

^HKİEL KANALININ HUKUKÎ REJİMİNE DAİR BİR DEĞERLENDİRME

Yrd. Doç. Dr. Anıl ÇAMYAMAÇ*

Öz

Okyanuslar-arası üç kanaldan biri olan Kiel Kanalının hukukî rejimi incelenmelidir. Kanalın inşası askerî plânlar çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. 1887 ilâ 1895 arasında Alman iç su yolu olarak inşa edilen Kanal, inşası bitir bitmez sınırsız Alman egemenliğine altına sokulmuştur. Bu tarihle I. Dünya Savaşı sonuna kadar olan zaman diliminde Almanya, özellikle üçüncü ülkelerin ticaret gemilerine kanalı kullanma izni vermiştir. Bu izin, bu gemiler için bir hak değil, Alman Hükûmetince tanınan bir imtiyazdan başka bir şey değildir. I. Dünya Savaşında Almanya'nın yenilgisiyle durum değişmiş, Versailles Barış Antlaşmasının imzalanmasıyla ilgili antlaşmanın 380. maddesi marifetiyle uluslararası rejim altına sokulmuştur. Bu rejim, 1923 tarihli Wimbledon Dâvasında Uluslararası Sürekli Adalet Divanınca da teyit edilmiştir. Fakat, 1936 yılında Hitler Versailles Barış Antlaşmasının ilgili hükümlerini geçersiz olarak ilân etmiş ve ilginç olarak ilgili devletlerden asgarî düzeyde kınama görmüştür. II. Dünya Savaşı sonrasında ise Kiel Kanalına ilişkin durum belirsizdir. Bazıları, Versailles Antlaşması rejiminin tekrar tesis edildiğini ifade etmiştir. Fakat, görüldüğü kadarıyla, kanala ilişkin Alman uygulamalarının ve bu uygulamalara dair uluslararası kamuoyunun tepkisi farklı bir durumu ortaya koymaktadır. Böylece, bu kısa çalışmada Kiel Kanalının hukukî rejimi doktrinal görüşler yardımıyla ve gerekirse diğer okyanuslar-arası kanalların rejimiyle muka-yese edilerek analiz edilecek ve ortaya konulacaktır.

^H Hakem incelemesinden geçmiştir.

* Kıbrıs İlim Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi (e-posta: acamyamac@yahoo.com) (Makale Gönderim Tarihleri: 09.02.2017-09.02.2017-06.04.2017/Makale Kabul Tarihleri: 03.04.2017-05.04.2017-05.05.2017)

Anahtar Kelimeler

Kiel Kanalı, Versailles Barış Antlaşması, Uluslararası Kanallar, Panama Kanalı, Süveyş Kanalı, Hukukî Rejim, Uluslararasılaştırma

**AN ESSAY RELATING TO THE LEGAL REGIME OF THE
KIEL CANAL****Abstract**

As one of the three inter-oceanic canals, the legal regime of the Kiel Canal needs to be elaborated. The strategic naval plans, at the time, had justified its construction. It was constructed as a German internal waterway between 1887 to 1895, and was placed under the unrestricted German sovereignty as soon as the fulfilment of its construction. Between the date of construction and the end of the I. World War, Germany gave its consent, particularly to merchant vessels of the third countries to use the canal. But that passage wasn't a right for these foreign vessels, merely a privilege, which was recognised by the German Government. This situation had changed after the defeat of Germany in the I. World War, and with the conclusion of Versailles Peace Treaty in 1919 Kiel Canal had been placed under the international regime according to the Article 380 of the said treaty. This regime was reiterated in the Wimbledon Case by the PCIJ in 1923. But, in 1936 Hitler had declared the provisions of the Versailles Treaty related to Kiel Canal as void and null, suprisingly with the minimum amount of protests, especially by the States concerned. After the II. World War the situation related to Kiel Canal has been somehow ambiguous. Some claimed that the regime of Versailles Treaty had been reestablished. But, as it would appear, German practice towards the canal and the response from the international community to that practice beg to differ. Hence, in this short essay the legal regime of the canal will be analyzed and revealed by the help of doctorinal opinion, and if necessary, comparing its legal regime to the legal regime of the other inter-oceanic canals.

Keywords

Kiel Canal, Versailles Peace Treaty, International Canals, Panama Canal, Suez Canal, Legal Regime, Internationalization

GİRİŞ

Dünya ticaretinin %80'ninden fazlasının denizler üzerinden gerçekleştirilmesi¹, bu su alanlarının ve özellikle bunların üzerinde gerçekleştirilen seyrüsefer faaliyetlerinin önemini ortaya koymaktadır. Bilindiği üzere, deniz alanları arasında bağlantı sağlayan coğrafi unsurlar, yani temel olarak boğazlar, hele karasuları genişliğinin açık denizlere doğru büyük denizci devletler tarafından o dönemde yaygın olarak kullanılan üç deniz milinden daha da ötelenme isteğiyle birlikte, III. Deniz Hukuku Konferansının ve bu konferans çerçevesinde kabul edilen “paket anlaşma” (*package deal*) usûlünün temel unsurlarından birini teşkil etmiş ve neticesinde 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin III. bölümünü oluşturan “Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlar” (*Straits Used for International Navigation*) başlığıyla düzenlenmiştir. Bu bağlamda, boğazlara ilişkin düzenlemelerin, bir deniz yetki alanı düzenlemesi olmadığı, bu düzenlemelerle sadece geçiş rejiminin ele alındığı gözlenmektedir².

Tabii ki, dünya üzerinde çeşitli deniz alanlarını birbirine bağlayan tek dar deniz alanları boğazlar değildir. Sayıları oldukça kısıtlı olsa da, bu önemli işlevi, kanallar da görmektedir³. Uluslararası hukuk açısından kanal-

¹ Bkz. www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx (son ziyaret tarihi: 15/06/17).

² 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin III. bölümünü teşkil eden ve “Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlar” başlığını taşıyan toplam 12 maddeden oluşan bu düzenlemede temel geçiş rejimi olarak “transit geçiş rejimi” (*transit passage regime*) öngörülmüştür. Öte yandan, bazı istisnai durumlarda “askıya alınmayan zararsız geçiş hakkı” (*right of unimpeded innocent passage*) söz konusu olduğu gibi, uzun süreden beri varolan ve belirli boğazlara ilişkin geçiş rejimini düzenleyen ilgili antlaşmalardaki öngörülen geçiş rejiminin de geçerli olacağı Sözleşmenin yine bu kısmında hükme bağlanmıştır.

³ Okyanuslar/denizler arasında konumlanan Kiel Kanalı dışındaki diğer kanallar şu şekilde sıralanabilir: Süveyş Kanalı (Mısır), Panama Kanalı (Panama) ve Korint Kanalı (Yunanistan). Özellikle, Süveyş ve Panama Kanallarının rejimi antlaşmalarla belirlenmiş ve bu kanallar için uluslararası bir rejim söz konusu edilmiştir. Süveyş Kanalı'nın rejimi hâlen yürürlükte olan 1888 tarihli İstanbul Antlaşmasına dayanmaktadır. Süveyş Kanalı'na ilişkin ayrıntılı değerlendirme ve bilgiler için bkz. **Arcari**, M.: Suez Canal, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10); **Boczek**, B. A.: The A to Z of International Law, Lanham, 2010, s. 314-315; **Bonin**, H.: Suez Canal, in *Seas and*

lar ele alındığında, aslında, sadece denizleri birbirleriyle bağlamadıkları ve hatta sadece seyrüsefer bağlamında işlevleri olmadıkları görülmektedir⁴. Bu

Waterways of the World: An Encyclopedia of History, Uses, and Issues, vol. I, edited by Zumerchik & Danver, Santa Barbara, 2010, s. 257-270; **Broms**, B.: Suez Canal, *Encyclopedia of Public International Law: Geographic Issues*, vol. 12, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1990, s. 360-365; **Obieta**, J. A.: The International Status of the Suez Canal, The Hague, 1960; **Sintsova**, T. A.: The Regime of Navigation in the Suez Canal, *Marine Policy*, vol. 12/3, 1988, s. 263-270. Panama Kanalı ve kanal bölgesinin egemenliğinin Amerika Birleşik Devletleri'ne verilmesi ve kanaldan geçişlerde ise tam bir serbestinin öngörülmesi gibi Panama Kanalına ilişkin temel hususlar sırasıyla 1901 tarihli Hay-Pauncefote ve 1903 tarihli Hay-Bunau-Varilla Antlaşmaları çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. 1977 tarihli ikiz Antlaşmalardan ilkinin teşkil eden Panama Kanalı Antlaşmasının 1999 yılının 31 Aralık'ta etkin hâle gelmesiyle Panama Kanalı tamamen Panama'ya geçmiş, ama serbestiler aynen varlığı korumuştur. Panama Kanalına ilişkin ayrıntılı değerlendirme ve bilgiler için bkz. **Aguirre**, R. W.: The Panama Canal, Leiden, 2010; **Arcari**, M.: Panama Canal, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10); **Boczek**, 2010, s. 308-309; **Bonin**, H.: Panama Canal, in *Seas and Waterways of the World: An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, vol. I, edited by Zumerchik & Danver, Santa Barbara, 2010, s. 218-228; **Hartwig**, M.: Panama Canal, *Encyclopedia of Public International Law: Geographic Issues*, vol. 12, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1990, s. 282-289; **Horváth**, M.: The Sovereignty of the Republic of Panama in the Light of the Panama Canal Treaties, *Miskolc Journal of International Law*, vol. 6/2, 2009, s. 44-59; **Llácer**, F. J. M.: Panama Canal Management, *Marine Policy*, vol. 29/1, 2005, s. 25-37; **Llácer**, F. J. M.: The Panama Canal: Operations and Traffic, *Marine Policy*, 29/3, 2005, s. 223-234. Zikredilen bu kanallar haricinde, yine okyanuslar/denizler arasında konumlanacak bazı kanal proje ve çalışmaları da söz konusudur. Meselâ, "Kra Kanalı" (Tayland), "Nikaragua Kanalı" (Nikaragua) ve hatta "Kanal İstanbul" (Türkiye) bunlar arasında ön plâna çıkanlardır. Bunlardan son ikisinde inşaatlar başlama aşamasındadır.

⁴ Bu konuda ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Arcari**, M.: Canals, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10). Ayrıca, bu çerçevede, bkz. **Vitányi**, B.: The International Regime of River Navigation, Alphen aan den Rijn, 1979, s. 187-191. Öte yandan, kanalların gelişimine dair tarihî bir perspektif için bkz. **Davies**, E. A. J.: Canals and Inland Waterways, *Encyclopædia Britannica*, May 7 2013 via <http://academic.eb.com/levels/collegiate/article/117291> (ziyaret tarihi: 01/11/16); **Hattendorf**, J. B.: Rivers, Canals, and Inland Waterways, *Oxford Reference*, 2007 via www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780195130751.001.0001/acref-9780195130751-e-0698 (ziyaret tarihi: bilinmiyor).

kısa değerlendirmede ise, söz konusu edilen, hem denizler/okyanuslar arasında bağlantı sağlayan, hem de kullanım bağlamında seyrüsefer amacı taşıyan Kiel Kanalı olmaktadır.

Bu çerçevede, Kiel Kanalına ilişkin tarihî ve coğrafi bilgilendirmede bulunulduktan sonra, ele alınan bu konunun zorunlu bir gereği olarak, yine tarihî perspektiften hukukî rejim, doktrinin de görüşlerine yer verilmek üzere ele alınmaya çalışılarak, günümüzdeki durum ortaya konulacaktır.

I. ULUSLARARASI HUKUKTA OKYANUSLAR/DENİZLER ARASI KANALLAR

Kiel Kanalına ilişkin açıklamalardan evvel, okyanuslar/denizler arasında konumlanmış kanalların⁵ tanımının yapılması en doğru yaklaşım olacaktır⁶. Bu itibarla, *Lagoni*, genel olarak, kanalları şu şekilde tasvir etmektedir: “*Bir kanal seyrüsefer için kullanılan yapay bir su yoludur*”⁷. *Olwan* uluslararası kanal tanımı için aynen şu şekilde bir reçete kullanmıştır: “*Ulus-*

⁵ Doktrinde, genelde, “okyanuslar-arası kanallar” (*inter-oceanic canals*) terimi kullanılsa da, bahsedilen kanallardan sadece ikisi (Panama ve Süveyş) gerçek anlamda okyanusları birbirine bağlamaktadır. Geriye kalan diğer iki kanal ise (Kiel ve Korint) iki deniz alanını birbirine bağlamaktadır. Nitekim, *Prescott*, coğrafi temelde gerçekleştirdiği ayrımla ilk iki kanalı kıta-kanalları (*Continental Canals*) olarak adlandırırken Kiel Kanalının da içerisinde bulunduğu grubu yarımada kanalları (*Peninsular Canals*) olarak adlandırmıştır ki, Panama ve Süveyş Kanallarının oldukça kısa güzergâhlar yarattığını belirtirken, son ikisinin ise bu denli zaman kazandırıcı olmadığını altını çizmiştir. Bkz. *Prescott*, J. R. V.: *The Political Geography of the Oceans*, Vancouver, 1975, s. 110.

⁶ Bu kanallara dair daha farklı terimlerin kullanıldığı da gözlenmektedir. Bu itibarla, bazı yazarlar, bu kanallar için “denizcilik/deniz kanalı” (*maritime canals*) terimini kullanmayı tercih etmişlerdir. Bkz. *Starke*, J. G.: *Introduction to International Law*, 10th edition, London, 1989, s. 290. Benzer şekilde, *Kolodkin* ve diğerleri de “deniz kanalı” (*sea canal*) terimini tercih etmiş görünmektedir. Bkz. *Kolodkin*, A. L. & *Gutsuliak*, V. N. & *Bobrova*, V.: *The World Ocean-International Legal Regime*, edited & translated by Butler, Utrecht, 2010, s. 192. Türk doktrininde de, meselâ *Meray* “deniz kanalı” terimini kullanmayı tercih etmiştir. Bkz. *Meray*, S. L.: *Devletler Hukukuna Giriş*, Cilt I, gözden geçirilmiş 2. Bası, Ankara, 1960, s. 362.

⁷ Bkz. *Lagoni*, R.: *Canals*, *Encyclopedia of Public International Law: States-Responsibility of States-International Law and Municipal Law*, vol. 10, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1987, s. 36.

lararası veya okyanuslar-arası kanallar, iki denizi birleştiren yapay suyollarıdır”⁸. Konuya dair en eski çalışmalardan birini teşkil eden eserinde Whittuck ise, şu şekilde bir tanımlamayı uygun bulmuştur: “Okyanuslar-arası bir kanal, seyrüseferi kolaylaştırmak için iki okyanus veya denizin bir-biriyle bağlandığı yapay suyoludur”⁹. Treves ise, benzer biçimde uluslararası kanalları şu şekilde betimlemiştir: “Uluslararası kanallar, bir devletin ülkesini boylu boyunca geçmek suretiyle iki deniz arasında iletişim sağlayan yapay suyollarıdır”¹⁰. Uluslararası kanallara ilişkin daha karmaşık bir tanım Rus hukukçular tarafından ise şu şekilde gerçekleştirilmiştir: “Üzerlerinde kat ettiği ülke devletlerinin egemenliği olan ve belirli kanallara ilişkin uluslararası antlaşma kuralları ve üzerlerinde egemenliği kullanan devletlerin düzenlemeleri dâhil uluslararası hukuk kural ve düzenlemeleriyle uyumlu olarak uluslararası seyrüseferde kullanılan yapay suyolları uluslararası kanallar olarak tanımlanabilecektir”¹¹. Danimarka Hükûmeti de, Uluslararası Adalet Divanı önüne gelen Büyük Kuşaktan Geçiş Davası esnasında sunduğu karşı muhtırasında¹² uluslararası suyollarının bir türü olarak okyanuslar-arası kanalları şu şekilde tanımlamıştır: “Okyanuslar-arası bir kanal, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kesimiyle açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir başka kesimini bağlayan yapay iç suyollarıdır”.

⁸ Bkz. Olwan, M. Y.: International Canals, in *International Law: Achievements and Prospects*, edited by Bedjaoui, Paris, 1991, s. 999.

⁹ Bkz. Whittuck, E. A., *International Canals*, London, 1920, s. 1.

¹⁰ Bkz. Treves, T., Navigation, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. II, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 942.

¹¹ Bkz. Andreyev, E. P. & Blishchenko, I. P. (eds.): *The International Law of the Sea*, Moscow, 1988, s. 117. Benzer bir tanım için bkz. Kovalev, A. A.: *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, edited & translated by Butler, Utrecht, 2004, s. 223. Öte yandan, Kolodkin ve diğerleri ise, deniz kanallarını, boğazlarla mukayese ederek, şu şekilde tanımlamışlardır: “Boğazlar doğal deniz geçişleriyken, deniz kanalları yapay olarak yaratılmış gemicilik güzergâhlarıdır”. Bkz. Kolodkin et al., s. 192.

¹² Bkz. “Passage through the Great Belt (Finland vs. Denmark): Counter-Memorial Submitted by the Government of the Kingdom of Denmark”, May 1992, s. 156 paragraf: 444 via www.icj-cij.org/docket/files/86/6893.pdf (son ziyaret tarihi: 15/04/14).

Tanımlar değerlendirildiğinde, (deniz alanlarını birleştiren) kanallara ilişkin bazı unsurların rahatlıkla ortaya konulabileceği görülmektedir. Kanallar, en azından bu makalede ele alındığı şekliyle, insan yapımı olan, iki deniz alanını birbirine bağlayan ve seyrüseferde kullanılan su yolları olmaktadır¹³.

Okyanuslar-arası kanallar olarak mütalâa edilen insan yapısı bu su alanlarında uygulanan hukuk, genelde, temel bir ayrıma göre belirlenmektedir. Buna göre, eğer ilgili kanala ilişkin uluslararası bir anlaşma varsa kanal uluslararası niteliği haizdir ve ilgili anlaşma hükümlerine tâbi olarak yönetilir¹⁴. Buna karşılık, eğer böyle bir anlaşma yoksa kanal ilgili devletin ülkesinin bir

¹³ *O'Connell*, açık denizin iki kısmıyla bağlantı oluşturan kanalların, gerek boğazlarla, gerek nehirlerle benzerliklerinin kurulabileceğini ifade ettikten sonra, yine de kanalı diğerlerinden farklılaştıran özelliklerin hukukî önemi olduğunu belirterek bunları şu şekilde sıralamıştır: kanalın, ülkesel egemenin kendi ülkesi dâhilinde konumlanmış yapay bir yapı olması; egemenin kendisinin, kanal üzerinde, tıpkı boğazlar ve nehirlerde olduğu gibi uluslararası birtakım haklar tanıyabileceği iddia edilse de, uluslararası hukukun otomatik bir giriş hakkı tanımaması; denizleri bağlayan mevcut dört kanaldan üçünün (Süveyş, Panama ve Kiel) uluslararasılaştırılmış olması ve bunun da bir antlaşmayla veya paralel şekilde ülkesel egemeni bağlayan açık bir icazet yoluyla olması, yâni bunun sonucunda da bir kanalın uluslararası hukuka tâbi olması kendisine özgü olan rejiminin bu hukukî eylem/hareketin sonucu şekillenmesiyle mümkün olması. Bkz. **O'Connell**, D. P.: *International Law*, vol. I, revised 2nd edition, London, 1970, s. 580. Buna karşılık, meselâ, *Volkov*, uluslararası boğazlar ve kanalları ayırım yapmaksızın değerlendirmiştir. Bkz. **Volkov**, A. A.: *Maritime Law*, (translated from Russian), Jerusalem, 1971, s. 80 vd. Öte yandan, *Lagoni*, yapay olarak oluşturulan kanalların boğazlar kategorisine katılmasının günümüzde pek de savunulabilir olmadığını altını çizmiştir. Bkz. **Lagoni**, R.: Kiel Canal, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 paragraf 18 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10). Nitekim, Uluslararası Adalet Divanı tarafından görülen 1951 tarihli İngiltere-Norveç Arasındaki Balıkçılık Davasında, Divan, İngiltere'nin Indreleia'nın boğaz olduğuna dair iddiasını reddederek, bunun Norveç tarafından seyrüsefer amaçlı seyrüsefere yardımcı cihazlarla oluşturulan bir seyrüsefer güzergâhı olduğunu vurgulamıştır. Bkz. "1951 tarihli İngiltere-Norveç Balıkçılık Davası", Karar Metni, s. 132 via www.icj-cij.org/docket/files/5/1809.pdf (son ziyaret tarihi: 04/01/17).

