

K R O N İ K

DENİZ YATAĞI KOMİTESİ'NİN 5 MART - 6 NİSAN 1973 TARİHLERİ ARASINDAKİ NEW YORK TOPLANTISI

Prof. Dr. Mehmet GÖNLÜBOL

Deniz Yatağı Komitesi'nin 5 Mart - 6 Nisan 1973 tarihleri arasında New York'da yaptığı toplantının genellikle verimli geçtiği söylenemez. Gerçekten, beş haftalık toplantı süresinin ilk iki haftası usul sorunlarının tartışılması ile geçmiştir. Üçüncü hafta I. ve III. Alt-Komitelerde esas sorunların görüşülmesine başlanabildiği halde, II. At-Komite'de (Hukuk İşleri Alt-Komitesi) usul sorunlarının tartışılması bir hafta daha devam etmiştir.

Tartışma konusu olan ilk usul sorunu, II. Alt-Komitenin kaç çalışma grubu kuracağı ve bunların başkanlıklarına hangi devletlerin temsilcilerinin getirileceği idi. Konuşan temsilcilerin büyük bir çoğunluğu II. Alt-Komite'nin bir tek çalışma grubu bulunmasını savununca, bu çalışma grubu başkanlığının hangi devletin temsilcisine verileceği sorunu ortaya çıktı. Doğu Avrupa Grubu, Afrika Grubu ve «Batılı Devletler ve Diğerleri Grubu»nun herbiri, başkanlığın kendi gruplarındaki bir devlete verilmesi üzerinde ısrar ettiler. Doğu Avrupa Grubu temsilcileri hiç bir alt-komite veya çalışma grubu başkanlığının kendilerine verilmediğini, oysa, diğer bölgelerden herbirine bu görevlerden en az birinin verilmiş olduğunu ileri sürdüler. Uzun tartışmalar sonunda «Batı Avrupa ve Diğerleri Grubu» adaylığını geri almış, Doğu Avrupa Grubuna III. Alt-Komite tarafından kurulan ikinci Çalışma Grubunun (Bilimsel Araştırma Çalışma Grubu) başkanlığı verilmiş, II. Alt-Komite'nin kurduğu Çalışma Grubu başkanlığına da, bir Afrika devleti olan Tunus temsilcisi getirilmiştir.

Bundan sonra, II. Alt-Komite'de, Ana Komite tarafından 16 Ağustos 1972'de kabul edilen Konular Listesindeki maddelerden hangilerinin önce ele alınacağı sorunu tartışılmaya başlandı. Her devlet veya devletler grubu, kendilerinin önem verdikleri konuların önce ele alınmasını istediler. Neticede, şu maddelerin birlikte

ele alınması kararlaştırıldı: 2. madde (karasuları); 3. madde (bitişik bölge); 4. madde (uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar); 5. madde (kıt'a sahanlığı); 6. madde (karasuları dışındaki münhasır ekonomik bölge); 7. madde (kıyıdaş devletlerin karasuları dışındaki kaynaklar üzerindeki tercihli hakları veya münhasır olmayan diğer yetkileri); 9. madde (sahili bulunmayan devletler); ve 16. madde (takımadalar).

Görülebileceği gibi, bunlar sadece II. Alt-Komite'nin değil, belki de tüm Deniz Yatağı Komitesi'nin ele alacağı en önemli konuları teşkil ediyorlar. Böylece, I. Alt-Komite'nin Çalışma Grubunda yapılan bazı çalışmalar bir yana bırakılırsa, ilk kez spesifik noktalar ele alınarak enine boyuna tartışılacaktı.

Gerçekten, usul sorunları üzerindeki tartışmalar bittikten sonra 23 Mart'da esasla ilgili konular ele alınmaya başlandı. Kısa bir zamanda, bir çok devletler ya teker teker, ya da ortaklaşa karar tasarıları sunmaya başladılar. II. Alt-Komite'nin Çalışma Grubu'nun kurulması ve başkanının seçilmesi için sarfedilen çabalara ve israf edilen zamana rağmen, temsilcilerin çoğunluğu konuşmalarını Çalışma Grubundan çok, Alt-Komitede yapmayı tercih etmişlerdir. Bunun nedeni, Çalışma Grubunda yapılan konuşmaların zabıt özetlerinin resmî belge olarak yayınlanmaması idi. Temsilciler Alt-Komitede konuşarak görüşlerini Birleşmiş Milletler belgelerine kaydettirmek istemişlerdir.

II. Alt-Komite'de görüş ayrılığına sebep olan başka bir usul sorunu da şu idi: Alt-Komite Genel Konferans önüne götürülmek üzere bir tek metin mi hazırlasın, farklı görüşleri aksettiren birden fazla metin mi? Başta Sovyetler Birliği olmak üzere birinci görüşü savunan devletler, hazırlanacak bir tek metinde, parantezler içinde farklı görüşlerin belirtilmesini önermişlerdir. Bu devletler, tasarının oydaşma (consensus) ile hazırlanacağını, böylece, kendilerince istenmeyen hususların tasarı dışında bırakılabileceği düşünmüş olacaktılar.

