

TUNA SUYOLU VE "TUNA KOMİSYONU"*

Prof.Dr. Nazif KUYUCUKLU**

Suyolu taşımacılığı, öteki taşıma veya ulaşım yollarına göre ucuzluğu nedeniyle sürekli olarak daha önemli olmuştur. Tabii, bu olanakların bulunmadığı ülkeler için demiryolu, karayolu ve hava yolu taşımacılığı üzerinde durmaktan başka çare yoktur. Suyolu taşımacılığında da deniz taşımacılığı en ucuzdur. Çünkü bu olanak tamamiyle doğa tarafından hazır olarak verilmiştir. Gerçi nehirler de öyledir, fakat gemilerin hareket edebilmesi için nehir taşımacılığında önce, nehir yatağında uygun düzeltmelerin yapılması, su düzeyinin düşük olması durumunda belirli barajlar ve özel havuzlar (Locklar) yapılması gerekmektedir. Sonra, taşıma araçları olarak derin suların bulunduğu denizlerdekinden farklı olarak alt kısımları geniş, özel nehir gemilerinin inşa edilmesi gerekmektedir. Ayrıca da, daha kısa mesafelerde gerekli yerlerde limanların yapılması gerekli olmaktadır. Tüm bunlar nehir taşımacılığının deniz taşımacılığına göre, belirli bir oranda daha pahalı olmasını icab ettirmektedir. Fakat değindiğimiz bu nehir yataklarını düzeltme ve altyapı yatırımlarından sonra, nehir ulaşım sistemini uzun süre kullanabilmek olanağı vardır. Bu nedenle bazı nehirler taşımacılık bakımından büyük önem taşıdıklarından, ilgili ülke veya ülkeler, değindiğimiz türden düzenleme ve altyapı harcamalarına kolayca ve gönülden katlanmaktadırlar. Biz konuyu Tuna taşımacılığı ve önemi, Tuna Komisyonu çalışmaları, Rhein-Main-Tuna ve Oder-Elbe-Tuna kanalları bağlantıları ve taşımada gelişmeler olarak anaçizgilerle ele almak istiyoruz.

1- Tuna Taşımacılığı ve Önemi

Başta daha belirtelim ki, Tuna nehri ve dolayısıyla buradaki taşımacılık düşünce ve uygulamaları, Avrupa'da çok eskiye uzanmaktadır. Tabii, burada Tuna nehri tek başına değil, Almanya'daki Rhein nehriyle birlikte düşünülmüştür. Rhein nehri ile Tuna nehrinin birbirlerine bağlanması Şarlman, Napoelon ve Goethe gibi ünlü eylem ve düşünce adamlarından başlayarak Avrupa'nın

eski bir rüyası olmuş ve günümüze doğru somutlaşarak gelinmiştir. Zira bu yolla Batı Avrupa ile Karadeniz birbirine bağlanmış olacaktır. Bunun gerçekleştirilmesi yolunda çalışmalar daha sonra da sürdürülmüştür. Bunlar günümüzde belirli oranda gerçekleştirilmiş, daha geniş olarak yani Kuzeydenizi Karadeniz bağlantılarını gerçekleştirme yönünde ise, önemli gelişmeler sağlanmıştır. Hatta bunun daha geniş olarak geliştirilmesi yönünde yoğun çalışmalar üzerinde duruluyor. Olayın bu tür gelişmesi bizi de çok yakından ilgilendirmektedir. Öyleki gelişmeyi bir adım daha ileri götürürsek, bu bağlantının Boğazlar ve Akdenize uzatılmasıyla, Avrupa ile en kısa ulaşım yolu gerçekleşmiş olacaktır.

İlk olarak Main-Tuna arasındaki kanal Bavaria kralı Lüdvig I tarafından 1836/1845 yılları arasında yaptırılmış, tabii kanal zamanın teknolojisiyle yüz Lock'lu (yüzme havuzlu) olmuş, sadece Bamberg-Kelheim arasını kapsamış, ayrıca Regensburg'da inşa edilmiş taş köprü nedeniyle gemi taşıma kapasitesi de 120 Ton olarak belirlenmiştir¹. Ancak bu uygulama, yeni devreye sokulmuş demiryollarının güçlü rekabetine dayanamamıştır².

1921 yılında "Rhein-Main-Donau A.G. -Rayn-Mayn-Tuna A.Ş." bir kamu kuruluşu olarak oluşturulmuş, Bavaria bölümünde ve Almanya ulusal sınırına kadar, adı üstünde Rhein-Main-Tuna arasında 677 klm.lik su yolu kanalının yapımını bu kuruluş üstlenmiş, böylece daha sonra öteki bölümler de devreye sokularak Kuzeydenizi'nden Karadeniz'e kadar 3.500 klm.lik bir su yolunun gerçekleştirilmesi öngörülmüştür³. Rheni-Main-Donau A.G.'a ayrıca bu nehirler üzerinde enerji üretme yetkisi de verilerek buradan sağlanacak gelirlerle projenin gerçekleştirilmesine katkı sağlanması düşünülmüş, bu amaçla Almanya Tuna'sında zamanında dünya'da en büyük olduğu bildirilen "Kachlet Stufe" hidro elektrik santrali gerçekleştirilmiştir. Bu enerji santralının sağladığı karların su yolu (kanal) yapım maliyetinin yarısını karşıladığı bildirilmektedir⁴. Sözü edilen Ortaklığı (Şirket'e) verilen imtiyaza göre Ortaklık bu santralleri 2050 yılına kadar işletecek, sonra da federal devlete devredecektir. Bu alandaki gelişmelere sonra yine döneceğiz.

¹ The Main-Danube Waterway, Rein-Main-Donau Aktien Gesellschaft, Munich, 1986.

² İbid.

³ Standard-Chartered Review, Febr. 1986. Published by Standard Chartered Bank and Printed in Great Britain by Shenvall Print Ltd. Harlow, sy.2.

⁴ İbid. sy.3.

* Bu yazı 1988 yılında kaleme alınmıştır. Bu tarihten sonraki gelişmelere yer verilmemiştir.

** İ.Ü.S.B.F. İktisat Bölümü İktisat Politikası Anabilim Dalı Başkanı

Biz yine Tuna nehri konusuna dönerek belirtelim ki, Tuna nehri ile ilgili olarak ilk konvansiyonun 1856 yılında yapılmış olduğu, sonra da düzenlemenin 1921'de olduğu bildirilmektedir⁵. Son düzenleme ise, 1948'deki bir konvansiyonla olmuş, nehirde ulaşım ile ilgili tüm sorunları düzenlemek üzere, sürekli bir kuruluş olan "Tuna Komisyonu" oluşturulmuş ve içinde bulunduğumuz 1988 yılında 40.cı yılını tamamlamıştır.

2- "Tuna Komisyonu" ve çalışmaları.

