

KARADENİZ’İ DİĞER DENİZLERE BAĞLAYAN İÇSUYOLLARINDA SEYİR VE AZAK DENİZİ’NE ERİŞİMİN ENGELLENMESİ

*Ali BAŞARAN

Öz

Karadeniz yarı kapalı bir deniz olarak kabul edilir. Karadeniz’in kapalılık halini içsuyollarından diğer denizlere erişim bir nebze olsun azaltmaktadır. İçsuyollarından Hazar Denizi’ne, Beyaz Deniz’e, Baltık Denizi’ne, Kuzey Denizi’ne erişmek mümkündür. Rusya Federasyonu Kırım’ı işgal ve ilhak ettikten sonra Kerç Boğazı, Azak Denizi, Don-Volga Kanalı güzergahını büyük ölçüde kapatmıştır. Araştırmanın amacı içsuyollarının Karadeniz bölgesinin barış, güvelik ve refahına etkisini belirlemektir. Tuna-Main-Ren ve Don-Volga Kanalı önemli içsuyollarındandır. İki içsuyolu boyunca barış ve refah farkının nedenini belirlemek önemlidir. Araştırmanın verileri haritalardan, andlaşmalardan, fotoğraflardan, videolardan, istatistiklerden, haberlerden ve dava dosyalarından toplanmıştır. Erişilen tüm verilerin geçerliği ve güvenilirliği tarafsız değerlendirilmiştir, iki uzman araştırmacının tavsiye ve eleştirileri dikkate alınmıştır. Yakın tarihli bazı istatistikler yayınlanmadığından araştırmaya dahil edilememiştir. Çalışma 2021 yılı sonunda tamamlandığından Rusya Federasyonu’nun Ukrayna’yı işgalinin içsuyollarına erişime tesiri araştırmanın kapsamı dışındadır. İçsuyolları nakliyesi, karayolları nakliyesi, demiryolları nakliyesi, denizyolları nakliyesi arasında etkileşim olduğu görülmüştür. Nakliye yollarının açıklığı ya da kapalılığı barışın ve refahın ya da savaşın ve sefaletin önemli bir göstergesidir. Rusya Federasyonu Kırım’ı işgal ve ilhak ettikten sonra Azak Denizi ve Don-Volga Kanalı’nı Ukrayna ve Hazar Denizi ülkelerine kapatmıştır. İşgal ve ilhak Azak Denizi ve Don-Volga Kanalı’nda nakliyeyi aksatmıştır. Nakliyenin aksaması Don-Volga Kanalı boyunca ve Karadeniz’de barış ve refahı ciddi olarak etkilemiştir.

Anahtar Kelimeler: İçsuyolları, Karadeniz, Azak Denizi, Don-Volga Kanalı, Tuna-Main-Ren Kanalı

NAVIGATION IN INLAND WATERWAYS THAT CONNECT BLACK SEA TO THE OTHER SEAS, AND OBSTRUCTION OF ACCESS TO THE AZOV SEA

Abstract

The Black Sea is considered a semi-closed sea. Access to other seas from inland waterways reduces the closure of the Black Sea somewhat. It is possible to access the Caspian Sea, the White Sea, the Baltic Sea and the North Sea from inland waterways. After invading and annexing the Russian Federation Crimea, the Kerch Strait, Azov Sea, Don-Volga Channel largely closed the route. The purpose of the research is to determine the influence of inland waterways on the peace, security, and welfare of the Black Sea region. The Tuna-Main-Ren Canal and the Don-Volga Canal are important inland waterways. It is important to identify the causes of the discrepancy in achieving peace and prosperity along the two inland waterways. Data of the research has been collected from maps, agreements, photos, video records, statistics, news, cases. Validity and reliability of all reached data has been neutrally evaluated, the criticism and recommendations of two expert researchers has been taken into consideration. Since some recent statistics were not published, they could not be included in the research. Since the study was completed at the end of 2021, the influence of the Russian Federation’s invasion of Ukraine on access to the inland waterways is beyond the scope of the research. It has been observed that there is an interaction between the inland waterways transport, the highways transport, railways transport and sea transport. The openness or closure of transport routes is an important indicator for peace and welfare or war and poverty. Russian Federation has invaded and annexed Crimea and subsequently it partly has blocked Azov Sea and the Don-Volga Canal to Ukraine and Caspian Sea countries. The invasion and the annexation disrupted transportations in Azov Sea and Don-Volga Canal. As a result, these events seriously affected peace and welfare along Don-Volga Canal and in the Black Sea region.

Keywords: Inland waterways, Black Sea, Azov Sea, Don-Volga Canal, Tuna-Main-Ren Canal

* Doç. Dr., Karabük Üniversitesi, alibasaran3@gmail.com, ORCID: 0000-0002-1870-2495

Cite as/ Atf: Başaran, A. (2022). Karadeniz’i Diğer Denizlere Bağlayan İçsuyollarında Seyir ve Azak Denizi’ne Erişimin Engellenmesi. *Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi*, 10 (2), 149-188.

Received/Geliş: 25.6.2022

Accepted/Kabul: 2.8.2022

Giriş

Karadeniz dört bir yönden dökülen nehirlerin haznesidir. Karadeniz’e kuzeyden ve batıdan dökülen nehirlerde binlerce yıldır yük ve yolcu nakli yapılagelmektedir. Karadeniz’in kuzeyi ve batısındaki nehirlerden fevkalade geniş ve zengin alana erişilir. Karadeniz’e kuzeyden dökülen Don Nehri bağlantılarıyla, içsulardan Hazar Denizi’ne, Beyaz Denize ve Baltık Denizi’ne erişilir. Karadeniz’e batıdan dökülen Tuna Nehri bağlantılarıyla, içsulardan Kuzey Denizi’ne erişilir. Karadeniz’in güneyinden, Türkiye’den dökülen nehirler seyrüsefere uygun değildir.

İçsular ile kastedilene açıklık getirmekte yarar vardır. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (mad. 5/1) ve B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi (mad. 8/1) içsuları, karasularının başladığı esas çizginin (hattın) berisinde kalan sular olarak belirtmektedir. İçsuların hukuki rejiminin dayanağı kıyı devletinin, eğer içsular iki devlet sınırını oluşturuyorsa kıyı devletlerinin egemenliğinin kabulüdür. Örneğin Tuna Nehri Bulgaristan ile Romanya’nın sınırında akar. Dolayısıyla, kıyı devletinin ya da devletlerinin içsulardaki egemenliğinin ilke olarak tam olduğu kabul edilmektedir. Bununla birlikte uygulamada değişik durumlar gözlenmektedir.

İçsulara yabancı devlet gemilerinin serbestçe giriş-çıkış hakları olup olmadığı karmaşıktır. Zaman geçtikçe içsulara ve özellikle limanlara giriş-çıkışın serbestliği tanınmaktadır.¹ Karadeniz’e dökülen Tuna Nehri’nde, Don Nehri’nde², Dinyeper Nehri’nde ve Don-Volga Kanalı’nda Karadeniz’e kıyı ülkelerin ticaret, seyahat gemilerinin seyrüsefer serbestisi önemlidir.

İçsuyolu ile uluslararası içsuyolu arasındaki farka açıklık getirmek gerekmektedir. İçsuyolu ile bir devletin münhasır egemenliğindeki seyrüsefer yapılan içsulardan her biri akarsu, kanal, göl vd. ya da akarsu, kanal ve göllerin oluşturduğu bir sistem ifade edilir. Uluslararası içsuyolu ise bir devletin münhasır egemenliğinde olmayan

¹ Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk* (Turhan Kitabevi, 2003), s. 255-257.

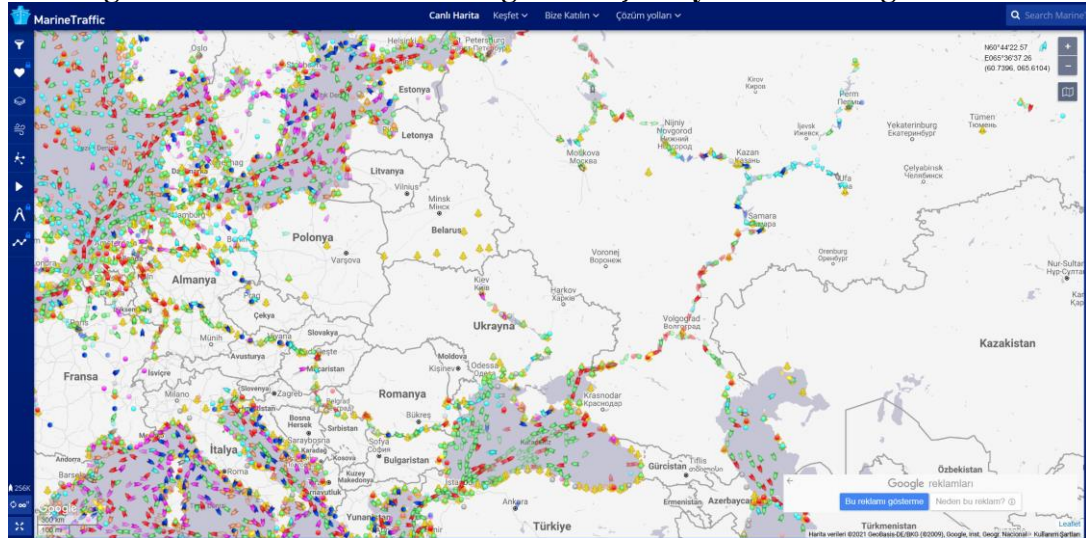
² Don Nehri Türk tarihinde Ten olarak geçmektedir. Bkz. Belge Özeti : Azak beyine hüküm: Kırım Hanı Mehmed Giray mektup gönderip Azak Kalesi’nin Ten Nehri cihetinde iki yüz elli kulaç yeri harab olup tamire muhtaç olduğunu bildirmekle tamir etmesi. Yer Bilgisi : 39 – 302 Dosya Ek : Belge Tarihi : H-08-12-987 <https://katalog.devletarsivleri.gov.tr> Erişim: 29 Ağustos 2022.

içsuyoludur. Tuna Nehri bir uluslararası içsuyoludur. Tuna Nehri yatağı AB ülkelerinden geçtiğinden AB Tuna Nehri içinde geçerli seyrüsefere ilişkin teknik düzenlemeleri içeren 2006/87 sayılı AB yönergesi³ 1 Ocak 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yönergeyle AB sınırları içerisindeki tüm nehirlerde yük ve yolcu taşıyan gemilerin serbest dolaşımı güvenceye alınmıştır. Yönerge içsuyolu taşımacılığını kapsayan AB güvenlik sertifikalarının verilmesi konusunda Ren Nehri'ni de kapsayan yeknesak bir sistem öngörmüştür. Evvelki AB güvenlik sertifikası sisteminin Ren Nehri'nde geçerli olmaması sebebiyle içsuyolu nakliyesinde serbest dolaşım sekteye uğruyordu. Yeni yönerge ile bu sorun ortadan kalkarken, aynı zamanda, uluslararası içsuyolu nakliyesi komisyonları tarafından 2008 yılı sonunda alınan kararlar ile yeni güvenlik sertifikası sistemi Ren ve Tuna nehirlerinin AB sınırları dışında kalan kısımlarında da geçerli olması öngörülmüştür.⁴

1. Karadeniz Ülkeleri İçsularında Nakliyat

151

Ekran görüntüsü 1: Karadeniz'e Bağlantılı İçsuyollarında Yoğunluk



Kaynak: <https://www.marinetraffic.com/tr/ais/home/centerx:35.9/centery:50.9/zoom:5>

Karadeniz'e kuzeyden ve batıdan dökülen nehirler seyrüsefere doğal olarak uygundur. Bu nehirlerdeki taşkınlar, alüvyon birikmesi, mansaba çamur birikmesi vb. durumlarda seyrüsefer için müdahale gereklidir. Don Nehri ve Tuna Nehri kanallarla

³ Yönerge metni için bkz. eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:389:0001:0260:EN:PDF Erişim: 01 Aralık 2021.

⁴ Deniz Ticaret Odası 19 Ocak 2009 242 AB Ocak Ayı Bülteni Sirküler No: 29/2009, s. 3.

diğer nehirlerle, göllere seyrüsefer için bağlanmıştır. <https://www.marinetraffic.com> adresinde Karadeniz’e dökülen nehirlerde, seyrüsefer halindeki gemiler canlı görüntülenmektedir. 5 Haziran 2021 13:00 itibariyle Karadeniz’in kuzeyinde Don-Volga Kanalı’na bağlantılı içsularda yoğun gemi trafiği görüntülenmiştir. Ukrayana’nın içsuyu hükmündeki Dinyeper Nehri’nde de yoğun gemi trafiği görüntülenmişken Moldova-Ukrayna sınırını oluşturan Dinyester Nehri’nde seyrüsefer görüntülenmemiştir. Karadeniz’in batısında Tuna Nehri’nde yoğun seyrüsefer görüntülenmiştir. Rusya Federasyonu istatistikleri ile <https://www.marinetraffic.com> görüntüleri uyumludur.

Tablo 1: Nakliye Türlerinin Toplama Oranı, %

	Yıl	Demiryolu	Karayolu	Boru hattı	Deniz yolu	İçsular	Havayolu
RF	2019	45,9	4,9	47,3	0,6	1,2	0,1
Azerbaycan	2018	4,8	18,1	71,2	4,9	–	1,0
Ermenistan	2018	16,7	19,4	63,9	–	–	0,0
Bulgaristan1)	2018	10,4	74,2	1,9	...	13,5	...
Macaristan	2019	18,2	62,8	15,2	–	3,6	0,1
Almanya1)	2018	24,6	62,7	3,4	...	9,3	...
Moldova2)	2018	16,4	65,0	18,5	–	0,0	0,0
Romanya1)	2018	15,4	68,9	1,3	...	14,4	...
ABD3)	2018	34,2	40,2	19,4	...	6,3	...
Ukrayna	2018	56,2	12,8	29,9	0,5	0,5	0,1
Japonya	2017	5,2	50,9	...	43,7	...	0,3

Kaynak: Федеральная служба государственной статистики (РОССТАТ), s. 91.

