

## DENİZ HUKUKUNDA YENİ GELİŞMELERE DOĞRU

Prof. Dr. Mehmet GÖNLÜBOL

Teknolojik ve siyasal gelişmeler, uluslararası ilişkilerinin her alanını olduğu gibi, uluslararası deniz hukukunu da, önemli yenilikler yaratabilecek bir dinamizm içine sokmuş görünüyor. Yakın geçmişe değin, daha çok büyük denizci devletlerin çıkarlarına uygun düşen bir teamül yoluyla oluşmuş ve yerleşmiş olan uluslararası deniz hukuku kuralları, teknoloji alanında büyük ilerlemeler yanı sıra, çoğunluğu az gelişmiş ve sömürgelekten yeni kurtulmuş «Üçüncü Dünya» devletlerinin ortaya çıkışıyla, günün gerçeklerine uyumsuz düşmeye başlamıştır.

Bilindiği gibi, Birleşmiş Milletlerin desteklemesiyle, 1958 ve 1960 yıllarında, Cenevre'de, deniz hukuku konusunda iki konferans toplanmıştı. Bu konferansların birincisinde, deniz hukukunun dört dalında dört ayrı Sözleşme hazırlanmış, bu Sözleşmelerden her biri sonradan gerekli sayıda devletçe onaylanarak, yürürlüğe girmiştir. Buna karşılık, 1960 yılında ve daha çok karasularının genişliğini saptama amacıyla toplanan ikinci konferans başarılı olamamış, herhangi bir sözleşme tasarısı hazırlayamadan dağılmıştır. Bu başarısızlığın başlıca nedeni, bu konferansda, 1958 konferansından arta kalan konuların alınmasıydı; bunlar, devletlerin çok farklı görüşlere sahip oldukları konulardı.

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu 18 Aralık 1967 gün ve 2340 (XXII) sayılı kararı ile «Ulusal Yetki Sınırları Ötesindeki Deniz Yatağı ve Okyanus Tabanının Barışçı Amaçlarla Kullanılması Komitesi»ni kurmuştur. Komite, periyodik toplantılarda, deniz hukukunun tüm yönlerini gözden geçirmekte, bütün devletlerin anlaşacakları kuralları hazırlamağa çalışmaktadır. Komite'nin 19 Temmuz - 27 Ağustos 1971 tarihleri arasındaki çalışmalarını, bu konuyla ilgili gözlemlerimizi ve Türkiye açısından nasıl

bir tutum göste memiz gerektiğini, kalın çizgilerle de olsa, *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*'nde çıkan bir yazımızda belirtmiştik.<sup>1</sup>

Deniz Yatağı Komitesi 17 Temmuz - 18 Ağustos 1972 tarihleri arasında Cenevre'de yeniden toplanmıştır. Aşağıda, bu toplantı hakkındaki gözlemlerimizi deniz hukukundaki yeni gelişmeler açısından belirtmeye çalışacağız.

### I. Genel Gözlemler

Deniz Yatağı Komitesi'nin çalışmaları iki yıldan beri ilk kez somut bir gelişme göstermiştir. Gerçekten, uzun ve yorucu çalışmalardan sonra Komite, 1973 yılında toplanması düşünülen Deniz Hukuku Konferansı için genel bir konular çizelgesi (A/AC. 138/66/Rev. 1, 16 Ağustos 1972) hazırlamayı başarmıştır. Ancak, çizelgenin baş tarafındaki açıklama notunda da belirtildiği gibi, bu çizelge deniz hukuku ile ilgili bütün sorunları içine almamaktadır. Bunun çeşitli nedenleri var: Bazı konuların listeye sokulması konusunda oydaşmanın (*consensus*) sağlanamaması; açıkça, ya da üstü kapalı olarak belirtilen bir görüş birliği sonunda bazı konuların çizelge dışı bırakılmasının kabul edilmesi; deniz hukukunun bazı kuralları üzerinde devletler arasında önemli görüş ayrılıklarının bulunmaması gibi.

Şu varki, çizelgenin hazırlanmış olması, burada yer alan konular üzerinde devletler arasında gerçek bir oydaşmanın bulunduğu anlamına gelmemektedir. Çizelge, ilk önce, çoğu gelişmekte olan 56 devlet tarafından hazırlanmış, öteki devletler de buna değiştirme önermeleri sunmuşlardı. Bu önermelerden bir kısmı olduğu gibi kabul edildiği halde, diğerleri ya reddedilmiş, ya da değiştirilerek çizelgeye konulmuştur. Bu yüzden, çizelge üzerindeki oydaşma, görünürde bir oydaşmadır; Komite çalışmalarının gösterdiği gelişme ise gerçek bir gelişme değildir.

