

# AÇIKTA KONUMLANAN DERİN SU LİMANLARININ HUKUKİ STATÜSÜ: GDANSK KÖRFEZİNDE İNŞA EDİLECEK DERİN SU LİMANINA DAİR

## THE LEGAL STATUS OF OFFSHORE DEEPWATER PORTS: ON THE PROJECT OF CONSTRUCTION OF A DEEPWATER PORT IN THE GULF OF GDANSK

DOI: 10.21492/inuhfd.378476

Anıl ÇAMYAMAÇ\*

### Özet

1970'lerde petrol ihtiyacı ve sıkıntısı ciddi bir çalkantıya sebep olmuştur. Bu iklim altında, Batılı devletlere petrolün verimli biçimde taşınması gereği büyük tankerlerin inşasını da beraberinde getirmiştir. Fakat, bu büyük taşıtların limanlarda ağırılanmasına dair yeni bir sorun da ortaya çıkmıştır. O günlerde, sanayileşmiş devletlerde bu büyüklükteki taşıtları misafir edebilecek uygunlukta bir liman bulunmamaktaydı. Böylece, denizlerin bu devasa taşıtlarını misafir edecek derin su limanı projeleri geliştirildi. Günümüzde, bu trend devam etmekte ve sadece tankerlerle de sınırlı olmamaktadır; misal, sayılan bu nedenlerden ötürü devasa ebatlarda konteyner gemileri inşa edilmektedir. Derin su limanı inşaatı ihtiyacı günümüzde hiç olmadığı kadar önemlidir. Bu kısa makalede, Gdansk'ta inşa edilecek derin su limanı özelinde kıyıda açıkta konumlanan derin su limanlarının hukukî statüsü ele alınacaktır. Böylelikle, bu makale şu şekilde oluşturulmuştur. Sırasıyla limanların, demiryerlerinin ve derin su limanlarının tanımlanması; derin su limanlarının önemi; plânlanan ve halihazırda inşa edilmiş derin su limanları; uluslararası deniz hukukunda derin su limanlarının hukukî statüsü; gdansk Körfezinde inşa edilecek derin su limanının kısa bir değerlendirmesi ve sonuç.

**Anahtar Kelimeler:** Limanlar, demiryerleri, derin su limanları, yapay adalar, Gdansk Körfezi.

### Abstract

The demand for and shortage of petroleum caused a serious turmoil in the 1970s. Under this climate, the necessity to transport petroleum to the Western Countries efficiently brought forward the construction of huge tankers. But, then a different kind of problem had come to being, which was the accommodation of these enormous vehicles in the ports. In those days, there were no sufficient ports that could host vehicles of these size in the industrialized states. Thus, deepwater port projects had been developed in order to host these gigantic vehicles of the sea. Today, this trend continues and is not limited merely to the tankers; for example, container ships of gigantic proportions have been built because of these aforementioned enterprises. Now more than ever, the need to build deepwater ports is crucial. In this short article the legal status of the offshore deepwater ports will be dealt with, by situating the offshore deepwater port project of Gdansk under scrutiny. Henceforth with the article will be arranged as follows: definitions of ports,

---

\* Dr. Öğr. Üyesi, Kıbrıs İlim Üniversitesi, Hukuk Fakültesi. E-mail: acamyamac@yahoo.com

Makale Gönderilme Tarihi: 13.01.2018

Makale Kabul Tarihi: 22.05.2018

roadsteads, and deepwater ports respectively; the importance of the deepwater ports; the planned and already built projects of deepwater ports; the legal status of the deepwater ports in international law of the sea; the brief assessment of said deepwater port project that will be built in the Gulf of Gdansk, and conclusions.

**Keywords:** Ports, roadsteads, deepwater ports”, artificial islands, Gulf of Gdansk.

## Giriş

Polonya'nın en önemli limanlarından Gdansk'ın da bulunduğu aynı adlı körfezinde<sup>1</sup> inşa edilmesi plânlanan derin su limanına ilişkin haberlerle<sup>2</sup> birlikte, 1970'lerin başında özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nde ortaya çıkan ve tartışılan<sup>3</sup> derin su limanlarının hukukî statülerinin ne olması gerektiği konusundaki tartışmaları bir kez daha ele almak ve bugünkü statülerini değerlendirmekte fayda vardır.

<sup>1</sup> Baltık Denizinin güney doğusunda yer alan ve kendi içerisinde de ayrıca iki küçük körfezi barındıran Gdansk Körfezi iki devlet, Polonya ve Rusya Federasyonu ile çevrilidir. Bir yanda körfezin batısında yer alan çengel biçimli uzanım olan Hel yarımadası kuzey batıda Puck Körfezini oluştururken, diğer yanda körfezin güneydoğusunda Gdansk Körfezine akan Vistula Nehrinin lagününü oluşturan ve Baltiiski Boğazıyla bağlanan aynı adlı lagün ve lagünü ayıran Vistula Dili bulunmaktadır. Belirtilmelidir ki, günümüzde Polonya'ya ait kısımda kalan Gdansk, I. Dünya Savaşı sonrasında Danzig olarak Polonya'dan bağımsız serbest bir şehir konumundayken, Polonya'nın ticaretini kuvvetlendirmek adına onun 15 km kuzeyinde, Gdyna'da, Polonya'nın kendi sınırları dâhilinde kalacak bir liman kurulması kararlaştırılmış ve böylece ilgili alanda Gdyna Limanı kurulmuştur. Bu limanlara dair ayrıntılı bilgi ve değerlendirmeler için bkz. MIKOLAJSKI J., Polish Sea-Ports, Their Hinterlands and Forelands, *Geographica Polonica*, vol. 2, 1964, s. 221-229, özellikle s. 222-224. Ayrıca bkz. OCIOSZYŃSKI T., Poland on the Baltic, Polonia Publishing House, Warsaw 1960, özellikle s. 58-64.

<sup>2</sup> Bkz. “Polonya Derin Deniz Limanı İnşa Ediyor”, *Deniz Haber*, via [www.denizhaber.com.tr/polonya-derin-deniz-limani-insa-ediyor-haber-77912.htm](http://www.denizhaber.com.tr/polonya-derin-deniz-limani-insa-ediyor-haber-77912.htm) (ziyaret tarihi: 20/11/17); “Poland to Construct New Deep-Water Port with 100 MMT Cargo Turnover”, *Hellenic Shipping News*, November 24 2017 via [www.hellenicshippingnews.com/poland-to-construct-new-deep-water-port-with-100-mmt-cargo-turnover/](http://www.hellenicshippingnews.com/poland-to-construct-new-deep-water-port-with-100-mmt-cargo-turnover/) (son ziyaret tarihi: 05/01/18). Kuşkusuz bu eğilim Gdansk Limanıyla sınırlı değildir. Aşağıda da görüleceği üzere, bağımsız olarak kıyıda açıkta inşa edilmiş birçok derin su limanı bir kenara, hâlihazırda, Gdansk Limanının kendisi de dâhil mevcut önemli limanların, kendi bünyelerinde, sınırlı da olsa derin su rıhtımları olmasına karşın, kıyıda açıkta derin su limanı birimlerinin inşasını plân ve projelendirdikleri gözden kaçırılmamalıdır. Meselâ, Rotterdam Limanında Maasvlakte 2 göz önüne alınabilir. Bkz. “Rotterdam, the Most Important Port in Europe”, via [www.maasvlakte2.com/en/index/show/id/682/economic-importance](http://www.maasvlakte2.com/en/index/show/id/682/economic-importance) (ziyaret tarihi: 15/12/17).

<sup>3</sup> 1970'lerdeki tartışmalara dair kaynaklar için makalenin sonuna iliştirilen kaynakçaya bakılması önerilmektedir.

Şüphesiz, Gdansk açıklarında inşa edilmesi plânlanan yeni derin su limanı bu çerçevede ne günümüzdeki ne de onun öncesindeki tek proje konumundadır. Birçok derin su limanı günümüze kadar hayata geçirilmiş, el'an birçok ilgili proje de kıyı devletlerinin ihtiyaçları doğrultusunda konuya ilişkin hazırlanmaya devam etmektedir<sup>4</sup>.

Bu kısa çalışmada, derin su limanının tarifi, onlara neden ihtiyaç duyulduğu, bugüne kadar inşa edilmiş ve günümüzde inşa edilmesi plânlanan veya projelendirilen derin su limanlarının tanımını yaptıktan sonra, hukukî statüleri tartışılmaya çalışılacaktır. Bu itibarla da, ilk ortaya çıktıkları andaki hukukî statülerine ilişkin değerlendirmeler ile günümüzdeki mevcut durumları karşılaştırılmak suretiyle, Gdansk Körfezindeki inşa edilmesi düşünülen derin su limanının hukukî statüsü ortaya konulmaya çalışılacaktır.

## I. TANIMLARA DAİR

Derin su limanlarının tanımı için öncelikle basit bir liman tanımına ihtiyaç duyulmaktadır. Uluslararası deniz hukukunun temel belgesi olarak kabul edilebilecek 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde ne yazık ki herhangi bir liman tanımı yoktur. Bununla birlikte, gerek 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde, gerek onun öncesinde kabul edilmiş olan 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde demiryerleri adı altında liman gelişkinliğine sahip olmayan tesislerle ilgili de düzenlemeye gidildiği gözlenmektedir. Bu itibarla, derin su limanlarına ilişkin bir tanım vermeden önce liman ve demiryerlerine ilişkin tanımların ele alınması uygun olacaktır.

### 1. Liman Tanımına Dair

Her ne kadar 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde, belirtildiği üzere, bir liman tanımına yer verilmemiş olsa da, uluslararası hukuk çerçevesinde, gerek bazı Sözleşmelerde, gerek bazı dâvalarda liman tanımına rastlanılmaktadır.

Uluslararası hukukta bu konuda en çok değinilen dâvalardan biri *Möve Dâvası* olmaktadır. Bu dâvada hakem mahkemesi liman tanımına dair şu açıklamayı getirmiştir: “*Gemilerin, yükleme ve boşaltma, indirme ve bindirme amacıyla mutat olarak geldikleri yer*”<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Bkz. *infra* III. Bölüm.

<sup>5</sup> Aktarım için bkz. COLOMBOS C.J., *The International Law of the Sea*, 6th edition, Longman Group Limited, London 1967, s. 175; DEGAN V.D., *Internal Waters, Netherlands Yearbook of International Law*, vol. 17, 1986, s. 13.

İçtihat bir kenara, bugüne kadar limanlara ilişkin gerçekleştirilen en önemli sözleşmelerden biri olan 1923 tarihli Cenevre Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine Dair Statünün (*Statute on the International Regime of Maritime Ports*)<sup>6</sup> 1. maddesinde liman tanımı şu şekilde reçetelendirilmiştir: “Normal olarak denizde giden gemilerce sıklıkla uğranılan ve yabancı (dış) ticaret için kullanılan tüm limanlar mevcut Statü dâhilinde deniz limanları olarak kabul edilecektir”<sup>7</sup>.

Öte yandan, Avrupa Toplulukları Limanlar Çalışma Grubunun hazırlamış olduğu bir raporda oldukça ayrıntılı bir liman tanımının ise şu şekilde ortaya konulduğu gözlenmektedir:

“(Liman) Gemilerin kabulüne, onların yüklenmesi ve boşaltımlarına, malların depolanmasına ve kara nakliyesiyle gelen bu malların alım ve dağıtımlarına temel olarak izin verilmesiyle birlikte deniz nakliyesine bağlı her türlü iş faaliyetini de kapsayabilecek türde iyileştirme çalışmaları ve ekipmanlardan oluşan kara ve su alanıdır”<sup>8</sup>.

Günümüzde, Komisyonun sitesinde ise, liman tanımına şu şekilde yer verildiği görülmektedir: “Bir liman ticaret gemilerinin genelde doğrudan bir iskeleye bağlanarak yüklerini yükleyip boşaltmaları veya yolcularını araca bindirip, araçtan indirmeleri için tesisata sahip bir yerdir”<sup>9</sup>.