Öncelikle belirtelim ki, 1948'de Belgrad'da imzalanan konvansiyonla oluşturulan "Tuna Komisyonu", kuruluşunda bölgesel olarak ortaya çıktığı gibi, siyasal açıdan da buraya katılma, belirli ülkelerle, yani sosyalist ülkelerle sınırlı kalmıştır. Nitekim "Tuna Komisyonu" kurucuları, o zamanki adlarıyla Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği, Bulgaristan Halk Cumhuriyeti, Macaristan Cumhuriyeti, Romanya Halk Cumhuriyeti, Ukrayna Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti, Çekoslovakya Cumhuriyeti ve Yugoslavya Federatif Halk Cumhuriyeti'dir⁶. Ancak, zaman içinde bu alanda belirli gelişmeler olmuş, 1956 yılı sonlarında Avusturya da anlaşmayı imzalayarak 1960'da buraya girmiş, komisyon, çalışmalarını başta daha Federal Almanya topraklarında olan Ulm'dan Karadeniz'e kadar olarak belirlenen bu ülke de, yani Federal Almanya'da, "fiilen" bu komisyonda olmuştur. Zaten yukarıda değinmiş olduğumuz gibi, bu alanda çalışmalar Almanya'da bu Komisyon çalışmalarından çok daha gerilere sarkmıştır. Böylece Tuna nehrinde taşımacılık ve öteki yararlanma alanları daha da genişlemiş olduğu gibi, Komisyon ve bu Komisyonun çalışmalarıyla ilgilenen Devletler de çoğalmıştır.

2.1.- Komisyon, imzacı Devletler Dışişleri bakanlarının 1946 yılında daha, Tuna nehrinde ulaşımı yeniden düzenlemeler gereği ve bu konuda bir konferans toplanması gereğine, yeni düzenlemeyle imzacı Tuna Devletlerinin serbest ulaşım ile önce kendi aralarında, sonra da öteki Devletler iktisadi ve kültürel ilişkilerin gelişeceğine değinmişlerdir. Aslında bu bölgenin 1930'lu yıllarda, özellikle bu yılların sonlarına doğru, Nazi Almanyasının egemenlik alanına girmesiyle, 1921'deki düzenleme hükümleri pek işleyememiş, ulaşımın yeni

⁵ Grigor Popisakov, Mejdunarodna Targoviya, (İkonomika i Organizatsiye), Treto Preraboteno Izdanie. Izdatelstvo Nauka i Izkustvo, Sofiya, 1976, sy.316.

⁶ Convention Relative au Regime de la Navigation sur Le Danube.

gereklere ve oluşan yeni güç dengelerine göre düzenlenmesi durumu ortaya çıkmıştır. Önce, savaşı yengiyle bitiren büyük Devletler kendi aralarında anlaşmayı düşünmüşlerse de, sonradan Sovyetler buna karşı çıkmış, konferansa ABD, İngiltere ve Fransa temsilcileri de katılmışsa da, azınlıkta kaldıklarından Sovyetler ve öteki bölge Devletlerinin çoğunluğu ile, bölge devletlerinin egemenliğini önde tuttuğu iddia edilen 1948 düzenlemesi ortaya çıkmıştır. Konvansiyona egemen olan ilkeler Tuna nehrinde "seyrisefain", yani gemilerin serbestçe hareketi özgürlüğü, kıyı devletlerin egemenlikleri, ulaşım koşullarının geliştirilmesi olup, bunlar olabildiğince bağdaştırılmaya çalışılmıştır. Tabii, bunlar görüşmelerle sağlanabileceklerdir.

Konvansiyonda, Tuna nehrinde ulaşımın düzenlenmesine yönelik bu uygulamayla, imzacı Devletler arasında ve öteki ülkelerle iktisadi ve kültürel ilişkilerin değişeceğine değinilen bir girişten sonra, beş bölüm yer almaktadır⁷. Konvansiyonun tümü 47 maddeden meydana gelmektedir. Ayrıca Konvansiyonda Avusturya ve Gabçikova-Gönyü olmak üzere iki de Ek vardır.

2.2.- Genel hükümler bölümü, dört maddeyi içermektedir. Bu maddelere göre Tuna nehrinde ulaşım, tüm devletlerin mallarına ve ticaret gemilerine, vatandaşlarına, liman, taşımacılık yükümlülükleri ve ticari taşımacılık bakımından, eşitlik temeline dayalı olarak serbest ve açık olmalıdır. Aynı devlete ait limanlar arasında ulaşım, bunun dışındadır. Bu Konvansiyon'daki düzenlemeler, Tuna nehrinin ULM'dan Karadeniz'e kadar olan bölümü için geçerlidir. Tuna devletleri kendi siyasal sınırları içinde kalan Tuna nehrini, nehir gemilerinin ve uygun yerlerde deniz gemilerinin seyrü-seferine açık tutmakla ve ulaşım koşullarını sağlamak ve iyileştirmekle ilgili önlemleri almalka, ulaşım açısından su koridorunda tehlike yaratmamakla yükümlüdürler⁸. Bu konulardaki sorunlarla ilgili olarak Devletler, "Tuna Komisyonu" ile istişarede bulunurlar. Kıyı Devletleri kendi sınırları içinde ulaşımın sağlanması konusunda, ivedi ve önceden öngörülmemiş önlemleri alırlar, fakat bu girişimlerinin nedenlerini, önlemlerin özeti Komisyon'a bildirirler. Herhangi bir Tuna devleti ulaşımın sağlanması konusunda, teritoyal olarak yetkisi içindeki önlemleri almayacak durumda olursa, bu işlerin yapılması için gerekli yetkiyi, aynı zamanda Tuna nehri ile sınır ülkesi olan devlet hariç, başka bir devlete devredilmemek üzere, Tuna Komisyonu'na verecektir. Sınır devlete yetki verme durumunda yapılacak işin koşullarını

⁷ Konvansiyon, İstanbul Avusturya Kültür Ofisi Müdürlüğü aracılığı ile sağlanmıştır.

⁸ Konvansiyon, madde:3.

Komisyon belirleyecektir⁹. Belirtilen işlerin yapılması konusunda Tuna Devletleri, Komisyon veya ilgili Devlete her türlü yardımı yapmakla yükümlüdürler.

2.2.3.- Konvansiyon'un, Örgütlenmeyle ilgili bölümünde de önemli düzenlemeleri vardır. Birkere, 5.ciden 23.cüye kadar (23. madde hariç) olan maddeler bu bölüme ayrılmıştır. Sonra, Örgütlenme ile ilgili bu bölüm, "Tuna Komisyonu" ve "Özel Nehir Yönetimi" olmak üzere iki altbölüme ayrılmıştır.

2.2.3.1.- " Tuna Komisyonu", Tuna Devletleri'nden her birinin birer temsilcisinden oluşur. Aralarından, üç yıl süreli olmak üzere başkan, başkan yardımcısı ve sekreteri seçer. Komisyon kendi toplantı sürelerini ve "usul" kurallarını belirler.

Daha önce de değinildiği gibi, Komisyon'un yetki alanı Tuna nehrinde Ulm'den Karadeniz'e kadar olan bölümü olarak belirlenmiştir. Komisyonun yetkileri aşağıdakiler olarak sıralanmıştır¹⁰:

"a- Bu konvansiyonla ilgili hükümlerin uygulanmasını izlemek.

b- Nehir ulaşımıyla ilgili olarak Tuna Devletlerinin ve "Özel Nehir Yönetimi"nin önerileri doğrultusunda genel plan çalışmalarını oluşturmak, keza bu çalışmalarla ilgili genel hesapları ve harcamaları belirlemek,

c- Tuna Devletlerinden herhangi birinin kendi teritoryal alanında yetkisi içinde bulunduğu halde, olağan nehir ulaşımıyla ilgili önlemleri tek başına alamaması durumunda, Komisyon'a başvurma zorunluluğu ve Komisyon'un gerekli önlemleri alması,

d- (b) fıkrasında değinilen çalışmalarla ilgili olarak Tuna Devletleriyle istişare etmek ve tavsiyelerini dikkate almak,

e- "Özel Nehir Yönetimi" ile istişare etmek ve tavsiyelerini dikkate almak ve bilgi değişiminde bulunmak,

f- Tuna nehri suyolunda seyrü-sefer hareketinde tek bir sistem uygulaması meydana getirmek, pilotaj hizmetlerini saptamak,

g- Nehir denetim kurallarında birliği sağlamak,

h- Hidrometeorolojik hizmetlerde eşgüdümü sağlamak, bu bölge için tek bir bülten çıkarmak ve Tuna nehri ile ilgili olarak kısa ve uzun dönemli hidrolojik tahminler yapmak,

i- Tuna'da ulaşım ile ilgili istatistikler tutmak,

j- Su ulaşımıyla ilgili bilgiler, haritalar ve atlaslar yayımlamak.

k- Bütçeyi hazırlamak ve kabul etmek, bu arada ulaşımın sağlanması veya iyileştirilmesi bakımından, işlerin yapılma harcamalarının karşılanması için özel resimler koymak."