1972 Cenevre oturumunda devletler arasında çeşitli gruplaşmalar göze çarpmıştır. Geçen oturumlarda gelişmekte olan devletler arasında görülen gruplaşma geniş ölçüde bütünlüğünü sürdürebilmiştir. Bu devletler bir çok konularda farklı görüşlere ve çıkarlara sahip oldukları halde, karşılıklı ödümlerle bu ayrılıklarını az çok gidermeyi, ya da geçici olarak kenara itmeyi başarmışlardır. «Doğu bloku» devletleri ise, öteki konularda olduğu

<sup>1</sup> Mehmet Gönlübol, «Ulusal yetki Sınırları Ötesindeki Deniz Yatağı ve Okyanus Tabanının Barışçı Amaçlarla Kullanılması Komitesinin Çalışmaları», S. B. F. D, Cilt. XXVI (no. 3), Eylül, 1971, s. 229 - 240.

gibi, deniz hukuku konusunda da tam bir dayanışma ve işbirliği içinde davranmışlardır.

Gruplaşmalar açısından 1972 Cenevre oturumunun en göze çarpan özelliği ise, siyasal rejimleri ne olursa olsun, büyük denizci devletler arasındaki işbirliği ve dayanışmadır. Birleşik Amerika, Sovyetler Birliği, Japonya, İngiltere ve Fransa'yı da içine alan bu devletler grubu, çeşitli konularda, birbirlerine benzeyen görüşler savunmuşlar, üstelik ortak karar tasarıları sunmuşlardır. Bu devletlerin her konuda aynı görüşte oldukları söylene-  
mez. Bununla birlikte, ortak çıkarları bu devletleri genellikle aynı yönde davranışa yöneltmiştir. Nitekim, bu devletler çoğu kez bugünkü deniz hukuku kurallarının değiştirilmeksizin olduğu gibi tutulmasından, ya da bunlarda önemli sayılmayacak bazı değişikliklerin yapılmasından yanadırlar.

Büyük ve güçlü devletlerin görüşlerine katılmayan tek önemli siyasal güç Çin Halk Cumhuriyeti idi. Bu devlet, bir zamanlar Sovyetler Birliği'nin uluslararası sorunlarda takındığı tutuma benzeyen bir tutum içine girmiş görünüyordu. Gerçekten, Çin temsilcileri, en teknik konuların görüşülmesi sırasında bile, tamamen siyasal nitelikte müdahalelerde bulunmuşlardır. «Süper devletler»in görüşlerine karşı çıkmak, buna karşılık «gelişmekte olan küçük ve orta boy» devletlerin görüşlerini savunmak, bu devlet temsilcilerinin konuşmalarında ana tema olmuştur.

## II. Boğazlar sorunu

Cenevre oturumunda en fazla tartışılan ve çatışmalara yol açan konu, *boğazlar konusu* olmuştur. Bilindiği gibi, boğazlardan geçiş hususunda devletler hukuku kuralları pek açık seçik olmadığı gibi, 1958 Sözleşmeleri de bu sorunun bütün yönlerini bir çözüm yoluna bağlayabilmiş değildir.

1958 tarihli Karasuları Sözleşmesinde, boğazlardan geçiş ile ilgili hüküm (madde 16, paragraf 4) «zararsız geçiş» başlığını taşıyan III. Bölümde yer almaktadır. Başka bir deyişle, boğazlardan geçiş ile karasularından geçiş bir tutulmuş, aynı hukuksal çerçevede içinde düşünülmüştür. Öyle sanıyoruz ki, bunun başlıca nedeni, o sırada boğazlardan geçişin bugünkü ölçüde önemli bir sorun haline henüz gelmemiş olmasıydı. Dünyadaki önemli boğazlardan geçişi düzenleyen özel anlaşmalar vardı; öteki boğazlardan geçişi düzenleyecek özel hükümlere ise gerek duyulmuyordu.

Oysa, son zamanlarda, özellikle geliştirmekte olan devletlerin karasularını geleneksel sınırların çok ötesine taşımak eğilimi, gelişmiş, büyük denizci devletleri, diğer konu yanında, boğazlardan geçiş bakımından da en-

dişelendirmiştir. Karasularının genişletilmesi ile, eskiden bu suların dışın-  
da kalan bir çok boğazların kıyıdaş devletlerin yetki alanı içine gireceği  
ortadadır. Böylece, eskiden serbestçe geçilen boğazlardan bu kez «zararsız  
geçiş hakkı» uyarınca geçilebilecektir. Boğazların serbest kullanılmasının,  
özellikle savaş gemileri ile boğazların üstündeki hava sahasından savaş uçak-  
larının geçişi bakımından önem taşıdığı bilinmektedir.

Boğazlardan geçişte serbestlik rejiminin uygulanmasını isteyen başlı-  
ca iki devlet Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyetler Birliği'dir. Birleşik  
Devletler temsilcisi 28 Temmuz'da, II. Alt-Komitegede yaptığı konuşmada,  
eskiden serbestçe geçildiği halde, karasularının 12 mile çıkarılması yüzün-  
den bu hakkın kullanılmayacağı boğazlarda serbestlik rejiminin süre git-  
mesi isteğini açıklamıştır. Amerika Birleşik Devletleri, yakın zamanlara  
değin karasularının bütün devletler için 3 mil olduğunu kabul ettiğinden,  
yukarıdaki Amerikan teklifini bu gerçeğin ışığı altında yorumlamak gerek.  
Aynı biçimde, Sovyetler Birliği 25 Temmuz'da sunduğu bir karar tasarı-  
sında (A/AC. 138/SC. II/L. 7), iki açık deniz parçasını birleştirip ulus-  
lararası seyrüseferde kullanılan uluslararası boğazlardan yabancı devletle-  
rin gemilerinin serbestçe geçmelerini önermiştir. Bu iki devletin temsilci-  
leri, boğazlardan geçiş konusunda bir anlaşmaya varılamaması durumun-  
da, tüm konferansın başarısızlığa uğrayabileceğini çeşitli konuşmalarında  
açıkça söylemişlerdir.

