

## **<sup>H</sup>DENİZE KIYISI OLMAYAN DEVLETLERİN DENİZE ÇIKIŞLARINA İLİŞKİN BAZI UÇ ÖNERİ VE PROJELERİN ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

*Dr. Anıl ÇAMYAMAÇ*

### **I. GİRİŞ**

Günümüzde yaklaşık 195 bağımsız devletin<sup>1</sup> 45'ini, bir başka ifadeyle yaklaşık %23'ünü denize kıyısı olmayan devletler oluşturmaktadır<sup>2</sup>. Bu

<sup>H</sup> Hakem incelemesinden geçmiştir.

<sup>1</sup> Hâlihazırda Birleşmiş Milletlere üye devletlerin sayısı 193'tür. Bkz. What are Member States? via [www.un.org/depts/dhl/unms/whatisms.shtml](http://www.un.org/depts/dhl/unms/whatisms.shtml) (ziyaret tarihi: 13/06/11). Oysa, 13 Haziran 2006 tarihinde bağımsızlığını ilân eden Kosova'yı, şu âna kadar aralarında Türkiye'nin de bulunduğu, 81 devlet bağımsız bir devlet olarak tanımıştır. Kosova açısından tanıma süreci devam etmektedir. Bu bağlamda, Kosova'yı en son tanıyan devlet ise 19 Ağustos 2011 tarihinde Saint Lucia olmuş-tur. Bkz. [www.mfa-ks.net/?page=2,33](http://www.mfa-ks.net/?page=2,33) (ziyaret tarihi: 06/09/11). Bunun dışında, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti de Türkiye tarafından devlet olarak tanınmaktadır. Bu sebeple, çalışmamızda 193 yerine 195 bağımsız devletin var olduğu kabul edilmektedir. Bunun dışında, bazı diğer birimler de devlet olarak kendilerini ilân etmiş olsalar veya en azından bu şekilde bir niyet sergileseler de, bu birimler henüz uluslararası hukuk açısından devlet olarak kabul edilmemektedir. Bunlar arasında şu birimlere yer verilebilir: Abazya, Filistin, Somaliland, Tayvan vs.

<sup>2</sup> Denize kıyısı olmayan devletler, üç eski kıtaya, sayısal açıdan neredeyse eşit şekilde dağılmışlardır. Üç kıta haricinde iki denize kıyısı olmayan devlet de Güney Amerika'da konumlanmıştır. Avrupa kıtasında konumlanan denize kıyısı olmayan devlet sayısı on beştir: Andora, Avusturya, Belarus, Çek Cumhuriyeti, İsviçre, Kosova, Liechtenstein, Lüksemburg, Macaristan, Makedonya, Moldavya, San Marino, Sırbistan, Slovakya ve Vatikan. Afrika kıtasında konumlanan denize kıyısı olmayan devlet sayısı on altıdır: Botswana, Burkina Faso, Burundi, Çad, Etiyopya, Güney Sudan, Lesotho, Malawi, Mali, Nijer, Orta Afrika Cumhuriyeti, Ruanda, Swaziland, Uganda, Zambiya ve Zimbabve. Asya kıtasında konumlanan denize kıyısı olmayan devlet sayısı da on ikidir:

devletlerin yaşadıkları en önemli problem ise, denize ulaşım konusundadır. Avrupa'daki birçok denize kıyısı olmayan devlet<sup>3</sup> dışında kalan denize kıyısı olmayan devlet “*gelişmekte olan*” veya “*en az gelişmiş*” devletler kategorisinde değerlendirilmektedir<sup>4</sup>. Bu devletlerin geri kalmışlıklarının temel sebeplerinden biri olarak, “denize ve denizden ulaşım”da yaşadıkları zorluklar gösterilebilir. Bilindiği üzere, dünya ticaretinin %80’den fazlası denizler üzerinden gerçekleştirilmektedir<sup>5</sup>; ki bu durumun bir devletin ekonomik kalkınmışlığına sağladığı katkının payı göz ardı edilemeyecektir. Denize kıyısı olmayan devletlerin denize uzaklıkları, ulaşım yollarında komşu devletlere bağımlı olmaları sonucunu doğurmakta ve bu durum fizikî sorunlar yarattığı gibi, malî sorunları da beraberinde getirmektedir. Denize kıyısı olmayan devletlerin, denizden uzak konumlanmalarının, gerek ihraç, gerek ithal ürünlerde maliyetlere ciddi oranda ek külfetler yüklediği hesaplanmaktadır.<sup>6</sup> Bunun dışında, denize kıyısı olmayan devletlerin komşularıyla yaşadığı gerginlikler ve siyasî sorunların da etkileri ön plânda tutulmalıdır<sup>7</sup>.

Afganistan, Azerbaycan, Bhutan, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Laos, Moğolistan, Nepal, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan. Güney Amerika kıtasında konumlanan iki denize kıyısı olmayan devlet ise şunlardır: Bolivya ve Paraguay. Bu sayının değişen siyasî koşullarla artacağına şüphe yoktur. Hattâ, şimdiden 2011 Temmuz’unda Güney Sudan’ın bağımsız bir devlet kimliğine büründüğü görülmektedir.

<sup>3</sup> Avusturya, Çek Cumhuriyeti, İsviçre, Liechtenstein, Lüksemburg, Macaristan ve Slovakya. Bu devletler dışında, listeye Avrupa kıtasında denize kıyısı olmayan nitelikleriyle de ön plâna çıkan minyatür devletler (Andora, Liechtenstein, San Marino ve Vatikan) de katılmalıdır.

<sup>4</sup> Birleşmiş Milletlerin 2010 İnsanî Kalkınma Raporunun verileri ışığı altında gerçekleştirilen listenin en alt bölümünü oluşturan “düşük insanî endeks”in on dördü denize kıyısı olmayan devletlerden oluşmaktadır. 169 devletin sıralandığı listenin en son grubunu oluşturan bu devletler içinde yer alan denize kıyısı olmayan devletler ve sıraları şu şekildedir: Nepal (138), Lesotho (141), Uganda (143), Zambiya (150), Ruanda (152), Malawi (153), Afganistan (155), Etiyopya (157), Orta Afrika Cumhuriyet (159), Mali (160), Burkina Faso (161), Çad (163), Burundi (166) ve Zimbabwe (169). Bkz. “Human Development Report 2010”, New York, 2010, s. 142-145 via [http://hdr.undp.org/en/media/HDR\\_2010\\_EN\\_Table1\\_reprint.pdf](http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2010_EN_Table1_reprint.pdf) (ziyaret tarihi: 26/03/11).

<sup>5</sup> The Ocean-Our Future, *The Report of the Independent World Commission on the Oceans*, Cambridge, 1998, s. 186-187.

<sup>6</sup> 1970’li yıllarda UNCTAD Uzmanlar Grubu tarafından hazırlanan bir raporda denize ulaşımın ortalama maliyetinin denize kıyısı olmayan bir devletin tüm ithal ve ihraç tutarının %5 ilâ %10’u arasında yer alan bir tutara denk geldiği tespit edilmiştir. Bkz.

Tüm bu sorunlar karşısında denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşımı, uluslararası alanda bu devletler için en önemli önceliği teşkil etmektedir<sup>8</sup>. Bu sorunun çözümü için çalışan denize kıyısı olmayan devletler,

**Uprety K.**, The Transit Regime for Landlocked States, Washington D.C., 2006, s. 16. Denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşım konusunun ekonomilerine ilişkin olumsuz etkileri bakımından daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Radalet S. & Sachs J.**, Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth, January 1 1998 via <http://admin.earth.columbia.edu/sitefiles/file/about/director/pubs/shipcost.pdf> (son ziyaret tarihi: 02/04/11); **Uprety**, 2006, s. 13-22. Ayrıca, son yapılan araştırmalarda 1990'lı yıllar çerçevesinde denize kıyısı olmayan devletlerin dış ticaretlerinin konumları çerçevesinde %50 daha maliyetli olduğu açıklanmaktadır. Bkz. The Costs of Being Landlocked: What the Research Says, via [www.unohrolls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/TheCostsOfBeingLandlocked\\_Willoughby.pdf](http://www.unohrolls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/TheCostsOfBeingLandlocked_Willoughby.pdf) (15/08/11). **Hafner** da, denize kıyısı olmamanın bir devlete nakliye konusunda %10 ilâ %20 arasında ek maliyet yüklediğinin altını çizmiştir. Bkz. **Hafner G.**, Land-Locked States, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010, paragraf 10 (ziyaret tarihi: 04/10/10).

<sup>7</sup> Denize uzak devletlerin bu konuları denize ulaşmak için komşu kıyı devletlerinin topraklarını geçme zorunluluğunu doğurmaktadır. Fakat, bazı durumlarda komşu devletlerle yaşanan sorunlar denize kıyısı olmayan devletlerin daha uzun ve külfetli güzergâhları tercih etmeleri sonucunu doğurmaktadır. Denize kıyısı olmayan devletlerin deniz aşırı pazarlara ulaşımında komşu devletlerinden geçen transite bağlı olarak yaşadıkları sorunları dört ana başlıkta toplayan **Faye** ve arkadaşları bunları şu şekilde sıralamaktadırlar: a) Komşu devletlerin transit altyapısının yetersizliği b) Komşu kıyı devlet(ler)iyile yaşanan siyasi sorunlar c) Transite kullanılan komşu devletin kendi iç düzensizlikleri d) Transit esnasında idarî süreçte yaşanan sorunlar. Bkz. **Faye M. L. & McArthur J. W. & Sachs J. D. & Snow T.**, The Challenges Facing Landlocked Developing Countries, *JHD*, vol. 5/1, 2004, s. 40 vd.

<sup>8</sup> Denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşma konusu doktrinde de ele alınmıştır. Bu konuya ilişkin belli başlı önemli kaynaklardan bazıları kronolojik olarak şu şekilde sıralanabilir: **Boas F.**, Land-Locked Countries and the Law of the Sea, *ABASICLB*, vol. 4/1, 1959, s. 22-27; **Fried J. H. E.**, The 1965 Convention on Transit Trade of Land-Locked States, *IJIL*, vol. 6/1, 1966, s. 9-30; **Merryman J. H. & Ackerman E. D.**, International Law, Development and the Transit Trade of Landlocked States: The Case of Bolivia, Hamburg, 1969; **Glassner M. I.**, Access to the Sea for Developing Land-Locked States, The Hague, 1970; **Tabibi A. H.**, The Right of Transit of Land-Locked Countries, Kabul, 1970; **Sarup A.**, Transit Trade of Land-Locked Nepal, *ICLQ*, vol. 21/2, 1972, s. 287-306; **Pěchota V.**, The Right of Access to the Sea, in *Land-Locked Countries in Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 44-62; **Rubin A. P.**, Land-Locked African Countries and the Right of Access to the Sea, in *Land-Locked Countries in Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 63-78; **Delupis I. D.**, Land-Locked States and the Law of the Sea, *SSL*, vol. 19, 1975, s. 103-113; **Cafilisch L. C.**, The

uluslararası antlaşmalarda etkin çözümler elde etme çabası içine girmişlerdir<sup>9</sup>. Tüm bunların yanı sıra, denize kıyısı olmayan devletlerin denize

Access of Land-Locked States to the Sea, *RIRI*, no: 5-6, 1976, s. 53-76; **Cafilich** L. C., Land-Locked and Geographically Disadvantaged States and the New Law of the Sea, *TA*, vol. 7, 1977, s. 361-383; **Cafilich** L. C., Land-Locked States and their Access to and from the Sea, *BYIL*, vol. 49, 1978, s. 71-100; **Milić** M., Access of Land-Locked States to and from the Sea, *CWRJIL*, vol. 13/3, 1981, s. 501-516; **Sinjela** A. M., Freedom of Transit and the Right of Access for Land-Locked States: The Evolution of Principle and Law, *GJICL*, vol. 12/1, 1982, s. 31-52; **Wani** I. J., An Evaluation of the Convention on the Law of the Sea from the Perspective of the Land-Locked States, *VJIL*, vol. 22/4, 1982, s. 631-645; **Sinjela** A. M., Land-Locked States and the UNCLOS Regime, New York, 1983, s. 39-92 (chapter 2); **Almeen** A., Land-Locked States and International Law: With Special Reference to the Role of Nepal, New Delhi, 1989; **Vasciannie** S.C., Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea, Oxford, 1990, s. 182-217 (chapters 7 & 8); **Monnier** J., Right of Access to the Sea and Freedom of Transit, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 501-523; **Uprety** K., Landlocked States and Access to the Sea: An Evolutionary Study of a Contested Right, *DJIL*, vol. 12/2, 1994, s. 401-496; **Maluwa** T., Southern African Land-Locked States and Rights of Access under the New Law of the Sea, *IJMCL*, vol. 10/4, 1995, s. 529-542; **Syrgios** A.M., Landlocked States and Access to the Sea: The Greek Blockade of the Former Yugoslav Republic of Macedonia, *RHDI*, vol. 49/1, 1996, s. 107-126; **Churchill** R. R. & **Lowe** A. V., *The Law of the Sea*, 3rd edition, Manchester, 1999, s. 433-446 (chapter 18); **Bala** I., Compulsions of a Land-Locked State: A Study of Nepal-India Relations, New Delhi, 2001, s. 34-59 (chapter 3); **Glassner** M. I., *Bibliography on Land-Locked States, Economic Development and International Law*, 5th revised and enlarged edition, New York, 2001; **Uprety**, 2006; **Chowdhury** A. K. & **Erdenebileg** S., *Geography Against Development: A Case for Landlocked Developing Countries*, New York, 2006; **Çamyamaç** A., *Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Konumda Bulunan Devletlerin Hukukî Durumu*, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2010, s. 110-171 (henüz yayınlanmamış doktora tezi); **Hafner**, paragraflar: 3-4 ve 10-13 via; **Rothwell** D. R. & **Stephens** T., *The International Law of the Sea*, Oregon, 2011, s. 190-204 (chapter 9).

<sup>9</sup> Denize kıyısı olmayan devletlerin katıldıkları ve sonunda bir antlaşmanın imzalandığı önemli konferanslar ve sonunda imzalanan antlaşmalar arasında şunlar ön plâna çıkmaktadır: 1958 yılındaki I. Deniz Hukuku Konferansı ve sonucunda imzalanan dört Sözleşmeden biri olan 1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi (3. madde), III. Deniz Hukuku Konferansı ve sonunda kabul edilen 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (X. Bölüm, 124 ilâ 132. maddeler) ile birlikte UNCTAD bünyesinde gerçekleştirilen 1965 tarihli Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticaretine Dair New York Sözleşmesi. Tüm bunlarla, denize kıyısı olmayan devletler

çıkışa ilişkin sorunlarının çözümü için önerilen bazı uç öneri ve projelere de rastlanmaktadır.

Bu kısa çalışmanın konusu bu sıra dışı öneri ve projelerin en etkileyici olanlarından ikisinin okuyucuya tanıtılması ve olası etkilerinin uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde açıklanmaya çalışılmasından ibarettir.

## II. DENİZE KIYISI OLMAYAN DEVLETLERİN DENİZE ÇIKIŞINA İLİŞKİN UÇ ÖNERİ ve PROJELER

Denize kıyısı olmayan devletlerin denize çıkışlarına ilişkin olarak en çok teklif edilen önerilerin başında komşu kıyı devletlerinin topraklarından geçiş hakkıyla birlikte limanlarda bazı haklar hattâ kendilerine ayrılan alanlara ilişkin talepler gelmektedir. Çoğu zaman bu talepler komşu kıyı devletlerince olumlu karşılanmış ve bu izinler ve ayrıcalıklar komşu denize kıyısı olmayan devletlere, en azından *de jure* tanınmıştır. Bu konudaki örneklere 1900'lü yılların başından beri sıkça rastlanmaktadır. Meselâ, Yunanistan'ın Sırbistan'la 1914 yılında yaptığı anlaşmayla<sup>10</sup> Selanik limanında, bu devlete gümrük işlemleri için bir bölge tahsis ettiği görülmektedir<sup>11</sup>. Buna benzer, II. Dünya Savaşı sonrasında Çekoslovakya ve Polonya arasında gerçekleştirilen iletişime dair anlaşma çerçevesinde Polonya tarafından Çekoslovak gemilerinin Gdansk, Gdynia ve Stettin<sup>12</sup> limanlarını

---

belirli bir ilerleme kaydetmiş olsalar da, elde etmeyi istediklerini ne kadar karşılayabildikleri tartışmalıdır. Konuya ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Churchill & Lowe**, s. 440-445; **Çamyamaç**, 2010, s. 110-162; **Hafner**, paragraf: 13; **Rothwell & Stephens**, s. 193-199; **Uprety**, 2006, s. 47-117.

<sup>10</sup> Anlaşma metni için bkz. "Convention Relative to Transit Through Salonica between Greece and Serbia", *AJIL Supplement*, vol. 13/4, 1919, s. 441-456.

