

# Bölgesel Su Siyaseti: Tuna Nehri Havzası ve Gabčíkovo – Nagymaros Baraj Projesi Davası

Aziz BALCI\*

Öz

Tuna Nehri Avrupa’da Volga Nehrinden sonra en uzun nehir olma özelliğini taşımaktadır. On dokuz ülkenin kıyıdaş olduğu Tuna Nehri ve havzası ülkeler arasındaki ekonomik, ticari ve enerji ilişkilerine sahip olması nedeniyle bölge siyasetinde önemli bir rol oynamaktadır. Tuna Nehri Havzası üzerinde ülkelerin enerji ihtiyacını temin etmek amacıyla birçok baraj inşa edilmiştir. Bu barajlardan en büyük ikincisi Slovakya’nın enerji ihtiyacını karşılayan Gabčíkovo Barajı’dır. 1977 yılında Çekoslovakya ve Macaristan, Tuna Nehri üzerinde Gabčíkovo ve Nagymaros arasında sınır aşırı bir baraj sistemi projesi için antlaşma imzalamışlar, fakat sonraki süreçte iki ülke anlaşmaya karşılıklı olarak ve çeşitli şekillerde uygun davranmayarak proje konusunda farklı tasarruflar düşünmüşlerdir. Konu daha sonra Gabčíkovo – Nagymaros Davası başlığıyla adlandırılmış ve özellikle Uluslararası Hukuk’un farklı alt dallarının incelenme alanlarını içerisinde barındıran çok yönlü bir dava olma özelliği taşımıştır. Bu çalışmada Tuna Nehri ve Havzası coğrafi, ekonomik yönleriyle bir bütün olarak araştırılmakla birlikte, özellikle bahsi geçen Gabčíkovo – Nagymaros Davası konusuna değinilmiştir

**Anahtar Sözcükler:** Tuna Nehri, Çekoslovakya, Macaristan, Karadeniz, Gabčíkovo – Nagymaros Baraj Projesi.

---

\* Dr. Öğr. Üyesi, Ankara Bilim Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9995-1708>, E-mail: [aziz.balci@ankarabilim.edu.tr](mailto:aziz.balci@ankarabilim.edu.tr)

---

Balci, A. (2021). Bölgesel su siyaseti: Tuna nehri havzası ve Gabčíkovo – Nagymaros baraj projesi davası. *Akademik Açı*, 1(2), s. 45-66.

# Regional Water Policy: Danube River Basin and Gabčíkovo – Nagymaros Dam Project Case

## Abstract

The Danube is the longest river in Europe following the Volga River. The Danube River and its basin, where nineteen countries are riparians, play an important role in regional politics as it has economic, commercial and energy relations between countries. Many dams have been built on the Danube River Basin in order to provide for the energy needs of countries. The second largest of these dams is the Gabčíkovo Dam, which cater to the energy needs of Slovakia. In 1977, Czechoslovakia and Hungary signed an agreement for a cross-border dam system project between Gabčíkovo and Nagymaros on the Danube, but in the following process, the two countries did not act in accordance with the agreement mutually and they they offered divergent opinions on the project. The case, later named as Gabčíkovo - Nagymaros, was a multifaceted case that included areas of examination of different sub-branches of International Law. In this study, although the Danube River and its basin are examined as a whole with their geographical and economic aspects, especially the aforementioned Gabčíkovo - Nagymaros Case is discussed.

**Keywords:** Danube River, Czechoslovakia, Hungary, Black Sea, Gabčíkovo – Nagymaros Dam Project.

## **Giriş**

Avrupa Kıtası'nın Volga Nehri'nden sonra en uzun nehri olan Tuna Nehri, Almanya'nın güneyinden doğarak uzunca bir yol alıp Karadeniz'e dökülmektedir. Nehir, havzasıyla birlikte düşünüldüğünde Avrupa içerisinde oldukça geniş bir alana yayılıp; gerek akarsu kolları, gerekse de ana kolu itibariyle geçtiği topraklara hayat vermektedir. Orta ve Doğu Avrupa'nın yoğun bir nüfusunu barındıran Tuna nehri havzası, tarih boyunca ekonomik yönden çokça değerlendirilmiş ve değerlendirilmeye devam etmektedir. Özellikle son yıllarda açılan yapay kanallar yoluyla nehir havzası güçlendirilmiş ve Avrupa'nın diğer önemli nehirleri olan Ren ve Main gibi nehirlerle entegrasyon sağlanmıştır. Nehir taşımacılığı yönünden büyük fırsatlar anlamına gelen bu tür gelişmeler, Avrupa'nın bir bütün olarak düşünülmesine imkan sağlamıştır. Ekonomik değeri çok fazla olan nehir, önemli noktalarda inşa edilen barajlardan sağlanan su temini; tarım faaliyetleri, sanayi, elektrik enerjisi üretimi gibi yaşamsal öneme sahip alanlarda da ön plana çıkmakta ve havza nüfusuna büyük katkı sağlamaktadır. Nehir üzerindeki barajların; kanallar, kilitler ve diğer hidrolik yapılar ile birlikte önemli su kullanım alanları olduğu bilinmektedir. Nehir, yapımları çok eski yıllara dayanan birçok baraja sahip olup; aynı zamanda önem ve kullanım bakımından makalede ayrıntılarıyla anlatılacak olan üç barajın adı literatürde daha sık geçmektedir. Bu barajların biri Slovakya'nın enerji ve su temini ihtiyacının kayda değer bir bölümünü karşılayan Gabčíkovo Barajı'dır. Baraj projesinin Macaristan ülkesi sınırlarındaki diğer

bölümü aslında bu ülke ile iş birliği halinde başlamıştır. Fakat bir süre sonra Macaristan tarafının önce projeyi askıya alıp, daha sonra tek taraflı olarak tamamen iptal ettiğini açıklamasıyla; iki ülke arasında başlayan sorun, Uluslararası Adalet Divanı'na taşınmış ve oluşan dava Divan'da ilk defa birçok yönden incelenen bir dava olma özelliğini kazanmıştır. Ekolojik yönden de güçlü bir biyoçeşitlilik barındıran Tuna Nehir Havzası, ayrıca nehir üzerinde gerçekleştirilen turizm faaliyetleri, bisiklet yolu gibi imkanlarla Avrupa'nın en önemli havzası sayılmaktadır.