Büyük denizci devletlerle, 56 devletin temsilcileri arasında geçen çe-  
tin pazarlıklardan sonra, konular çizelgesine, boğazlardan geçiş konusunda,  
«uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar» başlığı altında, iki alt baş-  
lığın konulmasına karar verilmiştir: «(1) zararsız geçiş; (2) geçiş hakkı da  
dahil olmak üzere ilgili diğer sorunlar». Madde başlığının işaret ettiği gibi,  
geçişin düzenleneceği boğazlar sadece «uluslararası seyrüseferde» kullanı-  
lan boğazlardır.

Bu başlığın anlamı açık olmaktan uzaktır. Bir çok sorular akla gel-  
mektedir: Uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar hangileridir? Bir-  
den çok devletin kullandığı her boğaz bu tanımlama içine girmez mi? Bazı  
boğazlar uluslararası seyrüseferde zorunlu olarak kullanılmaktadır; örne-  
ğin, Cebelitarık boğazı gibi. Öteki boğazlar ise sadece seyrüsefer yolunu  
kısalttığı için kullanılmaktadır; örneğin, Malaka Boğazı, Messina Boğazı,  
Filipin takım adalarındaki bir çok boğazlar gibi.

Komitegede boğazlar konusunda konuşan bazı temsilciler «uluslararası  
boğazlar»ın bir tanımlamasını yaparlarken herhangi bir kriter vermeden,  
ya da nedenini açıklamadan, salt kendi çıkarları gerektirdiği için, belli bo-

ğazları bu tanımlama içine sokarak, ötekilerini dışında bırakmak istemişlerdir. Bunun iyi bir örneğini Sovyetler Birliği'nin tutumunda görüyoruz. Yukarıda belirttiğimiz gibi, bu devletin sunduğu karar tasarısında, sadece «iki açık deniz parçasını» birleştiren boğazlar «uluslararası boğaz» sayılmıştır. Sovyet temsilcisinin 10 Ağustos'da, II. Alt-Komitede yaptığı konuşmadan da açıkça anlaşılacağı gibi, bu önerinin amacı Akabe Körfezine açılan Tiran Boğazı'nı uluslararası boğaz kategorisi dışına çıkararak, bu boğazı İsrail gemilerine kapatmak olanağını kıyıdaş Arap devletlerine sağlamaktır.

Büyük devletlerin boğazlardan serbest geçiş istemeleri, daha çok askerî nedenlerden ileri geliyor. Kabul etmek gerekir ki, bu devletlerin savaş gemilerinin boğaz sularından, uçaklarının da üstündeki hava alanından serbestçe geçememesi, dünya politikası izleyen bu devletlerin hareketlerini büyük ölçüde kısıtlayacaktır. Bu yüzden, boğazlar konusu yeniden önem kazanmış ve deniz hukukunun halli zor bir sorunu haline gelmiş bulunuyor.

Bu konunun Türkiye için özel bir önem taşıdığına kuşku yok. Bugün dünyanın en büyük iki gücü olan Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyetler Birliği temsilcileri, Komitedeki çeşitli konuşmalarında, yeni bir deniz hukuku sözleşmesi hazırlansa bile, statüsü başka bir anlaşma ile saptanmış olan boğazların durumunun saklı kalacağını açıkça söylemişler ve sundukları karar tasarılarına bu yolda özel hükümler koymuşlardır. Komitede yalnız Tanzanya temsilcisi yeni sözleşme ile kabul edilecek boğazlar rejiminin tüm boğazlara eşit biçimde uygulanmasını açıkça istemiştir. Komite üyelerinin büyük bir çoğunluğu bu konudaki görüşlerini belirtmemişlerdir.

Şunu önemle hatırlatmak gerekir ki, Montreux rejiminin saklı kalmasını istiyorsak, bu konuda hazırlanacak sözleşmeye bunu öngören bir hükmün konulmasını sağlamak için, bizim gibi düşünen devletlerle işbirliği yapmakta yarar vardır. Aksi halde, bütün boğazlar için tekdüzen bir serbest geçiş rejimini öngören bir sözleşme, Türkiye ve Montreux Sözleşmesine taraf olan öteki devletler bu sözleşmeyi onaylamasalar bile, etkilerini Montreux rejimi üzerinde gösterebilecektir. Çünkü, devletlere geniş haklar tanıyan genel bir sözleşme, devletlerin önemlice bir bölümünce onaylanırsa, bütün devletleri bağlayan bir devletler hukuku kuralı yaratabileceğinden, sınırlı sayıda devlet arasında yapılmış ve geçiş konusunda devletlere daha kısıtlı haklar tanıyan bir sözleşmeyi, zaman içinde hükümsüz hale getirebilir.