Karadeniz’in batısındaki iki ülkenin, Bulgaristan ve Romanya’nın içsularında nakliyenin payı önemlidir. Tablo 1’de görüldüğü üzere Bulgaristan içsularında nakliyenin payı 2018 itibariyle %13,5, Romanya’nın içsularında nakliyenin payı %14,4’tür. Karadeniz’in güneyindeki ülkemiz içsularında nakliyenin payı çok küçüktür. Bunun iki temel nedeni vardır. İlki 1950 yılına kadar ülkemizde demiryolu ve denizyoluna ağırlık veren politikalar benimsendiğinden 1950’de yük nakliyesinde miktar (ton) olarak demiryolu %55,1, denizyolu %27,8 pay alırken, karayolunun payı %17,1 idi. Aynı dönemde yolcu seyahatinde dağılım %49,9 karayolu, %42,2 demiryolu, %7,5 denizyolu ve %0,6 havayolu şeklindeydi. 1950 yılından sonra en pahalı nakliye türü olan karayolunu destekleyen politikalar her hükümet döneminde devam ederek Türkiye’de nakliye karayolu ağırlıklı hale getirilmiştir. Böylece 2007 itibariyle yurtiçinde yükte %92, yolcуда %95 karayolu payı ile dengesiz, pahalı ve

sağlıksız bir yapıya dönüşmüştür. Tonaj bazında dış ticaret taşımalarımızın %87,4'ü en ucuz nakliye türü olan denizyolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımaları %3,6 gibi çok düşük oranda kalmıştır.⁵ İçsularda nakliyenin payının düşük olmasının bir diğer nedeni Türkiye akarsuları ve göllerinde seyrüsefer Avrupa ve Rusya'ya göre genelde pek müsait değildir. Bazı doğal göllerde ve baraj göllerinde yük ve yolcu nakliyatı olsa da Anadolu'nun içinden Karadeniz kıyısına akan nehirlerde nakliye 2021 sonu itibariyle mümkün değildir. Ülkemizde Van Gölü nakliyeye uygundur. Van Gölü'nde 1946 yılı ağustos ayı sonunda yük ve yolcu seferleri başlamıştır.⁶ Tahran seferleri dahil 1971'den itibaren vagonlar Van Gölü'nün karşı tarafına geçirilmektedir.⁷ Karadeniz ve Marmara Denizi'ni Sakarya Nehri, Sapanca Gölü ve İzmit Körfezi'yle bağlama projeleri yüzyıllardır vardır. Türkiye'de içsularda nakliyenin düşük olmasının başka bir nedeni de 815 numaralı 19 Nisan 1926 tarihli Türkiye sahillerinde nakliyatı bahriye (kabotaj) ve limanlarla karasuları dahilinde icrayı san'at ve ticaret hakkında kanun gösterilebilir. Bu kanunun ikinci maddesi hükmü yabancı tebaalılarını içsulardan dışlamaktadır:

153

“Nehirler ve göller ve Marmara havzasıyla boğazlarda bilumum karasularıyla karasularına dahil bulunan körfez, liman koy ve sairede vapur, romorkör istimbot, motörbot, mavna, salapurya, sandal, kayıt velhasıl makine, yelken, kürek ile müteharrik merakibi kepire ve sagire ile tarak, prizman, maçuna, algarina, şat ve her nevi nakliye ve su dubaları limyo, sefaini tahlisiye ve emsali ile şamandıra, sal gibi sabit ve sabih vesait bulundurmak ve bunlarla seyrüsefer ve nakliyat icra etmek suretleriyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına münhasırdır.”

Halbuki ülke menfaatlerini gözeterek yabancı tebaalılara Türkiye içsuyolları kullanarak hem nakliye ucuzlatılabilir hem de gelir temin edilebilir. Böylece Türkiye'de üretilen malların dış piyasalara erişimi ve rekabetçiliği artırılabilir. Aynı durum RF içsuyolları için de geçerlidir. RF içsuyolları Türkiye tebaalılara kullanırlırsa RF'nin gelirleri artacak ve RF'nin ihraç ürünleri daha hızlı ve daha ucuz dış pazarlara erişecektir.

⁵ Komisyon, “Dokuzuncu Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu” (Ankara, 2007)., s. 1.

⁶ <https://youtu.be/fb46raTi0kc> “Van Gölü'nde yolcu taşımacılığının hikayesi” Erişim: 18 Ekim 2021.

⁷ https://youtu.be/T_AQLWXYVKs Erişim: 19 Ekim 2021.

Teknolojik gelişmeler ve değişen ekonomik koşullar denizyolu taşımacılığını yapısal değişikliklere zorlamıştır. Armatörler ve gemi inşaatçıları yük elleçleme, limanda kalış ve boş seyir süreleri daha az olan gemi tasarımlarına yönelmişlerdir. Böylece denizlerde güvenli ve ekonomik taşımacılık yapmaya uygun Ro-Ro, konteyner gibi gemilerle, içsuyollarında ITBS denen itmeli ve çekmeli römorkör-mavna sistemi hızla yaygınlaşmaya başlamıştır.⁸

Tablo 2: RF’de İçsuyollarında Nakliye¹⁾

	2005	2010	2015	2017	2018	2019
Elleçlenen yük – genel toplam, milyon ton	134,2	102,4	121,4	118,5	116,2	108,2
Krainy sever bölgesinde ve ona muadil belli mevsimlerde nakliye yapılan yerlerdeki toplam²⁾	11,8	18,1	17,0	17,4	18,0	18,4
ayrımı:						
kuru yük	8,5	14,5	13,5	14,0	14,9	15,4
dökme yük	2,3	2,0	1,7	1,6	1,5	1,7
salda orman yükü	1,0	1,6	1,8	1,8	1,5	1,4
Uluslararası nakledilen yükler²⁾	29,3	17,0	27,1	29,7	29,9	29,5
ayrımı:						
İhracat	21,3	15,6	23,4	26,1	26,9	25,6
İthalat	1,4	0,7	1,2	0,7	0,5	1,4
yabancı limanlar arası	6,5	0,5	2,0	2,7	2,3	2,3
Transit	0,1	0,2	0,4	0,1	0,2	0,2
Yük nakli – toplam, milyar ton•km	87,2	54,0	63,6	67,2	66,1	65,9
Uluslararası olan toplamı ²⁾	43,8	22,3	34,3	35,9	33,4	34,1
Uluslararası ayrımı:						
ihracat	31,8	20,4	28,3	29,9	27,9	27,6
İthalat	2,4	0,4	1,5	0,9	0,7	1,5
yabancı limanlar arası	9,6	1,1	3,3	4,6	4,2	4,4
transit	0,1	0,4	1,3	0,5	0,7	0,7

2019 yılında içsularda elleçlenen kap yükü 0,3 milyon ton, elleçlenen torba yükü 0,03 milyon ton nakliye. Uluslararası standartlara göre bürüt 10 ton ve daha fazla kapların toplam nakledilen yüklerle oranı %0,2.

¹⁾ 2015’ten itibaren denizde ve nehirde seyredenler dahil.

²⁾ 2010’dan itibaren her türlü iktisadi faaliyetler dahil.

Kaynak: Федеральная служба государственной статистики (РОССТАТ), s. 71.

Tablo 2’de 2005 ila 2019 yılları arasında RF içsuyollarındaki nakliye gösterilmiştir. Buna göre yılar itibariyle elleçlenen yükte düşüş görülmektedir. Düşüşün nedeni RF’nin iç iktisadi durumu, kovid salgını ve RF’nin Kırım’ı işgal ve ilhakı sonrası AB ve ABD’nin RF’ye uyguladığı müeyyideler olabilir.

⁸ Komisyon, “Dokuzuncu Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu.”, s. 2.

RF’de içsuyollarının uzunluğu 2019 yılı itibariyle 102.000 km’dir. Ancak bu içsuyollarının sadece 50.000 km’sinde seyrüsefer için su derinliği, genişliği, altgeçitlerin yüksekliği, gabari güvenlidir, her mevsim daima uygundur. 2019’da nakledilen yükler 5674 milyar ton km yol almıştır. İçsuyollarından nakledilen yükler toplam 66 milyar ton km yol almıştır. 2019’da yolcular toplamda 635,2 milyar km seyahat etmiş, yolcular içsuyollarında ise 0,6 milyar km seyahat etmiştir. 2019’da 7 kaza 3 ölü ve 2 yaralı ile en güvenli seyahat içsuyollarında gerçekleşmiştir.⁹

Volga (İdil¹⁰) Karadeniz’i Hazar Denizi’ne, Beyaz Denize ve Baltık Denizi’ne bağlayan en mühim nehirdir. Aşağı Volga’da, Don-Volga kanalıyla Karadeniz ile Hazar Denizi arası seyrüsefere müsait hale getirilmiştir. Yukarı Volga’da, Moskova’nın kuzeyinde Volga’ya doğrudan ya da dolaylı bağlantılı kanallar, nehirler, göller oldukça karmaşıklaşır. Yukarı Volga’dan karışık bağlantılarla Beyaz Denize ve Baltık Denizi’ne seyrüsefer mümkündür. Aşağı Volga’da Karadeniz ile Hazar Denizi’ni bağlayan Don-Volga Kanalını bir başlık altında yukarı Volga’ya bağlanan kanalları ayrı bir başlıkta değerlendirmek daha anlamlıdır.

1.1. Karadeniz’i Hazar Denizi’ne Bağlayan Don-Volga Kanalı

Volga (İtil) ile Don (Ten) Nehri arasında insan eliyle kanal açılarak^{11 12}Karadeniz’den Hazar Denizi’ne ulaşmak mümkün hale getirilmiştir.¹³ Volga ile Don’u birleştiren dolayısıyla Karadeniz ile Hazar arasında erişimi sağlayan kanal 1 Haziran 1952’den itibaren kullanılmaktadır.¹⁴ Don-Volga Kanalı inşası ve işletmeye açılması sırasında

⁹ С.М. Окладников Коллегии, И.В. Акимова, and Н.Г. Багдасарянц, eds., *Транспорт в России 2020* (Moskova: Федеральная служба государственной статистики (РОССТАТ), 2020), s. 29, 33, 36, 82.

¹⁰ Volga’nın diğer adı Etil ya da İdil’dir. Etil eski Türkçe’de ırmak manasına gelir. “Kıpçak illerinde akan bir ırmağın adıdır. Bulgar Denizi’ne dökülür; bir kolu Rus diyarına gider.” <https://www.tdk.gov.tr/divanu-lugatit-turk-veri-tabani/> Erişim: 18 Ekim 2021. “Gerek Bulgar ve gerek Hazarlar Volga nehrine “Etil” diyorlardı (Bu kelime Çuvaşça ırmak anlamındadır). ...” V. V. Barthold, *Orta Asya Türk Tarihi Hakkında Dersler*, ed. Kâzım Yaşar Koprıman ve İsmail Aka, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019), s. 20.

¹¹ 1562’de Volga (İtil) ile Don arasında kanal açılması fikri vardı. Bkz. Halil İnalçık, “Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569),” *Bellekten* 12, no. 46 (1948): 349–402., s. 366.

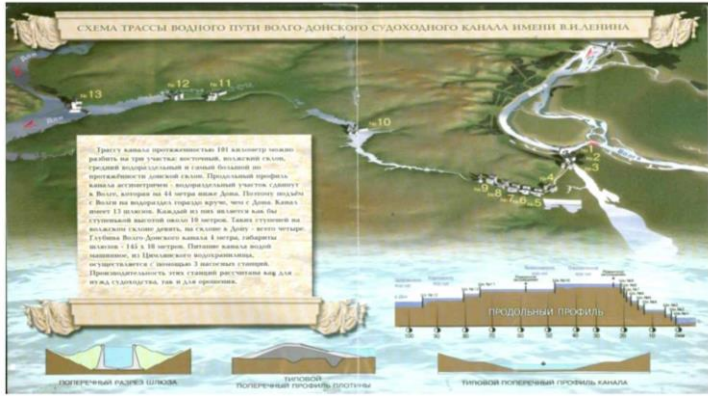
¹² Don ile Volga (İdil) arasında ve Tuna’ya kanal açmayı Osmanlı yönetimi de ele almıştır. Bkz. Erdoğan Keleş, “Sultan Abdülmecid Döneminde (1839-1861) Tuna-Karadeniz Arasında Kanal Açma Teşebbüsü,” *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı* 16, no. 25 (October 29, 2018): 167–207.

¹³ <https://youtu.be/aFOnKHqPUZs> Erişim: 03 Temmuz 2021.

¹⁴ <https://youtu.be/9o8gdIBY-as> Erişim: 24 Temmuz 2021.

Azak Denizi, SSCB’nin bir iç deniziydi. Hazar Denizi çevresinde ise bağımsız devlet olarak sadece SSCB ve İran (1952’deki adıyla İran Şâhanşâhi Devleti- دولت شاهنشاهی ایران) vardı. SSCB sonrası Azak Denizi, RF ve Ukrayna’nın iç denizi olmuş, Hazar Denizi’ne kıyıdaş bağımsız devlet sayısı 5’e çıkmıştır. Don-Volga Kanalı 1952’de, SSCB döneminde tüm SSCB cumhuriyetlerinin katkılarıyla açılmıştır. Hazar Denizi’ne sahilدار Azerbaycan, Türkmenistan, İran ve Kazakistan’ın Karadeniz’e erişimi ancak Volga-Don Kanalı ve Azak Denizi güzergahı ile mümkündür. Bu halde zikredilen devletlerin belirtilen güzergahtan zararsız geçiş hakları var mıdır sorusu cevaplandırılmalıdır.¹⁵ Bu nedenle Volga-Don Kanalı ve Azak Denizi’nin statüsü anılan devletleri etkilemektedir.¹⁶

Kroki 1: Don-Volga Kanalı



Kaynak: Буклет «Волго-Донской судоходный канал», изданного в 2012 г. к 60-летию его открытия dan aktaran Залепухин, В.В. s. 1845.¹⁷

¹⁵ Burada zararsız geçiş hakkı dediğimiz hak karasuları dediğimiz bölgeye ilişkindir. İlke olarak içsular devletin (bazen içsuya birden fazla ülke kıyıdaş ise kıyıdaş devletlerin) tam egemen olduğu bir alandır. Toprak= içsuyolu. Karasuları iki konuda kıyıdaş devletin yetkisinin kısıtlandığı bir alandır. Statü tartışması buradan kaynaklanır. Üstelik karasuları ülkenin ulusal hava sahasını da belirler. Bu bakımdan da çok önemlidir. Ancak Tuna Nehri örneğinde olduğu gibi seyrüsefer serbestisi tanınması devletin/devletlerin mutlak/münhasır egemenliğini sınırlar.

¹⁶ Osmanlı devleti Karadeniz çevresindeki tüm topraklarda hükmetmeye başladıktan sonra zamanla Karadeniz’den Akdeniz ülkeleri menşeyli yabancı gemileri çıkarmış, Rusya tüccarlarının gemilerinin seyrüseferine müsaade etmemiştir. Bu durum Rusya’nın Karadeniz’de ticaret gemilerinin seyrüseferi için yüzyıllarca Osmanlı ile mücadelesine neden olmuştur. 2021 sonu itibariyle Hazar Denizi çevresindeki ülkelerin gemilerinin Karadeniz’e erişememesi anılan ülkeleri bu engeli aşmak için RF ile mücadeleye sürükleyebilir. Hazar Denizi ülkelerinin Karadeniz’e erişiminin kısıtlanması hem RF hem de Hazar Denizi’ne kıyı ülkelerin yararına değildir sonucuna erişebiliriz.

¹⁷ В.В. Залепухин, “Экономические Аспекты Создания Цимлянского Водохранилища И Волго-Донского Судоходного Канала,” in *Современное Экологическое Состояние Природной Среды И Научно-Практические Аспекты Рационального Природопользования И Международная Научно-Практическая Интернет-Конференция*, 2017, 1842–49., s. 1845.

1952’de açılan Don-Volga seyrüsefer kanalından başka SSCB döneminde Don-Volga sulama kanalı inşaatına başlanmış ancak yarım kalmıştır.¹⁸ Vladimir Putin 26 Nisan 2007’de Volga ile Don nehirlerini bağlayacak ikinci bir kanalın açılmasını önermiştir.¹⁹ Don-Volga 2 ya da Avrasya kanalı olarak sunulan öneri projelendirilmemiştir.²⁰ Bir diğer öneri Hazar Denizi-Basra Körfezi arasına kanal açarak Hint Okyanusuna erişilmesidir.²¹ Bu önerinin projelendirilmesi, gerçekleşmesi bugün itibariyle siyasi, iktisadi, teknik, maliyet, ekolojik, coğrafi, topografik zorluklar nedeniyle mümkün görünmemektedir.