Belirtilen bu ödevleri yerine getirebilmek bakımından, Komisyon'un Sekreterliği ve Tuna Devletleri vatandaşlarından oluşan gerekli sayıda personeli vardır. Sekreterlik örgütünü ve cihazlanmasını, sadece Komisyon oluşturabilir.

Bütçenin hazırlanması ve kabul edilmesi, üye olayların çoğunluğu ile olur. Bütçede Komisyon ve cihazının harcama kalemleri de gösterilir, bu harcamalar Tuna Devletlerinin her yıl eşit olarak ödeyecekleri katkılarıyla karşılanır. Ulaşımın düzenlenmesinde, iyileştirilmesinde, özel işlerin yapılmasında gerektiğinde Komisyon'un ayrıca özel resimler koyabildiğine yukarıda değinmiştik.

Özel durumların öngördüğü (mad.10,12 ve13) maddeler dışında, Komisyon'da kararlar üye oylarının çoğunluğu ile alınırlar. Komisyon'da "quorum" beş üyedir.

Yukarıda ödevler maddelerinde sıralanan b, c, f ve g fıkralarındaki kararlar Komisyon'da, sınırlarında iş yapılan ülkenin oyu hesaba katılmaksızın, çoğunlukla alınır.

Komisyon'un merkezi Romanya topraklarında Galatai olarak belirlenmiştir. Fakat Komisyon merkezini, tüm üyelerin çoğunluk kararıyla değiştirebilir. Nitekim daha sonra bu merkez değiştirilmiş, bugün de aynı yerde olmak üzere Macaristan'ın başkenti olan Budapeşte'ye taşınmıştır.

Komisyon tüzel kişiliğe sahiptir, resmi dili Rusça ve Fransızca'dır. Komisyon üyeleri ve yetkili kişileri diplomatik dokunulmazlıktan yararlanırlar. Çalışma binaları, arşiv ve her türlü dökümanları dokunulmazdır.

Komisyon., nehir ulaşımı, sağlık ve nehir donatım kurallarını, Tuna Devletlerine bildirir ve bu Devletler de, değinilen konularla ilgili olarak aldıkları önlemleri ve bu alandaki ihlalleri komisyon'a bildirirler.

Komisyon'un mühür ve bayrağı vardır ve komisyon binalarına ve gemilerine bu bayrak çekilir.

Tuna Devletleri, komisyona ve onun görevli elemanlarına bu konvansiyondan doğan görevleri yapabilmeleri için, gerekli yardımı

⁹ Ibid. madde: 9.

¹⁰ Ibid. madde: 8.

yaparlar. Bu görevli kişilerin nehirde ve limanlarda görevlerini yerine getirmek açısından Komisyon'un hukuk alanı içinde ve ilgili ülkenin yasalarına uymak koşulu ile, serbestçe hareket hakları vardır.

2.2.3.2.- "Özel Nehir yönetimi", belirli bir amaçla kurulmuştur. Bu yönetim, Tuna nehrinin alt bölümünde "Sulin kanalından Brail'e kadar" olan bölgede sahil ülkeleri sayılan Romanya ve Sovyetler Birliği temsilcilerinden oluşacak, sözü edilen bölgede hidroteknik işler ve ulaşım ile ilgili belirli işler yapılacaktır. yönetim, yönetimi oluşturan Devletlerin yaptıkları anlaşma çerçevesinde yürütülür. Yönetim merkezi, Galati'dir.

"Demir Kapı"da, 'Vints'ten Kestol'a kadar Tuna'nın sağ sahili. Moldava Veke'den Turnu Severin'e kadar sol sahili), Romanya Halk Cumhuriyeti ile Yugoslavya Federatif Halk Cumhuriyet arasında¹¹ bir "Özel Nehir Yönetimi" oluşturulması öngörülmüştür. Bu yönetim, belirtilen bölgede su ulaşımını ve hidroteknik işleri düzenleyecektir¹². Burada da yönetim, yönetime katılan devletler arasındaki anlaşmaya göre yürütülecektir. yönetim merkezi Orşova ve Tekiya'dır.

Özel Nehir Yönetimleri, yaptıkları işlerle ilgili olarak Komisyon'a rapor sunarlar.

2.2.4.- Nehir Ulaşım (Serisefain) Rejimi. Bu konu ayrı bir bölüm olarak 23 ile 33.cü (33 dahil) maddeler arasında düzenlenmiştir. Burada da nehir ulaşımı ve kılavuzluk (Pilotaj) hizmetleri ayrı ayrı ele alınmıştır.

2.2.4.1.- Nehir ulaşımıyla (Seyrisefainle) ilgili olarak şu durumlar düzenlenmiştir. Bir kere, Tuna nehrinin aşağı bölümünde ve Demir Kapı bölümünde ulaşım, buralarda oluşturulmuş "Özel Nehir Yönetimleri" kurallarına göre yapılacaktır. İki kıyının da aynı ülkede olması durumunda, geçiş kuralları bu Devletçe belirlenecek, kıyıların iki ayrı Devlet'e ait olması durumunda kurallar bu iki Devlet arasında bir anlaşmayla oluşturulacak, bu ulaşım kurallarının belirlenmesinde Komisyon'un belirlenmesinde Komisyon'un (Tuna Komisyonu'nun) Tuna nehrinde ulaşım ile ilgili olarak koyacağı temel ilkeler dikkate alınacaktır¹³.

¹¹ Bu Devletlerin adları bugün böyle değildir. Her ikisinin de "Halk" deyiimi çıkartılarak "Sosyalist" sözcüğü eklenmiştir.

¹² Ibid. madde: 21.

¹³ Ibid. madde: 23.

Tuna nehrinde seyrisefer yapan gemilerin, Tuna Devletlerinin koydukları kurallara uyarak limanlarda yük ve yolcu boşaltmaya ve almaya, yakıt ve erzak ikmali yapmaya hakları vardır.

Lokal düzeyde ve aynı devletin limanları arasında yolcu ve yük taşıma. Tuna Devletlerinin kararlarına göre, yabancı bayraklı gemilere açık değildir¹⁴.

Tuna nehrinde gemilere sağlık ve güvenlik kuralları, hiç bir ayırım yapılmaksızın, eşit olarak uygulanır. Tuna nehrinde Tuna devletlerince uygulanan gümrük, sağlık ve nehir ulaşım denetimi, gümrük, sağlık ve denetimde birlik kurallarını oluşturabilmek amacıyla, bu devletlerce Komisyon'a bildirilir. Ancak, gümrük, sağlık ve zabıta kuralları, ulaşımı engellemeyecek biçimde olmalıdır.