¹⁴ Bu tür kanallara ilişkin antlaşmaların olması, bulunduğu devletin düzenleme hakkına halel getirmeyecektir. Meselâ, bu konuda Süveyş Kanal Otoritesi tarafından en son 2015 yılında yayımlanan Süveyş Kanalına İlişkin Seyrüsefer Kuralları akla gelmektedir. Bkz. "Rules of Navigation", 2015 via www.suezcanal.gov.eg/NR.aspx (son ziyaret tarihi: 24/10/16).

parçası olarak kabul edilir ve egemenliğe sahip devletin doğrudan ulusal kanun ve kuralları çerçevesinde yönetilir¹⁵.

¹⁵ Burada dikkat edilmesi gereken husus, uluslararası kanallar veya okyanuslar-arası kanallar açısından uluslararası örf ve âdet kurallarının var olup olmadığına ilişkindir. 1923 tarihli Wimbledon Davasında Uluslararası Sürekli Adalet Divanının verdiği karar dikkate alındığında, bu sonuca ulaşılabilir görünmektedir. Bu çerçevede, Divan'ın kararının ilgili kısmı şu şekildedir: “*Süveyş ve Panama Kanallarınca sağlanan ... ilkeler..., iki açık denizi bağlayan yapay su yolu sürekli olarak tüm dünyanın kullanımına hasredilmiş olduğunda, bu tür su yolunun, ... doğal boğazlara asimile olduğuna ilişkin genel görüşün açıklamasından başka bir şey değildir*”. Özellikle, bu belirlemeden yola çıkan bazı yazarların okyanuslar arasında konumlanan kanallarda geçiş serbestisini öngören bir uluslararası örf ve âdet kuralı olduğu yönünde birtakım açıklamalar geliştirdikleri gözlenmektedir. Oysa ki, günümüzde Panama ve Süveyş Kanallarına ait rejimlerin her bir kanalın kendisine ilişkin rejimi düzenleyen spesifik antlaşmalar çerçevesinde belirlendiği bir gerçektir. Nitekim, Süveyş Kanalının millileştirilmesi sonrasında gelen tepkiler ve yaşananlar ve bunun sonucunda Mısır'ın Birleşmiş Milletler'e gönderdiği mektupta ve yaptığı deklarasyonda 1888 tarihli İstanbul Antlaşması hükümleriyle bağlı olacağını açıklaması bunun bir göstergesiyken, 1977 tarihli Panama Kanalına ilişkin ikiz antlaşmalardan “Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine İlişkin Antlaşma”da yer alan rejimle ilgili düzenlemeler de bir diğer göstergesini oluşturmaktadır. Süveyş Kanalına ilişkin bahsedilen bu metinler için bkz. **Obieta**, s. 124-126. Uluslararası kanallara dair genel bir kuralın veya kurallar bütünü olmadığını destekler biçimde *Baxter ve Triska*'nın uluslararası kanallara ilişkin evrensel bir sözleşme metni (taslak metin) hazırlamış olmaları, yine bu amaçla *Lee*'nin uluslararası kanallara dair Birleşmiş Milletler bünyesinde bir konferans düzenlenmesini önermiş olması da konuya ilişkin göz önüne alınması gereken hususlardır. Sırasıyla bkz. **Baxter**, R. R. & **Triska**, J.: *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Massachusetts, 1964, s. 343-345; **Lee**, L. T.: *Legal Aspects of Internationalization of Interoceanic Canals*, *Law & Contemporary Problems*, vol. 33/1, 1968, s. 158-168 özellikle s. 165 vd. Burada ilgili tüm devletler, genel bir kuraldan hareket etmemekte, tam tersine doğrudan ilgili bir antlaşmaya dayanmakta veya yine o mealde ama yenisini akdetmektedir. Zaten, doktrinde de ağırlıklı olarak konunun bu şekilde değerlendirildiği gözlenmektedir. Bkz. **Arcari**, *Canals*, paragraf: 2, 4 ve 11; **Fenwick**, C. G.: *International Law*, 4th edition, New York, 1965, s. 472; **Lagoni**, 1987, s. 36 ve 38; **Obieta**, s. 26; **Pazarıcı**, H.: *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, gözden geçirilmiş 6. baskı, Ankara, 1999, s. 282; **Treves**, s. 943; **van Dyke**, J. M.: *Transit Passage Through International Straits*, in *The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, edited by Chircop & McDorman & Rolston, Leiden, 2009, s. 229. Öte yandan, *O'Connell*'in yukarıda yer verilen açıklamaları tekrar hatırlatılmalıdır. Bkz.

Anlatılanlar bağlamında genel bir değerlendirme yapmak gerekirse, gerek Süveyş Kanalı, gerek Panama Kanalı hukukî statüleri uluslararası antlaşmalarla belirlenmiş kanallar olarak ifade edilebilecekken; Korint Kanalı ise, aksine uluslararası bir anlaşmanın konusunu teşkil etmemesinden ötürü toprakları dâhilinde kalınan ülke devletinin, yani Yunan hâkimiyetinin olduğu bir kanaldır. Bu itibarla, Korint Kanalındaki tüm düzenlemeler Yunanistan'ın tek taraflı olarak tasarruflarıyla belirlenmektedir¹⁶.

Yapılan açıklamalar çerçevesinde makalenin konusunu teşkil eden Kiel Kanalı açısından durum bulanık gözükmemektedir. Bu bulanıklığa ilişkin açıklamalardan evvel, yukarıda da belirtildiği üzere, öncelikle Kiel Kanalına dair coğrafi, tarihî, iktisadî ve idarî hususlar bilgi verilmeye çalışılacaktır.

II. KIEL KANALI: TARİHÎ, COĞRAFÎ, İKTİSADÎ VE İDARÎ ÖZELLİKLERİ

Kiel Kanalı¹⁷ veya inşa edildiği dönemde bilinen adıyla “Kaiser Wilhelm Kanalı”¹⁸, 16 Mart 1886 tarihinde kabul edilen “Kiel Kanalının

supra dipnot: 13. Ayrıca, bkz. **Starke**, s. 290. Bunları tamamlar şekilde, Büyük Kuşaktan Geçiş Dâvasında, Finlandiya, Uluslararası Adalet Divanına sunduğu Muhtırasında üç kanalın durumunu değerlendirirken, onların üzerindeki seyrüsefer rejimini de değerlendirmiş ve böylelikle, bu rejimin uluslararası antlaşmalarla birlikte kanal devletlerinin açıklamalarına dayandığının altını çizmiştir. Bkz. “*Passage through the Great Belt (Finland vs. Denmark): Memorial Submitted by the Government of the Republic of Finland*”, December 1991, s. 105 paragraf 335 via www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf (son ziyaret tarihi: 14/04/14).

¹⁶ Korinth Kanalının hukukî rejimine dair daha geniş bilgi ve değerlendirmeler için bkz. **Colombos**, J. C.: *The International Law of the Sea*, 6th edition, London, 1967, s. 222; **Delupis**, I.: *International Law and the Independent States*, Essex, 1974, s. 43; **Fenwick**, s. 472. Ayrıca, bkz. **Kolodkin et al.**, s. 197.

¹⁷ Kiel Kanalı Almanca'da “*Nord-Ostsee Kanal*” adıyla bilinmektedir. Bkz. via www.kiel-canal.org/english.htm (son ziyaret tarihi: 28/08/15).

¹⁸ Kanal inşasına ilişkin fikrin daha eskilere gittiği, fakat o dönemlerde inşa edilecek alanın tek bir hâkimi olmadığı, durumun ancak 1866 yılında imzalanan antlaşma ile değiştiği belirtilmektedir. Bkz. **Brüel**, E.: *International Straits: A Treatise in International Law-Straits Comprised by Positive Regulations*, vol. II, Copenhagen, 1947, s. 23; **Verzijl**, J. H. W.: *International Law in Historical Perspective: State Territory*, vol. III, Leyden, 1970, s. 237-238. Kiel Kanalının bulunduğu bölgenin tarihî perspektiften gelişimi bağlamında ayrıntılı bir değerlendirme için ayrıca, bkz. **Berdichevsky**, N.: *The German-*

Oluşumuna İlişkin Kanun” (*Gesetz betreffend die Herstellung des Nord-Ostseekanals*) marifetiyle yapımına 1887 yılında başlanıp 1895 yılında bitirilerek kullanıma açılmıştır¹⁹. İnşasının tamamlanmasından günümüze kadar olan dönemde dört kez genişletilmiş bu kanal²⁰, aşağıda görüleceği üzere, dönemsel bazda, farklı hukukî rejimlere tâbi kılınmıştır²¹. Böylelikle, kanalın

Danish Border: A Successful Resolution of an Age Old Conflict or Its Redefinition?, *IBRU Territory Briefing*, vol. 2/7, 1999.

¹⁹ Bkz. **Lagoni**, 2010, paragraf 3.

²⁰ Kanalın genişletilmesi sırasıyla 1907, 1914 ile 1965 ve 2001 yılları arasında söz konusu olmuştur. Bkz. **Lagoni**, 2010, paragraf 1. Ayrıca, Kiel Kanalının özellikle eskiyen kilit sisteminin ciddi sorunlara yol açtığı belirtilmektedir. Bu sorunun çözümü de dâhil, 2007’de başlayıp 2014’te bitirilmesi plânlanan bir başka genişletme ve yenileme projesi ise bürokratik süreçlerle belirtilen tarihlerde başlayamamış ve ileriki tarihlere sarkmıştır. 2013 ilâ 2014 yıllarındaki haberlere göre bu genişletme ve yenileme projesi 2014-2015 arasında başlayıp 2020’lere bitirilmesi öngörülmektedir. Konuya ilişkin olarak, sırasıyla bkz. “Kiel Canal Expansion: World’s Busiest Artificial Waterway Set to Grow”, *Der Spiegel*, October 27 2006 via www.spiegel.de/international/spiegel/kiel-canal-expansion-world-s-busiest-artificial-waterway-set-to-grow-a-444951-druck.html (son ziyaret tarihi: 01/01/17); “Locked Out: Disrepair Forces Closure of Vital Shipping Lane”, *Der Spiegel*, August 03 2013 via www.spiegel.de/international/germany/repairs-force-sudden-closure-of-vital-german-kiel-canal-shipping-lane-a-887759-druck.html (son ziyaret tarihi: 01/01/17); **Wüst**, C.: Risky Renovations: Kiel Canal Overhaul Threatens Hamburg Port, *Der Spiegel*, June 06 2013 via www.spiegel.de/international/business/overhaul-of-kiel-canal-threatens-future-of-port-of-hamburg-a-903880-druck.html (son ziyaret tarihi: 01/01/17). Ayrıca, bkz. “Widening of Kiel Canal Will Strengthen the Port of Hamburg”, *Hamburg News*, July 8 2014 via www.hamburg-news.hamburg/en/cluster/port-logistics/kiel-canal-be-widened/ (son ziyaret tarihi: 14/01/17). Öte yandan, Kiel Kanalına ilişkin 2013-2030 tarihleri arasında kapsayan bir master plânın hazırlandığı bilinmektedir. Bu plân çerçevesinde, Brunsbüttel’de beşinci havuz haznesi inşası, Kiel-Holt’da boşaltım boru sistemi inşası, Kiel yakınındaki dar doğu kesiminin tekrar ele alınması, Levansau’daki köprünün değiştirilmesi, Kiel-Holt’taki küçük havuzun değiştirilmesi, Kiel-Holt’taki ve Brunsbüttel’deki iki büyük havuzun modernizasyonu, tüm kanalın derinleştirilmesi ve ek personelin alımı söz konusu edilmektedir. Ayrıca, yeni Federal Nakliye Altyapısı Plân 2030’da da Kiel Kanalı bağlamında açıkça düzenlemeler getirildiği ifade edilmektedir. Bkz. “The Kiel Canal-The Shortest Link with the Baltic Region: Interview with Jens Broder Knudsen”, *Port of Hamburg Magazine*, vol. 2/16, s. 10-13.

²¹ Kiel Kanalının ilk dönemini teşkil eden I. Dünya Savaşına kadar olan döneme dair, hatta inşası öncesi aşamalarda dâhil olmak üzere, ayrıntılı tarihî bir değerlendirme için bkz.

rejiminin belirlenmesinde çeşitli ulusal belgeler ve mahkeme kararlarının yanı sıra, uluslararası anlaşma ve mahkeme kararlarıyla birlikte Alman Devletinin uygulamalarının da etkili olduğu vurgulanmalıdır.

Batıda Elbe Nehrinin ağzındaki Bunsbüttel'den başlayıp Doğuda Kiel Fiyordunda yer alan Kiel-Holtenhaum'da sonlanan yaklaşık 99 km'lik²² bu kanal²³, Baltık Denizi²⁴ ile Kuzey Denizini birbirine bağlayan Danimarka Boğazlarının alternatifini yapay bir su yoludur²⁵. Her iki ağzında 310 metre

“Kaiser Wilhelm Canal/Kiel Canal”, via www.globalsecurity.org/military/world/europe/de-kaiserliche-marine-kaiser-wilhelm-canal.htm (son ziyaret tarihi: 14/01/17). Ayrıca, bkz. **Böhmer**, A.: One Hundred Years: The Kiel Canal in International Law, *German Yearbook of International Law*, vol. 38, 1995, s. 326-327; **Lampe**, W. O.: The Kiel Canal, in *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, edited by Platzöder & Verlaan, The Hague, 1996, s. 133-134.

²² Tam olarak uzunluğu 98.637 metre olarak zikredilmektedir. Bkz. **Lagoni**, 2010, paragraf 1. Ayrıca, bkz. “Technical Data” via www.kiel-canal.org/english.htm (ziyaret tarihi: 01/01/17).

²³ Bkz. **Lagoni**, 2010, paragraf 1.

²⁴ Toplam kapladığı alan 377.000 km² (hacmi 21.000 km³) olan ve dokuz devletle çevrili Baltık Denizi (havza olarak düşünüldüğünde bu sayı 14'e çıkmaktadır) çevresinde yüksek derecede gelişmiş tarımsal ve sanayisel faaliyetin gerçekleştirildiği ifade edilmektedir. Bkz. **Ehlers**, P.: Baltic Sea, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010, paragraf 3-4 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10). Ayrıca, bkz. **Boczek**, B. A.: The Baltic Sea: A Study in Marine Regionalism, *German Yearbook of International Law*, vol. 23, 1980, s. 199-203; **Lagoni**, R.: Baltic Sea, *Encyclopedia of Public International Law: Geographic Issues*, vol. 12, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1990, s. 33.

²⁵ Kiel Kanalı, böylelikle Danimarka Boğazları ile birlikte Baltık Denizini Kuzey Denizeine ve oradan da Atlantik Okyanusuna bağlayan iki çıkıştan biridir. Danimarka Boğazlarının hukukî statüsüne dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Alexandersson**, G.: The Baltic Straits, The Hague, 1982, özellikle s. 63 vd.; **Brüel**, s. 11-115; **Elferink**, A. G. O.: The Regime of Passage Through the Danish Straits, *International Journal of Marine & Coastal Law*, vol. 15/4, 2000, s. 555-566; **Kwiatkowska-Czechowska**, B.: Legal Status of Baltic Straits, *Thesaurus Acroasium*, vol. 7, 1977, s. 525-528; **Mahmoudi**, S.: The Baltic Straits, in *Navigating Straits: Challenges for International Law*, edited by Caron & Oral, Leiden, 2014, s. 125-137; **Lagoni**, 1990 (a), s. 34-36; **Lagoni**, R.: Environmental Protection and Maritime Safety in the Danish Straits, in *Verhandeln für den Frieden/Negotiating for Peace: Liber Amicorum Tono Eitel*, edited by Frowein & Scharioth & Winkelman & Wolfrum, Heidelberg, 2003, s. 605-625; **Somers**, E.: The

uzunluğunda ve 42 metre genişliğinde yenilenen havuzlar bulunan kanalın üzerinde gabarisi 42 metre olan toplam dokuz köprü bulunmaktadır²⁶. Yüzeyinde 162, dip kesiminde 90 metre genişliği haiz kanalın derinliği ise 11 metredir.²⁷ Bu itibarla, azamî 235 metre uzunluğa, 32.50 metre genişliğe ve 9.5 metre derinliğe sahip gemiler kanalı kullanabilmektedir²⁸. 2015 yılında toplam 32.091 gemi²⁹ kanaldan geçiş yapmıştır ki, bu da günlük ortalama yaklaşık 88 gemi anlamına gelmektedir³⁰. Kanaldan geçiş esnasında bir

Legal Regime of the Danish Straits, in *The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 12-19; **Symonides**, J.: Legal Status of the Baltic Straits, *Polish Yearbook of International Law*, vol. 4, 1973, s. 119-146; **Verzijl**, J. H. W.: International Law in Historical Perspective: Stateless Domain, vol. IV, Leyden, 1971, s. 129-138; **Vitzthum**, W. G.: The Baltic Straits, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 537-597. Bunlara ilâveten, Baltık Denzinin Rus toprakları dâhilinde yer alan nehir ve kanallar sistemiyle de diğer deniz alanlarına bağlanabildiği gerçeği göz ardı edilmemelidir. Bunun dışında, Baltık Denzinin, Kuzey Buz Denzinin güneybatısında konumlanan Beyaz Deniz ile bağlantısını sağlayan Baltık-Beyaz Deniz Kanalı da gözden kaçırılmamalıdır. Diğer adı Belomor Kanalı olan 128 km (80 mil) uzunluğundaki bu kanal 1931 ilâ 1933 yılları arasında inşa edilmiş, Baltık kıyısında konumlanan St. Petersburg kentini uzun bir güzergâhla (Vyg Nehri/Kanalı-Vyg Gölü-kısa bir kanalla Ladoga Gölü-Svir Nehri/Kanalı-Onega Gölü-Neva Kanalı) kuzeyde Beyaz Denizde konumlanan Belamorsk ile bağlamaktadır. Bkz. **Davies**, *supra* dipnot: 4; **Hattendorf**, *supra* dipnot: 4; **Stolberg**, E. M.: Russian Waterways, in *Seas and Waterways of the World: An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, vol. I, edited by Zumerchik & Danver, Santa Barbara, 2010, s. 238. Beyaz Deniz-Baltık Kanalının, Rusya'nın içsularına dâhil ve tamamen Rus egemenliği altında olduğu vurgulanmaktadır. Kanalın hukukî statüsünün tespitine dair bkz. **Alexandersson**, s. 77-78; **Grzybowski**, K.: Soviet Public International Law: Doctrines and Diplomatic Practice, Leyden, 1970, s. 197.

²⁶ Bkz. **Lagoni**, R.: Kiel Canal, *Encyclopedia of Public International Law: Geographic Issues*, vol. 12, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1990, s. 200; **Lagoni**, 2010, paragraf 1.

²⁷ Bkz. **Lagoni**, 1990 (b), s. 200; **Lagoni**, 2010, paragraf 1.

²⁸ Bkz. **Lagoni**, 1990 (b), s. 200; **Lagoni**, 2010, paragraf 1.

²⁹ Ele alınan gemilerin küçük spor tekneler ve benzeri nitelikli diğer küçük gemiler hariç bırakılarak belirlendiği vurgulanmaktadır. Bkz. www.kiel-canal.org/english.html (son ziyaret tarihi: 28/08/15).