Bu çalışmada; Tuna Nehri Havzasının coğrafi özellikleri, ekonomik yönden kullanım alanları, bu kapsamda nehir taşımacılığına önemli bir boyut kazandıran yapay kanallar detaylarıyla ele alınmıştır. Ayrıca gerek eski gerekse de yakın dönemde inşa edilen barajlar ve Çekoslovakya-Macaristan arasında ortak bir proje olarak başlayıp, sonrasında iptal olan Gabčíkovo-Nagymaros Barajı Projesi ve hukuki süreci incelenen diğer konulardır. Bununla beraber; Tuna Nehri Havzası'nın ekolojik özellikleri ve havza ekosisteminin korunması çabaları, çalışmanın bir diğer kapsamını oluşturmaktadır.

Bu bağlamda çalışmanın ilk bölümünde, Tuna Nehri Havzasının coğrafi özellikleri, ekonomik özellikleri ve kullanım alanları incelenmiş ve sonraki bölümde özel olarak Gabčíkovo-Nagymaros Baraj Projesi ve hukuki süreci açıklanmıştır. Ayrıca nehir havzasının ekolojik özellikleri ve turizm konuları bu bölümün içeriğini oluşturan diğer konulardır. Tuna Nehri Havzası ile ilgili bu bilgilerin ardından sonuç bölümünde ise; çalışmanın genel bir değerlendirmesi yapılmıştır.

## Tuna Nehri Havzası'nın Özellikleri

Tuna Nehri Havzası'nın özelliklerine bakıldığında; konumu, hangi ülkelerin sınırlarından geçtiği, hangi şehirlerle bağlantısı olduğu gibi unsurları belirten coğrafi özellikler, konunun bütünlüğü ve sonraki bölümlerin daha net anlaşılması açısından öncelikli olarak incelenmesi gereken konulardır. Daha sonraki bölümde nehir havzasından elde edilen ekonomik faydalar ve değerler, ekosistemi, turizmde nasıl kullanıldığı gibi konular her zaman bölgenin coğrafi altyapısı üzerine oturtularak açıklanmaktadır. Bu bakımdan nehrin coğrafi özelliklerinin detaylı bir bilgisi ile konuya başlanması faydalı görünmektedir.

### Coğrafi Özellikler

Tuna Nehri; İngilizcede *Danube*, Almancada *Donau*, Slovakçada *Dunaj*, Macarcada *Duna*, Sırpça, Hırvatça ve Bulgarcada *Dunav* ve Romencede *Dunărea* gibi isimler almaktadır. Avrupa'da Volga Nehri'nden sonra 2850 km'lik uzunluğu ile en uzun nehirdir (Pinka, 2015). Bölge olarak temelde Orta ve Doğu Avrupa'da yer alan Tuna Nehri'nin 801,463 km<sup>2</sup>'lik bir alanı kaplayan havzası, 19 kıyıdaş ülke tarafından paylaşılmakta ve bu anlamda dünyada havzasında en fazla ülke barındıran nehir olma özelliğini taşımaktadır (Maden, 2015). Almanya'nın güneyinde Karaormanlar bölgesinde Breg ve Brigach nehirlerinin 678 m. yükseklikteki Donaueschingen'de birleşmesiyle meydana gelen Tuna Nehri, kaynağından Karadeniz'e döküldüğü Romanya'daki Sulina limanına kadar yol alır. Bu yol, toplam uzunluğu içinde 2415 km'si üzerinde nehirde seyrüsefer yapma olanağı da vermektedir (Arat, 2002). Tuna nehri, Almanya-

Donaueschingen'den başlayıp Romanya-Sulina'ya dökülene dek on ülkeden geçmektedir. Karaormanlar'da doğup Avusturya'nın kalbi boyunca akan Tuna, önce Avusturya ve Slovakya arasında, sonra da Slovakya ve Macaristan arasında sınır oluşturmaktadır. Macaristan'ın en önemli şehirlerinin içinden akarak geçip, Hırvatistan'a uğramakta, buradan Sırbistan ile sınır oluşturmakta, sonrasında Romanya ile tekrar sınır oluşturup, Bulgaristan-Romanya hattı boyunca devam edip, son olarak Romanya-Sulina Limanı'nda Karadeniz'le buluşmaktadır. Tuna nehri ayrıca sırasıyla Viyana, Bratislava, Budapeşte ve Belgrad olmak üzere Avrupa'nın dört başkentinden geçmektedir (Avalon Waterways,). Buna göre nehir havzasındaki ana ülkeler bakımından nüfus incelendiğinde ise; ulusal verilere göre, bugün nehir havzasında yaşayan nüfusun yaklaşık olarak 83 milyon kadar olduğu görülür. Nehir havzasındaki ortalama şehir nüfusu oranı yaklaşık olarak %57'dir (UNDP-Danube Regional Project , 2021).