Doktrinde de, şüphesiz, limanlara ilişkin tanımlara veya açıklamalara yer verilmektedir. Örneğin, *Weigend*, limanları, gerek artülkeye (*hinterland*), gerek denizcilik örgütlenmesine hizmetler sağlayan, deniz ve kara alanları arasında kontak alanı olarak tarif etmiştir<sup>10</sup>. Benzer şekilde, limanlara ilişkin açıklamalarında *Johnson* da limanın bir devletin kara ülkesiyle deniz arasındaki hayatî bağı teşkil ettiğini belirterek okyanus ticareti için zarurî olan bu alanların devlet

<sup>6</sup> İlgili Sözleşmenin ve Statünün tam metni için bkz. [www.imli.org/lmenu5.htm](http://www.imli.org/lmenu5.htm) (son ziyaret tarihi: 27/09/08).

<sup>7</sup> Bu maddenin ayrıntılı değerlendirmesine dair bkz. ÇAMYAMAÇ A., *Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Hukukî Durumu*, Adalet Yayınevi, Ankara 2012, s. 147.

<sup>8</sup> Bkz. “*Legal Aspects of Port Management*”, *Report by the UNCTAD Secreteriat*, UNCTAD/SHIP/639, February 11 1993, s. 23 paragraf 74 [via http://unctad.org/en/docs/poshipd639.en.pdf](http://unctad.org/en/docs/poshipd639.en.pdf) (ziyaret tarihi: 29/11/17).

<sup>9</sup> Bkz. “*Glossary-Port*” [via http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Port](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Port) (ziyaret tarihi: 30/11/17).

<sup>10</sup> Bkz. WEIGEND G.G., *Some Elements in the Study of Port Geography*, *Geographical Review*, vol. 48/2, 1958, s. 185.

ülkesinin ayrılmaz bir parçasını oluşturduğunu ve iç yörelere doğrudan çıkış sağladığını belirterek limanların devletin mutlak egemenliği altında olduğuna işaret etmiştir<sup>11</sup>. Esasen, gerek Weigend'in, gerek Johnson'un açıklamalarına bakıldığında, ortaya konulanan, bir liman tanımdan öte, limanların işlevlerinin ve az çok hukukî statülerinin açıklanmasına yönelik olduğu görülmektedir. *Dunfee* de, benzer şekilde, limanın deniz ve kara nakliyesi arasında bir etmen olarak faaliyet gösterdiğine işaret ederek; limanı gemilerin yükleme ve boşaltma için geldikleri yer olarak nitelemiştir<sup>12</sup>.

Doktrinde liman tanımına ilişkin en eski değerlendirmelerden birinde *Hale* şu şekilde bir tespit gerçekleştirmiştir: "... (limanlar) gemilerin yüklerini boşaltmak için geldikleri deniz kesimi(dir)"<sup>13</sup>.

Bu konuda doktrinde en eski liman tanımlarından bir diğeri ise *Laun* tarafından şu hususlar ortaya konulmak suretiyle gerçekleştirilmiştir: bazen karadan suya, bazen sudan karaya ve nihayetinde bazen de deniz ulaşım araçlarının birinden diğeri benzer bir ulaşım aracına kişilerin ve yüklerin nakliyesine yönelik kurulmuş tesisler<sup>14</sup>.

Fransız hukukçu *Gidel* ise, liman tanımını şu şekilde aktarmaktadır: "*Limanlar, umumiyetle insan eseri olan ve gemilerin emniyet içinde yük ve insan alıp indirdikleri ve kumanyalarını tamamladıkları mahallerdir*"<sup>15</sup>.

Liman tanımını, *Grosdidier de Matons* tarafından, *deniz ticareti amaçlarına hizmet etmesi için yetkili idarî otorite tarafından özellikle belirlenmiş kıyadaki bir yer* şeklinde reçetelendirilmiştir<sup>16</sup>.

Bir diğeri liman tanımını ise şu şekilde oluşturulmuştur: "... *liman, kargo ve yolcuları yüklemek ve boşaltmak için çeşitli tesis, terminal ve malzemelerin sağlandığı yer anlamına gelir*"<sup>17</sup>.

<sup>11</sup> Bkz. JOHNSON L.S., *Coastal State Regulation of International Shipping*, Oceana Publications, Inc., New York 2004, s. 35.

<sup>12</sup> Bkz. DUNFEE G.E., *Territorial Status of Deepwater Ports*, *San Diego Law Review*, vol. 15/3, 1978, s. 612-613.

<sup>13</sup> Aynen aktarım için bkz. COLOMBOS, s. 175.

<sup>14</sup> Bkz. LAUN R., *Le régime international des ports*, *Recueil des cours*, vol. 15, 1926-V, 1926, s. 5.

<sup>15</sup> *Gidel*'in liman tanımının Türkçeye çevrilerek aktarımı için bkz. GÖZE A., *Devletin Ülke Unsuru (Sınırları ve Devletle Olan Münasebeti)*, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1959, s. 106 dipnot: 226.

<sup>16</sup> Aynen aktarım için bkz. "*Legal Aspects of Port Management*", s. 23 paragraf 72.

<sup>17</sup> Bkz. WALKER G.K. (ed.), *Definitions for the Law of the Sea: Terms not Defined by the 1982 Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2012, s. 276.

Liman tanımına dair hukukî olarak en kapsamlı tanımlardan biri ise Türk doktrininde *Akın* tarafından şu şekilde ortaya konulmuştur:

“Bir liman, insan emeği ile düzenlenip gemilerin yanaşıp demir atmalarına, yük ve yolcu alıp vermelerine, gemilerin teknik, idarî ihtiyaçlarını gidermelerine yarayan, idaresi ve bakımı belli nizamlara tabi olan ve memleket içi ve uluslararası deniz ticaretinin kolaylıkla yürütülmesini temin eden bir tesisler düzenidir”<sup>18</sup>.

## 2. Demiryerleri Tanımına Dair

Yukarıda da vurgulandığı üzere, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kapsamında limanlar dışında, demiryerleri (*roadsteads*) olarak da adlandırılan tesislere ilişkin birtakım düzenlemelere de yer verilmiştir<sup>19</sup>. Ne yazık ki, demiryerlerine ilişkin, gerek 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde, gerek bir başka sözleşmede herhangi resmî bir tanım oluşturulmamıştır<sup>20</sup>. Resmî bir tanımın mevcut olmamasına karşılık<sup>21</sup>, doktrinde bu konuda bazı tanım denemelerine rastlanılmaktadır. Bu itibarla, *Dunfee* hukuk sözlüğündeki tanıma yer veririz<sup>22</sup>; *Walker* tarafından ise, güvenlik sebebiyle gemilerin demirleme niyetinde oldukları kıyıya yakın alanlar olarak tanımlanan demiryerlerinin, ayrıca, genelde, sığ kıyı girintilerinde yer aldıklarına dikkat çekilmiştir<sup>23</sup>.

Demiryerlerine ilişkin Türk doktrininde *Gönlübol* ise şu şekilde bir tanımlama yapmayı tercih etmiştir:

<sup>18</sup> Bkz. AKIN M.Z., Karasuları, İç Sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıt'a Sahaneliği, Ankara, 1978, s. 193.

<sup>19</sup> Sadece 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde değil, onun öncesinde kabûl edilmiş olan 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 9. maddesinde de demiryerlerine ilişkin düzenleme mevcuttur.

<sup>20</sup> Bkz. CHURCHILL R.R., Roadsteads, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 paragraf 1 via www.mpepil.com (son ziyaret tarihi: 04/10/10).

<sup>21</sup> Hem 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 9, hem de 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 12 çerçevesinde getirilen düzenlemelerde yer alan şu ifade, her ne kadar kanımızca doğrudan bir tanım niteliğini haiz olmasa da, yazarlarca bu çerçevede kullanılan bir ifade olarak ortaya konulabilir: “Tamamen veya kısmen karasularının dış sınırının ötesinde kalan demiryerleri mutaden gemilerin yüklendiği, boşaltıldığı ve demirlendiği zaman karasularına dâhildir.”

<sup>22</sup> Bu çerçevede, *Dunfee* şu tanıma yer vermiştir: “Lengerin dibi bulunduğu ve sabitlendiği herhangi bir yer olmayıp bu sebeple ünlenen ve adıyla ayrıştırılan, gemiler için bilindik genel bir istasyon(dur)”. Bkz. DUNFEE, s. 618.

<sup>23</sup> Bkz. WALKER, s. 284.

“Umumiyetle limanların hemen dışında bulunan ve bir arazi teşekkülâtı ile bilhassa mahfuz tutulmuş olan, gemilerin muhtelif maksatlarla demirde durmak üzere mutaden kullandıkları yerlere «demir yeri» denilmektedir”<sup>24</sup>.

Her ne kadar kafî bir tanım söz konusu olmasa da, demiryerleri, limanlar kadar gelişkin olmayan ve daha çok gemilerin sığınmalarına yönelik kullanılan kıyıya yakın alanlar olarak mütalâa edilebilir. Tam da bu noktada, özellikle devletlerin ekonomik düzeyleri ve gelişmişlikleri demiryeri ve liman ayırımı yapmakta güçlük çıkartabilecektir. Gelişmiş bir devletteki demiryerleri, gelişmemiş bir devletin limanından daha modern ve gelişkin durumunda bulunabilir. Bu çerçevede, demiryerlerine ilişkin bir belirlemeye gidilirken, demiryerinin bulunduğu coğrafyanın da göz önünde tutulması, tartışmasız, belirleyici rol oynayacaktır.

### 3. Derin Su Limanı Tanımına Dair

Limanlar değişik sınıflara ayrılabilir. Bununla birlikte, uluslararası hukukta limanlara ilişkin ayırım, genelde, deniz ve nehir limanları olarak gerçekleştirilmektedir<sup>25</sup> ki, bu iki liman sınıfının hukukî statülerinin birbirinden farklılık taşıdığı ifade edilebilir<sup>26</sup>. Bu ayırım bir kenara, hukukî niteliği ön plânda olmasa da deniz limanları içerisinde bu makalede konu edilen derin su limanlarının gün geçtikçe öneminin arttığı bir gerçektir. Bu itibarla, liman ve hattâ olası demiryerleri tanımlarına ilişkin açıklamalardan sonra artık derin su limanlarına dair bir tanım üzerinde yoğunlaşılabilir.

Derin su limanları, bir kaynakta şu şekilde tarif edilmiştir: “ (Derin su limanları) temel olarak Panama Kanalının havuz boyutları çerçevesinde belirlenen Panamax gemilerin tam yüklü hâlleriyle onları

<sup>24</sup> Bkz. GÖNLÜBOL M., Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukukî Statüsü, Ajans Türk Matbaası, Ankara 1959, s. 108.

<sup>25</sup> Bkz. LAUN, s. 5; VERZIJL J.H.W., International Law in Historical Perspective: State Territory, vol. III, A.W. Sijthoff, Leyden 1970, s. 23, 123 ve 239.

<sup>26</sup> Burada, *Vitányi*'nin açıklamaları konuya ışık tutar niteliktedir. Bu itibarla *Vitányi*'nin eserinde, deniz limanlarına giriş konusunun ve özellikle deniz hukuku çerçevesinde konunun ele alınması karşısında, nehir limanlarının farkına işaret edilmiş, her ne kadar deniz ticareti için kullanılan nehir limanlarında deniz kıyısında konumlanan limanlar gibi hareket edildiğinin görüldüğü belirtilse de, nehrin ilerleyen kısımlarında özellikle başka devletlere ait nehir limanlarında statünün değiştiği vurgulanmıştır. Bkz. VITÁNYI B., The International Regime of River Navigation, Sijthoff & Noordhoff, Alphen aan den Rijn 1979, s. 6-11. Öte yandan, kuşkusuz, limanlar başka şekillerde sınıflandırılabilir. Meselâ, hukuken bir diğer önemli sınıflandırma ticarî ve askerî limanlar şeklinde gerçekleştirilebilir.

