanında gelecekte olan gelişmelerin dikkate alınması gerektiği ve bunun da “genişleyen ve esnek” bir hak yarattığı iddiası kabul edildiği takdirde, nihayetinde Danimarka için herhangi bir inşaat işi yapma imkansız olacaktır⁶¹. Danimarka ayrıca Finlandiya'nın var olduğunu iddia ettiği daha büyük gemi eğiliminin varlığına da itiraz etmiştir.

Sondaj ve Vinç Gemileri

Sondaj gemisinin gövdesi normal bir gemi kadar büyüktür ve üzerinde bir sondaj kulesi (petrol sondaj kulesi) ve ekipmanı bulunmaktadır⁶². 1980'lerin başlarında RRO üç tane sondaj gemisi inşa etmiştir, her birinin kulesi 80 metre yüksekliğindedir. Lloyd'un kayıtlarına göre,⁶³ dünyada şuan çalışmakta olan 36 tane sondaj gemisi bulunmaktadır. Kulelerinin yükseklikleri 75 ile 90 metre arasında değişiklik göstermektedir. Bu gemilerden hiç biri değişikliğe uğratılmadan Büyük Kemer'den geçemezler (ancak çoğu the Sound'dan geçebilirler).

⁶⁰ Bu, Danimarka Dışişleri Bakanlığı hukuk müşaviri Max Sorensen'in, 4 Şubat 1957 ve 22 Ocak 1962 tarihindeki, Danimarka Büyük Kemer Komisyonu'na verdiği ifadelerine dayandırılmıştır. Bakınız *Kommissiontn angående en Storebaeltshro: Endlig betaenkning Nr. 237* Bilag [Ek] I, 81-82 (1060) içerisinde; *Fas t forbindelse över Store Baelt: Betaenkning Nr. 508* 109-114 (1968). FÖ içerisindeki ifadelerin çevirileri, üst not 3. Ek 19, ve DKÖ içerisinde, üst not 3, Ek 7,8 ve 73.

⁶¹ DKÖ, üst not 3, para. 10-14.

⁶² Bir ticari geminin karinasında birçok sondaj gemisi inşa edilmiştir.

⁶³ Lloyd'un Deniz Taşımacılığı Kaydı, Açık Deniz Ünitelerinin, Kısmen Batabilen Sualtı Sistemlerinin Kaydı, 1991-1992 (*Register of Offshore Units, Submersibles Underwater Systems*) (veri yok). Ayrıca bakınız DKÖ, üst not 3, Ek 35.

İki tür vinç gemisi vardır. Bunlardan ilkinin gövdesi normal bir gemi gövdesi özelliği taşır, ek olarak bir vinci bulunmaktadır. Bir diğeri de ponton üzerinde yüzer bir (genellikle iki) vinci bulunan yarı dalgıç araçtır. Lloyd'ın kayıtlı listesinde dünya çapında 259 tane vinç gemisi bulunmaktadır⁶⁴. Bunlardan en az 6 tanesi 65 metreden uzundur.

Danimarka hiç bir zaman sondaj gemilerinin ve normal gövdeli vinç gemilerinin “gemi” statüsüne ciddi olarak karşı çıkmamıştır (bunlar özel karakteristikleri bulunan gemiler olarak anılmıştır). Lloyd kaydından hazırlanan bir raporda RRO tarafından inşa edilen üç geminin de 7,3 metre su çekme mesafesinin bulunduğu ve bunların the Sound'dan geçebileceklerine yer verilmiştir. Aslında mevcut tüm 36 sondaj gemisi the Sound'dan geçebilir, ancak bunun sadece 9 tanesinin güvertedeki değişken yükünü azaltması gerekecektir (yani su, yakıt, çamur gibi)⁶⁵

Vinç gemilerine gelinecek olursa, Danimarka'nın dilekçesinde bunların “gemi” olmadıklarını öne sürmekten kaçınılmıştır. Bunun yerine Lloyd'un kayıt raporun var olan 295 vinç gemisinden 4'ünün hiç teknik modifikasyon yapmadan the Sound'dan veya Büyük Kemer'den geçebileceğini belirtmiştir. Danimarka'ya göre geriye kalan 4 araç ihtiyacın hiç dile getirilmediği Baltık Denizi'nden hiç geçmemiştir⁶⁶.

Finlandiya'nın ve Danimarka'nın sondaj gemileri ve vinç gemileri ile ilgili argümanlarının orta yolu bulduğu söylenemez. Finlandiya bu taşıtların hukuki statüsünün “gemi” olduğunu ve serbest geçiş hakları olduğunu belirtmiştir. Danimarka bu noktada görüş bildirmeyen, uygulamada sorun olmadığını çünkü Baltık Deniz'inde pek ihtiyaç duyulmayan dört vinç gemisi dışındaki tüm sondaj ve vinç gemilerinin Büyük Kemer veya the Sound'dan geçebileceğini gözler önüne sermiştir.

Ancak tartışmanın en bariz tarafı, iki tür sondaj kulelerinin geçiş hakkının uygulanması ile ilgilidir. *Kısmen Batabilen sondaj kuleleri* genelde güverteyi dört veya altı ayak ile destekleyen iki ponton üzerinde yüzer (2. resme bakınız). Çoğunlukla kendi pervaneleri (itiş için) vardır ve kendi yarattıkları itiş gücü ile hareket ettirilebilirler. Ancak genelde kendi çalışma alanlarına çekilirler (özellikle uzak mesafeler söz konusu ise). Bu noktada iticiler istikrar sağlamak için çalıştırılır. Sondaj kuleleri genelde

⁶⁴ DKÖ. üst not 3, Ek 35 Lloyd'un Deniz Taşımacılığı Kaydı'ndan rapor. Tablolar 5.2-5.4).

⁶⁵ Aynı para. 249 ve 645 ve Ek 35.

⁶⁶ Aynı para. 414-421. Ayrıca bakınız FÖ, üst not 3. para. 230 (örneğin büyük bir denizaltının kurtarma operasyonuna ilişkin ihtiyacın doğabileceği tartışılmıştır)

80-90 metredir. Lloyd kayıtlarında bugün 176 tane yarı dalgıç sondaj kulesi bulunmaktadır⁶⁷.

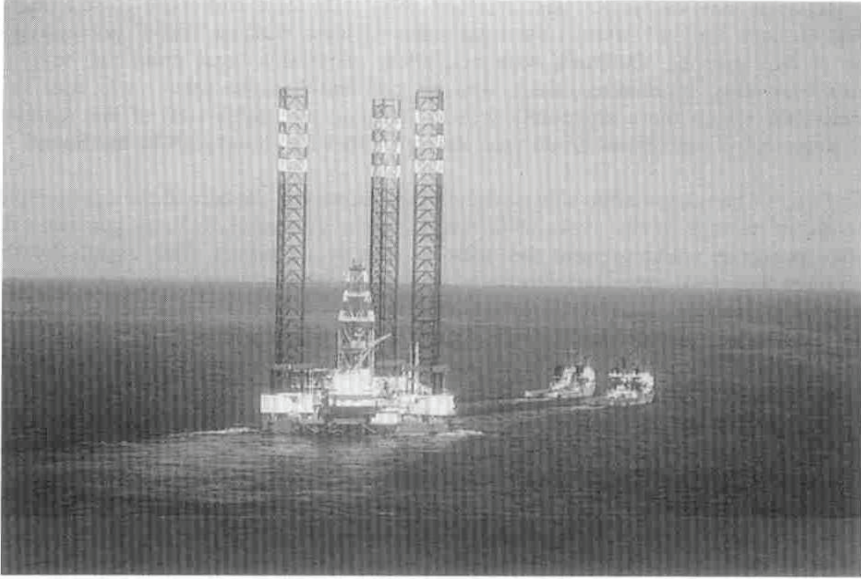
Kriko kuleleri yüzer bir gövdeye sahiptir (3. resme bakınız). Genellikle üç ayaklı olurlar, bu ayaklar çalıştırılacakları zaman kriko sistemi ile deniz yüzeyine indirilir. Ayaklar ünite çekilirken yukarı kaldırılır ve boyu bu konumda 150-180 metreyi bulabilir. Dünyanın jack-up filosu 400 kadar üniteden oluşur. Krikolar kendi çekim güçleri ile hareket etmezler. Ya çekilirler ya da ağır yük gemilerinde kargo olarak taşınırlar.

Danimarka ve Finlandiya uluslararası hukukta uygulanabilir özellikte genel bir “gemi” veya “deniz taşıtı” tanımı olmadığında hemfikirdir. Uluslararası denizcilik anlaşmalarındaki tanımlar her bir anlaşmanın amaçlarına yönelik olarak yapılmıştır. Bu sebeple anlaşmalarda çok çeşitli “gemi” tanımlamaları bulunmaktadır. Kimi zaman sondaj kulelerine normal gemi muamelesi yapılmış ve bu anlaşmanın tanımlamasına “gemi” veya “deniz taşıtı” olarak eklenmiştir.



2. Resim Kısmen batabilen sondaj kulesi.

⁶⁷ Lloyd'un Deniz Taşıtları Kaydı'nda Dünya çapındaki sondaj kulelerinin tam bir listesi yer almıştır., üst not 64.



Resim 3. Yüzer konumda kriko (jack-up) kulesi

Ancak başka zamanlarda ayrı muamele görmüşlerdir. Sondaj gemilerinin (ya da daha genel olarak hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin)⁶⁸ statüsü hakkında uluslararası taslak kurallar koyma çabaları olduysa da, bu çabalar daha başarıya ulaşmamıştır.

Finlandiya'nın dilekçesinde uluslararası sularda hareket eden petrol kuleleri ile ilgili ulusal kanunlar ve uluslararası anlaşmaları içeren en detaylı çalışma bulunmaktadır⁶⁹. Dilekçeye hazırlıklar aşamasında en önemli boğazlar konusunda anlaşma ve boğazlardan ve karasularından sondaj kulelerinin geçişi ile ilgili bir anket de gönderilmiştir⁷⁰.

Çalışmanın detaylarını burada tartışmak mümkün olmamakla birlikte, elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibi özetlenebilir. Uluslararası denizcilik anlaşmaları genellikle yüzen ve hareket eden her türlü nesneye uygulanabilir. Deniz yatağına kalıcı olarak sabitlenmiş nesnelere normalde gemi

⁶⁸ Uluslararası Denizcilik Komitesi, *Rio de Janeiro kabul edilen Hareketli Deniz Taşıtları Taslak Sözleşmesi*, (Draft Convention on Offshore Mobile Craft. Adopted in Rio de Janeiro), 1977, UDÖ Belg. LEG 63/6, Ek (1990), FÖ içerisinde yeniden basılmıştır, üst not 3, Ek 34.

⁶⁹ FÖ, üst not 3, husus. III, bölüm. II (Geçiş Hakkı Olan Gemiler), para. 428-508, ve Ek 34.

⁷⁰ Sekiz devletin soru listeleri ve cevapları (Avustralya, Şili, Güney Kore, Malezya, Arjantin, Meksika, Singapur ve Türkiye) aynı Ek 36 içerisinde bulunmaktadır.

olarak kabul edilmez. Navigasyon ile ilgili anlaşmalar veya navigasyon amaçları için kurallar getiren anlaşmalar normalde uygulanacakları ve uygulanamayacakları araçlar arasında bir ayırım gözetmezler. Bu aynı zamanda geniş anlamda ulusal kanunlar açısından da geçerlidir. Bu kanunların bir kısmı aynı zamanda “gemi” tanımına kriterler olarak “seyredebilir” veya “denizde bağımsız olarak hareket edebilir” tanımları eklemiştir. Kimi zaman bu yapıların taşıma amacı ile değiştirilebilir olması veya kendi itme güçlerinin olması gerekmektedir⁷¹.

Normal gemilerin anlaşmalarından çıkan ve uluslararası navigasyonda kullanılan karasuları ve boğazlarda sondaj kulelerine dair devlet uygulamalarından kanıt elde edilememiştir⁷². Boğazlardan hiç biri karasularına sondaj gemilerinin geçiş hakkını reddetmemiştir⁷³. 'Kıyı devletinin böyle bir geçiş hakkına karşı çıktığı bir dava ile karşılaşılmamıştır. Sondaj kuleleri denizde kendi itiş güçleri ile seyreden veya çekilir ya da ağır yük gemileri ile taşınırken, zararsız (transit) geçiş hakkı dahil diğer normal gemilere uygulanan aynı kurallar tanınmıştır. İlginç olan bir husus bu aynı zamanda Türk boğazlarından hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin geçişine aynı şekilde uygulanmıştır⁷⁴.

Danimarka, hareketli açık sondaj ünitelerinin manevra kabiliyetleri alanındaki kısıtlılığını, diğer gemilerden farklı olmalarının esası olarak göstermiştir. Danimarka hareketli açık sondaj ünitelerinin bu statüsünü desteklemek için bağımsız bir çalışma hazırlamamış, ancak Finlandiya'nın öne sürdüğü anlaşmalar, tek tek hukuk kuralları ve listelerden, çalışmanın genel sonuçları ile çeliştiği görüşen tekil hususları sunmuştur. Norveçli bir uzman olan Sjur Breakhus'ın bir makalesine ve Lloyd kayıtlarında

⁷¹ Aynı para. 479-493.