<sup>11</sup> Yunanistan ve Sırbistan arasındaki bu düzenlemeye dair daha ayrıntılı açıklamalar için, bkz. **Miller D. H.**, The International Regime of Ports, Waterways and Railways, *AJIL*, vol. 13/4, 1919, s. 674; **Sioussiouras P. & Arvanitipoulos C.**, Geopolitical Designs and Realities in Yugoslavia's Foreign Policy: The Issue of Access to the Sea, *JPMS*, vol. , 2003, s. 145 vd. Ayrıca, 1923 yılında Yunanistan ile Sırp, Hırvat ve Sloven Birleşik Krallığı arasında imzalanan transit ticaret anlaşmasında Selanik limanı yine bu amaçla Yunanistan tarafından tahsis edilmiştir. Bkz. United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records-vol I: Preparatory Documents", A/CONF.13/37, Geneva, 1958, s. 314 paragraf: 63. Ayrıca, bkz. **Sinjela**, 1983, s. 74-75; **Sioussiouras & Arvanitipoulos**, s. 145 vd.

<sup>12</sup> Stettin günümüz Polonya'sında "Szczecin" adıyla anılmaktadır.

kullanabilecekleri kabul edilmiş ve ayrıca, Stettin limanında Çekoslovakya için bir serbest gümrük bölgesi oluşturulacağı düzenlenmiştir<sup>13</sup>. En yeni örneklerden birini ise, kısa süre önce Peru ve Bolivya arasında imzalanan bir anlaşmayla Bolivya'ya Peru kıyısında liman başta olmak üzere denizlere ilişkin birtakım faaliyetlerde bulunabileceği bir kıyı şeridinin kullanımının bırakılması oluşturmaktadır<sup>14</sup>. Benzer örneklerin çoğaltılması mümkündür.

Bununla birlikte, bu konuya dair bazı taleplerin gerçekten aşırıya kaçtığı ifade edilebilir. Örneğin, bazı denize kıyısı olmayan devletler komşu kıyı devletlerinden toprak talebinde bulunabilmektedirler. Bu tür bir talep, denize kıyısı olmayan devletin komşu kıyı devletinde egemenliği kendisine devredilen bir koridorla denize ulaşmak için toprak ve liman taleplerini kapsamaktadır. *Sinjela*, denize kıyısı olmayan devletlerin limanlara ilişkin ilgisini irdelerken üç temel öneri getirmiştir: Denize kıyısı olmayan devletler için limanlarda serbest bölge oluşturulması, komşu kıyı devletinin belirli bir kıyı alanını denize kıyısı olmayan devletin liman kurması için bu devlete bırakması veya birden fazla limanı varsa bunlardan birini denize kıyısı olmayan devlete bırakması ve kıyı devletinin denize kıyısı olmayan komşu devletle limanını ortak olarak işletmesi<sup>15</sup>. İkinci öneriye ilişkin olarak, yazar, ilgili kıyı alanı veya liman için 99 ilâ 199 yıl arasında bir kiralamadan bahsetmekte ve egemenliğin de denize kıyısı olmayan devletlere verilmesini

<sup>13</sup> United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records-vol I: Preparatory Documents”, A/CONF.13/37, Geneva, 1958, s. 319 paragraf 95 & 96. Ayrıca, bu konuya ilişkin değerlendirmeler için bkz. **Chugg** D., Proposal for Bolivian Access to the Sea, *IS 404 Policy Formation*, Idaho, May 15 2002, s. 8-9 via [www.martin.uidaho.edu/PDF/Bolivia.pdf](http://www.martin.uidaho.edu/PDF/Bolivia.pdf) (ziyaret tarihi: 12/03/07). Çekoslovakya II. Dünya Savaşı öncesinde Trieste limanında da serbest bölge oluşturma hakkını elde etmiştir. Bkz. **Pounds** N. J. G., A Free and Secure Access to the Sea, *AAAG*, vol. 49/3, 1959, s. 266; **Sinjela**, 1983, s. 75; United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records-vol I: Preparatory Documents”, A/CONF.13/37, Geneva, 1958, s. 314-315 paragraf 71 & 72.

<sup>14</sup> **Carroll** R., Peru Gives Landlocked Bolivia a Piece of Pacific Coast to Call Its Own, *The Guardian*, October 20 2010 (Wednesday) via [www.guardian.co.uk/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore/print](http://www.guardian.co.uk/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore/print) (ziyaret tarihi: 22/10/10); “Bolivya’ya 99 Yılığına Sahil Şeridi Kiralandı”, *DenizHaber*, 22/10/10 via [www.denizhaber.com.tr/news\\_print.php?id=30403](http://www.denizhaber.com.tr/news_print.php?id=30403) (ziyaret tarihi: 22/10/10); “Peru Deal Gives Landlocked Bolivia Coast for Own Port”, *BBC News*, October 21 2010 via [www.bbc.co.uk/news/world-latin-america-11595368?print=true](http://www.bbc.co.uk/news/world-latin-america-11595368?print=true) (ziyaret tarihi: 22/10/10).

<sup>15</sup> **Sinjela**, 1983, s. 73-76.

önermektedir<sup>16</sup>. Sinjela'nın önerileri denize kıyısı olmayan devletlere ciddi transit serbestileri fiilen tanınmadıkça bir anlam ifade etmeyecektir. Özellikle ikinci öneri çerçevesinde kıyı devletlerinin egemenliklerini devredecekleri bir kıyı alanını veya limanı denize kıyısı olmayan devletlere bırakmaları, en azından siyasî olarak, zor görünmektedir. Ayrıca, ülke kiralamasının bir sonucu olarak egemenliğin kiralayan devlete geçip geçmediği konusu uluslararası hukukta tartışmalı bir konudur. Bazı yazarlara göre ülkeyi kiralayan devlet kiralama süresi boyunca egemenliği de elde etmektedir<sup>17</sup>. Oysa, bazı yazarlara göre ülke kiralaması sonucunda egemenlik kiracı olan devlete geçmemektedir<sup>18</sup>. Kanımızca, bir ülke toprağının kiralınması, egemenlik devrini beraberinde getirmemelidir. Kiracı olan devlet kiraladığı ülke üzerinde egemenliğe değil, fakat çok geniş yönetsel yetkilere sahip olmaktadır. Öte yandan, *Glassner*, denize kıyısı olmayan devletlerin sorunlarının kesin olarak çözülebilmesi için tek yolunun denize kıyısı olmayan devletle transit devlet arasındaki sınırların kaldırılması olduğunu, bunun siyasî bütünleşme olarak adlandırılabilceğini ve denize kıyısı olmayan devletleri kıyı devletlerinin iç bölgeleri hâline getireceğini, fakat hiçbir devletin egemenliğinden bu kadar kolay vazgeçmeyeceğini belirtmiştir<sup>19</sup>. Bu çerçevede, *Glassner*'a göre ikinci en iyi çözüm, ilgili devletler arasında sağlanacak bir ekonomik bütünleşme olmaktadır<sup>20</sup>.

Denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşmasına dair yukarıda kısaca ele alınan talepler dışında, bazı ilginç ve çok sıra dışı öneriler ve projeler de söz konusu edilmiştir. Geçtiğimiz senelerde birçok haber kanalında ve internet sitesinde yer alan bir haberde 1970'li yıllarda Çeklerin (Çekoslovakya'nın) Avusturya'nın altından açılacak bir tünelle Adriyatik'e

<sup>16</sup> **Sinjela**, 1983, s. 73.

<sup>17</sup> **Greig** D.W., *International Law*, 2nd edition, London, 1978, s. 179; **Starke** J. G., *Introduction to International Law*, 10th edition, London, 1989, s. 158.

<sup>18</sup> **Toluner** S., *Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi*, gözden geçirilmiş 4. basıdan tıpkı 5. bası, İstanbul, 1996, s. 352; von **Glahn** G., *Law Among Nations: An Introduction to Public International Law*, 7th edition, New York, 1996, s. 316; **Wilson** G. G., *Leased Territories*, *AJIL*, vol. 34/4, 1940, s. 703-704.

<sup>19</sup> **Glassner** M. I., *Resolving the Problems of Land-Lockedness*, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & MacLachlan, London, 1998, s. 207.

<sup>20</sup> **Glassner**, 1998, s. 207.

ulaşma plânları olduğu bildirilmiştir<sup>21</sup>. Burada ilginç olan hususlardan biri, bu projenin yeni ortaya çıkarılmış gibi haberlere konu olmasıdır. Oysa, ilgili dönemde Çekoslovakya'nın bu projesini ele alan veya açıklayan birçok habere ve hattâ makaleye rastlanmaktadır<sup>22</sup>. Çekoslovakya'nın projesine benzer diğer bir proje ise, 2009 yılında üç Şilili mimar tarafından Bolivya için önerilmiştir<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> **Hignett K.**, Communist Czechoslovakia Planned Construction of Underground Tunnel, *The View East*, May 16 2009 via <http://thevieweast.worldpress.com/2009/05/16/communist-czechoslovakia-planned-construction-of-underground-tunnel/> (son ziyaret tarihi: 31/08/11); **Willoughby I.**, 1970s Plan to Build Underground Rail Link to Adriatic Coast and Czechoslovak Island Revealed, *Radio Praha*, May 12 2009 via [www.radio.cz/en/print/article/116192](http://www.radio.cz/en/print/article/116192) (son ziyaret tarihi: 01/09/11); "Czechs Planned 255-Mile Tunnel to Adriatic" via [www.upi.com/Top\\_News/2009/05/13/Czechs-planned-255-mile-tunnel-to-adriatic-UPI\\_80071242238901/print](http://www.upi.com/Top_News/2009/05/13/Czechs-planned-255-mile-tunnel-to-adriatic-UPI_80071242238901/print) (son ziyaret tarihi: 31/08/11); "Czechs Planned 'Adriatic Tunnel'" *BBC News*, May 13 2009 via <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/~2/hi/europe/8047128.stm> (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

<sup>22</sup> Konuya ilişkin en önemli makale projenin de fikir babası olan ve projeye son hâlini veren Žlábek'in 1967 yılında yazdığı ve konuyu ayrıntılarıyla ele alan makalesidir. Bkz. **Žlábek K.**, Equalization of the Land-Locked and Coastal Countries in the World Economy, *RRSS*, vol. 10/1, 1967, s. 1-33. Öte yandan, batı basınında, özellikle de teknik konuların ele alındığı mühendislik dergilerinde projeye dair birtakım haberlere rastlamak mümkün olmuştur. Bkz. "Czechoslovakia Could Be a Maritime Nation by 2020", *Dock and Harbour Authority*, vol. 61, 1980, s. 268; "Czechs Plan 350 km International Bore!", *Tunnels and Tunneling*, vol. 12, 1980, s. 3; "Czechs Plan Tunnel to Sea", *Civil Engineering*, November 1980, s. 7. Buna karşılık, tünelle denize çıkış projesinin kökeninin daha da gerilere gittiği, II. Dünya Savaşının hemen sonrasında daha Komünistler yönetimi devralmadan evvel (1948) iki Çekoslovak mühendis tarafından gündeme getirildiği Çek yetkililerce belirtilmiştir. Bkz. Willoughby, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 01/09/11).

<sup>23</sup> "Bolivia Demands Access to the Pacific Ocean: Arica Tunnel", *Reuters*, January 4 2010 (Monday) via [www.reuters.com/assets/print?aid=USTRE6032VL20100104](http://www.reuters.com/assets/print?aid=USTRE6032VL20100104) (son ziyaret tarihi: 31/08/11); "Chile Open to Tunnel Proposal Giving Bolivia Access to Sea", *Latin American Herald Tribune*, via [www.laht.com/article.asp?ArticleId=334416&CategoryId=14919](http://www.laht.com/article.asp?ArticleId=334416&CategoryId=14919) (son ziyaret tarihi: 31/08/11); **Dangl B.**, Bolivia and Chile's Tunnel Vision, *The Guardian*, June 6 2009 (Saturday) via [www.guardian.co.uk/commentisfree/cifamerica/2009/jun/03/bolivia-chile-pacific-tunnel/print](http://www.guardian.co.uk/commentisfree/cifamerica/2009/jun/03/bolivia-chile-pacific-tunnel/print) (ziyaret tarihi: 31/08/11); **Mapstone N. & Webber J.**, Architects Plan Tunnel to Free Landlocked Bolivia, *Financial Times*, May 15 2009, s. 5; **Smink V.**, A Tunnel to Unite Old Rivals?, *BBC News*, May 15 2009 via <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/~2/hi/americas/8049814.stm> (ziyaret tarihi: 31/08/11).



Çekoslovakya'nın projesi, özellikle zamanı göz önünde tutulduğunda, 1970'li yıllar için oldukça çarpıcı görünmektedir. Žlábek tarafından ortaya atılan ve geliştirilen Avusturya'nın altından bir tünelle Yugoslavya'nın Koper limanı kıyısına ulaşılmasının hedeflendiği projenin ana hatları şu şekilde ortaya konulmaktadır:

- Çekoslovakya'nın güneyinden başlayacak tünelin uzunluğunun yaklaşık olarak 350 km olacağı öngörülmüştür<sup>24</sup>. Avusturya Alplerinin altından geçmesi düşünülen bu tünelin en derin noktasının 2200 metre olacağı belirtilmiştir<sup>25</sup>.

- Tünelin sonlanacağı yerin Yugoslavya-İtalya sınırı olması gerektiği belirtilmiştir<sup>26</sup>. Daha sonraki açıklamalarda, Çekoslovakya'nın Güney Bohemya eyaletinde bulunan České Budějovice'den başlayan tünelin Trieste ve Koper arasında denize 12 km kala yeraltından çıkacağına plânlanmış olduğu görülmektedir<sup>27</sup>.

- Tünel içindeki ulaşımın, hızlı trenle sağlanacağı ve hem yük hem yolcu taşımının mümkün olacağı belirtilmiştir<sup>28</sup> ve tünelin ulaşım süresini kısaltacağı öngörülmüştür<sup>29</sup>. Bu çerçevede, tünelle ulaşım süresinin 2 saat olacağı ifade edilmiştir<sup>30</sup>. Tünelde üç tren hattının olacağı plânlanmıştır: Adriyatik'ten Çekoslovakya'ya, Çekoslovakya'dan Adriyatik'e normal iki

<sup>24</sup> Žlábek, s. 25. Buna karşılık, 2009 yılında gerçekleştirilen haberlerde tünelin uzunluğunun, genel olarak 410 km (255 mil) olacağı belirtilmiştir. Bkz. **Hignett**, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); "Czechs Planned 255-Mile Tunnel to Adriatic", *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); "Czechs Planned 'Adriatic Tunnel'", *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11). Çekoslovakya merkezli radyo-haber kanalındaki haberde ise, tren hattının toplam uzunluğunun 410 km olacağı, bunun 350 km'sinin yeraltından geçeceği vurgulanmıştır. Bkz. **Willoughby**, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 01/09/11).

<sup>25</sup> "Czechs Plan 350 km International Bore!", *Tunnels and Tunnelling*, vol. 12, 1980, s. 3; "Czechs Plan Tunnel to Sea", *Civil Engineering*, November 1980, s. 7.

<sup>26</sup> Žlábek, s. 14.

<sup>27</sup> **Willoughby**, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 01/09/11).

<sup>28</sup> **Hignett**, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); "Czechs Planned 'Adriatic Tunnel'", *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

<sup>29</sup> Žlábek, s. 13 ve 25.

<sup>30</sup> **Hignett**, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); "Czechs Planned 'Adriatic Tunnel'", *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

hat ve bakım hattı (*maintenance line*)<sup>31</sup>. Ayrıca, bir boru hattıyla tuzlu sudan arınmış suyun Güney Çekoslovakya'ya taşınması da düşünülmüştür<sup>32</sup>.

- Žlábek tünel çıkışında Çekoslovakya'ya kısa bir kıyı şeridinin verilmesini önermiş, tünel kazısından çıkan malzemeyle bu alanın genişletileceğini ifade etmiştir<sup>33</sup>. Oysa, daha sonradan tünel kazısından çıkan malzemeyle Koper açıklarında liman olarak kullanılacak ve "Adriaport" adı verilecek bir yapıya ada inşa edileceği belirtilmiştir<sup>34</sup>.

- Dokümantasyonu ile birlikte 1986 yılında başlaması plânlanan projede ilk trenin 2020 yılında seferini yapacağı da hesap edilmiştir<sup>35</sup>. Ama, proje hiçbir zaman uygulanmamıştır.

- Žlábek 1967 yılında tünelin maliyetinin 2 milyar doları geçmeyeceğini hesaplamıştır<sup>36</sup>. Öte yandan, 2009 yılındaki haberlerde Çek yetkililer de tünelin oldukça yüksek maliyetinin yapımına engel olan sebeplerin başında geldiğini belirtmiştir<sup>37</sup>.