*ağırlayabilen her türlü liman(dır)*<sup>27</sup>. Aynı kaynakta, ayrıca yoğun olarak yüklenmiş ve derinlikleri 30 fit ve üzeri gemileri ağırlayabilecek konumdaki limanların derin su limanı olarak kabul edilebilecekleri hususuna da yer verilmiştir<sup>28</sup>. Öte yandan, Amerika Birleşik Devletleri'nde 1974 yılında yürürlüğe giren ve 2002 yılında değişiklik geçiren “Birleşik Devletler Derin Su Limanları Kanunu”nun (*United States' Deepwater Port Act*) ilgili maddesi derin su limanlarını şu şekilde betimlemektedir:

*“Derin su limanı (a) devletin deniz yönlü sınırlarının ötesinde konumlanan ve herhangi bir devlete veya devletten petrol veya doğal gaz nakliyesi, depolaması veya bunların daha ileri düzeyde işlenmesi için liman veya terminal olarak kullanılan veya kullanılması amaçlanan ve bir gemi teşkil etmeyen her türlü sabit veya yüzer insan yapımı yapı veya yapılar grubu anlamına gelir”*<sup>29</sup>.

Her ne kadar derin su limanı denildiğinde akla ilk olarak kıyıda açıkta ve dolayısıyla derinde konumlandırılmış liman tesisleri gelse de, genelde bu limanlar deniz kıyısında, kıyının derin olduğu veya derinleştirildiği alanlarda da konumlanmaktadır. Buna karşılık, bazı derin su limanları, gerçekten de, kıyıda açıkta ve derin sularda konumlanmaktadır. Aşağıda, III. Bölüm altında, kısaca, derin su limanlarına dair bilgilendirme yapılacaktır.

*Churchill*, konuya ilişkin tam bir netlik olmasa da, derin su limanlarının demiryerlerinden ayrı nitelikte olduğunu ortaya koymuştur<sup>30</sup>. Yazarın bu tespiti haklı olsa da, demiryerlerine dair kesin bir tanımın ortaya konulmadığının belirtildiği ve hattâ tanımın devletlerin gelişmişlik düzeyleri bağlamında değişiklik göstereceğinin düşünüldüğü bir ortamda, bu yönlü bir kaniya varmanın doğruluğu ayrıca değerlendirilmelidir.

## II. DERİN SU LİMANLARININ ÖNEMİNE DAİR

Derin su limanlarının önemine veya daha doğru bir anlatımla neden tercih edildiğine dair değerlendirmelere geçmeden evvel, öncelikle limanların genel olarak önemine işaret edilmelidir. Bunun için, belki de, 100 evvel *Adatci*'nin Barselona Konferansı esnasında gerçekleştirmiş olduğu şu tespiti tekrarlamak faydalı olabilecektir:

<sup>27</sup> Bkz. “What Are Deep Water Ports?”, via [www.marineinsight.com/ports/what-are-deep-water-ports/](http://www.marineinsight.com/ports/what-are-deep-water-ports/) (ziyaret tarihi: 24/11/17).

<sup>28</sup> *ibid.*

<sup>29</sup> Bkz. 33 U.S. Code § 1502 (9).

<sup>30</sup> Bkz. CHURCHILL, paragraf 3.



“Limanlar, tüm zamanlarda ve tüm yerlerde, onlara sahip olan ülkelerin hayatî parçalarını teşkil ederler (...) abartılmadan şu ifade edilebilir ki, birçok ülke için onların yabancı ülkelerle bağlantı kurmalarına müsaade eden limanlar, varlıkları için temel organlardır”<sup>31</sup>.

Her ne kadar, bu tespit geçtiğimiz yüzyılın başında ortaya konulmuş olsa da, bugün dahi geçerliliğini sonuna kadar korumaktadır.

Gerçekten de devletlerin dışarıya açılan en önemli kapıları olan limanların gerek ülke ekonomisine, gerek ülke ticaretine sağladıkları katkı tartışılmaz boyuttadır. Bu önemi ortaya koyan ciddi bir örnek *Rotterdam Limanı* için verilebilir. II. Dünya Savaşı esnasında yoğun bombardımana maruz kalan Rotterdam Limanının önemli bölümü kullanılamaz hâle gelmiş, savaş sonrasında gelen yardımlarla şehirden evvel öncelikle liman yeniden inşa edilmiştir<sup>32</sup>. Bu da limanların önemini ortaya koymakta, kanımızca, esaslı bir misal teşkil etmektedir. Nitekim, II. Dünya Savaşı sonrasında neredeyse tamamı yıkılan Rotterdam Limanı, bugün için dünyanın en önemli limanlarından biri hâline gelmiş ve günümüzde Hollânda ekonomisine hayat veren damarlardan biri konumundadır<sup>33</sup>.

Nitekim, Avrupa Birliği (AB) Komisyonu tarafından hazırlanan bir çalışmada Birlik üyesi ülkelerdeki büyük limanların sadece kendi ülkelerinin ekonomisi için değil, birçok başka üye ülkenin ekonomisi için, hattâ tüm AB için büyük rol oynadığına işaret edildikten sonra, trans-Avrupa liman şebekesini oluşturan toplam 329 limandan 104’ünün temel öneme sahip olduğu, 2007 ilâ 2013 yılları arasında *AB Komisyonunun* liman projelerine 485 milyon Avro sağladığı, yine bu yıllar arasında liman projeleri için *Avrupa Yatırım Bankasından* 2 milyar 180 milyon Avro tutarında borç verildiği, bu limanlarda doğrudan 469.000 kişiye iş olanağı sağlanmışken, dolaylı olarak bu rakamın üç milyona çıktığı ve 2012

<sup>31</sup> Bkz. “*Verbatim Reports and Texts Relating to the Convention on Freedom of Transit*”, Geneva, 1921, s. 151.

<sup>32</sup> Bkz. WEIGEND, s. 188-189.

<sup>33</sup> Meselâ, 2008 yılında tüm ekonomiye katkısının 15 milyar Avro olduğu vurgulanan Rotterdam Limanının, böylece 2008 yılındaki krize rağmen bu güçlü pozisyonun etkilenmediğinin altı çizilmektedir. Bkz. “Rotterdam, the Most Important Port in Europe”, *supra* dipnot: 2. Hattâ, bazı yazarlar, büyük limanların ekonomiye yaptıkları katkının artılkeyle sınırlı kalmadığına, yaptıkları ekonomik katkının küresel ölçekte mercek altına alınması gereğine işaret ederek, dünya ticaretinin Rotterdam Limanı ve çevresine olan etkisini ele almışlardır. Bkz. HEIJMAN W. & GARDEBROEK C. & van OS W., *The Impact of World Trade on the Port of Rotterdam and the Wider Region of Rotterdam-Rijnmond, Case Studies on Transport Policy*, vol. 5/2, 2017, s. 351-354.

yılında AB limanlarında toplam eleçlenen yük miktarının 3.7 milyar tonu bulunduğu ortaya konulmuştur<sup>34</sup>. Sadece bu rakamlar dahi limanların önemini ortaya koymaya kâfi gelecektir.

Limanların önemi ortaya konulduktan sonra, derin su limanlarının önemi ve öncelikle de onlara neden gerek duyulduğunun belirtilmesi isabetli olacaktır. Bu itibarla, teknolojik gelişmelerin ekonomik ihtiyaçlarla harmanlanması sonucu derin su limanlarına ihtiyacın kaçınılmaz bir biçimde ortaya çıktığının ve önemlerinin tam da bu noktada belirlediğinin ifade edilmesi yanlış olmasa gerektir.

1970'lerin başında yaşanan petrol krizi petrolün önemini, özellikle enerji ihtiyacı olan Batılı devletler açısından bir kez daha ortaya koymuş ve her ne kadar bu devletler çeşitli önlemlerle petrol ithalatlarını dengelemeye çalışmışlarsa da bu konudaki dışa bağımlılıklarını sonlandırmakta zorlanmışlar, bunun sonucunda da dıştan sağladıkları petrolün en ekonomik biçimde ülkelerine getirilmesi bir zorunluluk hâline gelmiştir ki, tam da bu noktada teknolojik gelişmelerin de el vermesiyle artan tanker boyutları derin su limanlarına olan ihtiyacı gündeme taşımıştır<sup>35</sup>. Tanker boyutları bir yana<sup>36</sup>, günümüzde deniz ticaretinin lokomotiflerinden olan konteyner gemiciliğinde de gitgide artan gemi boyutlarıyla karşılaşmaktadır<sup>37</sup>. Boyutları büyüyen bu dev gemilerin

<sup>34</sup> Bkz. "Ports: An Engine for Growth—Where We're Headed One Year on", *European Commission – Directorate General for Mobility and Transport*, 2014, özellikle s. 2 ve 8-9 via [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports_en.htm) (ziyaret tarihi:08/12/17).

<sup>35</sup> Genel olarak bu konuda bkz. HIRSCH A., *Special Circumstances: Superports*, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Ballinger Publishing Company, Massachusetts 1973, s. 219-220; GRAHAM K.A., *The Regulation of Deepwater Ports*, *Virginia Journal of International Law*, vol. 15/4, 1975, s. 927-928; LAWRENCE W.H., *Superports, Airports and Other Fixed Installations on the High Seas*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 6/4, 1975, s. 577 ve özellikle dipnot: 20; ERRICKSON D.C., *The American Superport-Destiny or Dinosaur?*, *Marine Affairs Journal*, vol. 10, 1986, s. 127-132. Ayrıca, bkz. DORSHAW S.A., *The International Legal Implications of Off-Shore Terminal Facilities*, *Texas International Law Journal*, vol. 9/2, 1974, s. 205.

<sup>36</sup> Tanker boyutlarının tarihî gelişimi bağlamında bir değerlendirmeye dair bkz. ERRICKSON, s. 127-128. Ayrıca, ilâveten bkz. *infra* dipnot: 51.

<sup>37</sup> Konteyner gemilerinin boyutları, tıpkı tankerlerde olduğu gibi her geçen gün artmaktadır. 2002 yılında yayınlanan bir makalede ele alınan büyüklüklere bakıldığında ilerlemenin boyutları gözler önüne serilecektir. *Baird*, 2002 yılındaki makalesinde konteyner gemilerine ilişkin gerçekleştirdiği değerlendirmelerde konteyner gemilerinin boyutlarındaki gelişmeyi ele almış, o gün için en büyük geminin 346.7 metre uzunluğu haiz ve gerçek TEU kapasitesinin ise 7760 olduğunu dile getirmiş, ilerleyen yıllarda varsayımsal olarak 15000 TEU'luk gemiler inşa edilebileceğini ve bunların olası

mevcut limanlar tarafından misafir edilmesi her geçen gün zorlaşmakta ve limanlar buna göre yenilenmek ve modernleştirilmektedir<sup>38</sup>. Kıyılarıdaki birçok limanın dip kazısı yoluyla derinliklerinin arttırılmaya çalışıldığı ve limanlara erişim için de deniz diplerinin derinleştirilmesi suretiyle erişim kanallarının açıldığı veya yine kıyıda ama derinliği fazla olan alanlarda yeni limanlar inşa edildiği gözlenmektedir. Meselâ, Akdeniz’de Fransa’ya ait Marsilya Limanının büyüyen tankerleri misafir edememesi ve özellikle sömürgelerin bağımsızlıklarını kazanmasından sonra Marsilya Limanına gelen yük miktarının ciddi şekilde düşmesiyle baş edebilmek adına 1960’ların başında yine Marsilya yakınlarında Fos Körfezinin kıyısında derin su limanı inşa edilmesi gündeme gelmiş, inşa çalışmaları 1965 yılında başlamış ve 1971’de liman işlevsel hâle getirilmiştir<sup>39</sup>.