1.2. Azak Denizi’ni Baltık Denizi’ne Bağlayan İçsuyolu (Volga-Baltık İçsuyolu)

Karadeniz’den Kerç Boğazı, Azak Denizi, Don-Volga Kanalı güzergahından Moskova bağlantılı doğal göl ve nehirlerle eklenen suni kanallarla Beyaz Deniz’e, Finlandiya Körfezi’ne, Baltık Denizi’ne ulaşılmaktadır. Azak Denizi’ni Baltık Denizi’ne bağlayan içsuyolu sistemini akarsular, göller ve kanallar oluşturmaktadır. Uluslararası hukuka göre uluslararası su yolu ve içsuyolu farkını açıklamak gerekir. Rusya Federasyonu ve Ukrayna’nın da 21 Mayıs 1997’de lehte oy kullandığı²² “Birleşmiş Milletler Uluslararası Su Yollarının Ulaşım Dışı Kullanımı Hukukuna İlişkin Sözleşme”nin 2’nci maddesinde su yolu tanımlanmıştır: “(a) “Suyolu” fiziksel ilişkileri nedeniyle tek bir bütün oluşturan ve normal olarak ortak bir noktaya akarak sona eren yerüstü ve yeraltı suları sistemidir.”²³ Bir su yolu tamamen bir devletin ülkesi sınırlarından taşmıyorsa o devletin içsuyudur. Bir su yolu devletin sınırları dışına taşıyorsa uluslararası su yolu kapsamına girebilir. Anılan sözleşmenin 2’nci

¹⁸ <https://youtu.be/wl1qjv8dyg?t=75> Erişim: 04 Ağustos 2021.

¹⁹ <https://rg.ru/2007/04/27/poslanie.html> Erişim: 24 Temmuz 2021.

²⁰ <https://youtu.be/4yw-VsS3kzk> Erişim: 04 Ağustos 2021.

²¹ http://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/vmesto_sueca_iz_kaspija__v_indijskij_okean_180.htm Erişim: 06 Ağustos 2021.

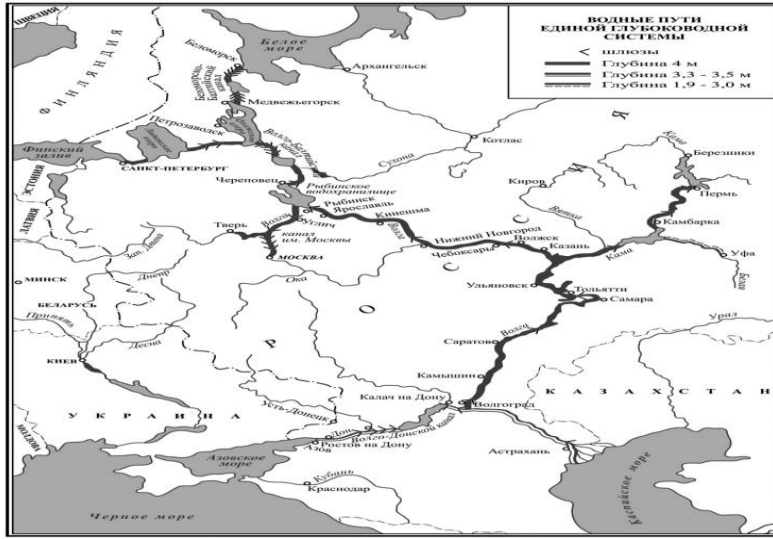
²² Alistair Rieu-Clarke, Ruby Moynihan, and Bjorn-Oliver Magsig, *UN Watercourses Convention User’s Guide* (IHP-HELP Centre for Water Law, Policy and Science | Dundee, UK, 2012), s. 37.

²³ Dolunay Özbek Dalyan, “Birleşmiş Milletler Uluslararası Su Yollarının Ulaşım Dışı Kullanımı Hukukuna İlişkin Sözleşme,” *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* 55, no. 4 (2011): 363–80., s. 364.

maddesinde uluslararası su yolu tanımlanmıştır: “(b) “Uluslararası su yolu” parçaları ayrı devletler içinde yer alan su yoludur;”²⁴

Azak Denizi’nin uluslararası hukuktaki statüsü nedir yani içsu mu içsuyolu mu uluslararası su yolu mu uluslararası deniz mi açık deniz mi iç deniz mi kapalı deniz mi yarı kapalı deniz mi vd. Azak Denizi’nin hukuki statüsünün yakın tarihine baktığımızda Azak Denizi’nin SSCB’nin içsuyu olarak kabul edildiği görülür. Azak Denizi SSCB sonrası Ukrayna ve RF arasında kaldığından, sınır oluşturduğundan âdeta uluslararası nitelik kazanmıştır. Aşağıda 3’üncü başlık altında açıklanacağı üzere Ukrayna ve RF Azak Denizi’ni uluslararası su olarak değil içsuları olarak değerlendirip andlaşma imzalamışlardır.²⁵ Bu andlaşma ile Ukrayna ve RF’nin, Azak Denizi’ni içsu olarak kabul etmesi sonrası diğer devletlerin gemilerinin Azak Denizi’ne tamamen serbest giriş-çıkışı açık değildir. Hüseyin Pazarıcı’ya göre temayül içsulara giriş-çıkışın açık denizlerin serbestliğinin uzantısı olduğu yönündedir.²⁶

Harita 1: Azak Denizi’ni Baltık Denizi’ne Bağlayan İçsuyolu

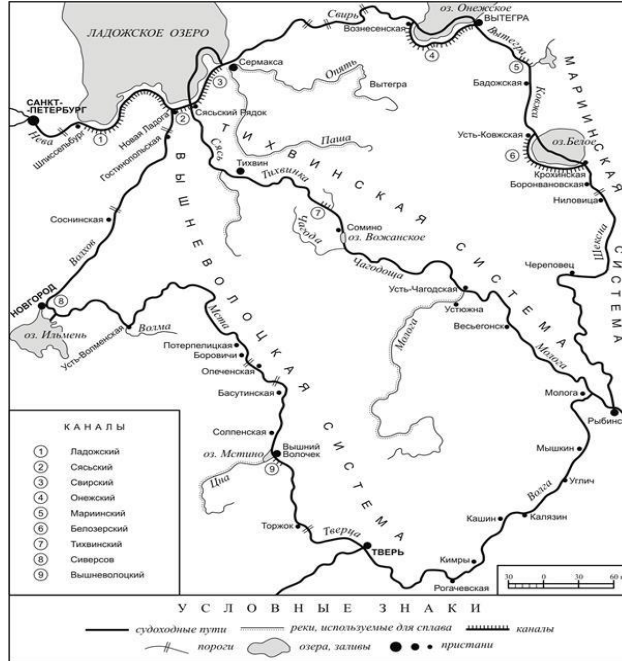


Kaynak: Мамаев Ю.А., Козловский С.В., Ястребов А.А., s. 62.

²⁴ Dalyan., s. 364.

²⁵ Sınır oluşturan yerler uluslararasılaşır. Sınır devletler ad hoc düzenleme ile bu konuyu aralarında düzenler. Azak Denizi’nde yetki alanları paylaşımı gereklidir. İçsuları belirlenirken düz ya da normal esas hat yöntemi kullanılır. İçsuların dış sınırından başlayarak 12 mile kadar karasularına dahil edilebilir, (1982 BMDHS). Karasularından sonrası açık denizdir. Açık denizde MEB ve KS belirlenmelidir. Azak Denizi’nin tümünün içsu kabul edilmesiyle yukarıdaki çözüm, şablon işlemez hale gelir.

²⁶ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk.*, s. 257.

Harita 2: Mariinski Sistemi, Tihvinski Sistemi, Vişnevolski Sistemi

Kaynak: <https://anashina.com/istoriya-mariinskoj-vodnoj-sistemy-i-mujej-vodnye-puti-severa-v-vytegre/> Erişim: 27 Temmuz 2021.

1.3. Karadeniz'den Tuna ve Ren Nehri İçsuyoluyla Kuzey Denizi'ne Geçiş

Karadeniz'e kuzeyden ve batıdan dökülen nehirlerde binlerce yıldır nakliyat yapıla gelmektedir. Karadeniz'e dökülen Tuna Nehri'nde seyrüsefer yüzyıllar boyunca siyasi ve teknik nedenlerle mahalli düzeyde kalmıştır. Tuna Nehri 19'uncu yüzyılın ortasında uluslararası seyrüsefere açılmıştır. 1815 Viyana Kongresi'nde (Madde 108'den 117'ye kadar), sınır aşan nehirlerin seyrüsefere müsait bölümlerinde ticari seyrüseferin serbest olduğu hükme bağlanmıştır. 1856 Paris Andlaşmasıyla Tuna Nehri'ne sahili bulunan 4 devletin, Osmanlı Devleti, Avusturya İmparatorluğu, Bavyera Krallığı ve Vürtemberg Krallıklarının, müşterek komisyon halinde Tuna Nehri'nde seyrüseferi serbesti esasına göre düzenlemesi kararlaştırılmıştır. Sulina'dan önce İshakçı'ya, sonra Braila'ya kadarki Aşağı Tuna bölgesi için Tuna Avrupa Komisyonu, geri kalan kısım için ise Tuna Uluslararası Komisyonu kurulmuştur. Komisyonun nehir ağzında, Sulina'ya yığılan kumları alıp, 24 ayak (7,31m) derinliğe eriştirip Tuna Nehri'ni deniz gemilerine açmasını müteakiben mal ve yolcu nakli artmış, Tuna Nehri önemli bir yol

haline gelmiştir.²⁷ 1948’de toplanan²⁸ Belgrad Konferansı’nda Tuna Nehri üzerinde seyrüseferin tüm ülkelerin vatandaşlarına, ticari gemilerine ve mallarına serbest ve açık olacağı ilkesi kabul edilmiştir. Tuna Komisyonu’nun yetkileri tüm Tuna Nehri’ni kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Halen bu sözleşme hükümleri geçerlidir.²⁹

Karadeniz’den Kuzey Denizi’ne erişim 1992’de sağlanmıştır. 1992’de açılan Main-Tuna Kanalıyla Ren-Main-Tuna bağlantısı sayesinde Karadeniz ile Kuzey Denizi arasında nakliyat başlamıştır. 1993’teki 51’inci Tuna Komisyonu toplantısında Tuna Nehrine kıyı tüm ülkelerin, SSCB’nin dağıtılması sonrası yeni bağımsız devletler dahil, Tuna Komisyonu çalışmalarına katılması kararlaştırılmıştır. Türkiye 1993’te başlayan Diplomatik Konferans hazırlık toplantılarına katılmak ve Tuna Komisyonu üyesi olmak için resmi girişimlerde bulunmuştur. Tuna Komisyonu’nun genişleme çalışmalarının ilk aşamada nehre kıyı ülkeler Almanya, Hırvatistan ve Moldova’nın kabulüyle sonuçlanması, diğer ülkelerin üyeliklerinin Belgrad’da toplanacak yeni bir uluslararası konferansta 11 komisyon üyesinin alacağı kararla mümkün olabileceğinin ortaya çıkması üzerine Türkiye, tam üyelik talebini saklı tutarak, gözlemci üyelik başvurusunda bulunmuştur. AB Komisyonu 1995’ten itibaren Tuna Komisyonu’na gözlemci sıfatıyla Tuna Komisyonu’nun çalışmalarını izlemeye başlamıştır. Türkiye’nin gözlemci üyelik müracaatı 2 Nisan 2001’de kabul edilmiş; böylece Türkiye oy hakkı olmaksızın toplantıları izleme hakkı edinmiştir.³⁰ 2021 itibariyle Tuna Komisyonu üyeleri Avusturya, Bulgaristan, Hırvatistan, Almanya, Macaristan, Moldova, Romanya, RF, Sırbistan, Slovakya ve Ukrayna’dır. Türkiye, Fransa ve Avrupa Toplulukları Tuna Komisyonu üyeliği için müracaat etmiştir.³¹

Türkiye’nin Tuna Komisyonu’nda yer alması sadece seyrüsefer için değil hızızsıhha için de yararlı olacaktır. Tuna Nehri, Karadeniz’e döküldüğünden Tuna’nın Karadeniz’i kirletmemesi tüm Karadeniz’e kıyı ülkeler bilhassa Türkiye için

²⁷ Ender Arat, “Tuna Nehri’nde Seyrüsefer ve Türkiye,” *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi*, no. 6 (2002).

²⁸ Nazif Kuyucuklu, “Tuna Suyolu ve ‘Tuna Komisyonu,’” *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, no. 8 (July 1994): 51–60.

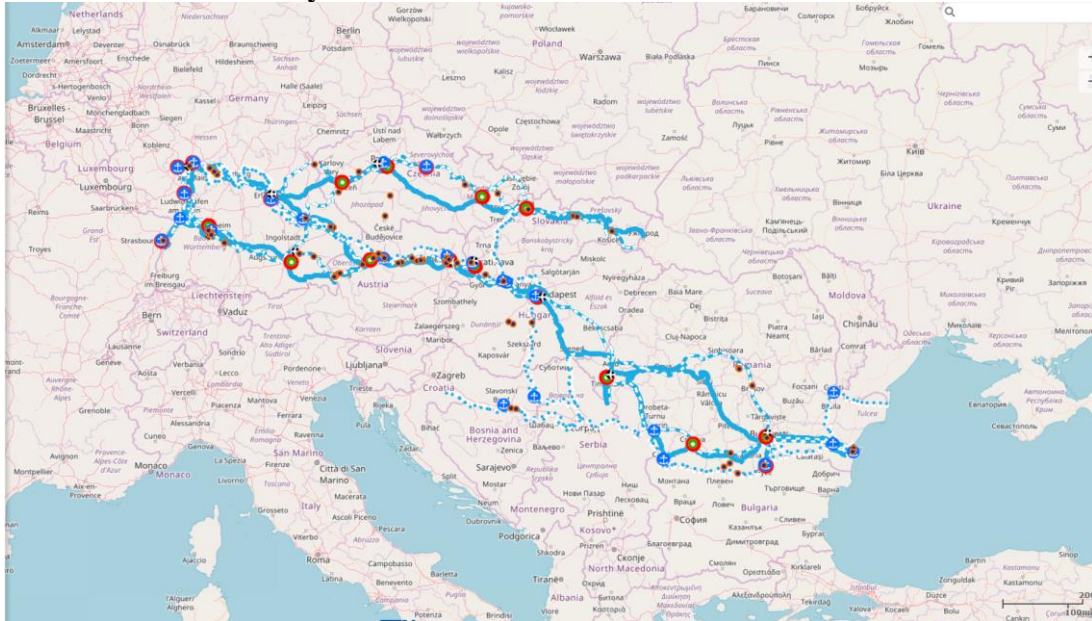
²⁹ Arat, “Tuna Nehri’nde Seyrüsefer ve Türkiye.”

³⁰ Arat.

³¹ <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/> Erişim: 20 Eylül 2021.

önemlidir. Çünkü Tuna Nehri suları İstanbul Boğazı'na, Marmara Denizi'ne erişmektedir ki bunun en belirgin örneği 24 Şubat 1954'te Tuna Nehri'nden gelen buzların İstanbul Boğazı'nın girişini kaplamasıdır.³² Türkiye'nin Karadeniz kıyılarında ve Marmara Denizi'nde görülen kirliliğin, deniz salyasının bir kaynağı da Tuna Nehri'ne salıverilen kirleticilerdir. Marmara'ya gelen toplam kirlilik yükünün ~%50'sinin Karadeniz kaynaklı olduğu bilinmektedir.³³ Marmara Denizi'nin kirliliği meselesinin çözümü TBMM'ye kadar erişmiştir: "... Marmara'yı temizlemek için aynı zamanda Orta Avrupa ve diğer gerek Tuna, Dinyester, Dinyeper'e atıklarını veren ülkelerle de görüşmek gerekir diye dikkatlerinize sunmak istedim Sayın Bakanım."³⁴ Karadeniz'de ve Marmara Denizi'nde kirliliğin nedeni ve çözümü uluslararası niteliktedir.³⁵

Harita 3: Tuna Komisyonun Yetki Kesimi



Kaynak:

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentecportal/map/maps.html?corridor=9&layer=8,9>

³² <https://www.milliyet.com.tr/galeri/istanbul-bogazinin-dondugu-yil-43890/1> Erişim: 20 Eylül 2021.