³⁰ Bkz. www.kiel-canal.org/english.html (son ziyaret tarihi: 28/01/17). Rakamlara bakıldığında, 2015 yılının, 2008 yılından sonraki ikinci en fazla gemi geçişini yaptığı yıl olduğu gözlenmektedir. Bununla beraber, 2015 yılında kanal üzerinden taşınan genel

geminin azamî hızının 15 km olacağı düzenlenmişken, eğer geminin sualtı derinliği 8.5 metre ve üzeriyse azamî hızının 12 km ile sınırlanacağı kabul edilmiştir³¹.

Geçen gemi sayısının fazlalığı bir kenara³², Kiel Kanalı yoluyla sevk olunan yük bağlamında bir değerlendirmede, Panama ve Süveyş Kanallarının çok daha önde olduğu görülecektir. Bunun en önemli nedenlerinden biri, kanalda azamî büyüklükte seyir yapabilecek gemilerin, diğer kanallarla mukayese edildiğinde daha küçük tonajlı ve dolayısıyla daha az yük kapasitesini haiz olmaları olduğu görülmektedir. Özellikle daha büyük olan petrol tankerlerinin geçişinin Danimarka Boğazlarından gerçekleştiği gözlenmektedir³³. Buna karşılık, Kiel Kanalından daha küçük tonajlardaki petrol tankerlerinin geçebildiği belirtilmektedir³⁴. 1990'lı yılların ortasındaki bir araştırmada Baltık Denizinde dönen ticaretin 1/5'inin Kiel Kanalı üzerinden

kargo miktarı ele alındığında (90,629. 828 ton) son beş yılın en kötü sonucunun elde edilmiş olduğu da fark edilmektedir. Öte yandan, *Lagoni*, kanalın dünyada geçiş için en çok kullanılan yapay su yolu olduğunu bildirmektedir. Bkz. **Lagoni**, 2010, paragraf 1. Benzer şekilde haberler basında da yer almaktadır. Meselâ, bkz. "Kiel Canal Expansion", *supra* dipnot: 20.

³¹ Bkz. **Lagoni**, 2010, paragraf 2.

³² Her ne kadar Kiel Kanalı diğer kanallarla mukayese edildiğinde geçen gemi sayısı bağlamında (büyüklükleri ve kapasiteli bir kenara) oldukça önde bir rakama sahip olsa da, boğazlar kadar rahat bir geçiş söz konusu değildir. Sonuçta, yukarıda metinde de yer aldığı şekilde belirli büyüklük ve derinliğe sahip gemilerin geçmesi imkânsızken, geçiş yapmayı olumsuzlaştıran önemli bir faktör de, şüphesiz, geçişlerden alınan ücrettir. Nitekim, Finlandiya, Büyük Kuşaktan Geçiş Dâvasında sunduğu Muhtırasında bu durumu da açıkça ortaya koymuştur. Bkz. "*Finnish Memorial*", s. 39 paragraf: 117.

³³ Yıllık 100 milyon tona ulaşan petrol nakliyesinde, Baltık Denizinden veya Denize petrol taşıyan 70.000 ilâ 150.000 DWT'luk tankerlerin Danimarka Boğazından geçtikleri bildirilmektedir. Bkz. **Couper, A. D. & Horck, J.**: Baltic Navigation, Shipping and Trade, in *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, edited by Platzöder & Verlaan, The Hague, 1996, s. 223.

³⁴ Bununla birlikte, 1991 rakamlarına göre, yıllık bazda petrol ihracat ve ithalatının ancak yaklaşık 1/10'u Kiel Kanalı üzerinden geçmektedir. 2.500 ilâ 6.000 grostonluk gemilerle gerçekleşen bu nakliyenin 7 milyon civarındaki kısmının doğu-batı yönlüken, 4 milyon civarındaki kısmının ise batı-doğu yönlü olduğu ifade edilmektedir. Bkz. **Couper & Horck**, s. 223.

gerçekleştirildiği görülmektedir³⁵. Hemen belirtmelidir ki, kimyasal yüklerin taşınmasında Kiel Kanalı Baltık Denizi çerçevesinde ön plâna çıkmaktadır³⁶.

Schleswig-Holtstein Eyaleti toprakları dâhilinde konumlanan Kiel Kanalı'nın yöntemi Alman Federal Hükûmetine bağlıdır. Bu itibarla, Kiel Kanalıyla, temel olarak, Alman Ulaştırma Bakanlığı ilgilidir. Böylelikle, Almanya'da su yollarına dair düzenlemelerde temel faaliyet gösteren "Federal Suyolları ve Gemicilik İdaresi"nin (*Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes*) Kiel'deki ofisi konumundaki "Suyolları ve Gemicilik Kuzey Müdürlüğü" (*Wasser-und Schifffahrtsdirektion Nord/Waterways and Shipping Directorate North*) Kiel Kanalı'nın yönetimi ve işletiminde federal hükûmet bağlamında yetkili kuruluştur³⁷. Bu çerçevede, Kiel Kanalındaki seyrüsefere dair düzenlemeler Kiel Kanalı için Seyrüsefer Kuralları dâhilinde oluşturulmaktadır³⁸. Seyrüsefere ilişkin bazı kurallar,

³⁵ Bu konuda *Couper ve Horck* ulaştıkları bilgiler doğrultusunda, bir yıl içerisinde Baltık Limanlarında yüklenen ve boşaltılan toplam kargonun yaklaşık 300 milyon ton olduğunu ve bunun da 60 milyon ton civarındaki kısmının (yani toplam yükün 1/5'inin) Kiel Kanalı yoluyla Baltık Denizine veya Denizinden taşındığını ifade etmişlerdir. Bkz. **Couper & Horck**, s. 222.

³⁶ *Luhtala* konuya ilişkin yapmış olduğu çalışmasında, kimyasal nitelikli yüklerin, gerek Baltık Denizine girişinde, gerek Baltık Denizinden çıkışında ana güzergâhların Kiel Kanalı olduğunun altını çizmiştir. Bkz. **Luhtala**, H.: *Maritime Transport of Chemicals in the Baltic Sea*, Turku, 2010, s. 15 via www.merikotka.fi/julkaisut/Luhtala_kemikaalikuljetukset.pdf (ziyaret tarihi: 18/01/17). Paralel şekilde, yaklaşık 20 yıl öncesinde de durumun aynı olduğu gözlenmektedir. Baltık Denizde yıllık 6 milyon tonluk tehlikeli sıvı kimyasallar nakledilmekteyken bu taşımanın 5.2 milyonun Kiel Kanalı üzerinden gerçekleştirildiğinin bilgisi verilmektedir. Bkz. **Couper & Horck**, s. 223.

³⁷ Bkz. **Baxter & Triska**, s. 88-89; **Wüst**, *supra* dipnot: 20.

³⁸ Bkz. "Navigation Rules-Kiel Canal", *Wasser-und Schifffahrtsdirektion Nord*, Kiel, June 2001 via www.kiel-canal.de/bilder/pdf_files/navigation_rules_kiel_canal.PDF (son ziyaret tarihi: 10/12/16). Oldukça karmaşık ve ayrıntılı teknik düzenlemeler içeren bu kurallar herhangi bir madde numarası da içermemektedir. Seyrüsefere ilişkin bu kurallara dair örnek teşkil etmesi açısından bir düzenlemeye yer vermek uygun düşebilir. Kanal içerisinde sondaj ve sualtı çalışmalarında kullanılan tüm gemilerde uyarı için bulundurulması zorunlu yüzen aksesuarların üzerinde yer alması gereken işaretlere dair şu belirlemelere gidilmiştir: gece tam çember oluşturacak şekilde beyaz ışık veren yansıtıcı, gündüz ise dikdörtgen şeklinde kırmızı bir karton bulundurulması zorunludur.

ayrıca, 2016 yılında yayımlanan “Seyrüsefere Müsait Deniz Suyolları İçin Alman Trafik Yönetmeliği”nde³⁹ de yer almaktadır. Bunun haricinde, Kiel Kanalı Avrupa Birliği düzenleme alanı içindedir⁴⁰. Ayrıca, tüm bunların yanı sıra, Kiel Kanalına dair siyasî ve kamuoyu farkındalığını arttırmak için aralarında gemicilik şirketlerinin, hizmet sağlayıcılarının, ticaret birliklerinin, politikacıların ve gerçek kişilerin bulunduğu 50’den fazla üyesi olan “*Kiel İnisiyatifi*” adı altında özel bir platform oluşturulduğu da bildirilmiştir⁴¹.

Kiel Kanalındaki seyrüsefere ilişkin kurallar arasında transit geçiş ücretini yatırıp, geçiş sertifikasını alan tüm ticaret gemileri için transitin serbest olması, zarurî gerekleri yerine getirmeyen gemilerin geçişine izin verilmesi, gemi trafiğinin iki yönlü oluşu ve bir hizmet kuruluşunca düzenlenmesi, gemilerin azamî 8 knot hızı geçmemesi, gemilerin karşılaşmasının

³⁹ Bkz. “German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways”, updated edition, August 2016 via www.bsh.de/de/Schifffahrt/Sportschifffahrt/Berichtigungsservice_NfS/Schifffahrtsvorschriften/SeeschStr0_engl.pdf (son ziyaret tarihi: 02/01/17).

⁴⁰ 4 Haziran 1970 tarihli 1108/70 no’lu Avrupa Ekonomik Topluluğu Yönetmeliği çerçevesinde 9 Şubat 1971 tarih ve 281/71 no’lu Avrupa Ekonomik Topluluğu Yönetmeliği ile belirlenen liste dâhilinde kapsama alınan deniz karakterli suyolları içerisinde Kiel Kanalı da yer almaktadır. Bu liste 8 Aralık 2003 tarih ve 13/2004 sayılı Avrupa Birliği Komisyonu Yönetmeliğiyle değişmiş ve bu son Yönetmeliğin ayrılmaz parçasını teşkil eden Ek I’de yine Kiel Kanalına yer verilmiştir. Avrupa Birliği uygulamaları çerçevesinde bir örnek vermek gerekirse Federal Suyolları ve Gemicilik İdaresi tarafından yayınlanan 2017 tarihli kararnameye ekli “2.2.1. özel bildirim” başlıklı düzenlemede tehlikeli veya kirlenici madde taşıyan gemilerin girişten önce veya kalkış (hareket) öncesi bildirim yapmasına dair 2002/59/EC no’lu Avrupa Birliği Direktifi çerçevesinde özel bir bildirim yükümlülüğü öngörülmüştür ki, bu çerçevede Kiel Kanalından geçiş yapacak bu nitelikleri haiz gemilerin operatörleri, acentaları veya kaptanlarının bu şekilde bir özel bildirim yapması kuralına yer verilmiştir. Gerek 281/71 no’lu, gerek 13/2004 no’lu Yönetmeliklerin İngilizce metinleri için sırasıyla bkz. via <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31971R0281&from=EN> (son ziyaret tarihi: 01/01/17); via <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0013&from=EN> (son ziyaret tarihi: 02/01/17). Ayrıca, Federal Suyolları ve Gemicilik İdaresi tarafından 2017 yılında yayımlanan kararnâme için bkz. via www.bsh.de/de/Schifffahrt/Sportschifffahrt/Berichtigungsservice_NfS/Schifffahrtsvorschriften/2017/Beilage01-2017.pdf (ziyaret tarihi: 08/01/17).

⁴¹ Bkz. “*The Kiel Canal-The Shortest Link ...*”, s. 13.

veya birbirlerini geçmesinin ancak kanalın geniş olduğu ve bu işi için ayrılmış yerleriyle kısıtlı olması, havuzlarda kalma süresi de dâhil kanalda kalılabilecek sürenin kural olarak 8 ilâ 10 saat arasında bir zaman dilimi ile sınırlı olması, havuza girmeden evvel gemi kaptanının iki nüsha bildirim formunu doldurması ve bunlara ölçüm sertifikası ile diğer gemi belgelerini eklemesinin zorunlu olması ve tüm gemiler için pilotajın mecburî olması gibi hususlar gelmektedir⁴².

Askerî emeller sonucu inşa edilen Kiel Kanalının⁴³, günümüzde Almanya ve ekonomisi ve ticareti için, özellikle de Hamburg Limanı perspektifinden bakıldığında hayatî önemi haiz olduğu mütalâa edilmektedir⁴⁴. Şöyle ki, Hamburg Limanının önemli bir özelliği Baltık Denizi ülkeleri için merkez liman (*hub port*) oluşturmasıdır. Dev konteyner gemileri Hamburg'a yanaştıktan sonra getirdikleri yükler günlük bazda hareket eden ikmal servislerinin (*feeder services*) daha küçük konteyner gemilerine aktarılmakta ve bu gemilerin de doğrudan Kiel Kanalını kullanarak yaklaşık 600 km'lik bir yol ve buna bağlı olarak yaklaşık 20.000 Avro'luk bir yakıt parası ile birlikte 20 saatlik bir zaman tasarrufu sağlamış bulunduğu belirtilmektedir ki, Hamburg Limanının dörtte birlik hacminin bu trafikten kaynaklandığı ifade olunmaktadır.

III. TARİHÎ PERSPEKTİFTEN KIEL KANALININ HUKUKÎ REJİMİNE DAİR YAŞANAN GELİŞMELER

1. Hukukî Rejimin Ortaya Konulmasında Dikkate Alınabilecek Bazı Olay ve Açıklamalar

Dönemsel bağlamda değerlendirildiğinde ilk dönemde Kiel Kanalı tamamen Alman topraklarında inşa edilmiş ve Almanya'nın hâkimiyetinin

⁴² Bkz. **Kolodkin et al.**, s. 195. Ayrıca, bkz. "Kiel Kanalı İçin Seyrüsefer Kuralları", *supra* dipnot: 38.

⁴³ Döneminde Almanya'nın askerî emellerine yönelik inşa edilen Kiel Kanalının, günümüzde, metinde içerisinde de açıkça ortaya konulduğu üzere, ekonomik ve ticarî önemi yadsınmasa da, askerî, daha doğru bir ifadeyle stratejik öneminin devam ettiği de belirtilmektedir. Bu konuda bkz. **Kraska, J.**: *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics*, New York, 2011, s. 123-124 ve dipnot: 82.

⁴⁴ Bkz. **Wüst**, *supra* dipnot: 20.

süre geldiği bir kanalken, I. Dünya Savaşı sonrasında 1919 yılında Almanya ve müttefikler arasında imzalanan Versailles Barış Antlaşmasıyla durum değişmiş görünmektedir. Antlaşmanın VI. kısmında “Kiel Kanalına İlişkin Hükümler” (*Clauses Relating to Kiel Canal*) başlığını taşıyan ve toplam yedi maddeden⁴⁵ oluşan düzenlemenin ilk maddesini teşkil eden 380. madde aynen şu şekildedir: “*Kiel Kanalı ve yaklaşımlarının serbestliği muhafaza edilecek ve tam bir eşitlik içerisinde Almanya ile barış hâlinde olan tüm ulusların ticaret ve savaş gemilerine açık olacaktır*”. Müteakip maddelerdeki düzenlemelerde ise, sırasıyla, şu konulara yer verilmiştir: kanalın kullanımı açısından tüm güçlerin vatandaşları, malları ve araçları için ücretlendirme, sağlanan hizmetler ve diğer tüm konularda tam bir eşitliğin söz konusu olması ve polis, sıhhiyat, göç, gümrük düzenlemeleri ve ithali veya ihracatı yasaklanmış mallara dair durumlar hariç geçişe hiçbir engel konulmaması (m. 381), kanalın seyrüsefer niteliğini korumak amacıyla ve eşitlikçi biçimde getirilen ücretler dışında hiçbir ücret talep edilmemesi (m. 382), transit hâlindeki malların geçişi mühür altında veya gümrük memurunun gözetiminde olmalıyken Alman topraklarında yüklenen ve boşaltılan mallarla indirilen ve bindirilen yolcuların Almanya tarafından belirlenen limanlarda gerçekleştirilmesi (m. 383), Kiel Kanalı veya yaklaşımları boyunca Antlaşmada belirtilenler dışında hiçbir ücretin konulamaması (m. 384), Almanya’nın seyrüsefere ilişkin her türlü engeli ve tehlikeyi kaldırmak için uygun önlemleri almakla ve seyrüseferin iyi koşullarda devam ettirilmesini sağlamakla yükümlü kılınmış olması (m. 385) ve en son olarak ilgili maddelerde yer alan bir koşulun ihlâli veya bu maddelerin yorumuna dair çıkabilecek her türlü uyuşmazlık durumunda ilgili herhangi bir tarafça Milletler Cemiyeti tarafından oluşturulan yetkili makama başvurulacağı, bunun dışında küçük sorunların hâlli için ise Kiel’de Almanya tarafından ilk derece makamı gibi hareket edecek yetkili bir otoritenin oluşturulacağı ve bu mealde konsolosluk yetkililerince gündeme taşınan olayları mümkün olabildiğince tatminkâr bir biçimde çözüme ulaştırmaya çalışılacağı (m. 386) düzenlenmiştir.

Versailles Barış Antlaşmasından kısa bir süre sonra Kiel Kanalının merkezinde gelişen bir sorun Uluslararası Sürekli Adalet Divanının günde-

⁴⁵ Versailles Barış Antlaşması m. 380 ilâ m. 386.

mine taşınmış; *Wimbledon Davası*⁴⁶ olarak bilinen bu davada Divan kanalın hukukî statüsüne dair şu belirlemelerde bulunmuştur: “... kanal, kıyı devletinden başka devletlerin gemileri tarafından kullanımı tamamen ilgili devletin takdirine bırakılan seyrüsefere uygun bir iç ve ulusal suyolu olması sonlanmış ve böylece, tüm dünya uluslarının yararı için Baltık’a daha kolay erişimi antlaşma garantisiyle sağlamak amacıyla bir uluslararası suyolu hâline gelmiştir. Bu yeni rejimi çerçevesinde Kiel Kanalı, eşitlikçi bir temelde, ticaret gemileri ve savaş gemileri arasında herhangi bir ayırım yapmaksızın, tüm gemiler için, bu gemilerin Almanya ile barış hâlinde olan uluslara ait olması şeklinde belirgin hükümle birlikte açık olmalıdır”⁴⁷. Esasen, bu davada verilen kararın Versailles Barış Antlaşması hükümleri çerçevesinde bir değerlendirme olduğunun unutulmaması gerekir.

⁴⁶ İngiliz bandıralı ve Fransız şirket tarafından kiralanan *Wimbledon* adlı gemi Yunanistan’ın Selânik Limanından yüklediği askerî mühimmat ve silâhı Polonya-Rusya Savaşı bağlamında kullanılmak üzere Baltık Denizinde yer alan Danzig’deki donanma üssüne götürürken Kiel Kanalından geçmek istemiş, Almanya ilgili ülkeler arasındaki savaşa ilişkin önceden 23 ve 30 Temmuz tarihlerinde yayınlamış olduğu Tarafsızlık Kararnâmelerini neden göstererek geminin Kiel Kanalından geçişine izin vermemiş, bunun üzerine Fransa’nın Berlin’deki büyükelçisi Versailles Barış Antlaşmasının ilgili hükümlerini de ileri sürerek Alman Hükûmetinden geminin geçişine izin vermesini istemiş, Alman Hükûmeti ise bu isteği reddetmiştir. Gemi bunun üzerine Danimarka Boğazlarından geçmek için 1 Nisan günü kanalın önünden demir almış ve 6 Nisan günü Danzig Limanına ulaşmıştır. Bu arada, Alman Hükûmeti ile Elçiler Konferansı arasında konuya dair görüşmeler gerçekleştirilmiş, sonuç alınmayınca Alman Hükûmetinin önerisi üzerine Fransa, Büyük Britanya, İtalya ve Japonya Uluslararası Sürekli Adalet Divanına başvuruda bulunmuşlardır. İlerleyen zaman zarfında, Polonya da davaya müdahil olabilmek için Divana başvuruda bulunmuştur. *Wimbledon Davasına* dair ayrıntılı bilgi için bkz. **Münc** von, I.: *The Wimbledon, Encyclopedia of Public International Law: Decisions of International Courts and Tribunals, and International Arbitrations*, vol. 2, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1981, s. 293-296.