Öte yandan, alternatif metinler ihtiva eden bir tasarı ile konferansa gidilmesini savunan devletler ise, her türlü görüşün konferansa tam olarak sunulması gerektiği görüşündeydiler. Bu konudaki usul tartışmaları henüz bir çözüme bağlanamamıştır.

Usul sorunları ile ilgili tartışmaları böylece belirttikten sonra, aşağıda esasla ilgili çalışmaları özetlemeye çalışacağız.

1. II. Alt-Komite'nin Çalışma Grubu 23 Mart'da esas sorunlarla ilgili çalışmalarına başladığında, Mısır Temsilcisi, Konular Lis-

tesinin «Karasuları» başlığını taşıyan 2. maddesinin, 1. fıkrasındaki «Karasularında tek veya farklı rejim» (**Unity or plurality of regimes in the territorial sea**) sözüne atıfta bulunarak, bunun ne anlama geldiği hususunda temsilcilerin görüşlerini açıklamalarında yarar olduğunu belirtti. Bunun üzerine söz alan bir çok temsilciler, yalnız karasularında değil, bu sulara bitişik deniz alanlarında sahildar devletlerin sahip olması gereken yetkilerin nitelik ve niceliği hakkındaki görüşlerini de açıkladılar.

Konuşan temsilcilerin büyük bir çoğunluğu karasularında devletlerin yetkilerinin nitelik ve nicelik bakımından bir tek rejime tabi olmasını savundular. Bu suların genişliği en çok 12 mil olmalıydı. Temsilcilerin çoğunluğuna göre, karasuları dışında, fakat bu sulara bitişik belli genişlikte bir deniz bölgesi üzerinde kıyıdaş devlet ekonomik konularda münhasır yetkilere sahip olmalıdır. Bu yetkiler, hem deniz kesiminde, hem de toprak altındaki canlı ve cansız kaynakları içine almalıydı. Ancak, bu deniz alanında diğer devletlerin gemileri, üzerindeki hava sahasında da uçakları serbest geçişten yararlanacakları gibi, kablo ve boru döşenmesi de serbest olacaktı. «Münhasır ekonomik bölge» de bilimsel araştırma yapmanın serbest olup olmayacağı konusunda devletler farklı görüşler savunmuşlardır. Gelişmekte olan devletlerin hemen hepsi, bilimsel araştırmanın serbest olması halinde bu tür araştırma olanaklarına sahip olan devletlerin bu hakkı kötüye kullanabileceklerinden kuşkulandıklarından, kıyıdaş devletin en azından önceden haberdar edilmesi gerektiğini ileri sürmüşlerdir.

Ekonomik bölgenin genişliği konusunda görüşlerini açıklayan devletlerin çoğunluğu, bu bölgenin en çok 200 mil olmasını, bununla birlikte, coğrafî, jeolojik ve jeomorfolojik gibi nedenler bu denli genişliğin kullanılmasını olanaksız kılarsa, bölgenin özel koşullarına göre bu genişliğin azaltılmasını önermişlerdir. New York toplantısına bu görüşleri aksettiren, biri Kolombiya, Meksika ve Venezüella tarafından ortaklaşa (A/AC.138/SC.II/L.21, 2 Nisan 1973), diğeri de İzlanda tarafından (A/AC.138/SC.II.L.23, 5 Nisan 1973) olmak üzere iki madde tasarısı sunulmuştur. Bunlardan birincisinde, münhasır ekonomik bölgeyi ifade için, daha önceki raporlarımızda belirttiğimiz, Santa Domingo Konferansında kullanılan «patrimonial sea» deyimini kullanılmıştır. Ortak tasarıya göre 12 millik karasuları dışında, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 millik bir alan içinde kıyıdaş devlet doğal kaynakların tümü üzerinde egemenlik yetkisine sahip olacaktır. İzlanda tasarısında ise, çeşitli

kriterlere göre saptanabilecek, en çok 200 millik bir deniz alanı üzerinde sahildar devletin münhasır yetkileri bulunacağı öngörülmüştür.

Öte yandan, Peru, Ekvator ve Uruguay gibi bazı Lâtin Amerika devletlerinin önderliğini ettikleri, mahdut sayıdaki bir devletler grubu karasuları ile ekonomik bölge ayırımı yapmadan, sahildar devletin 200 millik bir deniz şeridi üzerinde egemenlik hakkına sahip olmasını savunmuşlardır. Bu hakkın tek istisnası, aynen karasularında olduğu gibi, yabancı devletlerin gemilerine tanınacak «zararsız geçiş hakkı» olacaktır. Bu devletler, bu deniz alanını, kıyıdaş devletin özel yetkilere sahip olduğu açık denizin bir parçası değil, devletin kara ülkesinin deniz yönündeki bir uzantısı saymaktadırlar.