Çekoslovakya için öngörülen yukarıda kısaca aktarılmaya çalışılan projenin bir benzeri, günümüzde üç Şilili mimar tarafından Bolivya için de ortaya atılmıştır. Şilili üç mimarın önerdikleri projenin ana hatlarına değinmek gerekirse:

- Bolivya'yı Pasifik Okyanusuna bağlayacak yeraltı tünelinin uzunluğunun 150 km (93 mil) olacağı öngörülmüştür<sup>38</sup>.

<sup>31</sup> "Czechoslovakia Could Be a Maritime Nation by 2020", *Dock and Harbour Authority*, vol. 61, 1980, s. 268.

<sup>32</sup> "Czechs Plan Tunnel to Sea", *Civil Engineering*, november 1980, s. 7.

<sup>33</sup> Žlábek, s. 17.

<sup>34</sup> Hignett, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); Willoughby, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 01/09/11); "Czechs Planned 'Adriatic Tunnel'", *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

<sup>35</sup> "Czechs Plan 350 km International Bore!", *Tunnels and Tunnelling*, vol. 12, 1980, s. 3; "Czechs Plan Tunnel to Sea", *Civil Engineering*, November 1980, s. 7.

<sup>36</sup> Žlábek, s. 26.

<sup>37</sup> Hignett, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); Willoughby, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 01/09/11); "Czechs Planned 'Adriatic Tunnel'", *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

<sup>38</sup> Dangl, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); Mapstone & Webber, s. 5; Smink, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

- Tünelden çıkacak malzemeyle Bolivya için liman olarak kullanması düşünülen bir yapay ada yapılması da plânlanmaktadır<sup>39</sup>.

- Tünelin geçeceği alan Şili ve Peru arasında ihtilafli olan bir alanken, yapay adanın kurulması düşünülen alanda da Şili ve Peru arasında deniz sınırlandırması sorunu yaşanmaktadır<sup>40</sup>.

- Kargo ve yolcu araçlarının, tren ve boru hattının da içinde yer aldığı tünelin 10 yılda tamamlanabileceği düşünülmektedir<sup>41</sup>.

- Projenin maliyetinin Bolivya tarafından karşılanacağı ve bununda yapay ada üzerinde kurulacak limanla finanse edilebileceği belirtilmektedir<sup>42</sup>.

Esasen bu iki projede yer alan yeraltından geçen tünel dışında bu önerileri tamamlayan yapay ada önerisi, tünel oluşumundan bağımsız olarak da, denize kıyısı olmayan devletler için bazı yazarlar tarafından gündeme getirilmiştir<sup>43</sup>.

### III. UÇ ÖNERİ ve PROJELERİN ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Önerilen iki projenin sahipleri tarafından birçok husus ayrıntılarıyla değerlendirilmiş gözükse de uluslararası hukuka ilişkin temel hususların göz ardı edildiği veya geçiştirildiği görülmektedir. Bu projelere ilişkin uluslararası hukuk çerçevesinde değerlendirilmesi gereken önemli hususlar arasında, koridorlar, ülke ve ülkenin sınırları, egemenlik, boru hatları ve yapay adaların hukukî statüleri gibi önemli konular yer almaktadır.

<sup>39</sup> **Dangl**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); **Mapstone & Webber**, s. 5; **Smink**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

<sup>40</sup> **Dangl**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); **Mapstone & Webber**, s. 5; **Smink**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11). Belirtmek gerekir ki, Şilili mimarların Bolivya için önerdikleri proje böylelikle bir anda Peru'nun da dâhil olduğu bir projeye dönüşmektedir. Bu durum, üç devletin arasındaki çekişmeli durum düşünüldüğünde projenin ne kadar gerçekleştirilebilir olduğunu sorgulanabilir hâle getirmektedir.

<sup>41</sup> **Dangl**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); **Mapstone & Webber**, s. 5.

<sup>42</sup> **Dangl**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

<sup>43</sup> Bu konu aşağıda daha ayrıntılı bir şekilde ele alınacaktır. Bkz. *infra* s. 19-24.

### A. EGEMENLİK DEVRİNİN GERÇEKLEŞTİĞİ BİR KORİDORUN VERİLMESİ

Üzerinde egemenlik devrinin de söz konusu olacağı bir koridor ve kıyı şeridinin verilmesi, limanlarda serbest bölge sağlanmasına ve hattâ transit serbestisine uyulmasına dair yukarıda verilen örneklerden, özellikle doğruduğu uluslararası hukukî sonuçlar bakımından, oldukça farklıdır.

Denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin inceleme yapılırken önerilen şekilde egemenliğin devredildiği bir koridorla denize ulaşımın sağlanmasına dair tarihte bazı örneklere rastlanmaktadır<sup>44</sup>. Belçika kralı Leopold'un Berlin Konferansı öncesinde ve esnasındaki kişisel çabası sayesinde günümüz Demokratik Kongo Cumhuriyetine verilen koridor<sup>45</sup>, I. Dünya Savaşı sonrasında Polonya'nın denize çıkışını garanti altına almak için oluşturulan Polonya koridoru, hattâ bazı yazarlar tarafından Eritre'nin Etiyopya'ya verilmesi<sup>46</sup> bu şekilde örnekleri oluşturmaktadır.

<sup>44</sup> Bu yönlü koridorlara ilişkin daha geniş açıklamalar için bkz. **Pounds**, s. 258 vd.

<sup>45</sup> Leopold'un çalışmaları Berlin Konferansı öncesinde (1880'lerin başı) ve esnasında yoğunlaşmıştır. Berlin Konferansında elde edilen alan daha sonra iyice daraltılmıştır. Bu konuya ve Berlin Konferansına ilişkin genel bilgi için bkz. **Anghie A.**, Berlin West Africa Conference (1884-85), *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010, paragraf 1 ve 4 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10); **Griffiths I. L. L.**, The African Inheritance, London, 1995, s. 38; **Griffiths I. L. L.**, African Lands and Access Corridors, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, London, 1998, s. 70-72; **Reeves J. A.**, The Origin of the Congo Free State, Considered from the Standpoint of International Law, *AJIL*, vol. 3/1, 1909, s. 99-118, özellikle s. 108-115.

<sup>46</sup> Eritre'nin Etiyopya'ya bir koridor olarak tahsis edildiği yönlü bir iddiayı gündeme *Griffiths* getirmektedir. Griffiths bu tür bir iddiayı gündeme getirirken Eritre'nin boyutlarının koridor olgusuna uymayabileceğine işaret etmiştir. Bkz. **Griffiths**, 1998, s. 75. Griffiths'in bu iddiası, kendisinin de vurguladığı gibi doğru görünmemektedir. Eritre'nin Etiyopya'ya koridor olarak verildiğini iddia etmek, koridor kavramının işaret ettiği anlam göz önüne alındığında bu örnek için doğru görünmemektedir. Koridor kelime anlamı olarak dar ve uzun bir alana işaret etmektedir. Demokratik Kongo Cumhuriyeti için elde edilen alan veya Polonya koridoru bu kelime anlamına uygun toprak parçalarıdır. Oysa, Eritre, ne dar, ne de uzun bir yapıya sahiptir. Kuşkusuz, II. Dünya Savaşı sonrası Etiyopya'nın denize çıkışını sağlamak için Eritre'yle birleşmesi öngörülmüştür. Ama, bu birleşmede Eritre'ye koridor vasfının yakıştırılması zor görünmektedir. Bilindiği üzere, 1952 yılında Etiyopya ve Eritre Birleşmiş Milletler gözetiminde federal bir devlet oluşturmuşken, 1962 yılında Etiyopya federal yapıya son

Tüm bu örneklerde olduğu gibi, ilgili devlet denize kıyısı olmayan devlete üzerinde er veya geç egemenlik devrinin gerçekleştiği bir toprak sunmuştur. Artık günümüzde bu şekilde egemenlik devrinin de gerçekleştiği bir koridor ihdas edilmesi pek de olası görünmemektedir. Buna karşın, uluslararası ticaretin gün geçtikçe küreselleşmesinin de doğal bir sonucu olarak, egemenlik devrinin kesinlikle söz konusu olmadığı, ticarî esaslar çerçevesinde ve özellikle de ikili veya bölgesel anlaşmalarla şekillenen nakliye koridorları (*transport corridors*) söz konusudur. Devletler arasında bu tür koridorlar oluşturulmak suretiyle uluslararası ticaretin geliştirilmesi ve işbirliğinin sağlanması hedeflenmektedir. Bu hedefe ise, oluşturulan koridor-daki ulaşım yollarının iyileştirilmesi, geliştirilmesi, yenilenmesi, mevcutlara yenilerinin eklenmesi, gümrük kolaylıklarının sağlanması ve sınır geçişlerinin basitleştirilmesi gibi hususlarla ulaşılmaya çalışılmaktadır. Oluşturulan bu koridorlar bir kıta dâhilindeki bir bölgede ve belirli sayıdaki devleti kapsayabileceği gibi, tüm kıta dâhilinde ve hattâ birden fazla kıtayı kapsayacak biçimde ve geniş katılımlı da oluşturulabilir. Bölgesel nakliye koridorları arasında Kuzey Koridoru (Doğu Afrika), Nacala Koridoru (Güney Afrika) gibi Afrika Kıtası dâhilindeki koridorlar sayılabilir<sup>47</sup>. Asya ve Avrupa kıtalarını demiryolu ve karayoluyla bağlamayı hedefleyen doğu-batı yönlü kuzey ve güney koridorlarıyla birlikte, Kuzey-Güney yönlü bir üçüncü koridor da kıtalararası nakliye koridorlarına örnek oluşturmaktadır.

Çekoslovakya ve Bolivya'ya ilişkin iki spesifik projede yer alan tünellerin de, yer altından geçmeleri haricinde bir koridor oluşturduğu kabul edilebilir. Tünelere ilişkin değerlendirme bir sonraki alt başlıkta ayrıntısıyla ele alınmaya çalışılacaktır. Fakat, kanımızca, denize kıyısı olmayan devletler için egemenlik devrinin söz konusu olmayacağı ticarî nitelikli bir nakliye

---

vermiş, bu tarihten itibaren Eritre'de bağımsızlık mücadelesi başlamış ve 1992 yılında Eritre resmen Etiyopya'dan ayrılarak bağımsız bir devlet hâline gelmiştir. Eritre'nin durumu hakkında bkz. **Crawford J.**, *The Creation of States in International Law*, 2nd edition, Chippenham, 2007, s. 402-403; **Griffiths**, 1998, s. 75-76; **Wallace-Bruce N. L.**, *Claims to Statehood in International Law*, New York, 1994, s. 149-156.

<sup>47</sup> Asya, Afrika ve Lâtin Amerika'yı alt-bölgeler bağlamında ayrılarak gerçekleştirilmiş olan denize kıyısı olmayan devletlerin de dâhil oldukları nakliye koridorlarının ayrıntılı incelemesi için bkz. **Chowdhury & Erdenebileg**, s. 49-116.

koridorunun ikili veya çok taraflı bir anlaşmayla düzenlenmesi daha kabul edilebilir görünmektedir.

### **B. BİR BAŞKA DEVLETİN ÜLKESİ ALTINDAN TÜNEL KAZILMASI ve ULUSLARARASI HUKUK**

Uluslararası hukukta ülke topraklarından tünel kazılmasına ilişkin genel bir uluslararası düzenlemeye yer verilmediği gözlenmektedir. Bir ülkenin altından tünel kazılması, uluslararası hukuk çerçevesinde, “devletin egemenliği ilkesi”nin bir sonucu olan devlet egemenliğinin münhasıran ülkesi üzerinde söz konusu olacağı ilkesine başvurulmak suretiyle değerlendirilebilir. Bu çerçevede devletin ülkesi<sup>48</sup> ve egemenlik kavramlarının kısaca ele alınmasında yarar vardır.

Ülke, uluslararası hukuka göre, belirli bir insan topluluğunun (halk) siyasî açıdan örgütlenerek yönetildiği ve egemenlik yetkilerinin münhasıran kullanıldığı arazi parçasıdır. Daha açık bir ifadeyle, ülke, bir devletin egemenlik yetkilerini kullandığı yeryüzü parçasıdır. Ülke fizikî olarak üçe ayrılmaktadır: kara ülkesi, deniz ülkesi ve hava ülkesi. Kara ülkesi, toprak parçasını, onun üzerindeki gölleri ve nehirleri kapsadığı gibi, toprak altını ve toprak altındaki suları da kapsamaktadır<sup>49</sup>. Deniz ülkesi ise, iç sular, karasuları ve belirli genişliği aşmayan boğazları ve tüm bunların deniz dibini ve toprak altını<sup>50</sup> kapsamaktadır<sup>51</sup>. Hava ülkesi ise, kara ve deniz ülkesi üzerin-

<sup>48</sup> Devletin ülkesine ilişkin daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. Başgil F. A., Devletin Ülke Unsuru, *İÜHFD*, vol. 4, 1947, s. 1261-1281; Göze A., Devletin Ülke Unsuru (Sınırları ve Devlele Olan Münasebeti), İstanbul, 1959. Ayrıca, şu eserler de göz önünde tutulabilir. Bkz. Crawford J., The Criteria for Statehood in International Law, *BYIL*, vol. 48, 1976/77, s. 111-114; Crawford, 2007, s. 46-52.

<sup>49</sup> *Kelsen*, coğrafî olarak ülke ele alınırken iki boyutlu ele alınamayacağını, üç boyutlu düşünülmesi gerektiğini ve bu üç boyutlu düşünme tarzının ülkeyi oluşturan unsurlar içine hava sahasının ve toprak altının girmesini de sağladığını belirtmektedir. *Kelsen H.*, Principles of Public International Law, 9th printing, New Jersey, 2009, s. 226. Ülkeyi tarif eden veya ele alan yazarlar da, açık bir biçimde, ülkenin, yeraltını da kapsadığını belirtecek şekilde tanımlarını geniş tutmuşlardır. Örneğin, ülke tanımını sosyolojik ve hukukî olarak ikiye ayıran Başgil, hukukî anlamda ülkeyi şu şekilde tanımlamıştır: “... hukuk bakımından ülke, bir Devlet cämiasının, üstünde ve altında, hâkimiyet icra ettiği sınırlanmış yeryüzü parçasıdır...”. Bkz. Başgil, s. 1267.

<sup>50</sup> Karasularına denk gelen deniz dibinin ve onun toprak altının günümüzde uluslararası sözleşmelerden bağımsız olarak da devletin ülkesine dâhil olduğunun bir örf ve âdet

deki hava sahasını kapsamaktadır<sup>52</sup>. Bir devletin ülkesi, genel olarak bu üç ayrı alandan oluşmaktadır. Tabii ki unutulmaması gereken husus, denize kıyısı olmayan devletlerin hiçbir şekilde deniz ülkesine sahip olamayacaklarıdır.

Ülkesi olmayan devlet yoktur. Uluslararası hukukta bir birimin devlet olarak kabul edilmesi için öncelikle ülke olarak kabul edilebilecek bir arazi parçasına sahip olması gereklidir. Dikkat edilebileceği gibi, ülkeyi tespit ederken esas olarak referans alınan kara ülkesidir<sup>53</sup>. Öte yandan, ülke topraklarının sınırlarının belirli olması gerekmediği gibi<sup>54</sup>, bazı durumlarda sınırlar

---

kuralı oluşturduğu, fakat bu gelişimin sanılanın aksine 1900'ler öncesinde çok ele alınmadığı belirtilmektedir. Öte yandan, karasularının altında uzanan deniz dibi ve onun toprak altının kıyı devletinin ülkesine dâhil olmasına ilişkin çeşitli teorilerin ortaya atıldığı da belirtilmektedir. Bu teoriler şu şekilde sıralanmıştır:

- Roma Hukukundan gelen “*usque ad caelum et ad inferos*”;
- Karasuları altındaki deniz dibinin ve toprak altının karaların doğal uzanımı olması;
- Bu alanların kıyı devletinin işgâli altında olması;
- Bu alanların “*terra nullius*” oluşu ve sadece kıyı devletinin işgâl yetkisi olduğu. Bkz. **Marston G.**, The Evolution of the Concept of Sovereignty over the Bed and Subsoil of the Territorial Sea, *BYIL*, vol. 48, 1976/77, s. 321-332.

<sup>51</sup> Takımda devletleri için takımda suları da deniz ülkesi dâhilindedir.

<sup>52</sup> Deniz ülkesinin aksine, hava ülkesinin dikey dış sınırının belli olmadığını altı çizilmelidir. **Reinhardt**, bunun nedenini, tıpkı denizlerde olduğu gibi hava (atmosfer) ile uzay arasındaki dış sınırın belirlenmesine yarayacak doğal bir sınırın olmamasına bağlamaktadır. **Reinhardt D. N.**, The Vertical Limit of State Sovereignty, *JALC*, vol. 72/1, 2007, s. 77. Bunun yanı sıra, hava ülkesinin dış sınırının nasıl tespit edilebileceğine dair konuyla ilgilenen yazarlar tarafından çeşitli ilke ve önerilerin ileri sürüldüğü belirtilmelidir. Bkz. **Delupis I.**, International Law and the Independent State, Great Britain, 1974, s. 82-83; **Goedhuis D.**, The Problems of the Frontiers of Outer Space and Air Space, *RCADI*, vol. 174, 1982-I, 1982, s. 391-402; **Rosenfield S. B.**, Where Air Space Ends and Outer Space Begins, *JSL*, vol. 7/2, 1979, s. 139-140.