⁴⁷ “... the canal has ceased to be an internal and national navigable waterway, the use of which by the vessels of states other than the riparian state is left entirely to the discretion of that state, and that it has become an international waterway intended to provide under treaty guarantee easier access to the Baltic for the benefit of all nations of the World. Under its new régime, the Kiel Canal must be open, on a footing of equality, to all vessels, without making any distinction between war vessels and vessels of commerce, but on one express condition, namely, that these vessels must belong to nations at peace with Germany”. *Wimbledon Dâvası Karar Metni*, s. 22.

II. Dünya Savaşı başlarken 1936 yılında Hitler yönetimi Versailles Barış Antlaşmasının ilgili hükümlerini kendisi açısından tanımadığını belirtmiştir⁴⁸. Savaş sonrasında ise, Kiel Kanalına dair kesin bir düzenlemeye gidilmediği gözlenmektedir. 9 Ağustos 1945 tarihinde Potsdam Konferansına⁴⁹ ilişkin halkı bilgilendirdiği radyo konuşmasında Amerika Birleşik Devletleri başkanı Harry S. Truman şu sözlerle Kiel Kanalının uluslararası yönetime bırakılmasını önermiştir⁵⁰: “*Son iki yüzyıldır savaşların daimî sebeplerinden biri Avrupa suyollarının bencilce kontrolü olmuştur. Tuna, Karadeniz Boğazları, Ren, Kiel Kanalı ve iki veya daha çok devletin sınırı olduğu Avrupa iç suyollarını kast ediyorum. Amerika Birleşik Devletleri, Berlin’de tüm bu suyollarında serbest ve sınırsız seyrüsefer teklif etti. Biz, bunun, dünyanın gelecekteki barış ve güvenliği için önemli olduğunu düşü-*

⁴⁸ 14 Kasım 1936 tarihli bu memorandumda, Alman Hükümeti, Alman toprakları üzerinde konumlanmış suyollarına ilişkin Versailles Antlaşmasının ilgili hükümleriyle kendisini hukuken bağlı görmediğini bildirmiştir. Daha açık belirtmek gerekirse, Hitler yönetimi, Kiel Kanalındaki ve Alman ülkesinde konumlanmış belirli nehirlerdeki (Ren, Elbe, Tuna ve Oder) uluslararasılaştırılmış geçiş hakkını tek taraflı olarak sonlandırmıştır.

⁴⁹ Roosevelt Potsdam Konferansı öncesinde 28 Kasım ilâ 1 Aralık 1943 tarihlerinde gerçekleştirilen Tahran Konferansında da Kiel Kanalına dair önerilerde bulunmuştur. Bu mealde, Roosevelt Kiel Kanalının uluslararası idare altına yerleştirilmesini ve kanala bitişik toprakların ise uluslararası kanal bölgesi olarak kabul edilmesini teklif etmiştir. Bkz. **Lampe**, s. 139. Ayrıca, bkz. **Baxter & Triska**, s. 143-144. Bu arada, 1945 yılındaki Yalta Konferansında Stalin’in Roosevelt ve Churchill’den, oluşturulması düşünülen Kiel Kanal Bölgesinin, Sovyet korumasına verilmesini talep ettiği de bildirilmektedir. Bkz. **Alexandersson**, s. 78

⁵⁰ Esasen bu tü bir teklif Kiel kanalı için ilk kez yapılmamıştır. I. Dünya Savaşı sonunda Paris Barış Konferansı esnasında, Fransa, Kiel Kanalının uluslararası bir komisyonun yönetimine bırakılmasını teklif etmiş, başta İngiltere olmak üzere Amerika Birleşik Devletleri ve diğer müttefikler Süveyş ve Panama Kanalları için kötü bir örnek teşkil edebileceği düşüncesiyle bu öneriye karşı çıkmışlardır. Bu konu hakkında bkz. **Baxter & Triska**, s. 143. Daha da ilginç, Versailles Barış Antlaşması m. 380’in ortaya çıkışına ilişkin arka plânı irdeleyen Lampe, plân içerisinde, Amerikan delegasyonunun Kiel Kanalının uluslararasılaştırılması için görevlendirildiğinin, dahası bu görev içerisinde kanalın her bir kıyısında 20 km’lik bir kuşak oluşturulmasının ve kanal ile birlikte bu bölgenin Batılı Güçler adına yönetilmesi ve kontrol edilmesi için Danimarka’ya verilmesinin ve hatta oluşturulan bu bölge bağlamında kanalın kuzeyinde kalan kısmın da doğrudan Danimarka’ya bağlanmasının yer aldığını açıklamıştır. Bkz. **Lampe**, s. 135-136.

nüyoruz. Bu tür seyrüsefer için düzenlemelerin uluslararası otoriteler tarafından sağlanmasını teklif ettik. Bu kurumların işlevi suyolunun kullanımını geliştirmek ve tüm uluslar için üzerlerinde eşit davranılmasını garanti etmek olacaktır. Kurumlardaki üyelikler Amerika Birleşik Devletleri, Büyük Britanya, Sovyetler Birliği ve Fransa'yı, artık suyollarında sınırı olan ilgili devletleri içermelidir. Teklifimiz, Konferansça ele alınmış ve Dışişleri Bakanlar Konseyine havale edilmiştir. Amerika Birleşik Devletleri, orada kabulü için bastırmayı plânlamaktadır"⁵¹. Amerika Birleşik Devletleri'nin bu teklifi kabul edilmediği gibi, zaten Almanya ile herhangi bir barış antlaşması da imzalanmamıştır.

Bu arada belirtmelidir ki, II. Dünya Savaşı sonrasında Almanya'nın silahsızlandırılması çalışmaları sırasında İngiliz Denizcilik Bakanlığının ülküsünü gösterir biçimde Almanya'nın Kiel Kanalını kapatarak tamamen doldurmasının teklif edildiği ve bunun da Almanya'nın askerî yenilgisini tamamlayacak en etkin anıt olacağına savunulduğu aktarılmıştır⁵².

İngiliz Dışişleri Bakan yardımcısı *Mayhew* ise, o dönem yaptığı açıklamasında Kiel Kanalına ilişkin şu mütalâa da bulunmuştur: "... İngiliz ve Fransız Hükûmetlerinin Kiel Kanalının Versailles Barış Antlaşması hükümleriyle uluslararası su yolu hâline geldiğini ve bu statüye sahip olmayı da sürdürdüğünü düşündükleri görülmektedir"⁵³. Buna karşılık, Kiel'de konuşlanan "Suyolları ve Gemicilik Kuzey Müdürlüğü" 24 Nisan 1951 tarihinde yayınladığı bir basın açıklamasında Almanya'nın sınırsız egemenliğinin Kiel Kanalı üzerinde tekrar tesis edildiğini vurgulamıştır⁵⁴.

⁵¹ *Harry S. Truman*'ın ilgili konferansa dair halkı bilgilendirdiği 9 Ağustos 1945 tarihli radyo konuşmasının metninin yayınlandığı eser için bkz. "The Berlin Conference: Report of the President to the Nation", *Department of State Bulletin*, vol. 13, August 12 1945, s. 212. Ayrıca, bu ifadenin birebir aktarım için, bkz. **Vitányi**, s. 125 dipnot: 154. Ayrıca, bu konu hakkında bkz. **Baxter & Triska**, s. 157-158; **Lampe**, s. 139; **Münc von**, I.: Commentary, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 608.

⁵² Bkz. **Madsen**, C.: *The Royal Navy and German Navy Disarmament 1942-1947*, Avon, 1998, s. 207-208.

⁵³ *Mayhew*'in görüşünün aynen nakli için bkz. **Böhmer**, s. 330.

⁵⁴ Bkz. **Böhmer**, s. 330; **Lagoni**, 2010, paragraf: 9.

2. Kiel Kanalına Dair Hukukî Rejimin Belirlenmesinde Yararlanılabilecek Bazı İç Yargı Kararları

Tüm bu anlatılanlar bir kenara, II. Dünya Savaşı esnasında ve sonrasında Kiel Kanalına ilişkin özellikle Alman iç hukuku bağlamında bazı davaların gündeme geldiğinin⁵⁵ ve verilen kararlarda kanalın rejimine ilişkin birtakım belirlemelere gidilmiş olduğunun görülmesi de, konumuz açısından dikkate şayan hususlardandır. Bu davaların kararları arasında ilk zikredilen 1950 tarihli Log ve Aslaug adlı gemilerin kanaldaki çatmalarına dair davada⁵⁶ İngiliz Bölgesi Yüksek Mahkemesi tarafından verilen karardır. Bu kararda, özetle, 1936 tarihli Memorandumla Kiel Kanalının uluslararasılaştırılmış statüsüne en azından *de facto* son verildiği, bunun da sebebinin Versailles Barış Antlaşması tarafı olan devletlerin ilgili bu memoranduma ciddî bir karşı koyuş sergilememesi olduğu ifade edilmiştir. Bir diğer dâvada⁵⁷, Schleswig İstinaf Mahkemesi, yasadışı içki taşınmasıyla ilgili verdiği kararda, 1936 tarihli Memorandumun suyolları üzerinde Almanya'nın sınırsız egemenliğini tekrar tesis ettiğini, bunun da dayanağının etkilenen devletlerin bu memorandumu kınamaları veya kınamış olsalar da bu

⁵⁵ Davaların ana metinlerine ne yazık ki ulaşamamıştır. Bununla beraber, her bir davaya ilişkin Almanca metinlerin yer aldığı künyelere yer verilmektedir. Öte yandan, ilk üç davaya ilişkin açıklamalar için bkz. **Lagoni**, 2010, s. 11; **Lampe**, s. 140-141. Ayrıca, bkz. **Böhmer**, s. 330-331. Öte yandan, 1950 tarihli davaya ilişkin açıklamalar için bkz. **Baxter & Triska**, s. 89 dipnot: 4; **Grant, J. P. & Baker, J. C.**: Parry and Grant Encyclopædic Dictionary of International Law, 3rd edition, New York, 2009, s. 328; **Obieta**, s. 37.

⁵⁶ 15 Ağustos 1942 tarihinde Norveç gemisi Log ile Danimarka gemisi Aslaug Kiel Kanalında çarpışmıştır. Log gemisi sahipleri Aslaug'un sahiplerinden çarpışmayla oluşan zararların tazminini isterken, Aslaug'un sahipleri Kanalın uluslararası niteliğinden dolayı Alman hukukunun uygulanmayacağını iddia etmişlerdir. (Davaya ilişkin kaynak için bkz. *Monatsschrift für Deutsches Recht (MDR)*, 4/1950, s. 729 vd.)

⁵⁷ Finlandiya bandıralı Ari adlı gemiye Osteriff-Elbe'de çıkan gümrük memurları gemiyi Brunsbüttelkoog Havuzunda gümrüğe teslim etmişlerdir. Gemide 1200 kutu alkol tespit edilmiştir. Bunun üzerine, geminin sahibine alkollü malların taşınmasıyla ilgili 14 Nisan 1926 tarihli Kanuna muhalefetten para cezası verilmiştir. İstinaf aşamasında Ari'nin sahibi ise, Versailles Barış Antlaşması hükümleri uyarınca Kiel Kanalının uluslararası bir su yolu olduğunu öne sürerek bu durumda da ulusal kanunların uygulanamayacağını iddia etmiştir. Davanın Almanca metnine dair bkz. "Zum Recht der Internationales Kanäle", *Jahrbuch für Internationales Recht*, vol. 7, 1957, s. 405-407.

kınamayı etkinleştirecek adımları atmamaları olarak vurgulamıştır. Konuya dair bir diğer davada⁵⁸, Yunan vatandaşı *Skantz* Finlandiya bayraklı bir gemiyle kanalı geçerken yakalanmasının kanalın uluslararası statüsünün ihlali olduğunu ileri sürmüştü; Federal Alman Yüksek Mahkemesi ise, her ne kadar kanalın uluslararası olduğu şeklinde davalının iddiasını açıkça cevaplamamış olsa da, davalının Alman topraklarında yakalandığına işaret ederek dolaylı olarak da olsa Kiel Kanalının statüsünü değerlendirmiştir. Konuya ilişkin davalar dışında önemli bir olay da Eichsfeld olayıdır⁵⁹. Bu olay, Demokratik Alman bandıralı Eichsfeld adlı ticaret gemisi Kiel Kanalında gemiden atlayarak kıyıya yüzen bir mürettebatın, gemideki karısı ve çocuğunun kaptan tarafından gemide gözaltına alınması karşısında Federal Alman yetkililerince kaptanın rızası hilâfına serbest bırakılmalarının sağlanmasına dairdir. Federal Alman Otoriteleri bu davranışlarını kanal üzerindeki Alman egemen kontrolüne dayandırırken, Demokratik Alman Cumhuriyeti ise Federal Alman yetkililerinin bu tavrını uluslararası hukukun ihlali olarak değerlendirmiştir.

Tüm bu anlatılanlar dışında, Kiel Kanalının rejimini belirlemede ıskı tutacak en önemli hususlardan biri de, şüphesiz, Alman devletinin uygulamaları⁶⁰ ve bunlar karşısında diğer devletlerin, yâni uluslararası kamuoyunun tavrıdır. Bunlara da, ilerleyen bölümlerde *kısaca* değinilerek sonuca ulaşmaya çalışılacaktır.

IV. KIEL KANALININ HUKUKÎ REJİMİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI DOKTRİNDEKİ DÜŞÜNCELER

Yaşanan gelişmelere ilişkin ortaya çıkan Kiel Kanalının hukukî rejimi sorunu ve bu soruna dair başta Alman doktrini olmak üzere uluslararası

⁵⁸ Entscheldurgen des Bundesgerichtshofes in Strafsachen (BGHSt), 12/07/1955, vol. 8, s. 59 vd.

⁵⁹ Bu olaya ilişkin olarak bkz. **Böhmer**, s. 331 ve dipnot: 27; **Lampe**, s. 141. Ayrıca, bkz. **Lagoni**, 2010, paragraf: 9. Bu olayın doğrudan aktarıldığı Almanca metin için bkz. Archiv der Gegenwart, 9/10 January, 1972 c. 16820.

⁶⁰ Bu arada belirtmelidir ki, hemen bir üst bölümde Kiel Kanalının idarî yönetimine ilişkin açıklamalar da, doğal olarak, dikkate alınmalıdır. Özellikle, seyrüsefere ilişkin oldukça teknik düzenlemelere yer verilmiş olan 2001 tarihli Kiel Kanalı için seyrüsefer kuralları dikkate alınabilir. Bkz. *supra* dipnot: 38.

doktrinin açıklamaları dikkate şayan ve oldukça aydınlatıcıdır. Bu çerçevede, bu başlığı üç ana sınıfa ayırmak mümkündür. Bu itibarla, ilk olarak Alman doktrininin görüşlerine yer verilecek, ikinci olarak Kiel Kanalının rejimine dair olumlu veya olumsuz bir ayırım gözetmeksizin diğer ülkelerin yazarlarının görüşleri ortaya konulacak ve en son olarak Türk doktrininin konuyu ele alışını değerlendirecektir.

1. Kiel Kanalının Rejimine Dair Alman Doktrininin Değerlendirmeleri

Alman doktrininde, Kiel Kanalının rejiminin, temelde, I. Dünya Savaşı öncesindeki durumuna döndüğü, yani kanalın Almanya'nın egemenliği altında yer alan iç suları teşkil ettiği ve sadece Almanya tarafından geçişe izin verildiği düşüncesi vurgulanmaktadır. Alman doktrini açısından genel anlayış bu şekilde ortaya konulduktan sonra bireysel olarak doktrini oluşturan isimlerin düşüncelerinin değerlendirilmesi uygun olacaktır.

Bu itibarla, *Münch*, Kiel Kanalının Versailles Barış Antlaşmasınının 380 ilâ 386. maddelerindeki düzenlemelere istinaden uluslararasılaştırıldığını, bununla beraber 1936 Kasım'ında Nazi yönetiminin tek taraflı olarak bu hükümleri sonlandırdığını ki, bu işlemin o tarihte geçerlilik doğurmadığını⁶¹; buna karşılık Hitler rejiminin bu tasarrufuna sadece iki devletin itiraz ettiğini (Fransa ve Çekoslovakya⁶²)⁶³ ve dahası müteakip yıllarda da herhangi bir itirazın söz konusu olmadığını belirterek, özellikle 1945 sonrası, yani II.

⁶¹ *Münch*'ün bu belirlemelerinin belirli bir kısmı ilgili Konferansın soru ve tartışmalar bölümünde yer almış, diğer katılımcıların kendisinin gerçekleştirdiği açıklamalara ilişkin yönelttikleri eleştiriler bağlamında sözü tekrar ele almış, tek taraflı sonlandırma işleminin yapıldığı anda geçerli olmadığını belirttiğinin altını çizerek, açıklamalarını gerçekleştirmiştir. Bkz. **Münch von**, I.: in *Questions & Discussions*, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 619-620.

⁶² Denize kıyısı olmayan bir devlet olarak Çekoslovakya'nın itirazı şartıtcı olmasa gerektir. Denize kıyısı olmayan devletlerin denize ve denizden ülkelerine geri ulaşma ihtiyacı, bu devletlerin en önemli sorununu teşkil etmektedir. Bu çerçevede, ek malî yük altına giren bu devletlerin, bir kez denize ulaştıktan sonra bir başka engelle karşılaşmak istememelerini doğal karşılamak gerekir.

⁶³ Bunun dışında, o yıl içerisinde üç devlet, bu Memorandumu endişeyle karşıladıklarını ifade etmişlerdir: Büyük Britanya, Yugoslavya ve Polonya. Ayrıca, kınama ve kınamalara dair açıklamalar için bkz. **Böhmer**, s. 335-338.

Dünya Savaşı sonrası işgâl güçlerinin Kiel Kanalının uluslararasılatırılmış statüsünü yeniden tesis etmediklerine vurgu yapmış ve Versailles Barış Antlaşmasıyla yaratılan durumun terk edildiğini ifade etmiştir⁶⁴.

Jaenicke ise, Kiel Kanalına ilişkin Versailles Barış Antlaşması hükümlerinin neden artık yürürlükte olmadığına dair oluşturulan teze eklenebilecek bir diğer argümanın ilgili bu antlaşmada öngörülen Orta Avrupa'da yer alan uluslararası nehirler üzerinde kurulan serbest seyrüsefere ait hukukî rejimle bağlantılandırılabilirliğini ve bu rejimin II. Dünya Savaşı sonrasında varlığını sürdürmemesinin Kiel Kanalı için de geçerli olacağını ifade etmiştir⁶⁵.

Böhmer ise, hukukî rejimini ortaya koymak adına gerçekleştirdiği Kiel Kanalına dair ayrıntılı incelemesinde, her türlü hukukî durumu irdeleyip değerlendirdikten sonra, sonuç olarak özetle şu hususları belirtmiştir: Versailles Barış Antlaşmasının Kiel Kanalına ilişkin hükümlerinin, gerek sözleşmeye dayalı, gerek uluslararası örf ve âdet kuralı olarak uygulanmaması sonucuna varılsa dahi, Avrupa Topluluğu⁶⁶ hukuku ve hatta Baltık Denizi bağlamındaki işbirliği bölgesine dair düzenlemelerin de dâhil edilebileceği işsu yollarının da kapsamında olduğu, diğer ulusların gemilerine ayrımcılığı yasaklayan tek yanlı veya iki taraflı anlaşmalar bütününcü ortaya konulan deniz ticaretinden kaynaklı serbest geçişi düzenleyen kurallar kapsamında ticarî gemiler için Kiel Kanalında serbest geçişin garanti altına alındığını ifade etmiş ve günümüzde devletlerin oluşturduğu topluluğun çıkarlarının söz konusu olduğu alanlar üzerinde devletin münhasır ülkesel egemenliğinden bahsedilmemesi gerektiğini vurgulamıştır⁶⁷.