Ekonomik bakımdan gelişmiş, büyük denizci devletlerin çoğunluğu, denizler üzerindeki geleneksel yetkilerde bu denli radikal değişiklikler yapılmasına karşı çıkmışlardır. Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyetler Birliği ile Doğu ve Batı Avrupa devletlerinin çoğunu içine alan bu devletler grubuna göre, kıyıdaş devletlere karasuları dışında ve bu sulara bitişik deniz alanlarında bazı özel ekonomik haklar ve yetkiler tanınabilir. Fakat, bunlar münhasır nitelikte olmayacak, kıyıdaş devletlere öncelik olanağı sağlayan haklar ve yetkiler olacaktır.

Kıyıdaş devletlere tanınacak yetkilerin nitelik ve nicelikleri konusunda bu devletler arasında de tam bir görüş birliği bulunmuyor. Geleneksel hak ve yetkilere en yakın görüşleri Sovyetler Birliği ve diğer Doğu Avrupa devletleri savunmuşlardır. Örneğin, Sovyet temsilcisi 18 Temmuz 1972'de, Cenevre toplantısında sundukları tasarıdaki (A/AC.158/SC.II/L.6) görüşleri tekrar etmiştir. Bu tasarıda kıyıdaş devletlere doğal kaynaklar bakımından bazı özellikler tanınmaktadır. Bulgaristan temsilcisi de 27 Mart'da yaptığı konuşmada Sovyet temsilcisini desteklemiş, bu devletin kıyıdaş bulunduğu Karadeniz'in balık bakımından fakir olduğunu, bu nedenle Bulgaristan'ın kendi olanakları ölçüsünde uzak mesafe balıkçılığına başladığını, kıyıdaş devletlere geniş deniz alanları üzerinde tanınacak münhasır yetkilerin, kendi durumlarında bulunan bir çok devletleri önemli bir beslenme kaynağından yoksun bırakacağını ileri sürmüştür. Yunanistan temsilcisi de, 29 Mart'da aynı yönde bir konuşma yapmıştır.

Türkiye'nin de ekonomik bölge konusunda görüşünü tezelden oluşturmasında yarar görülmektedir. Gerek kıyıdaş bulunduğu denizlerin olanak vermemesi, gerek kıyıları yakınında başka devletlere ait adaların bulunması yüzünden, 200 millik bir genişliğin savunul-

masında bizim bakımımızdan bir yarar bulunmadığı ortadadır. Buna karşılık, karasuları dışındaki deniz alanlarında kıyıdaş devlete tanınacak yetkilerin niteliği konusundaki tutumumuz ise, bu deniz bölgelerindeki canlı ve cansız doğal kaynakların ne kadar zengin olduğuna bağlıdır. Öte yandan, bu tutum saptanırken, çok geniş bir münhasır alanın, Türkiye'yi diğer denizlerin potansiyelinden yoksun bırakabileceğini de unutmamak gerekir. Uzmanlık dalımız dışında kalan bu konu üzerinde daha fazla durmayacağız.

Devletlerin yetkisi içine girecek deniz alanlarının genişliği ile ilgili başka bir nokta da, Türkiye'nin sunduğu bir karar tasarısı üzerine tartışılmaya başlanmıştır. Bilindiği gibi, New York toplantısına gitmeden önce Dışişleri Bakanlığında yapılan çalışmalarda, karasularını 12 mile çıkarması halinde Yunanistan'ın Ege Denizinin tümüne sahip olabileceği saptanmış, bunu önlemek için de gerekli tedbirlerin alınması üzerinde durulmuştu. İşte, Yunanistan'ın böyle bir teşebbüsünü önleyebilmek için, Türk heyeti New York toplantısında II. Alt-Komiteye bir karar tasarısı (A/AC.138/SC.II/L.16, 22 Mart 1973) sunmuştur. Tasarıda özet olarak şu hususlara yer veriliyordu: (1) Her devlet (...) mili geçmemek şartıyla, karasularının genişliğini serbestçe saptayabilecektir. Bunu yaparken de şu hususlara uyacaktır; (2) Kapalı ve yarıkapalı denizler gibi özellikler gösteren denizlerde bir devletçe saptanan karasuları genişliği diğer bir devletin haklarını ve çıkarlarını ihlâl ediyorsa, bu gibi durumlarda karasularının genişliği ilgili devletler arasında yapılacak bir anlaşma ile saptanacaktır.

Tasarının birinci maddesinde karasuyunun âzamî genişliği belirtilmemiştir. Bunun nedeni şuydu: Komite üyelerinin çoğunluğu karasularının en çok 12 mil olması hususunda hemfikir görünüyorlar. Prensip itibariyle buna karşıt olmamakla birlikte, Türk heyeti «12 mil» deyimini iki neden yüzünden kendisi tarafından verilen tasarıya koymamakta yarar görmüştür. Birincisi, Türkiye kendi karasularını 6 mil olarak kabul etmiştir. İkincisi de, sunulan teklifin ikinci maddesinde Türkiye bu genişliğin bazı özel durumlarda kısıtlanmasını önermekte, daha açıkçası Yunanistan'ın karasularını 6 milin ötesine genişletmesini önlemeye çalışmaktadır.