⁷² Arjantin'e göre, hareketli açık deniz sondaj üniteleri ulusal mevzuat gereğince “gemi” tanımı altına girmemektedirler. Ancak, “karasularımızdaki seyrüseferlerinde... deniz taşıtlarına uygulanan benzer rejim uygulanır.” Aynı Ek 36 (“Arjantin” husus b).

⁷³ Bu durum, hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin kıyı devletlerin Kıta sahanlığı içerisinde gerçekleştirdiği eylemlerde tam tersi niteliğinde olur. Dolayısıyla, Avustralya'nın cevabına göre “Avustralya karasuları içerisinde seyreden, Avustralya kıta sahanlığını kullanma amacı olmayan, bir hareketli açık deniz sondaj ünitesi, normal bir gemiden farklı bir muamele görmez.” Aynı Ek 36.

⁷⁴ Bakınız Türkiye Dışişleri Bakanlığı'nın 13 Kasım 1991 tarihli Ankara Finlandiya büyükelçiliğine Cevabı, FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 36: “Hareketli açık deniz sondaj üniteleri ile diğer gemiler arasında transit hakkı hususunda bir ayırım bulunmamaktadır” (husus 6). Fakat bu cevaba göre, Türkiye boğazlarından 20 yıldır hiç hareketli açık deniz sondaj ünitesi geçmemiştir (husus 7).

farklı kayıtlardaki gemi bakımı ve açık deniz ünitelerine atıflarda bulunmuştur⁷⁵.

Uluslararası denizcilik anlaşmaları ve ulusal kanunlara ve uygulamalara bakıldığında hareketli açık sondaj ünitelerine kendi navigasyonları çerçevesinde gemiler olarak muamele ettikleri açık görünüyor. Ancak bu sonuç doğrudan olarak sondaj kulelerinin çekilişine veya ağır yük gemilerinde kargo olarak taşınmalarına kadar genişletilemez. Danimarka tarafı geçiş hakkının anormal olarak o kadar büyük yedekte çekme veya taşıma durumlarına uygulanmasını reddetti. Ancak çekme denizcilikte normal bir etkinliktir⁷⁶. Finlandiya'ya göre bir çekme taşıma veya çekilen bir taşıta uygulanan geçme hakkının reddedilmesi normal denizciliğe zarar vererek navigasyon ile ilgili tehlikelere sebebiyet verebilir. Finlandiya'ya göre eğer kule bir ağır yük gemisinin üzerinde taşıyorsa (jack-up kulelerinin uzun mesafeli taşınmasında kullanılan normal yöntem), artık bu kulenin geçişi ile ilgili değil, ağır yük gemisinin geçişi ile ilgili bir durumdur. Geminin geçişini kabul edip, kargosunu reddetmek beyhudedir.

Finlandiya'nın sağladığı kanıtlar ve Danimarka'nın gönülsüz karşı çıkmaları ışığında, hareketli sondaj ünitelerinin navigasyonu ile ilgili, sıradan gemilere uygulanan uluslararası hukukun kurallarının geçerli olacağını savunmak güvenilir görünüyor. Sorun soyut bir tanım ile ilgili değildir (gemi mi, değil mi), bunun yerine işlev ile ilgili bir kriterdir: Bazı etkinlikler için, mesela denizde barışçıl seyirler için aynı navigasyon hakları ve özgürlükleri uygulanır. Danimarka aslında bu sonucu sondaj gemileri ve vinç gemileri bakımından hiç reddetmemiş, böylece de bu taşıtların "normal" gemiler gibi veya onların benzerleri statüsünde olduğu genel noktasını kabul etmeye yaklaşmıştır. Davanın bu hususları Finlandiya'nın mahkeme önündeki en güçlü savlarını oluşturmaktadır. Danimarka'nın kanıt stratejisi, Finlandiya'ya kendi topraklarında saldırmak yerine, cephanesini Finlandiya'nın en zayıf olduğu yerde yani çıkar ve rıza noktasında kullanmaktır.

⁷⁵ DKÖ, üst not 3, para. 603-634.

⁷⁶ Finlandiya, Divan'a hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin 1965-91 yılları arasındaki büyük bir şirket tarafından (Bugsier-, Reederei- und Bergungs Gesellschaft mbH) bir romörkaj listesini sunmuştur. Şirketin 327 romörkajından birçoğu çeşitli devletlerin karasularından ve uluslararası boğazlardan geçmiştir (bunların arasında: Melaka, Cebelitarık ve Büyük Kemer). Bu geçişlere kıyı devletleri tarafından muhalefet edildiği bilgisi bulunmamaktadır. FÖ üst not 3, Ek 35. Ayrıca bakınız "4 Ekim 1991 tarihli Finlandiya Dışişleri Bakanlığı'ndan Römorkör Şirketlerine Soru Kağıdı ve Verilen Cevaplar" ("Questionnaire of 4 October 1991 from Finland's Ministry for Foreign Affairs to Tug Companies and Replies Thereto"), FÖ, üst not 3, Ek 33.

Makul Olarak Tahmin Edilebilir Gemiler

Danimarka köprüünün yüksekliği ile ilgili karar verilmeden önce, mevcut gemilerin direk uzunlukları üzerinde detaylı çalışmalar gerçekleştirmiştir⁷⁷. Bu uluslararası anlaşmalar tarafından mevcut en büyük gemilere geçiş esnasında zarar gelmemesi için Danimarka tarafının yerine getirmesi gereken bir husustur. Ancak Finlandiya'da bile gerçekleştirilen çalışmalar, Karayip seyahatleri için tasarlanan iki yelkenli sayılmazsa (*Club Med II* ve *Club Med III*, 68 metre yüksekliğinde) hiç bir geleneksel yolcu veya kargo gemisinin, tankerin veya hiç bir ticari gemi veya savaş gemisinin gemi direğinin 65 metreden fazla olmadığı gerçeğini ortaya koymuştur⁷⁸. Finlandiya'da inşa edilen, yüksekliği en uzun gemi (*MS Fantasy*) 56,3 metre yüksekliğe sahiptir.

Finlandiya savı için daha sağlam bir temel istediği ve hem Finlandiya'nın hem de uluslararası gemi inşaatçılığının çıkarlarına genel olarak dikkat çekmek için, var olan hareketli açık deniz sondaj ünitelerine ek olarak, Danimarka'nın köprü projesi ayrıca Finlandiya'nın haklarını ihlal etmektedir, çünkü Finlandiya'nın kıyılarında ve dünyanın okyanuslarındaki makul olarak tahmin edilebilir gemilerin geçişi engellenmiştir. Bu açık deniz sondaj üniteleri savından daha zayıf bir savdır. Ancak Finlandiya, yüzen otellerin ve süper yolcu gemilerin planlarını sunmuş ve genel anlamda 65 metreden yüksek gemi inşa etme konusunda teknik bir bariyerin olmadığını ileri sürmüştür. Ticaret taşıtlarının gittikçe artan boyutlarını desteklemek için ölçek ekonomilerinden de bahsedilmiştir⁷⁹.

Danimarka, Finlandiya'nın bu öne sürdüğü noktaların tamamıyla spekülâtif olduğunu belirtmiş ve gerçekte bir bağlantıları olmadığını eklemiştir. Danimarka, mahkemeye saygın bir İngiliz deniz mühendisliği şirketinin bir beyanını sunmuştur, beyanda mevcut olan gemi türleri ile ilgili bir değerlendirme ve şuan 65 metreden daha yüksek olan bir gemi inşaatı için (savaş gemileri de dahil olmak üzere) hiç bir plan olmadığını bildirmiştir⁸⁰. Bunun aksine, dünyanın en büyük limanlarının çoğuna erişimin 65-70 metrelik⁸¹ bir köprü yüksekliği ile kısıtlı olduğu, ve örneğin New

⁷⁷ Bakınız Det Norske Veritas, *Revised Study on Air-Draught of Merchant Ships* (1989) (1986 Veritec çalışmasının günceli), yeniden baskı DKÖ, üst not 3, Ek 30.

⁷⁸ Bu ikisi bile, draftlarının 5 metre olması sebebiyle Baltık'a Sound güzergahından ulaşabilirler.

⁷⁹ FÖ, üst not 3, para. 232-241 ve Ek 43-45.

⁸⁰ "British Maritime Technology Ltd. Raporu" (6 Mayıs 1992), DKÖ içerisinde, üst not 3. Ek 36.

⁸¹ Uluslararası seyrüsefer için kullanılan ana limanlara ve su yollarına girişlerde bulunan köprülerin listesi DKÖ'de içerilmiştir ve tartışılmıştır. Üst not 3, para 475-484.

York veya San Francisco'dan ya da Türk boğazları⁸² veya Panama Kanal'ından⁸³ geçemeyecek.

Tahmin edilebilir gemilerle ilgili olan sav, sağduyu açısından en güçlü olandır. Gemilerin büyüklüğü yirminci yüzyıl boyunca tır⁸⁴. Köprünün en az 100 ile 150 yıl boyunca kullanımda olması planlanmaktadır. Daha büyük gemilere olan eğilimin 65 metre ile bir son bulacağına inanmak güçtür. Ancak böyle bir savın Finlandiya tarafının hakkını korumak için kullanılabilir mi ve bu Danimarka'ya karşılığında bir yüküm doğurabilir mi net değildir. "Makul olarak tahmin edilebilir" kavramının esnekliği bir muğlaklık yaratır ve bu yüzden de belki de herhangi bir köprü uzunluğunda karar kılmak mümkün değildir⁸⁵. Makul olarak tahmin edilebilen gemilerle ilgili sav kabul edilirse, bunun etkisi boğazları olan tüm devletlerin ileri seviyede gemi üretici devletlerle (ya da en azından boğazları kullanan gemi imalatı yapan devletlerle) köprü uzunluğunda bir anlaşma yapması gerektiği anlamına gelecektir.

Çıkarların Karşılaştırılması

Büyük Kemer, Danimarka'yı nüfus ve toprak anlamında kabaca iki eşit parçaya bölmektedir. Büyük Kemer'in vapurla geçilmesinin gerekliliği, Danimarka'nın iç ulaşımında uzun zamandır süren bir problem teşkil etmektedir. Bu sebeple Danimarka'nın savunması, iç trafik bağlantısının ve ekonomik ve sınai altyapısının bir bütün olarak iyileştirilmesinde sabit bağlantının önemini vurgulanması olmuştur. Buna ek olarak, bu projenin Avrupa Birliği ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği'nin oluşturduğu daha geniş çaplı planlarla ve Nordik sanayi çevrelerinin Avrupa'nın ana

⁸² Boğaziçi köprüsü davası Danimarka'nın lehine bir emsal olmuştur. Bakınız aynı para. 449-456. İki köprüden 1973 yılında ilk inşa edileni 64 metre yüksekliğe sahipti ve Karadeniz ile Akdeniz arasındaki geçişi etkili bir biçimde bu yükseklikten daha düşük gemilerle sınırlandırmıştır. Karadeniz'in girişindeki konumu bariz bir biçimde Danimarka köprüsünün Baltık'taki konumuna benzer nitelikteydi. Finlandiya, Boğaziçi emsalinin uygulanabilirliğini, konumunun Türkiye kararları içerisinde bulunması sebebiyle (Büyük Kemer'in iç deniz olmasına karşın) ve Türk boğazlarından hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin seyrüseferinin bulunmaması gerçeği belirterek ve bir vakanın izin verilen köprü yüksekliğine uluslararası hukuki sorunluluk teşkil etmeyeceğini öne sürerek inkar etmiştir. FÖ, üst not 3, para. 349-352, 368.

⁸³ The Panama Kanalı Thatcher Ferry Köprüsü'yle 60 metrelik dikey açıklıkla geçilmektedir.

⁸⁴ Büyüme doğrusal olmamıştır. En yüksek yolcu deniz taşıtları, *Queen Mary* (60.3 metre) ve *Normandie* (61.8 metre), 1933 ve 1936 yıllarında inşa edilmişlerdir ve bundan sonra aktif kullanımdan kaldırılmışlardır.

⁸⁵ Bu sebeple Danimarka, Finlandiya'nın iddiasının kabul edilmesinin Danimarka üzerinde aynı zamanda "mutlak", "sınırsız" ve "esnek" olma yükünü getireceğini savunmuştur. DKÖ, üst not 3, para. 9-11.

karayolu ağının iyileştirilmesi için oluşturulduğu Scanlink projesiyle bağlantısı bulunmaktadır⁸⁶.