Tuna nehri havzası kaynağı Donaueschingen'den doğmasından itibaren üç alt bölümde incelenmektedir: Bunlar bölgesel olarak üst, orta ve alt bölümlerdir. Üst bölüm, Almanya'daki kaynağından Bratislava-Slovakya'ya kadar uzanmaktadır. Orta bölüm, en büyük bölüm olup, Bratislava'dan başlayarak Sırbistan-Romanya sınırındaki Iron Gate (Demir Kapı) Vadisi'ne kadar uzanmakta ve Romanya ve Bulgaristan'ın ovaları, platoları, dağları ise Tuna Nehri'nin alt bölümünü oluşturmaktadır. Son olarak, nehir üç kola ayrılarak 6750 km<sup>2</sup>'lik Tuna Deltasını meydana getirir. Tuna Deltası ise, Karadeniz'e üç ana kanal yoluyla açılıp limanlarla buluşmaktadır. Bu limanlar; kuzeyde Chilia, ortada Sulina ve güneyde St. George'dur (ICPDR). Tuna Nehri'nin yaklaşık 300 adet akarsu kolu

bulunmakla birlikte, bunların 30 tanesi ulaşım ve taşımacılığa uygundur. Alanları bakımından en önemli 5 tanesi ise şunlardır: 149000 km<sup>2</sup> ile en büyük havza olan Tisa Nehri; sonrasında Romanya-Moldova bölgesinde Prut, Belgrad’da Sava, Hırvatistan-Macaristan sınırında Drava ve Avusturya-Bavyera sınırındaki Inn nehirleridir (Reinartz, 2002, s.5). Bu beş nehrin uzunluklarına ve Tuna Nehri’ne katıldıkları noktalara bakıldığında ise dağılımın şu şekilde olduğu görülmektedir: 965 km. uzunluğu ile Tisa, Vojvodina-Sırbistan’da; 953 km. ile Prut, Galati-Romanya’da; 945 km.ile Sava, Belgrad’da; 749 km.ile Drava, Osijek-Hırvatistan’da ve son olarak 517 km. ile Inn, Passau-Almanya’da Tuna Nehri ile birleşmektedir (Wikipedia, 2021).

#### ***Ekonomik Özellikler ve Kullanım Alanları***

Tuna Nehri Havzasının ekonomik faaliyet alanlarına bakıldığı zaman; taşımacılık ve turizm gibi sektörlerde kullanılan yapay kanalların ve su temini, elektrik enerjisi üretimi gibi alanlar için ise barajların önemli olduğu görülmektedir. Nehir havzası içerisinde inşa edilen üç önemli kanal yoluyla, diğer nehirler ve denizler ile bağlantı sağlanmakta ve bu şekilde elde edilen çok yönlü navigasyon, Avrupa’da bir bütünlük oluşturmaktadır. Bu üç kanal; Ren-Main-Tuna Kanalı, Tuna-Tisa-Tuna Kanalı ve Tuna-Karadeniz Kanalı’dır.

“Avrupa Kanalı” olarak da bilinen Ren-Main-Tuna Kanalı Alman Bavyera eyaletinin güneyindeki en önemli ticari su yoludur. 171 km. uzunluğuyla 1992’de tamamlanmış olan kanal, Ren’in bir kolu olan Main nehrinin üzerinde bulunan Bamberg kentinde başlayıp, Tuna nehri üzerindeki Almanya’nın Kelheim kenti ile sonlanmaktadır. Bu sayede kanal aracılığı ile Kuzey Denizi’nden Karadeniz’e kadar sürekli taşımacılık ve

navigasyon oluşturulmaktadır. Dolayısıyla 15 ülkeyi birleştiren 3500 km'lik bir su yolu yaratılmakta ve yaklaşık 2425 tona kadar yük taşımacılığı imkanı sağlanmaktadır (Clarke, 2009). Ren-Main-Tuna kanal koridoru ile birleşen su yolu üzerindeki önemli kentlere bakıldığında ise şu şekilde bir görünüm ortaya çıkmaktadır: Öncelikle Ren-Main-Tuna kanal koridoru, Strasbourg ve Frankfurt civarındaki merkezi bölgeleri bağlamaktadır. Kanalın son limanı Almanya'nın güneyindeki Passau-Kelheim olup, bu kentten Tuna ile birleşmekte; kanalla birleşen Tuna Nehri, sırasıyla Viyana, Bratislava, Budapeşte, Belgrad gibi önemli başkentlerden geçip son olarak Karadeniz'e bağlanmaktadır. Ayrıca Avrupa Komisyonu'na göre Kanal koridoru; bazı tamamlanmış ve hali hazırda devam eden yüksek hızlı tren ve su yolu projeleri ile birlikte, Fransa, Almanya, Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan, Romanya ve Bulgaristan gibi ülkeleri birbirine bağlayarak, Kıta Avrupa'sı ülkeleri arasında karşılıklı olarak doğu-batı hattı sağlayacaktır. Bahsi geçen bu yüksek hızlı tren projelerinin ise özellikle Avusturya ve Fransa'daki bazı bölümleri tamamlanmıştır (EC, 2021). Avrupa Birliği stratejisine göre böyle bir proje, ayrıca Tuna Nehri'ndeki limanların geliştirilmesi ile de ilgili bir konudur. Hali hazırda nehrin tamamı boyunca yaklaşık 40 adet büyük liman bulunmakta ve ilerleyen zamanlarda bu sayının daha da artırılması planlanmaktadır. Limanların geliştirilmesinin, bağlantılı demiryollarını da içerecek şekilde çok yönlü bir ulaştırma ağı sağlaması düşünülmektedir (Tempara, 2010, s.3).

Tuna-Tisa-Tuna Kanalı ise Tuna Havzası içerisindeki ikinci önemli kanaldır. Sırbistan'ın kuzeyinde Vojvodina bölgesinde bulunmaktadır. Kanal, Tuna ve Tisa nehirlerini Vojvodina bölgesinde birbirine bağlayan eşsiz bir



yapıdır ve su temini, sulama, su drenajı, taşkın kontrolü, turizm, balıkçılık ve ormanların işlenmesi gibi amaçlar için olanaklar sağlamaktadır (Šoškić, Đekić, & Kresojević, 2014, s.525).