Yunanistan'ın Ege Denzinde karasularını 12 mile çıkarması, Türkiye bakımından çeşitli sakıncalar doğurabilecektir. Önce, Ege Denzinde bugün açık deniz statüsüne tabi boğazların tümü bu devletin egemenlik alanı içine girecektir. Böylece, bu denizden artık serbest geçiş değil, «zararsız geçiş» söz konusu olacaktır. Nitekim, bu

devletin, diğer yedi devletle birlikte Alt-Komiteye sundukları bir karar tasarısında, uluslararası boğazlardan geçişin «zararsız geçiş» ilkesine göre yapılması istenmektedir.

Ege Denizi'nin, Yunanistan'ın egemenlik alanı içine girmesi halinde Türkiye için doğacak başka bir sakınca da, doğal kaynaklar ile ilgilidir. Gerçekten, Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarması halinde bu denizdeki doğal kaynakların tümüne yakın bir kısmı bu devletin egemenlik alanı içine girecektir. Ege Denizinde kıt'a sahanlığı konusu ile ilgili olarak Dışişleri Bakanlığınca kurulan uzmanlar komisiyonunun raporunda, bu durumun sakıncaları enine boyuna belirtildiğinden, burada tekrar bunun üzerinde durmayacağız.

Türkiye'nin bu teklifine karşı Yunanistan beklenen tepkiyi göstermiştir. Türk tasarısına karşı Yunanistan'ın verdiği bir tadil tasarısında (A/AC.138/SC.II/L.17, 27 Mart 1973) şu hususları kapsayan bir metnin Türk tasarısına üçüncü madde olarak eklenmesi isteniyordu : İlgili devletler arasında bir anlaşmaya varılamaması halinde, hiç bir devlet, ne adalarda, ne de kıt'larda kendi karasularını ortay hattın ötesine taşıramaz. Anlaşılacağı gibi, Yunanistan'ın bu teklifi, Türk tasarısının en önemli noktasını tümünden değiştirmek amacını güdüyor. Türk tasarısı belli özellikleri olan denizlere karasularının genişliğinin saptanması için kıyıdaş devletler arasında anlaşma yapılmasını bir zorunluluk haline getirmek isterken, Yunanistan tasarısı bu zorunluluğu kaldırmak istiyor. Ayrıca, Yunanistan tasarısı, karasularının genişliği konusu ile, karşılıklı sahillerde karasularının sınırlarının saptanması konusunu birbirine karıştırıyor. Türk tasarısı birinci konu ile ilgili olduğu halde, Yunanistan tasarısı ikinci konu ile ilgilidir. Bunun, Yunanistan temsilcileri tarafından bilerek mi, bilmeyerek mi yapıldığını kestirmek zor. Türk temsilci heyeti her iki durumu da gözönüne alarak, karşılıklı sahillerde deniz sınırlarının saptanması hakkında Alt-Komiteye ayrı bir tasarı sunmuştur. Bu tasarıdan ileride söz edilecektir.

Öte yandan, aynı konuda Kıbrıs da bir karar tasarısı (A/AC.138/SC.II/L.19, 28 Mart 1973) sunmuştur. Tahmin edilebileceği gibi, bu devletin amacı Yunanistan'ın tutumunu desteklemek idi. Kıbrıs tasarısı, doğrudan doğruya, sahilleri birbirine karşılıklı veya sınırdaş olan devletler arasında karasularının sınırlarının saptanması ile ilgilidir. Tasarıya göre, bu gibi sahillerde, ister adalar bulunsun, ister bulunmasın, ilgili devletler arasındaki karasuları ortay hat veya eşit mesafe ilkesine göre saptanacaktır. Aslında, bu tasarı, Karasuları ve Bitişik Bölge hakkındaki 1958 Sözleşmesinin

12. maddesinin, 1. paragrafının, ilk cümlesinin aynen kopyasından ibarettir. Aradaki tek fark, bu sistemin hem ada kıyılarında, hem de kıt'a sahillerinde uygulanacağını belirtmek için eklenen kelimelerden ibarettir. Aslında, bu kelimeler metine hiç bir yenilik getirmemektedir. Öte yandan, orijinal metindeki ikinci cümlelerin Kıbrıs tasarısındaki bulunmaması, 1958 Sözleşmesinin bu hükmünü tamamen değiştirmektedir. Gerçekten, bu cümlede, birinci cümlede kabul edilen kuralın, «tarihi haklar» veya «diğer özel durumlar» söz konusu olduğunda uygulanmayacağı öngörülmektedir. Böylece, bu maddenin, Türkiye'nin bu konudaki tutumunu destekleyen cümlesi çıkarılarak, Yunanistan'ın görüşü desteklenmek istenmektedir. Oysa, devletler arasında deniz sınırlarının saptanması konusunda tüm durumlara uygulanabilecek bir tek kıstasın kabul edilmesi, uygulamada sayısız sakıncalar doğurabilecek niteliktedir. Bu konuya ileride daha etraflı olarak değineceğiz.