³³ Mustafa Evren Erşahin İzzet Öztürk, Ebru Dülekürge, "Marmara Denizi'nin Ekolojisi: Deniz Salyası Oluşumu, Etkileşimleri ve Çözüm Önerileri," ed. İzzet Öztürk and Muzaffer Şeker (Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi, 2021), 11–47., s. 39.

³⁴ Tutanak Dergisi, "Türkiye Büyük Millet Meclisi küresel iklim değişikliğinin etkilerinin en aza indirilmesi, kuraklıkla mücadele ve su kaynaklarının verimli kullanılması için alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla kurulan meclis araştırması komisyonu, Dönem 27, Yasama yılı 4, 22'nci toplantı 29 Haziran 2021, s. 17.

³⁵ Karadenizde kirlilik ile ilgili bkz. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Parlamenter Asamblesi, "Karadeniz Bölgesinde Deniz Ortamının Durumu", Doc.: GA36/EC35/REP/10/tr, Raportör: Konstantinos TSIARAS (Yunanistan), <https://pabsec.org/depo/documents/reports-and-recommendations/tr-rep-xwsvgwg7ys.pdf> Erişim: 27 Aralık 2021.

Tuna Nehri, Almanya’nın güneyinde Karaormanlar bölgesinde Brege ve Brigach dağ ırmaklarının 678m yükseklikteki Donaueschingen’de birleşmesiyle meydana gelir. Donaueschingen’den Karadeniz’e döküldüğü Sulina limanına kadar uzunluğu 2.779 km’dir. Tuna Nehri coğrafi bakımdan üçe ayrılır: Kaynağından Gönyü’ye kadar Yukarı Tuna (988 km), Gönyü’den Turnu Severin’e kadar Orta Tuna (860 km) ve buradan nehir ağzı Sulina’ya kadar Aşağı Tuna (931 km). Tuna Nehri kaynağından denize döküldüğü noktaya kadar 10 ülkenin topraklarını kat etmektedir.³⁶ Tuna Nehri 3 deniz girişimi (The Three Seas Initiative³⁷)’nin ortasındadır. Ren-Main-Tuna içsuyolu kıta Avrupası boyunca ana doğu-batı bağlantısını sağlamaktadır. Haritada görüldüğü üzere Tuna Nehri’nin iki ana kolu vardır. Bir kol Strasburg ve Güney Almanya’yı Orta Avrupa şehirleri Viyana, Bratislava ve Budapeşte’ye bağlar, ardından Tuna Romanya’nın başkenti Bükreş’ten geçerek Karadeniz’deki Köstence limanına ulaşır. İkinci kol Frankfurt’tan Slovakya/Ukrayna sınırında akar, Münih, Prag, Zilina ve Kosice’yi birbirine bağlar.³⁸ Anılan bu yol boyunca, 10 ülke Tuna Nehri’ni kirletmekte sonuçta kirli Tuna Nehri suları Marmara Denizi’ne erişmekte, deniz salyası vb. kirlilikler görülmektedir. Türkiye Tuna Komisyonu üyesi olmasa da Tuna Nehri’nin kirlilikten korunması projelerine bilimsel ya da mali destek vermesi Türkiye’nin yararınadır.

Karadeniz’e dökülen nehirler civarında tarihte farklı toplumlar, milletler yaşamıştır, 2021 itibariyle de farklı milletler yaşamaktadır. Tarihte ve 2021 itibariyle Türkler Karadeniz’e dökülen nehirler toplumlarına tesir etmiştir. 2021 itibariyle Karadeniz’den Tuna Nehri, Main Nehri ve Ren Nehri üzerinden Kuzey Denizi’ne çok sayıda devletin³⁹ egemenliğindeki doğal ve suni içsuyollarından, farklı dillerin konuşulduğu ülkelerden geçilerek çıkılır. Karadeniz’den Hazar Denizi’ne, Beyaz Deniz’e ve Baltık Denizi’ne sadece RF’nin egemenliğindeki doğal ve suni

³⁶ Arat, “Tuna Nehri’nde Seyrüsefer ve Türkiye.”

³⁷ IF 11547 Version 2 Updated April 26, 2021 <https://sgp.fas.org/crs/row/IF11547.pdf> Erişim: 08 Aralık 2021.

³⁸ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/rhine-danube_en Erişim: 20 Eylül 2021.

³⁹ Tuna Nehri Karadeniz’e dökülünceye kadar Almanya, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Yugoslavya, Bulgaristan, Romanya, Moldova ve Ukrayna olmak üzere 10 devlet topraklarından akar.

içsuyollarından Rusça konuşularak erişilir. Tuna Nehri'nin ana mecrası ve kolları boyunca farklı milletlerin yaşadığı, farklı dillerin konuşulduğu gibi Volga Nehri ve Don Nehri ana yatağı ve kolları boyunca da farklı milletler yaşamakta ve farklı diller konuşulmaktadır. RF çok milletli, çok dilli, çok dinli bir federasyondur. Volga (İdil) ve Don nehirlerinin aktığı topraklar kıyılarında Türk köklü, Türkçe konuşan kavimler yaşamaktadır. Türklerin tesiri Tuna Nehri'nin geçtiği milletlerin oluşumuna nispeten daha az iken Türklerin Rusluğun oluşumuna tesiri daha fazladır. Rusluğun oluşumuna Türklüğün tesirine dair Avrasyacıların iddiaları dikkate değerdir. Avrasyacılar Rusluğu, Doğu-Slav ve Tatar-Moğol halklarının ve geleneklerinin karışımı olarak görmüşlerdir.⁴⁰ Tuna Nehri milletlerine de Türklüğün tesiri vardır. Bulgarlar ve Macarların kökeninde Türklük vardır, Moldova'da Gagavuz Türkleri yaşamaktadır.

Don-Volga içsuyolu ile Tuna içsuyolunu kullanım açısından karşılaştırdığımızda <https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=7838f608a0214d968a118f85d48efd93> adresindeki verilere göre Don-Volga içsuyolunun daha fazla kullanıldığı görülüyor. Don-Volga içsuyolu genelde mal nakli için kullanılmaktadır. Nakledilen mallar genelde açıkta taşınan kereste, kum, kömür veya kaplarda taşınan petrol vd. mallardır. Tuna-Main-Ren içsuyolunda ise daha değerli mallar, kapalı nakledilmektedir. Tuna Nehri genellikle yılın 300 günü kullanılabilir. Don-Volga Kanalı bağlantısı da tüm yıl boyunca kullanılamaz. Tuna Nehri'nin 2.415 km'si üzerinde seyrüsefer yapılmaktadır.⁴¹ İşleyen en büyük mavnalar 80 metre uzunluğundadır. Bir römorkörün çekebildiği mavna sayısı 12'yi bulur.⁴² Tuna-Main-Ren içsuyolu sadece nakliye ve seyahat için kullanılmamaktadır. Tuna-Main-Ren içsuyolunun başından sonuna turistik seyahat hizmeti sunan turlar düzenlenirken⁴³ Karadeniz-Beyaz Deniz arasında ise fasılasız turistik seyahat sunan turlara rastlanmamıştır. St. Petersburg-Moskova turları vardır.⁴⁴

⁴⁰ Ali Başaran, "Dış Siyasi, İktisadi İlişkiler Etkileşimi Çerçevesinde Yeltsin Dönemi Rusya-Türkiye İlişkileri" (Ankara: Ankara Üniversitesi SBE Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2013), s. 24. V. R. Rozen'in görüşü Rus kültürünün Doğu ve Batı toplumları arasında yüzyıllarca süren etkileşimin sonucu oluştuğudur. Vera Tolz, "European, National, and (Anti-) Imperial: The Formation of Academic Oriental Studies in Late Tsarist and Early Soviet Russia," *Kritika* 9, no. 1 (2008), s. 72.

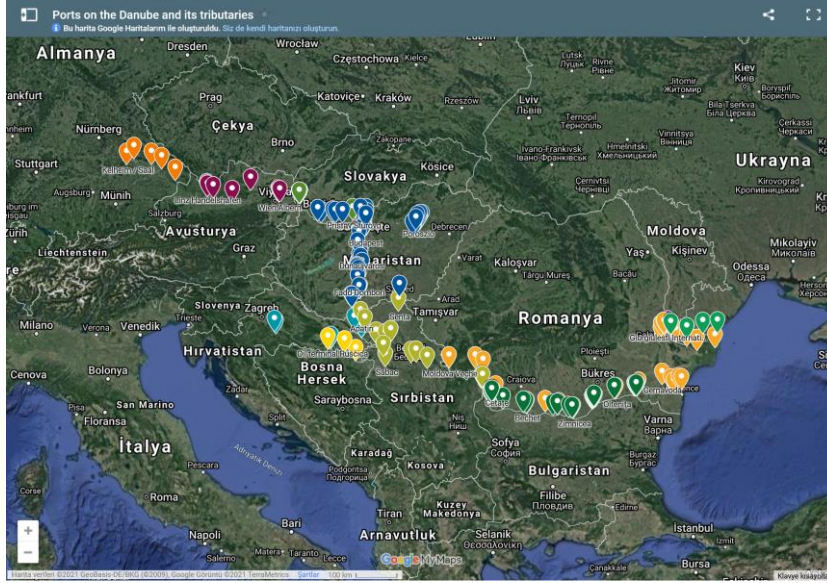
⁴¹ Arat, "Tuna Nehri'nde Seyrüsefer ve Türkiye."

⁴² <http://gezenolta.blogspot.com/2011/12/tuna-nehri.html> Erişim: 06 Haziran 2021.

⁴³ <https://youtu.be/xY7QxudTjpl?t=362> Erişim: 03 Ağustos 2021.

⁴⁴ <https://youtu.be/ezT94S4JUw4> Erişim: 03 Ağustos 2021.

Ekran görüntüsü 2: Tuna Nehri Limanları



Kaynak: <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/danube-ports-map/>

Tablo 3: Navluna Göre Tuna Limanları, milyon ton

Limn	2017	2016	2015
İzmail	6 157,0	5 327,0	4 521,0
Reni	1 125,0		
Galats	4 406,0	4 466,0	4 318,0
Braila	779,0	849,0	2 217,0
Tulyeçeva	1 476,0	1 559,0	2 550,0
Curcu	786,0	1 012,0	..
Keleraşı	1 058,0	1 130,0	..
Lom*	3 216,0	3 216,0	..
Ruse*	3 797,0	3 797,0	..
Smederevo	2 436,0	2 466,0	1 813,0
Novi Sad	841,0	1 325,0	980,0
Pançevo	524,0	1 040,0	651,0
Dunauyvaroš	842	962,0	1 341,0
Budapeşte	1434	1 367,0	1 118,0
Bratislava	1 602,0	1 483,0	1 362,0
Viyena	1 129,0	1 068,0	970,0
Lints	4 249,0	3 995,0	3 814,0
Regensburg	1 256,0	1 349,0	1 579,0

*2016 yılı istatistiği Tuna Komisyonu Bilgilendirme Sekreteryasının “Tuna Navlun Pazarı Gözlemi – 2016 sonuçları” (РД V.5 (2017-1)).

Kaynak: Дунайская Комиссия Приложение 1 к № ДК 24/І-2019 Статистика Дунайского Судоходства, в 2016-2017 гг. (версия, ноябрь 2018 г.)

2. İçsuyolları ile Demir İpek Yolu, Karadeniz’de Trenfery ve Karadeniz Çevresinde Demiryolları Arasındaki Bağlantı

Karadeniz çevresindeki ülkeler demiryolları ile birbirine bağlıdır. Demir İpek Yolu Karadeniz ülkelerinin demiryolu bağının önemini arttırmıştır. Çin’den hareket eden Hazar Denizi’ni trenfery ile aşan KEİT ülkeleri Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye ve Bulgaristan’dan geçen Demir İpek Yolu’nun Karadeniz ülkelerinin refahına önemli katkı sağlaması beklenmektedir. Demir İpek Yolu ile İstanbul’a gelen yüklerden bir kısmının Karadeniz limanlarına Novorossiysk, Odessa ve Köstence’ye eriştirilmesi planlanmıştır. Çin ile Avrupa arasında hem yük treni sefer sayısı hem de nakledilen yükün ağırlığı artmaktadır. 2021 yılının ilk 9 ayında Çin ile Avrupa arasında 11.343 sefer gerçekleşmiş, 1.903 milyon yirmilik konteynıra tekabül eden yük nakledilmiştir. 2021 yılının ilk 9 ayında önceki yılın ilk 9 ayına göre sefer sayısı %29 nakledilen yük ise %37 artmıştır.⁴⁵ Türkiye, Avrupa ile Çin tren yolları güzergahı üzerinde bulunmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars yolu açıldıktan sonra orta koridor işlemeye başlamıştır. 19 Kasım 2021 itibariyle Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattında 1.262 seferde 26.414 konteynırda toplam 1.419.686 ton yük nakledilmiştir.⁴⁶ Bir diğer önemli demiryolu hattının yakın zamanda inşası ve uluslararası sisteme bağlantısı için anlaşmaya varılmıştır. Ermenistan başbakanı “Brüksel’de, Azerbaycan devlet başkanı ile görüşme sırasında Yerask, Culfa, Ordubad, Meğri, Horadiz demiryolunun inşasına ilişkin andlaşmayı onayladıklarını, söz konusu demiryolunun ülkelerin egemenliği altında uluslararası olarak kabul görmüş sınır ve gümrük kuralları çerçevesinde faaliyet göstereceğini belirtmiştir. Paşinyan, “Ermenistan bu demiryolu aracılığıyla İran’a, Rusya’ya, Azerbaycan’a, Nahçıvan’a erişim elde edecek. ... ” ifadesini kullanmıştır.⁴⁷ Karadeniz’e Ermenistan üzerinden de bağlantı sağlanırsa hem refaha hem de barışa büyük katkı sağlanacaktır.

⁴⁵ <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1238116.shtml> Erişim: 08 Aralık 2021.

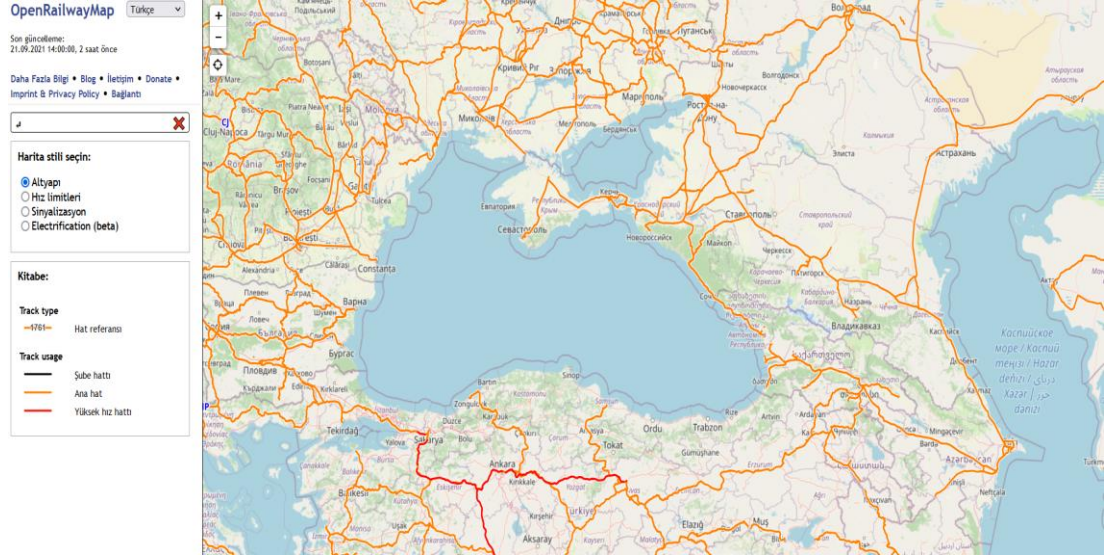
⁴⁶ <https://www.uab.gov.tr/haberler/ulastirma-bakani-karaismailoglu-kars-lojistik-merkezi-aktif-bir-sekilde-calismaya-basladi> Erişim: 08 Aralık 2021.