<sup>53</sup> Uluslararası Adalet Divanı tarafından da ortaya konulduğu üzere, deniz sınırlarının ve yetki alanlarının tespiti için belki kara kütlesi değil ama kıyıya ihtiyaç duyulduğu görülmektedir.

<sup>54</sup> Her ne kadar belirli sınırlar (*defined territory*) denilse de, genel olarak uluslararası hukukta sınırların kesin belirlenmiş olması aranmamaktadır. Daha açık bir ifadeyle sınır uyumsuzlukları ülkenin varlığını etkilemektedir. Doktrinde bu konuya ilişkin olarak 1913 yılındaki Arnavutluk'un durumuyla birlikte, 1948'de kurulan İsrail'in belirlenmemiş sınırları örnek olarak gösterilmektedir. Bkz. **Crawford**, 1976/77, s. 112-113; **Crawford**, 2007, s. 48-50. Burada dikkat çeken husus, bu çeşit bir tespit sadece kara

değişebilmekte, ülke kayabilmekte, büyüebilmekte veya küçülebilmektedir. Bu tür olgular devletin ülkesi üzerindeki durumunu değiştirmemektedir. Bir başka ifadeyle, ülke yer değiştirirse de, büyüse veya küçülse de devlet var olmaya devam edecektir. Buna karşılık, ülkenin tümüyle kaybı devletin de son bulmasıyla sonuçlanacaktır<sup>55</sup>. Öte yandan, ülke coğrafi açıdan bir birlik oluşturmak zorunda değildir. Ülke toprakları birbirinden ayrı şekilde de konumlanabilir. Amerika Birleşik Devletleri'nin Alaska Eyaleti ile Amerika Birleşik Devletleri'nin geri kalan bölümü arasında Kanada'nın bulunması konuya ilişkin verilebilecek örneklerden yalnızca birisidir. Yine Amerika Birleşik Devletleri örneğinden devam edersek, Amerika anakarası ile Hawaii Eyaleti arasında açık deniz bulunmaktadır. Kısaca, ülke topraklarının fizikî olarak bütünlük oluşturması gerekmemektedir.

---

ülkesinin referans alınıyor gözükmesidir. Oysa, hava ülkesinin dikey sınırlarının belirsizliği ve deniz sınırlandırma sorunları buna eklendiğinde, birçok devletin ülke sınırlarının kesin olarak belirlenmemiş olduğu görülmektedir. Öte yandan, yazarlar tarafından sınırların sıklıkla uluslararası mahkemeler veya hakemlik organları tarafından çözüldüğünün altı da çizilmektedir. Bkz. **Janis M. W.**, *An Introduction to International Law*, Boston, 1988, s. 126. Ülke sınırlarının belirsizliği sonucunu doğuran çözüme muhtaç sınır sorunları iki şekilde ortaya çıkabilir. İlk durum, belirli toprak parçası üzerinde (genellikle ada veya kayalık gibi denizlerdeki oluşumlar üzerinde) egemenlik anlaşmazlığına dayanmaktadır. Bu duruma, 1953 tarihli İngiltere ve Fransa arasındaki *Minquiers ve Ecrehos Dâvası* ve Kızıl Deniz Adalarına ilişkin Yemen ve Eritre arasındaki *Dâvanın* ilk aşaması örnek olarak gösterilebilir. İkinci durum ise, üzerinde egemenlik tartışması olmadan sınır çizgisinin neye göre belirleneceğine ilişkin ortaya çıkmaktadır. Bu duruma ise, 2001 tarihli Katar-Bahreyn Dâvası örnek olarak gösterilebilir. Birçok vakâda, bu iki durumun birbirine bağlı olarak çözümlendiği de belirtilmelidir.

<sup>55</sup> Klâsik olarak ülke toprağının tamamıyla kaybı devletin de ortadan kalkacağı şeklinde yorumlanırken, bu konuya ilişkin olarak son zamanlarda ortaya çıkan bir sorun akılları karıştırmaktadır. Deniz seviyesindeki artış sebebiyle bazı takımda ve ada devletlerinin topraklarının tamamıyla suların altında kalabileceği öngörülmektedir. Bu durumda, bu devletlerin ülke kaybının devletlerin de sonlanması anlamına gelip gelmeyeceği tartışılmaktadır. Bu konu çalışmanın kapsamı dışında kalsa da, bir hususa dikkat çekilmelidir. Devletin ülke unsuru her ne kadar üç bölümden oluşsa da (bazı durumlarda iki bölüm), esas göz önünde bulundurulana, yukarıda da belirtildiği gibi kara ülkesi olmaktadır. Öte yandan, ülke kaybının uzun sürmediği istisnaî durumlarda da devletin kişiliğinin devam ettiği kabul edilmektedir. Bkz. **Sur M.**, *Uluslararası Hukukun Esasları*, geliştirilmiş 2. baskı, İstanbul, 2006, s. 98.



Egemenlik, uluslararası hukuk çerçevesinde en basit şekliyle “devletin bağımsızlığı” olarak mütalâa edilmektedir<sup>56</sup>. Bu çerçevede, *Pazarıcı* egemenliği şu şekilde ifade etmektedir: “Devletin, hukuksal açıdan başka bir dış ya da üstün iktidara bağlı olmadan ve yalnızca uluslararası hukuk kuralları ya da kendi kabul ettiği bağlantılarıyla sınırlanan, serbestçe karar verme yetkisi(dir.)”<sup>57</sup>.

Egemenliğin iki temel etkisi vardır:

- Egemenlik çerçevesinde devletin uluslararası yükümlülükler ve kendi rızası haricinde hiçbir kısıtlamaya tâbi olmaması;

- Devletin egemenlik yetkisini ülkesi üzerinde münhasıran kullanması<sup>58</sup>.

Devletin egemenlik yetkisinin ülkesi üzerinde münhasır oluşunun anlamı sadece ülke devletinin ilgili ülke üzerinde egemenlik yetkilerini kullanabilmesi ve alan olarak da bu yetkilerin ülkenin sınırlarıyla sınırlanmış

<sup>56</sup> Meselâ Prof. *Westlake* 1910 yılında egemen devleti şu şekilde tanımlamıştır: “Bağımsızlık her türlü kontrolden muaflık anlamına gelir ve Birleşik Krallık ve Fransa gibi bir devlet bağımsızdır; çünkü, gerek iç hükûmeti üzerinde, gerek dış ilişkileri üzerinde tüm kontrollerden muaftır. Bu tür bir devlet uluslararası hukukta aynı zamanda egemen bir devlet olarak anılır...”. Bkz. **Westlake J.**, *International Law: Part I (Peace)*, Cambridge, 1910, s. 20. Açıkça görüldüğü üzere, *Westlake* egemenliği uluslararası hukukta bağımsızlık olarak ortaya koymuştur. 1928 tarihli Las Palmas Dâvasında hakem *Max Huber* ise, devletlerin egemenliğinin uluslararası hukukta onların bağımsızlığı anlamına geldiğini belirtmiştir. *Max Huber* bu durumu şu şekilde ifade etmiştir: “Devletler arasındaki ilişkilerde egemenlik bağımsızlık anlamına gelmektedir”. (Sovereignty in the relations between States signifies independence), karar metni, s. 8 via [www.pca-cpa.org/upload/files/Island%20of%20Palmas%20award%20only%20TOC.pdf](http://www.pca-cpa.org/upload/files/Island%20of%20Palmas%20award%20only%20TOC.pdf) (son ziyaret tarihi: 13/06/11). Benzer şekilde *Janis* de devletin en önemli ve ayırt edici özelliğinin egemenlik olduğunu vurguladıktan sonra devleti şu şekilde tarif etmiştir: “Egemen bir devlet kendi ülkesindeki kendi nüfusunu **bağımsız olarak** yönetmekte ve dış politikasını belirlemede serbest olmalıdır”. (koyu harfle belirleme vurgu için tarafımızca gerçekleştirilmiştir) Bkz. **Janis**, s. 122. Paralel biçimde *Wallace-Bruce*, devletin tanımlandığı 1933 tarihli Montevideo Sözleşmesinin 1. maddesinde yer alan dört unsurun içerisinde bağımsızlığa açıkça yer verilmesi de “diğer devletlerle ilişkiye girme kapasitesi” unsurunun bağımsızlık unsurunu da içerdiğini, bağımsız olmayan bir birimin uluslararası alanda tam olarak yer alamayacağını belirtmiştir. Bkz. **Wallace-Bruce**, s. 57.

<sup>57</sup> **Pazarıcı H.**, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, gözden geçirilmiş 6. baskı, Ankara, 1999, s. 22.

<sup>58</sup> **Pazarıcı**, II. Kitap, s. 22-24. Ayrıca bkz. **Sur**, s. 105-106.

oluşu olarak açıklanabilir. Bir başka şekilde ifade etmek gerekirse, bir devletin ülkesinde o devlet dışında bir başka devlet ilgili devlet bizzat izin vermedikçe hareket edemez. Tüm yetki ve güç bu çerçevede ülke devletine aittir. Devlet bu egemenlik yetkilerini, ülke sınırları dâhilinde münhasıran kullanacaktır<sup>59</sup>.

Öte yandan, egemenlik ana ilkesinden kaynaklanan ve onu tamamlayan birtakım alt ilkeler de söz konusudur. Bu ilkeler arasında “devletlerin egemen eşitliği” (*sovereign equality of states*), “iç işlerine müdahale etmeme” (*principle of non-intervention*) ve “doğal kaynaklar üzerinde sürekli egemenlik” (*permanent sovereignty over natural resources*) gibi önemli ilkeler yer almaktadır.

Tüm bu hususlar bir arada yorumlandığında, bir devletin ülkesi üzerinde egemenlik yetkisi, kendisi rıza göstermedikçe kısıtlanamaz ve tamdır. Bu durum devletin kara ülkesi, deniz ülkesi ve bu iki alanın üzerinde yer alan hava ülkesini kapsamaktadır. Kara ülkesindeki egemenlik kapsamında, devletin toprak altına da münhasıran sahip olduğu şüphesizdir<sup>60</sup>. Özellikle de egemenlik unsurundan kaynaklanan doğal kaynaklar üzerinde sürekli egemenlik ilkesi bunun en belirgin göstergelerinden birini oluşturmaktadır.

Ülke ve egemenliğe ilişkin yapılan açıklamalar sonrasında, ele aldığımız projeler değerlendirildiğinde, ülkenin bir parçasını oluşturan toprak altının devletin ülkesel egemenliği ilkesi çerçevesinde ilgili devlete ait olduğunu ve ilgili devletin egemenlikten doğan yetkilerini münhasıran kullandığını belirtmek yanlı olmasa gerektir. Dolayısıyla, kara ülkesinin altından

<sup>59</sup> Devletin yetkisini sadece ülke sınırları dâhilinde kullanabileceği kuralının iki taraflı istisnaları söz konusudur. Devlet, belirli durumlarda ülkesi dışında da egemenlik yetkilerini kullanabilmektedir. Örneğin, kendi bayrağını taşıyan gemiler ve hava araçları üzerinde bu yetki söz konusudur. Diğer taraftan bazı istisnai durumlarda devletin ülkesinde egemenlik yetkileri kısıtlanabilmektedir. Yabancı kuvvetlere ve üslere ilişkin durum buna örnek gösterilebilir.

<sup>60</sup> Bu çerçevede, *Verzijl* kara ülkesinin altındaki alanın devletler arasında hukukî sorunlara yol açmadığının altını çizmektedir. Bkz. *Verzijl* J. H. W., *International Law in Historic Perspective: State Territory*, vol. III, Leyden, 1970, s. 47. Ayrıca bir parantez açarak belirtmek gerekir ki, kara ülkesinin toprak altındaki egemenlik yetkisi, toprak altına ilişkin bir sınırlandırma olmadığı için dünyanın merkezine kadar inmektedir. Bkz. *Göze*, s. 54-55; *Verzijl*, s. 47.

bu şekilde bir tünelin geçmesi, ancak altından tünel geçirilmesi düşünülen devletin açık rızasına dayanmalıdır. Bu da en iyi şekilde ilgili devletler arasında bir antlaşmayla sağlanacaktır. Fakat, kişisel görüşümüz, bir devletin bu şekilde bir tünel kazılması hakkını diğer bir devlete vermeyeceği yönündedir. Öte yandan, bu tür bir isteğe olumlu cevap verilmesini örneğin iyi komşuluk ilişkilerine bağlamak zor gözükmektedir. Öte yandan, Žlábek tünel inşasının gerçekleştirilmesi için ülke-dışı bir irtifak hakkı (*extraterritorial easment*) tanınmasını talep etmiştir<sup>61</sup>. Daha açık bir ifadeyle, Žlábek tünelin inşası için “uluslararası servitüt” (*international servitudes*)<sup>62</sup> talebinde bulunmaktadır. Her ne kadar uluslararası hukuk alanında bazı dâvalarda servitütler değerlendirilse de ve bazı uluslararası hukukçular servitütlerin uluslararası hukukta var olduğunu belirtse de, birçok hukukçu servitütlere karşı çıkmaktadır<sup>63</sup>. Uluslararası hukukta varlığı tartışmalı bir ilkeye dayanarak konuya çözüm aramak doğru görünmemektedir.

1980 yılında Çekoslovak devleti tarafından onaylandığı belirtilen projeye Avusturya'nın ve Yugoslavya'nın açıkça rıza gösterdiklerine ilişkin, en azından bu yazar tarafından, bir belge veya anlaşmaya rastlanılmamıştır. Buna karşılık, 1980'lerde Çekoslovakya'nın projesini tanıtan eserlerde, Avusturya ve Yugoslavya'ya projenin iletildiği ve bu devletlerin de projeye olumlu yaklaştıkları bildirilmiştir<sup>64</sup>. Oysa, 2009 yılında Çek yetkililerin ve konuya ilişkin haber yapan kaynakların altını çizdiği üzere<sup>65</sup>, Avusturya'nın bu şekilde bir kabulünün olmadığı ortaya çıkmaktadır. Avusturya ülkesel egemenliğinin bir sonucu olarak kara ülkesinin bir parçası olan toprak altından bir başka devletin (Çekoslovakya'nın) tünel açmasına izin vermemiştir. Bir kabulün olmayışı, ilgili devletler tarafından gerçekleştirilen açık bir belirlemeye yazar tarafından ulaşılamamış olsa da, yer altında açılacak

<sup>61</sup> Žlábek, s. 11.

<sup>62</sup> Uluslararası hukuk doktrinde konuya ilişkin olarak “uluslararası irtifak hakkı” (*international easment rights*) deyiimi yerine uluslararası servitüt deyiminin yaygın olarak kullanıldığı görülmektedir.

<sup>63</sup> Bu konuya ilişkin daha geniş açıklamalar için bkz. Çamyamaç, 2010, s. 93-97.

<sup>64</sup> “Czechs Plan 350 km International Bore!”, *Tunnels and Tunnelling*, vol. 12, 1980, s. 3; “Czechs Plan Tunnel to Sea”, *Civil Engineering*, November 1980, s. 7.

<sup>65</sup> Hignett, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); Willoughby, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 01/09/11); “Czechs Planned ‘Adriatic Tunnel’”, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

tünel üzerinde Çekoslovakya'ya ait egemenlik talebine de bağlı olmamalıdır<sup>66</sup>. Daha açık bir deyişle, Çekoslovakya gerçekleştirilmesi düşünülen yer altından geçecek tünelde herhangi bir egemenlik talep etmemiş olsa da, Avusturya'nın başta güvenlik olmak üzere birçok nedene dayanarak ve ülkesel egemenliğinin bir sonucu olarak bu projeyi kabul etmemiş olduğu düşünülmelidir.

Şili ve Bolivya arasında önerilen projede ise, taraflar arasında yıllardır yaşanan gerginlikler hesaba katılırsa, her ne kadar bu proje yaşandığı belirtilen bu gerginliklerin önüne geçilmesi veya azaltılması için önerilmiş olsa da, projenin hayata geçirilmesi, en azından siyasî açıdan zor görünmektedir. Ayrıca, Çekoslovakya'ya ilişkin bir üst paragrafta yer alan yorumların, her ne kadar Şili dışişleri Bakanı Mariano Fernandez konuyla ilgili olarak projeyi ortaya atan mimarlarla görüşeceğini açıklamış olsa da<sup>67</sup>, Şili için de geçerli olduğu düşüncesindeyiz.