2. II. Alt-Komitede ve bu komitenin Çalışma Grubunda tartışılan ikinci önemli konu, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar idi. Bu konu, İspanya, Filipinler, Endonezya, Malaysiya, Fas, Yemen, Yunanistan ve Kıbrıs'dan oluşan sekiz devletin, bir maddeler tasarısı (A/AC.130/SC.II/L.18, 27 Mart 1973) sunması üzerine tartışılmaya başlanmıştır. «Uluslararası boğazlar da dahil olmak üzere karasularından geçiş hakkında madde tasarıları» başlığını taşıyan bu teklifin başlıca hükümleri şöyle özetlenebilir :

A. Genel İlkeler

a. Karasularından geçiş rejimi ile uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçiş rejimi aynı olmak gerekir. Çünkü, söz konusu boğazlar karasularının bir parçasını teşkil ederler.

b. Karasularından ve boğazlardan geçen bütün yabancı gemilere «zararsız geçiş kuralı» uygulanacaktır.

B. Spesifik Kurallar

a. Kıyıdaş devlet güvenliği gerektirdiğinde karasularından geçişi geçici olarak durdurabilir. Fakat, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan, kıyıdaş devletçe saptanan geçiş yollarına uymak şartıyla, geçiş durdurulamaz.

b. Prensip itibariyle bütün gemiler karasuları içinde kalan boğazlardan zararsız geçiş hakkına sahip olacaklardır.

c. Kıyıdaş devlet geçiş güvenliğini sağlamak ve «özel vasıftaki gemiler» in geçişini, denizlerin kirletilmesini, araştırma, propagan-da ve casusluk yapılmasını önlemek için gerekli tedbirleri alabilir.

d. Genel bir kural olarak, salt geçtikleri için yabancı gemiler-den vergi alınamaz. Fakat, özel bir hizmette bulunulması halinde ve geçişi kolaylaştırmak amacıyla yapılacak çalışmalar için karşılık istenebilir.

e. Kıyıdaş devlet nükleer enerji ile çalışan veya nükleer silâh taşıyan gemilerin geçmesini önceden haber verme veya izin alma şartına bağlayabilir. Deniz çevresinin incelenmesinde kullanılan ge-milerin de geçişten önce izin almaları istenebilir. Kıyıdaş devlet ge-çiş koşullarına uymayan gemilerin karasularını terketmesini isteyebi-ler.

Görülebileceği gibi, bu teklifler, karasularından ve boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerinde kıyıdaş devlete geniş yetkiler ver-mek amacını güdüyor. Geleneksel teamülî ye ahdî kurallarla karşı-laştırıldığında, tasarının bir noktada açıklık, diğer noktalarda da ba-zı önemli yenilikler getirmek istediği göze çarpmaktadır.

Tekliflerin getirmek istediği açıklık, savaş gemilerinin karasu-larından geçişi ile ilgili. Gerçekten, tasarının 21. maddesinde şöyle deniliyor : «Sahildar devlet, kendi mevzuatı uyarınca, yabancı savaş gemilerinin karasularından geçebilmesi için önceden kendisine ha-ber verilmesi veya yetkili makamlarından izin alınmasını isteyebi-ler.» Oysa, bu konuda teamülî devletler hukuku kuralları ve 1958 Sözleşmeleri sarih değıllerdir. Uygulamada bazı devletler haber ver-me, bazıları izin alma şartını aradıkları halde, diğerlerinin mev-zuatında bu konuda sarih hükümler bulunmamaktadır. Türkiye ba-kımından durum 22 Haziran 1966 gün ve 6/6639 sayılı bir kararna-me ile düzenlenmiştir. Bu kararname ile kabul edilen «Türkiye Cumhuriyeti limanlarını, hava üslerini ve hava alanlarını ziyaret edecek veya karasularında harekât yapacak olan yabancı deniz ve hava kuvvetlerinin uyması gereken hususlara dair yönetmelik» in birinci maddesi şöyledir : «Türkiye Cumhuriyeti limanlarını, hava üslerini ve hava alanlarını ziyaret edecek veya karasularında hare-kât yapacak olan yabancı deniz ve hava kuvvetleri diplomatik ka-nallardan Türkiye Cumhuriyetinden izin almak mecburiyetinde-dir...»

Öte yandan, ortak tasarının 5. maddesine göre kıyıdaş devlet güvenliği gerektirdiğinde, karasularının belli bölgelerinden geçici olarak yabancı gemilerin geçişini durdurabilir. Buna karşılık, ka-

rasularının bir parçasını teşkil eden ve uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan yabancı gemilerin geçişi durdurulamayacaktır. Bu vesile ile şunu belirtmek gerekir ki, tasarının hiç bir yerinde «uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar»ın bir tarifi verilmemektedir. Oysa, daha önceki raporlarımızda da belirttiğimiz gibi, bu konuda da devletlerin görüşleri arasında ayrılıklar vardır. Bazı devletler, sadece iki açık deniz parçasını birleştiren ve uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazları «uluslararası boğaz» saydıkları halde, diğerleri hem iki açık deniz parçasını, hem de bir açık deniz parçası ile karasularını birleştiren bu türden su geçitlerini bu kategoriye sokmaktadırlar.