Öte yandan, Montreux rejimi saklı kalsa bile, kabul edilecek genel bir sözleşmeye, Türkiye, ileride kendisi için de yararlı olabilecek bazı hüküm-

leri koydurmaya çalışmalıdır. Aklımıza gelen bu türden hükümler arasında, giderek önem kazanan boğaz sularının kirletilmesini önleyici tedbirlerin alınmasını sağlayacak hükümler; hızla yaygınlaşan ve ileride trafiğin daha da artması ile içinden çıkılması zor bir hale gelecek olan kazaların önlenmesini sağlayacak, örneğin, pilot alma zorunluluğu gibi hükümler; boğazlardan geçişi düzenlemek için alınacak tedbirler ve yapılacak hizmetler karşılığında geçen araçlardan vergi (resim) alınmasını mümkün kılacak hükümler, vardır. Uluslararası genel bir sözleşmeye bu hususlarda konulacak genel hükümler, ileride özel rejime bağlı boğazlar için de uygulanma olanağı kazanabilir.

### III. Yetki Alanlarını Genişletme Eğilimi

Devletlerin ulusal yetki alanları içine giren deniz parçalarını genişletme eğilimi, Komitenin ele aldığı en önemli sorunlardan biridir. Bu eğilim, daha önce de belirttiğimiz gibi,<sup>2</sup> özellikle gelişmekte olan devletlerle, ulusal gelirlerinin önemlice bir kısmını denizden elde eden gelişmiş, küçük devletler arasında yaygındır.

Karasularının 12 milden çok olmaması yönünde, bugün devletler arasında oldukça yaygın bir görüş birliği bulunduğu anlaşılıyor. Bununla birlikte, «ekonomik bölge», «münhasır ekonomik bölge», «tercihli ekonomik bölge» gibi çeşitli adlar altında, karasularına bitişik ve bu suların ötesinde, genişliği 50 ilâ 200 mil arasında değişen bir deniz alanı üzerinde kıyıdaş devlete yetkiler tanınması konusunda, gelişmekte olan devletler arasında genel bir eğilim bulunuyor. Peru, Ekvador ve Şili gibi Lâtin Amerika devletlerinin önderliğini ettikleri bu görüşe karşı büyük denizci devletler başlangıçta şiddetli tepkiler göstermişlerse de, Komitenin son toplantısında bu direnişin yavaş yavaş yumuşadığı görülmüştür. Büyük devletlerin temsilcileri yaptıkları konuşmalarda kıyıdaş devlete bu bölgede bazı özel haklar ve yetkiler tanınabileceğini ya açıkça, ya da üstü kapalı olarak kabul etmişlerdir.

Yalnız, bu yetkilerin niceliği ve niteliği hâlâ önemli bir tartışma konusu olmakta devam ediyor. Kıyıdaş devlet bu bölgede egemenlik hakkına mı, münhasır ekonomik yetkilere mi, yoksa yalnız bazı konularda özel haklara mı sahip olacaktır? Belirtmek gerekir ki, ekonomik bölge isteğinde bulunan gelişmekte olan devletler arasında bile bu sorunun cevabı üzerinde görüş birliği yoktur. Bu yüzdendir ki, bazı devletler bölgenin genişliği ve

<sup>2</sup>. Bkz.. Ibid., s. 232-233.

kıyıdaş devletin sahip olacağı yetkiler konusunda, bir bölgeden ötekine değişen bir sistemin uygulanmasını önermişlerdir. Gerçekten de bir çok kıyıların coğrafî ve jeolojik yapıları, ne 200 millik, hatta ne de 50 millik genişlik ölçütünün uygulanmasına olanak vermektedir. Karşılıklı kara parçalarının yakınlığı nedeniyle, Türkiye'nin Ege kıyılarında, hatta Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında bile, bu genişliklerden hiç biri uygulanamaz. Bu yüzden, kıyıdaş devlete özel yetkiler tanıyan ekonomik bölge kavramı, bütün devletlerin eşit biçimde yararlanacakları bir sistem getirmeyecektir.

«Ekonomik bölge» kavramı, başta bazı Lâtin Amerika devletleri olmak üzere, gelişmekte olan devletlerin bir bölümünce bir süreden beri ileri sürülen 200 millik karasuları ve münhasır deniz alanı iddiasını zayıflatmaya başlamış görünüyor. Başka bir deyişle, aşırı derecede genişletilmiş karasuları görüşü, yerini, 12 millik karasularına ek olarak, bir ekonomik bölge görüşüne bırakmaktadır. Nitekim, gelişmekte olan devletlerin temsilcilerince yapılan bir çok konuşmalarda, ekonomik bölgede, öteki devletlere seyrüsefer, kablo döşeme ve uçuş gibi konularda serbestlik tanınacağı açıkça belirtilmiştir.