Bir diğer önemli kanal ise Tuna-Karadeniz Kanalı'dır. Kanal, Romanya sınırları içinde bulunmakta olup, yine bu ülkeden Karadeniz'e açılır. Tuna nehri üzerindeki Cernavoda kentindeki limandan başlayarak devam eder ve iki kola ayrılır. İlk kol, ki bu ana koldur, güneye doğru ilerleyip Constanta (Köstence) limanına çıkar; ikinci kol ise kuzeye doğru ilerleyip Navodari limanına çıkar. Bu limanlar yolu ile de Karadeniz'e açılır. Avrupa kanal sisteminin Ren-Main-Tuna kanal sistemiyle Kuzey Denizi'ni Karadeniz'e bağlayan önemli bir bölümüdür. Cernavoda limanını Constanta limanına bağlayan kanalın ana kolu 64,4 km olup, 1976-1984 yılları arasında tamamlanmıştır. Kanalın diğer kolu ise, 31,2 km olup 1983-1987 yılları arasında tamamlanmıştır (Wikipedia, 2015). Kanalın yapımına ise temel olarak üç etkenin neden olduğu söylenebilir: Birincisi; Tuna Deltası'nı oluşturan ana kolların taşımacılık konusundaki zorlukları ve bu konuda bir alternatif oluşturma isteği, ikincisi; Karadeniz'e olan mesafeyi kısaltarak ekonomik ve zaman avantajı sağlamak ve üçüncüsü; gemilerin yükleme ve boşaltması ile ilgili birçok sorunun üstesinden gelmek şeklindedir (Spulber, 1954, s.239). Tuna-Karadeniz Kanalı'nın geçmişine biraz bakıldığında aslında bir olaydan dolayı kötü bir üne de sahip olduğu görülür. 1950'lerde Komünist Romanya döneminde, binlerce siyasi tutuklu Sovyet kanalı işçi kamplarının yeniden tesisi için kazı işine zorlanmışlardır (Boia, 2001, s.166). Tutuklular için çalışma ve yaşam koşulları çok kötü durumdadır ve yine binlercesinin öldüğü bilinmektedir (Turnock, 1986, s.69).

Tuna Nehri, farklı milletlerden birçok gemi için uluslararası bir su yoludur. Nehir havzasını paylaşan ülkelerin sahip olduğu gemilere ve teknelere bakıldığında Romanya ve Ukrayna'nın en büyüklerine sahip olduğu görülmektedir. Bulgaristan'a ait gemiler ise görece daha küçüktür. 1990 yılından itibaren özellikle Romanya, 3000 ton taşıma kapasiteli yeni gemiler inşa etmiş ve bunların da çoğunu kuru yük gemileri olarak değerlendirmiştir (Nedea, Milea, & Pascu, 2012, s.220). Yine de nehir havzasının geneli açısından düşünüldüğünde, taşımacılığın sadece bu ülkelerin değil, havzayı paylaşan bütün ülkelerin, hatta bununla da kalmayarak tüm Avrupa ve Akdeniz Bölgesi'nin ekonomisine çeşitli oranlarda fayda sağladığı görülür. Bunu da sağlayan en önemli etken, kuşkusuz Ren-Main-Tuna Kanalı yoluyla Tuna Nehri'nin Kuzey Denizi'ndeki limanlara kadar erişebiliyor oluşudur (Nedea, Milea, & Pascu, 2012, s.222).

Barajlar ve rezervuarlar, Tuna Havzası'nın çoğunlukla dağlık kesimlerinde kurulmuşken, bazıları da alçak bölümlerinde kurulmuşlardır. Bu yüzden özellikle Tuna Nehri'nin üst bölümü, doğal eğiminden dolayı hidrogüç ünitelerinin inşasına daha uygundur. Bu bölümde toplam 59 baraj, Tuna'nın doğduğu yerden yani Donaueschingen'den, Slovakya-Gabčikovo'ya kadar kanalın ilk 1000 km'si boyunca kurulmuştur. Bu durum ise, ortalama her 16 km'de bir Üst Tuna Bölgesi'nin akışının kesintiye uğradığını göstermektedir. Ayrıca, kaynaktan (Donaueschingen) Gabčikovo'ya kadar olan bölge üzerinde üç büyük tesisin daha kurulmuş olması, akışı sekteye uğratmaktadır (ICPDR). Tüm Tuna Nehri boyunca inşa edilmiş olan en büyük baraj ve rezervuar sistemleri ise Iron Gate I-II (Demir Kapı I-II) sistemleridir. Ucuz ve sürekli bir şekilde su enerjisinden yararlanmak ve

Tuna'nın Demirkapı bölümü boyunca yeterli miktarda taşımacılık imkanı yaratmak için inşa edilen baraj sistemi, Tuna Nehri'nin Sırbistan ve Romanya tarafından paylaşılan bölümünde yer almaktadır. Sistem ayrıca, 1963'ten beri Karma Komisyon ve organları aracılığıyla bu iki ülke tarafından işletilmektedir (Babic Mladenovic, Radovanovic, & Radosavljevic, 2012, s.3). Tuna Nehri'nin buradaki akış oranı 5500 m<sup>3</sup>/sn'dir. Hidrogüç faaliyetlerinin kapasitesi 1266 MW iken, yıllık elektrik enerjisi üretimi ise 6490 GWh'dir (Reinartz, 2002, s.7).

