

**BİRLEŞMİŞ MİLLETLER  
DEVLETLER HUKUKU KOMİSYONUNUN  
YEDİNCİ TOPLANTISI**

**Doç. Seha L. Meray**

Birleşmiş Milletler Devletler Hukuku Komisyonunun kuruluşu, görevleri ve 1954 deki altıncı toplantısına kadar çalışmaları hakkında Dergimizde toplu malûmat vermiştik (1). Bir başka yazımızda da Komisyonun çalışmalarına karşı hükümetlerin gösterdiği ilgi derecesinden bahsetmiştik (2). Devletler Hukuku Komisyonu 2 Mayıs - 8 Temmuz 1955 tarihleri arasında yedinci toplantısını da yapmış ve bu toplantı çalışmalarının Raporu yayınlanmış bulunmaktadır (3). Bu yazımızda, Komisyonun yedinci toplantısındaki çalışmalardan bahsedeceğiz.

Devletler Hukuku Komisyonu yedinci toplantısını da Cenevre'de yapmıştır. Komisyonun bu toplantı gündemi yüklü olmakla beraber, gündemdeki konulardan bir kısmı ele alınmamış ve gelecek toplantılara bırakılmıştır. Komisyon yedinci toplantısında bilhassa *Açık denizlerin rejimi* ve *Karasularının rejimi* konuları üzerinde durmuş, bu konularda hazırlanan raporları, mütalâa bildiren hükümetlerin görüşlerini incelemiş ve, geçici olmak üzere, bazı sözleşme tasarılarının maddelerini hazırlamıştır.

Gündemdeki diğer maddelerle ilgili olarak, Komisyonun yedinci toplantısı iki yeni üyenin katılmasıyla açılmıştır. Eski üyelerden Mr. Lauterpacht ve Mr. Cordova Milletlerarası Adalet Divanına yargıç seçilmiş oldukları için Komisyondan istifa etmiş bulunuyorlardı. Kendilerinin yerine, Komisyon Statüsünün 11 nci maddesi gereğince, Sir Ge-

---

(1) Meray, **Birleşmiş Milletler Devletler Hukuku Komisyonunun Altı Yılı**, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 1954, cilt IX, sayı 4, ss. 171-202.

(2) Meray, **Devletler Hukuku Komisyonunun Çalışmalarına Devletlerin Gösterdiği İlgisi**, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 1955, c. X, sayı 1, ss. 202-227.

(3) **Report of the International Law Commission Covering the work of its seventh session, 2 May-8 July 1955**, General Assembly, Official Records: Tenth session, Supplement No. 9 (A/2934), New York 1955.

rald Fitzmaurice (Birleşik Krallık) ve Mr. Padilla Nervo (Meksika) Komisyona seçilmişlerdir.

Komisyon, gündemindeki *Andlaşmalar hukuku*, ve *Diplomatik mü-nasebetler ve muafiyetler* konularının incelenmesini gelecek oturumu-na bırakmıştır.

Komisyonun yedinci toplantısında aldığı önemli kararlardan biri Komisyon üyeliği süresinin 3 yıldan 5 yıla çıkarılması hakkında Genel Kurula bir teklifte bulunulmasıdır. Komisyon Statüsünün 10 ncu maddesinin değiştirilmesini derpiş eden bu teklif kabul edilirse, çalışmaların devamlılığının daha iyi sağlanacağı belirtilmiştir (4).

Yedinci toplantıda Komisyon *Devletin sorumu* ile *Konsolosluk mü-nasebetleri ve muafiyetleri* konularını da ele almağa karar vermiş ve birinci konu için Mr. Garcia Amador'u, ikinci konu için de Mr. Zourek'i raportör tayin etmiştir.

Yine bu toplantısında Devletler Hukuku Komisyonu Mr. Krylov tarafından takdim edilmiş bir karar suretini kabul etmiştir. Bu karar, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 5 Aralık 1952 tarih ve 686 (VII) sayılı kararı gereğince Genel Sekreterlik tarafından yayınlanması istenilen Hukukî Yıllığa, Devletler Hukuku Komisyonunun çalışmalarını, raporlarını, tutanak özetlerini de koymağı derpiş etmektedir (5).

Nihayet Komisyon gelecek sekizinci toplantısını Cenevre'de, 23 Nisan 1956 dan itibaren on hafta sürmek üzere yapmağa karar vermiştir.

Komisyonun yedinci toplantısındaki çalışmaları, yazımızın başında da belirttiğimiz gibi bilhassa Açık denizlerin rejimi ve Karasularının rejimi konuları üzerinde temerküz etmiştir.

### I. AÇIK DENİZLERİN REJİMİ:

Komisyon daha 1949 daki ilk toplantısında «açık denizlerin rejimi» konusunu gündemine almış, bu konu üzerinde Mr. J. P. A. François'yu raportör tayin etmiş, ayrıca hükümetlere de bir soru listesi göndererek bu konu ile ilgili görüşlerini bildirmelerini istemişti. Komisyon Açık denizlerin rejimini bütün cepheleriyle ele almak yerine bazı bahisleri seçerek bu bahislerin kodifikasyonuna girişmeğı tercih etmişti. Komisyonun kodifikasyon için seçtiğı konular şunlardı: Gemlerin tabiiyeti; çatma; denizde can emniyeti; bayrağı tahkik hakkı (right of approach) köle ticareti; denizaltı telgraf kabloları; takip hakkı; bitişik bölge; sabit deniz mahsulleri (sedentary fisheries); kıt'a sahanlığı (6).