Türkiye «ekonomik bölge» konusundaki görüşünü henüz açıklamamış bulunuyor. Ekonomik bölge kavramı Türkiye açısından başlıca iki türlü önem taşıyabilir; biri madencilik, öteki de balıkçılık bakımlarından. Bilindiği gibi Türkiye, kıt'a sahanlığı çok dar olan bir ülkedir. Türkiye'nin münhasır yetki alanı içine giren deniz yatağı alanının dar olması, deniz madenciliğinden yararlanma olanağını da sınırlamaktadır. Eğer 12 millik karasuları dışında bir ekonomik bölge yaratılması kabul edilecek olursa, Karadeniz'de ve Akdeniz'de, Türkiye, deniz yatağı üzerindeki yetki alanını bir ölçüde genişletmiş olacaktır. Yunan adaları nedeniyle aynı şeyi Ege Denizi için söylemek güçtür. Öte yandan, geniş bir ekonomik bölgenin madencilik bakımından Türkiye'ye ne denli yarar sağlayacağı ayrı bir araştırma konusudur. Bu konu bizim uzmanlık dalımız dışında kalmaktadır.

Ekonomik bölgenin balıkçılık bakımından önemine gelince; bildiğimiz kadarıyla, Türkiye'de, bugün, karasuları dışında balıkçılık yapılmamaktadır. Ancak, bunun hangi ölçüde bizim olanaklarımızın elverişli olmamasından, hangi ölçüde de buralardaki balık potansiyelinin dar olmasından ileri geldiğini bilmiyoruz. Karasularımızın dışında balık avcılığı Türkiye için yararlı olacaksa, bu bakımdan ekonomik bölge görüşüne katılmakta yarar görülebilir. Öte yandan, Devlet Plânlama Teşkilâtının bir özel ihtisas komisyonunca 1971 yılında hazırlanan «Su Ürünleri Raporu»ndaki (Yayın No. DPT: 1143 - ÖİK: 136) öğütlere uyularak Türkiye ileride ok-

yanus balıkçılığı yapmayı düşünüyorsa, bu durumda Türkiye'nin okyanuslardaki avlanma alanı daralabilecektir. Bu konuda, Türkiye'nin görüşü saptamadan önce, balıkçılık uzmanlarının görüşlerine başvurulmasında yarar vardır.

#### IV. Deniz Yatağında Araştırma ve İşletme Sorunu

Komitede tartışılan başka bir önemli konu da, ulusal yetki sınırları dışındaki deniz yatağı ve toprak altındaki kaynakların araştırılması ve işletilmesiyle ilgilidir. Bilindiği gibi, Deniz Yatağı Komitesinin asıl kuruluş nedeni de buydu. Fakat, Komite zamanla ilgi alanını genişletmiş, deniz hukukunun tümünü gözden geçiren bir organ haline gelmiştir.

Ulusal yetki alanı dışındaki deniz yatağı ve toprak altı zenginliklerini işletmek sorunu, ister istemez, ulusal ve uluslararası yetki alanlarını birbirinden ayıran sınırlar sorununu o taya çıkarmıştır. Sınır konusunda başlıca iki görüş belirmiştir. Birincisi, sınır olarak, kıt'a sahanlığının dış kenarının kabul edilmesi; öteki de, sınırın, kıyıdan belli bir uzaklıktan çizilmesidir. Yukarıda belirttiğimiz gibi, bu uzaklık için 50 veya 200 mil gibi değişik ölçüler ileri sürülmüştür.

Araştırma ve işletme ile ilgili görüş ayrılıklarından biri de, kurulması düşünülen rejimin niteliği ve mekanizmanın yetki eri hakkındadır. Kavramlar ve sözcükler üzerindeki tartışmalar, devletlerin rejim ve mekanizma konusunda birbiriyle taban tabana ters düşen, bağdaştırılması çok zor görünen görüşlere sahip olduklarını gösteriyor. Bilindiği gibi, Genel Kurulun 2749 (XXV) sayılı kararıyla kabul edilen «İlkeler Demeci»nde, ulusal yetki alanı dışındaki deniz yatağı ve toprak altının insanlığın «ortak mirası» (*common heritage*) olduğu belirtiliyordu. Bu ilkeye dayanarak, gelişmekte olan ülkeler, söz konusu bölgedeki doğal kaynakların insanlığın «ortak malı» olduğunu iddia etmişler, hiç bir devletin bu malı tek başına işletmek yetkisine sahip olamayacağını ileri sürmüşlerdir. Buna karşılık Amerika Birleşik Devletleri, Sovyetler Birliği ve Japonya gibi teknolojik olanaklara sahip devletler ise, «ortak miras» sözcüğünün bu bölgedeki kaynakların mutlaka ortaklaşa işletileceği anlamına gelebileceğini iddia etmişlerdir. Bu devletlere göre, bölgedeki doğal kaynaklar, verilecek ruhsatlarla ayrı ayrı işletilebilir. Deniz yatağındaki kaynakları ayrı ayrı işletilmesini önleyebilmek amacıyla, gelişmekte olan devletler, 15 Aralık 1969'da, Genel Kurulda bir «Moratoryum» kararı (2574 D (XXIV)) aldırılmayı başarmışlardır. Bu kararda, deniz yatağı ve toprak altı konusunda, uluslararası bir rejim kurulana dek, gerek devletlerin, gerek gerçek ve tüzel ki-



şilerin bu bölgedeki kaynakları işletmekle ilgili girişimlerden çekinmeleri gerektiği öngörülüyordu.