uzunluklarının 400 metreyi bulabileceğini ileri sürmüştür. Bkz. BAIRD A.J., Container Vessels in the New Millennium: Implications for Seaports, *Ocean Yearbook*, vol. 16, 2002, s. 300-327. Günümüzde konteyner kapasitesinin çoktan 15000 TEU’yu geçtiği ve gemi boyutlarının gerçekten de 400 metreye ulaştığı gözlenmektedir. Konteyner gemilerinin boyutlarının büyümesinde tek duraklama 2008 yılında küresel boyutta yaşanan ekonomik krizle gerçekleşmiş, ama 2010 yılından itibaren bu büyüme trendi yine yakalanmıştır. Bugün dünyanın en büyük 10 konteyner gemisinin boyutları her şeyi gözler önüne sermektedir. Bu itibarla el’an günümüzdeki en büyük konteyner gemileri, uzunlukları, ağırlıkları ve konteyner kapasiteleri sırasıyla şu şekilde sıralanmaktadır: OOCL Hong Kong (399.87 metre, 197317 DWT, 21413 TEU); Madrid Maersk (399 metre, 192672 DWT, 20568 TEU); MOL Triumph (400 metre, 192672 DWT, 20170 TEU); MSC Diana (399.999 metre, 197708 DWT, 19462 TEU); MSC Ingy (399.990 metre, 201869 DWT, 19462 TEU); MSC Eloane (399.990 metre, 201869 DWT, 19462 TEU); MSC Mirjam (399.990 metre, 196000 DWT, 19462 TEU); MSC Rifaya (399.990 metre, 196000 DWT, 19462 TEU); MSC Leanne (399.990 metre, 172785 DWT, 19462 TEU) ve MSC Jade (398.400 metre, 199000 DWT, 19224 TEU). Bkz. “10 World’s Biggest Container Ships in 2017”, *Marine Insight*, 2017 via [www.marineinsight.com/know-more/10-worlds-biggest-container-ships-2017/](http://www.marineinsight.com/know-more/10-worlds-biggest-container-ships-2017/) (ziyaret tarihi: 29/11/17). Görüldüğü üzere, günümüzdeki en büyük konteyner gemisi 21000 TEU sınırını geçmiş bulunmaktadır. Bu itibarla, belirtilmelidir ki, konteyner gemilerinin boyutlarının büyüme trendi devam edecektir ve bugün için ortaya konulan bu büyüklüklerin kısa sürede aşılacağını ileri sürülmesi yanıltıcı olmasa gerekir.

<sup>38</sup> Fransa’nın, Atlantik Okyanusu kıyısındaki en büyük limanı olan Le Havre Limanının kuzeyinde, aşağıda değinileceği gibi, Antifer’i inşa etmesi örneğinde görüldüğü üzere. Bkz. *infra* bir sonraki bölüm (III. Bölüm) ve dipnot: 46.

<sup>39</sup> Bkz. TUPPEN J.N., The Port-Industrial Complex of Fos: A Regional Growth Centre?, in *Seaport Systems and Spatial Change: Technology, Industry, and Development Strategies*, edited by Hoyle & Hilling, John Wiley & Sons, Suffolk 1984, s. 303-325, özellikle s. 304-305. Ayrıca, Fos Limanının sağlamış olduğu iş imkânları haricinde çevresinde geliştirilen sanayi merkezinin de istihdama katkısına dikkat çekilmektedir.

Bu çerçevede bir başka çözüm ise, makalenin de konusunu teşkil eden ve nispetten daha derin sularda bu dev gemileri ağırlayabilecek nitelikte açıkta konumlanan derin su limanları inşa edilmesi olmaktadır. Açıkta konumlanan derin su limanlarının inşasına ilişkin büyüyen gemi boyutları bir yana, diğer bir neden günümüzde ortaya çıkan güvenlik kaygıları olarak ifade edilebilir. Nitekim, 11 Eylül sonrasında Amerika Birleşik Devletleri'ne gelen büyük gemilerin kıyıda çok uzakta inşa edilecek bir limanda yüklerinin güvenli bir şekilde boşaltılması ve bu limandan kıyıda ki limanlara daha küçük gemilerle taşımacılığın yapılmasının önerildiğine şahit olunmuştur<sup>40</sup>.

### III. MEVCUT VE PLÂNLANAN KIYIDAN AÇIKTA KONUMLANAN BAZI DERİN SU LİMANLARINA DAİR

Kıyılardaki derin su limanlarına, yukarıda da vurgulandığı üzere, ticarete kullanılan gemi boyutlarının devasa hâle gelmesi sonucunda, sıklıkla rastlanmaktadır<sup>41</sup>. Hattâ, kıyıda konumlanan önemli limanların belirli kesimlerinde derin su rıhtımları oluşturulmaktadır<sup>42</sup>. Daha evvelde belirtildiği üzere, bu makale kıyıda konumlanan bu tür limanlarla ilgilenmemektedir.

1970'lerin başında ortaya çıkan petrol kriziyle birlikte sanayileri petrol ve türevi hammaddelere bağımlı olan sanayileşmiş devletlerde, özellikle de Amerika Birleşik Devletleri'nde, petrolün en ekonomik biçimde taşınması gündeme gelmiş ve bunun için de en belirgin çözüm teknolojinin de sağlamış olduğu yardımla petrol ve türevi maddeleri taşıyan tankerlerin, yukarıda da belirtildiği gibi, boylarının büyütülmesi olmuştur. Bu da beraberinde yetersiz liman sorunu doğurmuştur. Daha açık bir ifadeyle, mevcut limanlar, boyutları muazzam hâle gelen bu

<sup>40</sup> Bkz. ÇAMYAMAÇ A., Yapay Adalar ve Uluslararası Deniz Hukuku, *İzmir Barosu Dergisi*, Yıl 82 Sayı 1, 2017, s. 100.

<sup>41</sup> Kıyıda konumlanan derin su limanlarının Avrupa Kıtasındaki en eskilerinden Fransa'ya ait ikisinden biri Akdeniz'de konumlanan Fos Limanı iken bir diğeri Atlantik Okyanusunda konumlanan Antifer'dir. Günümüzde en büyük konteyner limanı olarak belirtilen Çin'in Şangay kentinin güneyinde Hangzhou Körfezindeki Büyük ve Küçük Yangshan Adalarının kıyısında konumlandırılmış Yangshan Derin Su Limanı en büyük konteyner gemilerini misafir edebilecek şekilde inşa edilmiştir. Bkz. "Yangshan Deep Water Port" via [www.topchinatravel.com/china-attractions/yangshan-deep-water-port.htm](http://www.topchinatravel.com/china-attractions/yangshan-deep-water-port.htm) (ziyaret tarihi: 05/12/17).

<sup>42</sup> Rotterdam Limanında, daha o dönemde bile örneğin büyük tankerleri ağırlayabilecek derin su rıhtımlarının olduğu anlaşılmaktadır. Bkz. CHARLIER J., The Benelux Seaport System, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 87/4, 1996, s. 313-314.

tankerleri ağırlayacak niteliği haiz değildir<sup>43</sup>. Daha öncede yer verildiği üzere, 1974 yılında bu konuya ilişkin Amerika Birleşik Devletleri'nde *Derin Su Limanları Kanunu* yayınlamıştır.

Açıkta konumlanan derin su limanlarından en önemlilerinin başında 1972'de inşası tamamlanan ve Amerika Birleşik Devletleri'nin bu alandaki ilk limanı konumundaki "Louisiana Kıyı Açığı Petrol Limanı" (*Louisiana Offshore Oil Port/LOOP*) gelmektedir<sup>44</sup>. Louisiana Eyaletinin kıyılarından yaklaşık 29 km (18 deniz mili) açıkta Meksika Körfezinin derin sularında konumlanan bu liman<sup>45</sup> hâlen Birleşik Devletler'in bu konudaki en önemli limanı konumundadır<sup>46</sup>. LOOP dışında Amerika Birleşik Devletleri'nde şu an için iki aktif derin su limanı daha vardır ki, bu itibarla Gloucester'in (Massachusetts) 10 mil güneyinde konumlanan *Neptune Derin Su Limanı*<sup>47</sup> ve Massachusetts Körfezinin 13 mil açığında

<sup>43</sup> Meselâ, *Dunfee*, o dönem için, bu süper tankerlerin, limanlar ve erişim kanalları için gerektirdiği minimum derinliğin 94 fit olduğunu, buna karşılık Amerika Birleşik Devletleri'nde, gerek batı, gerek doğu kıyılarındaki mevcut limanlardan en derinlerinin ancak 44 fite ulaşabildiğini aktarmıştır. Bkz. DUNFEE, s. 604.

<sup>44</sup> Amerika Birleşik Devletleri'nde aynı dönemde projelendirilen, fakat hayata geçirilemeyen bir diğer kıyıda açıkta konumlandırılacak derin su limanı SEADOCK olarak bilinmektedir. Teksaslı sekiz petrol şirketinin ortaklığında Aralık 1975'te ortaya çıkan proje ile SEADOCK adlı bu derin su limanının Freeport, Teksas'ın 26 mil açığında konumlandırılması plânlanmıştır. SEADOCK'a dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. GRAHAM, s. 932-933; MARCUS H.S., *Marine Transportation Management*, Croom Helm, Kent 1987, s. 201-220, özellikle s. 201-206.

<sup>45</sup> *Louisiana Kıyı Açığı Petrol Limanı*na ilişkin teknik veriler için bkz. via <https://www.loopllc.com/Information-Central/Port-Information> (son ziyaret tarihi: 01/12/17).

<sup>46</sup> Bkz. ERRICKSON, s. 134-136; MARCUS, s. 201-220, özellikle s. 201-206. LOOP'un 300000 DWT ve üzeri tankerleri ağırlayabilecek Amerika Birleşik Devletleri'ndeki tek liman olduğu belirtilmektedir. Bkz. "Oil Tanker Sizes Range from General Purpose to Ultra-Large Crude Carriers on AFRA Scale", September 16 2014 via [www.eie.gov/todayinenergy/detail.php?id=17991](http://www.eie.gov/todayinenergy/detail.php?id=17991) (ziyaret tarihi: 03/01/18). Öte yandan, özellikle bu limanın inşaa süreci ve çevresel etkilerine dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. THERIOT J.P., *Building America's First Offshore Oil Port: LOOP*, *Journal of American History*, June 2012, s. 187-196; THERIOT J.P., *American Energy Imperiled Coast: Oil and Gas Development in Louisiana's Wetlands*, Louisiana State University Press, Bouton Rouge 2014, s. 104-130.

<sup>47</sup> Kuzeybatı bölgesinin doğal gaz ihtiyacı çerçevesinde faaliyetlerini sürdüren bu derin su limanı, talepteki düşüş nedeniyle 22 Haziran 2013 tarihinde "Birleşik Devletler Denizcilik İdaresi"ne (*The US Maritime Administration*) başvurarak faaliyetlerini 5 yıl boyunca askıya alma izni istemiş, İdare de bu isteğe 22 Haziran 2013 tarihinde ilgili tesisin sürdürülebilir konumunu muhafaza etmesi koşuluyla olumlu yanıt vermiştir. Bkz. "Approved Application and Operational Facilities", *The U.S. Maritime Administration*,

konumlandırılan *Northeast Gateway Derin Su Limanı*<sup>48</sup> önemli kıyı açığı limanlar arasındadır<sup>49</sup>. Öte yandan, 2004 yılında izni alınan 2005 yılında faaliyete geçen ve 2011 yılında piyasa koşulları sebebiyle kapatılan kıyıda açıkta inşa edilmiş olan doğal gaz limanı *Gulf Gateway Derin Su Limanı*<sup>50</sup> da yine dönemi için ön plâna çıkan örneklerden olmuştur.