(4) *Ibid.*, s. 22.

(5) Karar metni için Bknz. *Ibid.*, s. 23.

(6) Meray, *Devletler Hukukunda "Kıt'a Sahanlığı" Meseleleri*, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 1955, c. X. sayı 1. ss. 80-135.

Devletler Hukuku Komisyonu 1953 toplantısında kıt'a sahanlığı (continental shelf) ve bu konu ile ilgili olarak bitişik bölge ve açık deniz balıkçılığının düzenlenmesi konularında bir sözleşme tasarısı kabul ederek Genel Kurula sunmuştu (7). Komisyon açık denizlerin rejimi hakkında diğer konularda da bir sözleşme tasarısı hazırlamış bulunmaktadır. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu 14 Aralık 1954 tarih ve 889 (IX) sayılı kararı ile açık denizler rejimi hakkında ayrı ayrı değil fakat bütün açık denizler hukukunu ihtiva eden tek bir tasarı hazırlanarak bunun Genel Kurulun XI nci döneminde yetiştirilmesini Devletler Hukuku Komisyonundan istemiş olduğu için, Komisyon bu birleştirme işinin 1956 toplantısında yapılmasını kararlaştırmıştır. Bununla beraber Açık denizlerin rejimi hakkında hazırladığı tasarı üzerinde yedinci toplantısında (1955) görüşmelerde bulunmuştur.

### 1. Açık denizlerin rejimi sözleşme tasarısının bünyesi:

Devletler Hukuku Komisyonunun Açık denizlerin rejimi hakkında hazırladığı sözleşme tasarısı, geçici olarak kabul edildiklerine işaret edilen, 38 maddeden mürekkeptir.

İlk iki maddeden 1 ncisi *açık denizlerin tarifi*, 2 ncisi de *açık denizlerin serbestliği* hakkındadır. Tasarının 3 ncü maddesinden 23 ncü madde sine kadar devam eden Birinci Kesimi *Seyrüsefer* başlığını taşımaktadır. Bu kesimde başlıca Seyrüsefer hakkı, gemilerin statüsü, bayrak hakkı, harp gemilerinin muafiyeti, Devlet hizmetinde diğer gemilerin durumu, işaretler ve çatmaları önleme kaideleri, çatmalarda cezai kaza, yardımda bulunma vazifesi, köle ticareti, deniz haydutluğu, bayrağı tahkik hakkı, takip hakkı, açık deniz sularının konuları kodifiye edilmektedir.

Tasarının ikinci kesimi *Balıkçılık* başlığı altında 24 ncü maddeden 33 ncü maddeye kadar devam etmektedir. Birinci kesim, Komisyon Statüsünün 15 nci maddesindeki tariflere göre, daha ziyade "Devletler hukukunun taknini" mahiyetinde görünmekte ise de bu İkinci kesim, aynı 15 nci maddedeki tarife göre, daha ziyade "Devletler hukukunun tedrici geliştirilmesi" şeklinde telâkki edilebilir. Çünkü, bir yandan açık denizlerde balıkçılık serbestliği konusunda Devletler hukukunda kabul edilmiş teamülî kaideler bu kesimde de bulunmakla beraber, bilhassa açık denizlerde canlı kaynakların korunması ile ilgili 25 ilâ 33 ncü maddeler, henüz bütün Devletlerin kabulüne mazhar olmamış yeni hükümler ihtiva etmektedir.

(7) *Ibid.*, ss. 111 vd.

## 2. Tarifler:

Komisyon tasarının 1 nci maddesinde açık denizleri şöyle tarif etmektedir: “*Açık denizler terimi, denizin, bir Devletin karasularına veya iç sularına dahil olmıyan, diğer bütün kısımlarını ifade eder.*”

Bu tariftan anlaşıldığı gibi açık denizler kara sularının dış sınırından itibaren başlamaktadır. Bu dış sınır da, Komisyonun karasularının rejimi tasarısında belirtilen usullerle tesbit edilebilecektir.

Tasarının 2 nci maddesinin matlabı “*Açık denizlerin serbestliği*”dir. Komisyon bu maddede “*açık denizler bütün Devletlere açık olduğu için, hiçbir Devlet bunları kendi kazasına tabi kılamaz*” dedikten sonra “*açık denizlerin serbestliği*” sözünün başlıca dört serbestliği ifade ettiğini belirtmektedir: (i) Seyrüsefer serbestliği; (ii) Balıkçılık serbestliği; (iii) Denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestliği, ve (iv) Açık denizler üzerinden uçuş serbestliği. (8).