Bu karşın Danimarka, Finlandiya için konunun sadece RRO adlı Finlandiyalı şirketin ekonomik çıkarlarına dayalı olduğunu iddia etmiştir. Danimarka, bu çıkarın bile marjinal olduğunu, çünkü Finlandiya'da üretilen sondaj kulelerinin birçoğunun doğrudan ya da küçük değişikliklerle Sound güzergahından geçebileceğini ve her koşulda bu geçişlerin sayı olarak çok az (yaklaşık yılda bir kere) olduğunu savunmuştur. Ayrıca, Finlandiya'nın henüz Sound güzergahından geçemeyecek derecede olan bir sondaj kulesi üretimi bulunmamaktaydı. İki tarafın çıkarları—genel anlamda Danimarka ekonomisi ve Finlandiya şirketinin rekabet üstünlüğü—tamamen orantısız görünmekteydi⁸⁷.

Danimarka'nın savunmasında, Divan'ın deniz sınırlandırılmasına ilişkin içtihadından anlaşıldığı üzere eşitlikçi bir dil kullanılmıştır⁸⁸. Tamamıyla “hukuki” olmasa da duygusal çekimi göz ardı edilememiştir. Öncelikle ekonomik çıkarların karşılaştırılması, Finlandiya tarafından hukuki olarak uygun görülmemiştir. Karasuları ve boğazlardan zararsız geçiş kavramlarını birleştirerek; deniz hukuku, denizci milletlerin ve kıyı devletlerinin çıkarlarını zaten dengelenmiş durumda bulunmaktaydı. Geçiş hakkı, dengeleme işleminin bir sonucu olarak görülmekteydi: “Denge” sağlanacak bir şey kalmamıştır. İş sadece bunu uygulamaya kalmıştır⁸⁹.

Diğer taraftan Finlandiya, dengelenecek olan şeyi, Danimarka'nın, çarpık bir biçimde inşa ettiğini ileri sürmüştür. Finlandiya, Danimarka'nın projeden ve getireceği ekonomik avantajlardan vazgeçmesini talep etmemiştir. Finlandiya'nın öne sürdüğü husus, ya tünel seçeneğine tekrar dönerek ya da köprüde bir açıt inşa ederek köprü planında bir değişikliğe gidilmesi olmuştur. Dengelemenin uygun görülmesinin yanı sıra; çıkarlara zıt bir unsur da, Finlandiya'nın geçiş hakkını sağlamak ve açık deniz sanayisinin devamını sağlamak için sabit bağlantı projesinde değişikliğe gitmenin doğuracağı masraf olmuştur⁹⁰.

⁸⁶ Aynı para. 142-178.

⁸⁷ Bakınız aynı para. 790-792.

⁸⁸ Bakınız North Sea Continental Shelf (F.R.G. v. Den., F.R.G. v. Neth.), 1969 I.C.J. 3, 50 (Judgment of Feb. 20); Continental Shelf (Tunis. v. Libya), 1982 I.C.J. 18, 58-60 (Judgment of Feb. 24). Bakınız also Frontier Dispute (Burk. Faso v. Mali), 1986 I.C.J. 554, 567-568 (Judgment of Dec. 22), ayrıca karasal sınır üzerine bir ihtilaf için eşitlikçi ilkeler ortaya koymuştur.

⁸⁹ FÖ, üst not 3, Giriş, para. 17.

⁹⁰ Tabi Danimarka, köprünün Finlandiya açık deniz endüstrisini imkansız hale getireceğini inkar etmiştir. Ürünlerindeki küçük değişikliklerle, Finlandiya'daki petrol kuleleri ve sondaj

Yerel çıkarların değerlendirilmesi, Uluslararası Adalet Divanı içtihadında bilinmektedir⁹¹. Fakat Divan, ihtilaf halindeki devletlerin ekonomik çıkarlarında karşılaştırmaya doğrudan gidilmesi konusunda tereddütte kalmıştır⁹². Danimarka'nın eşitlikçi ilkeler hususundaki savunmaları, tehli- kedeki ekonomik faydaların ölçülmesi dışında herhangi bir yerde güçlü sayılabılırdi. Ayrıca, Finlandiya'nın geç tepkisinin uygunluğunun ve da- vanın çeşitli teknik gerçeklerinin ne şekilde değerlendirileceğine de karar vermişlerdir.

Finlandiya'nın Muvaffakat Sorunu

Başlangıçtan itibaren Danimarka, Finlandiya'nın sabit plana ilişkin ilk bildiriği 1977 yılında aldığını, fakat 1989 yılının yazına kadar herhangi bir tepki vermediğini ve bu sebeple davada duruşma hakkına sahip olmadığını öne sürmüştür. Danimarka'ya göre 12 yıllık bu sessizlik, proje konusunda kesin bir muvafakat ifade etmekteydi.

Divanın içtihadında, bir devletin sessiz kaldığı, makul bir süre içerisinde itiraz etmediği ya da görüş bildirmediği durumlarda hakkını kaybettiği birkaç dava bulunmaktadır⁹³. Muvafakat ve itiraz hakkının düşmesi doktrinlerine, ihtilaf halindeki devletler tarafından birbirlerine karşı kullanılmak üzere rutin olarak başvurulmaktadır ve bu doktrinler Divan tarafın- dan sıkça kullanılmaktadır. İradeci bir hukuk sistemi içerisinde, iki tarafın rızasına en yüksek düzeyde—kaybeden taraf için kaybeden tarafın “zımnı” rızasına başvurarak bir dava kararı haklı bir yöntemle kolayca verilebilir⁹⁴.

gemilerinin yapımı konusunda uzman tek şirket, Rauma-Repola Offshore (RRO) kulelerini Kuzey Denizi'ne bağlantının yapımından sonra bile taşıyabilir. Fakat Finlandiya, böyleleri değişikliklerin getireceği masraf artışının, şirketin uluslararası piyasadaki rekabetçiliğini yok edeceğini iddia etmiştir.

⁹¹ Balıkçılık (Fisheries) (U.K. v. Nor.), 1951 I.C.J. 116, 133 (18 Aralık Kararı).

⁹² Bakınız Kıta Sahaneliği (Continental Shelf) (Tunis. v. Libya), 1982 I.C.J. 77.

⁹³ Bakınız Balıkçılık (Fisheries) (U.K. v. Nor.), 1951 I.C.J. 138'de; İspanya Kralı Tarafından Tahkim Kararı (Arbitral Avvard Made by the King of Spain) 23 Aralık 1906 (Hond. v. Nicar.), 1960 I.C.J. 192, 208 (8 Kasım Kararı); Temple of Preah Vihear (Cambodia v. Thail.), Merits, 1962 I.C.J. 6, 23 (15 Haziran Kararı). Genel bir analiz için, ayrıca bakınız Memorial of Canada (Can. v. U.S.), I.C.J. Pleadings (1 Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area) 29, 165-173 (27 Eylül 1982); Memorial of the United States (Can. v. U.S.), I.C.J. Pleadings (2 Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area) 3, 101-112 (veri yok). Ayrıca bakınız Antoine Martin, *l'estoppel en droit international public: Precede d'un apercu de la theorie de l'estoppel en droit anglais* (1979); Jörg P. Müller, *Vertrauensschutz im Völkcrrecht* (1971).

⁹⁴ Bakınız Martti Koskenniemi, From Apology to Utopia: The Structure of İnternational Legal Argument 311-320 (1989).

Danimarka'nın savunmasına göre Finlandiya, Haziran 1989 tarihine kadar sabit bağlantıya itiraz etmediği için hakkını kaybetmiştir. Proje hususundaki ilk sirküler mektubu Finlandiya'ya 12 Mayıs 1977 tarihinde gönderilmiştir. Mektupta, Büyük Kemer ile ilgili Danimarka Parlamentosu'nda 1973 yılında kabul edilen kanundan ve Büyük Kemer'in Doğu Kanalı'ndan geçecek köprünün 62 metre yüksekliğinde olacağından açık bir şekilde bahsedilmiştir. Sirküler mektubunun orijinal İngilizce versiyonunda, köprünün "uluslararası hukuka uygun olacağı, Kattegat ve Baltık Denizi arasından bütün uluslararası gemilerin geçişine geçmişte olduğu gibi izin verileceği" de içerilmiştir⁹⁵. Polonya ve eski Sovyetler Birliği'nin aksine Finlandiya bu mektuba, imalatını yaptığı petrol kulelerini 1972 yılından beri Danimarka boğazlarından geçirmesine rağmen, hiçbir şekilde tepki göstermemiştir.

1977 ve 1989 yılları arasında köprü projesi çeşitli aşamalardan geçmiştir. Danimarka'nın ekonomik sıkıntıları sebebiyle proje, 4 veya 5 sene içerisinde tekrar yürürlüğe koyulması amaçlanarak 1978'in sonbaharında "rafa" kaldırılmıştır. 1987 yılında Danimarka Parlamentosu, Doğu Kanalı'nın altından geçecek olan bir tünel seçeneğini içeren yeni bir kanunu kabul etmiştir. Bu bağlamda, Danimarka Dışişleri Bakanlığı tarafından Kopenhag'daki büyükelçiliklere ikinci bir sirküler mektubu gönderilmiştir. Bu mektupta köprü yüksekliğinden bahsedilmemiştir fakat şunlara yer verilmiştir: "Karayolunun, Doğu Kanalı'nı yüksek düzeli bir köprüyle mi yoksa bir tünelle mi geçeceğine henüz karar verilmemiştir."⁹⁶ Mektuba ivedi bir cevap verilmemiştir. 1989 yılının baharında Storebaelt Şirketi sonunda tünel alternatifini reddetmiştir ve Doğu Köprüsü'nün yüksekliğini 65 metre olması hususunda karar vermiştir. Ancak bu karar alındıktan sonra Kopenhag'daki Finlandiya büyükelçiliği bir mektupla, konuyu Danimarka Denizcilik Otoritesi'ne taşımıştır.

Böylece, sabit bağlantı projesi hususunda Finlandiya'nın ilk tepkisi, projenin resmi olarak ilk bildiriminden 12 yıl sonra verilmiştir. Danimarka, Divan'ın *Nükleer Testler* hususunda verdiği hükme atıfta bulunmuştur. Bu hükümde Divan, devletlerin hüsnüniyetinin ve uluslararası istikrarın korunması gerektiğini vurgulamıştır ve birbirleri arasında gerçekleştirilen resmi müzakerelere devletlerin dikkat etmesi gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca, Danimarka'nın ortaya koyduğu, haklarının ihlal edildiği görüşüne

⁹⁵ DKÖ, üst not 3, Ek 12; FÖ, üst not 3, Ek 22.

⁹⁶ DKÖ, üst not 3, Ek 25; FM, üst not 3, Ek 27.

makul bir zaman dilimi süresinde karşılık verilmesi konusuna da atıfta bulunulmuştur⁹⁷.

Finlandiya, 1977 yılında projeden haberdar edildiğini inkar edememiştir. Bunun yerine stratejisi, davada zımnî rızanın muvafakat ve itiraz hakkının düşmesi şeklinde kabul edilmesinin koşullarının sağlanamamış olduğunu göstermek olmuştur. Aktarılan çeşitli davalar genellikle, bir kamu otoritesinin diğer bir tarafı, teklif edilen eyleme karşı çıkmadığı yönünde yönlendirmesiyle ilişkili olmuştur⁹⁸. Diğer bir taraftan, bu uygulama ancak 60⁹⁹, hatta 100 yıl sonra muvafakat teşkil etmiştir¹⁰⁰. Finlandiya'nın cevabında dört savunma yer almıştır. İlki, 1977 yılındaki mektubun, mevcut olandan farklı bir projeyi içerdiğidir. Önceki proje, mektubun gönderilmesinden sadece bir sene sonra, 1978 yılında yürürlükten kaldırılmıştır. Finlandiya, zaten Danimarka'nın kendisi tarafından reddedilen bir projeye itiraz etmek için bir nedenlerinin olmadığını dile getirmiştir.

İkincisi, Danimarka mektubunun metinlerine atıfta bulunulmuştur. Bunların her biri, seyrüsefer haklarının ve özgürlüklerinin “geçmişte olduğu gibi” sürdürülebilmesine açık bir göndermede bulunmuştur. Bu sebeple Finlandiya, Finlandiya'nın haklarının gerçekten tehdit altında olduğu belli olmadığı sürece projeye karşı herhangi bir itiraz için sebep bulunmadığını ileri sürmüştür (diğer bir deyişle, projenin, açıtı olmayan bir sabit köprü şeklinde yapılacağına nihai olarak karar verilmeden önce). Her koşulda, 1987 tarihindeki kanun ve mektup, tünel alternatifini açık bir şekilde ortaya koymuştur. Bu, yeni projenin eskisinden farklı olduğunu ve mevcut seyrüsefer haklarını korumaya yönelik bir girişim olarak yorumlanabileceğini göstermiştir.