Yükün transit olarak taşınması durumunda, iki kıyının da aynı devlete ait olması halinde, bu devletin yükü mühürlemeye veya gümrük denetimi altına almaya hakkı vardır. Böyle bir durumda sözü edilen devletin, kaptan veya gemi sahibinden, dışalım yasak bir mal taşımadığına dair yazılı beyan istemeye hakkı vardır, ancak malın transit olarak taşınmasını yasaklamaya hakkı yoktur. Bu formaliteler ne malın muayene edilmesini, ne de transit geçişin yavaşlatılmasını doğurabilir. Kaptanın veya gemi sahibinin yanlış beyanı, beyanın yapıldığı devlet yasalarına göre sorumluluğu doğurur. Tuna nehrinin iki devlet arasında olması durumunda gemiler, salları, yolcular ve transit mallar tüm gümrük formalitelerinden bağıştıktır.

Tuna Devletlerince nehir denetimine (zabıta'ya) ayrılmış gemilerin ulusal bayraklarını taşımak ve öteki gemilerden ayrılacak biçimde tektip olmalı ve bu gemilerin tanımı ve numaraları Komisyon'a bildirilmelidir. Tuna Devletlerine bu gemilerin, keza gümrük gemilerinin hareketi, ancak geminin bayrağını taşıdığı sınırları içinde olabilir, bu sınırların dışına çıkması, ilgili Tuna Devletinin muvafakatı ile olur.

Tuna nehrinde ulaşım faaliyetinde bulunan gemilere, haberleşmede olduğu gibi, nehir ulaşım amaçlı kıyı bağılıntılarından yararlarına olanakları verilir.

Tuna nehrinde, Tuna Devletleri dışındaki ülke savaş gemilerinin hareketi yasaktır.

Tuna Devletlerinin savaş gemilerinin Tuna Nehrinde hareketleri ise, bayrağını taşıyan

¹⁴ Ibid. madde: 25.

savaş gemisine sahip olan devletle, öteki ilgili Devletler arasında anlaşma temeline göre düzenlenir.

2.2.4.2.- Kılavuzluk Hizmetleri. Tuna nehrinin alt bölümünde ve Demir Kapı bölümünde, buralardaki "Özel Nehir Yönetimleri"ne bağlı olarak, "Kılavuzluk Hizmetleri Grubu" oluşturulur. Kılavuzluk hizmetleri kuralları, Tuna nehrinde ulaşımda, genel ilkelere göre ilgili "Özel Nehir Yönetimi"nce saptanır ve Komisyon'a bildirilir.

Tuna nehrinin alt bölümünde ve Demir Kapı bölümünde Kılavuzluk hizmetleri, buralardaki "Kılavuzluk Hizmetler Grubu"ndaki kılavuzlarla veya ilgili nehir yönetimlerinde oluşturulan kurallarda sınav vermiş kılavuzlarca gerçekleştirilir. Kılavuzluk Hizmetleri grubu", ilgili "Özel Nehir Yönetimi" devletlerinin vatandaşlarından oluşturulur. buradaki düzenleme de "Özel Nehir Yönetimleri" anlaşmasından belirlenir.

2.2.5.- Harcamaların karşılanması Düzeni

Bu konvansiyonun üçüncü maddesinde belirtilen Tuna nehrindeki hidroteknik işlemlerin finansmanı, ilgili Tuna Devletleri'nce yapılır. 8/c maddesinde öngörülen işlerin finansmanı ise, Komisyon tarafından yapılır¹⁵. Tuna Devletlerinde, nehir ulaşımının sağlanması gerekli harcamaları karşılayabilmek amacıyla Komisyon'un kararıyla, miktarı yukarıda değinilen işlerin değerine göre değişmek üzere, gemilerin ulaşım resmi konabilir¹⁶.

Nehir ulaşımı ve yapılacak işlerin harcamalarını karşılamak üzere, Sulin kanalı ve Brail'den ve Vins'ten Kostol'a kadar sağ kıyıdan, Moldova Veke'den Turnu Severin'e kadar sol kıyıdan geçen gemilere, "Özel Nehir Yönetimleri"nce özel resimler konabilir¹⁷. Bu özel resimler konulması ve bunların alınması hakkında düzenlemeyi "Özel Nehir Yönetimi" Komisyon'a bildirir. Komisyon'un, "Özel Nehir Yönetimleri"nin ve Tuna Devletleri'nin saptayıp alacakları bu ulaşım ve özel resimler, kar niteliğinde olamazlar. Resimlerin hesaplanması, gemilerin yük kapasitesine göre olur.

Bu işlerin yapılması ve bunlarla ilgili harcamaların bölünmesi, ilgili Tuna sınır Devletleri arasında yapılan anlaşmaya göre olur.

Gemilerden liman resmi, ilgili Tuna Devleti makamlarınca alınır. Bu gemiler arasında, bağlı olduğu devlet, geliş ve gidiş yeri veya başka nedenlerle herhangi bir ayırım yapılamaz.

Limana yük almak veya yük boşaltmak üzere giren geminin boşaltma ve yükleme sistemlerinden, araçlardan, antropolardan, taşıma kurallarına uygun olmak üzere, yararlanma hakkı vardır. Bu işlerin yapılmasında ödemelerle ilgili hiç bir ayırım yapılamaz.

Ticari adetlere göre yükün karakterine ve işin hacmine bağlı olarak gösterilen kolaylık farkları ayırım sayılamaz.

Transit gemiler, sallar, yolcu ve yüklerden, bunlar saptanamayacağına göre, resim alınmaz.

Aşağı Tuna ve Demir Kapı bölgelerinde ilgili Yönetimler Kılavuz ücret tarifelerini saptarlar ve Komisyon'a bildirirler.

2.2.6.- Son Hükümler. Bu konvansiyon'da "Tuna Devleti" veya "Tuna Ülkesi" deyimleri, Tuna nehri ile kıyısı olan veya ikinci maddede tanımlanan devletleri ifade etmektedir.

Konvansiyona katılan Devletler arasında konvansiyonun uygulanması veya yorumunda herhangi bir anlaşmazlık çıkması durumunda, iki tarafın bunu karşı karşıya gelerek görüşmeyle değil, konuyu Uzmanlaştırma Komisyonu'na götürürler. Komisyon, anlaşmazlığa düşen tarafların üyeler arasından seçeceği birer ve Tuna Komisyonu Başkanının ihtilafa dahil olmayan ülkeler vatandaşlardan seçeceği bir üyeden oluşur. Başkanın ülkesinin taraflarından biri olması durumunda, onun yerine Tuna Komisyonu geçer. Uzlaştırma komisyonu kararı, taraflar için kesindir.

Konvansiyon, üye çoğunluğunun istemi durumunda yeniden gözden geçirilebilir. Bu istek Yugoslavya Federatif Halk (bugün Sosyalist) Cumhuriyeti hükümetine hitaben yapılır, bu ülke de konvansiyon imzacısı ülkeleri en kısa sürede toplantıya davet eder. Yeni karar, ancak konvansiyon imzacısı altı ülke tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

Bu konvansiyon ve ekleri, her ikisi de aynı güçte olmak üzere Rusça ve Fransızca kaleme alınmış olup, altı devletçe onaylandıktan sonra yürürlüğe girer. Onaylama tezkereleri, Yugoslavya Federatif Sosyalist Cumhuriyeti hükümetine Konvansiyon'un aslı ile, muhafaza edilmek üzere gönderilir. Yugoslavya hükümeti

¹⁵ İbid. madde: 34.