Komisyon bu maddenin şerhinde, açık denizlerinin serbestliğinin yalnız bu dört konuya inhisar etmediğine de işaret etmektedir. Bununla beraber bu maddede sayılan serbest diğer bazı konuları da kaplamaktadır. Bu konular arasında başlıcaları şunlardır: Her Devletin açık denizde kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde egemenliğini icra hakkı; her Devletin bazı zabıta tedbirleri alma hakkı; Devletin açık denizde canlı kaynakların korunması ile ilgili hakkı; gayet sarıh bir şekilde tesbit edilmiş bazı haklarını kullanmak için sahildar Devletin bitişik bölge ihdas hakkı; Devletin kıt'a sahanlığı ile ilgili hakkı. Komisyon bu tasarıda bu konulardan ilk üçü üzerinde durmaktadır; son iki konu başka bir tasarıda ele alınmış bulunuyordu.

## 3. Seyrüsefer:

Tasarıda 3 ncü maddeden 23 ncü maddeye kadar açık denizde sey-rüseferle ilgili hükümler derpiş edilmiştir.

### (a) *Seyrüsefer ve bayrakla ilgili hükümler :*

Tasarının 3 ncü maddesi “*her Devletin açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemiler sefer ettirmeğe hakkı olduğunu*” kesin bir şekilde belirtmektedir. Gemilerin statüsüne mütedair 4 ncü maddede şöyle denilmektedir: “*Gemiler hangi Devlette tescil edilmişlerse o Devletin tabiiyetindedirler. Bu devletin bayrağı altında sefer edebilir ve, milletlerarası andlaşmalarla veya işbu maddelerde derpiş edilen haller hariç, açık denizlerde bu Devletin inhisarî kazasına tabidirler*”.

(8) Report, A/2934, s. 3.

Bu iki maddenin şerhinde Komisyon bu maddelerde belirtilen kaidelerin esasen Devletler Hukukunda kabul edilmiş olduklarını da belirtmektedirler. Burada kullanılan "kaza" (jurisdiction) terimi, 2 nci maddede olduğu gibi, en geniş manada kullanılmaktadır. Bu bakımdan egemenlik (sovereignty) teriminden farklı bir şey kastedilmemektedir.

Komisyon ikinci bir mesele üzerinde de biraz durmuştur: Birleşmiş Milletler Teşkilâtının kendi bayrağı altında gemiler kullanmasına imkân var mıdır? Komisyon meselenin önemini belirtmekle beraber, bayrak-Devletinin hukuk sisteminin, bayrağını taşıyan gemiye uygulandığını göz önünde tutarak, Devlet bayrağı ile Birleşmiş Milletler veya herhangi bir diğer milletlerarası teşkilâtın bayrağının aynı şey olmadığını işaret etmektedir. Bununla beraber Komisyon bu konuyu da ileride ele almak düşüncesindedir. (9)

Komisyon tasarısının bayrak taşıma ile ilgili 5 nci maddesinde "*Her Devlet gemilerin kendi ülkesinde tescili ve kendi bayrağı altında sefer etmeleri için gerekli şartları tesbit edebilir*" demektedir. Bununla beraber yine aynı maddede gemilerin tabiyetini tesbit konusunda, milletlerarası tatbikatta çeşitli Devletlerce uygulanan başlıca kıstasları da belirtmektedir. Yine bayrakla ilgili olarak, Tasarının 6 nci maddesinde *her geminin ancak tek Devletin tabiiyetinde olması gerekeceği* esasını koymaktadır. İki veya daha çok bayrak altında sefer eden bir gemiyi, diğer Devletler hiç bir Devletin tabiiyetinde olmıyan gemi olarak sayabileceklerdir.

(b) *Harp gemilerinin muafiyeti :*

Tasarının yedinci maddesi *harp gemilerinin açık denizde bayrağını taşıdıkları devletten başka herhangi bir Devletin kazasına tabi olmayacaklarını belirtmektedir.* Bu maddenin 2 nci bendinde de *harp gemisinin tarifi* verilmektedir: "*Harp gemisi terimi ile bir devletin deniz kuvvetlerine ait olan, adı deniz harp filosu subayları listesinde bulunan ve Hükümetçe usulüne uygun bir şekilde görevlendirilmiş bir subayın komutasında olan, ve tayfaları muntazam denizcilik disiplinine tabi bulunan gemi kastedilmektedir.*"

Bu maddenin şerhinde Komisyon burada ifade edilen prensibin esasen Devletler hukukunda kabul edilmiş bulunduğunu, harp gemisinin tarifinin de 18 Ekim 1907 tarihli, Ticaret gemilerinin harp gemilerine tahvili hakkında La Haye Sözleşmesinin 3 ncü ve 4 ncü maddelerine dayanılarak yazıldığını belirtmektedir.

(9) *Ibid.*, s. 4

**(c) Diğer Devlet-gemilerinin muafiyeti:**

Komisyon, Tasarının 8 nci maddesiyle *Devlete ait tenezzüh gemilerinin, devriye gemilerinin, hastane gemilerinin, ikmal gemilerinin ve mülkiyeti Devlete ait olan ve Devletçe işletilen ve sadece Devlet hizmetinde kullanılan gemilerin de harp gemilerine benzetilebileceğini derpiş etmektedir.*

Komisyon bu maddenin şerhinde harp gemilerine diğer Devlet gemilerini de dahil ederken bunu sadece açık denizlerde muafiyetler konusunda yapmış olduğuna da işaret etmektedir.