Üçüncüsü, petrol kulelerinin 1972 yılından beri sürekli olarak Büyük Kemer'den geçtiğinin gözlemlenmesidir¹⁰¹. Finlandiya'nın, mevcut uygulamayı sınırlandırmayı “zımnî” olarak kabul edeceğini varsaymak için hiçbir neden bulunmadığı görülmüştür. Finlandiya'ya göre, Danimarka Finlandiya'ya ait petrol kulelerinin devamlı geçişine karşı itirazda bulunmalıydı fakat bu hiçbir zaman yapılmamıştır.

⁹⁷ DKÖ, üst not 3, para. 762. Danimarka'nın dayandığı ilgili bölüm Nükleer Testler (Nuclear Tests) (Austl. v. Fr.), 1974 I.C.J. 253, 268 (20 Aralık Kararı).

⁹⁸ Temple of Preah Vihear (Cambodia v. Thail.), 1962 I.C.J. 30-31.

⁹⁹ Fisheries (U.K. v. Nor.), 1951 I.C.J. 138.

¹⁰⁰ Right of Passage over Indian Territory (Port. v. India), Merits, 1960 I.C.J. 6, 40 (Judgment of Apr. 12).

¹⁰¹ FÖ, üst not 3, para. 548-550.

Sonuncusu, Finlandiya'nın, bir boğaz devletinin hiçbir şekilde muvafakata istinad edemeyeceğini ileri sürmesi olmuştur. Geçiş hakkının kesilmesi yetkisi, sadece bütün kullanıcı ülkelerle yapılan bir açık anlaşmaya dayandırılarak verilebilir. Bu bağlamda, boğazlardan geçiş hukukunun herkes için geçerli olan unsurlarına ve Manş Denizi için köprü alternatifinin reddedilmesinden sonraki ilk projelere atıfta bulunulmuştur. Bunların yanı sıra, tüm kullanıcı devletlerle yapılacak bir anlaşmanın gerekli olacağı varsayımına ve böylesi bir anlaşmanın uygulanabilirliği hususunda ciddi şüphelerin olduğuna değinilmiştir¹⁰².

Danimarka ve Finlandiya, köprü planı/ları hususunda iki farklı geçmiş ortaya koymuşlardır. Danimarka için bu çeşitli planlar, 1930'lara dayanan sürekli bir projenin parçaları niteliğinde olmuştur. Hazırlık çalışmaları ilk olarak 1973 Senedi ile sonuçlanmıştır ve 1977 yılında usulüne uygun olarak ilgili ülkelere bildirilmiştir. Projenin 1978 yılında rafa kaldırılmasına rağmen, ekonomik durumun iyileşmesi halinde projeye tekrar başlanacağı, Danimarkalı politikacılar tarafından her zaman dile getirilmiştir. Başlıca taraflar arasındaki politik görüşmeleri takiben, projenin 1986 yılında tekrar başlatılması hususunda anlaşmaya varılmıştır. 1973 Senedi, yeni 1987 Senedi'nin kabulüyle feshedilmiştir. Bundan sonra proje, "entegre bütün" halini almıştır¹⁰³.

Finlandiya, sabit bağlantının geçmişini, birbirinden oldukça ayrı ve birbiriyle ilişkisiz projeler serisi olarak nitelendirmiştir. Birbiri ardına projeler ortaya konmuş ve ortadan kaldırılmıştır; bazen canlı parlamento görüşmelerine başvurulmuştur. Projelerin gerçekleştirileceğine dair ciddi şüpheler olması sebebiyle, yürütülen çalışmaların tahsis edilen haklar açısından bir tehdit oluşturacağına dair somut deliller olmadığı sürece, herhangi bir resmi tepkinin bekleyebileceği makul görülmüştür. Bu durum ancak 1989 yılının baharında, tünel alternatifinin reddedilmesiyle ve köprü yüksekliğinin 65 metre olarak belirlenmesiyle ortaya çıkmıştır.

Bu iki geçmişten hangisinin "doğru" olduğuna karar vermek elbette çok zor; çünkü bunlar, hazırlık aşamasındaki her bir etkinliğe ve gerçeğe farklı şekillerde önem atfedilmesi sonucu ortaya çıkmışlardır. Finlandiya

¹⁰² *Proposals for a Fixed Channel Link* (Britanya ve Fransa yetkililerinin ortak raporu), 1963, CMND 2137, yeniden baskı, kısmen, FÖ, üst not 3, Ek 59. Ayrıca bakınız FM içerisinde metin, üst not 3, para. 555-557. Fakat Danimarka, köprü seçeneğinin öncelikle ve kesinlikle *ekonomik* nedenlerle reddedildiğini ifade etmiştir. DKÖ üst not 3, para. 493. Ayrıca, Manş Denizi'nin emsal değerine, 2 Kasım 1988 Anglo-Fransız Deklarasyonu altında farklı bir rejim bulunması sebebiyle itiraz etmiştir. Aynı para. 495-496.

¹⁰³ DKÖ, üst not 3, para. 138.

açısından, 1973 projesinin gerçekleştirilebilip gerçekleştirilemeyeceğine bakmaksızın, en azından konuya karşı biraz ilgi gösterilmesi ihtiyatlı olmuş olurdu. O zamanlarda açık deniz sanayisi Finlandiya'da zaten kurulmuştur ve Danimarka, 1977 Sirküler Mektubu sonrasında yabancı devletlerden, konu üzerine fikir belirtmelerini (Polonya ve eski Sovyetler Birliği'nin yaptığı gibi) bekleme hakkı kazanmıştır¹⁰⁴. Bununla beraber, 1978 yılında proje askıya alınmış ya da ertelenmiştir; ancak, 1989 Sirküler Mektubu'nda uluslararası düzeyde yeniden ortaya çıkarılmıştır. 1989 Sirküler Mektubu'nda, bir tünel alternatifi konusu da açılmıştır. Projenin nihai şekli, ancak Ekim 1989 tarihindeki üçüncü mektupta uluslararası düzeyde bildirilmiştir. Bu zamana kadar olan süreçte, Finlandiya endişesini ortaya koymuştur.

Finlandiya kendisi de, "Finlandiya'nın [1977 tarihli mektuba] yazılı olarak cevap vermesi daha ihtiyatlı olmuş olurdu"¹⁰⁵ şeklinde konuyu kabul etmiştir. Bunu yapmamakla beraber, Finlandiya Danimarka'ya, Finlandiya'nın geç tepkisinin, iki ülke arasındaki *karşı konulabilirliklerin (opposabilities)* belirlenmesinde hesaba katılmasını gerektirecek, eşitlikçi ilkelere başvurma seçeneğini sunmuştur¹⁰⁶. Böylesi bir durumda, eşitlikçi bir sonuç ne olurdu? Eşitlikçi sonuçlardan bir tanesi, Finlandiya'nın *mücerret olarak* başvurularında talep ettiği hakların tanınması, diğer bir yandan da, böylesine ilerlemiş bir projede teknik değişikliklerin sonucunda Danimarka tarafından ortaya koyulacak herhangi bir maliyete Finlandiya'nın katılması olabilirdi.

İhtilafın Olgusal Unsurları

Finlandiya; Doğu Köprüsü'nün, Finlandiya kıyılarıyla Kuzey Denizi arasında büyük gemilerin geçişine engel olacağını savunmaktaydı. Finlandiya'nın başlıca ve uzun vadeli bir çıkarımın tehdit altında olduğu görül-mekteydi. Danimarka, köprü'nün Finlandiya açısından maddi zarara yol açacağını inkar etmiştir. Öncelikle; şu anda mevcut olan veya yapım aşamasında olan ya da planlamasında ileri safhada olunan, direk yüksek-

¹⁰⁴ Her iki tepki de resmi bir itirazı ulaşmamıştır. 6 Aralık 1977 Polonya notu projenin geçişleri sınırlandırmaması gerektiğine dair kaygılara ve gelecekteki gemi yapımı trendlerini göz önünde bulundurulması gerektiğine değinmiştir. 29 Mart 1978 Sovyet notu, proje planı hususunda "kaygı" ifade etmiştir ve 62 metre yerine (Danimarka'nın 1977 notundaki yükseklik) dikey açıklığın 65 metre (sonradan olduğu gibi) olması gerektiğini belirtmiştir. Polonya notu metni için, bakınız DKÖ, üst not 3, Ek 13; Sovyet notu metni için, bakınız aynı Ek 14.

¹⁰⁵ FÖ, üst not 3, para. 542.

¹⁰⁶ DKÖ, üst not 3, para. 760-785.

liği 65 metre olan ve Sound güzergahından Baltık Denizi'ne ulaşamayacak böylesine “konvansiyonel” gemilerin bulunmadığı ortaya konmuştur. Ayrıca, “konvansiyonel olmayan” gemilerin (petrol kuleleri, sondaj gemileri, vinç gemisi) Sound güzergahından Baltık Denizi'ne erişimleri bulunmaktaydı. Böylesine küçük azınlıkta olan gemiler hem (1) 65 metreden yüksek hem de (2) draftları Sound güzergahını kullanamayacak nitelikte olan fakat yine de 65 metrenin üzerindeki parçaları geçici olarak sökülerek ya da su draftını düşürerek boğazlardan geçebilecek gemilerdi.

Danimarka açısından, Finlandiya için hiçbir olgusal sorunun olmadığı ya da bu sorunun marjinal bir sorun olduğu görülmekteydi. Danimarka, RRO tarafından inşa edilen her üç geminin ve her üç kriko kulesinin de Sound güzergahından geçebileceğini savunmuştur. Kısmen bataabilen kulelerin bile çoğu Sound'u kullanabilirdi. Fakat bazılarında, draftın düşürülebilmesi için güvertedeki değişken yüklerin kaldırılması gerekmiştir. Sadece üç platform, teknik işlemde geçmek zorunda kalmıştır: dubaların altına yerleştirilmiş olan pervanelerin ve motorların (iticiler) kaldırılması, Sound'un en sığ yeri olan ve Kopenhag'ın karşısında bulunan Drogden Kanalı'nda römork yapma aşamasında gerekli görülmüştür¹⁰⁷. Danimarka'nın bakış açısından; bütün ihtilafın, RRO tarafından inşa edilen üç kulenin Sound'dan geçirilebilmesi için gereken küçük değişikliklerle ilgili olduğu görülmüştür. Diğer bir teknik çözüm ise, Sound'u kullanamayacak üç kulenin sondaj macunalarının üst kısımlarının sökülmesi ve böylece köprünün altından geçişlerinin sağlanması olmuştur. Bu, hem rutin olan hem de aşırı derecede pahalı olmayan bir işlem olarak ortaya konmuştur.

Finlandiya, köprünün mevcut konvansiyonel gemilerin seyrüseferine engel teşkil edeceğine dair kanıt öne sürmemiştir. Yukarıda da bahsedildiği gibi; Finlandiya'nın konvansiyonel deniz taşıtlarına ilişkin savunması, makul bir şekilde öngörülebilir gemilere odaklanmıştır fakat Danimarka'nın, Sound geçidinin kullanılabilirliği üzerine belirttiği görüşünün geçerliliğini inkar etmiştir. Bu bağlamda ihtilaf, üç konu üzerine yoğunlaşmıştır: (1) “Sound seçeneği”nin kullanılabilirliğinin kanuni geçerliliği; (2) Sound'da güvenli karina altı su çekiminin belirlenmesi; ve (3) tavsiye edilen teknik değişikliklerin “rutin” karakteri.

¹⁰⁷ Aynı chs. V-Vn.

“Sound Seçeneği”nin Kanuni Geçerliliği

Danimarka'ya göre, 1857 Kopenhag Antlaşması'na dayanan rejim, Danimarka boğazlarını genel anlamda ilgilendirmektedir; özellikle Büyük Kemer için bir geçiş hakkı sağlamamaktadır¹⁰⁸. Antlaşmadaki ilgili hüküm olan Madde 1, “Sound veya Kemer'den geçiş” (vurgulu olarak) konusundan bahsetmektedir ve Danimarka için kararın kıyı devletlerine bırakıldığını belirtmiştir¹⁰⁹. Bu, Danimarka boğazları rejiminin kapsamının yeni bir yorumlaması olmuştur. Danimarka, bunu destekleyici bir otoriteden ya da uygulamadan bahsetmemiştir. Bu, sadece antlaşma metinlerine dayandırılmıştır¹¹⁰. Finlandiya tarafından ise; “Sound veya Kemer” ifadesi, seçimi kıyı devletlerine değil gemilere bırakmıştır: Bütün boğazlar açık bırakılacaktır ve böylece gelen gemiler hangisini kullanacaklarına karar verebileceklerdir. Her koşulda Finlandiya, Danimarka'nın aslen kullanılan bir boğazdan daha az değerli olan bir başka boğaza doğrudan yönlendirme yapamayacağını savunmuştur. Sound'un, Büyük Kemer'e oranla, üç sebepten dolayı, daha az değeri bulunmaktadır:

92

- Sound'un seyrüsefer draftı (7.7 metre) Büyük Kemer'inin (15 metre) sadece yarısı kadardır¹¹¹.
- Büyük Kemer'deki uluslararası seyrüsefer rotası, Danimarka karasuları içerisinde yer almaktadır, fakat Sound'un Danimarka kısmından ge-

¹⁰⁸ Aynı para. 672-679.