¹⁶ İbid. madde: 35.

¹⁷ İbid. madde: 36.

de, onay tezkerelerinin geldiği konvansiyon imzacısı ülkelere bildirir.

EK:I.- Avusturya'nın Tuna Komisyonu'na girmesi hakkında.

1- Avusturya temsilcisi, Tuna komisyonu'na Avusturya Anlaşması sorunu düzenlendikten sonra girer.

2- Bu EK Tuna nehrinde "seyrüsefaine" ait bu Konvansiyonun ayrılmaz bir parçası olarak Konvansiyonla aynı zamanda yürürlüğe girer.

EK.II.- Gabcikovo-Gönyü katılımı hakkında.

Gabcikovo-Gönyü bölümünde (1821'den 1791 klm. kadar) normal ulaşımın sağlanması çalışmalarının, akit taraflarca genel çıkarlara uygun olduğu düşünülmüştür.

Tuna Komisyonu, bu bölge içinde 20 ve 21.ci maddelerdeki gibi, ayrı bir "Özel Nehir Yönetimi" oluşturulmasının uygun olup olmayacağını veya konvansiyonun 4 ve 34. maddelerine göre bazı değişiklikler gerekip gerekmediğini görüşür ve kararlaştırır.

Konvansiyonda 20. ci maddedeki (Özel Nehir Yönetimiyle ilgili) kuralları ki bu ek'in de ayrılmaz bir parçasıdır, burada bir "Özel Nehir Yönetimi" kurulması durumunda uygulanır.

Böylece değindiğimiz konular düzenlendikten sonra, Konvansiyon'un imza tarihi 18 Ağustos 1948 ve akit devlet temsilcilerinin imzaları yeralmaktadır.

2.3.- Tuna Komisyonu Çalışmaları,

Komisyonun çalışmalarını değişik noktalarda olmak üzere şöyle sıralayabiliriz:

2.3.1.- Komisyon toplantıları. Çalışma konularını görüşüp çözüme bağlamak üzere, Komisyon toplantılar yapar. 1977 yılına kadar Komisyon, otuzbeş olağan toplantı yapmamıştır¹⁸. 1956'ya kadar yılda iki kez, sonra ise yılda bir kez toplanılır olmuştur. Bu toplantılar dışında ayrıca ulaşım, teknik, hukuk vb. alanlardaki uzmanlarını kendileriyle ilgili konuları görüşmek üzere toplantılara çağırılmıştır.

Komisyon, çalışma içtüzüğünü hazırlayıp kabul etmiş, yıllık planlarını bu tüzük düzenlemesi içerisinde görüşmüş ve

¹⁸ Dunayskaya Kommissiya, Kratie Svedeniye. Budapest, 1978, sy.7.

görüşmeye devam etmektedir. Burada alınan kararlar üye ülkelerin yetkili organlarından geçirilerek yürürlük gücüne erişmektedirler.

Komisyon sekreterliği teknik, yönetim ve muhasebe bölümlerinden oluşmaktadır.

2.3.2.- Ulaşım Sorunları. Ulaşımında "tek düzen" kurallarını oluşturabilmek amacıyla Komisyon, Tuna Nehir Denetim Düzenlemesi'ni kabul etmiştir. Gemi evrakı bakımından da birlik sağlanmıştır. Bunlar limanlarda, sınır bölgelerinde kolaylıklar sağlamakta, gemi bekleme sürelerini kısaltmaktadırlar.

Komisyon Tuna Nehrinin genel denetimini yapmak üzere fiziko-coğrafsal durumu ve hidrolojik rejimi, ulaşım koşullarını, iklim karakteristiklerini, seyrüsefain bakımdan önemli olan meteorolojik elemanlar rejimini, taşımada ulaşım istatistiklerini vb. bilgilerin oluşturup yayımlamıştır.

Komisyon, kılavuzluk haritalarını, keza nehir yatağını, su koridorunu ulaşım için tehlikeli yerleri ve işaretleri yayımlar. Tuna'da ulaşım ile ilgili "Kaptanın Elkitabı"nın birinci cildini 1972'de yayımlamıştır¹⁹. Bu elkitabı Sulin Kanalı'ndan Regensburg'a kadar (0-2379 klm.) alanı kapsamış, burada nüfus yerleşim noktaları, limanlar ve bekleme yerleri, adalar, su ölçüm noktaları, sinyal istasyonları, gemi geçiş yerleri belirlenmiş köprüler, havai hatlar ve yükseklikleri, lock'lar (geçit havuzları) ve mesafeler gösterilmiştir. "Kaptanın Elkitabı"nın ikinci cildi de 1976'da çıkmış ve bu da Tuna nehrinin teknik özelliklerini içermiştir.

Tuna nehrinde ulaşım ile ilgili çeşitli verileri içeren "Harita"da yayımlanmıştır. Bu arada yine ulaşım ile ilgili, kıyı ile telsiz bağlantı hizmetlerinde, yani haberleşmede birliği sağlamak bakımından gerekli önlemler alınmıştır.

2.3.3.- Hidroteknik Sorunlar. Bu alanda da en önemli sorunun Tuna nehrinde ulaşım ile ilgili genel plan ve projelerin oluşturulması olmuştur.

Hidroteknik sorunların çözümünde ve genel planın hazırlanmasında nehir yatağı, su koridoru, debi, lock'lar (geçit havuzları) gibi durumlar dikkate alınacaktır.

Hidroteknik sorunların düzenlenmesinde, değindiğimiz genel plan içinde önce 1961/1965, sonra 1966/1970, daha sonra 1980'e kadar, perspektif planda da 2000 yılına

¹⁹ İbid. sy.11.

kadar olan dönemler ele alınmış ve belirli işler üzerinde durulmuş ve durulması öngörülmüştür.

2.3.4.- Hidrometeorolojik Sorunlar. Bu konuda da, Tuna ülkeleri arasında eşgüdümü sağlamak açısından Komisyon, "Rekomandasyon" kabul etmiştir. Buna göre ülkeler arasında istasyon veri değişimleri ve oluşturulacak değerlemelerde birliğe gitme öngörülmektedir. Su düzeyi, sıcaklığı ve hava durumu, yağış ve buz durumu, rüzgar, hidrolojik tahminler eşgüdüm ve birlik içinde yürütülmektedir.

Tuna nehrinde 1 Ocak 1977'den itibaren Uluslararası Meteoroloji Örgütü'nün kodlarının uygulandığı bildiriliyor. Değinen bu veriler Tuna ülkeleri arasında birbirlerine hergün bildiriliyor ve radyolarda yayımlanıyor.

Bunun yanında, Tuna nehri hidroloji yıllığı yayımlanmakta, ayrıca on yılda bir Tuna hidroloji sözlüğü veya elkitabı çıkarılmaktadır. Bunlardan ilki 1954'te çıkarılmış ve nehirde otuz yıllık su düzeyi özelliklerini içermiştir. İkincisi 1965'te yayımlanmış, bu da kısaca iklimik özellikleri, su ölçümlerinde temel özellikleri, kırk yıllık sürede su düzeyi özelliklerini, uzun süreli debi durumunu, su sıcaklık ve akış hızını, erozyon durumunu ve suyun içerdiği maddeleri içermiştir²⁰.