⁴⁷ <https://tr.sputniknews.com/20211216/ermenistan-ve-azerbaycan-nahcivan-uzerinden-demiryolu-insa-edecek-1051826063.html> Erişim: 21 Aralık 2021. Ayrıca bkz. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/ab-azerbaycan-ve-ermenistan-demir-yolu-hatlari-konusunda-anlasti/2447622> Erişim: 21 Aralık 2021.

Karadeniz yüzeyinden tren vagonlarını nakleden gemiler vardır. Samsun limanından sanayi rıhtımında 1.520-1.435 mm hat açıklığındaki rayla, 1.520 mm hat açıklığına sahip gare hatları ile boji aktarma istasyonu, demiryolu vagon ferry rampasıyla demiryolu nakliyeciliği (kargo, konteyner, dökme yük) hizmetleri verilmektedir.⁴⁸

Karadeniz’in doğu ile batı istikametinde Ro-Ro seyrüseferi yapılmaktadır. Doğu-Batı güzergahı Gürcistan’ın Batum ve Poti limanlarına başta Türkistan olmak üzere Kafkasya’dan gelen trenlerin nakliyesiyle açılmıştır. Batum-İlciyevski ve Poti-Burgaz arasında düzenli tren taşıyan Ro-Ro’lar bulunmaktadır. Aynı şekilde Poti ve Batum’dan Novorossiysk’e oradan da Bulgaristan’ın Burgaz limanına seferler yapılmaktadır. Sovyetler Birliği döneminde başlayan doğu-batı istikametindeki Ro-Ro ile nakliye 2021 sonu itibariyle devam etmektedir.⁴⁹

Harita 4: Karadeniz Çevresindeki Demiryolu Hatları



Kaynak: <https://www.openrailwaymap.org>

⁴⁸ <https://www.samsunport.com.tr/tr/hizmetlerimiz/demiryolu-tasima-hizmetleri> Erişim: 22 Eylül 2021.

⁴⁹ Ersan Başar, Sercan Erol, and Hatice Yılmaz, “Karadeniz Limanlarında Ro-Ro Taşımacılığı ve Gelişimi,” *ODU Journal of Social Sciences Research* 5, no. 12 (December 1, 2015): 71–82, s. 77.

Harita 5: Demir İpek Yolu Güzergahı

ÇİN HALK CUMHURİYETİ –AVRUPA (ÇEKYA) TRENİ (Xİ'AN- PRAG)



Kaynak: <https://rayhaber.com/wp-content/uploads/2019/11/%C3%87%C4%B0N-HALK-CUMHUR%C4%B0YET%C4%B0-AVRUPA-%C3%87EKYA-TREN%C4%B0-X%C4%B0AN-PRAG-1.jpg?ssl=1> Erişim: 21 Eylül 2021.

Harita 6: Demir İpek Yolu ile Gelen Yüklerin Karadeniz Limanlarına Dağıtımı



Kaynak: <https://arkasnews.com/arkas-lojistik-cin-turkiye-demir-ipek-yolundan-avrupaya-marmaray-baglantis-i-ile-servis-baslatti/>

Harita 7: Karadeniz’den Geçen Trenfery ve Çevresinden Geçen Demiryolları



Kaynak: Yılmaz Uygun and Jahanzeb Ahsan, “Analyzing the Railway Network of the Belt and Road Initiative,” *Cogent Business and Management* 8, no. 1 (2021), s. 7.⁵⁰

Harita 8: Karadeniz’den Baltık Denizi’ne Demiryolu Projesi



Kaynak: <https://www.railfreight.com/corridors/2021/02/18/black-sea-to-baltic-how-far-is-it-from-being-realised/>

⁵⁰ Yılmaz Uygun and Jahanzeb Ahsan, “Analyzing the Railway Network of the Belt and Road Initiative,” *Cogent Business and Management* 8, no. 1 (2021).

Çin'den hareket eden trenlerin yüklerinin Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan'dan geçtikten sonra Karadeniz'i gemiyle geçip Ukrayna limanlarında tekrar trene yüklenip Gdansk limanına kadar eriştirilmesine dair niyet mektubu imzalanmıştır.⁵¹ Demir İpek Yolundan gelen yüklerin Poti, Batum, Samsun, Karasu, İstanbul limanlarından Ukrayna'nın Yujniy, Odessa, Çernomorsk limanlarına Karadeniz üzerinden eriştirilmesi anılan limanlardan demiryoluyla Gdansk limanına nakli önerilmiştir.⁵² Gerek Tristan Reed ve Alexandr Trubetskoy gerek Yılmaz Uygun ve Jahanzeb Ahsan, gerek Nikos Papatolios⁵³, gerekse Majorie van Leijen⁵⁴ çalışmalarında Karadeniz ve çevresinin uluslararası ticaretin ve nakliyenin ana güzergahlarından birisi olacağını yansıtmıştır. Bu ihtimali gölgeleyen Karadeniz çevresinde çözülemeyen siyasi sorunlardır. Don-Volga Kanalı'nda seyrüsefere de tesir eden Kırım'ın işgal ve ilhakıyla bağlantılı Azak Denizi'ne erişim sorunu irdelenmek yararlı olacaktır.

3. Azak Denizi'ne Erişim Sorunu

Karadeniz'den Hazar Denizi'ne, Beyaz Deniz'e ve Baltık Denizi'ne geçiş, Azak Denizi'ne dökülen Don Nehri ve Hazar Denizi'ne dökülen Volga (İtil) Nehri üzerinden mümkündür. 2021 sonu itibariyle Azak Denizi'ne erişim ve Azak Denizi'nin statüsü *de facto* ve *de jure* karmaşıktı.

Karadeniz ve Azak Denizi Türklerin, Osmanlıların yaşam alanı olmuştur. Osmanlılar Azak Denizi'ne, Balık Denizi adını vermişti. Azak Denizi SSCB'nin 1991'de feshine kadar tek bir devletin SSCB'nin içusuyu statüsündeydi. SSCB'nin feshi sonrası iki devlet, Ukrayna ve RF, Azak Denizi'nin sahildevletleri olarak belirlemiştir. 28 Ocak 2003'te Ukrayna ve RF sınırların belirlenmesi andlaşmasını imzalamıştır.^{55 56 57}

⁵¹ <https://www.railfreight.com/corridors/2020/12/15/poland-ukraine-set-up-black-sea-to-baltic-intermodal-corridor/> Erişim: 08 Aralık 2021.

⁵² <https://www.youtube.com/watch?v=Vt763ELM4fU> Erişim: 07 Aralık 2021.

⁵³ <https://www.railfreight.com/corridors/2020/12/15/poland-ukraine-set-up-black-sea-to-baltic-intermodal-corridor/> ve <https://www.railfreight.com/corridors/2021/02/18/black-sea-to-baltic-how-far-is-it-from-being-realised/> Erişim: 08 Aralık 2021.

⁵⁴ <https://www.railfreight.com/beltandroad/2021/01/04/one-step-closer-to-multimodal-route-turkey-ukraine-poland/> Erişim: 08 Aralık 2021.

⁵⁵ Olesia Gorbun, "The Status of The Kerch Strait" (Mykolas Romeis University, 2018). s. 35.

⁵⁶ Olena Sokolova, "Legal Status of The Sea of Azov: Recent Developments" (Mykolas Romeris University Faculty of Law Institute of International and European Union Law, 2019). s. 19.

⁵⁷ Habibe Özdal, "Rus Dış Politikasında Ukrayna (1991-2014)" (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, 2015).

“Ukrayna ve Rusya Federasyonu Arasındaki Azak Denizi ve Kerç Boğazı’nın Müşterek Kullanımına Dair” 24 Aralık 2003’te imzalanan andlaşmada Azak Denizi’nin iki devletin ortak içsuyu statüsü dermeyan edilmiştir.⁵⁸ Andlaşmayı Ukrayna ve RF meclisleri 20 Nisan 2004’te onaylamıştır. Aynı gün, 20 Nisan 2004’te, Ukrayna ve RF “Devlet Sınırı ve Azak Denizi ile Kerç Boğazı’nın Kullanılması” andlaşmasını imzalamıştır.⁵⁹ 23 Nisan 2004’te Yalta’da RF Devlet Başkanı Vladimir Putin ve Ukrayna Devlet Başkanı Leonid Kuçma, “Rusya-Ukrayna Devlet Sınırı Andlaşması ve Azak Denizi ve Kerç Boğazı’nın Kullanımında İşbirliği Andlaşması”nın onay mektuplarını alıp vermişlerdir.⁶⁰

Üçüncü kişiler için 24 Aralık 2003 tarihli andlaşmanın etkisi nedir sorusuyla karşı karşıya kalıyoruz. Uluslararası hukukta ilke olarak andlaşmaların üçüncü kişiler bakımından ne hak ne mükellefiyet doğurmadığı (*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*) kabul edilir.⁶¹ 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesinde anılan ilke kabul edilmiştir. Bir andlaşmanın üçüncü kişiler bakımından etkisi yalnızca üçüncü kişinin/kişilerin rızasıyla mümkündür. Bu halde üçüncü kişilerin 24 Aralık 2003 tarihli andlaşmaya razı gelip gelmedikleri nasıl bilinecektir. Üçüncü devletler Ukrayna ve RF arasındaki andlaşmaya razı geldiklerini ya da gelmediklerini alenen bildirmedilerse durum ne olacaktır?

Evvla iki devletin, Ukrayna ve RF’nin, Azak Denizi’nin statüsünü belirlemeye ya da değiştirmeye hakları var mıdır sorusuna cevap aramak gerekir. Hakları varsa hakları sınırsız mıdır sorusu cevaplandırılmalıdır. Bundan sonra RF ve Ukrayna arasında

⁵⁸ Andlaşma metni için bkz. <http://www.ecolex.org/server2neu.php/libcat/docs/TRE/Full/Other/TRE-149547.doc> ve <http://www.kremlin.ru/supplement/1795/print> Erişim: 18 Kasım 2021.

⁵⁹ Niyazi G. Atay, “Azak-Kerç Su Alanı’nın Ekonomik Değeri,” *Ekoavrsya*, no. 19 (2012): 26–28. s. 27-28.

⁶⁰ <http://kremlin.ru/events/president/news/30810> Erişim: 03 Ağustos 2022.

⁶¹ Sınır oluşturan andlaşmalar sonraki devlet/devletleri bağlar. Bu önemli bir kuraldır. Devletlerin andlaşmalara ardıldığı (halefiyeti) konusunda durum budur. İkili andlaşmalarla ilgili devletler spesifik düzenlemeler yapabilir. Buna engel yoktur. Boğazın ulusal, uluslararası olmasını belirleyen ilk durum bağladığı deniz alanlarıdır. KS-KS- KS/MEB; ikincisi ad hoc andlaşma konusu mu (İstanbul-Çanakkale Boğazı gibi). Burada geçiş türü önem taşır. Karasularını birbirine bağlayan boğazlarda zararsız geçiş hakkı doğarken üçüncü devletler için; açık denizi bağlıyorsa transit geçiş hakkı doğar. Deniz mi göl mü ayırımı denizyetki alanları bakımından önem taşır. Deniz dersek içsuları, karasuları, MEB, KS hakları doğar. (Hazar örneği).

akdedilen 24 Aralık 2003 tarihli andlaşmanın üçüncü devletler bakımından hukuki etkisi irdelenmelidir. Azak Denizi ve Kerç Boğazı'na SSCB'den başka devlet kıyıdaş değilken Azak Denizi ve Kerç Boğazı'nın uluslararası statüsü farklıyken SSCB dağıtıldıktan sonra Azak Denizi ve Kerç Boğazı kıyısında iki bağımsız devlet belirlediğinden statü farklıdır. Kerç Boğazı SSCB'nin dağıtılmasından önce ulusal boğazlara örneklik teşkil ederken, SSCB'nin dağıtılması sonrası iki kıyıdaş devletin ortaya çıkmasıyla bu özelliğini yitirmiştir.⁶² İnaç ve Yazıcı ulusal ve uluslararası boğaz ayırımını bir andlaşmaya konu olmaları ya da olmamaları durumuyla açıklamıştır: "... bir boğaz her bakımdan 'ulusal boğaz' olma özelliği gösterse de eğer bir anlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı 'uluslararası boğaz' niteliği kazanmaktadır."⁶³ Alexander Skaridov ise boğazın niteliğine göre ulusal ya da uluslararası ayırımına tabi tutulabileceğini iddia etmiştir.⁶⁴

Kerç Boğazı'nın uluslararası boğaz, Azak Denizi'nin ise uluslararası deniz statüsü uluslararası toplumun lehinedir. Özellikle de erişimi engelleme temayülü gösterilmesi durumunda nitekim 2021 sonu itibariyle RF gösteriyordu, uluslararası hukuk kişileri açısından uluslararası statünün kabulü daha elverişlidir. RF'nin Kırım'ı işgal ve ilhakı ve Kerç Boğazı'nın iki yakasını köprüyle bağlaması, erişimi engellemesi nedeniyle Ukrayna için de Azak Denizi'ne uluslararası statü tanınması daha uygun hale gelmiştir. Azak Denizi doğal olarak başka bir denize bağlanmasa da Don-Volga kanalıyla Hazar Denizi'ne, Beyaz Deniz'e ve Baltık Denizi'ne bağlıdır. Bu halde anılan denizlere Hazar kıyısı ülkelerinden geçişinin sınırlandırılması Hazar Denizi'ne kıyı ülke halklarının refahlarının kısıtlanmasına neden olacak, RF ise geçiş ücretlerinden ve ölçek ekonomisinden, nakliyenin ucuzlaması ve hızlanmasından istifade edemeyecektir.

⁶² Anıl Çamyamaç, "Uluslararası Hukukta Köprüler: Sınırlar ve Diğer Hususlar," *Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi* 7, no. 1 (2017): 233–310., s. 265.

⁶³ Hüsamettin İnaç and Betül Yazıcı, "Uluslararası Hukuk Açısından Korfu Boğazı Davası ve Sonuçları," *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, no. 70 (2019): 148–65., s. 153.

⁶⁴ Alexander Skaridov, "International Legal Aspects of Navigation in Kerchensky Strait," in *The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation, 16-17 Nov. 2002*, ed. Bayram Öztürk and Reşat Özkan (İstanbul, 2002), 42–52., s. 45-46.