Yeraltında açılacak tünellere ilişkin uluslararası hukukta bir genel düzenleme olmadığı belirtilse de, 18. yüzyıldan itibaren kıta sahanlığı olarak kabul edilecek deniz alanlarında bazı devletlerin maden çıkarma amaçlı olarak düzenlemelere gittiği ve bu yönlü uluslararası bir örf ve âdet kuralını da ortaya koydukları belirtilmelidir. Özellikle 19. yüzyılım ortalarından itibaren kıyıda başlayarak deniz dibinde maden arama ve çıkarma amaçlı tünel kazıldığı ve kazılan bu tünellerin ilgili devletlerin egemenliği altına bırakıldığı görülmektedir<sup>68</sup>.

<sup>66</sup> Projenin, 1980'lerde Çekoslovakya Devleti tarafından onaylandığında, tünelin "ulusal malvarlığı" (*national property*) olarak nitelendirildiği belirtilmektedir. Bzk. "Czechs Plan 350 km International Bore!", *Tunnels and Tunnelling*, vol. 12, 1980, s. 3; "Czechs Plan Tunnel to Sea", *Civil Engineering*, November 1980, s. 7.

<sup>67</sup> **Dangl**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); **Mapstone & Webber**, s. 5; **Smink**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 30/08/11); "Chile Open to Tunnel Proposal Giving Bolivia Access to the Sea", *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

<sup>68</sup> Bu konuda 19. yüzyılda özellikle İngiltere'de önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bunlar içinde ön plâna çıkanlar arasında Patteson Hakemliğinde hakem Sir Patteson'un verdiği karar önemli yer tutmaktadır. Bu kararda Sir Patteson med ve cezir arasında kalan toprak altı alandaki madenleri Kraliyet varlığından saymamış, buna karşın cezir hattının altında kalan deniz alanlarından elde edilen madenlerin Krallığa ait olduğuna hükmetmiştir. Kararının yorumlamasına ilişkin olarak da hakem Sir Patterson madenler üzerinde Kraliyete ilişkin tanıdığı hakkın sadece açık deniz için geçerli olduğunun altını çizmiştir. Bu karar 1858 tarihli "Cornwall Denizaltı Madenler Yasası"nın da temelini

Son bir nokta olarak, Çekoslovakya adına projeyi ortaya koyan Žlábek'in, projesi için Manş Tüneliyle paralellik kurduğu belirtilebilir<sup>69</sup>. Bu benzerlik hukuk dışı konular açısından geçerli olabilse de, hukukî açıdan bu eşleştirmenin uygun olmadığı görüşündeyiz. Manş Tüneli bilindiği üzere İngiltere ve Fransa'yı birleştirmek amacıyla deniz tabanının altında açılmış bir tüneldir. Bu tünelin açılmasına ilişkin tartışmalar ise, 19. yüzyıldan itibaren gündeme gelmiş, özellikle de 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngiltere kamuoyu tarafından tünelin yapımına şiddetle karşı çıkmıştır<sup>70</sup>.

### C. BORU HATLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Bolivya için öngörülen projede boru hattına da açıkça yer verilmesi, boru hatlarına ilişkin de kısa bir değerlendirmeyi gerekli kılmaktadır. Öncelikle, uluslararası hukukta boru hatlarına ilişkin ikili bir ayrıma gidilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede, karalarda dönecek boru hatlarıyla denizlerde dönecek boru hatlarının hukukî düzenlemeleri birbirinden ayrıdır<sup>71</sup>. Karalarda dönecek boru hatlarına ilişkin uluslararası hukukta genel bir düzenleme yokken<sup>72</sup>, denizlerde dönecek boru hatlarına ilişkin

---

oluşturmuştur. Bkz. **Marston G.**, *The Marginal Seabed: United Kingdom Legal Practice*, Oxford, 1981, s. 90-91. (Bu konu hakkında kitabın tümü dikkatle ele alınmalıdır). Ayrıca, özel olarak bu dâva ve genel olarak bu konuya ilişkin bkz. **Hurst C. J. B.**, *Whose Is the Bed of the Sea?*, *BYIL*, vol. 4, 1923/24, s. 34-43.

<sup>69</sup> **Žlábek**, s. 13 vd. Konu hakkında 2009 yılında açıklama yapan Çek yetkililer ise İsviçre'de açılması plânlanan tünellerle paralellik kurmuşlardır. Bkz. **Willoughby**, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 01/09/11).

<sup>70</sup> O dönemde İngiltere'de bu projeye ilişkin geliştirilen karşı tezler İngiltere'nin ada oluşunun beraberinde getirdiği güvenliğin bu tünelle yok olacağı temelliydi. Bu konuya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Colombos J. C.**, *The International Law of the Sea*, 6th edition, New York, 1967, s. 83-85, özellikle de s. 84.

<sup>71</sup> Bu husus konuyla ilgilenen yazarlar tarafından da açıkça ortaya konulmaktadır: **Brexendorff A.**, *An International Law Perspective of Transit of Oil and Gas in the Caspian Region and the Environmental Impact of Its Extraction*, in *Problems of Regional Seas 2001*, edited by Öztürk & Algan, İstanbul, 2001, s. 17; **Vinogradov S.**, *Cross-Border Pipelines in International Law*, *NR&E*, vol. 14/2, 1999, s. 75. Öte yandan, Crowley'in konuya ilişkin yazdığı makalede açıkça belirtmese de yaptığı açıklamalardan bu fark anlaşılmalıdır. Bkz. **Crowley J.**, *International Law and Coastal State Control over the Laying of Submarine Pipelines on the Continental Shelf: The Ekofisk-Emden Gas Pipeline*, *NJIL*, vol. 56, 1987, s. 39.

<sup>72</sup> **Vinogradov**, s. 75.

genel olarak 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi hükümleri uygulanabilecektir. Bu çerçevede, boru hattı döşemesi 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde bir açık deniz serbestisi olarak yer almıştır<sup>73</sup>. Karasuları ve iç sular gibi devlet egemenliğinin münhasır olduğu deniz alanlarında ise boru hatlarının döşenmesi, kuşkusuz, ilgili kıyı devletinin münhasır yetkisine dâhil olacaktır. Öte yandan, kıta sahanlığı üzerinde tüm devletler boru hattı döşeyebileceklerdir<sup>74</sup>. Kıyı devleti, ancak kıta sahanlığında araştırma yapmak, bu alandaki doğal kaynakları işletmek ve petrol boru hatlarıyla ilgili kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için mâkul tedbirleri alabilir; fakat bunun dışında kıta sahanlığına boru hatlarının döşenmesine ve bakımına engel olamaz<sup>75</sup>. Ama, kıta sahanlığı üzerinde döşenecek boru hatlarının geçeceği güzergâh için kıyı devletinin kabulü gerekmektedir<sup>76</sup>.

Boru hatlarının karalardan geçişi ise, yukarıda da belirtildiği üzere, uluslararası hukukta genel bir anlaşmayla düzenlenmemiştir. Bu geçişte, boru hatlarının, karaların tamamının ülke devletleri arasında paylaşıldığı düşünüldüğünde, ilgili devletlerin münhasır yetkisine dâhil olduğunu belirtmek yanlış olmayacaktır<sup>77</sup>. Sınır aşan boru hatlarına ilişkin, ilgili devletler arasında anlaşmalar akdedilmek suretiyle düzenlemeler gerçekleştirilebilir. Bu anlaşmalar, her bir durumun gerekleri göz önüne alınarak, iki taraflı,

<sup>73</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 87/1(c) ve m. 112/1. Öte yandan, açık denizlere ilişkin Bölümde boru hatlarına ilişkin başka maddeler de bulunmaktadır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 113 (sualtı kablo ve boru hatlarının kopması ve zedelenmesi durumunda uygulanacak hükümleri içerir), m. 114 (sualtı kablosunun veya boru hattının başka bir kablo veya boru hattı tarafından koparılması veya zarara uğratılması durumunda uygulanacak hükümleri içerir) ve m. 115'te (sualtı kablosu veya boru hattına zarar vermemek için uğranılan kayıpların tazminine dair hükümleri içerir) boru hatlarına ilişkin düzenlemeler içermektedir.

<sup>74</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 79/1.

<sup>75</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 79/2.

<sup>76</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 79/3.

<sup>77</sup> *Vinogradov* bunu geleneksel anlayış olarak tanımlamakta ve son zamanlarda bu anlayıştan farklı olarak boru hattının bir tek birimmiş gibi ele alınarak tüm ilgili devletlerde geçerli olabilecek bir uluslararası anlaşmayla tek bir düzene bağlı kılınmak yönünde bir anlayışın geliştiğini belirtmektedir. Bkz. *Vinogradov*, s. 75.

bölgesel veya evrensel düzeyde gerçekleştirilebilir<sup>78</sup>. Buna ilâveten, sınır aşan boru hatlarıyla transit boru hatları arasında bir ayrıma gidilebilir<sup>79</sup>.

Her ne kadar bu projenin olurluğuna inanmıyorsak da, Bolivya ve Şili arasında açılacak bir tünelle Şili ülkesinin (kara ve deniz) altından Bolivya'ya ait bir yapay adaya uzanan boru hattı, yukarıda yer alan hususlar çerçevesinde özetle şu şekilde değerlendirilebilir:

- Bu boru hattına ilişkin düzenleme tünel açılması ve yapay ada inşasını da içeren ve muhtemelen transit konularının da yer aldığı genel nitelikteki bir anlaşmada yer alacaktır.

- Boru hattının statüsü ise çeşitli etkenlere bağlı olarak tespit edilebilecektir. Eğer tünel üzerinde egemenlik tamamen Bolivya'ya ait olmayacaksa, boru hattının uluslararası niteliği kabul edilecek ve ayrıca bunun sınır geçen bir boru hattından çok transit bir boru hattı olabileceği düşünülebilir.

- Bolivya gazını taşıyacak boru hattının ne şekilde ele alınacağı, daha açık bir ifadeyle ilgili ülke topraklarına düşen kısımlarının ilgili devletin hukuk düzenine tâbi olacağı geleneksel anlayışla mı ele alınacağı, yoksa tek bir birim olarak değerlendirilerek bağlı olacağı hukuk düzeninin ilgili tüm devletlerin de katıldığı bir uluslararası antlaşmayla mı tespit edileceği, yukarıda da tespit edilen hususların cevaplanmasına bağlı görünmektedir.

<sup>78</sup> *Vinogradov*'a göre sınır aşan boru hatlarına ilişkin olarak üç temel şekilde antlaşmalar oluşturulabilir. İlk olarak uluslararası çerçeve antlaşmaları söz konusu olabilir. Bunlar ikili veya çok taraflı olup sınır aşan boru hatlarına ilişkin genel ilkeleri ve yükümlülükleri belirlerler. İkinci tür antlaşmalar ise sadece spesifik bir boru hattı projesine ilişkin, bu boru hattı projesiyle ilgili tüm devletlerin katılabilecekleri ve oldukça ayrıntılı hükümler içeren anlaşmalardır. Üçüncü tür ise, doğrudan boru hatlarına ilişkin olmayıp ticaret, nakliye ve transit konularında çok taraflı uluslararası antlaşmalar olarak akdedilen ve sadece belirli hükümlerinde boru hatlarına değinilen antlaşmalardır. Bkz. **Vinogradov**, s. 76.

<sup>79</sup> Gerek transit boru hatları, gerek sınır aşan boru hatları uluslararası niteliğe sahiptir. Transit boru hatlarında en az üç taraf olması beklenirken, sınır aşan boru hatlarında sadece iki tarafın varlığı yeterli olabilmektedir. Bu çerçevede, transit boru hatları her daim aynı zamanda sınır aşan boru hatlarıdır, ama sınır aşan boru hatları her zaman transit boru hattı niteliğine sahip olmayabilir. Transit boru hatlarını ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. **Stevens P.**, Transit Troubles: Pipelines as a Source of Conflict, *Chatham House Report*, London, 2009, s. 1 via [www.chathamhouse.org.uk/files/13571\\_r0309\\_pipelines.pdf](http://www.chathamhouse.org.uk/files/13571_r0309_pipelines.pdf) (ziyaret tarihi: 04/06/09).

Boru hattı büyük bir ihtimalle tek bir birim olarak kabul edilecek bir uluslararası düzenlemeyle ele alınmalıdır.

***D. YAPAY ADALARA İLİŞKİN ÖNERİLER ve YAPAY ADALARIN BU ÖNERİLER ÇERÇEVESİNDE ULUSLARARASI HUKUK KARŞISINDAKİ DURUMLARI***

Denize kıyısı olmayan devletlere ilişkin olarak genelde yapay adalar çerçevesinde ortaya atılan teklifler, özeldede ele aldığımız Çekoslovakya ve Bolivya'ya dair teklif edilen yapay ada projeleri değerlendirmeden evvel genel olarak uluslararası hukukta yapay adaların durumu hakkında kısaca bilgi verilmesi yararlı olacaktır.

II. Dünya Savaşı öncesi yapay adalara ilişkin önemli bir tartışmaya ve bu çerçevede genel bir kurala rastlanmamaktadır. II. Dünya Savaşı sonrasında ise, artan teknolojik gelişmelere de bağlı olarak yapay adalara ilişkin değerlendirmelerin fazlalaştığı görülmektedir.

Buna karşılık, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde ise yapay adalara ilişkin düzenlemelerin yetersiz olduğu, sadece ilgili birkaç maddede cılız birtakım düzenlemelere yer verildiği görülmektedir.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde iç sular, karasuları ve bitişik bölgede yapay ada inşası konusunda açık bir düzenleme getirilmemiştir. İç sular ve karasuların devletlerin ülkelerinin bir parçası olduğu düşünüldüğünde, bu durum normaldir. İç sular ve karasularında yapay ada inşası kıyı devletinin ülkesi üzerindeki egemenliği bağlamında münhasıran ilgili kıyı devletine aittir. Öte yandan, bitişik bölgenin hukukî niteliği çerçevesinde yapay ada inşasına ilişkin bir belirlemeye gidilmesine gerek yoktur<sup>80</sup>.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde V. Bölümde düzenlenen münhasır ekonomik bölgeye ilişkin hükümler çerçevesinde ilgili kıyı devletine münhasır ekonomik bölgesi dâhilinde yapay ada, tesis ve yapıların inşası konusunda münhasıran yetki verilmiştir<sup>81</sup>. Dolayısıyla

<sup>80</sup> Bitişik bölgeye ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Çamyamaç A.**, Uluslararası Deniz Hukukunda Adaların Durumu, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2004, s. 202 (yayınlanmamış yüksek lisans tezi).

<sup>81</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 60.



sıyla kıyı devleti ilân ettiği 200 deniz millik münhasır ekonomik bölgesinde yapay ada, tesis ve yapı inşa edebileceği gibi, bu konuda bir başka devlete izin verip vermeme yetkisini haizdir<sup>82</sup>. Kıyı devleti bu yetkisini kullanırken özellikle uluslararası seyrüseferin engellenmemesi hususuna dikkat etmelidir.

Münhasır ekonomik bölgedeki düzenlemeye paralel bir düzenleme, kıta sahanlığı için de öngörülmüştür<sup>83</sup>. Bu çerçevede, kıta sahanlığının amaçları doğrultusunda, kıyı devletinin yapay ada, tesis veya yapı inşa etme konusunda yetkili kılındığı belirtilebilir.

Bunlar dışında, açık denizlerde ise, açık denizlerin genel hukukî statüsü çerçevesinde, yapay ada, tesis ve yapı inşası bir açık deniz serbestisi olarak kabul edilmiştir<sup>84</sup>. Yâni aralarında denize kıyısı olmayan devletlerin de bulunduğu tüm devletler bu serbestiden yararlanabilecektir. Tabii ki, bu serbesti kullanılırken açık denizlerin genel hukukî statüsü göz önünde bulundurulmalıdır. Bu çerçevede, seyrüsefer serbestisi başta olmak üzere diğer açık deniz serbestilerini engelleyecek biçimde yapay ada, tesis ve yapı inşa edilemeyeceği gibi, denizlerin barışçıl amaçlarla kullanılması gereğine aykırı bir biçimde de inşa edilememeleri gerekmektedir. Öte yandan, Sözleşmede açık denizlerde inşa edilmesi düşünülen yapay ada, tesis veya yapı deniz yatağı kaynaklarına ilişkin inşa edilecekse veya deniz yatağındaki faaliyetlere engel teşkil edecekse Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesinin devreye gireceği düzenlenmiştir.<sup>85</sup>

---

<sup>82</sup> Fakat m. 60'daki düzenlemeye bakıldığında, yapay ada ve tesis ve yapılar arasında bir fark yaratıldığı görülmektedir. Kıyı devleti açısından yapay adalara ilişkin bir yetki sınırlaması öngörülmemişken, tesis ve yapılar için kıyı devletinin, ancak 56. maddede belirtilen amaçlar ve diğer ekonomik amaçlar doğrultusunda veya kıyı devletinin bölgedeki haklarını etkileyen tesis ve yapılar için yetkili kılındığı görülmektedir. Yazarlar, bu şekilde bir düzenlemeye askerî tesis ve yapılar düşünüldüğü için yer verildiğini belirtmektedir. Bkz. **Elferink** A. G. O., *Artificial Islands, Installations and Structures*, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010, paragraf 12 ve 13 via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 04/10/10); **Wolfrum** R. *The Emerging Customary Law of Marine Zones: State Practice and the Convention on the Law of the Sea*, *NYIL*, vol. 18, 1987, s. 136-137.