Lampe ise, Kiel Kanalına ilişkin rejimi tarihî perspektif bağlamında ayrıntılandırdıktan sonra, günümüzde kanalın rejiminin I. Dünya Savaşı sonrasına döndüğünü açıklayarak, temelde, serbest geçiş rejiminin Almanya tarafından bir örf ve âdet kuralı olarak uygulandığından dem vurmıştır⁶⁸.

⁶⁴ Bkz. **Münch von**, 1983, s. 608.

⁶⁵ Bkz. **Jaenicke**, G.: in *Questions & Discussions*, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 615-616.

⁶⁶ Günümüzde Avrupa Birliği.

⁶⁷ Bkz. **Böhmer**, s. 328-346, özellikle s. 345-346.

⁶⁸ Bkz. **Lampe**, s. 139-141.

Ehlers, Kiel Kanalını, uluslararası bir su yolu olarak değil, Alman içsuları dâhilindeki ulusal bir su yolu olarak nitelemiş ve bu itibarla, kanal için, her ne kadar geçiş hakkı çerçevesinde sadece ulusal düzenlemelere tâbi kılınmış olsa da, uluslararası denizcilik bağlamında yabancı gemiler arasında ayırım yapılmaması gibi genel ilkelere de atıf yapıldığının altını çizmiştir⁶⁹.

Lagoni ise, diğer yazarların bu konudaki açıklamalarını değerlendirdiği ansiklopedik makale çalışmasında, bütün bu görüşleri irdeledikten sonra, son raddede Kiel Kanalının şu anki statüsünün uygulamada veya hukukî anlamda ciddi bir sorun yaratmayacağını, kanalın bugün yeniden Alman egemenliğinde ulusal bir su yoluna dönüştüğünü belirtmiştir⁷⁰.

2. Almanya Dışındaki Ülkelerin Yazarlarının Kiel Kanalının Rejimine Dair Değerlendirmeleri

Bu kesimde, Alman doktrininin düşüncelerinin aksini savunan ve Kiel Kanalının rejiminin hâlen Versailles Barış Antlaşması (özellikle m. 380) çerçevesinde belirlendiğini ifade eden yazarların olduğu görülecektir.

Meselâ, *Vukas*, gerek 1980'lerde⁷¹, gerek 1990'lardaki⁷² eserlerinde, kanalda Versailles Barış Antlaşması hükümlerinin geçerli olduğunu vurgulamıştır. *Vukas* açıklamalarını gerçekleştirirken Polonyalı hukukçu *Symonides*'e de atıfta bulunarak⁷³, yazarın Kiel Kanalına ilişkin Versailles Barış Antlaşmasının pozitif uluslararası hukuku temsil ettiğini bildirdiğini açıklamıştır⁷⁴.

Öte yandan, *Symonides*, 1974 yılında yayımlanan Baltık Boğazlarını incelediği makalesinde Kiel Kanalına ilişkin Kanalın uluslararası karakterine

⁶⁹ Bkz. *Ehlers*, paragraf: 11.

⁷⁰ Bkz. *Lagoni*, 2010, paragraf 23.

⁷¹ Bkz. *Vukas*, B.: in *Questions & Discussions*, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 614.

⁷² Bkz. *Vukas*, B.: Peaceful Uses of the Sea, Denuclearization and Disarmament, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. II, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 1292-1293.

⁷³ *Symonides*'in atıfta bulunulan ve ne yazık ki bizim ulaşamadığımız ilgili eserinin künyesi şu şekildedir: *Symonides*, J.: Obowiązywanie postanowien traktata wersalskiego dotyczących Kanalu Kilonckiego, *Technica i gospodarska morską*, 1967, s. 254-256.

⁷⁴ Bkz. *Vukas*, 1991, s. 1292-1293

rağmen, savaş gemilerinin geçişi için önceden izin alınmasını eleştirir gözükmektedir⁷⁵. Bir başka Polonyalı hukuk adamı *Goralczyk* de, benzer görüşleri paylaşmaktadır⁷⁶. Bir diğer Polonyalı hukuk insanı *Gelberg* hâlihazırda statü bağlamında Kiel Kanalında seyrüsefere ilişkin üçüncü devletlerin hukukî çıkarlarını da içerecek biçimde objektif bir rejimin yaratıldığını ve bunun sonlandırılmayacağını iddia etmiş ve ayrıca, uluslararasılaştırılmış statüde kesintisiz 15 yıllık bir sürecin geçmiş olmasını ilgili hükümlerin örf ve âdet kuralına evrilmesi olarak yorumlamıştır⁷⁷.

İsveçli hukukçu *Delupis* ise, tamamıyla Alman topraklarında bulunan ve 1896 yılında tamamlandığını belirttiği Kiel Kanalına ilişkin, kısaca *Wimbledon Davası*na dair bilgiyi de ortaya koyduktan sonra, kanalın, geçiş bağlamında, bir antlaşmanın yokluğunda yabancı gemilerin transit hakkı adına neyi talep edebileceklerini gösterdiğini ve her ne kadar Hitler Rejimi Versailles Barış Antlaşmasında yer alan düzeni ortadan kaldırılmış olsa da ve Kiel Kanalına ilişkin bu mealde hiçbir antlaşma hükmü bulunmamış olsa da, uluslararası örf ve âdet gereği en azından ticarî gemilere açık olmaya devam edeceğini ifade etmiştir⁷⁸.

Sahović ve *Bishop* ise, Kiel Kanalının özel bir statüyü haiz olduğunu belirttikten sonra, sırasıyla Versailles Barış Antlaşması hükümlerinden ve *Wimbledon Davası* kararından bahsetmişler, bunlara Nazi Almanya'sının düzenlemelerini ilâve ettikten sonra, II. Dünya Savaşının ardından kanalın tekrar uluslararası seyrüsefere açıldığını ifade etmişlerdir⁷⁹.

Rus yazar *Volkov*, 1939 yılında gerçekleştirilen düzenlemelerin geçerli olduğunu belirtmiştir⁸⁰. Bir grup Rus hukukçu ise, içinde buldukları dönem dâhilinde, kanala ilişkin 1939 tarihli Alman geçiş düzenlemelerinin

⁷⁵ Bkz. *Symonides*, s. 122.

⁷⁶ Bkz. *Goralczyk*, W.: in *Questions & Discussions*, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 619.

⁷⁷ *Gelberg*'in görüşlerinin naklen aktarımı için bkz. *Lagoni*, 2010, paragraf 19 & 20.

⁷⁸ Bkz. *Delupis*, s. 44.

⁷⁹ Bkz. *Sahović*, M. & *Bishop*, W. W.: The Authority of the State: Its Range with Respect to Persons and Places, in *Manual of Public International Law*, edited by Sørensen, Hong Kong, 1978, s. 331-332.

⁸⁰ Bkz. *Volkov*, s. 83.

geçerli olduğunu belirttikten sonra, aynı zamanda özellikle sosyalist devletler bağlamında kanaldaki geçişe ilişkin uluslararası bir anlaşmaya ihtiyaç duyulduğundan da dem vurmaktan geri kalmamışlardır⁸¹. Diğer bir grup Rus hukukçunun, her ne kadar ayrıntısıyla Almanya'nın Kiel Kanalına İlişkin Yönetmeliğini irdelemiş olsalar da, hukukî rejim çerçevesinde sadece Versailles Barış Antlaşmasına değindikleri gözlenmektedir⁸². Bir başka Rus hukuk insanı *Kovalev*'in açıklamalarından da, her ne kadar yazar savaş gemilerinin önceden izin alması koşuluna yer verse de, Versailles Barış Antlaşmasıyla belirlenen statünün devam ettiği yönünde taraf aldığı görülmektedir⁸³.

İngiliz hukukçu *Smith* ise, Kiel Kanalındaki seyrüsefer serbestisinin I. Dünya Savaşı sonrasında Versailles Barış Antlaşmasıyla sağlandığını, fakat bu yükümlülüğün Hitler rejimiyle ortadan kalktığını; Almanya ile belirleyici bir barış antlaşmasının yokluğunda, kanalın durumunun belirsiz olduğunu, buna karşılık uygulamada kanalın tüm dünya uluslarının gemileri için serbest olduğunu belirtmiştir⁸⁴. Bir diğer İngiliz hukukçu *Colombos* ise, yaptığı açıklamalar çerçevesinde, kanalın hukukî statüsünü Versailles Barış Antlaşmasına dayandırmaktadır⁸⁵. Üç okyanus-arası kanalın özel statüye sahip kılındığına işaret eden *Brierly* ise, her ne kadar açıklamalarına iliştiirdiği dipnotta İngiliz Bölgesi Yüksek Mahkemesinin konuyu şüpheli bulduğunu vurgulasa ve bu mealde öncesinde, Hitler Almanya'sının 1936 yılında ilgili Antlaşma hükümlerini terk ettiğini belirtse de, hâlen genel olarak Versailles Barış Antlaşması hükümlerine bağlı olduğunu iddia etmiştir⁸⁶. *Jennings* ve *Watts* ise, tarihî perspektiften konuyu değerlendirmiş; bu çerçevede, öncelikle Versailles Barış Antlaşmasıyla Kiel Kanalının durumunu ortaya koymuş, *Wimbledon Davasında* Uluslararası Sürekli Adalet Divanının belirlemelerine yer verdikten sonra 14 Kasım 1936 tarihli Alman Memorandumuna

⁸¹ Bkz. **Andreyev & Blishchenko**, s. 123.

⁸² Bkz. **Kolodkin et al.**, s. 194-195.

⁸³ Bkz. **Kovalev**, s. 226.

⁸⁴ Bkz. **Smith**, H. A.: *The Law and Custom of the Sea*, 3rd edition, London, 1959, s. 34.

⁸⁵ Bkz. **Colombos**, s. 221.

⁸⁶ Bkz. **Brierly**, J. L.: *The Law of Nations: An Introduction to the International Law of Peace*, 6th edition, London, 1981, s. 233 ve 236 ayrıca dipnot: 2.

değinererek, antlaşma imzacısı ilgili tarafların çoğunluğunun ilgili memoranduma ilişkin hiçbir kınamada bulunmadıklarının altını çizmiştir⁸⁷.

Starke, Versailles Barış Antlaşmasıyla kanalda seyrüseferin, gerek ticaret, gerek savaş gemileri için serbest kılındığını, fakat 1936 yılında Almanya tarafından ilgili bu hükümlere son verildiğini belirttikten sonra, Almanya ile bir barış antlaşması yapıldığında, şüphesiz, bu geçiş serbestisinin *resmî* olarak tekrar tesis edileceğini belirtmiştir⁸⁸. *Starke*, her ne kadar kesin bir belirlemeye gitmemiş gibi gözükse de, gerçekleştirdiği açıklamada özellikle bir anlaşmanın yapılması durumunda serbest geçiş rejiminin tekrar resmî olarak belirleneceğini bildirmesi, yazarın, en azından *de facto*, Versailles Barış Antlaşması 380. maddesinin uygulanmadığına inandığını ortaya koymaktadır. Avustralyalı bir başka hukuk insanı *Greig*, 1936 yılındaki memorandumun etkisi üzerinden konuyu ele almış, her ne kadar bu bildirimle daha önceden yaratılan özel rejimin terki öngörülmüş olsa da, bu hareketin tamamıyla etkin olup olmadığının tartışmalı olduğunun altını çizdikten sonra, yaratılan bu rejimle *in rem* bir hak yaratıldığına ve uluslararası kamuoyunun rızası olmaksızın bunun ortadan kaldırılmasının ilk bakışta (*prima facie*) hukuk dışı olduğuna dikkat çekmiştir⁸⁹. *O'Connell* ise, diğer yazarlar gibi Kiel Kanalı tarihçesi çerçevesindeki olay ve gelişmeleri kronolojik biçimde aktardıktan sonra, sonlandırma işleminin ilgili rejimi hukuken ortadan kaldırdığı kabul edilecekse, 1936'dan önceki rejimin yeniden zımnî olarak tesis edildiğini iddia etmenin oldukça şüpheli olduğunu dile getirmiştir⁹⁰.

Baxter ve *Triska* ise, konuyu sadece Kiel Kanalı bağlamında değil, tüm suyollarını dâhil ederek daha geniş irdelemiş ve dört temel teoriyi masaya yatırmıştır ki, Kiel Kanalı bağlamında Versailles Barış Antlaşmasından bağımsız bir gerçek hakkın oluştuğunu ve kurulan bu düzenin devam edeceğini mütalâa etmişlerdir⁹¹.

⁸⁷ Bkz. **Jennings**, R. & **Watts**, A.: *Oppenheim's International Law*, vol. I, 9th edition, London, 199, s. 595.

⁸⁸ Bkz. **Starke**, s. 292 (Yazar, *Wimbledon Dâvası* kararına da değinmeyi ihmal etmemiştir).

⁸⁹ Bkz. **Greig**, D. W.: *International Law*, 2nd edition, London, 1976, s. 181-182.

⁹⁰ Bkz. **O'Connell**, s. 589-590.

⁹¹ Bkz. **Baxter & Triska**, s. 177-186, özellikle s. 181-182.

Her ne kadar Renate Kalischer'in 8 Mart 1957 tarihli mektubunda⁹² Kiel Kanalının 28 Haziran 1919 tarihli Versailles Barış Antlaşmasının hükümlerine uygun işletildiğini belirttiğini vurgulasa da, *McClute*, kanalın ilgili barış antlaşmasına tâbi olup olmadığını şüpheli olduğunu belirtmiştir⁹³.

Fenwick, genel bir belirleme yerine, irtifa hakları ve servitütler (*easement & servitudes*) başlığı altında 1919 tarihli Versailles Barış Antlaşması ve akabinde ona bağlı olarak gelişen *Wimbledon Davası* çerçevesinde bir değerlendirmede bulunmuştur⁹⁴. Bu bağlamda, yazarın, II. Dünya Savaşı sonrasındaki mevcut statünün devam ettirilip ettirilmediği konusundaki görüşü açıkça ortaya konulmamıştır. Ama, fazlaca bir spekülasyona girmeden, *Fenwick*'in irtifa hakkı veya servitüt⁹⁵ çerçevesinde sadece II. Dünya Savaşı sonrasından öncesine değiniyor gözükmesi ve açıkça II. Dünya Savaşı sonrasında bu durumun sürdürüldüğünü belirtmemesi, II. Dünya Savaşı sonrası durumun değiştiğini düşündüğünü gösterebilir.

Süveyş Kanalına ilişkin ayrıntılı bir çalışma yapan *Obieta*, çalışmasında, Kiel Kanalının rejimine dair açıklamalarını, tıpkı birçok yazarın yaptığı gibi kronolojik olarak ilgili olayların sıralamasıyla başlatmış, II. Dünya Savaşı sonrasında Almanya ile henüz bir antlaşmanın imzalanmamasını olayı bulanıklaştıran bir husus olarak ileri sürmüş ve 1950 tarihli İngiliz Bölgesi Yüksek Mahkemesinin kararını vurguladıktan sonra, bir barış antlaşmasıyla üzerinde uluslararası rejim kurulan bir kanalda oluşturulan bu rejimin, normal ve o kanal için özel olarak gerçekleştirilen türde bir antlaşmayla oluşturulan rejim kadar sürekli ve dengeli olmayacağı şeklinde ilginç bir tespitle sonlandırmıştır⁹⁶.

⁹² Ne yazık ki, bu mektuba tarafımızca ulaşamamıştır.

⁹³ Bkz. *McClute*, J. F. Jr.: The Law of International Waterways: An Approach to a Suez Canal Solution, *University Pennsylvania Law Review*, vol. 105/4, 1957, s. 714-715 dipnot: 9.

⁹⁴ Bkz. *Fenwick*, s. 476-477. *Fenwick*, bunun öncesinde de, kanalın yapıldığı tarih ile 1919 arasında Alman egemenliği ve Almanya'nın kendi isteğiyle kanalı 1896 ilâ 1919 yılları arasında ticarî kullanıma açmasından bahsetmiştir. Bkz. *ibid.*, s. 472.

⁹⁵ Servitütlere dair daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. *infra* dipnot: 123-125.

⁹⁶ Bkz. *Obieta*, s. 36-37.

Verzjl, kanala ilişkin kronolojik tüm gelişmeleri aktardıktan sonra, kanalın bugünkü statüsünün belirsizliğine vurgu yapmıştır⁹⁷.

Diğer tüm yazarlar da olduğu gibi Kiel Kanalına ilişkin yapım aşaması başta olmak üzere Versailles Barış Antlaşması, *Wimbledon Davası* kararı ve Hitler rejiminin 1936'daki hamlesine değinen *Alexandersson* ise, 1936 sonrasındaki statünün Baltık Denizine çıkan diğer kanalla⁹⁸ eş hâle geldiğini belirttikten sonra II. Dünya Savaşı sonrasında ise Müttefik Güçlerle Almanya arasında bir barış antlaşmasının yokluğunda Kiel Kanalı'nın günümüz statüsünün belirsizliğini koruduğu mütalâasında bulunmuştur⁹⁹.

Henkin ve diğerleri ise, toplama eserlerinde konuyu ele alırken, her ne kadar sonrasında genel olarak uluslararası kanallardan geçişe dair geliştirilen tüm teorilere yer vermiş olsalar da, Kiel Kanalı için II. Dünya Savaşı öncesine kadar kronolojik olayları ele alarak kısaca sıralamışlar ve sonrasında 1936 tarihli Alman Memorandumunun diğer devletlerce etkin bir biçimde kınanmadığının altını çizmişlerdir¹⁰⁰.

Tarihsel açıdan Versailles Barış Antlaşması hükümleri ve sonrasında buna bağlı gelişen *Wimbledon Davası*nı değerlendiren *von Glahn*, konuya ilişkin ağırlıklı görüşün Versailles Barış Antlaşması'nın Almanya açısından bir servitüt yarattığı ve 1936 ilâ II. Dünya Savaşı sonuna kadar olan kısa dönem hariç, bu antlaşma hükümlerinin bir şekilde terk edilmiş olmasına rağmen Almanya'nın m. 380 tarafından kendisine empoze edilen yükümlülüğü sürdürdüğü şeklinde olduğunu aktarmıştır¹⁰¹.

Olwan, açık bir biçimde, II. Dünya Savaşı sonrasında Kiel Kanalı'nda Versailles Barış Antlaşması sisteminin yeniden tesis edildiğini vurgulamıştır¹⁰².

⁹⁷ Bkz. *Verzjl*, vol. III, s. 238.

⁹⁸ Yazarın atf yaptığı kanal Beyaz Deniz Kanalıdır. Bu kanal hakkında bilgi için bkz. *supra* dipnot: 25.

⁹⁹ Bkz. *Alexandersson*, s. 77-78.

¹⁰⁰ Bkz. *Henkin*, L. & *Pugh*, R. C. & *Schachter*, O. & *Smit*, H.: *International Law: Cases and Materials*, 3rd edition, St. Paul, 1993, s. 1264.

¹⁰¹ Bkz. *von Glahn*, G.: *Law among Nations: An Introduction to Public International Law*, 7th edition, New York, 1996, s. 322-323.

¹⁰² Bkz. *Olwan*, s. 1013.