Fransa'da 1970'lerin başında Seine Körfezinin doğusunda Le Havre'nin hemen kuzeyinde inşa edilen Antifer Limanı ise, dönemin en büyük tankerleri olan 540000 DWT'luk Batillus sınıfı tankerleri misafir edebilecek şekilde projelendirilmiştir<sup>51</sup>. Kıyıda, tepenin hemen eteğinde 35 hektarlık petrol depolama ve pompalama tesislerinin olduğu limanda, kıyıda başlayan ve çengel şeklinde açığa uzanan 3,5 km'lik bir dalga kıran ile korunan, 8 ilâ 22 metre derinliği haiz ve aynı anda iki dev tankeri ağırlayacak şekilde tasarlanan bu limana ulaşım için 25 metre derinliğinde ve 550 metre genişliğinde derin su kanalları kazılmıştır<sup>52</sup>.

Esasen Amerika Birleşik Devletleri ve Fransa gibi ülkelerde derin su limanlarına ilişkin projeler ortaya çıkarken, ham petrolün çıkartıldığı en

---

via <https://www.marad.dot.gov/ports/office-of-deepwater-ports-and-offshore-activities/approved-applications-and-operational-facilities/> (son ziyaret tarihi: 15/12/17). Ayrıca, bkz. via <https://www.lngworldnews.com/usa-neptune-suspends-lng-deepwater-port-operations/> (ziyaret tarihi: 15/12/17).

<sup>48</sup> Bkz. via <http://exceleerateenergy.com/project/northeast-gateway-deepwater-port/> (ziyaret tarihi: 15/12/17).

<sup>49</sup> Amerika Birleşik Devletleri'nde derin su limanı için "Birleşik Devletler Denizcilik İdaresi"nden lisans alınması gerekmektedir. Bu çerçevede, onaylanmış 10 derin su limanı başvurusundan günümüze kadar sadece yedi tanesine lisans verilmiştir. Bunlardan üçü, yukarıda metin içerisinde de belirtildiği üzere, hâlihazırda aktif faaliyet gösteren LOOP, Neptune Derin Su Limanı ve Northeast Gateway Derin Su Limanı iken, diğer üçü lisanslarını geri iade etmiş (Gulf Landing Derin Su Limanı, Dolphin Derin Su Limanı, Pelikan Derin Su Limanı) ve lisans verilen sonuncusu ise, metin içerisinde de belirtildiği üzere, sökülüştür. Bkz. "Approved Application and Operational Facilities", *supra* dipnot: 47.

<sup>50</sup> Bkz. "Approved Application and Operational Facilities", *supra* dipnot: 47.

<sup>51</sup> Irak-İran Savaşı esnasında vurularak kızağa alındıktan sonra büyütülen Knock Nevis veya Jahre Viking (458 metre) bir yana günümüze kadar inşa edilen en büyük tanker konumundaki Batillus sınıfı tankerler Fransa'nın St Nazaire tersanesinde inşa edilmiş dört kız kardeş gemiden oluşmaktaydı: Batillus, Bellamy, Pierre Guillaumat, Prairial. Toplam uzunlukları yaklaşık 412 metre ve derinlikleri 70 metre olan tankerlerin her biri 550000 DWT ve üzeriydi. Üçü 1980'li yıllarda parçalanmış bu tankerlerden sonuncusu olan Prairial ise 2003 yılında parçalanmıştır. Günümüzde en büyük tankerler arasında 440000 DWT'luk *Euronav Şirketinin* tankerleri dikkat çekmektedir. Konuya dair bkz. ÇAMYAMAÇ, 2017, s. 94 dipnot: 37.

<sup>52</sup> Bkz. CLOUT H., Le Havre—Antifer: A Giant Channel Port, *GeoForum*, vol. 6/3&4, 1975, özellikle s. 252.

önemli merkezlerden biri konumundaki Ortadoğu'da, özellikle de Basra Körfezinde daha o dönemde kıyıda açıkta konumlanmış birçok derin su limanı olduğu gözden kaçırılmamalıdır<sup>53</sup>. Günümüzde, Basra Körfezindeki derin su limanları içerisinde öne çıkanlar arasında şunlara yer verilebilir: Ras Tanura (Suudi Arabistan), Ras Laffan (Katar), Kharg Adası Petrol Terminali (İran), Mina Al-Ahmadi (Kuveyt). Ayrıca, Basra Körfezindeki derin su limanları arasında en yenilerinden biri Birleşik Arap Emirlikleri'nin 4.6 mil açığında konumlandırılmış olan Khalifa Limanı da es geçilmemelidir<sup>54</sup>.

1970'lerde Kuzey Denizde plânlanan ve hayata geçirilemeyen derin su limanı bir yana<sup>55</sup>, 2008'de Karadeniz'de Romanya açıklarında konumlandırılmış Midia Limanı<sup>56</sup> ve yine Avrupa'da bu kez Trieste açıklarında "T" şeklinde proje aşamasında olan kıyıda açıkta konumlandırılacak derin su limanı<sup>57</sup> örnek olarak bu minvalde dikkat çekmektedir.

En son olarak, bu makaleye de ilham kaynağı olan ve Gdansk Körfezinin içerisinde inşa edilmesi plânlanan yeni bir diğer derin su limanı projesi de göz önünde tutulmalıdır<sup>58</sup>.

Ele alınarak kısaca tanıtılmaya çalışılan bu derin su limanlarının örnek amacıyla verildiği, günümüzde sayılarının bu kadarla sınırlı olmayıp çok daha fazla olduğu ve artan gemi boyutları, güvenlik gibi temel nedenlerle derin su limanlarının sayısında kaçınılmaz olarak yine bir artış yaşanacağına ilâve edilmesi yanlış olmayacaktır.

<sup>53</sup> Nitekim, *Dunfee*, makalesinde, 1976 yılının başındaki bir haberden alıntılıdığı üzere, daha o dönemde 100'ün üzerinde derin su limanının faaliyette olduğu bilgisine yer vermiştir. Bkz. DUNFEE, s. 605.

<sup>54</sup> Bkz. ÇAMYAMAÇ, 2017, s. 97-98.

<sup>55</sup> 1970'lerin başında Kuzey Denizde Londra'nın kuzeybatısına denk gelen bir mahalde, Maplin Kumulları üzerinde uluslararası bir havaalanıyla birlikte derin su limanı projesinin gündeme getirildiği ifade edilmektedir. Bkz. KOERS A.W., *Artificial Islands in the North Sea*, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Ballinger Publishing Company, Massachusetts 1973, s. 224.

<sup>56</sup> Romanya'nın Konstanza Kentinin 13.5 km güneyinde kıyıda 8.5 km açıkta konumlanmış bir liman tesisidir. Bkz. ÇAMYAMAÇ, 2017, s. 98.

<sup>57</sup> Bkz. ÇAMYAMAÇ, 2017, s. 99.

<sup>58</sup> Bkz. *supra* dipnot: 2.

## IV. DERİN SU LİMANLARININ HUKUKÎ STATÜSÜNE DAİR

### 1. Genel Olarak İçsuların Hukukî Statüsüne Dair

Derin su limanlarının hukukî statüsünü irdelemeden evvel, içsuların hukukî statüsüne dair kısa bir bilgilendirme yapılması yerinde olacaktır. İçsular, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatların berisinde kalan ve dolayısıyla devletin münhasır egemenliği haiz olduğu alanlardır<sup>59</sup>. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesinde içsulara dair ayrıntılı bir düzenlemenin söz konusu edilmediği ve bu itibarla da ağırlıklı olarak içsuların dış sınırını teşkil eden esas hatlar bağlamında açıklamalara yer verildiği gözlenmektedir<sup>60</sup>. Nitekim, uluslararası doktrin tarafından da içsuların uluslararası deniz hukukunca ayrıntılı biçimde ele alınmadığı belirtilerek<sup>61</sup>, buna neden olarak da devletlerin kendi kara ülkelerinde yararlandıkları düzeyde egemenlik haklarını kullandıkları alanlardan olan içsuların denizlerin genel düzenini teşkil eden kurallardan etkilenmemesi olarak ifade etmişlerdir<sup>62</sup>.

İçsular dâhilinde yer alan limanlara ilişkin düzenleme ise şu şekilde reçetelendirilmiştir:

<sup>59</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 8 şu şekildedir: “*IV. kısım saklı kalmak kaydıyla, karasuları esas hattının kara tarafında kalan suları, devletin içsular kesimini oluşturur*”.

<sup>60</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 8 ilâ m. 14. İçsulara dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. DEGAN, s. 3-44; LAGONI R., *Internal Waters, Encyclopedia of Public International Law*, vol. II, edited by Bernhardt, North-Holland/Elsevier Amsterdam 1995, s. 1036-1041; BANGERT K., *Internal Waters, Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (son ziyaret tarihi: 04/10/10). Ayrıca, bkz. BROWN E.D., *International Law of the Sea: Introductory Manual*, vol. I, Dartmouth Publishing Company, Dartmouth 1994, s. 22-42; CHURCHILL R.R. & LOWE A.V., *The Law of the Sea*, 3rd edition, Manchester University Press, Manchester 1999, s. 60-70; ROTHWELL D.R. & STEPHENS T., *The International Law of the Sea*, 2nd edition, Hart Publishing, Oxford 2016, s. 53-59; TANAKA Y., *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge 2012, s. 77-83. Konu hakkında Türk doktrini için bkz. AKIN, s. 189-247; ÖZMAN A., *Deniz Hukuku I: Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları*, Turhan Kitabevi, Ankara 2006, s. 247-280; KURAN S., *Uluslararası Deniz Hukuku, Gözden Geçirilmiş 5. Baskı*, Beta Basım A.Ş., İstanbul 2016, s. 33-71.

<sup>61</sup> Karşı görüş için bkz. KOHEN M.G., *Is the Internal Waters Regime Excluded from the United Nations Convention on the Law of the Sea?*, in *Law of the Sea, from Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea: Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, edited by del Castillo, Brill Nijhoff, Leiden 2015, s. 110-124.

<sup>62</sup> Bkz. DEGAN, s. 3. Ayrıca, bkz. BANGERT, paragraf 2.



*“Karasularının sınırlandırılması amacı için, bir liman sisteminin ayrılmaz parçasını oluşturan tesislerden en dıştaki daimî liman tesisleri kıyının ayrılmaz bir parçası olarak kabûl edilirler. Kıyından açıkta konumlanan tesisler ve yapay adalar daimî liman tesisleri olarak değerlendirilmezler”<sup>63</sup>.*

İçsuları dâhilinde kalan limanlar, doğal olarak, devletlerin tam egemenliği altındadır. Bu itibarla, yabancı devlet gemilerinin limanlara girişi konusunda doktrindeki hâkim görüş, her ne kadar aksini savunan hukukçular olsa da, ilgili egemen devletin takdirinin geçerli olduğu yönündedir<sup>64</sup>.

## **2. Açıkta Konumlanan Derin Su Limanlarının Hukukî Statüsüne Dair**

İçsuların statüsünden sonra, açıkta konumlanan limanların hukukî statüsünün değerlendirilmesi gerekecektir. Her ne kadar, limanların hukukî statüsü bağlamında, genel olarak, içsular değerlendirilmeliyse de, makalede ele alınan kıyı açığında konumlanan derin su limanlarının hukukî statüsünün, istisnâî durumlar hariç, içsularından farklı olduğu aşikârdır. Bazı yazarların önerdiği üzere<sup>65</sup>, derin su limanlarına ülkesellik tanınıp tanınmayacağı, en azından 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde belirgin değildir<sup>66</sup>. Kıyının açığında konumlanmış derin su limanlarının hukukî statüsüne dair 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi özel bir düzenleme öngörmemiştir. Bu limanların veya liman tesislerinin, her şeyden evvel geniş anlamda yapay ada konumunda olduklarını belirtmek yanlış olmasa gerektir<sup>67</sup>. Bu itibarla, derin su limanlarının ada konumunda olamayacakları ve kendilerine ait başta karasuları olmak üzere deniz yetki alanlarını haiz olmadıkları belirtilmelidir<sup>68</sup>. Burada, inşa edildikleri

<sup>63</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 11.