Tuna Nehrindeki en büyük ikinci baraj ise, 1992'den beri Slovakya'da hizmet veren Gabčíkovo Barajı'dır. Bu baraj günümüzde Slovakya'nın enerji ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılamaktadır. 8000 hektar orman alanı, bu baraj sayesinde sulanmaktadır.

### **Gabčíkovo – Nagymaros Baraj Projesi ve Davası**

16 Eylül 1977'de iki sosyalist ülke, Çekoslovakya ve Macaristan, Tuna Nehri üzerinde Gabčíkovo (Slovakya) ve Nagymaros (Macaristan) arasında sınır aşırı bir baraj sistemi projesi için antlaşma imzalamışlardır. İki ülke de bu baraj projesinden kolektif bir avantaj sağlamayı düşünmüşlerdi. Bütünleştirilmiş hidroelektrik santraller ülkelerin enerji temini için önemli bir konuydu. Projeye göre Tuna Nehri, 1811 ve 1842. Km'leri arasında Macaristan sınırlarındaki Dunakiliti bölgesi yakınlarında bir baraj ve Çekoslovakya tarafında yapay bir kanalla bölünecek ve Gabčíkovo'nun bitişiğine 720 MW kapasiteli, sekiz türbinli bir hidroelektrik santral dikilecekti. Projenin yapımına başlandıktan sonra Macaristan, ekonomik zorluklardan dolayı 1981'de geçici olarak projeyi terk etmiş ve devamında 1983'te iki ülke, projenin yavaşlatılması ve santrallerin açılışlarının ertelenmesi konusunda

antlaşmaya varmışlardır (Fürst, 2003: s.1-2). Fakat, 1989'da iç kamuoyunda büyüyen ekolojik endişeler ve eleştiriler sebebiyle, Macaristan Hükümeti öncelikle projenin kendine ait kısmını askıya almış, sonrasında ise 1992'de projeyi tamamen durdurduğunu duyurmuştur. Bunun karşılığında Çekoslovakya Hükümeti, Tuna Nehri'nin güzergahını kendi sınırları içerisinde tek taraflı olarak değiştirip, orijinal projeye alternatif olarak kabul ettiği "Varyant C" projesini başlatmıştır. Bu durum ise; Macaristan tarafına akan su miktarında aşırı miktarda bir azalmaya neden olmakla beraber (Howley, 2009, s.4), Avrupa'nın en önemli sulak alanlarından biri olan ve barındırdığı yaklaşık 5000 farklı türle zengin bir biyoçeşitlilik alanı olma özelliği taşıyan Macaristan'daki Szigetkoz bölgesinin yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalınmasına neden olmuştur (Anlar Güneş, 2006, s.100).

İki ülke arasındaki büyük anlaşmazlıklar sonucu sorun, Uluslararası Adalet Divanı'na taşınmıştır. Divan aşağıdaki üç konuda incelemeye gitmiştir:

- Macaristan'ın tek taraflı olarak projenin Nagymaros ve Gabčíkovo bölümlerindeki çalışmalarını önce askıya alıp ve sonrasında da iptal etmesi.
- Slovakya'nın kendi kararıyla alternatif çözüm üretip Kasım 1991'de projeye devam etmesi ve Ekim 1992'de sistemi faaliyete geçirmesi.
- Macaristan'ın Mayıs 1992'de, 1977 Budapeşte Antlaşması'nı sonlandırmasının yasal sonuçları (Thomson, 2016).

İncelemeler sonucu, Uluslararası Adalet Divanı, 25 Eylül 1997’de aşağıdaki kararları vermiştir:

- Macaristan’ın projeyi askıya alma kararı, 1977 Antlaşması projeyi “tek ve bölünmez” olarak tanımladığı için yasal değildir. Macaristan’ın 1989’da projeyi askıya almaya ve sonlandırmaya ilişkin acil bir durum olduğuna dair savunması reddedilmiştir.
- Slovakya’nın uygulamış olduğu alternatif plan “Varyant C” yasal değildir. Uluslararası Adalet Divanı, bu kararı yine 1977 Antlaşması’nın “tek ve bölünmez” maddesine dayanarak vermiştir. Ayrıca Varyant C, projenin “ortak mülkiyet” ilkesinin direkt ihlali anlamına gelmektedir.
- Macaristan’ın projeyi tek taraflı olarak sonlandırması, 1977 Antlaşması hala geçerli olduğundan yasal değildir.
- İki ülke hükümetleri de projenin uygulanma şekli konusunda anlaşma yolu arayacaklardır. Bunu yaparken de projenin; enerji üretimi, Tuna taşımacılığını geliştirme, taşkın kontrolü ve çevrenin korunması gibi konularını gözeteceklerdir (Fürst, 2003, s.6-7).

Gabčíkovo – Nagymaros Davası, Uluslararası Adalet Divanı’nın, yeni gelişmekte olan Uluslararası Çevre Hukuku’nun, ilke ve kavramlarını göz önüne alarak inceleme yaptığı ilk dava olma özelliği taşımaktadır. Bununla birlikte, davanın ayrıca Tuna Nehri’nin kıyıdaş iki devlet arasında kullanım sorunu ile ilgili olması sebebiyle Sınır aşan Sular Hukuku, 1977 yılında imzalanan Budapeşte Antlaşması’nın uygulanma sorununa ilişkin olması

nedeniyle Uluslararası Antlaşmalar Hukuku ve uyumsuzluğun taraflarından biri olan Çekoslovakya ülkesinin 1993'te bölünüp, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya olarak iki farklı ülkeye ayrılıp, dava konusu bölgenin Slovakya tarafında kalması konusu ile ilgili olarak da Uluslararası Ardılık Hukuku gibi Uluslararası Hukuk'un farklı alt dallarının incelenme alanlarını içerisinde barındıran çok yönlü bir dava olma özelliği de taşımaktadır (Anlar Güneş, 2006, s.93).