¹⁰⁹ Bu bağlamda Danimarka, kıyı devletlerinin iç denizlerinde seyrüsefer güzergahlarını ve trafik ayrımı planlarını tayin etme üzerine Sözleşme'nin Madde 22'sine atıfta bulunmuştur. Gördüğümüz üzere Finlandiya, kıyı devletlerinin bu “ayın hakkı”na sadece denizcilik güvenliği amaçları halinde sahip olduklarını ifade ederek karşı çıkmıştır. Bakınız üst not 55.

¹¹⁰ Savunma, Danimarka ile Amerika Birleşik Devletleri arasında Sound vergilerinin kurtarılması sözleşmesinin doğrudan ifadesiyle uygunsuzluk göstermektedir. Kopenhag Antlaşması'ndan birkaç hafta sonra sonuçlandırılan bu anlaşma, özellikle “Sound ve Kemerlerde tam seyrüsefer özgürlüğü” oluşturmuştur (vurgu yapılmıştır). Convention entre les Etats-Unis d'Amerique et le Danemark, üst not 42.

¹¹¹ Ayrıca, Sound'un draftı yapay olarak, taraklama ile yaratılmıştı fakat Büyük Kemer'in ki doğaldı. Danimarka Dışişleri Bakanlığı'nın hukuk müşaviri 1962 yılında Danimarka Büyük Kemer Komitesi'ne yönelttiği ifadesinde, Doğu Kanalı'nın düşük düzeyli bir köprüyle kapanması durumunda, Batı Kanalı'nın da taraklama ile benzer derinliğe getirilmesiyle Büyük Kemer'de geçiş hakkının korunabileceğini inkar etmiştir. Bu, geçişin Batı Kanalı'ndaki elde edilen yapay derinliğin korunması için sürekli bakıma bağımlı kalacağı anlamına gelirdi. *Fast Forbindelse over Store Baelt: Betaenkning Nr. 508* Bilag | Annex] at 111 (1962); DKÖ'de çevirisi. üst not 3, Ek 7, ve FÖ üst not 3, Ek 91.

çerken gemiler otomatik olarak Drogden Kanalı'ndaki Danimarka iç sularına girmiş olacaktırlar¹¹².

- Sound, bir Danimarka-İsveç sabit köprü projesine konu olmuştur. 1991 Danimarka-İsveç antlaşmasına dayanan mevcut plan Drogden Kanalı'nı açık bıraksa da, bunun proje bitiminde geçerli olacağına ya da Sound'un seyrüsefer koşullarının kötüleşmeyeceğine dair bir güvence bulunmamaktadır¹¹³. Bağlantının köprü kısmı için teklif edilen dikey aralık sadece 50 metre olmuştur¹¹⁴.

Bu sebeplerden dolayı Finlandiya, kıyı devletlerinin daha az elverişli geçitlere trafiği yönlendiremeyeceğine dayalı oldukça sıkı kanuni dayanağa göre Sound seçeneğinin uygun olmadığını öne sürmüştür.

Sound'da Güvenli Karina Altı Su Çekimi

Sound güzergahının en sığ bölümü olan Drogden Kanalı'nın resmi asgari derinliği 7.7 metredir. Bu derinlik, herhangi bir karina altı su çekimi hükmü içermemektedir fakat kanaldan geçen bir geminin alt omurgasıyla deniz tabanı arasında belirli bir mesafe bırakması gerektiği açıktır. Bu sözde karina altı su çekimi (*pied de pilote*) için güvenli sayılan tedbire dayanarak, Sound güzergahını kullanamayacak gemilerin sayısı oldukça çeşitlilik göstermektedir. Lloyd'un kayıtlarındaki bilgilere göre, RRO tarafından inşa edilen 21 petrol kulesi ve sondaj gemisinin draftları aşağıdaki gibidir¹¹⁵:

- 1.Kriko kuleleri (3): 6.4-6.5 metre.
- 2.Sondaj gemileri (3): 7.3 metre.
- 3.Kısmen bataabilen kuleler (15):
(a)AKJER-H tipi (7): 6.0-6.7 metre.

¹¹² Her ikisi de uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardı, fakat Danimarka kanunu altında hukuki rejimleri aynı değildi: Üçüncü devletlerin savaş gemileri Büyük Kemer'de serbest geçişe sahipti (üç savaş gemisinden fazlasının aynı anda geçişi için önceden bildirim gerektirmekteydi), Drogden'den geçiş önceden bildirim gerektirmekteydi (üç savaş gemisinden fazla önceden izin gerektirmekteydi). Bakınız 27 Şubat 1976 Kararnamesi. Üst not 34.

¹¹³ 23 Mart 1991, yeniden baskı FÖ içerisinde, üst not 3, Ek 2.

¹¹⁴ Görseller için. bakınız FÖ, üst not 3, Ek 18.

¹¹⁵ Listeden çıkarılan, 65 metrelik köprünün altından geçebilen çok amaçlı destek gemisi (MSV) RR-18. Finlandiya tarafından önergede yer alan rakamlar RRO tarafından teslimat sırasındaki hesaplamalara dayanarak sağlanmıştır ve Lloyd'un kayıtlarıyla bir şekilde farklılık göstermektedir. Bakınız FÖ, üst not 3, para. 263. İkincisinin, kullanıcılar ya da tasarımcılar tarafından sağlanan resmi draftlar olması sebebiyle bunların kanıt olarak ağırlığı daha fazladır.

(b)Pentagone (3): 7.3 metre + iticiler (3.5 metre) = 11 metre

(c)Ocean Ranger (1): 7.3 metre.

(d)Friede & Goldman (F&G) (4): 5.8 ve 7.5 metre.

Toplamda 10 adet RRO hareketli açık deniz sondaj ünitesi 7.3 ya da 7.5 metrelik draфта sahiptir. Buna ek olarak; gemilerden üç tanesinde, iticiler eklendiğinde, 3.5 metrelik bir draфт artışı meydana gelmektedir. Drogden Kanalı'nın resmi asgari derinliğinin (ve Sound'un tamamının) 7.7 metre olması, akıllara 0.2-0.5 metrenin Hareketli açık deniz sondaj ünitelerine güvenli karina altı su çekimini sağlayıp sağlamadığı konusundaki kritik soruyu getirmektedir¹¹⁶.

Danimarka'ya göre, normal gemiler için (normal karinası olan sondaj gemileri ve macuna gemileri dahil) yeterli karina altı su çekimi 0.2 metre ve petrol kuleleri için 0.5 metre olarak belirtilmiştir. Bu, bütün sondaj gemilerinin ve kriko kulelerinin Sound güzergahından geçebileceği anlamına gelmektedir. Bu nedenle, üç F&G tipi kısmen bataabilen kuleler bile seyrüsefer draфтlarını 7.3 metreye düşürebilmek için değişken yüklerini azaltabileceklerdir. Geriye kalan tek sorun, üç Pentagone kulesinin iticilerle donatıldığındaki geçişi olacaktır¹¹⁷. *Danimarka'ya göre, Finlandiya'nın köprü nedeniyle maruz kaldığı zarar buradadır.*

Karina altı su çekiminin nasıl ölçülmesi gerektiğine dair bir uluslararası Standart bulunmamaktadır. Danimarka'nın savunması, Danimarkalı kılavuzların uygulamalarına dayandırılmaktaydı. Örneğin, RRO tarafından inşa edilen kuleler daha önceden, Sound güzergahı boyunca 7.3 metrelik bir draфтla römork edilerek çekilmiştir. AKER-H tipi kuleler de daha önce Sound güzergahı boyunca çekilmiştir. Danimarkalı kılavuzlar, Sound güzergahından 7.6 metrelik draфта kadar (diğer bir deyişle, 10 santimetrelilik bir karina altı su çekimi ile) geçiş yapan Finlandiya tankerlerinin listesini tutmuşlardır¹¹⁸. Finlandiya, bu karina altı değerlerinin açık farkla çok düşük olduğunu belirtmiştir. Uluslararası tavsiye kararlarına ve özellikle de Uluslararası Navigasyon Birliği'nin (PIANC) kararlarına dayanarak Finlandiya, gemilerin draфтlarının %10 ile %15'i arasında bir aralığın

¹¹⁶ Fakat Lloyd'un kayıtlarındaki rakamlar tüm bir resim sağlamamaktadır. Bununla beraber kriko kulelerinin yüzer draфтları Sound'dan çekilmelerine izin vermektedir. Nitelik, iki tanesi ağır kaldırma kapasiteli gemilerle kombine draфтı 11 metre olarak taşınmıştır.

¹¹⁷ Danimarka'nın hesaplamaları London Offshore Consultants, Ltd. çalışmasına dayanmaktaydı, "Sound'dan ve Büyük Kemer'den Çekilen Hareketli Açık Deniz Sondaj Ünitelerinin Geçişi" (12 Mayıs 1992) (Danimarka tarafından Divan'a sunulmuştur), DKÖ'de, üst not 3, Ek 45.

¹¹⁸ DKÖ, üst not 3, Ek 44.

gerekliliğini savunmuştur. Pratikte bu, 0.7-1 metrelik bir karina altı su çekimine denk gelmekteydi. Böylesine bir ölçüm yapıldığında, Sound güzergahı çok açık bir şekilde, RRO petrol kulelerinin çoğu için ve hatta üç sondaj gemisi için bile uygunluk sağlamamaktaydı¹¹⁹.

Finlandiya ayrıca, sadece RRO tarafından inşa edilen ve taşınan kuleleri dikkate almanın anlamsız olduğunu dile getirmiştir. Dünya çapında kullanılmakta olan 176 kısmen batabilen kulelerin üçte biri, 7.3 metrenin üzerinde draftta sahiptir. Bunun yanında, kısmen batabilen kulelerin draftları, krikto kulelerinin draftlarının aksine sürekli artmaktadır, çünkü bunlar her zamankinden daha zorlu ve derin bölgelerde kullanılmaktadır. Bununla birlikte Danimarka, pratikte kısmen batabilen kulelerin güvertelerindeki değişken yüklerin kaldırılmasıyla, draftlarının önemli oranda düşürülebildiği şeklinde bir cevap vermiştir. Çoğu durumda bu, Sound'dan geçişe izin verilmesi için yeterli görülmüştür. Mevcut gemilerin temel Standart'ı, gelecekteki kuleleri ya da RRO tarafından inşa edilebilecek kuleleri dikkate almamıştır ve RRO tarafından Sound'un derinliğini aşan draftta sahip bir kısmen batabilenle ilgili bir karar çıkartılmamıştır¹²⁰.

Her iki taraf da yazılı savunmalarına çok teknik delil eklemişlerdir. Her biri, diğerlerine ilaveten, Britanyalı deniz sigorta eksper şirketi tarafından ortaya koyulan ve hesaplamalarla desteklenen bir beyan da eklemiştir¹²¹. Murafaa sürecinde her iki tarafın da ek deliller ortaya koyabilecek olmaları aşıkardı.

Gerekli karina altı su çekimi konusu, Finlandiya'nın deniz taşımacılığında sabit bağlantının gerçek etkisinin esas unsuru haline gelmeye başlamıştır. Fakat Divan'a sunulan yazılı savunmalar, bu konu hususunda kesin bir sonuç için temel teşkil etmektedir. Uluslararası tavsiye kararları oldukça farklılık göstermekte ve çeşitli seyrüsefer güzergahlarında izlenen uygulamalara karşılık gelmemektedir. Esas iş, kabul edilebilir güvenlik çerçevesi hususunda ispat yükünün nerede olacağıdır. Divan'ın, bu zorluğun üstesinden nasıl geleceğini görmek ilginç olurdu.

¹¹⁹ FÖ, üst not 3, para. 75, 205-206 ve Ek 4.

¹²⁰ Danimarka, böylesine bir köprü planının varlığının RRO tarafından inşa edilen sondaj gemilerinde ve sondaj kulelerindeki düzen eksikliğine katkıda bulunacağını iddia etmiştir. DKÖ, üst not 3, para. 422-426.

¹²¹ Bakanız "Report by Noble Denton Marine Services" (21 Kasım 1991), FÖ, üst not 3, Ek 32; "Report from London Offshore Consultants" (12 Mayıs 1992), DKÖ, üst not 3, Ek 32.