2.3.5.- İstatistikler Düzenleme. Komisyon, Tuna nehrinde ulaşım ile ilgili olarak istatistiksel verileri İstatistik Yıllıkları, sözlük veya elkitapları vb. adlar altında yayımlamaktadır. Şimdiye dek Tuna'da yük akımını, hacmini, taşınan mal türlerini, gemileri, limanları vb. verileri içeren yıllıklar ve sözlükler yayımlanmıştır.

2.3.6.- Hukuksal Düzenleme. Komisyon bizzat kendi çalışmalarıyla ve Tuna'da ulaşım ile ilgili olarak hukuk normlarını hazırlamıştır.

Bizzat kendisiyle ilgili olanları, sekreterlikçe çalışma usulünü (prosedürü) içeren içtüzük niteliğindeki düzenlemesi, sekreterliğin durumu ve çalışmalarının düzenlenmesi, sekreterlikte çalışanların hakları ve sorumluluklarının düzenlenmesi, Komisyonun mali faaliyetlerinin düzenlenmesi, bunlar arasındadır.

Bunun yanında Komisyon'un Tuna devletleriyle, Tuna nehrinde ulaşım ile ilgili olarak yapılmış birçok uluslararası nitelikte anlaşmaları vardır. Komisyon Tuna'da ulaşım ile ilgili olarak yürürlükte olan ve "Mevzuat"ı da biraraya getirerek yayımlanmıştır.

Ayrıca Komisyon, Tuna'da ulaşım da gümrük ve sağlık alanında denetime birliği sağlamak amacıyla "rekomandasyonlar" kabul etmiştir.

Ayrıca da Komisyon, nehir ulaşımıyla ilgili olarak, uluslararası hukuk sorunları ve çalışmalarıyla da ilgilenmekte ve bunları izlemektedir.

2.3.7.- Çalışma Alanını Genişletme Çabaları. Komisyon'un çalışma alanında zaman içinde bir genişleme eğilimi görülmektedir. Gerçi, Konvansiyonun hazırlanıp kabulünde daha, "Gabçikovo-Genyü", buraya ek olarak girmiştir. Ancak Komisyon, 1972 yılında Ren (Rayn)-Mayn-Tuna ve Tuna-Oder-Elbe birleşmelerini de onaylamıştır²¹. Bu sorunlarla birlikte onaylananların sayısının onaltı olduğu, bunların ulaşım, hidroteknik, hidrometeorolojik, istatistiksel, iktisadi ve hukuksal konularla ilgili oldukları, fakat tümünün değinen su yollarında ulaşımın düzenlenmesinde uygulamada birliğin sağlanmasını amaçladıkları belirtilmektedir. Bu amaçla bu değişik su yollarında ulaşım kuralları, Rotterdam'dan Sulin Kanalı'na kadar su yolu, metodoloji ve terimler karşılaştırılarak Tuna'da, Ren (Rayn) ve Mayn'da uygulanmakta olan hukuksal işlemler vb. durumlar karşılaştırılacaktır.

Komisyonun çalışmalarında Tuna nehir ulaşımının su kirlenmesi üzerinde de durduğuna, bu kirlenmeyi önlemek amacıyla gemilerden petrol artıklarının artmasıyla savaşla ilgili bir "Karar"ın kabul edilmiş olduğuna değinilmekte, yukarıda değinmiş olduğumuz sağlık, veterinerlik vb. açılardan denetimde birliği sağlama çalışmalarının da Tuna sularında kirlenmeyi önleyici sonuçlara götüreceği belirtilmektedir.

2.3.8.- Uluslararası kuruluşlarla İlişkiler. Uluslararası bir kuruluş olan Tuna Komisyonu'nun, öteki ilgili uluslararası iktisadi kuruluşlarla sıkı ilişkileri ve işbirliği vardır.

Birkere Komisyon, üye ülkelerden çoğunluğunun aynı zamanda kurucu üye oldukları COMECON'la işbirliği ilişkileri içindedir. Bu işbirliği Komisyon'la COMECON arasında yapılmış anlaşmaya dayatılmıştır.

Sonra Tuna Komisyonu'nun, Ren (Rayn) Ulaşım Komisyonu ile işbirliği anlaşması vardır.

Ayrıca Komisyon, Hükümetlerarası Deniz İstişare Örgütü, Birleşmiş Milletler Avrupa

²⁰ İbid. sy. 16.

²¹ İbid. sy. 21.

Ekonomi Komisyonu, Dünya Meteoroloji Örgütü, Uluslararası Elektrik Bağlantılar Birliği, Tuna Gemicilik Direktörler Konferansı (Bratislava Anlaşması Katılımcıları), Dünya Sağlık Örgütü, Uluslararası Atom Enerjisi Örgütü ile ilişki ve işbirliği içindedir²².

Komisyon ayrıca, Dünya Gemi Taşınacılığı sürekli Kongreler Birliği'nin üyesidir ve burada hükümetler düzeyinde bir statüye sahiptir. Tüm bunların yanında komisyon, öteki uluslararası kuruluşlarla, örneğin UNESCO ile de ilişkiler içindedir.

2.3.9.- Yayın Çalışmaları. Tuna komisyonunun faaliyet alanı ile ilgili olarak önemli bir sayıya ulaşan yayımları vardır. Bunlardan bir bölümü tanıtıcı içerikli ve elkitapları niteliğindedir.

Bunlardan bir bölümü, yukarıda değindiğimiz uygulamayla ilgili yayınlardır ve bunlar da önemli sayılara çıkmaktadır.

Bunların yanında ayrıca toplantı protokolleri ve dökümanların yayımıdır ki, bunlar yıllık olarak yayımlanmaktadır ve Komisyon kuruluşundan bu yana ciltleri oluşturulmaktadır.

3.- Rhein-Main-Tuna ve Oder-Elbe-Tuna kanal bağlantıları.

Görüldüğü gibi, konu bir yandan Tuna nehrihin Rhein-Main kanal sistemiyle Kuzeydenizi'ne bağlanmasını, öte yandan Oder-Elbe kanal sistemiyle de Baltık Denizi'ne bağlanmasını içermektedir. Bu su yolları sistemiyle Avrupa karadeniz'e en kısa yolla bağlanmış olacaktır.

Önce ilki üzerinde duracak olursak, başta daha belirtildiği gibi, Rhein-Main-Tuna bağlantısını gerçekleştirmek amacıyla 1921 yılında "Rhein-Main-Donau Aktien Gesellschaft (RMD) -Rayn-Mayn-Tuna AŞ" adlı bir kamu ortaklığı kurulmuş ve bu ortaklığın 2050 yılına kadar burada hidroelektrik enerjisi üretimine yetkili kılınmıştı. Enerji üretim yetkisi Main nehrinin Aschaffenburg-Bamberg uzantısını, Tuna'nın Bavyera bölümünü, Altmühl'ü, Regnitz'i ve Lech'in aşağı bölümünü içine almaktadır²³. Sözü edilen ortaklığın paylarının % 64'ünün Federal Devlet'e, % 33'ünün Bavyera'ya ve Nüremberg belediyesine, % 3'ünün de başkalarına ait olduğu bildiriliyor²⁴.

Rhein-Main-Tuna A.O.'ğının suyolu ile ilgili programına şunlar alınmıştır:

- Main nehrinde Aschaffenburg-Bamberg arasında kanal açılması. Bu iki yerleşim bölgesi arası 297 klm.dir ve bu kanal 1962'de tamamlanmıştır²⁵.