Tasarının getirmek istediği yeniliklere gelince; bu yenilikler, tasarıda «özel vasıftaki gemiler» (ships with special characteristics) deyimi ile nitelendirilmişlerdir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi, kıyıdaş devlet nükleer enerji ile çalışan veya nükleer silâh taşıyan gemilerin geçişini düzenleyebilecek, bunların önceden haber verme veya izin almasını isteyebilecektir. Ayrıca, deniz çevresinin incelenmesinde kullanılan gemilerin geçişten önce izin almaları da tasarıda öngörülüyor. Gemilerin büyük bir çoğunluğu nükleer enerji ile çalışmadıklarından, böyle bir hüküm bugün için, ticaret gemileri bakımından fazla sakıncalı ve seyrüseferi kısıtlayıcı görünmeyebilir. Ancak, bir çok savaş gemilerinin bugün bile nükleer silahlar taşıdıkları, hele, yakın bir gelecekte, her nitelikteki gemilerin giderek artan bir kısmının nükleer enerji ile işleyebilecekleri gözönüne getirilince, bu hükmün sadece savaş gemileri değil, bütün gemilerin seyrüseferi için önemli sonuçlar doğurabileceği ortaya çıkar. Öte yandan, herhangi bir geminin nükleer silâh taşıyıp taşımadığını saptamak da ayrı bir sorun olarak ortaya çıkabilir.

Nihayet, bir noktayı daha belirtmek gerekiyor; tasarının genel ilkelerle ilgili ilk kısmında, karasularından geçiş ile uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçiş konusunun birlikte mütalâa edilmesi gerektiği, çünkü, söz konusu boğazların, karasularının bir parçasını teşkil ettiğine işaret edilmekte, fakat, tasarının bazı yerlerinde (örneğin, 5. maddenin, 4. paragrafı) karasuları ile boğazlar arasında ayırım yapılmaktadır. Maddelerin çoğunda bu ayırım yapılmadığından, bu hükümlerin karasuları ile birlikte boğazlara da uygulanıp uygulanmayacakları açıkça anlaşılamamaktadır. Örneğin, tasarının «Özel Vasıftaki Gemiler» ile ilgili II. Bölümünün, B Alt-bölümü bu niteliktedir. Bu durum, maddeleri kaleme alanların, bazı noktalardaki gerçek amaçlarının ne olduğu konusunda tereddütler yaratmaktadır.

Kıbrıs dışında, dünyanın belli başlı ve en fazla kullanılan boğazlarına kıyıdaş olan devletler tarafından Alt-Komiteye sunulan bu maddeler tasarısı üzerinde bazı devletler görüşlerini açıklamak olanağı bulmuşlardır. Bunlardan, Asya, Afrika ve Lâtin Amerika devletlerinin çoğunluğu ve Çin tasarı lehinde, Amerika Birleşik Devletleri, Sovyetler Birliği ve gelişmiş diğer devletlerin çoğunluğu ise, aleyhinde konuşmuşlardır. Bunlardan birinci guruba giren devletlerin sayı itibariyle ikincilerden çok daha fazla olduklarını burada belirtmek gerek. Öte yandan, hatırlatmak gerekir ki, karasularının 12 mile çıkarılması halinde, eskiden açık deniz rejimine, dolayısıyla serbest geçişe tabi olan bir çok boğazlar kıyıdaş devletlerin karasuları içine girecekler, tasarıdaki hükümlerin kabul edilmesi halinde, bu boğazlarda bütün yabancı gemilere «zararsız geçiş» rejimi uygulanacaktır. Böyle bir halde örneğin, Cebelitarık yoluyla Akdenize giren ve bu denizden çıkan her türlü gemi üzerinde İspanya ve Fas; Malakka Boğazından geçen gemiler üzerinde Endonezya ve Malaysiya; Aden Boğazı yoluyla Hint Okyanusu ile Kızıl Deniz ve dolayısıyla Akdeniz arasında seyreden gemiler üzerinde Yemen; Akdeniz ile Karadeniz arasında seyreden gemiler üzerinde de Yunanistan'ın oldukça geniş bir kontrol yetkisi bulunabilecektir.

Boğazlar konusunda Türkiye'nin görüşü saptanırken ikili bir durumun göz önünde bulundurulması gerekecek. Türkiye kendisi uluslararası seyrüseferde kullanılan önemli bir deniz geçidinin sahibidir. Öte yandan, Türk gemileri, uluslararası seyrüseferde kullanılan diğer boğazları, özellikle Ege Denizinde Yunan adalarının meydana getirdiği boğazları, sürekli olarak kullanmaktadır. Bu durum karşısında, Türkiye'nin uluslararası boğazlar konusundaki tutumunu genel bir formül ile saptamak çok zorlaşmaktadır. Bu nedenle, pragmatik bir yaklaşımla konuyu ele almak, boğazlarla ilgili her spesifik konu tartışılırken tutumumuzu çıkarlarımız yönünde saptamak gerekecektir. Öte yandan, çıkarlarımızı doğrudan doğruya ve yakından ilgilendiren bazı konularda görüşlerimizi önceden saptamakta yarar bulunabilir. Örneğin, bugün Yunanistan'ın karasuları 6 mil olduğundan, yabancı gemiler bu devletin karasularına girmeden Ege Denizinden geçebilmek olanaklarına sahiptirler. Eğer bu devlet karasularını 12 mile çıkarırsa, Ege Denizindeki bütün boğazlar bu devletin karasuları içine gireceklerinden, serbest geçiş rejiminden yararlanarak bu denizden geçmek mümkün olamayabilecektir. Doğaldır ki, bu durum sadece Türkiye'yi değil, gemileri Ege Denizinden geçen bütün devletleri ilgilendirmektedir. Hatta, Ege Denizinden geçen yabancı gemilerin çoğunluğu Türk Boğazları yo-