Teknik Değişiklikler

Danimarka aksi takdirde Sound'a taşınması mümkün olmayan iticilerin, söz konusu kulelerden çıkarılmasını önerdi. Sound alternatifinin kabul edilmesi, aynı zamanda kriko kulelerinin ağır kaldırma kapasiteli gemiler tarafından taşınmaları yerine, her zaman çekilmeleri (draftlarının 6.5 metrede kaldığı durumlarda) gerektiği anlamına geliyordu. Gelecekte, kuleleri alternatif olarak köprü altından taşımak için sondaj kulelerinin en üst kısmı ya da krikonun ayakları sökülerek Büyük Kemer yoluyla alınabilirdi. Finlandiya, Danimarka'nın geçiş hakkını kullanma koşulu olarak teknik değişiklikler ya da taşıma yöntemlerinde değişiklik talebi konusunda yetkilenmesini red etti¹²². Bu yalnızca Kopenhag Anlaşması Madde I ve Danimarka'nın hiç bir "*detention ou entrave quelconque*"a (herhangi bir göz altında bulundurma veya kısıtlamaya) sebep olmama görevi ile değil, aynı zamanda uluslararası boğazlarda geçişi geçici olarak bile durdurmayı yasaklayan Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi Madde 16, Fıkra 4 ile çelişmekteydi¹²³.

Finlandiya, talep edilen değişikliklerin masraflı olacağı ve bir kıyı şirketinin rekabet gücü üzerinde ciddi etki yaratacağı iddiasında bulundu. İticilerin çıkarılmasına yönelik tahminler genel olarak farklılık göstermekteydi; maliyet her bir kule için 1 ile 2.5 milyon ABD \$ ve süre uzatımı ise 3 ila 5 hafta arasında değiştirmektedir¹²⁴.

Kriko kuleleri her zaman Sound'dan çekilebileceği için, sondaj kulesinin sökülmesi (ya da Danimarka'nın önerdiği gibi sadece üst kısmının sökülmesi) alternatifi pratikte sadece yarı batabilenlerle alakalıdır. Maliyeti kadar böylesi bir işlemin rutin özellikleriyle ilgili tahminler de ciddi değişiklikler göstermiştir. RRO'dan alınan bilgiye ve kule mühendislik şirketi, Friede & Goldman'ın beyanına atıfta bulunarak Finlandiya (tüm) sondaj kulelerinin sökülmesinin 23 milyon ABD \$'na mal olacağını ve teslimat gecikmesinin yaklaşık 4 ay olacağını savundu¹²⁵. Fin olmayan tersane ve işletmelerden, artı Londra Açık Deniz Danışmanlarından (London Offshore Consultants) alınan bir uzman görüşüne temelinde,

¹²² Kriko kulelerinin ağır kaldırma kapasiteli gemilerle taşınmasının çekilmesinde (yaklaşık 20 kat) daha güvenli olduğu savunulmuştur. Ayrıca taşıma mesafesi en az 1,000 mil daha ucuz bir alternatiftir. FÖ, üst not 3, para. 186-189. Ayrıca bakınız DKÖ. Üst not 3, para. 268-273.

¹²³ 1982 Sözleşmesi'nin Madde 21(2)'sine de atıfta bulunulabilir. Bu madde, kıyı devletlerinin yabancı gemilerin yapımına ilişkin kanunlar ya da yönetmelikler çıkartılmasını, uluslararası standartları yürürlüğe koymuyorsa, yasaklamıştır.

¹²⁴ FÖ, üst not 3, Ekler 55 ve 54; DKÖ, üst not 3, para. 376-384.

¹²⁵ FÖ, üst not 3, Ekler 37 ve 38.

Danimarka önerdiği metodun 2.3 milyon ABD \$'na mal olacağını ve yaklaşık 4 haftalık bir teslimat gecikmesi meydana geleceğini ileri sürdü¹²⁶.

Mahkemenin daha fazla delil üretilmediği sürece tarafların sunduğu maliyet ve teslimat zamanı tahminlerini temel alarak bir karara varması oldukça zordu. Elbette mahkeme statüsü tarafından kendi uzmanlarının atanması olasılığı mevcuttu¹²⁷. Büyüklüğüne bakılmaksızın, ek maliyet ve süre uzatımı şüphesiz ki kolaylıkla Kopenhag Anlaşması ya da Cenevre Sözleşmesi tarafından temin edilen geçiş hakkı olarak yorumlanabilecek zararlar değildir. Ancak başka bir konu ise, adalet prensiplerinin böylesi ek maliyetlerle uğraşırken (özellikle Finlerin tepkisi göz önüne alındığında) taraflar arasında karşılıklı bir eşitlik inşa etme aracı olan bir temel önerip öneremeyeceğidir.

29 Temmuz 1991 tarihli Divan Kararı Temelindeki Müzakereler

Yukarıda belirtildiği gibi Divan Finlandiya'nın talep ettiği geçici tedbirleri reddetti. Bazı hâkimlerin tereddütlerine rağmen, Divan müzakere edilmiş bir sonuca varılmasını ümit etti ve tarafların barışçıl bir anlaşmaya ulaşmayı denemelerini tavsiye etti¹²⁸. Divan ayrıca davanın asıl kıymetine ilişkin seri karar alma ihtiyacına da vurgu yaptı. Dolayısıyla, iki taraftan da temsilcilerle görüşerek Divan davanın sadece bir tur yazılı savunma ile devam etmesi gerektiğine karar verdi ve sıkı son teslim günleri koydu; Finlandiya Dilekçesi (1991 Aralık sonu) ve Danimarka Karşı Dilekçesi (1992 Mayıs sonu).

1991, 12 Ağustos'da Reykjavik'de düzenlenen Kuzey Başbakanlar toplantısıyla bağlantılı olarak, "Baltık ve Kattegat arasındaki kanalla ilgili teknik alternatiflerin taslağının çizilmesi" adına iki ülkenin Dışişleri Bakanlığı üst düzey yetkilileri tarafından yönetilecek bir Dan-Fin çalışma grubunun kurulmasına karar verildi¹²⁹. Doğu Köprüsü'nün ya da Batı Köprüsü'nün açılması olasılığına, Sound'un derinleştirilmesine ve diğer teknik alternatiflere (örn; sondaj kulelerinde yapılacak değişiklikler) özel ilgi gösterildi.

¹²⁶ DKÖ. üst not 3, para. 389 ve Ek 45. U.A.D. Statüsü (Statute of the I.C.J.), madde. 50.

¹²⁷ Büyük Kemer'den Geçiş (Passage through the Great Belt) (Fin. v. Den.), 1991 I.C.J. at 20.

¹²⁸ Çalışma grubunun talimatı ve nihai kararı FÖ'de, üst not 3, Ek 72.

¹²⁹ Drogden'in altındaki projelene tünelin çatısı, Sound'dan bir sabit bağlantı yapma planı olan Danimarka-İsveç planında içerilmiştir ve deniz tabanından 11 metre yükseklikte olması planlanmıştır, bu sebeple kanalın 10 metreden daha fazla taraklanması imkansız hale gelmiştir.

Çalışma grubuna iki taraftan da teknik ve seyrüsefer uzmanlarının yanısıra avukatlar da katılmıştır. Ancak görüşmeler sırasında iki ülkenin tutumlarında önemli bir yakınlaşma meydana gelmemiştir. Danimarka Doğu Kanalı'ndaki düşük temiz açıklığını ek 3.8 metre ile arttırmaya ve Sound'daki Drogden kanalını mevcut 7.7 metreden 10 metreye taraklama imkanı üzerinde çalışmaya hazır olduğunu belirtmiştir¹³⁰. İki öneri de Finlandiya tarafından yetersiz görülmüştür. Birçok tip yarı batabilenin 10 metreyi aşan draftları varken, kriko kuleleri yaklaşık 200 metre yüksekliğe ulaşmaktaydı. Finlandiya Doğu Köprüsü'nün 180 olan genişliğinin açılır kapanır köprü ile 200'e çıkarılmasını önermiştir. Danimarka ekonomi, güvenlik ve seyrüsefer nedenlerinden buna karşı çıkmıştır¹³¹. Fin tarafı sadece iki alternatiften kısaca bahsetmiştir: Batı Köprüsünün derinleştirilmiş Batı Kanalı ile birlikte açılması ve tünel alternatifine geri dönülmesi. Danimarka ikinci alternatifi *önceden* red etmeye yaklaşmışken, zamanın kısıtlı oluşu bu konular üzerinde derinlemesine çalışma yapılmasını engellemiştir.

Çalışma grubunun raporu ortak bir tutum sergilememiştir. İki taraf da kendi önerilerini, diğer tarafın önerilerini eleştirerek sunmuştur. Çalışma grubu raporunu Kasım 1991'de teslim etti. Yukarıda belirtildiği gibi, Finlandiya'nın memorialı Divan'a Aralık sonunda sunulmuştur.

1992 baharında herhangi bir resmi müzakere gerçekleşmemiştir. Ancak Dan temsilciler RRO tarafında inşa edilen hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin geçişine Doğu Köprüsü'nün verdiği zararlarla ilgili bir sunumu dinlemek için RRO ve Repola'dan temsilcilerle bir araya gelmişler. Yukarıda belirtildiği gibi, Danimarka'nın karşı-önergesi Divan'a 1992 Mayıs sonunda sunuldu.

Haziran 1992 sonunda Danimarka bir kez daha Finlandiya ile iletişime geçmiştir ve Doğu Köprüsü'nün her bir sondaj kulesine verdiği somut zararı tazmin etmeye hazır olduğunu söylemiştir. Ardından "tazminat alternatifi" üzerindeki görüşmeler dışişleri bakanları direktörleri nezdinde, dış işleri bakanları nezdinde ve nihai olarak da iki ülkenin başbakanları nezdinde gerçekleştirilmiştir.

¹³⁰ Bu aşamada Finlandiya, açılır kapanır köprü için ek masrafın yaklaşık 60-80 milyon ABD \$ olacağını hesaplamıştır. Danimarka'nın hesaplamasında masraf oldukça fazla çıkmıştır (1.480-1,570 milyon Danimarka kronu). "Report of the Danish-Finnish Working Group" (veri yok), FÖ'de. üst not 3, Ek 72, husus. 2.1, 2.2.

¹³¹ Büyük Kemer'den Geçiş (Passage through the Great Belt) (Fin. v. Den.), 1991 I.C.J. 19.

Çözüme Ulaşılması

1992 yazından önce, Finlandiya sorunun çözümünün temeli olarak mali tazminat seçeneğini her zaman reddetmiştir. Köprü en azından 100 ya da 150 yıl kadar kullanılacaktı. Bu yüzden bu süre boyunca Finlandiya'ya verilecek zararı ve bunun sonucu olarak Danimarka'nın ödemesi gereken tazminat miktarını tahmin etmek imkânsızdı. Yine de Danimarka'nın geçici karar için sözlü savunmalar boyunca öne sürdüğü argümanlar doğası gereği bu davanın tek mümkün çözümünün eşdeğer bir tazminat olduğunu gösterme arayışında olmuşlardır. O zamanlar Finlandiya bunu kabul edemezdi ve seyrüsefer koşullarının olduğu gibi kalması için ısrar etmiştir. Divan de diğer bir çözümü göz ardı etmedi: köprü inşaatının kanala zarar vermeyecek şekilde değiştirilmesi¹³². Öte yandan seyrüsefer koşullarını eski şekliyle muhafaza etmek için sabit bağlantı planını değiştiremeye yönelik üç alternatifin de ciddi zorlukları bulunmaktaydı.

Anlaşmazlığın ilk safhalarında, Finlandiya Batı Köprüsü'nün açılmasını ve Batı Kanalı'nın bir derin su kanalına taraklanmasını önermiştir. Ancak bu öneri güvenlik ve çevresel riskler içerdiği için reddedilmiştir. Bir demiryolu köprüsüne açıklık inşa edilmesi (Doğu Köprüsünün aksine, Batı Köprüsü hem karayolu hem de demiryolu trafiğine sahipti) trenin raylardan sapıp, açıklığın olduğu yerdeki denize çarpması yönünde ciddi risk yaratırdı. Öte yandan Batı Kanalında yapılacak yoğun taraklama çalışmaları boğazda ve belki de tüm Baltık'da ciddi çevresel koşul değişikliği anlamına geliyordu¹³³.

1989'un başında Danimarka için hala mümkün olan tünel alternatifine dönmek, trafik için avantajlı olan ancak köprüyle örtüşmeyen tamamen farklı bir temel çözüme dönmek anlamına gelmekteydi. Delik demiryolu tüneliyle alakalı inşaat işinde olumsuz bazı deneyimler yaşanmıştı¹³⁴.

¹³² Finlandiya için, geçiş hakkını korumak adına taraklama işlemlerinin gerçekleştirilmesi konusunda ısrar etmek zor olmuştur. Finlandiya 1991 yılında resmi olarak Sound'da yapılacak sabit bağlantı için Danimarka-İsveç planının çevresel etkileriyle ilgili kaygısını ifade etmiştir. Başlıca kaygı, Danimarka boğazlarının taban koşullarının değişmesi ve bunun Kattegat ve Baltık arasındaki su akışında getireceği muhtemel değişiklikler olmuştur. Bu kaygıları ifade eden bir Finlandiya bildirisi Eylül 1991 tarihinde Baltık Deniz Çevre Koruma Komisyonu'na sunulmuştur ve FÖ'de içerilmiştir., üst not 3, Ek 16

¹³³ Mevcut yapım aşamasında olan demiryolu tüneli bir delme tüneldir ve Doğu Kanalı'nın altından geçen iki "tüp" bulunmaktadır. Kanalin taban koşullarına hiçbir etkisi bulunmamaktadır. Fakat dört şeritli bir karayolu, bir delme tünel içerisine inşa edilememiştir (ve bir trenin de kullanacağı düşünüldüğünde kesinlikle olumsuz olmuştur). Deniz tabanında bir batık tünel olarak inşa edilmesi gerekirdi. Böylece kaçınılmaz bir şekilde deniz tabanını etkileyecek muhtemel ekolojik sonuçları ortaya çıkardı.