- Yine main nehrinde Bamberg-Kelheim arasındaki kanal (171 klm.dir.) ki, Bamberg'i Nuremberg ve Roth'la bağlamaktadır ve 94 klm. olan kanalın bu bölümü "Kuzey bölümü" olarak adlandırılmaktadır ve yapımı tamamlanmış bulunmaktadır. Nuremberg-Kelheim arası ise (77 klm), "Güney bölümü" olarak adlandırılmaktadır ki, günümüzde yapımı sürdürülmektedir. Bunun 1992'de tamamlanması düşünülmektedir.

- Kelheim-Regensburg arası ise, 35 klm. olup yapımı 1978'de tamamlanmış, Vilshofen-Avusturya sınırı bölümü ise (47 klm.), daha 1956'da bitirilmiştir²⁶.

1926/1963 döneminde Aschaffenburg-Bambergarasındaki 297 klm. uzunluktaki kanal yapımı yanında, aynı zamanda 27 baraj yapımı da gerçekleştirilmiş, 1962/1972 döneminde de Bamberg-Nuremberg arasında 82 metrelik kod farkını gidermek bakımından yedi lok'la, 72 klm. kanal yapımı bunu izlemiştir²⁷.

Main-Tuna suyolunun Federal Almanya ulusal sınırları içindeki uzunluğu 677 klm. olup, 1986 verilerine göre bunun 600 klm. lik kanal bölümü hemen hemen tamamlanmış ve hizmete sokulmuştur²⁸. Yapımının sürdürüldüğünü belirttiğimiz Nuremberg-Kelheim arasındaki 77 klm.lik bölümü de, 24 klm. sinin yapımı tamamlanmış, 19 klm. lik bölüm de yapım halindedir. Yine 1986 verilerine göre planlanan yedi lok'tan dördünün yapımı tamamlanmış, ikisi de yapım halindedir.

Daha önce de değinilmiş olduğu gibi, Passau yakınında Kachlet barajı daha 1920'lerde inşa edilmiş, sınırındaki Johenstein barajı da 1950'lerde Avusturya ile işbirliği yapılarak inşa edilmiştir. Bu arada Regensburg'la Vilshofen arası "Düşük su ulaşım düzenlemesi"de 1930/1969 arasında geliştirilmiştir. 1966'da Federal Alman Hükümeti ile Federe Bavyera hükümeti arasında bir anlaşma (Tuna Kanal Anlaşması) yapılarak, Regensburg-Vilshofen arası kanal çalışmaları çözümüne bağlanmış,

²² Ibid. sy. 24-25.

²³ Optic. The Main-Danube Waterway, Rein-Main-Donau Aktien Gesellschaft, Munich, 1986.

²⁴ Ibid.

²⁵ Optic. Standard Chartered Review, sy.3.

²⁶ Ibid.

²⁷ Optic. The Main-Danube Waterway, sy.1.

²⁸ Ibid.

bunun yapımı "Rhein Main-Donau A.G."a bırakılmıştır²⁹.

Main-Tuna kanalı da ulaşımda su eksikliğini gidermek amacıyla da, belirli barajların yapılması düşünülmüş, bu arada Altmül üzerinde iki baraj yapılarak bunların pompa istasyonlarıyla su yoluna bağlanması ve gerektiğinde kullanılması planlanmıştır.

Yukarıda enerji üretimiyle ilgili "imityaz"ın "Rhein-Main-Donau A.G."a verilmiş olduğunu belirtmiştik. 1986 verilerine göre Main, Regnitz, Tuna ve Lech üzerinde toplam 54 nehir gücü (Nehir hidroelektrik santrali) istasyonunun kurulmuş olduğu, bunların 451 MW kuruluş kapasitesiyle yılda ortalama 2.8 milyar kw. elektrik ürettikleri bildiriliyor³⁰. Bu arada pompalama su bazına dayalı hidrosantral kapasitesinin de 170 MW olduğuna ve ayrıca öteki nehir hidroelektrikle, pompa hidroelektrik santrallerinin yapım halinde bulduklarına değiniliyor.

1984 yılı sonuna kadar Aschaffenburg'tan avusturya sınırına kadar yapılan yatırım toplamının 3.7 milyar DM olduğu (535 milyon DM faiz dahil) bunun 1.5 milyar DM'in Federal Devlete, 0.7 milyar DM'in Baviera'ya 1.5 milyar DM'in de "Rhein-Main-Donau AG."a ait olduğu bildiriliyor³¹. 1985 yılı sonuna değin ise, yatırım toplamının 4.7 milyar DM'a yükselmiş olduğuna değiniliyor. Daha önce de belirtilmiş olduğu gibi, enerji üretimi Mein-Tuna ulaşım kanalı yatırımlarını finanse eden önemli bir kaynak olarak görülmüştür. 1948/1985 döneminde burada yapılmış hidro santral gelirlerinin "Rhein-Main-Donau AG" a toplam katkısı 1.51 milyar DM olmuştur³².

Elbe-Oder kanallarına gelince, bu konuda elimizde herhangi bir kaynak yoktur. Ancak bildirildiğine göre, bu nehirlerin kanallarla bağlanması alanına belirli aşamalar tamamlanmıştır. Fakat bunun bitirilerek Tuna'ya bağlanmasının biraz daha zaman alacağı söylenmektedir. Kaldı ki, ilgili bazı ülke temsilcilerine göre, özellikle enerji olmak üzere, bu kanal sisteminden daha öncelikli sorunlar ve projeler vardır. Eldeki sınırlı kaynakların önce bu alanda kullanılmasının daha rasyonel olduğu belirtiliyor. Bununla birlikte, Gabčíkovo-Genyü, daha sonra Gabčíkovo-Nagyymaros projesi için de bazıları baştan böyle

düşünmüşken bu proje öne alınmış ve uygulamaya konu verilmiştir.

4. Tuna Ulaşım Sisteminde Gelişmeler.

Federal Almanya topraklarında Ulm'den Karadeniz'e kadar ulaşım, Tuna ulaşım sistemini oluşturmaktadır. Burada mesafe, yani Ulm'den Karadeniz'e kadar olan uzaklık 2588 klm.dir ve Regensburg-Sulin arası 2379.5 klm.dir³³. Ancak bu veriler, kaynak 1978 yılına ait olduğundan ve yukarıda Federal Almanya'da ulaşım sistemindeki çalışmalar hızla yürütülmekte olmasından da anlaşıldığına göre, günümüzde bu ulaşım sistemindeki mesafe çok daha uzundur. Hatta daha önce de üzerinde durulduğu gibi, Rhein-Main kanalı, ve bu arada Oder-elbe kanallarının da gerçekleştirilmesiyle Kuzey Denizi ve Baltık Denizi Karadeniz'le bağlanmış olacaktırlar. Bu nedenle tüm bunlar Tuna ulaşım sistemini çok daha genişletmiş olacaktırlar. Değinilmiş olduğu gibi böylece uzunluk, yukarıda değiniliğimiz 2588 klm. değil, daha başta belirtmiş olduğumuz Kuzey Denizi'nden Karadeniz'e kadar 3500 klm.lik bir su yolu olmaktadır.

Sonra, yine 1978 tarihli verilere göre Regensburg-Sulin kanalı arasında üç binden 15 bin tona kadar yük gemilerinin çalışabildiği belirtilmektedir³⁴. Tuna'da Brail'den Sulin kanalına kadar (170 klm.) yedi metreye kadar olan gemiler yüzebilmektedir. Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü yerdeki debinin 6430 metre küp, yani saniye de 6430 metre küp su akıtmakta olduğu, yılda ulaşımına uygun gün sayısının 344 olduğu bildiriliyor³⁵. Bununla birlikte, Sulin kanalından epey gerilerde Çernavoda-Köstence su kanalının açılmış olduğu belirtilmektedir³⁶. Romanya tarafından açılmış olan bu kanal Karadenize olan mesafeyi herhalde önemli oranda azaltmaktadır. Ancak iki ulaşım yolu arasındaki düzenleme farklarının neler olduğunu bilmemekteyiz. Tabii, burada taşıma ücretlerinin durumu da çok önemlidir.