**(ç) İşaretler ve çatmaları önlemek için kaideler:**

Tasarının 9 ncu maddesi deniz işaretleri ve gemilerin çatışmalarını önlemek üzere kabul edilecek kaideler hakkında bazı umumî prensipler derpiş etmektedir. Bu maddeye göre "*Devletler, gemileri için deniz işaretlerinin kullanılmasını ve açık denizde çatışmaların önlenmesini düzenliyecek talimatnameler ve nizamnameler (regulations) isdar edeceklerdir. Bu nizamname ve talimatnameler, sefer yapan gemilerin tonajının büyük çoğunluğunu teşkil eden gemiler hakkında denizde can emniyeti ile ilgili olarak milletlerarasında kabul edilmiş kaidelere aykırı olmamalıdır.*"

Komisyon, esasında teknik bir mahiyet arzeden bu konuda umumî bir prensip koymakla yetinmiş, teferruata gitmemiştir. Bununla beraber deniz işaretleri ve çatışmaları önliyecek kaideler konusunda mümkün olduğu kadar bir benzerlik sağlamak için, "sefer yapan gemilerin tonajının büyük çoğunluğu" formülünü kullanmayı yerinde görmüştür. Komisyon, ortaya atılmış olan "denizci Devletlerin çoğunluğu" veya "gemilerin çoğunluğu" ibarelerini şayanı tercih telâkki etmemiştir.

**(d) Çatmalarda cezaî kaza:**

Çatmalar konusunda Komisyon, milletlerarsaı tatbikattan ziyade, doktrindeki son gelişmeleri göz önünde tutarak, bilhassa *Bozkurt-Lotus* davasında sarahat kazanmış olan klâsik telâkkiden ayrılmıştır. Çatmalarda cezaî kaza selâhiyeti ile ilgili olarak kallme alınmış tasarının 10 ncu maddesi şöyledir :

"1. *Açık denizlerde bir çatma veya bir gemi ile ilgili ve gemi kaptanının veya gemi hizmetindeki herhangi bir kimsenin cezaî veya inzi-batî mesuliyetini gerektiren herhangi bir seyrüsefer hâdisesinde, bu şahıslar aleyhine dava ancak, ya hizmetinde buldukları geminin gayra-ğını taşıdığı Devletin veya bu şahısların tabiiyetinde buldukları Devletin adli veya idarî makamları huzurunda açılabilir.*

2. *Geminin bayrağını taşıdığı Devletin makamlarından başka di-*

*ğer herhangi bir makam tarafından, hatta bir tahkikat tedbiri olarak bile, geminin tevkifi veya alkonması hususunda emir verilmeyecektir."*

Komisyon, bu 10 ncu madde ile, Milletlerarası Daimî Adalet Divanının *Bozkurt-Lotus* davasında 7 Eylül 1927 kararından ayrıldığını söylemekle beraber, niçin ayrıldığını izah etmemektedir. Sadece Divanın bu kararının lehte ve aleyhte eşit oylar verildiği için Başkasının oyu ile alınmış olduğunu, halbuki Brüksel'de 10 Mayıs 1952 de imzalanan Çatmalarda Cezaî Kaza selâhiyeti konusunda bazı kaidelerin birleştirilmesi ve diğer seyrüsefer hâdiseleri ile ilgili milletlerarası sözleşmede kabul edilen esaslara iltihak ettiğini belirtmektedir.

Türk Ceza Kanununun 6 nci maddesinde olduğu gibi, ülke dışında işlenen bazı suçlar için de millî mahkemeleri yetkili sayan mevzuat ve tatbikat karşısında Tasarının 10 ncu maddesi ayrı bir önem kazanmaktadır. Bu bakımdan 10 ncu maddenin ne derece bir "kodifikasyon" hareketi olduğu da sorulabilir. Bizce bu maddede ifade edilen belki de daha çok, "Devletler Hukukunun geliştirilmesi" sahasında bir çalışma sayılabilir. Komisyon bu maddeyi kabul etmiş olmakla beraber, millî mevzuatındaki sarahate dayanarak, açık denizde, kendi vatandaşları ile ilgili bir suç dolyısıyla ülkesinde kaza selâhiyetini kullanan bir Devletin, Devletler hukukuna aykırı hareket etmiş olup olmayacağını, etmişse, hangi kaidenin ihlâl edilmiş olacağını söylememektedir. Sadece bu konuda artık yeni bir kaidenin milletlerarası tatbikatta, bilhassa Milletlerarası Adalet Divanı kararında aksi belirtilmiş bir kaidenin, kabul edilmesini teklif etmektedir (10). Öyle zannediyoruz ki, bilhassa "Devletler hukukunun kodifikasyonu" ile "tedrici geliştirilmesi" ni her zaman sarahatle ayırmış olmamakla tenkit edilen Devletler Hukuku Komisyonunun, tatbikattaki emsallerin, bu arada en büyük milletlerarası adalet organı olan Divanın içtihadının aksine bir görüş kabul ederken çok ihtiyatlı hareket etmesi veya yeni görüşü etraflı bir şekilde izah etmesi gerekirdi. Bu izahatın, Raporun mahdut çerçevesi içinde de verilebileceğini zannediyoruz.