### *Ekolojik Özellikler ve Ekosistemin Korunması*

Tuna Nehir Havzası, genişliği ve nehrin uzunluğu nedeniyle biyoçeşitlilik yönünden oldukça zengindir. Bu anlamda, Tuna ve kollarının oluşturduğu yaşam alanı eşsiz türlere ev sahipliği yapmaktadır. Yaklaşık 2000 adet damarlı bitki; 40'ın üzerinde memeli, 180 farklı kuş türü, yaklaşık 100 farklı balık türü ve çok çeşitli sürüngen türlerini içeren 5000'den fazla hayvan türü bunlar arasındadır. Geniş ovalar, ormanlar ve özellikle Romanya'daki Tuna Deltası, Kıta Avrupa'sı içerisinde beyaz kuyruklu kartal ve beyaz pelikanlar için son sığınaklar olarak bilinmektedir. Ayrıca, nehir havzasında yaşayan kunduzlar, türleri tehlike altında olmasına rağmen, üst ve orta Tuna Bölgeleri'nde hala yaygın olarak bulunmaktadır (ICPDR).

Tuna Havzası'nın, içinde barındırdığı yüksek insan nüfusunun eylemleri, suyun kalitesinde, miktarında ve biyoçeşitlilik üzerinde olumsuz sonuçlara neden olmaktadır. En önemli sonuçlar; organik kirlenme, besin kirlenmesi, zararlı kimyasal maddelerin ve hidromorfolojik değişimlerin neden olduğu kirlenmelerdir. Özellikle nehir havzası içerisinde yer alan şehirlerdeki büyük belediyelerin atık su yönetimindeki yetersizlikleri, organik

kirlenmenin en önemli nedenidir. Bölgesel olarak ise, Orta ve Alt Tuna Bölgeleri'nde atık su ünitelerinin yetersizlikleri bunların başında gelmektedir. Bu yüzden öncelikle 2009 yılının sonuna kadar, Su Çerçeve Yönergesi kapsamında yeni atık su ünitelerinin inşası ve iyileştirilmesi konusu, birincil odaklanılması gereken konuların başında düşünülmüştür. Bununla birlikte, özellikle son on yıl boyunca bu ve benzeri alınan önlemler sayesinde, havzanın genel çevresel koşullarının kolektif bir çalışma ile iyileştirilmesi kapsamında, su kalitesinde önemli derecede olumlu gelişmeler yaşandığı görülmektedir (UNECE, 2016). Bu olumlu gelişmelerin en önemlisi 1998'de Viyana'da kurulan "Uluslararası Tuna Nehri Koruma Komisyonu"dur. Havzayı paylaşan 14 ülke ve Avrupa Birliği'nden oluşan komisyon, Avrupa'daki uluslararası nehir havzası yönetim organlarının en büyüğü ve en aktifidir. Uluslararası Tuna Nehri Koruma Komisyonu; sadece Tuna Nehri'nin kendisiyle değil, aynı zamanda akarsu kolları ve yeraltı suyu kaynaklarını da içeren tüm Tuna Havzası ile ilgili çalışmalar yapmaktadır (See River, 2016). Komisyonun amaçları arasında şunlar gösterilmektedir:

- Gelecek nesiller için Tuna Nehri su kaynaklarının korunmasını sağlamak
- Besin kaynakları için doğal olarak dengelenmiş nehir yapısı oluşturmak
- Nehir havzasını zehirli kimyasallardan arındırmak
- Sağlıklı ve sürdürülebilir nehir sistemi oluşturmak
- Taşkınları kontrol altına almak (ICPDR, 2016).

1998 yılında “Tuna Nehri Koruma Konvansiyonu”, işlevsel bir organ olarak “Uluslararası Tuna Nehri Koruma Komisyonu”nu oluşturmuş ve ortak nehir yönetimi oluşturma amacıyla bir araya gelerek konu kapsamında önemli bir araç haline almıştır. Ayrıca, tüm Tuna Havzası ülkeleri, “Avrupa Su Çerçeve Direktifi”ni bütünlüycü su yönetimi için yasal çerçeve kabul etmiştir. Uluslararası Tuna Nehri Koruma Komisyonu’nun, bu yüzden uluslararası bir iş birliği sorumluluğu bulunmaktadır (Van Gils, Behrendt, & vd., 2005, s.219).

### *Turizm ve Kullanım Alanları*

Tuna Nehri Havzası’ndaki önemli turistik noktalara ve gerçekleştirilen aktivitelere bakıldığında başlıca bilinenler şunlardır:

Tuna Deltası: Romanya sınırları içinde bulunan ve Tuna Nehri’nin Karadeniz’le doğal yollardan birleştiği bölge olan Tuna Deltası, önemli turistik destinasyonlardan biridir. Tuna Deltası’ndaki turizm programları arasında; “dinlenme turları, gezici keşif turları, uzmanlar, araştırmacılar ve öğrenciler için bilimsel tur programları, ekolojik tur seçenekleri, özellikle Sulina ve St. George plajlarının sunduğu tedavi içerikli turlar, kuş gözlemevleri, balıkçılık gibi imkanlar bulunmaktadır (Danube Parks).

Ulusal Parklar: Tuna Havzası içerisindeki en önemli ulusal parklar şunlardır: Đerdap Ulusal Parkı (Sırbistan), Tuna-Drava Ulusal Parkı (Macaristan), Naturpark Obere Donau (Almanya), Donau Auen Ulusal Parkı (Avusturya), Iron Gates (Demir Kapı) Ulusal Parkı (Romanya), Persine Doğal Parkı (Bulgaristan), Sreberna Doğal Rezervi (Bulgaristan) (Wikipedia, 2016).