¹³⁴ Bu sebeple, teklif edilen çözümlerle ilişkili bir de çevresel sorun bulunmaktaydı.

Mahkeme köprüyü yasa dışı olarak değerlendirseydi, karayolu için tunnel seçeneği belki de tekrar dikkate alınmak zorunda olurdu. Bunu müzakerelerle başarmaksa imkansızdı.

1992'de Finlandiya'nın taleplerini karşılayabilecek üçüncü ve ciddi olarak hala üzerinde düşünülen tek alternatif Doğu Köprüsü'nün hareketli bir parça ile açılmasıydı. Ancak bu açıklık 1,624 metre uzunluğunda bir asma köprü olan Doğu Köprüsü'nün en üst kısmına inşa edilemezdi (elbette bir asma köprüye açma mekanizması takılamaz). Açıklık ya asma köprü'nün uçlarındaki yaklaşımlarında ya da oraya giden yollarda inşa edilebilirdi. Ancak bu durumda açıklık –Rota T- Büyük Kemer'in 15 metrelik derin su kanalı üzerine değil, boğazın daha düz bir kısmının üzerine inşa edilmiş olurdu. Doğal kanaldan açıklığın inşa edildiği kısma ek bir derin su kanalı taraklamak için ekstra çalışmaya ihtiyaç olurdu¹³⁵.

1992 ilkbahar ve yaz döneminde Finlandiya, Hollandalı tanınmış bir mühendislik danışma şirketiyle iletişime geçmiştir ve bu şirkete Doğu Köprüsü'nün boğazlarda çarpışma riskini arttırmamak bir şekilde açılmasına ve Doğu Köprüsü'nün makul sürede açılıp kapanmasına ilişkin bir çalışma hazırlatmıştır¹³⁶. Çalışma, açıklığın iki kısımlı “baskül köprü” olarak inşa edilmesini önermiştir. Bu öneri hem Finlandiya hem de Danimarka'nın kara trafiği ve seyrüsefer güvenliği talepleriyle uyum içerisinde olmuştur. Sorun ise bu alternatifin maliyetiydi. Yoğun taraklama ihtiyacından dolayı, bu değişikliğin maliyeti yaklaşık 250 milyon ABD \$'na çıkabilirdi. Özellikle de açıklığın yılda bir kereden fazla kullanılacağına dair hiçbir kanıt olmadığı düşünülürse, Danimarka böylesi yüksek maliyetli bir değişiklik üzerinde anlaşmaya hazır olmayabilirdi (eğer RRO'nun talimatları 1970 ve 1980lerin başındaki seviyelerine ulaşırsa).

1992 yazında, müzakere edilmiş bir sonucun ancak köprü'nün neden olacağı öngörülen zararın Danimarka tarafından Finlandiya'ya ödenmesi temelinde mümkün olacağı kesinleşmiştir. Bu sorunun iki ülke arasındaki karşılıklı ilişkilere getirdiği yükün ortadan kaldırılması isteğinin yanı sıra, diğer noktalar da nihai olarak Finlandiya'nın “tazminat seçeneğini” kabul etmesiyle alakalı görünmekteydi.

¹³⁵ *Dİ IV Environment and Infrastructure, Passage Through the Great Belt: Report on the Review of the Modification of the East Bridge (1992).*

¹³⁶ Dördüncü bir potansiyel sorun da, dört vinç gemisinden 7.7 metreden fazla transit drafta sahip olan ve 65 metre yükseklikten fazla olanların balastlı olduklarında Baltık'a girmeye kalkışmaları olabilir. Bakınız DKÖ, üst not 3, para. 414-421.

Finlandiya'nın konuya ilişkin somut menfaatinin düzeyi belirsizleşmiştir. İki Karayip yelkenli kruvazörü dışında, direk uzunluğu 65 metreyi geçen alışıldık gemiler bulunmamaktaydı. Böylesi gemilerin üretimi, hatta ciddi manada, tasarımı bile mevcut değildi. Bu iki kruvazör bile Sound'dan Baltık'a kolayca ulaşabilirdi (draftları sadece 5 metre olduğu için). İstanbul Boğazı ve Panama Kanalı gibi kanallardan geniş limanlara giriş zaten 60 ve 70 metre arası yüksekliklerdeki köprüler ile sınırlıydı. Bu yerlere ulaşımı olamayacak gemiler inşa etmenin uygun olup olmadığı net değildi.

Mevcut ekonomik ve teknik bilgiler ışığında, Finlandiya'nın menfaati en başında savunduğu gibi kıyı gemilerinin geçişi sınırlıydı. Ancak bu gemilerin büyük bir kısmı yine de Sound'dan geçirilebilirdi. Yukarıda bahsedildiği gibi, kıyı gemilerinin geçişi için Sound'un ne kadar yararlı olacağına dair kesin tahminler sunmak imkansızdır. Finlandiya ve Danimarka, Dan boğazlarının koşullarında hareketli açık deniz sondaj ünitelerinin geçişi için ne kadar geniş bir güvenlik marjini (karina altı su çekimi) sağlanması gerektiğiyle ilgili çok farklı görüşlere sahipti. Kaç tane kıyı gemisinin Sound'a taşınabileceğini tahmin edebilmek için bu ölçümün Danimarka'nın istediği gibi 0.2 ile 0.5 metre arasında mı yoksa Finlandiya'nın iddia ettiği gibi 1 metre mi olması gerektiği önemliydi. Uygulamada bu konu, yerel koşullar da göz önünde bulundurularak, her zaman gemi kaptanının takdirinde bulunmaktaydı.

Hazar Denizi'nden Finlandiya'ya iç su yolları aracılığıyla getirilen dışında, RRO'nun inşa ettiği bütün hareketli açık deniz sondaj üniteleri Dan boğazları yoluyla teslim edilmiştir. Bazıları Sound'dan bazıları da Büyük Kemer'den geçirilmiştir. Taraflar arasında ya az ya da hiçbir anlaşmazlığın bulunmadığı bilgisi temelinde, Sound'un üç durumda soruna yol açtığı görülmekteydi¹³⁷. Birincisi, Sound'un derinliği ağır kaldırma kapasiteli gemiler (ve diğer büyük taşıyıcılar) üzerindeki krikoların tam olarak taşıyamazdı¹³⁸. Bu sorunla karşılaşmamak için krikoların Sound'dan çekilmesi gerekmekteydi. Bu daha yaygın ancak aynı zamanda ağır kaldırma kapasiteli gemilerle taşımaya oranla daha zararlı bir

¹³⁷ Örneğin Kone Oy adlı Finlandiya şirketi tarafından inşa edilen endüstriyel ve liman vinçleri 100 metre yüksekliğe ulaşabilir ve birden fazlasının taşındığında ağır kaldırma kapasiteli gemilerin 8 metre ya da fazla derinlikte batmasına sebep olabilir.

¹³⁸ Bu ikisinin maliyeti düşünülürken, ağır kaldırma kapasiteli gemilerin kullanımı, başlangıçta çekmeden daha pahalı olmasına rağmen, mesafe 1,000 mil ya da daha fazla olduğunda ekonomik olarak cazip hale gelmektedir.

alternatifi¹³⁹. İkincisi, Sound'un derinliği RRO tarafından inşa edilmiş iticiler, dubaların altına eklenmiş bazı yarı bataabilen tiplerinin geçişi için uygun değildi. Bu sorun Sound'un en düz kısımlarından geçerken iticilerin sökülmesi ya da gemi Sound'dan çekildikten sonra bu iticilerin takılmasıyla aşılabilirdi. Üçüncüsü, eğer RRO ya da herhangi başka bir Baltık şirketi pantonların altından dışarı çıkan ek yapıları olmasa bile transit draftı 7.7 metreyi aşan kuleler (başka yerde mevcut) inşa etmeye başlarsa Sound sorun teşkil edecektir.

Bunlar 1992 yazında gerçekleşen müzakerelerde göz önüne alınan Finlandiya'da inşa edilen kıyı gemilerinin göreceği "somut zararlarla" ilişkili Danimarka'nın ödeme yapmayı önerdiği konular olmuştur. Nihai ödeme olan 90 milyon Danimarka kronu (yaklaşık 15 milyon ABD \$) ile bazı durumlarda Fin kıyı gemilerinin Sound'dan geçmesini kesin bir şekilde sağlamak için ihtiyaç duyulan değişikliklerin ek maliyet yaratabileceği ve bu maliyetin her gemi için 1 ile 4 milyon ABD \$'ı arasında değişebileceği dikkate alınmıştır.

Danimarka'nın çözüm için bu denli hazır olması kesinlikle Divan'ın nihai kararından doğacak sorunlar olmaksızın sabit bağlantıları inşa etmeye devam etme isteğine dayanmaktaydı. Danimarka'nın, Finlandiya için tek çözüm mali tazminatır, düşüncesini bir kenara bırakıp, tamamlanmış işlerin bozulma olasılığı dikkate alındığında, Divan hüküm verinceye kadar, karar devam eden inşaya ilişkin bazı çekinceler yaratmış olmalıydı.

Danimarka tarafında ise, kıyı gemilerinin Büyük Kemer'e geçiş hakkını kullanamaması yönündeki argüman hiçbir zaman Danimarka'ya Fin iddialarının geçersiz sayılacağına dair tam bir güven vermemiş gibi görünmekteydi. Danimarka, bazı önemli ülkelerin karasularındaki kıyı gemilerinin geçişine ilişkin devlet uygulamaları verilerine ve Finlandiya'nın anlaşma ve ulusal mevzuatlarına yönelik yaptığı incelemelere meydan okuyamamıştır ve şu sonuç ortaya çıkmıştır; kulelerin gemi olup olmadığına dair kavramsal soruyla ilgili görüş ne olursa olsun, kuleler yasa ve uygulamada herhangi bir zorlukla karşılaşmayarak geçiş haklarından işlevsel bir şekilde yararlanmaktadırlar. Sonuçta, Danimarka'nın barışı satın almak için ödediği miktar aşırı fazla da değildi.

¹³⁹ Bakınız Kuzey Denizi Kıta Sahaneliği (North Sea Continental Shelf) (F.R.G. v. Den., F.R.G. v. Neth.), 1969 I.C.J. at 46- 47. Fakat bu durumda ihtilaf halindeki taraflar Divan'ın böylesi göstergeleri vermesini talep etmişlerdir.

Finlandiya'ya gelindiğinde ise, köprü planının değiştirilmesi seçeneğini sürdürmesindeki menfaati tamamen yok olmadıysa bile oldukça marjinal görünmeye başlaması ve aslında sabit bağlantının planlandığı gibi erken bitmesinde Finlandiya'nın menfaatinin tüm Dan toplumunun menfaatine oranla daha az olması Finlandiya'nın bir çözüme ulaşma isteğini arttırmıştır. Ayrıca Finlandiya'nın bu kesin tepkisinin öngörülebilir mahkeme kararı üzerindeki etkisiyle ilgili de bazı çekinceler vardı. Özellikle bir çeşit çözüme varılması hem gerçekçi hem de kaçınılmaya değerd.

Mahkeme Finlandiya'nın iddialarını mücerret olarak kabul etmiş, tespit hükmü vermiş ve gerekli teknik çözümün bulunması için gerçekleştirilen karşılıklı müzakerelere atıfta bulunmuş bile olsaydı, Danimarka'nın eşitlik ilkelerine uyumluluk hakkındaki görüşünü de kabul edebilirdi. Bu da mahkemeyi Kuzey Denizi Kıta Sahaneliği seçeneğine yönlendirebilir ve gelecek müzakerelerde Finlandiya'nın haklarının nasıl garanti altına alınacağıyla ilgili belli eşitlik ilkelerinin dikkate alınmasını önerebilirdi¹⁴⁰. Bu ilkeler arasında değişiklik için gereken maliyete Finlandiya'nın da katılım zorunluluğu da olabilirdi (belki de % 50'e kadar). Değişikliklerin maliyeti Finlandiya'nın kendi hesaplarına göre bile 250 milyon ABD dolarına ulaşabileceği için, bu seçenek çok da çekici değildi.