**(e) Yardımda bulunma vazifesi:**

Tasarının 11 nci maddesi, *açık denizde tehlikede bulunan herkese, her geminin kaptanının - kendi gemisine tayfalarına ve yolcularına zarar getirmemek şartıyla, yardımda bulunmak vazifesini belirtmektedir. Bu maddeye göre, bir çatmadan sonra da, gemi kaptanları, yukarıdaki şartlar altında, diğer gemiye, bu geminin yolcularına ve tayfalarına yardım etmekle mükelleftir.*

Komisyon bu maddeyle, bu konuda esasen mevcut ve mer'i Devletler hukuku kaidesini ifade ettiği kanaatindedir. Bu maddenin kaleme alınışında 23 Eylül 1910 tarihli Denizde yardım ve kurtarma hakkında Brüksel Sözleşmesinin 11 nci maddesiyle, yine aynı tarihli Çatmalarla ilgili bazı kaidelerin birleştirilmesi hakkındaki Sözleşmenin 8 nci maddesinden faydalanıldığına da işaret edilmektedir.

**(f) Köle ticareti:**

Komisyon bu konuda da esasen mevcut Devletler hukuku kaidesini aynen tasarıya almaktadır. Tasarının 12 nci maddesi şöyledir: "*Her Devlet kendi bayrağı altında sefer eden gemilerde köle nakledilmesini önlenecek ve cezalandıracak, ve bayrağının bu şekil gayri meşru maksatla kullanılmasına mani olacaktır. Bir harp veya ticaret gımlisine sığınan herhangi bir köle ipso facto hürriyete kavuşmuş olacaktır.*"

Komisyon bu maddenin son fıkrasını 2 Temmuz 1890 tarihli Brüksel Genel Senedinin 27 nci maddesinden aldığını belirtmektedir.

**(g) Deniz haydutluğu:**

Tasarının 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, ve 20 nci maddeleri Deniz haydutluğu konusunda hükümler ihtiva etmektedir. Bu konuda Komisyon Harvard Law School'un 1932 de yapmış olduğu çalışmalardan geniş ölçüde faydalanmış olduğunu da kaydetmektedir.

Tasarıda önce 13 ncü maddede deniz haydutluğunun tenkili hususunda bir umumî işbirliği prensibi konmaktadır: "*Bütün Devletler açık denizde deniz haydutluğunun tenkilinde en geniş imkânları dahilinde işbirliği yapacaklardır.*"

Deniz haydutluluğundan ne anlaşılacak gerekeceği Tasarının 14 ncü maddesinde belirtilmektedir. Bu madde deniz haydutluğu sayılacak fiilleri üç grupta toplamaktadır:

(i) *Bir hususî geminin veya hususî uçağın tayfaları veya yolcuları tarafından, hususî maksadla, açık denizde bir diğer gemiye karşı, veya herhangi bir Devletin kaza sahası dışında gemilere, şahıslara veya mülkiyete karşı işlenmiş her türlü gayri meşru şiddet ve alıkoyma fiili veya her türlü yağma fiili;*

(ii) *Bir gemi veya uçağı deniz haydudu gemi veya uçak yapan vakıaları bilerek, böyle bir geminin veya uçağının faaliyetine gönül rızasıyla katılma;*

(iii) *Yukarıdaki iki paragraftan herhangi birinde tasvir edilne bir fiili teşvik veya böyle bir fiili kasden kolaylaştırma, deniz haydutluğudur.*



Komisyon deniz haydutluğunun tarifi ile ilgili bu maddeyi yazarken, bu konuda Devletler hukukundaki son gelişmeleri belirtmiş olmaktadır. Bu arada deniz haydutluğunun mutlaka kâr gayesiyle (*animus furandi*) yapılmış olamayabileceğini de "hususî maksadla" ibaresiyle ifade etmiş oluyor. Prensip olarak deniz haydutluğunun harp gemileri vasıtasıyla değil fakat yalnız ticaret gemileriyle işlenebileceğini de kabul ediyor. Keza deniz haydutluğunun ancak açık denizde bahis mevzuu olabileceğini ve gemilere karşı yalnız gemiler tarafından değil fakat uçaklar tarafından da işlenebileceğini derpiş ediyor.

Bununla beraber Komisyon, bir gemide, tayfalar veya yolcular tarafından bizzat gemiye, gemideki şahıslara veya yüke karşı işlenecek fiillerin deniz haydutluğu sayılmıyacağına işaret etmektedir. Keza, bilhassa 14 Eylül 1937 Nyon anlaşmalarından sonra doktrine "*kıyas yolu ile deniz haydutluğu*" şeklinde girme temayülü gösteren mefhumu redder görünmektedir. Komisyon böyle bir anlayışın milletlerarası tatbikatta bir çok meseleler doğurabileceğine dikkati çekmektedir (12).