Nispeten daha yeni tarihli çalışmalarda konuyu ele alan yazarlar arasında *Yang*, Kiel Kanalının statüsünü oldukça ayrıntılı bir biçimde ele alarak değerlendirmiştir¹⁰³. *Yang*'ın bu bağlamda açıklamalarını özetlemek yerinde olacaktır. Yazar, uluslararası olarak adlandırılan üç kanalın özünde ortak birçok noktasının olduğunu, özellikle de bu kanalların uzun veya kısa belirli bir dönem uluslararası veya uluslararasılaştırılmış bir statü altına girdiklerini belirttikten sonra, Kiel Kanalının diğer iki kanal olan Süveyş ve Panama Kanalları gibi, gerek inşa ve işleyiş tarihçeleri bakımından, gerek uluslararası hukuk çerçevesinde uluslararası olarak nitelemenin, hatta uluslararasılaştırıldığının ve uluslararası hukuk bağlamında böyle kaldığını söylemenin oldukça şüpheli olduğunun altını çizmiş ve Kiel Kanalıyla diğerleri arasındaki farkları, özetle, şöyle sıralamıştır: Kanal, sadece Almanya tarafından inşa edilmiş ve her daim Alman yönetimi altında kalmıştır; 1920 ilâ 1936 yılları arasında ciddi anlamda sınırlanmış olsa da, kanal, her zaman Alman egemenliğinde bulunmuştur; tarihî açıdan bakıldığında Versailles Barış Antlaşması hükümleri altında kanalın uluslararasılaştırılması ki, bu şekilde kabul edilebilirse, Almanya'nın rızası hilâfına gerçekleştirilmiştir (diğer iki örnekte ülke devletlerinin ilgili antlaşmalara onayı vardır); yine diğer iki kanalın aksine Kiel Kanalı her zaman Alman kanun ve düzenlemeleriyle yönetilmiştir; bugün kanalda serbest seyrüsefer sadece ticaret gemileri için tanınmıştır. *Yang*, tüm bu sebeplerden dolayı, Kiel Kanalının uluslararası hukuk çerçevesinde yabancı devlet gemilerine sübjektif bir geçiş hakkının tanınmadığı, ulusal nitelikte bir kanal olduğunu, eğer yabancı gemiler için bir geçiş hakkı söz konusuysa, bunun herhangi bir genel uluslararası hukuk yükümlülüğü olmaksızın tamamen Alman iç hukuku bağlamında şekillenen tek taraflı bir tanıma olduğunu ifade ederek, bunun Panama ve Süveyş Kanallarında tanınan ve uluslararası antlaşma hükümleri ve uzun süreli uygulamalara dayalı ortaya çıkan uluslararası örf ve âdet hukukundan kaynaklanan geçiş hakkından farklı olduğunu belirtmiştir. Son raddede, yazar,

¹⁰³ Bkz. *Yang*, H.: Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea, Heidelberg, 2006, s. 79-82. Zaten, *Yang*, tüm bu açıklamalarına başlamadan evvel, Kiel Kanalının, münhasıran Alman iç hukuk kanun ve düzenlemeleri ile yönetilen, gerek *de jure*, gerek *de facto* ulusal bir kanal olduğunun altını çizmiştir.

Kiel Kanalında da yabancı gemiler için sübjektif geçiş hakkına rastlanabileceğini belirterek, bunlara ikili antlaşmalar veya Avrupa Birliği kuralları çerçevesinde erişilebileceğine dikkat çekmiştir.

Brownlie ise, 1919 Versailles Barış Antlaşması düzenine kadar tamamen Alman egemenliğinde olan Kiel Kanalının, bu tarihten sonra Almanya ile barış içerisinde olan tüm ulusların tüm gemilerine açık olacağı şeklinde bir düzene tâbi kılınsa da, 1936 tarihinde Hitler rejiminin adı geçen antlaşmanın ilgili hükümlerini geçersiz addettiğini belirtmiş; Almanya'ya uygulanan baskı sonucu kabul edildiği iddia edilen bu hükümlerin bu sebeple geçersizliği hususu bir yana, günümüzde diğer devletlerin Almanya'nın Versailles hükümlerini uygulamaktan kaçınmasına icazet göstermiş olduklarının altını çizmiştir¹⁰⁴.

Grant ve Baker ise, birçok yazarın öncelikle yaptığı gibi, kronolojik olarak olayları aktarmışlar, buna karşılık kanalın rejimine dair herhangi açık bir yorumda bulunmamışlar; fakat, 1936 yılındaki Memoranduma dair ciddi bir kınamanın yapılmamasını ve 1950 tarihli yukarıda ortaya konulan davanın iki önemli sonucunu *özellikle* belirtmiş gözükmektedirler¹⁰⁵. Bu bağlamda, yazarların, Versailles Barış Antlaşması düzeninin tekrar tesis edilmediğini düşündüklerini belirtmek yanlış olmasa gerektir.

Arcari, yabancı devlet gemilerinin geçişlerinin ilgili devletin, tıpkı o devletin limanlarında veya iç sularında olduğu gibi, yetkisine tâbi olduğuna ve bu durumun da Kiel Kanalında gözlemlendiğine işaret etmektedir¹⁰⁶.

Boczek, II. Dünya Savaşı sonrasında kanal için Versailles Barış Antlaşması hükümlerini yeniden tesis etmeyen Almanya'nın, yabancı savaş gemilerinin Alman Dışişleri Bakanlığının önceden izninin alınmasıyla serbest geçiş yapması durumu hariç, kanalı, tüm ulusların gemilerine açık içsuları olarak mütalâa ettiğini bildirmektedir¹⁰⁷.

¹⁰⁴ Bkz. **Brownlie**, I.: Principles of Public International Law, 6th edition, Cornwall, 2003, s. 265-266.

¹⁰⁵ Bkz. **Grant & Baker**, s. 328.

¹⁰⁶ Bkz. **Arcari**, *Canals*, paragraf 14.

¹⁰⁷ Bkz. **Boczek**, 2010, s. 293.

Aust ise, Almanya tarafından hakkında hiçbir antlaşmayla veya tek taraflı bildirimle uluslararası statü tanınmamış Kiel Kanalında, Versailles Barış Antlaşmasınının 380. maddesiyle Almanya'yla savaş hâlinde olmayan gemilere serbest geçiş hakkı tanındığını, buna karşılık 1936 tarihinde Almanya'nın bu hükmü iptal etmesine günümüzde ilgili antlaşmaya (Versailles Barış Antlaşması) taraf devletlerce de icazet verilmiş olduğunun gözüktüğünü bildirmektedir¹⁰⁸.

Son dönemde konuya ilişkin görüş bildiren yazarların görüşlerine paralel biçimde, *van Dyke* de, kanallara ilişkin değerlendirmede bulunurken Kiel Kanalına değinmiş; böylelikle, kanalın, Almanya tarafından askerî emeller bağlamında açıldığı ve I. Dünya Savaşı sonrasında 1919 tarihli Versailles Barış Antlaşmasınının 380. maddesiyle uluslararası rejim altına sokulduğunu belirtmiştir. Yazar, anlatılarına devam ederek, 1936 yılında Hitler rejiminin ilgili hükümü(leri) (Versailles Barış Antlaşması hükümlerini) kabul etmediğini ve nihayetinde II. Dünya Savaşı sonrasında ise kanalın uluslararasılaştırılmasına dair herhangi bir adım atılmadığını; 1980'lere gelindiğinde ise, yukarıda bizim de değindiğimiz, iki Alman hukukçunun görüşlerinin Versailles Antlaşmasınının düzenin terk edildiği yönünde olduğunu ifade etmiştir¹⁰⁹. Aynı yazar, sonraki benzer nitelikli makalesinde, uluslararası kanalları incelerken sadece Süveyş ve Panama Kanallarına değinmiştir¹¹⁰. Tüm bu çerçevede, *van Dyke*'nin de, Kiel Kanalının, en azından *de jure*, uluslararası bir rejime tâbi olmadığını düşündüğünü belirtmek yanıltıcı olmasa gerektir.

Öte yandan, her ne kadar hukukî bir niteleme olmasa da, uluslararası suyollarını tanıtan önemli eserlerden biri olan *Zumerchik* ve *Danver*'in editörlüğünde hazırlanan üç ciltlik eserin ilgili ilk cildinde Kiel Kanalı ayrı

¹⁰⁸ Bkz. **Aust**, A., *Handbook of International Law*, 2nd edition, Cambridge, 2010, s. 336.

¹⁰⁹ Bkz. **van Dyke**, J. M.: *The Legal Regime Governing the Gibraltar Straits*, in *Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 82; **van Dyke**, 2009, s. 229-230.

¹¹⁰ Bkz. **van Dyke**, J. M.: *Rights and Responsibilities of Strait States*, in *Navigating Straits: Challenges for International Law*, edited by Caron & Oral, Leiden, 2014, s. 45.

değerlendirilmemiş¹¹¹, tam tersine Avrupa'daki ulusal kanallar değerlendirilmesi¹¹² altında ele alınmıştır.

3. Kiel Kanalı'nın Rejimine Dair Türk Doktrininin Değerlendirmeleri

Alman doktriniyle birlikte uluslararası doktrini genel olarak ele aldıktan sonra, Türk doktrininin de Kiel Kanalı'nın hukukî statüsüne dair yaklaşımına değinilmesi yararlı olacaktır.

Türk doktrininde, en azından bizim araştırmamızda, Kiel Kanalı'na ilişkin spesifik bir değerlendirmeye veya incelemeye rastlanmamıştır. Bu çerçevede, Türk doktrininde konu uluslararası hukukun genel eserleri dâhilinde ele alınıp değerlendirilmeye çalışılacaktır.

1960'larda *Meray*, Kiel Kanalı'na ilişkin olarak yaptığı açıklamalarda, kanalı'nın, 1919'a kadar millî bir su yolu olduğunu, I. Dünya Savaşı sonrasında ise kanal için Versailles Barış Antlaşmasıyla Almanya ile barış hâlinde olan tüm devletlerin ticaret ve savaş gemilerinin geçişlerinin daima serbest olmasının düzenlendiği hususlarını aktarmış ve *Wimbledon Davasına* değindikten sonra Hitler Almanya'sının 14 Kasım 1936'da ilgili hükümleri tanımadığını açıkladığını aktararak, II. Dünya Savaşı sonrasında kanalı'nın statüsünün nihai biçimde düzenlenmediğinin altını çizmiştir¹¹³.

Çelik, Kiel Kanalı'nın statüsüne ilişkin yukarıda belirtilen olayları kronolojik olarak ortaya koyarken, kısaca, Kiel Kanalı'nın Versailles Barış Antlaşmasıyla milletlerarası duruma konulduğunu, özellikle de 380. maddeye değinerek vurgulamış ve 14 Kasım 1936'da ise bu rejimin reddildiğini, fakat II. Dünya Savaşı sonrasında eski rejime (Versailles Barış Antlaşması rejimine) dönüldüğünü ifade etmiştir¹¹⁴.

Toluner ise, 1919 tarihli Versailles Barış Antlaşması'nın akdedilmesine kadar olan süre zarfında iç sular rejimine tâbi kılınan bir su yolu olarak nite-

¹¹¹ Bkz. **Zumerchik**, J. & **Danver**, S. L. (eds.): *Seas and Waterways of the World: An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, vol. I, Santa Barbara, 2010.

¹¹² Bkz. **Heidbrink**, I.: *European Canals*, in *Seas and Waterways of the World: An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, vol. I, edited by Zumerchik & Danver, Santa Barbara, 2010, s. 118.

¹¹³ Bkz. **Meray**, s. 372-373.

¹¹⁴ Bkz. **Çelik**, E. F.: *Milletlerarası Hukuk*, İkinci Kitap, İstanbul, 1987, s. 166.

lendirdiği Kiel Kanalının, ilgili Antlaşmanın 380. maddesiyle *milletlerarasılaştırıldığını* ve kısaca bu rejimin *Wimbledon Davasında* verilen kararlar da tekrarlandığının altını çizmiştir¹¹⁵.

Pazarıcı, Versailles Barış Antlaşması hükümleri çerçevesinde uluslararası rejim altına konulan Kiel Kanalının bu durumunun *Wimbledon Davasındaki* kararlar da teyit edildiğini ve her ne kadar 1936 14 Kasım'ında Hitler yönetiminin bir notayla bu ilgili antlaşma hükümlerini tanımadığını belirtmiş olsa da, II. Dünya Savaşı sonrası bu hükümlerin kanal için tekrar tesis edildiğini ve bugün de kanalın uluslararası statüsünün sürdüğünü ifade etmiştir¹¹⁶.

Sur da Kiel Kanalının rejimini tarihî perspektiften değerlendirerek, kanalın, ilk olarak 1919'a kadar tamamen ulusal idare altında kaldığını, sonrasında Versailles Barış Antlaşmasıyla *uluslararası rejime* sokulduğunu, buna karşılık Hitler'in 1936'da Versailles Barış Antlaşmasına aykırı olarak geçişleri denetime aldığını, ancak II. Dünya Savaşı sonrasında bu Antlaşma hükümlerinin yeniden yürürlüğe konulduğunu aktarmıştır¹¹⁷.

Görüldüğü gibi, bu alt başlığın başında da ifade edilmeye çalışıldığı üzere, Türk doktrininde doğrudan bir rejim belirleme yerine sadece Kiel Kanalına ilişkin gelişmeler, o da 1919 Versailles Barış Antlaşması, özellikle de m. 380 ve onu tamamlayan Uluslararası Adalet Divanının vermiş olduğu *Wimbledon Davasındaki* Kararın ilgili kısmıyla sınırlı olmak kaydıyla verilmektedir. Bu çerçevede, Türk doktrininde Kiel Kanalına dair Versailles Barış Antlaşmasıyla oluşturulan düzenin korunduğu yönünde bir kanı olduğunu belirtmek yanlış olmasa gerektir.

¹¹⁵ Bkz. **Toluner**, S.: Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi, gözden geçirilmiş 4. basından tıpkı 5. bası, İstanbul, 1996, s. 152-153.

¹¹⁶ Bkz. **Pazarıcı**, Kitap II, s. 284. *Pazarıcı*'nın yakın tarihli eserinde ise, aynı mealde, daha kısa bir açıklama söz konusu edilmiştir. Buna göre, Kiel Kanalı için *Versailles Barış Antlaşması hükümleri çerçevesinde bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerinin, ayırım gözetmeden, serbestçe geçmesinin kabul edildiğini* belirten *Pazarıcı*, bu durumun *Wimbledon Davasındaki* kararlar da teyit edildiğini aktarmıştır. Bkz. **Pazarıcı**, H.: Uluslararası Hukuk, gözden geçirilmiş 13. baskı, Ankara, 2014, s. 245.

¹¹⁷ Bkz. **Sur**, M.: Uluslararası Hukukun Esasları, tıpkı 9. Baskı, İstanbul, 2015, s. 377. Bu açıklamalardan sonra yazarın *Wimbledon Davasına* vurgu yaptığı da belirtilmelidir.

Yukarıda üç kategori altında incelenen doktrinsel görüşlerin de ortaya koyduğu üzere, Kiel Kanalı'nın hukukî rejimi ve hatta bu rejimin hukukî dayanakları konusunda doktrinde bir mutabakat bulunmamaktadır¹¹⁸. Bu çerçevede, doktrinin hukukî statüye ilişkin belirlemeleri gerçekleştirirken dayandığı uluslararası hukuk müesseselerinin değerlendirilmesi konuya ilişkin daha uygun bir yaklaşım olacaktır, kanısındayız.

V. KİEL KANALININ HUKUKİ REJİMİNİ AÇIKLARKEN DAYANILAN BİRTAKIM HUKUK İLKELERİNİN BU AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Çalışmanın buraya kadar olan kesiminde Kiel Kanalı'na ilişkin coğrafi özellikler, tarihî perspektiften rejimini etkileyen olay ve gelişmelerle doktrinin rejime ilişkin görüşlerine yer verilmiştir. Bundan sonraysa, doktrinin görüşlerini tarihsel gelişmeler eşliğinde dayandırdığı bazı uluslararası hukuk ilkelerinin değerlendirilmesine geçilecektir. Bunun için, buraya kadar aktarılan gelişmeler ve olayların, kısaca, bir kez daha hatırlatılması yerinde olacaktır.

19. yüzyılın sonlarında Almanya'nın askerî çıkarları ve stratejisine hizmet etmek için inşa edilen ve tamamen Alman egemenliği altında olan Kiel Kanalı, Almanya, 1896'da diğer devletlerin gemilerinin ticaretine açmış, I. Dünya Savaşında yenildikten sonra ise, kanalda geçiş serbestisi öngörülmüş ve bu durum *Wimbledon Davası* ile tescil edilmiştir. Hitler Rejimi, 1936 yılında Versailles Barış Antlaşmasının ilgili hükümlerini bir memorandumla geçersiz kıldığını belirterek, üçüncü Devletlerin savaş gemilerine kanalı kapatmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında ise, Almanya ile herhangi bir barış antlaşması imzalanmamış, kanalın statüsüne ilişkin bazı iç hukuk dâvaları söz konusu olmuştur. Öte yandan, NATO ülkelerinin gemilerine ilişkin daha yumuşak bir prosedür öngörülmüş olmakla birlikte, tüm yabancı devletlere ait savaş gemilerinin geçişinde Alman Hükûmetinden

¹¹⁸ Görüşlerin bazıları Kiel Kanalı'nın rejimini hâlen Versailles Barış Antlaşmasına dayandırırken, öte yandan bazı yazarlar artık Versailles Barış Antlaşması hükümlerinin geçerli olmadığını, Kiel Kanalı'nın Almanya'nın içsularına dâhil olduğunu ifade etmekten, bir grup yazar ise durumu özetleyip Kiel Kanalı'nın rejiminin belirsiz olduğuna işaret etmekle yetinmişlerdir.

önceden diplomatik izin alındığı gözlenmektedir ki, bu duruma bugüne kadar bir itiraz da, en azından tespit edilebildiği kadarıyla, söz konusu olmamıştır.

Anlatılan tüm bu olaylar çerçevesinde, yukarıda doktrinin savunduğu görüşler incelendiğinde de görüldüğü üzere, doktrin uluslararasılaştırma, servitütler, objektif rejim yaratan anlaşmalar, anlaşma kurallarının örf ve âdet kuralına dönüşmesi, anlaşma koşullarında radikâl değişikliklerin yaşanması gibi birtakım uluslararası hukuk ilkelerine başvurmuş ve başvurmaktalardır. Yazarlarca gerçekleştirilen iddiaların dayanakları olan bu ilkeler çerçevesinde Kiel Kanalının hukukî rejiminin değerlendirilmesi, kuşkusuz, faydalı olacaktır.

Her şeyden evvel, Versailles Barış Antlaşması hükümleri sonucu Kiel Kanalının uluslararasılaştırıldığı iddiası değerlendirilmelidir. Uluslararasılaştırma¹¹⁹ kurumu uluslararası hukukta temel olarak ikiye ayrılmaktadır: “ülkesel uluslararasılaştırma” (*territorial internationalization*)¹²⁰ ve “işlevsel uluslararasılaştırma” (*functional internationalization*)¹²¹. Kiel Kanalının,

¹¹⁹ Uluslararasılaştırma en basit ifadesiyle *Wolfrum ve Pichon* tarafından şu şekilde ortaya konulmuştur: “*Uluslararasılaştırma terimi, bir devletin topraklarındaki bir ülke, bir nehir veya bir kanalın korunmasının, kontrolünün ve yönetiminin bir başka devlete veya birçok devlete verilmesini tarif etmek için kullanılmaktadır*”. Bu tanım çerçevesinde, uluslararasılaştırmada üç temel unsurun varlığı aranmaktadır. Bunlardan ilki belirli bir devletin egemenliğinin kaldırılması veya sınırlandırılmasıyken, ikincisi uluslararası toplumun veya en azından belirli sayıdaki devletin çıkarlarına hizmet edilmesidir. Son olarak ise, bu mealde uluslararası kurumsal bir çerçevenin oluşturulması gereklidir. Uluslararası çerçeve denilirken, uluslararası bir örgütün oluşturulması zorunlu değildir. Bkz. **Wolfrum, R. & Pichon, J.**: *Internationalization, Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010, özellikle paragraf: 1 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10).

¹²⁰ Ülkesel uluslararasılaştırma, bir ülkenin veya ülke parçasının egemen devletin yetkisinden tamamen ayrılmasını ifade eder.