luyla Karadenize çıktıklarından, böyle bir durum, özellikle savaş gemilerinin geçişi bakımından, Montreux rejimini de etkileyecektir. Bu nedenle, Türkiye bu konudaki haklarını diğer devletlerle birlikte daha kolaylıkla savunabilecektir.

Boğazlar konusunda Türkiye'nin üzerinde durabileceği diğer noktalar arasında, boğazlardan geçiş sırasında trafik güvenliğini sağlamak, dar boğazlarda pilot almak, geçiş sırasında denizlerin kirletilmesini, propaganda ve casusluk yapılmasını önlemek gibi konular bulunuyor. Önceki raporlarımızda belirtmeye çalıştığımız gibi, sahildar devlet lehine bu konularda bütün boğazlar için kabul edilecek genel hükümler, Montreux rejiminin ileride bu noktalarda lehimize değiştirilmesi için bir mesnet olabilir.

3. II. Alt-Komitede tartışma konusu olan konulardan biri de, kıyıdaş devletlerin yetki alanı içine giren deniz bölgelerinin sınırlarının saptanması ile ilgili idi. Bu konu üzerindeki tartışmalar, Türkiye'nin sunduğu bir karar tasarısı (A/AC.138/SC.II/L.22, 4 Nisan 1973) üzerine başlamıştır. Bu tasarıda özet olarak şu hükümler yer almaktadır : (1) Sahilleri birbirine karşılıklı ve sınırdaş olan devletler arasında deniz hudutları, bütün durumları gözönünde bulunduran, hakkaniyet ilkelerine göre hazırlanmış bir anlaşma ile saptanacaktır : (2) Bu anlaşmanın hazırlanmasında, ilgili devletler, diğer hususlar yanında, sahillerin genel yapısını, diğer devletlere ait adaların veya adacıkların bulunup bulunmadığını ve deniz yatağı ve toprak altı da dahil olmak üzere ilgili deniz bölgesinin fizik ve jeolojik yapısı gibi özel durumları gözönünde bulunduracaklardır; (3) Bu gibi özel durumların bulunmadığı bölgelerde ortay hat veya eşit mesafe kıstaslarının uygulanmasına dikkat edilecektir.

Türk temsilci heyetinin sunduğu bu tasarı, esas itibariyle, karasuları ve Bitişik Bölge hakkındaki 1958 Sözleşmesinin 12. maddesi ile, Kıt'a sahanlığı hakkındaki aynı tarihli Sözleşmenin 6. maddesindeki hükümlerden esinlenerek hazırlanmıştır. Adı geçen sözleşmelerden her ikisinde de, karşılıklı ve sınırdaş kıyılarda deniz hudutlarının ilgili devletler arasında yapılacak bir anlaşma ile saptanacağı, anlaşma yapılmadığı takdirde ise ortay hat veya eşit mesafe ilkelerinin uygulanacağını belirtildikten sonra, «özellik gösteren» sahillerde adı geçen kuralların uygulanmayacağı öngörülmüştür. Başka bir deyişle, bu anlaşmalarda, özellikler gösteren sahillerde ilgili devletler arasındaki hudutların mutlaka anlaşma yoluyla saptanacağı belirtiliyor. Bu nedenle, Türkiye'nin, yukarıdaki teklifi, 1958 Sözleşmelerinin ilkelerine tamamen uymaktadır. Aradaki

tek önemli fark, 1958 Sözleşmelerinin metinlerinde «özel durumların» neler olabileceği açıkça belirtilmediği halde, Türk tasarısında bu konuda birkaç örnek verilmektedir. Aslında, 1958 Sözleşmelerinin hazırlık çalışmalarını yapan Devletler Hukuku Komisyonunun raporlarında (örneğin bkz : Report of the International Law Commission, covering the work of its eighth session, 23 April - 4 July 1956, sayfa 17 ve 44), Milletlerarası Adalet Divanı'nın Federal Almanya ile Danimarka ve Hollanda arasındaki 1969 tarihli Kuzey Denizi Kıt'a Sahanlığı davalarında ve karasuları ve kıt'a sahanlığı hakkında bilimsel dergilerde yayınlanmış bir çok makalelerde, Türkiye'nin sunduğu madde tasarılarındaki özelliklere değinilmekte, bu gibi özelliklerin genel kuralın uygulanmasını gerektirmeyebileceği belirtilmektedir.