Komisyon Tasarısının 15 nci maddesinde *tayfaları ayaklanmış bir harp gemisinin veya harp uçağının işliyeceği deniz haydutluğu fiilleri de bir hususi gemi tarafından işlenmiş filler sayılır* demektedir.

Tasarının 16 nci maddesinde *deniz haydutluğunda kullanılan bir geminin veya uçağın deniz haydutu gemi veya uçak sayılacağı* belirtilmektedir.

Bir geminin veya uçağın deniz haydutu sayılması, Tasarının 17 nci maddesine göre, o gemi veya uçağın tabiiyetini kaybetmesini mutlaka gerektirmez. Tabiiyetin muhafazası veya kaybı, bu tabiiyeti veren Devletin kanunlarına göre olur.

Bununla beraber, Tasarının 18 nci maddesi, *açık denizde veya bir Devletin kazasına tabi olmayan herhangi bir yerde, herhangi bir Devletin deniz haydutu bir gemiye veya uçağa, ve, deniz haydutluğu ile ele geçirilmiş gemiye el koyabileceğini derpiş etmektedir. Bu Devletin mahkemeleri verilecek cezaları, ve hüsnüniyetle hareket eden üçüncü şahısların haklarını da gözönünde tutarak yükle ilgili muameleyi tesbit eder.*

Mamafih, 19 ncu madde, deniz haydutluğundan şüphelenilen gemilerin haksız olarak müsaderesini önliyecek bir hüküm koymaktadır. Bu maddeye göre, haksız müsaderede bulunan Devletin, müsadere edilen geminin bayrağını taşıdığı Devlte karşı, müsadere yüzünden sebep olunan zarar için tazminat vermesi gerekir.

(12) *Ibid.*, s. 7.

Nihayet 20 nci maddede *müsaderenin ancak harp gemileri veya askerî uçaklar tarafından yapılabileceği belirtilmektedir.*

**(h) Tahkik hakkı:**

Açık denizlerde gemiler üzerinde ancak o geminin bayrağını taşıdığı Devletin kaza hakkı olduğuna göre, diğer Devletlerin harp gemileri herhangi bir müdahalede, prensip itibariyle, bulunamazlar. Bununla beraber bazı hallerde, açık denizde harp gemilerinin ticaret gemilerine yaklaşıp, bayraklarını, tabiiyetlerini tahkikde bulunabilecekleri de kabul edilmiştir.

Devletler Hukuku Komisyonunun tasarısının 21 nci maddesi bu *tahkik hakkı*'na (right of visit) tahsis edilmiştir. Hususî andlaşmalar dışında bir harp gemisi ancak aşağıdaki üç halde açık denizde ticaret gemilerini durdurabilir ve gemi evrakını tahkik edebilir :

- (i) *Eğer gemi deniz haydutluğu yapmakta ise; veya*
- (ii) *Devletlerarası andlaşmalarla köle ticareti bakımından şüpheli sayılan bir bölgede bulunuyorsa ve bu ticarete girişmişse; veya*
- (iii) *Gemi bir başka bayrak taşıyorsa veya bayrağını bildirmemek istememekle beraber, gerçekte, harp gemisi ile aynı tabiiyette ise.*

Bu hallerde, Tasarının 21 nci maddesine göre, harp gemisi böyle bir geminin bayrağını tahkik etmek için bu gemiye, bir subay gönderebilir, gemi evrakını inceleyebilir. Bu incelemeye rağmen şüpheler dağılmazsa, gemide arama yapabilir. Şüpheler gerçekleşmezse ve gemi, üzerine şüphe çekecek herhangi bir şey yapmamaşsa bir tazminata hak kazanır (13).

**(i) Tâkip hakkı:**

Devletler Hukuku Komisyonu takip hakkı (right of pursuit) ile ilgili Tasarının 22 nci maddesini esas itibariyle 1930 da La Haye'de toplanan Kodifikasyon Konferansının İkinci Komisyonunca hazırlanan tasarının 11 nci maddesinden mülhem olarak kaleme almıştır. Bununla beraber bazı ilâveler ve değiştirmeler de yapmıştır.

Devletler Hukuku Komisyonu tasarısının 22 nci maddesine göre, *bir yabancı gemi bir Devletin karasularında iken sahilde Devletin mevzuatını ihlâl etmiş olması yüzünden kendisine karşı başlayan takip, kesilmemiş olmak şartıyla, açık denizde de devam edebilir. Yabancı gemi sahilde Devletin karasuları içinde iken durma emrini almışsa, ona bu emri veren geminin de karasuları içinde bulunması şart değildir. Eğer yabancı gemi bitişik bölgede bulunuyorsa kendisi aleyhinde, ancak bu*

(13) *Ibid.*, s. 8.