Hazar Denizi’nin statüsü uzun yıllar kıyı ülkeler arasında müzakere konusu olmuştur. Hazar Denizi’nin statüsünün akıbeti ile Azak Denizi, Don-Volga Kanalı-Hazar Denizi arasında bağlantı kurulmuştur. 1998’de RF’nin Hazar’ın iç deniz statüsünde değerlendirilmesine karşı çıktığı iddia etmiştir. Hazar, 1982 BMDHS’nin Kısım 10’daki “iç deniz” tanımı kapsamına alınırsa Don-Volga Kanalı’nın uluslararası su yolu haline geleceği, Hazar’a kıyı devletlerin kanaldan geçiş hakkı doğacağı iddia edilmiştir. RF’nin, kanalın suni olması gerekçesiyle uluslararası hukuk kapsamı dışında olduğunu iddia ettiği belirtilmiştir.⁶⁵

12 Ağustos 2018’de imzalanan “Hazar Denizi’nin Hukuki Statüsüne İlişkin Sözleşme”de Hazar Denizi’nden açık denize geçişe ilişkin hükümler yer almıştır. Sözleşmenin 3’üncü maddesinin 10’uncu fıkrasında Hazar Denizi’nden diğer denizlere ve okyanuslara uluslararası ticaret ve iktisadi gelişmeyi ilerletmek amacıyla serbest geçiş hakkı olduğu hükmü yer almıştır. Sözleşmenin 10’uncu maddesi 4’üncü fıkrasında tekrar serbest geçiş hakkına değinildikten sonra aşağıdaki ifade yer almıştır:

“... ”

Bu tür erişime ilişkin şartlar ve prosedürler, ilgili Taraflar ile transit Taraflar arasındaki ikili anlaşmalarla veya bu tür anlaşmaların olmaması durumunda, transit Tarafın ulusal mevzuatı temelinde belirlenecektir.

Transit Taraflar, kendi toprakları üzerinde tam egemenliklerini kullanırken, Tarafların bu fıkra da öngörülen hak ve kolaylıklarının hiçbir şekilde transit Tarafın meşru menfaatlerini ihlal etmemesini sağlamak için gerekli tüm önlemleri alma hakkına sahip olacaklardır.”

24 Aralık 2003 tarihinde imzalanan ve Ukrayna ve Rusya parlamentoları tarafından onaylanan “Ukrayna ve Rusya Federasyonu Arasındaki Azak Denizi ve Kerç Boğazı’nın Müşterek Kullanımına Dair” sözleşmede RF ve Ukrayna Azak Denizi’nin statüsünü içsu olarak tayin etmiştir. İçsular devletlerin münhasır egemenliğindeki alanlardandır. RF ve Ukrayna’nın Azak Denizi’ni içsu olarak kabul etmeleri Azak Denizi’ni RF ve Ukrayna devletlerinin ülkesine dahil eder ve ‘rescommunis’ten yani milletlerarası toplumun bütün üyelerine ait olduğu kabul edilen alanlardan ayırır. Bu

⁶⁵ Çolakoğlu Selçuk, “Uluslararası Hukukta Hazar’ın Statüsü Sorunu,” *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi* 53, no. 1 (1998): 107–22., s. 110-111.

sebeple, Azak Denizi'nin statüsü ya da herhangi bir denizde sınırların belirlenmesi, örneğin Adalar Denizi'nde (Ege'de) bütün devletleri ilgilendiren bir husustur. Çünkü sınır belirlenmesi uluslararası toplumun hakları aleyhine diğer ülkelere, RF ve Ukrayna'ya, münhasır haklar sağlayabilir. Bu nedenle Kerç Boğazı ve Azak Denizi'nin statüsü ya da Azak Denizi'nde sınırların belirlenmesi milletlerarası hukukun genel kurallarına mütenasip olmalıdır. İki veya daha fazla devletin, örneğimizde Ukrayna ve RF'nin, deniz ve hava ülkelerinin dış sınırlarını belirlemek amacıyla akdettikleri bir andlaşmanın hükümlerinin, örneğimizde Kerç Boğazı ve Azak Denizi'nin statüsünün belirlenmesinin, üçüncü kişilere karşı ileri sürülüp sürülemeyeceği, andlaşmanın objektif durum kaynak ve sonuca istinaden üçüncü kişilerce tanınmasına gerek kalmadan herkese karşı (*erga omnes*) hukuki etki doğurup doğurmayacağı⁶⁶ konusu önemlidir. Hüseyin Pazarcı'ya göre andlaşma genel uluslararası toplumun yani *rescomunites*'in lehineyse *erga omnes* hukuki etkisi kabul edilebilir.⁶⁷ İlke olarak üçüncü taraf devletin andlaşmaya rızası, andlaşmayı tanınması ya da akdedilen andlaşmaya itiraz etmemiş olması gerekmektedir. Azak Denizi örneği oldukça karmaşıktır. Çünkü Ukrayna imzaladığı andlaşma sonrası Azak Denizi'nin uluslararası su statüsünde olmasına çabalamıştır. Bu noktada uluslararası su ile içsu statüsü ayırımını hatırlamak gerekir.

İçsular, karada ya da kara ile karasuları arasında kalan sulardır.⁶⁸ Karadaki göller, kanallar, nehirler, vd. içsular olarak ifade edilir. Ukrayna ile RF'nin imzaladığı andlaşmanın 1'inci maddesinin ilk cümlesinde Azak Denizi ve Kerç Boğazı'nın RF ve Ukrayna'nın içsuyu⁶⁹ olduğu kabul edilmiştir. Andlaşmanın 2'nci maddesinin 1'inci fıkrasında iki taraf gemilerinin, savaş gemileri dahil, Kerç Boğazı'ndan geçmelerine ve varış limanlarına girmelerine izin verilmiştir. Andlaşmanın 2'nci maddesinin 2'nci fıkrasında “Üçüncü ülke bayraklarını taşıyan ticaret gemileri, bir Rusya veya Ukrayna limanına gidiyor veya dönüyorlarsa Azak Denizi'ne girebilir ve Kerç Boğazı'ndan geçebilirler.” ifadesi yazılıdır. Bu madde Hüseyin Pazarcı'nın daha önce ifade ettiğimiz içsulara giriş-çıkışın serbestliği yönündeki temayülün zaman geçtikçe arttığı

⁶⁶ Bkz. Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, s. 90.

⁶⁷ Pazarcı., s. 90.

⁶⁸ Pazarcı. s. 255.

⁶⁹ “... исторически являются внутренними водами ...”

tespitini kısmen teyit etmektedir. Ancak iki yıl sonra Haziran 2006’da Ukrayna tarafı Azak Denizi’nin içsu değil uluslararası su olarak kabulü için sözleşmede değişiklikler yapılmasını istemiştir.^{70 71 72} Ahde vefa ilkesi gereği Ukrayna imzaladığı andlaşmayı inkâr edemez.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin (BMDHS) 122’nci maddesindeki kapalı ya da yarı kapalı deniz tanımı Azak Denizi ile uyuşmaktadır:

“İki veya daha fazla devlet tarafından çevrili ve diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunan veyahut da bütünüyle veya büyük bir bölümü ile, iki veya daha çok devletin karasularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan bir körfez, bir deniz havzası veya bir deniz.”

Kapalı ya da yarı kapalı denizlerden istifade ve sorumluluk BMDHS’nin 123’üncü maddesine göre sahildar devletlerin işbirliğine bağlıdır. Azak Denizi’nin 2021 yılı sonu itibariyle⁷³ *de facto* durumu yani işbirliğinin fiilen mümkün olamaması durumunda ne olması gerektiği cevapsız kalmaktadır.

Karadeniz’den, Azak Denizi’ne oradan da Hazar Denizi’ne, Beyaz Denize ve Baltık Denizi’ne geçiş RF’nin Kırım’ı işgal ve ilhakıyla sorunlu bir hal almıştır.⁷⁴ RF’nin Kırım’ı neden işgal ve ilhak ettiği ya da edebildiği sorusuna farklı cevaplar verilmektedir. Sait Yılmaz RF’nin dış ticaretinin önemli kısmının Karadeniz’den geçtiğini, Sivastopol deniz üssüne muadil RF kıyısının Karadeniz’de olmadığından RF’nin mecburen Kırım’ı işgal ve ilhak ettiğini belirtmiştir. Ayrıca Batı’nın, ABD ve AB’nin Ukrayna’yı RF’den ayırıp NATO’ya ve AB’ye katma projesi dolayısıyla RF’nin Kırım’ı işgal ve ilhak ettiğini iddia etmiştir.⁷⁵

⁷⁰ <https://old.qha.com.ua/tr/siyaset/azak-denizin-hukuki-statusu-kesinlestirilmis-degildir/29837/> Erişim: 18 Kasım 2021.

⁷¹ Azak Denizi ve Kerç Boğazının statüsü hakkında bkz. Olesia Gorbun, “The Status Of The Kerch Strait” (Mykolas Romeis University, 2018).

⁷² <https://qha.com.tr/haberler/ukrayna-deniz-kuvvetleri-komutani-rusya-azak-denizi-ve-karadeniz-in-kendi-ic-denizleri-olmadigini-anlamali/336121/> Erişim: 29 Aralık 2021.

⁷³ Makale hazırlığı 2021 yılı sonunda bittiğinden RF’nin Ukrayna’yı işgali dahil edilmemiştir.

⁷⁴ <https://qha.com.tr/kirim/rusya-karadeniz-ve-azak-denizi-ndeki-seyir-serbestisini-engellemeye-devam-ediyor/335883/> Erişim: 10 Kasım 2021.

⁷⁵ <https://youtu.be/WJMugUzIxMM> Erişim: 01 Ocak 2022.

Sait Yılmaz RF yöneticilerinin Kırım'ı işgal ve ilhak motivasyonunda RF devleti ve toplumunun fizyolojik ve güvenlik ihtiyaçlarına dikkat çekmiştir.⁷⁶ Kanaatimce RF'nin cesaretinin bir diğer nedeni Ukrayna ordusunun 1994 sonrasında, nükleer silahlardan arandıktan sonra, RF'ye ağır zarar veremeyecek duruma gelmesiydi. 16 Kasım 1994'te Clinton yönetiminin yönlendirmesiyle Ukrayna nükleer silahsız devlet olmayı onaylamıştır. Bu onay sonrası 5 Aralık 1994'te Budapeşte Memorandumuyla RF, ABD, Büyük Britanya Birleşik Krallığı ve Kuzey İrlanda, Ukrayna'nın toprak bütünlüğünü, bağımsızlığını garanti etmiştir. Ukrayna'nın bu garantiyi talep etmesi nedensiz değildi çünkü RF Yüksek Sovyeti 21 Mayıs 1992'de Kırım'ın Ukrayna'ya 1954'te katılması kararını reddetmişti. Ukrayna'nın nükleer silahsızlanmayı kabul etmesi Ukrayna'yı RF'ye karşı korunmasızlaştırmış, RF'yi cesaretlendirmiştir. RF Budapeşte Memorandumundaki garantisini tevil, inkâr yoluna gitmiştir. RF Dışişleri Bakanı Sergey Lavrov, 26 Ocak 2016 tarihinde, Moskova'da düzenlenen bir basın toplantısında Ukraynalı muhabirinin sorusunu cevaplarken, Ukrayna'nın nükleer silahlardan arınmayı kabulü karşılığında ülkeye güvenlik garantisi veren Budapeşte Memorandumu hakkında, "Rusya Budapeşte Memorandumunu ihlal etmedi. Budapeşte Memorandumunda tek bir yükümlülük var, o da Ukrayna'ya karşı nükleer silah kullanmamak. Ukrayna'yı nükleer silahla kimse tehdit etmiyor" demiştir.⁷⁷ Putin Budapeşte Memorandumu taahhütlerine uygun hareket ettiklerini, Medvedev ise hiç kimseye hiçbir garanti vermediklerini söylemiştir.⁷⁸

Budapeşte Memorandumunun BM'ye kaydettirilen adı "Memorandum on security assurances in connection with Ukraine's accession to the Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons. Budapest, 5 December 1994" şeklindedir. Andlaşmanın BM'de kayıtlı nüshasının bir ve ikinci maddeleri aynen aşağıdadır.

⁷⁶ Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisi kuramının uluslararası ilişkilere yansımaları için bkz. Ali Başaran, "Türkiye-Rusya Federasyonu İlişkilerinde Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, Karadeniz Ve Karadeniz Ülkeleri," in *100. Yılında Türkiye Rusya İlişkileri ve Karadeniz (Moskova Antlaşması'ndan Günümüze)*, ed. Mehmet Okur, Yüksel Küçükler, and Ahmet Nazif Ünalı (Ankara: Karadeniz Teknik Üniversitesi Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü, 2021), 197-236., s. 198-204.

⁷⁷ <https://old.qha.com.ua/tr/siyaset/budapeste-memorandumu-nda-lavrov-un-da-imzasi-var/142361/> Erişim: 03 Ocak 2022.

⁷⁸ Ali Başaran, "Annexation of Crimea by Russian Federation, United States and European Union's Economic Sanctions Against Russian Federation, 2014-2018," *Asya Studies* 4, no. 11 (2020): 91-106., s. 95.

Ekran görüntüsü 3: Budapeşte Memorandumunun 1 ve 2'nci maddesi

- 1. The Russian Federation, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America reaffirm their commitment to Ukraine, in accordance with the principles of the CSCE Final Act, to respect the independence and sovereignty and the existing borders of Ukraine.**
- 2. The Russian Federation, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America reaffirm their obligation to refrain from the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of Ukraine, and that none of their weapons will ever be used**

169

176

Volume 3007, I-52241

against Ukraine except in self-defense or otherwise in accordance with the Charter of the United Nations.

Kaynak: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%203007/Part/volume-3007-I-52241>

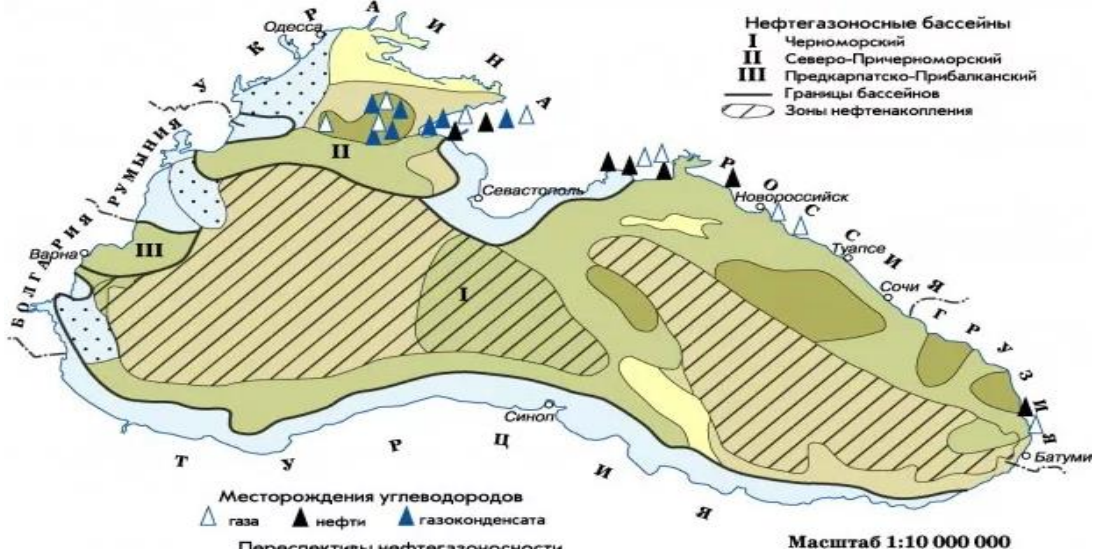
Lavrov'un iddia ettiğinin aksine RF Ukrayna'nın toprak bütünlüğü ve bağımsızlığına karşı kuvvet kullanmayacağını ya da kuvvet kullanma tehdidinde bulunmayacağını garantisini vermiştir. Bu andlaşmaya göre ABD ve Birleşik Krallığın yükümlülüğü nedir sorusunun cevabı belirsizleşiyor. ABD ve Birleşik Krallık, Ukrayna'ya karşı kuvvet kullanmayacaklarını taahhüt etmişler ve kuvvet kullanmamışlardır. Ancak RF'nin kuvvet kullanmasına karşı ABD ve Birleşik Krallığın andlaşmaya göre bir sorumluluğu var mıdır sorusunun cevabı andlaşmanın yorumuna göre değişecektir. Aslında Budapeşte Memorandumunun uluslararası hukuk açısından değeri kanaatimce bir tekrardan ibarettir. Çünkü zaten uluslararası hukuka göre ABD, Birleşik Krallık ve

RF, BM andlaşmasının 2'nci maddesi 4'üncü fıkrasında⁷⁹ BM üyeleri kuvvet kullanmayacaklarını, kuvvet kullanma tehdidinde bulunmayacaklarını kabul etmişlerdir. Bunun tekrarı BM andlaşmasına itimatsızlık, hürmetsizlik olarak da algılanabilir. Budapeşte Memorandumu ABD, Birleşik Krallık ve RF'nin Ukrayna'ya müşterek garanti verdiği şeklinde yorumlanırsa anlam kazanacaktır, çünkü BM andlaşması zaten kuvvet kullanmayı yasaklamıştır. RF hem BM andlaşmasının 2'nci maddesi 4'üncü fıkrasını hem de Budapeşte Memorandumu hükümlerini alenen ihlal etmiştir. Bu halde BM andlaşmasıyla oluşturulan düzeni sorgulamak ihtiyacı doğmaktadır. Çünkü BM düzenini büyük ölçüde ABD, Büyük Britanya İmparatorluğu ve SSCB 1945'te biçimlendirmişlerdir.