Türk temsilcileri bu tasarıyı şu nedenlerle ileri sürmüşlerdir. Ege Denizindeki Yunan adalarının bir kısmı Türkiye sahillerinin çok yakınında bulunmaktadır. Normal durumdaki karşılıklı sahillerde karasularının sınırlarının çizilmesinde ortaya hat metodu, yâni matematik ortalama sistemi uygulanmaktadır. Eğer bu sistem Ege Denzinde Türkiye ile Yunanistan arasındaki deniz hududunun saptanması için de kullanılırsa, deniz yatağı ve toprak altı da dahil olmak üzere, Ege Denzinin hemen hemen tümüne yakın bir kısmı Yunanistan'ın egemenliğine girecektir. Ege Denzine serpiştirilmiş irili ufaklı adalara sahip olduğu için ve salt bu neden yüzünden, Yunanistan'ın hiç bir objektif ölçüye sığmayan, böylesine geniş haklar ve yetkiler elde etmesinin, Milletlerarası Adalet Divanı'nın yukarıda sözünü ettiğimiz davada uyguladığı «nesafet» ilkesine ters düştüğü ortadadır. İşte, Türkiye, bu tasarıyı sunmakla, özellikler gösteren deniz bölgelerinde deniz hudutlarının saptanmasında taraflarca kabul edilecek kuralların uygulanmasını istemektedir.

Tahmin edilebileceği gibi, Türkiye'nin sunduğu teklife karşı en büyük tepki, Yunanistan ile, bu devleti her konuda destekleyen Kıbrıs'tan gelmiştir. Bu devletlerin temsilcileri, adaların da devletin kara ülkesinin bir parçası olduğu gerekçesinden hareketle, denizler üzerindeki sınırlar saptanırken büyüklüğü, meskûn olup olmadığı, coğrafî konumu v.s.'ye bakılmadan her türlü adaya eşit haklar tanınması gerektiğini ileri sürmüşlerdir. Bu devletlere göre, ortay hat ve eşit mesafe kıstasları öteden beri devletler arasında uygulanmakta, bu nedenle de devletler hukukunun genellikle kabul edilmiş birer kuralı haline gelmiş bulunmaktadır. Bu görüş, bazı Lâtin Amerika devletleri ile İtalya, Danimarka ve Endonezya tarafından da desteklenmiştir.

Öte yandan, Tunus temsilci heyetince hazırlanan bir tasarıda, adaların bulunduğu yerlerde deniz hudutlarının çizilmesinde «hakkaniyet» ilkesine göre hareket edilmesi gerektiği görüşü savunulmaktadır. Aynı tasarıya göre, yabancı bir devlete ait adaların bulunduğu yerlerde deniz sınırları çizilirken şu hususlar gözönünde bulundurulacaktır : Adaların büyüklüğü, nüfusu, coğrafî konumu, jeolojik yapısı ile adaya ilgili siyasal, hukukî ekonomik, sosyal ve diğer kıstaslar. Görülebileceği gibi, Tunus tasarısında, Türk tasarısından da öteye gidilerek, objektif kıstaslar yanında, sübjektif bazı kıstasların uygulanması savunulmaktadır. Tunus bu teklifi, kendi sahillerine yakın yerlerde İtalya'ya ait bazı adacıklar bulunduğu için hazırlamıştır. Bu adacıklar nedeniyle, aslında çok geniş olan Tunus'un kıt'a sahanlığı, çok daralmış olmaktadır. İtalya ise, bu adacıkların büyüklüğü, önemi v.s. ile orantılı olmayan büyüklükte bir kıt'a sahanlığı alanına sahip olmaktadır.

Tunus'un böyle bir teklifle ortaya çıkmasının Türkiye için doğrudan yararı yanında, bir de dolaylı yararı olacağı düşünülebilir. Dolaylı yararı, aralarındaki dayanışma dolayısıyla, diğer Afrika devletlerinin belki de sömürgecilğe karşıt olan diğer Asya ve Lâtin Amerika devletlerinin bile Tunus'un peşinden sürüklenmesi olasılığıdır. Öte yandan, tarafımızdan kesinlikle bilinmeyen bir neden yüzünden (Tuna nehrinin deltasındaki bazı Sovyet adacıklarının kendi deniz sınırlarını daraltması yüzünden olabilir), Romanya da deniz sınırlarının çizilmesinde «özel durumlar»ın mutlaka ayrı mütalâa edilmesi gerektiğini savunmuştur.

Deniz Yatağı Komitesinin New York toplantısı hakkındaki gözlemlerimizi böylece özetlemiş bulunuyoruz. Bu toplantı, 1974 yılı içinde Venezuela'nın Karakas şehrinde yapılması düşünülen Deniz Hukuku Konferansından önce Komitenin yaptığı son hazırlık çalışması olacaktır. Ancak, belirtmek gerekir ki, Deniz Yatağı Komitesinin yaptığı hazırlık çalışmaları yeterli olmaktan çok uzaktır. Bu nedenle, Karakas Konferansının başarı ile sonuçlanması olasılığı zayıf görülmektedir. Karakas konferansını herhalde diğer konferanslar izleyecektir.