Tuna Bisiklet Turları: Tuna Bisiklet Turu, tüm Tuna Nehri boyunca gerçekleştirilen en güzel görsel aktivitedir. Tuna'nın başlangıç noktası olan Donaueschingen'den başlayan turlar, Karadeniz'e kadar yaklaşık 2800 km. boyunca gerek bireysel gerekse de tur operatörleri aracılığı ile gruplar halinde gerçekleştirilmektedir. Tuna Nehri, bu rota boyunca on ülkeden akmaktadır (Danube Cycle Path).

Sultanlar Yolu: Bu program, Avusturya'dan başlayarak Türkiye'ye kadar uzanan bir trekking aktivitesidir. Adını 1520-1566 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin padişahı olan Sultan 1. Süleyman'dan almaktadır. Sultanlar yolu; Viyana-İstanbul arasında, tarihin önemli olaylarının cereyan ettiği yolda gerçekleşen önemli bir kültürel turdur. Tur; Avusturya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Türkiye rotasını takip etmektedir (Sultans Trail).

İmparatorlar ve Krallar Rotası: Bu program, Tuna Nehri'nin her bir tarafında barok usulü saraylar, şatolar, orta çağ şehirleri ve görkemli yapıları barındırmaktadır. Tur programı, Almanya'daki Regensburg şehrinden başlayıp, Passau ve Linz'den geçerek tarihte Habsburg İmparatorluğu'nun merkezi, şimdiki Avusturya'nın başkenti Viyana'ya kadar uzanmaktadır. Burada İmparatorluk Sarayı, St. Stephen Katedrali, Schönbrunn ve Belvedere Sarayları ve birçok müze görülebilecek yerler arasındadır (Wieninfo, 2016).

### **Sonuç**

Tuna Nehri Avrupa'nın ikinci en uzun nehridir. Nehrin ana kolu 10 farklı ülkeden geçmekle beraber; havza olarak düşünüldüğünde Tuna, akarsu kolları ile 19 ülkeye yayılmaktadır. Bu durum Tuna'yı Avrupa'nın en merkezi

havzalarından biri haline getirmektedir. Tuna Nehri Havzası üzerinde açılan önemli yapay kanallar vasıtasıyla, Kuzey Denizi'nden Karadeniz'e uzanan uzunca bir su yolu hattı, bu merkezilik durumunu güçlendirmektedir. Bu hat boyunca gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetleri, havzadaki gerek ulusal ekonomilere, gerekse de bölgesel ekonomiye büyük girdiler sağlamakta ve bu sayede havza ülkeleri arasında bir işbirliği fırsatı da doğmaktadır. Ekonomik ilişkilerin gelişmesi ile birlikte, bu iş birliği Tuna Nehri'nin korunması açısından da fırsatlar doğurmuştur. Bu fırsatlar, kurumsal açıdan 1998'de Viyana'da "Uluslararası Tuna Nehri Koruma Komisyonu"nun kurulması ile hayat bulmuş ve bu komisyon sayesinde havza ülkeleri tüm Tuna Havzası içerisinde çevresel konular için de duyarlılık göstermişlerdir.

Tuna Nehri ekonomik yönden sadece kanalların kullanımı ile değil; nehrin çeşitli noktalarında inşa edilen barajlar ve hidroelektrik santraller sayesinde de önemli bir su yolu olma özelliğini korumaktadır. Bu sistemler, havza ülkelerinin içme suyu teminleri, elektrik enerjisi üretimi gibi yaşamsal ihtiyaçlarına cevaplar vermektedir. Birçok baraj sistemi havza ülkelerine faydalar sağlamakla beraber; aynı zamanda tarihsel süreç içerisinde ortak baraj sistemleri oluşturma çabalarına da katkıda bulunmuştur. Bu çabaların en önemlisi, 1977'de imzalanan bir antlaşma ile Çekoslovakya ve Macaristan arasında gerçekleşmiş, fakat projenin yürütülmesi konusunda zamanla büyük sorunlar yaşanmıştır. Dahası bu sorunlar önemli hukuk davalarına konular teşkil etmiştir.

Tuna Nehri, turistik açılarından da büyük olanaklar sunmaktadır. Özellikle nehrin ekolojik yönden güçlülüğü, mükemmel doğası ve manzarası bu olanağı arttırmaktadır. Dahası, nehir havzasının tarihsel olarak önemli

olaylara şahitlik etmiş olması; son zamanlarda turizm faaliyetlerini çeşitlendirmiştir. Son olarak denilebilir ki, Tuna Nehri, geçmişte olduğu gibi bugün de sağladığı büyük avantajlar ve yoğun bir nüfusa hizmet etmesi bakımından önemini korumaya devam etmektedir.

### Kaynakça

- Anlar Güneş, Ş. (2006). *Gabčikovo-Nagymaros Davası*. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 55(2), 91-116.
- Arat, E. (2002, Ağustos). MFA. *Tuna Nehri'nde Seyrüsefer ve Türkiye*: [http://www.mfa.gov.tr/tuna-nehri\\_nde-seyrusefer-ve-turkiye.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/tuna-nehri_nde-seyrusefer-ve-turkiye.tr.mfa) adresinden erişildi.
- Avalon Waterways. (2015). <https://www.avalonwaterways.com/Europe-Rivers/Danube/> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 25.12.2015)
- Babic Mladenovic, M., Radovanovic, M., & Radosavljevic, P. (2012). Monitoring of the Iron Gate Hydropower and Navigation System on the Danube River. *Water Research and Management*, 3(1).
- Boia, L. (2001). *History and Myth in Romanian Consciousness*. Central European University Press.
- Clarke, M. (2009). *Main-Danube Canal*. <http://www.britannica.com/topic/Main-Danube-Canal> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 02.01.2016)
- Danube Cycle Path. (2016). <https://www.danube-cycle-path.com/> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 16.01.2016)
- Danube Parks. (2016). <http://www.danubeparks.org/mobile/?activities=1> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 16.01.2016)
- EC. (2021). [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/rhine-dan\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/rhine-dan_en) adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 02.01.2016)
- Fürst, H. (2003). The Hungarian-Slovakian Conflict over the Gabčikovo-Nagymaros Dams: An Analysis. *InterMarium*, 6(2), 1-2.
- Howley, J. (2009). The Gabčikovo-Nagymaros Case: The Influence of the International Court of Justice on the Law of Sustainable Development. *Queensland Law Student Review*, 2(1).
- ICPDR. (2015). <https://www.icpdr.org/main/danube-basin/river-basin> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 26.12.2015)
- ICPDR. (2016). <https://www.icpdr.org/main/issues/dams-structures> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 04.01.2016)