RF yöneticilerinin Kırım'ı işgal ve ilhakının motivasyonun tespiti önemlidir. Maslow'un motivasyon kuramı, ihtiyaçlar hiyerarşisi kuramı RF yöneticilerinin güdüsünü açıklar. RF yöneticilerinin motivasyonu şöylece sıralanabilir; Karadeniz'in yatağında Gürcistan ile Kırım arasına uzatılacak doğalgaz boru hattının RF'ye rakip olmasını engellemek, Sivastopol deniz üssüne ihtiyaç, Kırım ve Kırım'a münhasır ekonomik bölgenin balık, doğal gaz, petrol, vd. kaynaklarından yararlanmak. RF yöneticilerinin motivasyonunu arttıran başka bir husus Ukrayna'nın kendini savunacak kabiliyetten yoksunluğu. Yukarıda belirttiğimiz üzere Ukrayna'nın nükleer silahlardan arandıktan sonra RF'yi caydırabilecek, korkutabilecek başkaca bir silaha sahip olamayışı RF yöneticilerini cesaretlendirmiştir.

⁷⁹ “4. Tüm üyeler, uluslararası ilişkilerinde gerek herhangi bir başka devletin toprak bütünlüğüne ya da siyasal bağımsızlığına karşı, gerek Birleşmiş Milletler'in amaçları ile bağdaşmayacak herhangi bir biçimde kuvvet kullanma tehdidine ya da kuvvet kullanılmasına başvurmaktan kaçınırlar.” <https://turkey.un.org/tr/download/6930/33499> Erişim: 03 Ocak 2022.

Harita 9: Kırım ve Çevresinde Petrol ve Gaz



Kaynak: https://geographyofrussia.com/wp-content/uploads/2015/01/253_1-640x461.webp

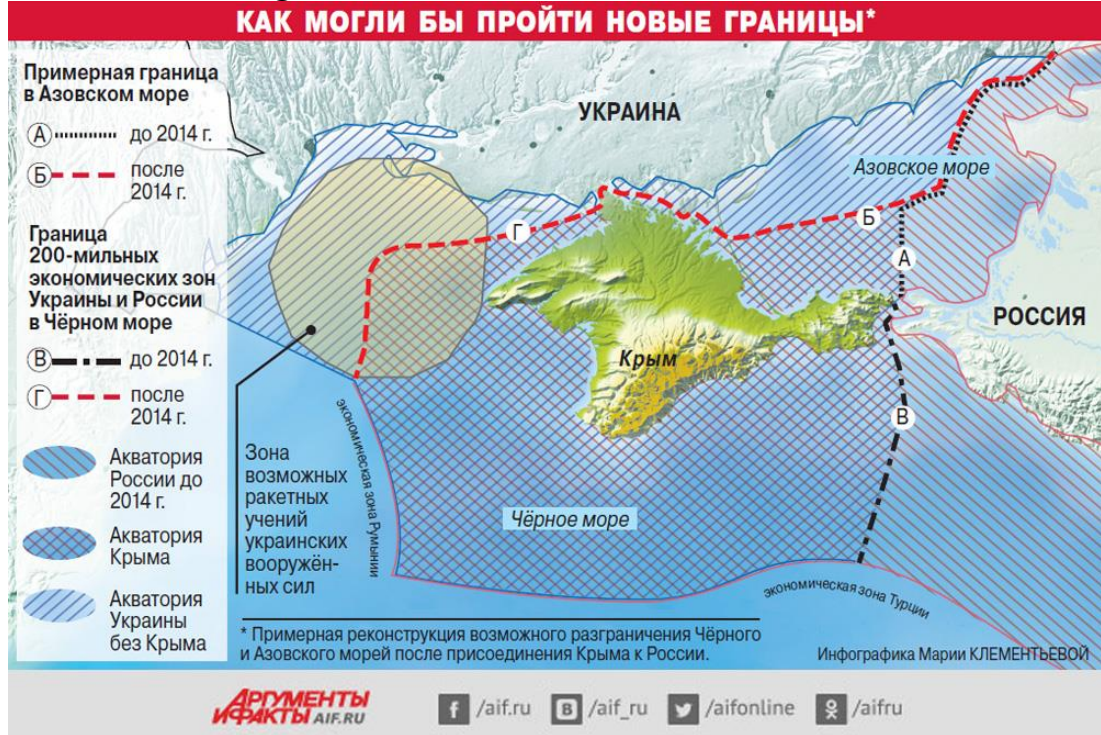
Harita 10: Azak Denizi’nde Petrol ve Gaz Yatakları

МЕСТОРОЖДЕНИЯ УГЛЕВОДОРОДОВ В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ АЗОВСКОГО МОРЯ



Kaynak: https://geographyofrussia.com/wp-content/uploads/2015/01/256_2.jpg

Harita 11: Kırım İşgali ve İlhakı Sonrası Muhtemel RF Sınırları



179

Kaynak: <https://static1-repo.aif.ru/1/4b/738767/ef36c257a264fbab9454cc0f57a010b0.jpg> ve <https://cdn1.ukraina.ru/images/102201/53/1022015324.jpg>

2014'te RF'nin Kırım'ı işgal ve ilhakı sonrası Kırım karasularında seyrüsefer hem Ukrayna ile RF hem RF ile diğer devletler arasında anlaşmazlığa neden olmuştur. RF'nin Kırım'ı işgal ve ilhakı Ukrayna'nın Azak Denizi'ne erişimini kısıtlamıştır. 2014'te RF'nin Kırım'ı ilhakı, taraflar arasında yüksek sesle dile getirilmese de söz konusu andlaşmayı fiilen geçersiz kılmıştır.⁸⁰ Ukrayna hem Kerç Boğazı hem de Azak Denizi'nin BM Deniz Hukuku Sözleşmesine (BMDHS) tabi olmasının getireceği avantajları da hesaba katarak, 2016'da Azak Denizi ve Kerç Boğazı'nın hukuki statüsü için BM Deniz Hukuku Mahkemesi'ne başvurmuştur.⁸¹

Ukrayna, RF aleyhine Uluslararası Tahkim Mahkemesi'nde dava açmıştır.⁸² Karadeniz, Azak Denizi ve Kerç Boğazı'nda Kıyı Devleti Haklarına İlişkin Anlaşmazlık (Ukrayna/Rusya Federasyonu) başlıklı dava sürmektedir. Davanın 11

⁸⁰ Taraflardan birisi andlaşmanın koşullarını en ağır şekilde ihlal ederse, diğer taraf andlaşmayı fesh edebilir (1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi md. 60). Aslında RF ahde vefa göstermemiş, uluslararası hukuku ağır şekilde ihlal etmiştir.

⁸¹ <https://tr.euronews.com/2018/12/01/rusya-ukrayna-gerginliginde-yeni-cephe-kerch-bogaz-ve-azak-denizi-erişim>: 24 Kasım 2021.

⁸² <https://pca-cpa.org/en/cases/149/> Erişim: 02 Kasım 2021.

Haziran 2019 tarihli celsesinde Ms. Oksana Zolotaryova, Ukrayna adına RF’nin Kerç Boğazı’na alçak köprü inşa ettiğini bu nedenle yüksek gemilerin köprüünün altından geçip Ukrayna’nın Mariupol ve Berdyansk limanlarına erişemediğini belirtmiş, RF’nin Nisan 2018’den itibaren Karadeniz, Azak Denizi ve Kerç Boğazı’nda gemileri durdurduğu ve taciz ettiğini vurgulamıştır.^{83 84} Ukrayna’nın çelik ve tahıl ihracatı Mariupol ve Berdyansk limanlarından yapıldığından, RF’nin Ukrayna gemilerini durdurup araması gecikmelere, ekonomik kayba neden olmuştur.^{85 86} Söz konusu limanlara ilişkin ticari gemi trafiği Nisan 2018 öncesine göre %20 azalmıştır.⁸⁷ Ukrayna’nın işgal ve ilhaktan kaynaklı kayıpları daha fazladır. Azak Denizi yatağında zengin kaynaklar vardır. Ukrayna, RF’nin Ukrayna kaynaklarını gasp ettiğini iddia etmiştir. “... Sularımızın altındaki petrol ve gaza erişmemizi engelliyor. 2014 baharından bu yana Rusya 9 milyar metreküpten fazla doğal gaz çaldı. Ukrayna hükümeti tarafından enerji üretimi için verilen ruhsatları usulüne uygun olarak iptal ettiğini iddia etti ve Rusya şirketlerine kendi lisanslarını verdi. ...”⁸⁸

⁸³ Dirk Pulkowski, PCA Case No. 2017-06 Permanent Court of Arbitration Peace Palace, The Hague The Netherlands Between Ukraine and The Russian Federation (2017)., s. 5.

⁸⁴ Olena Zerkal, *Opening Statement of H.E. Ms. Olena Zerkal, Agent for Ukraine* (Hollanda: Permanent Court of Arbitration, 2019), https://files.pca-cpa.org/pcadocs/ua-ru/05_Preliminary%20Objections%20Hearing/PCA%20Case%20No.%202017-06-%20Preliminary%20Objections%20Hearing-%20Day2.mp4. 08:09-08:48 Erişim: 02 Kasım 2021.

⁸⁵ <https://qha.com.tr/kirim/rusya-azak-denizi-ndeki-ukrayna-limanlarına-gecmek-isteyen-gemileri-engelliyor/348961/> Erişim: 29 Aralık 2021.

⁸⁶ <https://old.qha.com.ua/tr/ekonomi/rusya-nin-kerck-bogazi-nda-uyguladigi-abluka-yuzunden-ukrayna-milyonlarca-dolar-kaybetti/176469/> Erişim: 29 Aralık 2021.

⁸⁷ Mehmet Cem Demirci, “Rusya’nın Kerç Boğazı ve Azak Denizi’nden Sonra Hedefi Karadeniz - Görüş,” <https://tr.euronews.com>, accessed November 2, 2021, <https://tr.euronews.com/2018/12/01/rusya-ukrayna-gerginliginde-yeni-cephe-kerck-bogaz-ve-azak-denizi>.

⁸⁸ <https://files.pca-cpa.org/pcadocs/ua-ru/05.%20Preliminary%20Objections%20Hearing/PCA%20Case%20No.%202017-06%20-%20Preliminary%20Objections%20Hearing%20-%20Day2.mp4> 06:37-07:03 Erişim: 02 Kasım 2021. Ayrıca bkz. Opening Statement of Ukraine Transcript, 11 Haziran 2019, <https://pcacases.com/web/sendAttach/2678> Erişim: 02 Kasım 2019.

Fotoğraf 1: Mahkeme Salonu, Davanın Tarafları, 12 Mayıs 2017



Kaynak: <https://pcacases.com/web/sendAttach/2139>

Ekran görüntüsü 4: Ukrayna Temsilcisi Ms. Oksana Zolotaryova'nın Açılış Sunumu



Kaynak: <https://files.pca-cpa.org/pcadocs/ua-ru/05.%20Preliminary%20Objections%20Hearing/PCA%20Case%20No.%202017-06%20-%20Preliminary%20Objections%20Hearing%20-%20Day2.mp4>

RF, Kerç Boğazı yakınlarında 25 Kasım 2018'de “karasularının ihlal edildiği” iddiasıyla Ukrayna Deniz Kuvvetlerine ait gemilere müdahale etmiştir.⁸⁹ Ukrayna, RF'nin alıkoyduğu 24 Ukrayna'lı denizciyi ve üç Ukrayna gemisini serbest bırakması için RF aleyhine Uluslararası Tahkim Mahkemesi'nde 01 Nisan 2019'da dava açmıştır. Dava halen (02 Kasım 2021) sürmektedir.⁹⁰ Ukrayna aynı anlaşmazlık ile

⁸⁹ <https://old.qha.com.ua/tr/siyaset/ab-den-rusya-ya-ukraynali-askerleri-serbest-birakma-cagrisi/175179/> Erişim: 29 Aralık 2021.

⁹⁰ <https://pca-cpa.org/en/cases/229/> Erişim: 02 Kasım 2021.

ilgili 16 Nisan 2019’da Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi’nde (UDHM) dava açmıştır. Mahkeme 25 Mayıs 2019’da Ukrayna lehine karar vermiştir.⁹¹

Türkiye, AB ülkeleri, Büyük Britanya ve ABD’nin Kırım ve Azak Denizi’ne ilişkin politikası RF ile çelişmektedir. Batı ile RF iktisadi ilişkileri 2021 sonu itibariyle -3, -4 seviyesine gerilemiş, siyasi ilişkiler ise -2, -3 seviyesindedir.⁹² Batı, Kırım’ın işgal ve ilhakına karşılık RF’ye iktisadi müeyyideleri sürdürürken siyasi, askeri hazırlıklar da yapmıştır. Örneğin NATO’nun Karadeniz’de düzenlediği Deniz Meltemi 2021 tatbikatına 32 ülkeden 5.000 asker katılmıştır.⁹³ Tatbikat öncesi 23 Haziran 2021’de bir Birleşik Krallık savaş gemisi HMS Defender Kırım karasularına girerek RF’yi sınamıştır. RF Savunma Bakanlığı karasularını ihlal ettiği iddiasıyla Birleşik Krallık savaş gemisine uyarı ateşi açtığını duyurmuştur.⁹⁴ Birleşik Krallık haberleri yalanlayıp, savaş gemisinin Ukrayna sularında uluslararası hukuka uygun seyrettiğini bildirmiştir. Buna karşın hem bölgede bulunan diğer gemiler hem de gemide bulunan BBC muhabiri RF’nin uyarı ateşi açtığını, 20 RF jeti ve 2 RF gemisinin HMS Defender’i izlediğini, hatta bu gemilerin zaman zaman Birleşik Krallık gemisine 100 metre kadar yaklaştığını haber vermiştir.⁹⁵ Siyasetin tabiatı gereği Ukrayna ile

⁹¹ Karar metni için bkz. https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26_Order_25.05.pdf Erişim: 01 Kasım 2021. Kararın görüntülü okunması için bkz. <https://www.itlos.org/en/main/cases/webcast/webcast/> Erişim: 01 Kasım 2021. <https://qha.com.tr/kirim/ukrayna-nin-kerc-bogazi-nda-alikonulan-3-gemi-ve-murettebat-icin-rusya-ya-karsi-actigi-dava-gorulmeye-basliyor/346631/> Erişim: 01 Kasım 2021 <https://qha.com.tr/haberler/uluslararasi-deniz-hukuku-mahkemesinden-rusya-aleyhine-karar/36732/> Erişim: 01 Kasım 2021.