1976'larda Tuna'da bir milyon tonu aşan yük kapasitesiyle 21 limanın faaliyette olduğu, sekiz hidroelektrik santralin ve Lock'ların bulunduğu (Demirkapı, Altenwert İbs-Perzenbörg, Valze, Ottensgeym, Aschah, Lochenstein, Kahlet), bu arada 67 köprüünün

²⁹ Ibid. sy.3.

³⁰ Ibid.

³¹ Rhein-Main-Donau AG, Munich, Power Stations Finance, The Main-Danube Waterway, by Friedrich Eder, sy.2.

³² Optic. The Main-Danube Waterway. sy. 5.

³³ Dunayskaya Kommissiya, Kratkie Svedeniye, Budapest, 1978, sy. 3

³⁴ Ibid.

³⁵ Ibid

³⁶ Romanya İstanbul Başkonsolosluğu'ndan verilen bilgiler.

bulunduğu bildiriliyor³⁷. Tabii hemen belirtelim ki, Tuna'da o tarihten bu yana bunların dışında da bazı baraj ve hidroelektrik santralleri yapımı sürdürülmektedir. Nitekim, daha önce bazı vesilelerle değinilmiş olduğu gibi, Gabçikovo-Genyü (şimdi Gabçikovo-Nagymaros) projelerinde de bu durum öngörülmektedir. Çekoslovakya topraklarında Bratislava yakınında Dunakiliti'de oluşturulacak 60 klm.lik baraja dayalı olarak ki bu baraj 240 milyon metreküp su içerecek, 26 klm.lik bir kanalla Gabçikovo'da 720 MGW.lık bir hidroelektrik santrali kurulacaktır³⁸. Macaristan topraklarında ise, Nagymaros'da bir Hidroelektrik santralının yapılması (160 MGW) öngörülmektedir. Böylece Tuna'nın bu bölgesinde Çekoslovakya ve Macaristan arasında biryandan ülke su rejimlerini denetlemek ve başka amaçlarla kullanılmak üzere Gabçikovo-Nagymaros kompleksi oluşturulmaya çalışılmakta³⁹, öte yandan da bunun bir devamı olarak, barajlar ve santraller yapılmasıyla hem Tuna'da taşımanın düzenlenmesine, hem de enerji üretilmesine çalışılmaktadır. Hidroelektrik enerji maliyetinin düşüklüğü, Tuna gibi güçlü bir nehirde sürekliliği ve bu yolla üretimin çevreyi kirletmeden yapılabilmesi büyük bir avantaj oluşturmaktadır.

Tuna'da ulaşımın sadece dar anlamda Tuna ulaşım sistemi içinde kalınarak bile (Rhein-Main ve öteki kanal sistemleri olmaksızın), önemli gelişmeler göstermiş olduğuna değiniliyor. Örneğin 1950'ye göre 1976'da Tuna'da mal taşımacılığı 7.5 kat artarak 73.1 milyon tona ulaşmış, limanlarında mal hacmi de 6.9 kat artmıştır⁴⁰. 1976'da Tuna limanlarında 127 milyon ton malın işlem gördüğü, Tuna ticaret filosunda mal taşıma kapasitesinin 1962'ye göre 1.9 kat arttığı ve 3.3 milyon ton olduğu bildiriliyor⁴¹. Bu kapasiteden de giderek daha rasyonel biçimde yararlanmaya çalışıldığı belirtiliyor. Örneğin 1962'de bir tonluk ticaret filosu kapasitesine 14.2 tonluk fiili taşıma düşerken, 1976'da bu rakam 21.7 tona yükselmiştir⁴². Böylece Tuna Komisyonu ülkeleri açısından, Tuna'da ulaşım sisteminin öneminin giderek artmakta olduğu anlaşılıyor. Öyleki Tuna ülkeleri açısından da durum farklı değildir. Örneğin Federal Almanya için, özellikle burada Bavyera bakımından sözü edilen su yolu ulaşımı, ulusal ekonomi açısından daha şimdiden büyük bir önem taşımaktadır.

37 Optic. Dunayskaya Kommissiya, sy.3.

38 Cumhuriyet, 27 Nisan 1987, sy.16 (Tuna'nın Yönü Değişiyor)

39 Czechoslovak Information Bulletin, 31/1987. sy. 11, (Water Concervancy in Czechoslovakia).

40 Optic. Dunayskaya Kommissiya, sy. 17.

41 Ibid. sy.18.

42 Ibid.

Hele Rhein-Main kanalı bağlantıları tam olarak devreye sokulduktan sonra bu önem çok daha büyüyecektir. 2000'li yıllarda Rhen-Main-Tuna ulaşım sisteminin ülke içi trafiğinin % 25'ini yapısında topla;acağı tahmin edilmektedir. Günümüzde de main nehrinde taşıma, özellikle ülke içi taşıma bakımından önemli görülmektedir. Özellikle yükte ağır ve kısa zamanda bozulması sözkonusu olmayan malların taşınmasının önemli olduğu belirtilmiştir. Main'da toplam mal taşımasının 1936'da 4.8 milyon ton, 1950'de 5.6 milyon ton olduğu, 1984'te ise Main-tuna kanalı dahil 20.2 milyon ton olduğu bildiriliyor⁴³. Bunlar herhalde tuna Komisyonu verilerine dahil değildir. Main ve Main-Tuna kanalında trafik gelişmesine koşut olarak limanlarda, depolamalar da dahil, mal hacmi yükselmiş, 1984'te 23.3 milyon tona çıkmış, bunların yarısını inşaat malzemeleri veya aramaları oluşturmuş, % 26'sını da petrol ve petrol ürünleri teşkil etmiştir. Almanya Tunası'nda ise, 1984'te taşıma yaklaşık 3.3 milyon ton oluşmuştur ki, burada uluslararası taşımacılık egemen olmuştur. Ancak, burada taşınan mallarda da medin cevheri ve demir-çelik üçte biri oluşturmuş, inşaat aramaları da bunu izlemiştir.

Böylece, genel çizgileriyle Tuna Komisyonu'na, Tuna ulaşım sistemine ve buradaki ulaşım durumuna değinmiş bulunuyoruz. görüldüğü gibi, Tuna ulaşım sisteminin gelişmesine bölgede büyük bir önem verilmekte, bu yolla Kuzey denizi ve Baltık denizi Karadenizle bağlanmış olacaktır. Bu bağlantı taşıma mesafesini çok daha uzatacağı gibi, taşınan mal hacmini de arttıracak, mal değişimini ve ticaretini arttıracaktır. Ticaret hacmini arttırmak bakımından Karadeniz'de Sulin kanalı girişinde Sulin kentinde Romanya tarafından 1978'de daha oluşturulmuş bulunan "Serbest (Açık) Liman"ın faaliyette olduğu bildirilmektedir. Bizi de çok yakından etkileyebilecek bu girişimleri ve gelişmeleri çok daha yakından izlememiz ve bilmemiz gerekmektedir.

43 Optic. The Main-Danube Waterway, Rein-Main-Donau Akiten Gesellschaft, Munich, 1986. sy.6.