Çözüm ciddi olarak Doğu Köprüsünün Finlandiya'ya verebileceği somut zararlar üzerinde düşünmeyi gerektiriyor. Zarar mevcut ekonomik bilgi, teknoloji ve inşaa yapıları temelinde hesaplandığında, gelecekte gemi ya da kıyı teknolojisindeki gelişmeler veya mevcut hallerine oranla daha büyük gemiler üretmenin avantajlı bir hale geleceği şekilde Fin (aslında Baltık) limanlarının rekabet gücündeki değişiklikler göz önüne alınmadan hesaplanmaktadır. Diğer yandan ise, bu gelişmeler RRO ve onun ana şirketi Repola Oy tarafından fark edildi ve kendi kıyı sektörlerini Eylül 1992'de Norveçli şirket Norske Vekst A/S ile birleştirerek, RRO için gerekli olduğunda inşaa işlerini Norveç Kuzey Su kıyılarına taşıma yolunu açtılar¹⁴¹.

¹⁴⁰ 15 Eylül 1992 tarihli anlaşma tarafından Finlandiyalı Repola kaygısı ve Kuzey Denizi'nde RRO'ya değiştirme, tamir etme ve ayrıca kulelerin inşası için zemin teklif eden bir şirketin (Ruama-Framnas) %50 hissesiyle kurulan Norveçli Norske Vekst A/S. Bakınız *Kaupalehti* (Helsinki), 19 Eylül 1992, 3.

¹⁴¹ Notun İngilizce Çevirisine göre, "direk yüksekliği en az 65 metre olan gemilerin serbest geçişlerine kanaldaki köprü ayaklarının serbest yüksekliğinin izin vermesi özellikle gereklidir." DÖ, üst not 3, Ek 14.

Dan-Fin çözümüne Kuzey işbirliği ruhu içerisinde ve tarafların menfaatleri akılda tutularak ulaşıldı. Ancak uluslararası bir perspektiften bakıldığında, mahkemeye uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan geçişle alakalı kanunun netleştirme olanağı verilmedi. Özellikle de, kıyı ülkesinin böylesi bir boğazın üzerine köprü inşa etme hakkı ile ilgili herhangi bir emsal belirlenmemiştir. Böylesi köprü planları en azından Cebelitarık ve Messina boğazları için mevcuttu. Mahkeme petrol kulesi, sondaj gemisi ya da büyük kargoların taşınması için özel gemiler ve bunlarla alakalı transit geçit ya da zararsız geçiş hakkının uygulanabilirliğini netleştirmesine de izin verilmedi. Bir ölçüde bu sorular hala netliğe kavuşmuş değil.

Çözümle birlikte, Finlandiya net olarak Dan köprü planının tamamlanmasını kabul etti. Çözümün diğer Baltık devletlerinin – ya da diğer üçüncü ülkelerin – Kattegat ve Baltık arasındaki geçiş hakkı üzerinde nasıl bir etkisi olacağı sorulabilir. Aslında 11 Aralık 1992'deki kırk yedinci BM Genel Kurulu'nda deniz kanunu maddeleri üzerinde yapılan görüşmeler boyunca Rusya Büyük Kemer üzerine inşa edilecek köprü açısından karşılıklı faaliyetlerin herkesin üzerinde yaratacağı etkilerle ilgili çekincelemini dile getirmişti.

104

Anlaşma kanununa göre, Danimarka ve Finlandiya arasında yapılan bir anlaşma üçüncü devletlerin görev ve hakları üzerinde kendiliğinden etkiye sahip olamaz. Diğer yandan, Büyük Kemer'den geçiş hakkı tam bir üstün hukuk normu (*jus cogens*) değildir ve bu nedenle tarafların anlaşma ile sapamayacakları (*inler partes*) bir konudur. Üçüncü devletlerin Dan köprü projesiyle ilişkili hangi haklara sahip olabileceği sadece her bir devletin projeye alakalı tutum ve durumları dikkate alınarak cevaplanabilir. Bu kapsamlı bir şekilde burada yapılamaz, ancak bunun kabul edilmesi yönündeki argüman karşısında bazı ülkelerin zayıf olduğu açıktır. 1977, 1987 ve 1989 yıllarındaki Danimarka tebligatları Kopenhag'daki tüm büyükelçiliklere gönderilmiştir. Yalnızca Polonya ve eski Sovyet Birliği yanıt verdi; Polonya Danimarka'nın köprü inşa etmeye hakkının olmaması iddiasına karşı çıkmamış gibi görünürken, eski Sovyet Birliği'nin 29 Mart 1978 tarihli yanıtı neredeyse 65 metrenin yeterli bir düşey temiz açıklık sağlayacağını bildirmişti¹⁴². Finlandiya başvuruda

¹⁴² Uluslararası Denizcilik Örgütü Konseyi 66. Oturum (Council of the International Maritime Organization, 66th Sess.), *Provisional Summary Record of its First and Second Meetings, 10 June 1991*, IMO Doc. C 66/SR/PROV (1991), yeniden baskı FÖ, üst not 3, Ek 29 ve Council of the International Maritime Organization, 66th Sess., *Decision Adopted on 21 June 1991*. IMO Doc. C 66/D (1991), yeniden baskı FÖ'de, üst not 3, Ek 30.

bulduğu zaman, bazı ülkeler konuya gayri resmi bir ilgi gösterdiler, özellikle de geçiş hakkı üzerindeki olası etkileri konusunda. Ancak hiçbir Divan Statüsü Madde 62 altında ilgilerini göstermek adına Divan'dan önce davaya müdahale edecek kadar ileri gitmemişti. Eski Sovyet Birliği temsilcisi konuyu Uluslararası Denizcilik Örgütü Konsey'ine getirmişti. Ancak bu Fin başvurusundan sonraydı. Konsey, dava Birleşmiş Milletler'in temel yargı organında beklerken konuyla ilgili harekete geçmekten çekinmişti¹⁴³.

Davanın çözüme varması tüm süre boyunca Danimarka ve Finlandiya hükümetlerinin elindeydi. Nihai çözüme iki kuzeyli komşusun arasındaki ilişkilerle alakalı siyasi hususlara vurgu yapılarak ulaşılmıştı. Bununla birlikte genel devlet uygulamasının bir parçası olarak çözüm değersiz olamaz. Ancak ülkelerin ödemenin yasal doğasıyla ilgili görüşleri birbirinde farklıydı. 3 Eylül 1992 tarihli Finlandiya Dışişleri Bakanlığı basın bülteninde Danimarka'nın ödemesine açıkça "tazminat" olarak hitap edilmiştir.¹⁴⁴ Danimarka Dışişleri Bakanlığı ise ödemenin hiçbir Fin hakkına atıf olmaksızın, nezaketen yapıldığını iddia etmişti¹⁴⁵. Danimarka'nın olası diğer tazminat iddialarıyla ilişkili örnek teşkil edebilecek çözüm için ödediği miktarı hesaba katmama isteği anlaşılabilir. Yine de çözüm uluslararası seyrüsefer için kullanılan bir boğazın seyrüsefer koşullarında değişiklik yapma yetkisini boğazı olan devlete vermek için nispeten sıkı Standartları açık bir şekilde desteklemektedir. En azından boğazların temel kullanıcıları arasında bir anlaşma olmasını destekler niteliktedir. Bu anlaşma açıkça yazılmamış ya da kabullerden çıkarılan anlamlardan oluşabilir ve bazen kullanıcıların hakları kısıtlandığında ödenmesi gereken miktar içerebilir. Bunun uygulandığı ilk durum üçüncü devletlerle seyrüsefer açısından değil de çevresel açıdan alakalı bir proje olan, Sound üzerinde sabit bir bağlantı inşa edilmesi yönündeki Danimarka-İsveç projesiyle alakalı görülebilir.¹⁴⁶

¹⁴³ Dışişler Bakanlığı, Basın Bildirisi No. 281 3 Eylül 1992), Ek I.

¹⁴⁴ Danimarka Dışişleri Bakanlığı, Basın Bildirisi No 88/1992 (veri yok), Ek 2. İlgili bölüm şunu belirtmektedir: "Uzlaş, davanın hukuki unsurlarına ilişkin konum belirtmemektedir, buna sadece Uluslararası Adalet Divanı tarafından karar verilebilmektedir. Bu sebeple ödenen miktar, herhangi bir Finlandiya hakkının ihlali için tazminat değil, davada dostane bir uzlaş elde etmek için teklif edilen bir miktardır" (yazarın çevirisi).

¹⁴⁵ Danimarka Dışişleri Bakanlığı, Basın Bildirisi No 88/1992 (veri yok), Ek 2. İlgili bölüm şunu belirtmektedir: "Uzlaş, davanın hukuki unsurlarına ilişkin konum belirtmemektedir, buna sadece Uluslararası Adalet Divanı tarafından karar verilebilmektedir. Bu sebeple ödenen miktar, herhangi bir Finlandiya hakkının ihlali için tazminat değil, davada dostane bir uzlaş elde etmek için teklif edilen bir miktardır" (yazarın çevirisi).

¹⁴⁶ Bakınız FÖ, üst not 3, Ek 16.

Ek 1

Finlandiya Dışişleri Bakanlığı, Basın Bildirisi No. 218, 3 Eylül 1992
(Fince'den çeviri)

Finlandiya ve Danimarka, Büyük Kemer Köprüsü hususunda Dostane bir Uzlaşmaya Varırlar.

Uzun süren yoğun müzakereler sonrasında Finlandiya ve Danimarka bugün, Büyük Kemer köprüsü hususunda dostane bir uzlaşmaya varmışlardır. Uzlaşının hükümlerine göre Danimarka, Finlandiya'ya toplam 90 milyon Danimarka kronu (yaklaşık 63 milyon Fin markkası) tazminat ödeyecektir.

Finlandiya'ya göre Büyük Kemer derin deniz kanalı köprüsü, petrol kulelerinin Baltık Denizi'nden Kuzey Denizi'ne geçişine engel teşkil edecektir. Bu sebeple Finlandiya, meseleyi Mayıs 1991 tarihinde Lahey'deki Uluslararası Adalet Divanına taşımıştır. Uzlaşının bir sonucu olarak Finlandiya davayı Divan'dan geri çekmiştir.

Büyük Kemer'den daha sığ olan Sound alternatif boğazının kullanılabilirliğini artırma meselesi, Sound üzerine köprü inşa etmek için Danimarka-İsveç planı çerçevesinde, yeri geldiğinde görülecektir.

Ek 2

Danimarka Dışişleri Bakanlığı, Basın Bildirisi No. 88/1992 (veri yok)
(Danca'dan resmi olmayan çeviri)

Dışişleri bakanlığı beyan etmektedir:

Köprü Davasında Varılan Uzlaş

Finlandiya ve Danimarka Başbakanları, Büyük Kemer'den geçiş hakkına ilişkin Finlandiya tarafından Danimarka'ya karşı Lahey'deki Uluslararası Adalet Divanına taşınan dava üzerine, bugün nihai bir uzlaşmaya varmışlardır.

Uzlaşmaya göre, Danimarka toplam 90 milyon Danimarka kronu ödeyecek ve Finlandiya başvurusunu geri çekecektir.

Finlandiya, Büyük Kemer'in Doğu Kanalı üzerinden geçecek yüksek düzeyli köprüde, Finlandiya'nın petrol kulelerinin tam kurulu şekilde geçişine izin verecek bir açtın—açılır kapanır köprü—olması gerektiğini

ortaya koymuştur. Böylesine açılır kapanır bir köprünün yapımının getireceği risklere dayanarak, maliyet 1 milyar Danimarka kronuna çıkmış olacaktı.

Şimdi ulaşılan uzlaşıyla beraber, Danimarka'nın bu zamana kadar yürüttüğü en büyük trafik, tüzel ve mühendislik projesi olan Büyük Kemer projesi, Danimarka tarafından planlandığı gibi yürütülecektir. Bu bağlamda, 1977 yılında ilk bildirisinin gönderilmesini takiben başka hiçbir devletin projeye itiraz etmediği belirtilmelidir (1978 yılında bildiriye cevaben, yüksekliğin asgari 65 metre olmasını öneren eski Sovyetler Birliği dışında).

Uzlaş, sadece Uluslararası Adalet Divanı tarafından karar verilebilecek olan, davanın hukuki unsurlarına istinaden bir tutum belirtmemiştir. Bu sebeple, verilen miktar Finlandiya'nın herhangi bir hakkının ihlaline ilişkin bir tazminat değil, davada dostane bir uzlaş sağlama gerekçesiyle teklif edilen bir miktardır.

Uzlaş, 22 Temmuz 1991 tarihli Uluslararası Adalet Divanının bildirisinin takibi niteliğinde de görülebilir. Bu suretle; Divan, Doğu Köprüsü projesinin yürütülmesinin durdurulmasına ilişkin Finlandiya talebini dava görülme aşamasındayken oybirliğiyle reddetmiştir, fakat taraflar arasında dostane uzlaşının sağlanması adına yapılacak müzakereleri hoş karşılayacağını belirtmiştir.

Danimarka Hükümeti, ihtilafın dostane bir biçimde ve Nordik işbirliği içerisinde uzlaştırılmasını memnuniyetle karşılamaktadır.