⁹² Siyasi ilişkiler ve iktisadi ilişkilerin koordinat sistemindeki yeri için Bkz. Ali Başaran, İktisadi-siyasi ilişkiler etkileşimi çerçevesinde Türkiye-Rusya Federasyonu ilişkileri (1992-2000), Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 2019, 27, 229-260, s. 235.

⁹³ Sait Yılmaz, NATO ile RF arasında Ukrayna ve Gürcistan’a dair andlaşmaya varıldığını belirtmiştir. “... Ruslar bize dediler ki efendim bir Doğu Avrupa ülkelerinin NATO’ya girmek istediklerini anlıyoruz, bunlar girmek istiyorlar Avrupa Birliğine NATO’ya bunlara hayır demeyeceğiz ama iki ülkeye sakın dediler dokunmayın dediler. Bunlardan bir tanesi Ukrayna öbürü de Gürcistan. Ve nitekim 1993’te Budapeşte’de yapılan bir andlaşma ile bu teyit edildi. ... Fakat ... ” NATO ve RF’nin uluslararası hukuka göre bağımsız ve egemen ülkelere dair adeta paylaşım andlaşmaları imzalamaları dikkat çekicidir. <https://youtu.be/WJMugUzIxMM?t=52> ile <https://youtu.be/WJMugUzIxMM?t=76> arası Erişim: 31 Aralık 2021.

⁹⁴ <https://tr.sputniknews.com/20210623/rusya-karadenizde-karasularimizi-ihlal-eden-ingiliz-hms-defender-gemisine-uyari-atesi-acildi-1044801513.html> Erişim: 09 Kasım 2021.

⁹⁵ Mühdan Sağlam, “Kırım: Yeni Restleşme ve Çevrelemenin Merkezi,” <https://www.gazeteduvar.com.tr>, June 30, 2021, <https://www.gazeteduvar.com.tr/kirim-yeni-restlesme-ve-cevrelemenin-merkezi-makale-1527030>.

Gürcistan yakınlaşmış, ortak tatbikatlar yapılmıştır. Gürcistan'da 15 ülkenin katılımıyla 26 Temmuz- 6 Ağustos 2021 tarihleri arasında “Agile Spirit 2021” tatbikatı düzenlenmiş, tatbikata katılan Ukrayna gemilerini karşılama töreninde Ukrayna Deniz Kuvvetleri Komutanı Oleksiy Neyijpapa “Rusya, Azak Denizi ile Karadeniz’in kendi şahsi iç denizleri olmadığını, bu bölgenin tüm ülkelerin gemileri için açık olduğunu anlamlıdır. İhtiyaç duyulduğu yerde olacağız ve Azak Denizi ile Karadeniz’de güvenlik ve istikrarı sağlama görevlerini yerine getireceğiz.” demiştir.⁹⁶

Sonuç olarak 2021 sonu itibariyle Karadeniz’i Hazar Denizi’ne, Beyaz Deniz’e ve Baltık Denizi’ne bağlayan içsuyolu RF’nin Kırım’ı işgal ve ilhakı nedeniyle RF dışındaki ülkelerin erişimine fiilen adeta kapalıdır. Karadeniz’den anılan denizlere RF bayraklı gemiler dışındaki gemilerin fiilen geçememesi RF’nin aleyhinedir. RF’nin zımni gelir kaybetmekte, RF’nin ihracatta rekabetçiliği zımnen navlun maliyetinin artmasıyla azalmaktadır. Yuliya Biletska 4 Haziran 2021’de Ukrayna’nın bir savaşı sürdürdüğünü RF’nin ise Ukrayna devletini ve toplumunu tamamen kaybettiğini ileri sürmüştür. Ukrayna toplumunun RF’nin Rus dünyası medeniyeti projesini reddettiğini belirtmiştir. Yuliya Biletska RF ile Ukrayna’yı karşılaştırmıştır. RF için Ukrayna’nın öznel ve jeostratejik manası olduğunu iddia etmiştir. RF’nin Ukraynasız kimlik kazanmasının, Ukraynasız RF’nin Rus dünyasını kurmasının mümkün olmadığını belirtmiştir. Ukraynasız RF’nin büyüklüğünün bir sabun köpüğü olduğunu, Ukrayna’nın ise RF’siz millet olabileceğini belirtmiştir.⁹⁷

Sonuç

Karadeniz yarı kapalı bir deniz olarak kabul edilir. Karadeniz ile bağlantılı içsuyolları üzerinden diğer denizlere erişim Karadeniz’in kapalılığını bir nebze olsun azaltmaktadır. Karadeniz’den 2021 sonu itibariyle Hazar Denizi’ne, Beyaz Deniz’e, Baltık Denizi’ne, Kuzey Denizi’ne içsuyollarından erişmek mümkündür. Karadeniz’den Kuzey Denizi’ne Tuna-Main-Ren içsuyoluyla erişilir. Bu yol boyunca refah ve güvenlik gözlenmektedir. Bu içsuyolu diğer yollar, demiryolları, karayolları

⁹⁶ <https://qha.com.tr/haberler/ukrayna-deniz-kuvvetleri-komutani-rusya-azak-denizi-ve-karadeniz-in-kendi-ic-denizleri-olmadigini-anlamali/336121/> Erişim: 31 Aralık 2021.

⁹⁷ <https://youtu.be/TUyYHOHXULY?t=1049> ve <https://youtu.be/TUyYHOHXULY?t=1107> <https://youtu.be/TUyYHOHXULY?t=1141> Erişim: 01 Ocak 2022.

ve denizyolları ile bağlantılıdır. Karadeniz’i Hazar Denizi’ne, Beyaz Deniz’e ve Baltık Denizi’ne bağlayan Kerç Boğazı, Azak Denizi, Don-Volga Kanalı güzergahı RF’nin Kırım’ı işgal ve ilhakı sonrası RF dışındaki ülkeler için adeta kapanmıştır. Kırım’ın işgali ve ilhakı uluslararası hukuka, BM Şartınının 2’nci maddesi 4’üncü fıkrasına ayrıca 1994 tarihli Budapeşte Memorandumuna aykırıdır. Karayolları, denizyolları, denizyolları, içsuyolları kapalı ülke vatandaşları refaha erişememektedir. Kırım’ın işgali ve ilhakı sonrası Azak Denizi’ne erişim, Don-Volga Kanalı güzergahının kapanması sadece RF vatandaşlarının değil Hazar Denizi ve Karadeniz’e kıyı ülkelerin vatandaşlarının refahı için de olumsuz sonuçlar doğurmaktadır.

Karadeniz çevresinden geçen demiryolları, karayolları ile içsuyolları birbirini bütünlemektedir. Demir İpek Yolu, Karadeniz Çevre Yolu ve Karadeniz üzerinde vagon ferry hatlarında sefer sayısı ve nakledilen yük tonajının artması, yakın gelecekte Karadeniz’in ve çevresi ülkelerin dünya ticaretinde ve üretiminde payının artması beklenmektedir. Ancak RF’nin Kırım’ı işgal ve ilhakı Karadeniz’de barışı ve refahı olumsuz etkilemiştir. ABD ve AB’nin RF’ye uyguladığı müeyyideler doğrudan RF’yi hedef olsa da dolaylı olarak RF’ye ihracatı kısıtladığından diğer Karadeniz ülkeleri toplumlarının refahını da azaltmaktadır.

Karadeniz ile Hazar Denizi bağlantısı uluslararası andlaşmaya yansımıştır. 2018’de Hazar Denizi’ne kıyı ülkeler Hazar Denizi’ne ilişkin andlaşmayı imzalamışlardır. Bu andlaşmada Hazar Denizi’ne kıyı ülkelerin Don-Volga Kanalı’ndan Karadeniz’e erişebileceği hükmü yer olsa da 2021 yılı sonu itibariyle bu imkân kullanılamamakta, gelecekte kullanılması ise şüphelidir. Hazar Denizi’ne ve Karadeniz’e mevcut Don-Volga Kanalı haricinde erişmeyi öneren projeler sunulmaktadır. Hazar Denizi’ne Özbekistan’dan erişim, Hazar Denizi’nden Basra Körfezi’ne erişim, Hazar Denizi’nden Karadeniz’e yeni bir kanal açarak erişim önerilerinin gerçekleştirilmesi şüphelidir.

Sonuç olarak Karadeniz’in İstanbul ve Çanakkale Boğazı’ndan Adalar Denizi’ne (Ege), Don-Volga Kanalı’ndan Hazar Denizi’ne, Beyaz Denize, Baltık Denizi’ne, Tuna-Main-Ren Kanalı’ndan Kuzey Denizi’ne erişimi vardır. Bu suyollarının açıklığı

ve kullanımının artması Karadeniz çevresi ülke toplumlarının refahı için fevkalade önemlidir. Suyolları ile bağlantılı demiryolları ve karayollarının açıklığı, yenilerinin açılması Karadeniz çevresi toplumlarının refahına fevkalade katkı sağlayacaktır.

Kaynakça

Arat, Ender, “Tuna Nehri’nde Seyrüsefer ve Türkiye”, **Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi**, S: 6, 2002.

Atay, Niyazi G, “Azak-Kerç Su Alanı’nın Ekonomik Değeri”, **Ekoavasya**, S: 19, 2012, s. 26–28.

Barthold, V. V, **Orta Asya Türk Tarihi Hakkında Dersler**, ed. Kâzım Yaşar Koprman ve İsmail Aka, *Türk Tarih Kurumu*, Ankara, 2019.

Başar, Ersan-Sercan Erol-Hatice Yılmaz, “Karadeniz Limanlarında Ro-Ro Taşımacılığı ve Gelişimi” **Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi**, C: 5, S: 12, 2015, s. 71–82.

Başaran, Ali, “Annexation of Crimea by Russian Federation, United States and European Union’s Economic Sanctions Against Russian Federation, 2014-2018,” **Asya Studies**, C: 4, S: 11, 2020, s. 91–106.

———, “Dış Siyasi, İktisadi İlişkiler Etkileşimi Çerçevesinde Yeltsin Dönemi Rusya-Türkiye İlişkileri.” Ankara: Ankara Üniversitesi SBE Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2013.

———, “Türkiye-Rusya Federasyonu İlişkilerinde Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, Karadeniz ve Karadeniz Ülkeleri.” 100. Yılında Türkiye Rusya İlişkileri ve Karadeniz (Moskova Antlaşması’ndan Günümüze), Ed. Mehmet Okur-Yüksel Küçüker-Ahmet Nazif Ünalmiş, 197–236. *Akçağ Yayınları*, Ankara, 2021.

Çamyamaç, Anıl, “Uluslararası Hukukta Köprüler: Sınırlar ve Diğer Hususlar”, **Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 7, S. 1, 2017, s. 233–310.

Dalyan, Dolunay Özbek, “Birleşmiş Milletler Uluslararası Su Yollarının Ulaşım Dışı Kullanımı Hukukuna İlişkin Sözleşme”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C: 55, S. 4, 2011, s. 363–80.

- Demirci, Mehmet Cem, “Rusya’nın Kerç Boğazı ve Azak Denizi’nden Sonra Hedefi Karadeniz -Görüş.” <https://tr.euronews.com/2018/12/01/rusya-ukrayna-gerginliginde-yeni-cephe-kerc-bogaz-ve-azak-denizi>. Erişim: 2 Kasım 2021.
- Gorbun, Olesia, “The Status of The Kerch Strait”, Mykolas Romeis University, Tez, 2018.
- İnaç, Hüsamettin-Betül Yazıcı, “Uluslararası Hukuk Açısından Korfu Boğazı Davası ve Sonuçları”, **Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 70, 2019, s. 148–65.
- İnalçık, Halil, “Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)”, **Bellekten**, C: 12, S: 46, 1948, s. 349–402.
- Keleş, Erdoğan, “Sultan Abdülmecid Döneminde (1839-1861) Tuna-Karadeniz Arasında Kanal Açma Teşebbüsü”, **Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ**, C: 16, S: 25, 2018, s. 167–207.
- Komisyon, “Dokuzuncu Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu.” Ankara, 2007.
- Kuyucuklu, Nazif, “Tuna Suyolu ve ‘Tuna Komisyonu’”, **İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, S. 8, 1994, s. 51–60.
- Özdal, Habibe, “Rus Dış Politikasında Ukrayna (1991-2014).” Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, 2015.
- Öztürk, İzzet, Ebru Dülekürge, Mustafa Evren Erşahin, **Marmara Denizi’nin Ekolojisi: Deniz Salyası Oluşumu, Etkileşimleri ve Çözüm Önerileri**, Ed. İzzet Öztürk ve Muzaffer Şeker, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara, 2021, s. 11–47.
- Pazarıcı, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2003.
- Pulkowski, Dirk, PCA Case No. 2017-06 Permanent Court of Arbitration Peace Palace, The Hague The Netherlands Between Ukraine and The Russian Federation (2017).

- Rieu-Clarke, Alistair- Ruby Moynihan-Bjorn-Oliver Magsig, **UN Watercourses Convention User's Guide**, IHP-HELP Centre for Water Law, Policy and Science | Dundee, UK, 2012.
- Sağlam, Mühdan, "Kırım: Yeni Restleşme ve Çevrelemenin Merkezi." 30 Haziran 2021, <https://www.gazeteduvar.com.tr/kirim-yeni-restlesme-ve-cevrelemenin-merkezi-makale-1527030>, Erişim: 12 Nisan 2022.
- Selçuk, Çolakoğlu. "Uluslararası Hukukta Hazar'ın Statüsü Sorunu." **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, C: 53, S: 1, 1998, s. 107–22.
- Skaridov, Alexander, "International Legal Aspects of Navigation in Kerchensky Strait." In *The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation*, 16-17 Nov. 2002, ed. Bayram Öztürk ve Reşat Özkan, 42–52. İstanbul, 2002.
- Sokolova, Olena, "Legal Status of The Sea of Azov: Recent Developments." *Mykolas Romeris University Faculty of Law Institute of International and European Union Law*, 2019.
- Tolz, Vera, "European, National, and (Anti-) Imperial: The Formation of Academic Oriental Studies in Late Tsarist and Early Soviet Russia," **Kritika**, V: 9, N: 1, 2008, s. 53-81.
- Uygun, Yılmaz, and Jahanzeb Ahsan, "Analyzing the Railway Network of the Belt and Road Initiative." **Cogent Business and Management**, V: 8, N: 1, 2021, s. 1-34.
- Zerkal, Olena. Opening Statement of H.E. Ms. Olena Zerkal, Agent for Ukraine. Hollanda: Permanent Court of Arbitration, 2019. [https://files.pca-cpa.org/pcadocs/ua-ru/05.Preliminary Objections Hearing/PCA Case No. 2017-06 - Preliminary Objections Hearing - Day2.mp4](https://files.pca-cpa.org/pcadocs/ua-ru/05.Preliminary%20Objections%20Hearing/PCA%20Case%20No.%202017-06%20-%20Preliminary%20Objections%20Hearing%20-%20Day2.mp4).
- Залепухин, В.В. "Экономические Аспекты Создания Цимлянского Водохранилища И Волго-Донского Судходного Канала." In *Современное Экологическое Состояние Природной Среды И Научно-Практические*

Аспекты Рационального Природопользования II Международная Научно-Практическая Интернет-Конференция, 1842–49, 2017.

Коллегии, С. М. Окладников, И. В. Акимова, Н.Г. Багдасарянц, eds. Транспорт в России 2020. Москва: Федеральная служба государственной статистики (РОССТАТ), 2020.

Beyan ve Açıklamalar (Disclosure Statements)

1. Bu makalede etik kurul izni gerekmemektedir. (Ethics committee approval is not required for this manuscript).