İki devlet grubu arasındaki çatışmanın gerisindeki asıl neden, denizlerden elde edilecek madenlerin dünya maden cevheri piyasası üzerinde yapabileceği etkidir. Çoğunlukla ham madde ihraç eden gelişmekte olan devletler, denizlerden elde edilecek madenlerin, dünya ham madde piyasası ve fiyatları üzerindeki etkisinden endişelenmektedirler. Bu nedenle, bu devletler deniz yatağındaki madenlerin kurulacak uluslararası bir mekanizma aracılığı ile ve tekelden işletilmesini istemektedirler. Buna karşılık, gelişmiş devletler ise, madenlere olan ihtiyaçlarının giderek artması karşısında, deniz yatağındaki madenlerden en kısa zamanda yararlanmayı üstün tutuyorlar. Bu devletler, okyanusların tabanındaki manganez yumrularını çıkarmak için çalışmalar yapmışlar, bazı sistemler denemeye bile başlamışlardır. Yakın bir gelecekte deniz yatağındaki madenlerin işletilmesi konusunda bir anlaşmaya varılamazsa, teknolojide gelişmiş devletler kendi başlarına maden çıkartmaya geçeceklerini Komitedeki konuşmalarında açıklamışlardır.

Deniz yatağındaki doğal kaynakların işletilmesini düzenliyen teamülü hukuk kuralları bulunmadığı gibi, 1958 Sözleşmelerinde bu konuda herhangi bir hüküm yoktur. Ulusal yetki alanı dışındaki deniz yatağı ve toprakaltı maderlerinin yakın bir gelecekte ticaret amaçlarıyla işletilebilip işletilemeyeceğini bilmiyoruz. Gerek Birleşmiş Milletler Sekreterliğinin yaptığı çalışmalar, gerek Komitedeki konuşmalar bu konuda kesin bir sonuca varmamızı mümkün kılmamaktadır. Kabul etmek gerek ki, işletme sorunu salt teknolojik bir sorun değil, aynı zamanda ekonomik, hatta siyasal bir sorundur. Teknolojik olanaklara sahip devletler, ancak ekonomik ve siyasal bakımlardan rasyonel sayarlarsa, böyle bir girişimde bulunacaklardır. Bu yüzden, işletme sorunu bütün devletler gibi bizi de yakından ilgilendirmektedir.

#### V. Kıt'a Sahaneliği Sorunu :

Komitede görüşülen başka bir önemli konu kıt'a sahanlığıdır. Bilindiği gibi, kıt'a sahanlığı İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra geliştirilmiş bir deniz hukuku kurumudur. Savaşı izleyen yıllarda, önce Amerika Birleşik Devletleri, sonra da onu izleyen diğer bazı devletler, deniz tabanı ve toprak altının kıyıya bitişik kesimlerinde devletin «egemenlik» hakkına sahip olduğu iddiasında bulunmuşlardır. Kısa bir süre içinde bir çok devlet bu görüşe katılmış, bu yolda uygulamaya girişmiştir. Böylece, kıt'a sahanlığı,

devletler hukukunun bir teamülî kuralı haline gelmiştir. Bundan sonra, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansında, bu konuda ayrı bir sözleşmenin kabul edilmesiyle, kıt'a sahanlığı devletlerin önemlice bir kısmını bağlayan ahdî hukuk kuralına dönüşmüştür.

1958 tarihli Kıt'a Sahanlığı Sözleşmesi, deniz hukukunun bu kurumuna bir çok bakımlardan açıklık getirmekle birlikte, bazı noktalar hâlâ tartışma konusu olmakta devam etmektedir. Bunlardan biri, kıt'a sahanlığının dış sınırı ile ilgili. Sözleşmenin birinci maddesinde, dış sınır için iki ölçüt veriliyor. Birincisi 200 metre derinlik, ikincisi de «işletilebilir olma». Bu ölçülerden birincisi açık olmakla birlikte, ikincisi uygulamada önemli sorunlar ortaya çıkarabilecek nitelikte. Bir devlet, kıyalarına bitişik deniz yatağını çok uzak mesafelere dek işletebiliyorsa, bütün bu bölgede kıyıdar devlete «egemenlik» hakkı tanınacak mı? Bu soruya olumlu cevap verilirse, teknolojik gelişmeler yüzünden, ileride deniz yatağının tümü devletlerin egemenliğine girmeyecek midir? Böyle olursa, Genel Kurulun kabul ettiği İlkeler Demeci'ndeki «ortak miras»dan söz etmek olanağı bulunabilir mi? Bu sorulara olumlu cevap verilebileceğini sanmıyoruz. Bu yüzden, Komitenin önümüzdeki toplantılarında ve helhalde önümüzdeki Deniz Hukuku Konferansında kıt'a sahanlığının dış sınırı önemli bir sorun olarak belirecektir.