<sup>83</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 80.

<sup>84</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 87/1(d).

<sup>85</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 147/2.

Yapay adaların kendilerine ait deniz alanları yoktur. İnşa edilecek yapay adaların çevresinde, ancak 500 metreyi geçmeyecek şekilde güvenlik bölgeleri oluşturulması kabul edilmektedir<sup>86</sup>. Ayrıca, yapay adalar karasularının ve diğer deniz yetki alanlarının belirlenmesinde kullanılan esas hatlar için temel teşkil etmeyecektir.

Yapay adalar çeşitli nedenlerle inşa edilebilirler<sup>87</sup>. Yapay adaların kullanıma ilişkin inşa nedenleri arasında insan yerleşimi (deniz şehirleri), bilimsel araştırma, ulaşım-iletişim ve deniz kaynaklarından yararlanmak gibi nedenler yer almaktadır. Yapay adalara ilişkin çalışmalarda bu nedenler arasında, daha önceden belirtildiği üzere, denize kıyısı olmayan devletlerin özellikle liman sorunu ve denize ulaşımının çözümü de yer almıştır. Meselâ *Papadakis* yapay adaların gelecekteki kullanımları dâhilinde özellikle denize kıyısı olmayan devletler açısından büyük potansiyel değere sahip olduklarını bildirmiştir<sup>88</sup>. *Eaton* ve *Judy* ise, açık denizde bulunan deniz dağlarının üzerinde inşa edilecek yapay adaların denize kıyısı olmayan devletler için avantajlar sunacağını, özellikle kendilerine ait bir limanla deniz ticaretinde doğrudan etkin olacaklarını iddia etmişlerdir<sup>89</sup>. Bu konuda en ciddî iddialardan biri de *Knight* tarafından özetle şu şekilde ortaya konulmuştur: Açık deniz serbestisi dâhilinde, teknolojinin de mümkün kıldığı oranda yapay ada inşa etmek suretiyle denize kıyısı olmayan devletler deniz ticaretinden ve hattâ deniz kaynaklarından yararlanabileceklerdir<sup>90</sup>.

Bolivya ve Çekoslovakya için öne sürülen yapay ada projeleri bir yana, denize kıyısı olmayan bir devletin yapay ada inşa etmek suretiyle denize

<sup>86</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 60/5.

<sup>87</sup> Yapay adaların inşa edilme nedenlerine ilişkin ayrıntılı sınıflandırmalar ve diğer sınıflandırmalar için bkz. **Çamyamaç**, 2004, s. 171-196; **Galea F.**, *Artificial Islands in the Law of the Sea*, University of Malta, Valetta, 2009, s. 57-81 via [http://seasteading.org/files/research/law/ARTIFICIAL\\_ISLANDS\\_-\\_01.09.09.mod.doc.pdf](http://seasteading.org/files/research/law/ARTIFICIAL_ISLANDS_-_01.09.09.mod.doc.pdf) (ziyaret tarihi: 22/03/10); **Papadakis N.**, *The International Legal Regime of Artificial Islands*, Leyden, 1977, s. 11-49; **Symonides J.**, *The Legal Status of Islands in the New Law of the Sea*, *RDISDP*, vol. 65/1, 1987, s. 169-171.

<sup>88</sup> **Papadakis**, s. 37.

<sup>89</sup> **Eaton S. K. Jr. & Judy J.**, *Seamounts and Guyots: A Unique Resource*, *SDLR*, vol. 10/3, 1973, s. 609-610.

<sup>90</sup> **Knight G. H.**, *International Legal Problems in Construction and Operation of Offshore Deep Draft Port Facilities*, in *Hazards of Maritime Transit*, edited by Clingan & Alexander, Massachusetts, 1973, s. 120.

ulaşım sorununu hâlledebileceğine dair oluşabilecek genel fikri değerlendirmek gerekmektedir. Her şeyden evvel, denize kıyısı olmayan bir devletin açık denizde yapay adaya sahip olmasının<sup>91</sup> bu devletin sorunlarına bir çözüm getirmeyeceği düşüncesindeyiz. Çünkü, denize kıyısı olmayan devletlerin sorunlarının temeli denize ve denizden ulaşımına ilişkindir. Denize kıyısı olmayan devletlerin kendilerine ait bir yapay ada üzerinde limana sahip olmaları, belki ilk anda cazip görünebilir. Bu sayede komşu kıyı devletlerinin limanlarında yaşadıkları birçok sorundan muaf olacakları düşünülebilir. Ne var ki, unutulmaması gereken, denize kıyısı olmayan devletler için transit sorunun, yâni ana ülkeye ulaşım sorunun devam ettiğiidir. *Knight*, yapay ada üzerinde oluşturulacak limana gelen yüklerin hava yoluyla ülkeye ulaştırılabileceği üzerinde durmaktadır<sup>92</sup>. Eğer hava yolu kullanılacaksa, malın geldiği ülkeden veya malın gideceği ülkeye doğrudan ulaşmak varken neden arada durulma gereği duyulduğunun açıklanması zor görünmektedir<sup>93</sup>. Öte yandan, açık denizler haricinde inşa edilecek yapay adaların inşası için ilgili kıyı devletinin iznine ihtiyaç duyulduğu âşikârdır. Bu türlü de, kıyı devletlerinin yetki alanları dâhilindeki deniz alanlarında tıpkı açık denizde yaşandığı gibi transit/ulaşım sorunu devam edeceği gibi, bu alanlarda kıyı devletlerinin egemenlikten doğan hakları da göz önünde tutulmalıdır.

Bolivya ve Çekoslovakya'ya ilişkin örneklere dönülecek olursa, projede inşası öngörülen muhtemel yapay adaların kıyı devletlerinin karasularında kurulacağı anlaşılmaktadır. Karasularında kıyı devletinin egemenlik yetkilerinin belirli istisnalar dışında tam olduğu düşünülürse, Çekoslovakya'nın, Yugoslavya'nın hattâ İtalya'nın iznini almak zorunda olduğu düşünülmelidir. Bolivya ise, yapay adanın kurulacağı alan Şili ve Peru arasında uyuşmazlığın yaşandığı bir alan olduğu için bu iki devletin de olurlarına muhtaç görünmektedir.

<sup>91</sup> Açık denizlerin 200 deniz mili ötesinde başladığı düşünüldüğünde, açık denizler üzerinde yapay ada kurmanın imkânsızca yakın olduğu düşünülebilir. Teknolojide geline nokta bir yana, açık denizlerde ciddi oranda denizaltı dağı bulunmaktadır. Açık denizlerde bu denizaltı dağlarının bulunduğu alanlarda dolayısıyla derinlik azalmakta ve bu durumda özellikle yapay ada inşası için büyük bir kolaylık sağlayabilmektedir. Bkz. **Bowett** D. W., *The Legal Regime of Islands in International Law*, New York, 1979, s. 122-123 ve dipnot: 19; **Eaton & Judy**, s. 600-602.

<sup>92</sup> **Knight**, 1973, s. 120.

<sup>93</sup> *Knight*'in önerisinde iki türlü nakliye seçeneğinin (deniz ve hava nakliyesi) beraber kullanılacağı da gözden kaçırılmamalıdır.

Yapay adalara ilişkin doğabilecek bir diğer önemli sorun ise, bu adaların güvenlikleridir. Daha öncede vurgulandığı üzere, yapay adaların kendilerine ait deniz alanları yoktur. Buna karşılık, yapay ada çevresinde 500 metreyi geçmeyecek biçimde güvenlik alanları oluşturulması kabul edilmiştir. Konuya ilişkin görüş belirten bazı yazarlar, özellikle belirli kullanım alanları için inşa edilecek yapay ada, tesis ve yapıların güvenlik alanlarının 500 metre oluşunu eleştirmiş, bu kullanım amaçlarının ve buna bağlı olarak güvenlik gereklerinin daha geniş güvenlik alanı gerektirdiği üzerinde durmuşlardır. Bu yazarlar arasında *Knight* derin deniz limanları olarak kullanılacak yapay adalar çevresinde 3 deniz milinden az 10 deniz milinden fazla olmamak üzere güvenlik bölgeleri belirlenmesinin gerektiğini ileri sürmüştür<sup>94</sup>. Gerçekten de, liman ve havaalanı gibi seyrüsefer güvenliğinin ciddi anlamda ön plânda olduğu yapılar için 500 metrelik bir güvenlik bölgesinin yeterli olmayacağı aşikârdır<sup>95</sup>.

Öte yandan, yerleşim alanları kurulması için inşa edilecek olan yapay adaların (deniz şehirleri/*sea cities*) karasularına sahip olması gerektiği iddia edilmiştir. Bu çerçevede, *Papadakis* yapay adalar üzerinde kurulacak olan deniz şehirlerinin 12 deniz millik karasularına sahip olması gerektiğini belirttikten sonra bunu, bu adaların amaçları bakımından normal adalardan farklı olmadıkları, bu oluşumlar üzerinde yaşayanların da tıpkı diğer doğal adalarda yaşayanlar gibi güvenlik ihtiyaçları olduğu ve bu tip ayrımın bu konuda sadece formasyon ve şekil farkına dayanarak yapıldığı fikrine dayandırmıştır<sup>96</sup>. Açıkça belirtmek gerekirse, *Papadakis*'in görüşlerine katılmak mümkün görünmemektedir. En basit ifadesiyle yapay adaların amaçlarına göre belirlenecek güvenlik bölgesi dışında, karasuları gibi uluslararası

<sup>94</sup> **Knight** G. H., *International Legal Aspects of Deep Draft Harbor Facilities*, *JMLC*, vol. 4/2, 1973, s. 395.

<sup>95</sup> Örneğin, günümüzde 300 metreyi aşan birçok dev konteynır gemisi ve 300 ilâ 400 metre arasındaki dev petrol tankerleri düşünüldüğünde bu durumun önemi görülecektir. Bilindiği üzere, denizlerde seyreden en büyük gemi olan *Knock Nevis*/Jahre Viking, her ne kadar günümüzde parçalanmış olsa da, yaklaşık 458 metrelik (564.000 dwt) uzunluğuyla bu alanda ön plâna çıkmaktaydı. Buna benzer, *Batillus* sınıfı Fransız yapımı dev petrol tankerleri de 414 metrelik uzunluklarıyla (555.000 dwt) dikkat çekiyorlardı. Konuya ilişkin ayrıntılı görüşümüz için bkz. **Çamyamaç**, 2004, s. 215-217.

<sup>96</sup> **Papadakis**, s. 104-106. Ayrıca, deniz şehirlerinin statüsüne ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. **Keith** K.M., *Floating Cities: A New Challenge for Transnational Law*, *MP*, vol. 1/3, 1977, s. 190-204.

hukukta kabul edilen bir deniz yetki alanına sahip olmalarının, uluslararası hukuk ve politika açısından karışıklıklara sebebiyet vereceğini düşünmekteyiz<sup>97</sup>.

Çekoslovakya ve Bolivya için projelendirilen yapay adaların bu açılardan da değerlendirilmesi gerekmektedir. Her iki devlet için inşa edilmesi plânlanan yapay adaların temelde liman olarak kullanılacağı gözlenmektedir. Bu durumda, her iki devletin de bu yapılar için daha geniş güvenlik bölgeleri talebinde bulunabileceği düşünülebilir. Çekoslovakya'nın yapay adasının inşa edilmesi düşünülen yer göz önüne alındığında, oldukça dar olan bu alanda yapay ada inşasının bile olası komşu devletlerin deniz trafiğini olumsuz etkileyebileceği görülebilecektir. Buna ilâveten, bu yapay adanın liman oluşu da bölgedeki deniz trafiğinin daha da yoğunlaşmasına sebebiyet verecektir. Her ne kadar güvenlik bağlamında 500 metreden daha geniş bir güvenlik bölgesinin liman ve havaalanı gibi seyrüsefer güvenliğinin ciddi gereklilik gösterdiği yapay adalar için ihtiyaç olduğu belirtilse de, Koper ve Trieste çevresinde bunun gerçekleşmesi çok zor görünmektedir. Öte yandan, Bolivya'nın limanını kuracağı yapay adanın bulunduğu alan bu denli sıkışık olmasa da, kıyı devletleri Şili ve Peru'nun kendi hâkimiyet alanlarını daraltacak, hattâ kendi kıyılarının seyrüsefer güvenliğini etkileyebilecek bu tür bir yapıya izin vermeyecekleri düşünülmelidir.

Öte yandan, Bolivya ve Çekoslovakya için önerilen bu yapay adalarda yerleşim alanı kurulsa bile Papadakis'in önerdiği gibi 12 deniz millik karasuları talebinde bulunacakları düşünülmeyebilir. Ama her hâlükârda bu konunun da ciddi bir sorun potansiyeline sahip olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

#### **IV. ÖNERİLEN PROJELERE İLİŞKİN KISA SİYASÎ DEĞERLENDİRMELER**

Bu tür büyük ve uluslararası niteliği olan projelerin, özellikle etkilenen devletler çerçevesinde siyaseten değerlendirilmesi gereklidir. Çekoslovakya'nın projesinin ortaya atıldığı dönemde dünyanın iki kutuplu olduğu gözlenmektedir. Çekoslovakya bu çerçevede Komünist (Doğu) Blokuna üyeyken, Yugoslavya "bağlantısızlar hareketi" (*non-aligned*)

<sup>97</sup> Bu konuya ilişkin ayrıca bkz. **Çamyamaç**, 2004, s. 216-217.

*movement*) olarak da bilinen ve iki kutuba da üye olmayan veya olmak istemeyen devletlerin oluşturduğu grupta yer almaktaydı.<sup>98</sup> Buna karşın, Yugoslavya'nın Komünist bloka daha yakın olduğu bilinmektedir. Avusturya ise, her ne kadar 1955'ten sonra tarafsız bir devlet olarak kabul edilse de, her zaman Batı Bloku içerisinde değerlendirilmiştir. Buna karşın, siyasî olarak komşularıyla, resmî olarak tarafsız olmasının da bir sonucu olarak iyi geçindiği bilinmektedir. Kısaca, Çekoslovakya'nın, Adriyatik'e ulaşmayı düşündüğü projeyi hayata geçirmek için siyasî olarak fazla zorluk çekmeyeceği düşünülebilirdi. Ama yine de, batı dünyasında yer alan Avusturya'nın bu şekilde bir projeye yeşil ışık yakmasının kolay olmayacağı açıktı. Nitekim, 2009 yılındaki haberlerde, Çek yetkililer başta olmak üzere değerlendirmelerin bu yönde olduğu belirtilmiştir<sup>99</sup>.

Diğer taraftan, Bolivya ve Şili arasındaki ilişkiler bu denli yumuşak değildir. Şili 1884 yılında sonlanan savaşta Bolivya ve Peru'yu yenilgiye uğratmış ve Bolivya'nın deniz kıyısını kendi topraklarına katmıştır.<sup>100</sup> Böylece, Bolivya Pasifik Savaşı öncesi denize kıyısı olan bir devletken bir anda denize kıyısı olmayan bir devlet hâline gelmiştir. Bolivya, Şili'nin bu toprakları haksız olarak ele geçirdiğini iddia etmektedir. Kısaca, hâlen deniz kıyısı edinebileceğini üman Bolivya ile Şili arasında ciddi bir siyasî sorun vardır. Bolivyalılar Şili'yi affetmiş görünmemektedirler. Özellikle, 2000'li yıllarda Bolivya'da keşfedilen zengin doğal gaz yatakları bir anda gözleri Bolivya'ya çevirmiştir. Amerikalılar Bolivya'nın bu zenginliğinin ülkelerine taşınabilmesi için Şili'deki limanların kullanılmasını önermiş, bunun Bolivya'da halk tarafından duyulması üzerine geniş çaplı protestolar görülmüş ve bu protestolarda birçok kişi yaşamını yitirmiştir<sup>101</sup>. Tüm bu

<sup>98</sup> Yugoslavya, "Bağılantısızlar Hareketi"nin ilk zirvesine doğrudan katılan 25 devletten biridir. Bkz. **Hasgüler M. & Uludağ M. B.**, Devletlerarası ve Hükümetler Dışı Uluslararası Örgütler: Tarihçe-Organlar-Belgeler-Politikalar, 3. basım, İstanbul, 2007, s. 434-435.