<sup>64</sup> Limanlara girişi konusu hakkında ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. ÇAMYAMAÇ, 2012, s. 150-152.

<sup>65</sup> Bkz. DUNFEE, s. 606 vd.

<sup>66</sup> Her ne kadar belirgin değildir gibi bir tespit yapılmış olsa da, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 11’in bu konuda getirdiği düzenleme göz önüne alındığında, kıyı açığında konumlanan derin su limanlarına ülkesellik tanınmasının imkân dâhilinde olmadığını kabûl etmek gerekir.

<sup>67</sup> Geniş anlamda yapay ada tanımı, sadece yapay adaları değil aynı zamanda ilgili maddede belirtilen tesis ve yapıları da kapsar bir biçimde ele alınan yapay ada tanımıdır. Yapay ada tanımı başta olmak üzere, ayırım hakkında ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. ÇAMYAMAÇ, 2017, s. 83-91 ve özellikle de s. 90-91.

<sup>68</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 60/8.

alanlara göre genel bir belirlemeye gidilebilir. Böylelikle, bu alt başlık altında öncelikle inşa yetkisi değerlendirilmeye çalışılacak, sonrasında sırasıyla çevrelerinde ne gibi deniz yetki alanlarının söz konusu olabileceği ve deniz yetki alanlarının hesap edilmesinde göz önüne alınıp alınmayacaklarına dair hususlar kısaca irdelenmeye çalışılacaktır.

#### **a. Derin Su Limanlarının İnşa Yetkisine Dair**

Karasuları dâhilinde yer alan yapay ada konumundaki derin su limanlarının inşası konusunda egemenliğinin de doğal sonucu olarak kıyı devletinin tam yetkili olduğu kabul edilmelidir. Bununla birlikte, karasularında inşa edilecek derin su limanı bağlamında, kıyı devleti, zararsız geçiş hakkını engelleyecek şekilde bir konumlandırmaya gitmemeye özen göstermelidir. Bitişik bölge, kıyı devletine sadece belirli konularda idarî ve cezaî yetki tanınan bir deniz alanı olmasından ötürü<sup>69</sup> derin su limanlarının inşa yetkisi açısından bir özellik göstermemektedir.

Karasularının ötesinde, kıta sahanlığı üzerinde ve/veya ilân edilmişse münhasır ekonomik bölge üzerinde derin su limanı inşası konusuna gelince, ilk değerlendirecek alan olan kıta sahanlığında, devletlerin bu alanda canlı ve cansız kaynakların aranması ve işletilmesi konusunda egemen yetkileri haiz olduğu<sup>70</sup>, ikinci alan olarak deniz dibi ve toprakaltı dışında su blokunu da kapsayan münhasır ekonomik bölgede ise daha da geniş olarak yine kıyı devletinin ekonomik yönde egemen hakları haiz olduğu<sup>71</sup> görülmektedir. Bu deniz yetki alanlarında da kıyı devletinin yapay ada ve dolayısıyla derin su limanı inşa yetkisi genel olarak kabul edilmektedir<sup>72</sup>. Bununla beraber, belki sorulabilecek soru, münhasır ekonomik bölge ilân etmeyen bir devletin kıta sahanlığı üzerinde konteyner limanı inşa etmesinin mümkün olup olmamasına ilişkin olabilir. Çünkü, her ne kadar 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bu konuda münhasır ekonomik bölgeye ilişkin düzenlemelerinin *mutadis mutandis* kıta sahanlığına da uygulanacağını belirtmiş olsa da, burada dikkat edilmesi gereken husus kıta sahanlığı üzerinde inşa edilecek bir yapay tesisin kıta sahanlığı kaynaklarının çıkartılıp işletilmesine dair olması gereğidir<sup>73</sup>. Petrol ve doğal gaz taşıyan tankerleri misafir etme amaçlı inşa edilecek bir derin su liman tesisi bu amacı gerçekleştirebilse de, konteyner limanının doğrudan bu amacı

<sup>69</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 33.

<sup>70</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 77.

<sup>71</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 56.

<sup>72</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 60 & m. 80.

<sup>73</sup> Konu hakkında ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. ÇAMYAMAÇ, 2017, s. 133-134.

gerçekleştirdiğini iddia etmek zor görünmektedir. Hattâ ilk durum için bile derin su limanını inşa eden devletin kendi kıta sahanlığından çıkartılmayan petrol ve doğal gazın ithali ve orada işlenmesi için bu limanı inşa etmesi durumunda dahi münhasır ekonomik bölgenin ilân edilmemiş olması derin su limanının inşa edilebilirliğini hukukî açıdan sorgulanır hâle getirebilecektir. Tüm bu sorunlar, bu alanda, basit bir biçimde, ilgili kıyı devletince münhasır ekonomik bölge ilân edilmesiyle aşılabilecektir.

Açık denizlerde<sup>74</sup> tanınan özgürlükler arasında yapay adaların, tesislerin ve yapıların inşasına da yer verildiği düşünülürken<sup>75</sup>, hiçbir devletin açık deniz alanlarını egemenliğine katamayacağı, açık deniz alanlarının herkesin (her devletin) kullanımına açık olacağı düzenlemeleri<sup>76</sup> göz önünde tutularak ve seyrüseferin engellenmemesi koşullarına uygun biçimde derin su limanlarının inşa edilebileceği düşünülebilir<sup>77</sup>.

#### **b. Derin Su Limanlarının Çevresindeki Yetki Alanlarına Dair**

Öte yandan, inşa yetkisi bir yana, karasularının ötesinde konumlandırılmış derin su limanlarının yapay ada statüsünde oldukları kabûl edilirse, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesinde kendilerine ait deniz yetki alanları olamayacağı, sadece azamî 500 metre genişliğinde bir güvenlik bölgesiyle çevrelenebileceklerinin öngörüldüğü belirtilmelidir<sup>78</sup>. İlgili devlet

<sup>74</sup> Deniz yatağına ilişkin inşa yetkisinin değerlendirilmesi bakımından bkz. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 147/2(a). Ayrıca, bkz. ÇAMYAMAÇ, 2017, s. 137.

<sup>75</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 87/1(d).

<sup>76</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 88 & 89.

<sup>77</sup> Hemen belirtilmelidir ki, açık denizlerde inşa edilecek bir derin su limanı vesilesiyle açık denizlerin işgâli niteliğini doğuracak bir durum kesinlikle yaratılmamalıdır. Ancak, derin su limanının niteliği düşünülürken açık denizin ilgili alanını iktisap etmeden bunun nasıl başarılabileceği tartışmaya açıktır. Öte yandan, bilindiği üzere, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi öncesinde 1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesinde yapay ada, tesis ve yapı inşasına ilişkin özgürlüğe açıkça yer verilmemiştir. Nitekim, o dönemde konuyu tartışan yazarlardan *Lawrence*'ın, açık denizlerde derin su limanı inşasının (sadece limanları değil, geniş olarak tüm tesisleri değerlendirmiş) açık denizlerin hukukî niteliğiyle bağdaşmadığını dile getirdiği görülmektedir. Bkz. LAWRENCE, s. 588.

<sup>78</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 60/5.

tarafından belirlenecek bu güvenlik bölgesinin duyurulması gerektiği de açıkça yer verilen bir diğer düzenlemedir<sup>79</sup>.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi öncesi yazarların yapay adalardan bazılarına, özellikle inşa işlevleri doğrultusunda deniz yetki alanları tanınmasını, en azından bir bölümüne karasuları hakkı verilmesi gerektiğini savundukları gözlenmiştir<sup>80</sup>. Ama, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde yer verilen kesin düzenleme karşısında artık bu tür bir öneri söz konusu olmamaktadır<sup>81</sup>.

Ancak, yapay adaların kendilerine ait deniz yetki alanları olmaması mâkul karşılanabileceken, güvenlik bölgesi olarak sadece 500 metre genişliğin öngörülmesinin, gerçekten de bazı yapay adaların işlevleri göz önüne alındığında, bu genişliğin yetersiz kaldığını düşündürmektedir. Nitekim, özellikle derin su limanlarının çevresinde belirlenecek güvenlik bölgelerinin daha geniş olması gereği vurgulanmıştır<sup>82</sup>. Artan gemi büyüklükleri hesaba katıldığında ve derin su limanlarının temel olarak bu büyük gemiler için inşa edildikleri düşünüldüğünde, gerçekten de 500 metrelik güvenlik bölgesinin yetersizliği görülecektir. Derin su limanlarının misafir etmeyi amaçladığı gemilerin boyutlarının neredeyse 400 metre ve üzeri olduğu ve büyüklükleri ve ağırlıkları sebebiyle durma mesafelerinin diğer gemilerle mukayese edildiğinde oldukça uzun olması

<sup>79</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 60/3.

<sup>80</sup> Özellikle yerleşim amaçlı inşa edilecek yapay adalar için karasuları başta olmak üzere deniz yetki alanlarının önerildiği gözlenmektedir. Meselâ, *Papadakis*, yerleşim amaçlı inşa edilen yapay adalar çevresinde karasuları hakkının tanınmasını savunmuş, *Beazley* ise yine yerleşim amaçlı inşa edilen yapay adaların çevresinde 500 metrelik tamamen yasaklı bir bölge ile birlikte 12 deniz mili genişliğinde bitişik bölge tanınması gerektiğini dile getirmiştir. Sırasıyla bkz. PAPADAKIS N., *The International Legal Regime of Artificial Islands*, Sijthoff Publications, Leyden 1977, s. 104-106; BEAZLEY P.B., *Territorial Sea Baselines*, *International Hydrographic Review*, vol. 48/1, 1971, s. 151. Ayrıca, bkz. PHYLACTOPOULOS A., *Artificial Islands and Installations: A Call for International Legislative Action*, *International Relations*, vol. 4/5, 1972, s. 434; PAWSON O., *Implications of Floating Communities for International Law*, *Marine Policy Reports*, vol. 1/1, 1989, s. 114.

<sup>81</sup> Bkz. *supra* dipnot: 68.

<sup>82</sup> Bkz. KNIGHT H.G., *International Legal Aspects of Deep Draft Harbor Facilities*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 4/3, 1973, s. 395; PAPADAKIS, s. 109; DUNFEE 610 vd. Konuya ilişkin ayrıca, bkz. ÇAMYAMAÇ, 2017, s. 148-149.

gibi hususlar<sup>83</sup> göz önüne alındığında daha geniş güvenlik bölgelerinin mâkul karşılanabileceği ifade edilebilir<sup>84</sup>.

Öte yandan, belirtilmelidir ki, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 60/5'te yer verilen düzenleme çerçevesinde, iki durumda, kıyı devletlerince 500 metrenin üzerinde de güvenlik bölgesi belirlenebileceği öngörülmüştür: genel olarak kabul gören uluslararası standartların ortaya çıkması veya yetkili uluslararası örgütün bu konudaki tavsiyesi<sup>85</sup>. Ama, ne var ki, belirlenebilecek veya kabul görecektir uluslararası standartların ne şekilde, kimin tarafından veya hangi şartlarla oluşacağı açık olmadığı gibi, hangi kurumun tavsiyede bulunabileceği veya daha açık ifadeyle Uluslararası Denizcilik Örgütü dışında başka bir kurumun tavsiyede bulunup bulunmayacağı gibi temel hususlar yeterli açıklıkta değildir<sup>86</sup>. Ayrıca, bu düzenlemenin istisnası ise bilimsel

<sup>83</sup> 1970'li yıllardaki bir çalışmada 250000 DWT'luk bir tankerin ideal hava şartlarında tam durma mesafesinin 22 dakika sürdüğü ve asgarî üç deniz millik mesafeyi gerektirdiği aktarılmıştır. Bkz. DUNFEE, s. 610.