*bitişik bölgenin ihdasında korunması istenilen haklara aykırı fiil işlemiş ise, takip hakkı kullanılabilir.*

Aynı maddenin ikinci paragrafına göre *takip hakkı, takip edilen geminin kendi karasularına veya bir üçüncü Devletin karasularına girme- siyle sona erer.*

Maddenin üçüncü paragrafında da, harp gemisi *takibe başlamadan önce takip edeceği geminin karasularında olduğunu fennî bir şekilde tes- bit etmelidir. Takibe başlamadan önce gemiye durması için emir vermek gerekir. Bu emrin, takip edilecek gemi tarafından görülecek veya işiti- lecek bir mesafeden verilmesi de lâzımdır, denilmektedir.*

*Bir Devletin kaza sahası içinde tevkif edilmiş ve tahkikat için bu Devletin bir limanına götürülmekte olan bir yabancı geminin, bu yolcu- luk sırasında, açık denizin bir kısmından da geçirilmiş olması öne sürü- lerek, serbest bırakılması istenemez. (Madde 22, parag. 4).*

Komisyon bu metin ile, takip hakkını, mahdut bir şekilde, *bitişik bölgede bulunan gemilere karşı da tanımış olmaktadır.*

### **(j) Açık deniz sularına bulandırılması:**

Komisyon tasarısının 23 ncü maddesinde, bütün Devletlerin, mevcut ahdî hükümleri de gözönünde tutarak, gemilerin akaryakıt boşaltarak a- çık denizi bulandırmaması, kirletmemesi için gerekli tedbirleri alacak- larını derpiş etmektedir.

Hemen her denizci Devlet, sahillerinde balık ve kuş nevilerine zarar vermeme limanlarının ve plajlarının kirlenmesini ve muhtemel yangın- ları önlemek için gemilerin akaryakıt boşaltma şartlarını düzenlemiştir. Fakat açık denizde boşaltılan akaryakıtlar da sahillere sürüklenebil- mektedir. Bu da ancak milletlerarası anlaşmalarla en müessir bir şekil- de düzenlenebilir. 1954 de bu konuda Londra'da imzalanan bir sözleş- me henüz yürürlüğe girmemiştir.

### **3. Balıkçılık:**

Devletler Hukuku Komisyonunun açık denizlerin rejimi konusun- da hazırladığı tasarının İkinci Kesimi «*Balıkçılık*» başlığını taşımak- tadır.

Komisyonun Birinci Kesimde, seyrüsefer ile ilgili olarak hazırladığı maddelerin büyük çoğunluğu, bazı münferid fakat önemli istisnalar hariç, daha çok bir "kodifikasyon" ameliyesi şeklinde görünmekte idi. Buna karşılık balıkçılıkla ilgili maddeler "Devletler hukukunun tedrici geliştirilmesi" mahiyetinde belirlemektedir.

Komisyon 1953 deki beşinci toplantısında, Kıt'a sahanlığı hakkında sözleşme tasarısı hazırlarken, komşu konular, bu arada açık denizde balıkçılık hakkında da madde tasarıları hazırlamıştı (15). Komisyon 1955 toplantısında aynı konuyu yeniden ele alarak, o zamana kadar gerçekleşen gelişmeleri de göz önünde tutmuş, ve 1953 maddeleri yerine, o maddelerin hükümlerini de ihtiva eden yeni maddeleri tasarı halinde kabul etmiştir.

1955 toplantısında açık denizler rejimi hakkında kabul edilen geçici tasarının 24 ncü maddesinde, açık denizde balık avlama serbestliği hakkında umumi prensip şu şekilde ifade edilmektedir: "*Bütün Devletler açık denizlerde vatandaşları için, ahdî taahhütleri ile aşağıdaki maddelerde açık denizlerin canlı kaynaklarının korunması ile ilgili hükümlerine riayet etmek şartıyla, balık avlama hakkını öne sürebilirler.*"

Komisyon bu madde ile açık denizde balık avlama serbestliği hakkında yerleşmiş kaideyi prensip itibariyle teyid etmiş olmaktadır. Komisyon, açık denizin kıt'a sahanlığının üzerine tekabül eden kısımları için de bu prensibe istisna tanımamaktadır. Keza, balıkçılığın sadece vatandaşlara hasredileceği bir bitişik bölge ihdası hakkında sahildar Devlete de bir hak tanımış olmamaktadır. Bununla beraber, açık denizlerinin serbestliği prensibinin canlı kaynakların muhafazasına, korunmasına ve idamesine imkân verecek tedbirler alınmasına engel olmasını da sağlamak için, esaslar derpiş etmektedir.

Komisyonun açık denizlerde balık kaynaklarının korunması ile ilgili olarak kabul ettiği maddeler, bugünkü nazik durum karşısında bazı hal tarzları teklif etmekteydi. Bu maddeler her şeyden önce sahildar Devletin menfaatını korumayı gözetiyordu: Eğer açık denizin bir bölgesinde yalnız bir Devletin vatandaşları balık avcılığı yapmakta iseler, bu Devlet, balık neslini korumak için o bölgede gerekli tedbirleri alabilecekti. Eğer bir bölgede birden fazla Devletin vatandaşları balık avlamakta iseler, bu Devletlerin uygulanacak kaideler üzerinde mutlaka anlaşmaları gerekmektedir. Bu Devletlerin uyulacak ve uygulanacak kaideler üzerinde anlaşamamaları halinde, Birleşmiş Milletler çerçevesinde kurulması derpiş edilen bir milletlerarası otoritenin vereceği kararları kabul etmek mükellefiyeti konuluyordu.