¹²¹ Kapsamlı olmayan işlevsel uluslararasılaştırmada ise, üçüncü devletler ve/veya uluslararası toplum lehine kısıtlı şekilde sınırlandırılan bir ülkesel egemenlik söz konusudur. İşlevsel uluslararasılaştırmanın üç farklı türü olduğu bildirilmektedir: belirli uluslararası örgütlerin bu görevle görevlendirildiği uluslararasılaştırmalar, özel uluslararası rejimlerin yaratıldığı uluslararasılaştırmalar ve özellikle son zamanlarda ortaya çıkan ulusal yetki alanı dışında kalan belirli işlevleri kapsayan uluslararasılaştırmalar.

bu çerçevede, işlevsel uluslararasılaştırmaya örnek teşkil ettiği ifade edilmektedir¹²². Bununla beraber, II. Dünya Savaşı sonrası Almanya'nın yukarıda kısaca değinilen uygulamaları ve uluslararası toplumun buna uyumu artık bu tür bir uluslararasılaştırmanın varlığını günümüz için sorgulanır hâle getirmektedir.

Kiel Kanalı çerçevesinde bir başka iddia ise, Versailles Barış Antlaşması başta olmak üzere yaratılan düzenin uluslararası servitüt¹²³ olduğu iddiasıdır¹²⁴. Açıkça ifade etmek gerekir ki, bu konuda en kapsamlı çalışma-

¹²² Bkz. **Böhmer**, s. 328-329; **Wolfrum & Pichon**, paragraf: 23. *Wolfrum* ve *Pichon* her ne kadar ikinci tür işlevsel uluslararasılaştırma örneği dâhilinde Kiel Kanalına yer vermiş olsalar da, bu bağlamda dikkat edilmesi gereken bu örneklendirmeye Kiel Kanalı'nın günümüzdeki durumunun kast edilip edilmediğinin belli olmamasıdır. Çünkü, yazarlar işlevsel uluslararasılaştırmaya dair dört örnek sıralamışlardır. Bunlar Süveyş, Panama ve Kiel Kanalı ile birlikte Türk Boğazlarıdır. Fakat, hemen müteakip cümlede Türk Boğazları haricinde diğer örneklerin hiçbirisinde kontrol eden bir komisyon mekanizmasının yer almadığını vurgulamışlardır ki; bu da, Türk Boğazları için 1923 ilâ 1936 tarihleri arasındaki döneme (Lozan Boğazlar Sözleşmesine) işaret etmektedir. Dolayısıyla, bu durumda, yazarların, Kiel Kanalı için de Versailles Barış Antlaşması ile 1936 tarihli Memorandumu veya en azından II. Dünya Savaşının sonuna kadar gelen döneme atf yaptıklarını düşündürmektedir.

¹²³ Uluslararası hukukta servitütler oldukça tartışmalı bir konudur. Roma Özel Hukuku kökenli olarak uluslararası hukuka uyarlanmaya çalışılan servitütler şu şekilde tanımlanabilmektedir: “*Uluslararası servitütler bir başka devlet lehine devletlerin egemenliklerine yöneltilen sözleşmesel ve devamlı sınırlandırmalardır... sürekli mülkiyet hakkı yaratıkları kabul edilir*”. Uluslararası hukukta ülke üzerinde egemenlikler değiştikçe de devamı sağlayacak ve devlet egemenliği ilkesine aykırı sonuçlar doğurabilecek servitütlerin varlığı bu sebeple tartışılmıştır. Devlet ülkesi üzerinde, çeşitli ülkesel sınırlandırmalara gidilebileceği aşikârdır. Ama, bunun, servitüt adıyla ve bu konsept çerçevesinde yapılabileceği, belirtildiği üzere, tartışmalıdır. Servitütler hakkında daha ayrıntılı bilgi ve değerlendirmeler için bkz. **Boczek**, 2010, s. 247-249; **Brierly**, s. 190-194; **Brownlie**, s. 366-368; **McNair**, A. D.: So-Called State Servitudes, *British Yearbook of International Law*, vol. 6, 1925, s. 111-127; **Perdomo-Escobar**, J. I.: Aeronautic Servitudes: A Comparative Study, *Michigan Law Review*, vol. 44/6, 1946, s. 1013-1034, özellikle s. 1013 (tanım için); **Reid**, H. D.: International Servitudes in Law and Practice, Chicago, 1932; **Váli**, F. A.: Servitudes of International Law, 2nd edition, London, 1958.

¹²⁴ En azından **Baxter** ve **Triska** Kiel Kanalı ve daha geniş perspektifte uluslararası kanallar bağlamında uluslararası servitüt teoremini de incelemişlerdir. Bkz. **Baxter & Triska**, s.

lardan birini gerçekleştirmiş olan *Váli* dahi Kiel Kanalının servitütler kapsamına girmeyeceğini ifade etmektedir¹²⁵.

Bazı yazarlar, Versailles Barış Antlaşmasının Kiel Kanalına ilişkin hükümlerinin objektif rejim yarattığını ve bu çerçevede ilgili hükümlerin Versailles Barış Antlaşmasının akıbetinden bağımsız devam ettiğini ileri sürseler de¹²⁶, Versailles Barış Antlaşması taraflarının II. Dünya Savaşı sonrasında takındıkları tutum ve Almanya'nın uygulamaları bu iddiayı da boşa çıkarmaktadır; kaldı ki, antlaşmalar hukukunu düzenleyen 1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi (zaten bu konu sözleşmeye dâhil edilmemiştir) ve onun öncesindeki çalışmalarda objektif rejim yaratan antlaşma hükümleri ve/veya antlaşma kavramının oldukça tartışmalı olduğu doktrinde altı çizilen bir husustur¹²⁷.

177-178. Öte yandan, bu konuda *Reid* ise, Kiel Kanalında servitütlerin söz konusu olduğunu belirtmiştir. Bkz. **Reid**, s. 138-140. Paralel şekilde, bkz. **Boczek**, 2010, s. 248.

¹²⁵ Bkz. **Váli**, s. 52-54. Kanallar genelinde servitüt kurumunun bazı yazarlarca savunulduğunu dile getiren *Treves* de, kendi görüşü olarak, uluslararası kanallardan diğer gemilerin geçişinin dayanağı olarak servitüt kurumuna karşı çıkmıştır. Bkz. **Treves**, 1991, s. 943. Karşı görüşte olan *Reid* için bir üst dipnotta zaten atıf yapılmıştı. Bunun haricinde, bkz. **Boczek**, 2010, s. 248; **Malanczuk**, P.: *Akehurst's Modern Introduction to International Law*, 7th revised edition, New York, 1997, s. 160 dipnot: 95. Hemen belirtmelidir ki, *Malanczuk* açıkça metinde Kiel Kanalına yer vermemiş, Panama Kanalına ilişkin referansın gerçekleştirildiği dipnot sonunda Kiel için de bakınız şeklinde bir belirlemeye gitmiştir. Burada akıllara gelen, *Malanczuk*'un devam ettirdiği *Akehurst*'un eserinin orijinalinde *Akehurst*'ün kendisinin bu tip bir belirlemeye gitmemesidir. Bkz. **Akehurst**, M.: *A Modern Introduction to International Law*, 5th edition, Chatham, 1984, s. 154-155, özellikle s. 155.

¹²⁶ Bunu reddeden yazarlar da vardır. Örneğin, kanallardaki geçiş rejiminin objektif rejim yaratan anlaşma veya anlaşma hükmüne dayandırılmasına *Treves* karşı çıkıyor görünmektedir. Bkz. **Treves**, 1991, s. 943.

¹²⁷ Bkz. **Fitzmaurice**, M.: *Treaties*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010, paragraf: 101 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10); **Reuter**, P.: *Introduction to the Law of Treaties*, London, 1995, s. 124-125. Ayrıca, *Fitzmaurice*'nin antlaşmaların üçüncü devletlere etkisini irdelediği daha evvelki tarihli bir makalesinde 1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi m. 36'ya dair örneklendirmede Kiel Kanalını vermiş olduğu da gözden kaçırılmamalıdır. **Fitzmaurice**, M.: *Third Parties and the Law of Treaties*, *Max Planck Yearbook of the United Nations*, vol. 6, 2002, s. 72.

Versailles Barış Antlaşmasının ilgili hükümlerine ilişkin antlaşma şartlarında köklü değişiklikler olduğu (*rebus sic stantibus*)¹²⁸ iddiası ise, kabul edilemeyecek iddialardan biridir. Her şeyden evvel, bu ilkenin uygulanabilmesi, şüphesiz, yürürlükte olan bir antlaşmanın varlığını gerektirmektedir. Oysa, Versailles Barış Antlaşmasının yürürlüğünün devam edip etmediği oldukça tartışmalıdır¹²⁹. Öte yandan, bazı yazarlarca, *rebus sic stantibus ilkesinin* ülkesel statü ve rejimlere ilişkin hususlarda geçerli olamayacağı da iddia edilmektedir¹³⁰.

Esasen, II. Dünya Savaşı sonrasındaki dönemde, başta Rus yazarlar olmak üzere, bazı Doğu Bloku ülkeleri yazarlarının belirtmiş olduğu Kiel Kanalına ilişkin bir uluslararası antlaşma yapılarak rejimin açıkça ortaya konulması isteğinin de, Versailles Barış Antlaşmasının ilgili hükümlerinin o

¹²⁸ Bir antlaşma yapılırken dayanan mevcut ve antlaşmanın yapılmasını etkileyen ilkelere sonradan meydana gelen köklü değişiklikler sonucunda ilgili antlaşma sonlandırılabilir ya da askıya alınabilir. Roma özel hukukundan kaynaklandığı ifade olunan ilkeye uluslararası hukukta ilk değinenin Gentili olduğu ifade edilmektedir. Bu ilkenin iki istisnası vardır. İlki bu ilkeye dayanacak olan devletin bu köklü değişikliklere kendisinin neden olmamış olmasıyken, ikincisi ise sınır antlaşmaları veya sınırlara dair hükümlerdir. Bu ilkeye ilişkin düzenleme 1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesinin 62. maddesinde yer almaktadır. *Rebus sic stantibus ilkesine* dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Haraszti**, G.: *Treaties and the Fundamental Change of Circumstances*, *Recueil des cours*, vol. 146, 1975-III, 1975, s. 1-93; **Giegerich**, T.: *Article 62: Fundamental Changes of Circumstances*, in *Vienna Convention on the Law of Treaties: A Commentary*, edited by Dörr & Schmalenbach, Heidelberg, 2012, s. 1067-1104; **Lissitzyn**, O. J.: *Treaties and Changed Circumstances (Rebus Sic Stantibus)*, *American Journal of International Law*, vol. 61/4, 1967, s. 895-922; **Pazarıcı**, H.: *Uluslararası Hukuk Dersleri*, Kitap I, gözden geçirilmiş 5. baskı, Ankara, 1995, s. 197-198.

¹²⁹ Versailles Barış Antlaşmasının akıbetine dair ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. **Schorkopf**, F.: *Versailles Peace Treaty (1919)*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010, paragraflar: 24-26 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 08/10/10).

¹³⁰ Bkz. **Lagoni**, 2010, paragraf: 16. Karşı görüş için, bkz. **Haraszti**, özellikle s. 67; **Giegerich**, s. 1093. Bu paralelde, konuya ilişkin olarak **Pazarıcı**, *isabetli bir biçimde*, 1923 tarihli Lozan Boğazlar Sözleşmesinin ilgili hükümlerinin 1936 tarihli Montreux Sözleşmesiyle değiştirilmesi örneğini vermiştir. Bilindiği üzere, Türkiye konuya dair yeni bir sözleşme yapılmasını o dönemin askerî ve siyasî koşullarında meydana gelen değişiklikleri ortaya koyarak talep etmiştir. Bkz. **Pazarıcı**, Kitap I, s. 198.

tarihten sonra uygulanmadığına ilişkin kanıtlardan biri olarak nitelendirilebilir. Yine, Versailles Barış Antlaşması hükümlerinin devam etmediğini veya bu hükümlerin Kiel Kanalı için örf ve âdet kuralı hâline evrilmediklerini¹³¹ göstermesi açısından Tahran, Potsdam ve Yalta Konferanslarındaki görüşmeler de dikkate alınabilecektir¹³².

Almanya, yabancı devletlerin savaş gemilerinin kanaldan geçiş yapabilmelerini önceden diplomatik yollarla izin alınması koşuluna bağlamıştır¹³³.

¹³¹ Uluslararası hukukun aslî kaynaklarından birini teşkil eden uluslararası örf ve âdet kuralının (Uluslararası Adalet Divanı m. 38) varlığı için iki temel unsurun mevcudiyetine bakılmaktadır: maddî unsur ve manevî unsur. Bunlardan, maddî unsur, en basit hâliyle, belirli bir hareketin, tutumun belirli aralıklarla tekrarlanması olarak ifade edilebilecekken, *opinio juris* diye de adlandırılan manevî unsurdaki ise, bu tekrarlanan hareketlerin hukukî zorunluluk teşkil ettiği düşüncesiyle gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Özellikle, ikinci unsur, yâni manevî unsurun tespiti oldukça güçtür. Bununla beraber, uluslararası antlaşmalarla, uluslararası örf ve âdet kuralları arasındaki ilişki çeşitli şekillerde incelenebilir. Her şeyden evvel, bu iki uluslararası hukuk kaynağı arasında hiyerarşik bir ilişkinin olmadığı belirtilmelidir. Bununla beraber, uluslararası antlaşmaların taraf olan devletlerin iradelerini daha açık ortaya koyduğu için daha tercih edilebilir olduğu düşünülebilir. Uluslararası antlaşma hükmü uluslararası örf ve âdet kuralına dönüşebilir, bir uluslararası antlaşma hükmü uluslararası örf ve âdet kuralını kaldırabilir veya değiştirebilir, daha istisnâî olmakla birlikte tam tersi de söz konusu olabilecektir. Oldukça geniş ve teknik bir konu olan uluslararası örf ve âdet kurallarına dair daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Akehurst**, M.: Custom as a Source of International Law, *British Yearbook of International Law*, vol. 47, 1974/75, s. 1-53; **Mendelson**, M. H.: The Formation of Customary International Law, *Recueil des cours*, vol. 272, 1998-II, 1998, s. 155-410; **Pazarıcı**, Kitap I, s. 209-221; **Sur**, s. 78-84; **Treves**, T.: Customary International Law, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (son ziyaret tarihi: 04/10/10). Kiel Kanalı açısından bakıldığında, gerek Almanya'nın tutumu ve uygulamaları, gerek diğer devletlerin buna karşı takındıkları tutum Versailles Barış Antlaşmasının hükümlerinin uluslararası bir örf ve âdet kuralına dönüşmediği, hatta Kiel Kanalına dair bağımsız bir geçiş serbestisinin uluslararası örf ve âdet kuralı olarak ortaya çıkmadığı gözlenmektedir.

¹³² Tabii ki, bunlara dayanarak tam tersi bir iddiada da bulunulabilir. Bu görüşmelere ilişkin bkz. *supra* s. 10-11 ve *supra* dipnotlar: 48 ve 50.

¹³³ Bkz. **Boczek**, 2010, s. 293; **Böhmer**, s. 332; **Kolodkin et al.**, s. 195; **Lagoni**, 2010, paragraf: 12; **Lampe**, 140; **Yang**, s. 81 dipnot: 416. *Lagoni*, bu kurala tüm devletlerin *de facto* uydüğunun altını çizmiştir. Bkz. **Lagoni**, 2010, paragraf: 12. Ayrıca, aşağıda bir

Hatta, NATO üyesi müttefik devlet gemileri için bile, önceden izne dair daha basitleştirilmiş bir prosedürün¹³⁴ söz konusu olması, yazarlar tarafından, NATO'nun kendisinin dahi m. 380'deki öngörülen rejimin geçerli olmadığını gösterdiğini mütalâa etmelerine yol açmıştır¹³⁵.

Buna ilâveten, en azından Versailles Barış Antlaşmasının ilgili hükümlerinin artık yürürlükte olmadığını da, bazı hükümetler tarafından çeşitli vesilelerle ortaya konulduğu belirtilmelidir. Yukarıda daha evvel değinilen 1990 tarihli Büyük Kuşaktan Geçiş Davasında, Danimarka, sunmuş olduğu karşı-muhtırada yer verdiği Kiel Kanalına dair açıklamalarda, kanalın, 1919 ilâ 1936 tarihlerinde Versailles Barış Antlaşması hükümlerine tâbi olduğuna açıkça işaret etmektedir¹³⁶. Daha açık belirtmek gerekirse, Danimarka'nın açıklaması, böylelikle 1936 tarihinden sonra bu hükümlerin Kiel Kanalı için, en azından kendi açısından, uygulanmadığını ortaya koymaktadır. Aynı davada Finlandiya ise, muhtırasında, Kiel Kanalı'nın rejimine dair açıklamalarında, günümüzde, kanaldaki yabancı ticaret gemilerine Alman içsularındaki gemilerle gümrük ücretleri hariç aynı davranışın öngörüldüğünü belirtmiş ve savaş gemileri ve ticarî niteliği haiz olmayan diğer kamu gemileri için ise diplomatik yollarla önceden izin alınması kuralının getirildiğinin altını çizmiştir¹³⁷.

Benzer şekilde, *Lampe*'nin uluslararası örf ve âdet kuralı iddiası da¹³⁸, uluslararası veya okyanuslar-arası kanallara ilişkin bu nitelikli herhangi bir kuralın var olmaması gerçeği¹³⁹ karşısında savunulacak bir iddia gibi görünmemektedir

kez daha vurgulanacağı üzere, Finlandiya, resmî muhtırasında, Kiel Kanalı'ndan geçişe ilişkin olarak, savaş gemilerinin ve ticarî niteliği haiz olmayan diğer devlet gemilerinin, bu geçişi yapabilmek için önceden diplomatik yollarla izin alması gerektiğini belirtmiştir. Bkz. *infra* dipnot: 134.

¹³⁴ Dışişlerinin devreye sokulmadığı liman ziyaretlerine (donanma üslerine tescil yapılması şeklinde) ilişkin prosedür uygulanmaktadır. Bkz. **Böhmer**, s. 332; **Lampe**, s. 140. Ayrıca, bkz. **Boczek**, 2010, s. 293.

¹³⁵ Bkz. **Lagoni**, 2010 paragraf: 12. Ayrıca, bkz. **Böhmer**, s. 332.

¹³⁶ Bkz. "*Danish Counter-Memorial*", s. 161 paragraf: 465.

¹³⁷ Bkz. "*Finnish Memorial*", s. 14 paragraf: 22.

¹³⁸ Bkz. **Lampe**, s. 141.

¹³⁹ Bu konuda bkz. *supra* dipnot: 15.

Tüm bu çerçevede, II. Dünya Savaşı sonrasında Kiel Kanalı üzerinde Alman münhasır egemenliğinin tekrar tesis edilmiş olduğu, buna karşılık özellikle ticarî alandaki gelişmelerin ve sonrasında ona da bağlı globalleşmenin bir sonucu olarak Almanya'nın ticarî gemilere serbestlik tanınması, rejimin bu temel çerçevesinde ortaya çıkmış olduğu mütalâasına yol açabilecektir¹⁴⁰. Bazı yazarların görüşlerinin aksine, Almanya'nın kanal üzerindeki münhasır egemenliği, şu andaki ticarî gemilerin kanalı serbestçe kullanmasıyla da çatışmamaktadır. Almanya'nın ticarî ve ekonomik nedenler temelinde ticarî gemilere geçiş serbestisi uygulaması, Alman münhasır egemenliğinin olmadığını göstermeyeceği gibi, ilgili bu egemenliğin, görüldüğü üzere, bu tür bir serbestiyi tanıma hakkına da hâlel getirmeyeceği ifade edilmelidir.