Öte yandan, yukarıda belirttiğimiz gibi, kıt'a sahanlığı dar olan bazı ülkeler, devletlerin egemenlik hakkını kullanabilecekleri deniz yatağı konusunda yeni görüşler ortaya atmışlardır. Bilindiği gibi, kıt'a sahanlığı kavramını ilk ortaya atanlar, bunu, deniz tabanının jeomorfolojik yapısı ile açıklamışlardı. Deniz yatağı kıyıdan engine doğru tatlı bir meyille giderken, genellikle 200 metre derinlikten, sonra, birden büyük derinlikler başlamaktadır. Bu devletlerin görüşüne göre, karasularının dış sınırı ile bu derinliğin başladığı yer arasındaki deniz yatağı ve toprak altı kıt'a sahanlığını meydana getirmektedir. Bu görüşe karşı çıkan devletler ise, kıt'a sahanlığının jeomorfolojik bir kavram olmayıp, hukuksal bir kavram olduğunu ileri sürmektedirler. Çoğunu geliştirmekte olan devletlerin oluşturduğu bu devletler grubunun iddiasına göre, jeolojik anlamda kıt'a sahanlığı dar olan devletler, karasularının dış sınırından başlayarak engine doğru belli bir uzaklığa dek, egemenlik iddiasında bulunabilirler. Hatta, bu devletlerin bazıları deniz yatağı ve toprak altı üzerindeki yetkilerle yetinmeyip, bunu, üstündeki deniz alanına da uzatmaktadırlar. Böylece, 1958 de kabul edilen kıt'a sahanlığı kavramının sadece sınırları değil, kapsamı da değiştirilmiş oluyor.

Kıt'a sahanlığı hakkında önemli bir başka nokta da, adaların durumu ile ilgilidir. 1958 Kıt'a Sahanlığı Sözleşmesinin birinci maddesinde, adaların da kıt'a sahanlığı bulunduğu açıkça belirtiliyordu. Ancak, coğrafî gerçekler gözönünde bulundurulduğunda, adaların kıt'a sahanlığı, kabul edilmesi zor olan bazı durumlar ortaya çıkarabilmektedir. Doğaldır ki, büyük ve insanların yerleşmiş olduğu adaların kıt'a sahanlığının bulunmayacağını söylemek olanağı yok. Fakat, kimsenin yerleşmediği, küçük adaların ve kayalıkların kıt'a sahanlığı bulunduğu kabul edilecek olursa, bu tür kara parçalarına kendilerinden çok daha büyük bir egemenlik alanı tanınmış olacaktır. Daha önemlisi, bir devlete ait olan bu türden adaların başka bir devletin kıyıları yakınında bulunması durumunda, ikinci devletin kıt'a sahanlığı, hatta duruma göre karasuları, birinci devlet yararına, çok daralmış olmasıdır.

Bu gibi durumlar devletler arasında önemli çatışmalar çıkarabilir. Nitekim, Türkiye de böyle bir durum ile karşı karşı kalabilir. Bilindiği gibi, Ege Denzinde bulunan bir çok Yunan adası insanların yerleşmiş bulunduğu ve büyük adalar olduğundan, bunların hiç kıta sahanlığı bulunmadığını kabul ettirmek zor olabilir. Buna karşılık, bu denizdeki küçük ve kimsenin yerleşmiş olmadığı Yunan adacıklarının ve kayalıklarının kıt'a sahanlığı bulunduğu kabul edilecek olursa, Türkiye'nin bu denizde kıt'a sahanlığı üzerindeki hakları, Yunanistan yararına, daralmış olabilecektir. Fakat, Türkiye'nin adı geçen adacıklara ve kaynaklara tanınacak böyle bir hak nedeniyle zarara uğrayıp uğramayacağı, ya da hangi ölçüde zarara uğrayabileceği ancak ayrıntılı haritalar üzerinde yapılacak bir araştırma sonunda ortaya çıkabilir.

Bilindiği gibi, kıt'a sahanlığı konusunda Türkiye'nin politikası henüz açıklanmamıştır. Bu duruma gerçekçi açıdan bakılınca şu gözlem açıkça ortaya çıkıyor. Türkiye bu konudaki politikasını açıklasın ya da açıklamassın, kıt'a sahanlığı devletler hukukunun bir kurumu haline gelmiştir. Kıt'a sahanlığı konusunda kesin bir tutum alır ve bunu açıklarsa, Türkiye, bu kurumun henüz kesinlik kazanmamış yönlerinin kendi çıkarları doğrultusunda oluşturulmasına katkıda bulunabilir. Deniz hukuku ile ilgili diğer bir çok konularda olduğu gibi, bu konuda da, görüşlerimizin, çıkarlarımız doğrultusunda saptanması zamanının geldiğine inanıyoruz.