<sup>84</sup> Derin su limanlarının büyük bir bölümünün inşa teknikleri göz önüne alındığında sabit olmadığı gözlenmektedir. Bu çerçevede, sabit nitelikte olmayan bir tesis çevresinde kabul edilecek 500 metrelik güvenlik bölgesinin de bir anlam ifade etmeyebileceği ayrıca göz önünde tutulmalıdır. Derin su limanlarının inşa teknikleri açısından sınıflandırılmasına dair bkz. ERRICKSON, s. 129.

<sup>85</sup> Doktrindeki yazarların çoğunun konuyu değerlendirmede, ancak küçük bir bölümünün konuyu belirtmekle yetindiği gözlenmektedir. Konuyu belirten yazarlar için bkz. ATTARD D., *The Exclusive Economic Zone in International Law*, Clarendon Press, Oxford 1987, s. 90; SYMONIDES J., *The Legal Status of Islands in the New Law of the Sea*, *Revue de droit international, de sciences, politiques et diplomatiques*, vol. 65/1, 1987, s. 176; KWIATKOWSKA B., *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht 1989, s. 120; CHURCHILL & LOWE, s. 167; ELFERINK A.G.O., *Artificial Islands, Installations and Structures*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 paragraf 15 via [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com) (son ziyaret tarihi: 04/10/10).

<sup>86</sup> Konuya dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. ÇAMYAMAÇ, 2017, s. 147-148. Buna karşılık, *Elferink* bu konuda gerçekleştirdiği açıklamalarında Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından yetkilendirilen veya tavsiye edilen durumlar haricinde şeklinde bir belirlemeye gitmek suretiyle, bu istisnanın yetki veya tavsiye şeklinde sadece Uluslararası Denizcilik Örgütüne gerçekleştirileceğini vurgulamaktadır. Bkz. ELFERINK, paragraf 15. Kuşkusuz bu konuda "Uluslararası Denizcilik Örgütü"nü'nün yetkisi ve önderliği inkâr edilemese de, tek yetkili olması konusu, kanımızca, tartışmaya açıktır. Meselâ, yeri geldiğinde "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtı" veya "Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı" gibi diğer örgütlerin de devreye girebileceği veya en azından Uluslararası Denizcilik Örgütü ile koordineli biçimde çalışılabileceği düşünülmelidir.

araştırma tesisleri için oluşturulmuştur ki, bu tesislerin çevresindeki güvenlik bölgeleri 500 metreyi hiçbir şekilde geçmeyecektir<sup>87</sup>.

**c. Derin Su Limanlarının Deniz Yetki Alanlarına Sahip Olunması Açısından Göz Önüne Alınıp Alınmayacaklarına Dair**

Kendilerine ait bir deniz yetki alanına sahip olamayacakları ve fakat sadece güvenlik bölgesini haiz olabilecekleri ortaya konulduktan sonra, açıkta konumlanan derin su limanlarının kıyı devletinin deniz yetki alanlarının belirlenmesinde kullanılıp kullanılmayacaklarının da kısaca ele alınması gerekmektedir.

*Bowett*, örneğin, yapay adaların karasularının olamayacağı ve deniz yetki alanlarının sınırlandırmasına etki edemeyecekleri yönlü düzenlemenin yapay adaların esas hattın belirlenmesinde kullanılmalrı açısından da bir olumsuzluk yaratacağını, buna karşılık m. 11'in ilk cümlesinde yer alan en dıştaki liman tesislerinin kıyının bir parçasını oluşturur düzenlemesinin<sup>88</sup> bu konuda bir istisna yarattığını ama daha sonra eklenen bir cümleyle kıyıda açıkta konumlanan tesis ve yapay adaların daimî liman tesisi sayılmayacaklarının düzenlendiğini belirtmiş ve bu düzenlemeye karşın ortada yine belirsizliklerin olduğunu dile getirmiştir<sup>89</sup>. Yazar, özellikle "limanın ayrılmaz parçasını teşkil eden tesisler" (*integral harbour works*) ile "kıyıda açıkta konumlanan tesisler" (*offshore installations*) ayırt edilmesinin zorluğuna dikkat çekmiş ve bunlar arasında suyla bir ayırım bulunmadığı takdirde, kıyıda ne kadar uzakta konumlanırlarsa konumlanırlar, daimî liman tesisi olarak kabûl edilebileceklerine işaret etmiştir<sup>90</sup>.

Nitekim, *Bowett*'i haklı çıkarırcasına Katar'ın kıyıda 4,5 mil açığa kadar uzanan Ras Laffan Liman tesislerinin veya iki ayrı set/mendirek olarak kıyıda liman tesisinden bir milin  $\frac{3}{4}$ 'ü oranında açığa uzanan Suudi Arabistan'a ait Ra's Tannurah Petrol terminalinin ve hattâ tek bir mendirek olarak dört deniz mili açığa uzanan yine Suudi Arabistan'a ait Ra's Al Ju'aymah LPG terminalinin ülkelerinin esas hat noktalarını teşkil

<sup>87</sup> 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 260 şu şekildedir: "Bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun olarak bilimsel araştırma tesislerinin çevresinde 500 metreyi aşmayacak mâkul genişlikte güvenlik bölgeleri oluşturulabilir".

<sup>88</sup> *Bowett* 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 8 ile taslak metin m. 11'i karşılaştırmıştır.

<sup>89</sup> Bkz. BOWETT D.W., *The Legal Regime of Islands in International Law*, Oceana Publications, New York 1979, s. 136-138.

<sup>90</sup> Bkz. BOWETT, s. 138.

ederek karasularını ileriye doğru genişlettiği ifade edilmektedir<sup>91</sup>. Bu çerçevede, *Carleton*, özellikle İngiliz uygulamasında kıyıdan belirli uzaklıkta konumlanan ve doğrudan liman tesisinin bir parçasını teşkil etmeyen liman tesislerinin bu niteliği haiz olamayacağının kabûl edildiğini vurgulayarak, meselâ kıyıdan açıkta konumlanan tesisin sadece deniz altından bir petrol boru hattıyla bağlı olmasının o tesisi esas hat noktası yapmayacağına işaret etmiştir<sup>92</sup>.

## V. GDANSK KÖRFEZİNDE İNŞA EDİLECEK AÇIKTA KONUMLANMIŞ DERİN SU LİMANINA DAİR

Tüm bu değerlendirmelerle birlikte, girişte bu makalenin yazılmasına vesile olan Gdansk Körfezinde inşa edilecek yeni derin su limanını da bu çerçevede kısaca ele almak gereklidir. Her şeyden evvel, Gdansk Körfezi dâhilinde gerçekleştirilecek derin su limanı projesi muhtemeldir ki<sup>93</sup>, Polonya karasuları hattâ körfezin kapatma hattının berisinde yâni Polonya içsuları dâhilinde kalacaktır<sup>94</sup>. Bu çerçevede de,

<sup>91</sup> Bkz. CARLETON C., Problems Relating to Non-Natural and Man-Made Basepoints under UNCLOS, in *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea*, edited by Symmons, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2011, s. 36-42. Karşı görüş için bkz. JAYEWARDENE H.W., The Regime of Islands in International Law, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht 1990, s. 9.

<sup>92</sup> Bkz. CARLETON, s. 38. Yazar bu bağlamda, yine Ra's Tannurah'ta 1,5 ilâ 2¼ deniz mili uzaklıkta konumlanan Deniz Adaları Terminallerini (*Sea Islands Terminals*) örnek olarak göstermiştir.

<sup>93</sup> Gdansk Limanının mevcut hâlinde petrol ve sıvı gaz terminallerinin kıyıdan açığa uzanan mendireklerden oluştuğu görülmektedir. Bkz. via [www.portgdansk.pl/about-port/general-info](http://www.portgdansk.pl/about-port/general-info) (son ziyaret tarihi: 05/01/18).

<sup>94</sup> Oldukça geniş bir körfez olan Gdansk Körfezinin bir bölümü Rusya Federasyonuna (Kaliningrad) aittir. İki devlet, Polonya ve Rusya (SSCB) bu alanda doğrudan deniz sınırlandırmasına ilişkin olarak sırasıyla şu üç antlaşmayı imzalamışlardır: 1958 tarihli "Baltık Denizinin Gdansk Körfezinde Polonya ve Sovyet Karasularının Sınırlandırılmasına İlişkin Polonya Halk Cumhuriyeti Hükûmeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Hükûmeti Arasındaki Protokol" (*Protocol between the Government of the Polish People's Republic and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics Concerning the Delimitation of Polish and Soviet Territorial Waters in the Gulf of Gdansk of the Baltic Sea*), 1969 tarihli "Baltık Denizinin Güneydoğu Kesimi ve Gdansk Körfezinde Kıta Sahaneliği Sınırlandırmasına İlişkin Polonya Halk Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Arasındaki Antlaşma" (*Treaty between the Polish People's Republic and the Union of Soviet Socialist Republics Concerning the Boundary of the Continental Shelf in the Gulf of Gdansk and the South-Eastern Part of the Baltic Sea*) ve 1985 tarihli "Baltık Denzinde Karasularının, Ekonomik Bölgenin, Balıkçılık Bölgesinin ve Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırılmasına Dair Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği ve Polonya Halk Cumhuriyeti Arasındaki Antlaşma" (*Treaty between the Union of Soviet Socialist Republics and the People's*

derin su limanını inşa etme yetkisi münhasıran Polonya devletine ait olacaktır. Buna rağmen, Gdansk Körfezi dâhilinde inşa edilecek derin su limanı Gdansk Körfezi kıyısında konumlanmış başta Gdynia ve Gdansk limanları olmak üzere diğer gemi güzergâhlarını olumsuz şekilde etkilemeyecek bir konumda inşa edilmelidir.

İnşa edilecek bu kıyı açığı liman tesisinin deniz yetki alanlarının belirlenmesinde esas hat noktası olarak kullanılıp kullanılmayacağı hususu öncelikle kıyıya bağlantısının nasıl olacağıyla doğrudan ilişkili olacaktır. Ama, daha da önemlisi, ilgili bu körfez alanında Polonya ve diğer kıyıdaş devlet konumundaki Rusya Federasyonu arasında, hâlihazırda, gerek karasuları, gerek kıta sahanlığının mevcut antlaşmalar dâhilinde sınırlandırılmış olması gerçeği karşısında inşa edilmesi plânlanan derin su limanının Polonya tarafından esas hatlarının belirlenmesinde dikkate alınacak bir unsur olmayacağını düşündürmektedir<sup>95</sup>.

*Republic of Poland on the Delimitation of the Territorial Sea (Territorial Waters), the Economic Zone, the Fishery Zone and the Continental Shelf in the Baltic Sea*. İlk Antlaşma iki devlet arasında 18 Mart 1958 tarihinde imzalanmış ve aynı yılın 29 Temmuz'unda yürürlüğe girmişken, ikinci antlaşma 28 Ağustos 1969 tarihinde imzalanmış ve 13 Mayıs 1970 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Üçüncü antlaşma ise, 17 Temmuz 1985 tarihinde imzalanmış ve 13 Mart 1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hemen belirtilmelidir ki, son antlaşmanın 4. maddesi uyarınca ilgili hükümleri ilk iki antlaşmanın ilgili hükümleri yerine geçecektir. Bunun ötesinde, Polonya Hel Yarımadasından Sovyetlerle olan sınır noktasına çizdiği bir kapatma hattını Gdansk Körfezi için kullanmış, fakat ilk iki antlaşmada gerçekleştirilen sınırlandırmalarda bu kapatma hattının göz ardı edildiği görülmüştür. Bu kapatma hattı 29.6 deniz millik uzunluğuyla uluslararası hukuka aykırı bir nitelik taşımaktadır. 1977 yılında Polonya bu hattı uluslararası hukuka uygun bir biçimde yeniden düzenlemiş ve son antlaşmada bu hat da dikkate alınmıştır. Polonya ve Rusya arasındaki ilgili antlaşmalara ve sınıra ilişkin yorum için bkz. FRANCKX E., Poland-Soviet Union, in *International Maritime Boundaries*, vol. II, edited by Charney & Alexander, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht 1996, s. 2039-2050. Öte yandan, bu antlaşmalardan 1958 tarihli Protokolün ve 1969 tarihli Antlaşmanın İngilizce metinleri için, sırasıyla, bkz. *United Nations-Treaty Series*, vol. 340, no: 4861, 1959, s. 94-97; *United Nations-Treaty Series*, vol. 769, no: 10978, 1971, s. 82-87. Ayrıca, bu üç antlaşmanın da İngilizce metinleri için bkz. CHARNEY J.I. & ALEXANDER L.M. (eds.), *International Maritime Boundaries*, vol. II, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht 1996, s. 2051-2056. Bu açıklamalara ilâve edilmelidir ki, *Bouchez*'in, daha 1958 yılında, 24 deniz millik ölçütle Polonya'nın Gdansk Körfezinin bir kısmını ulusal suları (içsuları) olarak belirleyebileceğine işaret ettiği görülmektedir. Bkz. BOUCHEZ L.J., *The Regime of Bays in International Law*, A.W. Sijthoff, Leiden 1963, s. 70.