ICPDR. (2016). <https://www.icpdr.org/main/issues/plants-animals> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 10.01.2016)

ICPDR. (2016). <http://www.icpdr.org/main/icpdr/about-us> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 10.01.2016)

Maden, T. E. (2015). *Tuna Nehri ve Peipsi Gölü Örneği Çerçevesinde Avrupa Birliği Su Çerçeve Direktifi ve Sınırtaşan Sular*. *Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 1(1), 105-140.

Nedea, P.-S., Milea, O.-M., & Pascu, E. (2012). Danube River: A Central Axis of the European Union. *International Journal of Academic in Accounting, Finance and Management Sciences*, 2(1), 216-223.

Pinka, P. G. (2015). *Danube River*. <http://www.britannica.com/place/Danube-River> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 09.12.2015)

Reinartz, R. (2002). *Sturgeons in the Danube River: Biology, Status, Conservation*. International Association for Danube Research. [https://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/42\\_2002\\_sturgeons\\_in\\_the\\_danube\\_reinartz\\_r\\_int.pdf](https://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/42_2002_sturgeons_in_the_danube_reinartz_r_int.pdf) adresinden erişildi.

See River. (2016). <http://www.see-river.net/icpdr.html> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 10.01.2016)

Šoškić, S., Đekić, Z., & Kresojević, M. (2014). Analysis of the River-Sea Transport in the Direction of the Danube-Black Sea and the Danube River River Main. *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 8(4), 523-531.

Spulber, N. (1954). The Danube-Black Sea Canal and the Russian Control over the Danube. *Economic Geography*, 30(3), 236-245.

Sultans Trail. (2016). <https://sultanstrail.com/> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 16.01.2016)

Tempera, M. (2010). *The Danube River: Its Future as a European Transportation Route*. Portal on Central Eastern and Balkan Europe. <file:///C:/Users/Admin/Downloads/danube.pdf> adresinden erişildi.

Thomson, L. (2016). The ICJ and the case concerning the Gabčikovo-Nagymaros Project: The Implications for International Watercourses Law and International Environmental Law. *Centre for Energy, Petroleum and Mineral Law and Policy*, 3. <http://www.dundee.ac.uk/cepmlp/gateway/index.php?news=27951> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 04.01.2016)

Turnock, D. (1986). The Danube-Black Sea Canal and Its Impact on Southern Romania. *GeoJournal*, 12(1), 65-79.

UNDP-Danube Regional Project. (2021). Population: [http://www.undp-drp.org/drp/danube\\_population.html](http://www.undp-drp.org/drp/danube_population.html) adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 30.09.2021)

- UNECE. (2016). <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/water/blanks/assessment/black.pdf> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 10.01.2016)
- Van Gils, J., Behrendt, H., & vd. (2005). Future Development of Nutrient Emissions and River Loads in the Danube Basin. J. Lawson (Edt). *River Basin Management: Progress towards Implementation of the European Water Framework Directive* içinde (s. 219-230). London: Taylor&Francis.
- Wieninfo. (2016). <https://www.wien.info/en/sightseeing/sights/imperial/route-emperors-kings> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 16.01.2016)
- Wikipedia. (2015). <https://en.wikipedia.org/wiki/Danube> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 26.12.2015)
- Wikipedia. (2016). <https://en.wikipedia.org/wiki/Danube#Tourism> adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 16.01.2016)
- Wikipedia. (2021). Danube-Black Sea Canal: [https://en.wikipedia.org/wiki/Danube%E2%80%93Black\\_Sea\\_Canal](https://en.wikipedia.org/wiki/Danube%E2%80%93Black_Sea_Canal) adresinden erişildi. (Erişim Tarihi: 30.09.2021)

## **Summary**

Danube is the second longest river in European continent after Volga. Originating in the south of Germany, it follows a long route to the Black Sea and passes through the most important countries and capitals of Europe. The Danube River with its basin, which hosts a dense population of Central and Eastern Europe, has been and continues to be evaluated economically, logistically and also touristically. In this sense, especially thanks to the dams that has built on the river, it caters to the important energy needs of the cities and regions in Europe it passes through. A project that will become one of these important dams in the Danube River within the borders of Europe was signed between Czechoslovakia and Hungary in 1977. But firstly, Hungary announced that it withdrew from the project unilaterally, citing its economic problems. Then, in response to this action, Czechoslovakia unilaterally changed the route of the Danube within its own borders and decided to continue with a different project. The circumstance shaped by these events between the two countries has become a multi-faceted case involving many sub-branches of international law in the following years. This case was called the Gabčíkovo – Nagymaros case. In this study, the emergence, development and current situation of this case is mentioned, besides, the economic, energy and commercial value of the Danube River in terms of the countries it passes through, and finally the use of the river and its basin in terms of tourism is discussed.