<sup>99</sup> **Hignett**, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); **Willoughby**, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 01/09/11); "Czechs Planned 'Adriatic Tunnel'", *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

<sup>100</sup> Bu savaşta, Şili, Peru'dan da toprak kazanmıştır.

<sup>101</sup> Esas olarak Bolivya'nın yer altı zenginliklerinin satılmasına tepki gösteren Bolivyalıların tepkisinin nedenlerinden biri de, bu satışın Şili üzerinden gerçekleştirilmesinin düşünülmüş olmasıdır. Bkz. "Two Killed in Bolivia Clashes", *BBC News*, October 12

hususlar göstermektedir ki, Şili ile Bolivya arasındaki siyasî tansiyon Şilili üç mimarın önerisinin uygulanmasını siyasî olarak zora sokmaktadır. Bunlara ilâve olarak, proje için belirlenen alan dâhilinde Peru'nun resmin içerisine girmesi, işi iyice içinden çıkılmaz hâle getirecektir.

## V. ÖNERİLEN BU PROJELERİN TALÎ KONULAR ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

Komşu kıyı devletin ülkesinin altından tünel kazılması yoluyla deniz kıyısına ulaşılması ve bir yapay ada marifetiyle liman sorununun çözümüne ilişkin Çekoslovakya ve Bolivya'ya dair üretilen projelerin temel hukukî sorunlar ve hattâ siyasî konular çerçevesinde ele alınmasından sonra, bu projelerin olabilirliğinin talî konular açısından da, en azından kısa ve öz biçimde değerlendirilmesinin faydalı olabileceği düşünülebilir.

Öncelikle bu tür projelerin gerçekleşmesi için çok büyük malî gücün bulunması gereklidir. Zamanında Çekoslovakya'nın, özellikle de devlet merkezli ekonomik yaklaşımının, belirli oranda bu projeye destek olacağı düşünülebilirse de, projenin gerçekleştirilmemesinin ardında, hukukî ve siyasî sorunların yanında maliyet sorununun olduğu da düşünülmelidir<sup>102</sup>. Bolivya'ya ilişkin projede, en azından bizim ulaşabildiğimiz bir maliyet hesabı yapılmamıştır.

Malî konular dışında projelerin gerçekleştirilmesinde uzman ve kalifiye eleman ihtiyacı da ele alınması gereken bir diğer husustur. Çekoslovakya'nın bu çerçevede güçlü sanayii de hesaba katıldığında uzman ve kalifiye eleman bulmakta sıkıntı çekmeyeceği düşünülebilirdi. Oysa, Güney Amerika'nın en fakir ülkelerinden biri olan Bolivya için bu durum ciddî bir sorun olarak görülebilir.

Öte yandan, bu tünellerin açılması hususunda, toprağın fizikî, jeolojik ve jeomorfolojik yapısının da göz önünde tutulması gerekecektir. Bu bağlamda, inilecek derinliğin de önemi büyüktür. Çekoslovakya'nın projesi bir

---

2003 via <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/~2/hi/americas/3184604.stm> (son ziyaret tarihi: 10/09/11).

<sup>102</sup> Nitekim, Çek yetkililer de 2009 yılında yaptıkları açıklamalarda projenin aşırı maliyetine dikkat çekmişlerdir. Bkz. **Hignett**, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11); **Willoughby**, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 01/09/11); “Czechs Planned ‘Adriatic Tunnel’”, *supra* dipnot: 21 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

yana, Bolivya için projelendirilen tünelde deprem riskinin de dikkatle değerlendirilmesi gereken önemli bir etken olduğu âşikârdır. Zira, Bolivya, Şili ve Peru önemli deprem faaliyetlerinin bulunduğu bir kuşakta konumlanmışlardır<sup>103</sup>. Bu riskin göz ardı edilmesinin ciddi sonuçları olacaktır<sup>104</sup>. Şili'nin güneyinde yaşanan ve bugüne kadar en şiddetli deprem olarak kayıtlara geçen 1960 yılındaki deprem sonucunda meydana gelen değişimler ortadadır<sup>105</sup>. Bu depremin gerçekleştiği fay hattının daha kuzeye kaydığı da bilinmektedir. Tüm bu verilerin gösterdiği üzere gelecek olası bir depremin projeye yaklaştığı görülmektedir. Bu tehlike, hem tünel, hem de yapay ada için söz konusudur. Öte yandan, bu büyüklükte ve okyanusta açık alanlarda meydana gelen depremlerin büyük tsunamileri oluşturduğu düşünüldüğünde, inşa edilecek yapay adanın da bir başka ciddi tehlikeyle karşı karşıya olduğu düşünülebilir.

Açılacak yeraltı tünelinin mesafesinin de, özellikle projenin malî küflerinin artmasına ve zamansal uzunluğuna olumsuz etki edeceğine dikkat çekilmelidir. Yukarıda da belirtildiği üzere, Çekoslovakya'nın projesinin bitirilmesi için yaklaşık 34 yıllık bir zaman dilimi öngörülmüşken, Bolivya projesi için 10 yıllık bir süre telaffuz edilmiştir.

Bir diğer ciddi sorun ise, bu tür yapay adaların neden olabileceği çevre kirliliği sorunudur<sup>106</sup>. Özellikle, inşa edilecek yapay adaların niteliği düşü-

<sup>103</sup> Amerikan Jeoloji Araştırmaları (USGS) verilerine göre tarih boyunca meydana geldiği tespit edilebilen 8.0 ve üzeri şiddetteki toplam 74 depremden 19'u Şili, Peru ve Bolivya'yı içine alan bölgede gerçekleşmiştir. İlk onda ise, bu bölge dâhilinde toplam üç deprem tespit edilmiştir. Bkz. [http://earthquake.usgs.gov/earthquakes/world/historical\\_mag\\_big\\_php](http://earthquake.usgs.gov/earthquakes/world/historical_mag_big_php) (ziyaret tarihi: 08/09/11).

<sup>104</sup> Bu çerçevede, projeyi ortaya atan mimarların bölgedeki sismik harekete dikkat çektikleri, ama teknolojik olarak bunun üstesinden gelinebileceğini belirttikleri görülmektedir. Bkz. **Mapstone & Webber**, s. 5. Açıkçası bu projede öngörülen yapıların profili ve bölgede meydana gelen depremlerin yoğunluğu ve büyüklüğü göz önüne alındığında mimarların bu güvenlerinin ciddi bir biçimde sorgulanmasında yarar vardır.

<sup>105</sup> 1960 yılındaki deprem 9,5 şiddetiyle dünya üzerindeki tespit edilmiş en büyük depremdir. Bkz. [http://earthquake.usgs.gov/earthquakes/world/historical\\_mag\\_big\\_php](http://earthquake.usgs.gov/earthquakes/world/historical_mag_big_php) (ziyaret tarihi: 08/09/11).

<sup>106</sup> Daha 1970'lerin başında yaşanan birtakım ciddi olaylar sonucunda başta petrol platformları olmak üzere, liman olarak kullanılan veya kullanılacak yapay adaların yarattığı kirlenme sorunu üzerine ciddi görüşler sunulmuştur. Bkz. **Butts** S. A. III, Marine Pollution Control and Man-Made Islands, in *Legal Measures Concerning*



nüldüğünde bu endişe gerçekten ciddi boyutlara ulaşabilecektir. Büyük olasılıkla Bolivya için inşa edilmesi öngörülen yapay ada normal liman faaliyetleri dışında Bolivya'nın sahip olduğu en önemli doğal kaynaklardan biri olan doğal gazın nakliyesi için de kullanılacaktır. Bu tür faaliyetin ciddi çevresel felâketlere sebep olabileceği aşikârdır. Doğal gazın boru hattıyla taşınması sırasında meydana gelebilecek tehlikelerle birlikte gemilerin güvenliğinin sağlanması, daha önce de değinilen sadece 500 metre güvenlik bölgesi göz önüne alındığında yaşanabilecek çevre felâketlerinin boyutlarını gözler önüne serebilecek niteliktedir. Dahası, bunlara yukarıda da değinilen ciddi deprem tehdidi de eklendiğinde tehlikenin boyutlarının katlandığı görülecektir. Denizlerdeki kirliliğe ilişkin olarak 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde XII. Bölüm bir şemsiye olarak oluşturulmuştur. Bu hükümleri, evrensel veya bölgesel nitelikli birçok anlaşma tamamlamaktadır<sup>107</sup>. İnşa edilmesi düşünülen yapay ada dışında, tünel kazılmasının da çevresel anlamda olumsuz boyutlarının olabileceği ifade edilmelidir.

## VI. SONUÇ

Denize kıyısı olmayan devletlerin denize ulaşım sorunu bu devletlerin en önemli sorunlarının başında gelmektedir. Hattâ, bu sorun denize kıyısı olmayan devletlerin geri kalmışlıklarının başlıca nedeni olarak değerlendirilebilmektedir. Denize ulaşım sorunu, globalleşen dünya ve dünya ticaretinde daha da ön plâna çıkmaktadır. Yaklaşık yarım yüzyıldır bu sorunun hâlli için yoğun olarak çalışan denize kıyısı olmayan devletler için bazen sıra dışı projeler üretilmektedir.

---

*Marine Pollution*, edited by Wurfel, North Carolina, 1975, s. 25 vd. Günümüzde bu konulara ilişkin ciddi bir çalışma da Salahuddin tarafından gerçekleştirilmiştir. Bkz. **Salahuddin B.**, *The Marine Environmental Impacts of Artificial Island Construction*, Master of Environmental Management, Duke University, 2006 via <http://hdl.handle.net/10161/104> (son ziyaret tarihi: 14/06/11).

<sup>107</sup> Denizlerdeki kirlilik sorununa ilişkin olarak bkz. **Brubaker D.**, *Marine Pollution and International Law: Principles and Practice*, London, 1993; **Churchill & Lowe**, s. 328-399 (chapter 15); **Guruswamy L. & Doran K. L.**, *International Environmental Law*, 3rd edition, St. Paul, 2007, s. 328-498 (chapters 9-13); **Rothwell & Stephens**, s. 338-382 (chapter 15); **Sanger C.**, *Ordering the Oceans: The Making of the Law of the Sea*, Toronto, 1987, s. 100-121, özellikle 110-112 ve 116-119.

Bunlar arasında son zamanlarda gündemde yer alan Çekoslovakya ve Bolivya için teklif edilen iki proje gerçekten değerlendirilmeye muhtaç görünmüştür. Bu iki projede de, denize kıyısı olmayan devletlerin komşu kıyı devletlerinin altından kendilerine ait olacak bir tünelle denize ulaşmaları ve kazılacak tünelden elde edilen malzemeyle komşu kıyı devletlerinin deniz alanlarında kendilerine ait inşa edecekleri yapay ada üzerinde oluşturacakları limanlar aracılığıyla içinde buldukları zor koşulların bir nebze üstesinden gelmeleri hedeflenmiştir.

Bu benzerliğe rağmen projelerde önemli farklar bulunmaktadır. Her şeyden evvel Çekoslovakya'ya ilişkin proje Bolivya'ya ilişkin projeden neredeyse 40 yıl önce ortaya konulmuştur. Ama daha önemli bir fark, Çekoslovakya'ya ilişkin projenin kendi uzmanlarınca ortaya konulmasıdır. Bolivya'ya ilişkin proje ise, komşu kıyı devletinin vatandaşı üç mimar tarafından ortaya konulmuştur. Özellikle, Bolivya ve Şili arasındaki siyasî münasebetler düşünüldüğünde bu durum oldukça ilgi çekici görünmektedir. Konuyu değerlendiren yazarların da haklı olarak ortaya koydukları gibi<sup>108</sup> önerilen bu proje Şilililerin Bolivyalıları oyalama taktiği olarak rahatlıkla değerlendirilebilir. Bolivyalı yetkililerin projeye tepkisi de, bu durumu açıklar niteliktedir<sup>109</sup>.

Fakat bizim esas olarak üzerinde durmak istediğimiz nokta, projelerin hukukî alt yapısının eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Projeler oluşturulurken önemli uluslararası hukuk konuları ve ilkeleri göz ardı edilmiş gözükmektedir. Örneğin, Çekoslovakya'ya ilişkin projenin fikir babası olan Žlábek, bu barışçıl tünel projesinin kimseye zarar vermeyeceğini ve kimseyi rahatsız etmeyeceğini belirtmiştir<sup>110</sup>. Oysa, Žlábek, ülke toprağının altından geçişin devletin ülkesi ve bunun üzerindeki münhasır egemenliğiyle bağdaş-

<sup>108</sup> **Dangl**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

<sup>109</sup> Bolivyalı senatör Tito Hoz de Vila projenin Bolivya halkının zekasıyla dalga geçtiğini ve onu aşağıladığını belirtmiştir. Bolivya Dışişleri Bakanı Choquehuanca da projeyi duyduğunda güldüğünü açıkladıktan sonra hayalî insanların dahi Bolivya'nın denize çıkışı hakkında konuşabildiğini belirtmiştir. Bakan, Şilili meslektaşı tarafından resmî olarak sunulana denk projeye dair başka yorum yapmayacağını da eklemiştir. Bkz. **Dangl**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11). Olası projenin etkilediği bir diğer ülke olan Peru'nun Dışişleri Bakanı ise, projeyi garip ve hukukî bir saçmalık olarak nitelmiştir. Bkz. **Mapstone & Webber**, s. 5.

<sup>110</sup> Žlábek, s. 29.

mayacağı gerçeğini göz ardı etmiş görünmektedir. Benzer bir tutumun Bolivya için projeyi ortaya koyan Şili'li mimarlar tarafından gerçekleştirilmiş olduğu görülmektedir<sup>111</sup>. Sonuç olarak, bu iki sıra dışı projenin siyasî çekişmeler, malî ve teknik sorunlar bir yana uluslararası hukuk açısından da önemli eksiklikleri vardır. Bu da, kanımızca, ele alınan bu iki projenin hayata geçirilebilirliğini etkileyecek en önemli etkenlerden biridir.

---

<sup>111</sup> Mimarlar teknik zorlukların aşılabileceğini, ekonomik sorunların ise halledileceğini belirterek tek engelin siyasî olduğunu vurgulamışlardır. Bkz. **Sminck**, *supra* dipnot: 23 (son ziyaret tarihi: 31/08/11).

### Kaynakça

- Almeen A.**, Land-Locked States and International Law: With Special Reference to the Role of Nepal, New Delhi, 1989.
- Anghie A.**, Berlin West Africa Conference (1884-85), *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (ziyaret tarihi: 04/10/10).
- Bala I.**, Compulsions of a Land-Locked State: A Study of Nepal-India Relations, New Delhi, 2001.
- Başgil F. A.**, Devletin Ülke Unsuru, *İÜHFD*, vol. 4, 1947, s. 1261-1281.
- BOAS F.**, Landlocked Countries and the Law of the Sea, *ABASICLB*, vol. 4/1, 1959, s. 22-27.
- “Bolivia Demands Access to the Pacific Ocean: Arica Tunnel”, *Reuters*, January 04 2010 (Monday) via [www.reuters.com/assets/print?aid=USTRE6032VL20100104](http://www.reuters.com/assets/print?aid=USTRE6032VL20100104) (son ziyaret tarihi: 31/08/11).
- “Bolivya’ya 99 Yılığına Sahil Şeridi Kiralandı”, *DenizHaber*, 22/10/10 via [www.denizhaber.com.tr/news\\_print.php?id=30403](http://www.denizhaber.com.tr/news_print.php?id=30403) (ziyaret tarihi: 22/10/10).
- Bowett D. W.**, The Legal Regime of Islands in International Law, Manchester, 1979.
- Brexendorff A.**, An International Law Perspective of Transit of Oil and Gas in the Caspian Region and the Environmental Impact of Its Extraction, in *Problems of Regional Seas 2001*, edited by Öztürk & Algan, İstanbul, 2001, s. 12-26.
- Brubaker D.**, Marine Pollution and International Law: Principles and Practice, London, 1993.
- Butts S. A. III**, Marine Pollution Control and Man-Made Islands, in *Legal Measures Concerning Marine Pollution*, edited by Wurfel, North Carolina, 1975, s. 25-44.
- Cafilich L. C.**, The Access of Land-Locked States to the Sea, *RIRI*, no: 5-6, 1976, s. 53-76.