<sup>95</sup> Özellikle belirtilmelidir ki, Polonya'nın Gdansk Körfezindeki kapatma hattının berisine düşen bir alanda inşa düşünülüyorsa, zaten esas hat kapatma hattı olduğu için konuyu bu açıdan değerlendirmeye dahi gerek yoktur. Nitekim, açıklanan plânda Gdansk



## SONUÇ

Ülkelerin dış dünya ile bağlantısının en önemli unsurlarından birini teşkil eden limanların, özellikle büyüyen gemi boyutları sebebiyle genişletilme ve derinleştirilme ihtiyacı ortaya çıkmış; bu durumun sonucunda da birçok limanın derin su rıhtımlarıyla genişletildiği veya karada derinliği fazla olan yerlere taşınmak suretiyle yenilendiği görülmektedir. Hattâ, günümüzde sıklıkla limanların kıyıda açıkta, derin alanlarda konuşlandırıldığı gözlenmektedir.

Bu derin su limanlarından birisi de, Gdansk Körfezinde inşa edilmesi plânlanan ve aynı adlı limanın uzantısı olarak projelendirilen tesisdir. Kıyıda açıkta konumlanan derin su limanlarının veya tesislerinin yapay ada niteliğini haiz olması sebebiyle inşa yetkileri inşa edildikleri deniz yetki alanına göre tespit edilmelidir. Bu çerçevede, Gdansk Körfezinde kıyıda açıkta inşa edilecek derin su limanının/tesisinin muhtemel olarak karasuları, hattâ daha da büyük olasılıkla içsuları dâhilinde olması sebebiyle inşa yetkisi münhasıran Polonya devletine aittir. Bununla beraber, bu limanın mevcut seyrüsefer güzergâhları üzerinde inşa edilmemesi gerekmektedir.

İlgili körfez alanında diğer kıyıdaş Rusya ile sınırlandırmaların yapıldığı hususu da göz önüne alındığında, Polonya'nın bu limanı veya tesisi esas hatlar olarak ele alması pek muhtemel görünmemektedir. Yapay ada niteliğinde görülerek ele alınması olası bu limanın kendine ait deniz yetki alanı olmamakla birlikte, Polonya devleti, ilgili bu derin su limanı çevresinde 500 metre genişliğinde güvenlik bölgesi ilân edebilecektir. Zaten, bu derin su limanı Polonya'nın karasuları veya daha da muhtemel içsuları dâhilinde kalacağı için bu minvalde ciddî bir problemin de ortaya çıkmayacağını mütalâa etmek yanlış olmasa gerektir.

## KAYNAKÇA

- AKIN M.Z., Karasuları, İç Sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıt'a Sahaneliği, Ankara, 1978.
- ATTARD D., The Exclusive Economic Zone in International Law, Clarendon Press, Oxford 1987.
- BAIRD A.J., Container Vessels in the New Millenium: Implications for Seaports, *Ocean Yearbook*, vol. 16, 2002, s. 300-327.

---

Körfezinde inşa edilmesi düşünülen bu limanın yeri, en azından şimdilik, kapatma hattının berisinde kalmaktadır. Bkz. "Poland to Construct New Deep-Water Port with 100 MMT Cargo Turnover", *supra* dipnot: 2.

- BANGERT K., Internal Waters, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (son ziyaret tarihi: 04/10/10).
- BEAZLEY P.B., Territorial Sea Baselines, *International Hydrographic Review*, vol. 48/1, 1971, s. 143-154.
- BOUCHEZ L.J., The Regime of Bays in International Law, A.W. Sijthoff, Leiden 1963.
- BOWETT D.W., The Legal Regime of Islands in International Law, Oceana Publications, New York 1979.
- BROWN E.D., International Law of the Sea: Introductory Manual, vol. I, Dartmouth Publishing Company, Dartmouth 1994.
- CARLETON C., Problems Relating to Non-Natural and Man-Made Basepoints under UNCLOS, in *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea*, edited by Symmons, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2011, s. 31-65.
- CHARLIER J., The Benelux Seaport System, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 87/4, 1996, s. 310-321.
- CHARNEY J.I. & ALEXANDER L.M. (eds.), International Maritime Boundaries, vol. II, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht 1996.
- CHURCHILL R.R., Roadsteads, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (son ziyaret tarihi: 04/10/10).
- CHURCHILL R.R. & LOWE A.V., The Law of the Sea, 3rd edition, Manchester University Press, Manchester 1999.
- CLOUT H., Le Havre—Antifer: A Giant Channel Port, *GeoForum*, vol. 6/3&4, 1975, s. 247-254.
- COLOMBOS C.J., The International Law of the Sea, 6th edition, Longman Group Limited, London 1967.
- ÇAMYAMAÇ A., Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Hukukî Durumu, Adalet Yayınevi, Ankara 2012.
- ÇAMYAMAÇ A., Yapay Adalar ve Uluslararası Deniz Hukuku, *İzmir Barosu Dergisi*, Yıl: 82, Sayı: 1, 2017, s. 79-175.
- DEGAN V.D., Internal Waters, *Netherlands Yearbook of International Law*, vol. 17, 1986, s. 3-44.
- DORSHAW S.A., The International Legal Implications of Off-Shore Terminal Facilities, *Texas International Law Journal*, vol. 9/2, 1974, s. 205-223.
- DUNFEE G.E., Territorial Status of Deepwater Ports, *San Diego Law Review*, vol. 15/3, 1978, s. 603-622.
- ELFERINK A.G.O., Artificial Islands, Installations and Structures, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (son ziyaret tarihi: 04/10/10).
- ERRICKSON D.C., The American Superport-Destiny or Dinosaur?, *Marine Affairs Journal*, vol. 10, 1986, s. 127-141.
- FRANCKX E., Poland-Soviet Union, in *International Maritime Boundaries*, vol. II, edited by Charney & Alexander, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht 1996, s. 2039-2050.
- GÖNLÜBOL M., Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukukî Statüsü, Ajans Türk Matbaası, Ankara 1959.
- GÖZE A., Devletin Ülke Unsuru (Sınırları ve Devletle Olan Münasebeti), Fakülteler Matbaası, İstanbul 1959.

- GRAHAM K.A., The Regulation of Deepwater Ports, *Virginia Journal of International Law*, vol. 15/4, 1975, s. 927-957.
- HEIJMAN W. & GARDEBROEK C. & van OS W., The Impact of World Trade on the Port of Rotterdam and the Wider Region of Rotterdam-Rijnmond, *Case Studies on Transport Policy*, vol. 5/2, 2017, s. 351-354.
- HIRSCH A., Special Circumstances: Superports, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Ballinger Publishing Company, Massachusetts 1973, s. 217-222.
- JAYEWARDENE H.W., The Regime of Islands in International Law, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht 1990.
- JOHNSON L.S., Coastal State Regulation of International Shipping, Oceana Publications, Inc., New York 2004.
- KNIGHT H.G., International Legal Aspects of Deep Draft Harbor Facilities, *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 4/3, 1973, s. 367-395.
- KOERS A.W., Artificial Islands in the North Sea, in *Law of the Sea: The Emerging Regime of the Oceans*, edited by Gamble & Pontecorvo, Ballinger Publishing Company, Massachusetts 1973, s. 223-231.
- KOHEN M.G., Is the Internal Waters Regime Excluded from the United Nations Convention on the Law of the Sea?, in *Law of the Sea, from Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea: Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, edited by del Castillo, Brill Nijhoff, Leiden 2015, s. 110-124.
- KURAN S., Uluslararası Deniz Hukuku, Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Beta Basım A.Ş., İstanbul 2016.
- KWIATKOWSKA B., The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht 1989.
- LAGONI R., Internal Waters, *Encyclopedia of Public International Law*, vol. II, edited by Bernhardt, North-Holland/Elsevier, Amsterdam 1995, s. 1036-1038.
- LAUN R., Le régime international des ports, *Recueil des cours*, vol. 15, 1926-V, 1926, s. 1-143.
- LAWRENCE W.H., Superports, Airports and Other Fixed Installations on the High Seas, *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 6/4, 1975, s. 575-591.
- “Legal Aspects of Port Management”, *Report by the UNCTAD Secretariat*, UNCTAD/SHIP/639, February 11 1993 via <http://unctad.org/en/docs/poshipd639.en.pdf> (ziyaret tarihi: 29/11/17).
- MARCUS H.S., Marine Transport Management, Croom Helm, Kent 1987.
- MIKOLAJSKI J., Polish Sea-Ports, Their Hinterlands and Forelands, *Geographica Polonica*, vol. 2, 1964, s. 221-229.
- OĆIOSZYŃSKI T., Poland on the Baltic, Polonia Publishing House, Warsaw 1960.
- ÖZMAN A., Deniz Hukuku I: Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları, Turhan Kitabevi, Ankara 2006.
- PAPADAKIS N., The International Legal Regime of Artificial Islands, Sijthoff Publications, Leyden 1977.
- PAWSON O., Implications of Floating Communities for International Law, *Marine Policy Reports*, vol. 1/1, 1989, s. 101-118.
- PHYLACTOPOULOS A., Artificial Islands and Installations: A Call for International Legislative Action, *International Relations*, vol. 4/5, 1972, s. 427-436.

- ROTHWELL D.R. & STEPHENS T., *The International Law of the Sea*, 2nd edition, Hart Publishing, Oxford 2016.
- SYMONIDES J., *The Legal Status of Islands in the New Law of the Sea*, *Revue de droit international, de sciences, politiques et diplomatiques*, vol. 65/1, 1987, s. 161-180.
- TANAKA Y., *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge 2012.
- THERIOT J.P., *Building America's First Offshore Oil Port: LOOP*, *Journal of American History*, June 2012, s. 187-196.
- THERIOT J.P., *American Energy Imperiled Coast: Oil and Gas Development in Louisiana's Wetlands*, Louisiana State University Press, Bouton Rouge 2014.
- TUPPEN J.N., *The Port-Industrial Complex of Fos: A Regional Growth Centre?*, in *Seaport Systems and Spatial Change: Technology, Industry, and Development Strategies*, edited Hoyle & Hilling, John Wiley & Sons, Devon 1984, s. 303-325.
- “Verbatim Reports and Texts Relating to the Convention on Freedom of Transit”, Geneva, 1921.
- VERZIJL J.H.W., *International Law in Historical Perspective: State Territory*, vol. III, A.W. Sijthoff, Leyden 1970.
- VITÁNYI B., *The International Regime of River Navigation*, Sijthoff & Noordhoff, Alphen aan den Rijn 1979.
- WALKER G.K. (ed.), *Definitions for the Law of the Sea: Terms not Defined by the 1982 Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2012.
- WEIGEND G.G., *Some Elements in the Study of Port Geography*, *Geographical Review*, vol. 48/2, 1958, s. 185-200.