## VI. Bilimsel Araştırmalar

Gelişmiş devletlerle, gelişmekte olan devletlerin çatıştıkları başka bir deniz hukuku konusu da, ulusal yetki alanı dışındaki denizlerde yapılacak

bilimsel araştırmalarla ilgilidir. Az gelişmiş ülkeler, bilimsel araştırmanın uluslararası örgütlerce yürütülmesini isterlerken, gelişmiş devletler bunun, bir sınırlamaya bağlanmaksızın, serbestçe yapılmasını savunuyorlar. Az gelişmişler salt bilimsel amaçlarla yapılan araştırmaların serbestçe yürütülmesine, bir ilke olarak, karşı çıkmakla birlikte, gelişmiş devletlerin böyle bir görünüm altında, ticarî ve askerî araştırmalara girişebileceklerini, çünkü iki araştırma türü arasında her zaman kesin bir ayırımın yapılamayacağını iddia ediyorlar. Toplanacak deniz hukuku konferansında, bu konuda, iki devlet grubu arasında önemli tartişmalar olacağını sanıyoruz. Türkiye'nin bu konuyu da kendi açısından ele alması, kuşkusuz, ulusal çıkarlarımız açısından çok önemlidir.

### VII. Denizlerin Kirletilmesi

Teknolojik gelişme denizlerin kirlenmesini önemli bir uluslararası sorun haline getirmiştir. Sakıncalı birçok sonuçlar arasında, kirlenmiş denizler, canlı kaynakları yokeder, turizmi olumsuz yönde etkiler, kıyı'arı tehdit eden yangınların çıkmasına yol açabilir. Bu ve buna benzer diğer zararları yüzünden, denizlerin kirletilmesi insanlığın ortak bir sorunu haline gelmiştir. Tedbirlerin alınması geçiktirilirse, ileride daha da büyük sorunlarla karşılaşılabilecektir.

Denizlerin kirletilmesini önlemek için, bazı devletler, yasalarına ağır cezaları öngören hükümler koymuşlardır. Bunlar da yetersiz kaldığından bölgesel veya evrensel tedbirler düşünölmeye, hatta bir ölçüde uygulanmaya başlanmıştır. Gerçekten, son bir kaç yıl içinde bu konuda bir çok bölgesel konferanslar toplandığı gibi, 1972 yılının Haziran ayında, Stokholm'da toplanan İnsan Çevresi Konferansında da bu konuya özel bir önem ve yer verilmiştir. Denizlerin kirletilmesi salt tek yanlı tedbirlerle önlenemeyeceği için, bu konuda genel bir işbirliği isteği bulunuyor. Doğal ki, bu istek, etkin tedbirlerin kısa bir zamanda alınabileceği anlamına gelmemektedir. Alınacak tedbirlerin maliyetinin yüksek olması, denetim mekanizmasının kurulmasındaki güçlük, devlet mekanizmasını harekete geçirmekteki zorluk, kirlenmenin her yerde etkilerini henüz aynı ölçüde göstermemiş olması ve benzeri nedenler, şimdiye dek etkin tedbirlerin alınmasını engellemiştir.

Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Teşkilâtının (IMCO) temsilcisi, III. Alt Komitede yaptığı bir konuşmada, bu örgütün 8 Ekim - 2 Kasım 1973 tarihleri arasında, Londra'da, gemilerin denizleri kirletilmesinin önlenmesi konusunda bir konferans toplayacağını açıklamıştır. Bu konuda, örgütçe hazırlanan bir sözleşme tasarısı, Konferanstan 6 ay önce, hükü-

metlere gönderilecektir. Ayrıca, örgütün temsilcisi, bu konferansa Birleşmiş Milletlerin bütün üyelerinin çağrılacağını da açıklamıştır.

Üç yanı denizlerle çevrilmiş ülkemizin kirletilmiş denizlerden büyük zararlar göreceğine kuşku yok. Bilindiği gibi, Türkiye'de avlanan balıkların yüzde doksandan çoğu Karadeniz ve Marmara denizlerinden çıkarılmaktadır. Oysa, kirlenmeye en elverişli denizler de bunlardır. Karadeniz'e kıyıdaş, endüstrileşmiş devletlerin bu denize akıtacakları pislikler, suyun dolaşımı nedeniyle etkilerini en fazla Türkiye kıyılarında, akıntılar yüzünden de özellikle Türk boğazlarında ve Marmara denizinde gösterecektir. Bu denizlerin kirlenmesi, balıkçılıktan başka, turizm ve sağlık bakımlarından da çok zararlı olabilecektir. Bu konuda yapılması gereken ilk işlerden biri, konu ile ilgili uzmanların yetiştirilmesidir. UNESCO'ya bağlı I.O.C. (Uluslararası Oseonografi Enstitüsü) temsilcisi, 28 Temmuz 1972'de III. Alt Komitede yaptığı konuşmada, bu kuruluştaki, gelişmekte olan ülkelerden bir çok kişilerin denizlerin kirletilmesinin önlenmesi konusunda eğitildiklerini açıklamıştır. Bizim de bu olanaktan yararlanarak, gelecekte çok önem kazanabilecek olan bu konuda uzmanlar yetiştirmemizde büyük yararlar vardır.