- Caflich** L. C., Land-Locked and Geographically Disadvantaged States and the New Law of the Sea, *TA*, vol. 7, 1977, s. 341-404.
- Caflich** L. C., Land-Locked States and their Access to and from the Sea, *BYIL*, vol. 49, 1978, s. 71-100.
- Caroll** R., Peru Gives Landlocked Bolivia a Piece of Pacific Coast to Call Its Own, *The Guardian*, October 20 2010 (Wednesday) via [www.guardian.co.uk/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore/print](http://www.guardian.co.uk/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore/print) (ziyaret tarihi: 22/10/10).
- “Chile Open to Tunnel Proposal Giving Bolivia Access to the Sea”, *Latin American Herald Tribune* via [www.laht.com/article.asp?ArticleId=334416&CategoryId=14919](http://www.laht.com/article.asp?ArticleId=334416&CategoryId=14919) (son ziyaret tarihi: 31/08/11).
- Chowdhury** A. K. & **Erdenebileg** S., *Geography Against Development: A Case for Landlocked Developing Countries*, New York, 2006.
- Chugg** D., Proposal for Bolivian Access to the Sea, *IS 404 Policy Formation*, Idaho, May 15 2002 via [www.martin.uidaho.edu/PDF/Bolivia.pdf](http://www.martin.uidaho.edu/PDF/Bolivia.pdf) (ziyaret tarihi: 12/03/07).
- Churchill** R. R. & **Lowe** A.V., *The Law of the Sea*, 3rd edition, Manchester, 1999.
- Colombos** J. C., *The International Law of the Sea*, 6th edition, London, 1967.
- “Convention Relative to Transit Through Salonica Concluded between Greece and Serbia”, *AJIL (Supplement)*, vol. 13/4, 1919, s. 441-456.
- Crawford** J., *The Criteria for Statehood in International Law*, *BYIL*, vol. 48, 1976/77, s. 93-182.
- Crawford** J., *The Creation of States in International Law*, 2nd edition, Chippenham, 2007.
- Crowley** J., International Law and Coastal State Control over the Laying of Submarine Pipelines on the Continental Shelf: The Ekofisk-Emden Gas Pipeline, *NJIL*, vol. 56, 1987, s. 39-68.
- “Czechoslovakia Could Be a Maritime Nation by 2020”, *Dock and Harbour Authority*, vol. 61, 1980, s. 268.

- “Czechs Plan 350 km International Bore!”, *Tunnels and Tunneling*, vol. 12, 1980, s. 3.
- “Czechs Plan Tunnel to Sea”, *Civil Engineering*, November 1980, s. 7.
- “Czechs Planned 255-Mile Tunnel to Adriatic”, May 13 2009 via [www.upi.com/Top\\_News/2009/05/13/Czechs-planned-255-mile-tunnel-to-Adriatic/UPI-80071242238901/print/](http://www.upi.com/Top_News/2009/05/13/Czechs-planned-255-mile-tunnel-to-Adriatic/UPI-80071242238901/print/) (son ziyaret tarihi: 31/08/11).
- “Czechs Planned ‘Adriatic Tunnel’”, *BBC News*, May 13 2009 via <http://news.bbc.co.uk/go/pr/ft/~/2/hi/europe/8047128.stm> (son ziyaret tarihi: 31/08/11).
- Çamyamaç A.**, Uluslararası Deniz Hukukunda Adaların Durumu, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2004 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Çamyamaç A.**, Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Konumda Bulunan Devletlerin Hukukî Durumu, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2010 (henüz yayınlanmamış doktora tezi).
- Dangl B.**, Bolivia and Chile’s Tunnel Vision, *The Guardian*, June 6 2009 (Saturday) via [www.guardian.co.uk/commentisfree/cifamerica/2009/jun/03/bolivia-chile-pacific-tunnel/print](http://www.guardian.co.uk/commentisfree/cifamerica/2009/jun/03/bolivia-chile-pacific-tunnel/print) (son ziyaret tarihi: 31/08/11).
- Delupis I.**, International Law and the Independent State, Great Britain, 1974.
- Delupis I. D.**, Land-Locked States and the Law of the Sea, *SSL*, vol. 19, 1975, s. 103-120.
- Eaton S. K. Jr. & Judy J.**, Seamounts and Guyots: A Unique Resource, *SDLR*, vol. 10/3, 1973, s. 599-637.
- Elferink A. G. O.**, Artificial Islands, Installations and Structures, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (son ziyaret tarihi: 04/10/10).
- Faye M. L. & McArthur J. W. & Sachs J. D. & Snow T.**, The Challenges Facing Landlocked Developing Countries, *JHD*, vol. 5/1, 2004, s. 31-68.
- Galea F.**, Artificial Islands in the Law of the Sea, University of Malta, Valetta, 2009 via [http://seasteading.org/files/research/law/ARTIFICIAL\\_ISLANDS\\_-\\_01.09.09.mod.doc.pdf](http://seasteading.org/files/research/law/ARTIFICIAL_ISLANDS_-_01.09.09.mod.doc.pdf) (ziyaret tarihi: 22/03/10).

- Glassner M. I.**, Access to the Sea for Developing Land-Locked States, The Hague, 1970.
- Glassner M. I.**, Resolving the Problems of Landlockedness, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, Chippenham, 1998, s. 197-208.
- Glassner M. I.**, Bibliography on Land-Locked States, Economic Development and International Law, 5th revised and enlarged edition, New York, 2001.
- Goedhuis D.**, The Problems of the Frontiers of Outer Space and Air Space, *RCADI*, vol. 174, 1982-I, 1982, s. 367-407.
- Göze A.**, Devletin Ülke Unsuru (Sınırları ve Devlele Olan Münasebeti), İstanbul, 1959.
- Greig D. W.**, International Law, 2nd edition, London, 1978.
- Griffiths I. L. L.**, The African Inheritance, London, 1995.
- Griffiths I. L. L.**, African Lands and Access Corridors, in *Land-Locked States of Africa and Asia*, edited by Hodder & Lloyd & McLachlan, Chippenham, 1998, s. 69-81.
- Guruswamy L. & Doran K. L.**, International Environmental Law, 3rd edition, St. Paul, 2007.
- Hafner G.**, Land-Locked States, *MPEPIL*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (son ziyaret tarihi: 04/10/10).
- Hasgüler M. & Uludağ M. B.**, Devletlerarası ve Hükümetler Dışı Uluslararası Örgütler: Tarihçe-Organlar-Belgeler-Politikalar, 3. basım, İstanbul, 2007.
- Hignett K.**, Communist Czechoslovakia Planned Construction of Underground Tunnel, *The View East*, May 16 2009 via <http://thevieweast.wordpress.com/2009/05/16/communist-czechoslovakia-planned-construction-of-underground-tunnel/> (son ziyaret tarihi: 31/08/11).
- “Human Development Report 2010”, New York, 2010 via [http://hdr.undp.org/en/media/HDR\\_2010\\_EN\\_Table1\\_reprint.pdf](http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2010_EN_Table1_reprint.pdf) (ziyaret tarihi: 26/03/11).
- Janis M. W.**, An Introduction to International Law, Boston, 1988.

- Hurst** C. J. B., Whose Is the Bed of the Sea?, *BYIL*, vol. 4, 1923/24, s. 34-43.
- Keith** K. M., Floating Cities: A New Challenge for Transnational Law, *MP*, vol. 1/3, 1977, s. 190-204.
- Kelsen** H., Principles of International Law, 9th printing, New Jersey, 2009.
- Knight** G. H., International Legal Aspects of Deep Draft Harbor Facilities, *JMLC*, vol. 4/2, 1973, s. 367-395.
- Knight** G. H., International Legal Problems in the Construction and Operation of Offshore Deep Draft Port Facilities, in *Hazards of Maritime Transit*, edited by Clingan & Alexander, Massachusetts, 1973, s. 91-136.
- Maluwa** T., Southern African Land-Locked States and Rights of Access under the New Law of the Sea, *IJMCL*, vol. 10/4, 1995, s. 529-542.
- Mapstone** N. & **Webber** J., Architects Plan Tunnel to Free Landlocked Bolivia, *Financial Times*, May 15 2009, s. 5.
- Marston** G., The Evolution of the Concept of Sovereignty over the Bed and Subsoil of the Territorial Sea, *BYIL*, vol. 48, 1976/77, s. 321-332.
- Marston** G., The Marginal Seabed: The United Kingdom Legal Practice, Oxford, 1981.
- Merryman** J. H. & **Ackerman** E. D., International Law, Development and the Transit Trade of Landlocked States: The Case of Bolivia, Hamburg, 1969.
- Milić** M., Access of Land-Locked States to and from the Sea, *CWRJIL*, vol. 13/3, 1981, s. 501-516.
- Miller** D. H., The International Regime of Ports, Waterways and Railways, *AJIL*, vol. 13/4, 1919, s. 669-686.
- Monnier** J., Right of Access to the Sea and Freedom of Transit, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. I, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 501-523.
- Papadakis** N., The International Legal Regime of Artificial Islands, Leyden, 1977.



- Pazarıcı H.**, Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, gözden geçirilmiş 6. baskı, Ankara, 1999.
- Pěchota V.**, The Right of Access to the Sea, in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 44-62.
- “Peru Deal Gives Landlocked Bolivia Coast for Own Port”, *BBC News*, October 21 2010 via [www.bbc.co.uk/news/world-latin-america-11595368?print=true](http://www.bbc.co.uk/news/world-latin-america-11595368?print=true) (ziyaret tarihi: 22/10/10).
- Pounds N. J. G.**, A Free and Secure Access to the Sea, *AAAG*, vol. 49/3, 1959, s. 256-268.
- Radelet S. & Sachs J.**, Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth, January 1 1998 via <http://admin.earth.columbia.edu/sitefiles/file/about/director/pubs/shipcost.pdf> (son ziyaret tarihi: 02/04/11).
- Reeves J. S.**, The Origin of the Congo Free State, Considered from the Standpoint of International Law, *AJIL*, vol. 3/1, 1909, s. 99-118.
- Reinhardt D. N.**, The Vertical Limit of State Sovereignty, *JALC*, vol. 72/1, 2007, s. 65-137.
- Rosenfield S. B.**, Where Air Space Ends and Outer Space Begins, *JSL*, vol. 7/2, 1979, s. 137-148.
- Rothwell D. R. & Stephens T.**, The International Law of the Sea, Oregon, 2010.
- Rubin A. P.**, Land-Locked African Countries and and Right of Access to the Sea, in *Land-Locked Countries of Africa*, edited by Červenka, Uppsala, 1973, s. 63-78.
- Salahuddin B.**, The Marine Environmental Impacts of Artificial Island Construction, Master of Environmental Management, Duke University, 2006 via <http://hdl.handle.net/10161/104> (son ziyaret tarihi: 14/06/11).
- Sanger C.**, Ordering the Oceans: The Making of the Law of the Sea, Toronto, 1987.
- Sarup A.**, Transit Trade of Land-Locked Nepal, *ICLQ*, vol. 21/2, 1972, s. 287-306.

- Sinjela** A. M., Freedom of Transit and the Right of Access for Land-Locked States: The Evolution of Principle and Law, *GJICL*, vol. 12/1, 1982, s. 31-52.
- Sinjela** A. M., Land-Locked States and the UNCLOS Regime, New York, 1983.
- Siousiouras P. & Arvanitopoulos C.**, Geopolitics Designs and Realities in Yugoslavia's Foreign Policy: The Issue of Access to the Sea, *JPMS*, vol. 33/2, 2003, s. 141-159.
- Smink V.**, A Tunnel to Unite Old Rivals?, *BBC News*, May 15 2009 via <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/~/2/hi/americas/8049814.stm> (son ziyaret tarihi: 31/08/11).
- Starke J. G.**, Introduction to International Law, 10th edition, London, 1989.
- Stevens P.**, Transit Troubles: Pipelines as a Source of Conflict, *Chatham House Report*, London, 2009 via [www.chathamhouse.org.uk/files/13571\\_r0309\\_pipelines.pdf](http://www.chathamhouse.org.uk/files/13571_r0309_pipelines.pdf) (ziyaret tarihi: 04/06/09).
- Sur M.**, Uluslararası Hukukun Esasları, geliştirilmiş 2. baskı, İstanbul, 2005.
- Symonides J.**, The Legal Status of Islands in the New Law of the Sea, *RDISDP*, vol. 65/1, 1987, s. 161-180.
- Syrigos A. M.**, Landlocked States and Access to the Sea: The Greek Blockade of the Former Yugoslav Republic of Macedonia, *RHDI*, vol. 49/1, 1996, s. 107-126.
- Tabibi A. H.**, The Right of Transit of Land-Locked Countries, Kabul, 1970.
- "The Costs of Being Landlocked: What the Research Says" via [www.unohrrolls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/TheCostsOfBeingLandlocked\\_Willoughby.pdf](http://www.unohrrolls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/TheCostsOfBeingLandlocked_Willoughby.pdf) (ziyaret tarihi: 15/08/11).
- "The Oceans-Our Future", *The Report of the Independent World Commission on the Oceans*, Cambridge, 1998.
- Toluner S.**, Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi, gözden geçirilmiş 4. basıdan tıpkı 5. bası, İstanbul, 1996.
- "Two Killed in Bolivia Clashes", *BBC News*, October 12 2003 via <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/~/2/hi/americas/3184604.stm> (son ziyaret tarihi: 10/09/11).

- “United Nations Conference on the Law of the Sea: Official Records-vol I, Preparatory Documents”, A/CONF.13/37, Geneva, 1958.
- Uprety K.**, Landlocked States and Access to the Sea: An Evolutionary Study of a Contested Right, *DJIL*, vol. 12/2, 1994, s. 401-496.
- Uprety K.**, The Transit Regime for Landlocked States, Washington D.C., 2006.
- Vasciannie S.C.**, Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea, Oxford, 1990.
- Verzijl J. H. W.**, International Law in Historical Perspective: State Territory, vol. III, Leyden, 1970.
- Vinogradov S.**, Cross-Border Pipelines in International Law, *NR&E*, vol. 14/2, 1999, s. 75-80.
- von **Glahn G.**, Law Among Nations: An Introduction to Public International Law, 7th edition, New York, 1996.
- Wallace-Bruce N. L.**, Claims to Statehood in International Law, New York, 1994.
- Wani I. J.**, An Evaluation of the Convention on the Law of the Sea from the Perspective of the Landlocked States, *VJIL*, vol. 22/4, 1982, s. 627-665.
- Westlake J.**, International Law: Part I (Peace), Cambridge, 1910.
- Willoughby I.**, 1970s Plan to Build Underground Rail Link to Adriatic Coast and Czechoslovakia Island Revealed, *Radio Praha*, May 12 2009 via [www.radio.cz/en/print/article/116192](http://www.radio.cz/en/print/article/116192) (son ziyaret tarihi: 01/09/11).
- Wilson G. G.**, Leased Territories, *AJIL*, vol. 34/4, 1940, 703-704.
- Wolfrum R.**, The Emerging Customary Law of Marine Zones: State Practice and the Convention on the Law of the Sea, *NYIL*, vol. 18, 1987, s. 121-144.
- Žlábek K.**, Equalization of the Land-Locked and Coastal States in the World Economy, *RRSS*, vol. 10/1, 1967, s. 1-33.

### *Kısaltmalar*

<b>AAAG</b>	: Annals of the Association of American Geographers
<b>ABASICLB</b>	: American Bar Association Section of International and Comparative Law Bulletin
<b>AJIL</b>	: American Journal of International Law
<b>Bkz.</b>	: bakınız
<b>BYIL</b>	: British Yearbook of International Law
<b>CWRJIL</b>	: Case Western Reserve Journal of International Law
<b>DJIL</b>	: Dickson Journal of International Law
<b>Dwt</b>	: dead weight tones
<b>GJICL</b>	: Georgia Journal of International and Comparative Law
<b>ICLQ</b>	: International and Comparative Law Quarterly
<b>IJIL</b>	: Indian Journal of International Law
<b>IJMCL</b>	: International Journal of Marine and Coastal Law
<b>ibid</b>	: aynı yerde
<b>infra</b>	: aşağıda
<b>İÜHFD</b>	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
<b>JALC</b>	: Journal of Air Law and Commerce
<b>JHD</b>	: Journal of Human Development
<b>JMLC</b>	: Journal of Maritime Law and Commerce
<b>JPMS</b>	: Journal of Political and Military Sociology
<b>JSL</b>	: Journal of Space Law
<b>km</b>	: kilometre
<b>m.</b>	: madde
<b>MP</b>	: Marine Policy

---

<b>MPEPIL</b>	: Max Planck Encyclopedia of Public International Law
<b>NJIL</b>	: Nordic Journal of International Law
<b>NR&amp;E</b>	: Natural Resources and Environment
<b>NYIL</b>	: Netherlands Yearbook of International Law
<b>RCADI</b>	: Recueil des cours
<b>RDISDP</b>	: Revue de droit international, de sciences, diplomatiques, et politiques
<b>RHDI</b>	: Revue hellénique de droit international
<b>RIRI</b>	: Revue iranienne de relations internationales
<b>RRSS</b>	: Research Reports in Social Science
<b>SDLR</b>	: San Diego Law Review
<b>SSL</b>	: Scandinavian Studies in Law
<b>Supra</b>	: yukarıda
<b>TA</b>	: Thesaurus Acroasium
<b>UNCTAD</b>	: United Nations Conference on Trade and Development
<b>vd</b>	: ve devamı
<b>VJIL</b>	: Virginia Journal of International Law