SONUÇ

19. yüzyılın sonlarında askerî emeller çerçevesinde inşa edilen Kiel Kanalının, günümüzde, Almanya için ekonomik önemi inkâr edilemeyecek düzeydedir. Bu durum da, Kiel Kanalının rejiminin ortaya konulmasını gerekli kılmaktadır. *Wimbledon Davası*ndaki vermiş olduğu kararda Uluslararası Sürekli Adalet Divanının belirttiğinin aksine uluslararası kanallara dair kabul edilen genel bir uluslararası örf ve âdet hukuku kuralının var olmadığı düşünüldüğünde, bu tür suyollarının uluslararası rejiminin ortaya konulabilmesi için bir antlaşmanın mevcudiyeti veya ilgili devletlerin konuya dair açık bildirimini aranmaktadır. I. Dünya Savaşı sonunda imzalanan Versailles Barış Antlaşmasının ilgili hükümleri ile uluslararası rejime sokulan Kiel Kanalında durumun, az da olsa gerek 1936'daki Memorandumun etkisiyle, gerek II. Dünya Savaşı sonrasında Almanya ile herhangi bir antlaşma yapılmamasının etkisiyle değiştiği gözlenmektedir. Özellikle, Almanya'nın tutumu (*ulusal düzenlemeler, mahkeme kararları vs.*) ve diğer devletlerin buna karşı reaksiyonları (*kınamama, üçüncü devletlerin gemileri için gereken izinleri alması vs.*) ile birlikte II. Dünya Savaşı sonrasında *de jure* hiçbir

¹⁴⁰ Her ne kadar bire bir aynı olmasa da, bu durumun, limanlara girişe ilişkin durumla paralellik gösterdiği düşünülebilir. Uluslararası hukuk çerçevesinde, limanlara giriş hakkına dair genel olarak bkz. **Churchill, R. R. & Lowe, A. V.**: *The Law of the Sea*, 3rd edition, Manchester, 1999, s. 61-63 ve 435.

resmî uluslararası düzenlemenin konusunu oluşturmeyan Kiel Kanalı'nın bugün için Alman egemenliği altında olduğunu belirtmek yanlış olmasa gerektir. Bunun ise, Almanya'nın özellikle de ekonomik kaygılarla ticarî gemilere geçiş serbestisi tanınmasıyla herhangi bir şekilde zedelenmesi de mümkün gözükmemektedir.

BİBLİOGRAFYA

Aslı Kaynaklar

1888 tarihli Süveyş Deniz Kanalındaki Serbest Seyrüsefere İlişkin Sözleşme (İstanbul veya Konstantinople Sözleşmesi)¹⁴¹.

1901 tarihli Hay-Pauncefote Antlaşması.

1903 tarihli Hay-Bunau Varilla Antlaşması.

1919 tarihli Versailles Barış Antlaşması.

1920 tarihli Wimbledon Dâvası (Uluslararası Sürekli Adalet Divanı).

1951 tarihli İngiltere ve Norveç Arasındaki Balıkçılık Dâvası (Uluslararası Adalet Divanı).

1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi.

1971 tarih ve 281/71 no'lu Avrupa Ekonomik Topluluğu Yönetmeliği.

1977 tarihli Panama Kanalı Antlaşması.

1977 tarihli Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine İlişkin Antlaşma.

1990 tarihli Büyük Kuşaktan Geçiş Dâvasına Dair Finlandiya Muhtırası (Aralık 1991).

1990 tarihli Büyük Kuşaktan Geçiş Dâvasına Dair Danimarka Karşı-Muhtırası (Mayıs 1992).

2003 tarih ve 13/2004 no'lu Avrupa Birliği Komisyonu Yönetmeliği.

2015 tarihli Süveyş Kanalına İlişkin Seyrüsefer Kuralları.

2016 tarihli Seyrüsefere Müsait Deniz Suyolları İçin Alman Trafik Yönetmeliği.

2017 tarihli Alman Karasularının Deniz Tarafındaki Deniz Alanlarından Federal Alman Cumhuriyeti İçsuların Giren Gemiler ve Bu Tür İçsularını Terk Eden Gemiler İçin Koşullara Dair Yönetmelik.

¹⁴¹ Metin içerisinde kısaca “1888 tarihli İstanbul Antlaşması” olarak yer verilmiştir.

Kitap ve Makaleler

- Aguirre**, R. W.: The Panama Canal, Leiden, 2010.
- Akehurst**, M.: Custom as a Source of International Law, *British Yearbook of International Law*, vol. 47, 1974/75, s. 1-53.
- Akehurst**, M.: A Modern Introduction to International Law, 5th edition, Chatham, 1984.
- Alexandersson**, G.: The Baltic Straits, The Hague, 1982.
- Andreyev**, E. P. & **Blishchenko**, I. P. (eds.): The International Law of the Sea, Moscow, 1988.
- Arcari**, M.: Canals, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10).
- Arcari**, M.: Panama Canal, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10).
- Arcari**, M.: Suez Canal, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10).
- Aust**, A.: Handbook of International Law, 2nd edition, Cambridge, 2010.
- Baxter**, R. R. & **Triska**, J.: The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals, Massachusetts, 1964.
- Berdichevsky**, N.: The German-Danish Border: A Successful Resolurion of an Age Old Conflict or Its Redefinition?, *IBRU Territory Briefing*, vol. 2/7, 1999.
- Boczek**, B. A.: The Baltic Sea: A Study in Marine Regionalism, *German Yearbook of International Law*, vol. 23, 1980, s. 196-230.
- Boczek**, B. A.: The A to Z of International Law, Lanham, 2010.
- Bonin**, H.: Panama Canal, in *Seas and Waterways of the World: An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, vol. I, edited by Zumerchik & Danver, Santa Barbara, 2010, s. 218-228.

- Bonin**, H.: Suez Canal, in *Seas and Waterways of the World: An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, vol. I, edited by Zumerchik & Danver, Santa Barbara, 2010, s. 257-270.
- Böhmer**, A.: One Hundred Years: The Kiel Canal in International Law, *German Yearbook of International Law*, vol. 38, 1995, s. 325-346.
- Brierly**, J. L.: *The Law of Nations: An Introduction to the International Law of Peace*, 6th edition, London, 1981.
- Broms**, B.: Suez Canal, *Encyclopedia of Public International Law: Geographic Issues*, vol. 12, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1990, s. 360-365.
- Brownlie**, I.: *Principles of Public International Law*, 6th edition, Cornwall, 2003.
- Brüel**, E.: *International Straits: A Treatise in International Law-Straits Comprised by Positive Regulations*, vol. II, Copenhagen, 1947.
- Churchill**, R. R. & **Lowe**, A. V.: *The Law of the Sea*, 3rd edition, Manchester, 1999.
- Colombos**, C. J.: *The International Law of the Sea*, 6th edition, London, 1967.
- Couper**, A. D. & **Horck**, J.: Baltic Navigation, Shipping and Trade, in *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, edited by Platzöder & Verlaan, The Hague, 1996, s. 217-231.
- Çelik**, E. F.: *Milletlerarası Hukuk, İkinci Kitap*, İstanbul, 1987.
- Davies**, E. A. J.: Canals and Inland Waterways, *Encyclopædia Britannica*, May 7 2013 via <http://academic.eb.com/levels/collegiate/article/117291> (ziyaret tarihi: 01/11/16).
- Delupis**, I.: *International Law and the Independent States*, Essex, 1974.
- Ehlers**, P.: Baltic Sea, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10).

- Elferink**, A. G. O.: The Regime of Passage Through the Danish Straits, *International Journal of Marine & Coastal Law*, vol. 15/4, 2000, s. 555-566.
- Fenwick**, C. G.: *International Law*, 4th edition, New York, 1965.
- Fitzmaurice**, M.: Third Parties and the Law of Treaties, *Max Planck Yearbook of the United Nations*, vol. 6, 2002, s. 37-127.
- Fitzmaurice**, M.: Treaties, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10).
- Giegerich**, T.: Article 62: Fundamental Change of Circumstances, in *Vienna Convention on the Law of Treaties: A Commentary*, edited by Dörr & Schmalenbach, Heidelberg, 2012, s. 1067-1104.
- Goralczyk**, W.: in *Questions & Discussions*, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 619.
- Grant**, J. P. & **Barker**, J. C.: *Parry and Grant Encyclopædic Dictionary of International Law*, 3rd edition, New York, 2009.
- Greig**, D. W.: *International Law*, 2nd edition, London, 1976.
- Grzybowski**, K.: *Soviet Public International Law: Doctrines and Diplomatic Practice*, Leyden, 1970.
- Haraszti**, G.: Treaties and the Fundamental Change of Circumstances, *Recueil des cours*, vol. 146, 1975-III, 1975, s. 1-93.
- Hartwig**, M.: Panama Canal, *Encyclopedia of Public International Law: Geographic Issues*, vol. 12, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1990, s. 282-289.
- Hattendorf**, J. B.: Rivers, Canals, and Inland Waterways, *Oxford Reference*, 2007, via www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780195130751.001.0001/acref-9780195130751-e-0698 (ziyaret tarihi: bilinmiyor).
- Heidbrink**, I.: European Canals, in *Seas and Waterways of the World: An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, vol. I, edited by Zumerchik & Danver, Santa Barbara, 2010, s.118-121.
- Henkin**, L. & **Pugh**, R. C. & **Schachter**, O. & **Smit**, H.: *International Law: Cases and Materials*, 3rd edition, St. Paul, 1993.

- Horváth, M.:** The Sovereignty of the Republic of Panama in the Light of the Panama Canal Treaties, *Miskolc Journal of International Law*, vol. 6/2, 2009, s. 44-59.
- Jaenicke, G.:** in *Questions & Discussions*, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 615-616.
- Jennings, R. & Watts, A. (eds.):** Oppenheim's International Law, vol. I (Peace), 9th edition, London, 1998.
- "Kaiser Wilhelm Canal/Kiel Canal", via www.globalsecurity.org/military/europe/de-kaiserliche-kaiser-wilhelm-canal.htm (son ziyaret tarihi: 14/01/17).
- "Kiel Canal Expansion: World's Busiest Artificial Waterway Set to Grow", *Der Spiegel*, October 27 2006 via www.spiegel.de/international/spiegel/kiel-canal-expansion-world-s-busiest-artificial-waterway-set-to-grow-a-444951-druck.html (son ziyaret tarihi: 01/01/17).
- Kolodkin, A. L. & Gutsuliak, V. N. & Bobrova, V.:** The World Ocean-International Legal Regime, edited & translated by Butler, Utrecht, 2010.
- Kovalev, A. A.:** Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches, edited & translated by Butler, Utrecht, 2004.
- Kraska, J.:** Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics, New York, 2011.
- Kwiatkowska-Czechowska, B.:** Legal Status of Baltic Straits, *Thesaurus Acroasium*, vol. 7, 1977, s. 525-528.
- Lagoni, R.:** Canals, *Encyclopedia of Public International Law: States-Responsibility of States-International Law and Municipal Law*, vol. 10, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1987, s. 36-39.
- Lagoni, R.:** Baltic Sea, *Encyclopedia of Public International Law: Geographic Issues*, vol. 12, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1990, s. 33-39. (**Lagoni, 1990 (a)**)
- Lagoni, R.:** Kiel Canal, *Encyclopedia of Public International Law: Geographic Issues*, vol. 12, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1990, s. 200-202. (**Lagoni, 1990 (b)**)

- Lagoni, R.:** Environmental Protection and Maritime Safety in the Danish Straits, in *Verhandeln für den Frieden/Negotiating for Peace: Liber Amicorum Tono Eitel*, edited by Frowein & Scharioth & Winkelmann & Wolfrum, Heidelberg, 2003, s. 605-625.
- Lagoni, R.:** Kiel Canal, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10).
- Lampe, W. O.:** The Kiel Canal, in *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, edited by Platzöder & Verlaan, The Hague, 1996, s. 133-141.
- Lee, L. T.:** Legal Aspects of Internationalization of Interoceanic Canals, *Law & Contemporary Problems*, vol. 33/1, 1968, s. 158-168.
- Lissitzyn, O. J.:** Treaties and Changed Circumstances (Rebus Sic Stantibus), *American Journal of International Law*, vol. 61/4, 1967, s. 895-922.
- Llácer, F. J. M.:** Panama Canal Management, *Marine Policy*, vol. 29/1, 2005, s. 25-37.
- Llácer, F. J. M.:** The Panama Canal: Operations and Traffic, *Marine Policy*, vol. 29/3, 2005, 223-234.
- “Locked Out: Disrepair Forces Closure of Vital Shipping Lane”, *Der Spiegel*, August 03 2013 via www.spiegel.de/international/germany/repairs-force-sudden-closure-of-vital-german-kiel-canal-shipping-lane-a-887759-druck.html (son ziyaret tarihi: 01/01/2017).
- Luhtala, H.:** Maritime Transport of Chemicals in the Baltic Sea, Turku, 2010 via www.merikotka.fi/julkaisut/Luhtala_kemikaalikuljetukset.pdf (ziyaret tarihi: 18/01/17).
- Madsen, C.:** The Royal Navy and German Navy Disarmament 1942-1947, Avon, 1998.
- Mahmoudi, S.:** The Baltic Straits, in *Navigating Straits: Challenges for International Law*, edited by Caron & Oral, Leiden, 2014, s. 125-137.
- Malanczuk, P.:** Akehurst’s Modern Introduction to International Law, 7th revised edition, New York, 1997.

- McClute**, J. F. Jr.: The Law of International Waterways: An Approach to a Suez Canal Solution, *University Pennsylvania Law Review*, vol. 105/4, 1957, s. 714-744.
- McNair**, A. D.: So-Called State Servitudes, *British Yearbook of International Law*, vol. 6, 1925, s. 111-127.
- Mendelson**, M. H.: The Formation of Customary International Law, *Recueil des cours*, vol. 272, 1998-II, 1998, s. 155-410.
- Meray**, S. L.: Devletler Hukukuna Giriş, Cilt I, gözden geçirilmiş 2. Bası, Ankara, 1960.
- Münch von**, I.: The Wimbledon, *Encyclopedia of Public International Law: Decisions of International Courts and Tribunals, and International Arbitrations*, vol. 2, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1981, s. 293-296.
- Münch von** I.: Commentary, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 607-610.
- Münch von**, I.: in *Questions & Discussions*, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 619-620¹⁴².
- Obieta**, J. A.: The International Status of the Suez Canal, The Hague, 1960.
- O'Connell**, D. P.: International Law, vol. I, 2nd edition, London, 1970.
- Olwan**, M. Y.: International Canals, in *International Law: Achievements and Prospects*, edited by Bedjaoui, Paris, 1991.
- Pazarıcı**, H.: Uluslararası Hukuk Dersleri, Kitap I, gözden geçirilmiş 5. baskı, Ankara, 1995.
- Pazarıcı**, H.: Uluslararası Hukuk Dersleri, Kitap II, gözden geçirilmiş 6. Baskı, Ankara, 1999.
- Pazarıcı**, H.: Uluslararası Hukuk, gözden geçirilmiş 13. baskı, Ankara, 2014.

¹⁴² Yazarın bibliyografyada yer verilen bir üstteki makalesi göz önüne alındığında aynı eserde farklı makalelermiş gibi görünse de, Münch'ün gerçekleştirmiş olduğu değerlendirmelere diğer yazarlardan gelen tepki ve sorular üzerine cevaplarını içeren açıklamalarıdır. Dolayısıyla, metin içerisindeki atıflarda özel bir ayırma gidilmesi tercih edilmemiştir, 1983 yılını belirtildikten sonra sayfa numaralarının zaten kendini belli edeceği aşikârdır.

- Perdomo-Escobar**, J. I.: Aeronautic Servitudes: A Comparative Study, *Michigan Law Review*, vol. 44/6, 1946, s. 1013-1034.
- Prescott**, J. R. V.: The Political Geography of the Oceans, Vancouver, 1975.
- Reid**, H. D.: International Servitudes in Law and Practice, Chicago, 1932.
- Reuter**, P.: Introduction to the Law of Treaties, London, 1995.
- Sahović**, M. & **Bishop**, W. W.: The Authority of the State: Its Range with Respect to Persons and Places, in *Manual of Public International Law*, edited by Sørensen, Hong Kong, 1978, s. (reprint of the 1968 edition)
- Schorkopf**, F.: Versailles Peace Treaty (1919), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 08/10/10).
- Sintsova**, T. A.: The Regime of Navigation in the Suez Canal, *Marine Policy*, vol. 12/3, 1988, s. 263-270.
- Smith**, H. A.: The Law and Custom of the Sea, 3rd edition, London, 1959.
- Somers**, E.: The Legal Regime of the Danish Straits, in *The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 12-19.
- Starke**, J. G.: Introduction to International Law, 10th edition, London, 1989.
- Stolberg**, E. M.: Russian Waterways, in *Seas and Waterways of the World: An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, vol. I, edited by Zumerchik & Danver, Santa Barbara, 2010, s. 236-240.
- Sur**, M.: Uluslararası Hukukun Esasları, tıpkı 9. Baskı, İstanbul, 2015.
- Symonides**, J.: Legal Status of the Baltic Straits, *Polish Yearbook of International Law*, vol. 4, 1973, s. 119-146.
- “The Berlin Conference: Report of the President to the Nation”, *Department of State Bulletin*, vol. 13, August 12 1945, s. 208-213.
- “The Kiel Canal-The Shortest Link with the Baltic Region: Interview with Jens Broder Knudsen”, *Port of Hamburg Magazine*, vol. 2/16, s. 10-13.
- Toluner**, S.: Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi, gözden geçirilmiş 4. basıdan tıpkı 5. bası, İstanbul, 1996.
- Treves**, T.: Navigation, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. II, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 835-976.

- Treves**, T.: International Customary Law, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (son ziyaret tarihi: 04/10/10).
- Váli**, F. A.: Servitudes of International Law, 2nd edition, London, 1958.
- van Dyke**, J. M.: The Legal Regime Governing the Gibraltar Straits, in *The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 72-85.
- van Dyke**, J. M.: Transit Passage through International Straits, in *The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, edited Chircop & McDorman & Rolston, Leiden, 2009, s. 177-232.
- van Dyke**, J. M.: Rights and Responsibilities of Strait States, in *Navigating Straits: Challenges for International Law*, edited by Caron & Oral, Leiden, 2014, s. 33-45.
- Verzijl**, J. H. W.: International Law in Historical Perspective: State Territory, vol. III, Leyden, 1970.
- Verzijl**, J. H. W.: International Law in Historical Perspective: Stateless Domain, vol. IV, Leyden, 1971.
- Vitányi**, B.: The International Regime of River Navigation, Alphen aan den Rijn, 1979.
- Vitzthum**, W. G.: The Baltic Straits, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 537-597.
- Volkov**, A. A.: Maritime Law, (translated from Russian), Jerusalem, 1971.
- von Glahn**, G.: Law among Nations: An Introduction to Public International Law, 7th edition, New York, 1996.
- Vukas**, B.: in *Questions & Discussions*, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 614.
- Vukas**, B.: Peaceful Uses of the Sea, Denuclearization and Disarmament, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. II, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 1233-1320.
- Whittuck**, E. A.: International Canals, London, 1920.

“Widening of Kiel Canal Will Strengthen the Port of Kiel”, *Hamburg News*, July 8 2014 via www.hamburg-news.hamburg/en/cluster/port/logistics/kiel-canal-be-widened/ (son ziyaret tarihi: 14/01/17).

Wolfrum, R. & Pichon, J.: Internationalization, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10).

Wüst, C.: Risky Renovations: Kiel Canal Overhaul Threatens Hamburg Port, *Der Spiegel*, June 6 2013 via www.spiegel.de/international/business/overhaul-of-kiel-canal-threatens-future-of-port-of-hamburg-a-903880-druck.html (son ziyaret tarihi: 01/01/17).

Yang, H.: Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea, Heidelberg, 2006.

Zumerick, J. & Danvers, S. L. (eds.): Seas and Waterways of the World: An Encyclopedia of History, Uses, and Issues, vol. I, Santa Barbara, 2010.