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu bu meselenin önemini göz önünde tutarak 14 Aralık 1954 tarihli ve 900 (IX) sayılı kararı ile Birleşmiş

(15) Bknz. **Report of the International Law Commission Covering the Work of its Fifth Session, 11 June - 14 August 1953, General Assembly, Official Records: Eighth session, Supplement No. 9 (A/2456), pp. 17-19; Keza Bk. Meray, "Kıt'a Sahanlığı", op. cit., ss. 128 vd.**

Milletler Gıda ve Tarım Teşkilâtının Roma'daki merkezinde milletlerarası bir teknik konferans toplanmasını kararlaştırmıştır. Bu konferans Nisan 1955 de toplanarak denizdeki canlı kaynakların Milletlerarası korunması konusunun teknik ve ilmî veçheleri hakkında bir rapor hazırlamıştır. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, Devletler Hukuku Komisyonunun, açık denizler rejimi konusunda çalışırken bu raporu da göz önünde tutmasını istemiştir. Komisyon raporu gözönünde tutularak 1953 tasarısında balıkçılıkla ilgili maddeleri yeniden kaleme almıştır. Böylece balıkçılık konusunda 3 madde yerine 9 madde tesbit edilmiş olmaktadır. (16)

Tasarının 25 nci maddesinde 1953 tasarısının 1. maddesinin ilk cümlesinde belirtilen prensip tekrarlanmaktadır: *"Vatandaşları açık denizin herhangi bir bölgesinde balık avcılığı (balıkçılık) yapmakta olan bir Devlet, başka Devletlerin vatandaşları bu bölgede balık avlamayorsa, açık denizin canlı kaynaklarını muhafaza maksdiyla, bu bölgelerde balıkçılığı düzenleyici ve kontrol edici tedbirler alabilir."*

1953 Tasarısında 1 nci maddenin ikinci cümlesi 1955 Tasarısının 26 nci maddesinin ilk fıkrasını teşkil etmektedir; şöyle ki: *"Eğer açık denizin herhangi bir bölgesinde iki veya daha çok Devletin vatandaşları balık avlamakta iseler, bu Devletler, içlerinden herhangi birinin talebi üzerine, açık denizin canlı kaynaklarını korumak için gerekli tedbirleri anlaşma ile tesbit etmek üzere müzakerelere girişeceklerdir."*

Yine bu 26 nci maddenin 2 nci fıkrasında da, *"Eğer ilgili Devletler makul bir süre içinde bir anlaşmaya varamazlarsa, taraflardan herhangi birisi 31 nci maddedeki usule başvurabilir"* denmektedir. Burada 31 nci madde ile kastedilen usul kurulması düşünülen milletlerarası bir otoritenin hakemliğidir.

1955 Tasarısının 27 nci maddesi, açık denizde bir av bölgesine sonradan gelen Devletlerin vatandaşları hakkındadır. Bu madde de iki fıkradan müteşekkildir; şöyle ki:

"1. Eğer, 1. nci ve 2. nci maddede atıf yapılan tedbirler alındıktan sonra, aynı bölgede başka Devletlerin vatandaşları da balık avcılığına girişirlerse, kabul edilmiş olan tedbirler onlara da uygulanabilecektir.

"2. Eğer vatandaşları balıkçılığa girişen Devletler bu şekilde tesbit edilmiş tedbirleri kabul etmezlerse, ve eğer makul bir süre içinde bir anlaşmaya varılmazsa, ilgili taraflardan herhangi biri 31 nci maddede derpiş edilen usule başvurabilecektir. 32 nci maddenin ikinci fıkrasındaki hüküm mahfuz kalmak üzere, mesele hakemliğe sunuluncaya kadar, alınmış tedbirlere uymak mecburidir."

Devletler Hukuku Komisyonu açık denizler rejimi tasarısının 28 nci maddesiyle sahildar Devletlerin menfaatlarını korumak bakımından başka bir hüküm de derpiş etmektedir. Bu maddede esas itibariyle 1953 tasarısının 2 nci maddesindeki görüş tarzı muhafaza edilmektedir. 1955 tasarısının 28 nci maddesi şöyledir :

“1. Sahillerine bitişik açık denizlerin herhangi bir bölgesinde canlı kaynakların verimliliğini idame bakımından hususî bir menfaati olan bir sahildar Devlet, vatandaşları bu bölgede balık avcılığı yapmasa bile, bu bölgedeki her türlü araştırma ve düzenleme sistemine diğer Devletlerle eşit şartlar altında iştirak etmek hakkına haizdir.”

Bu 28 nci maddenin ikinci fıkrası, ilgili Devletlerin makul bir süre içinde bir anlaşmaya varamamaları halinde, 31 nci maddedeki usulün uygulanacağını derpiş etmektedir.

1953 tasarısında “karasularından 100 milden daha az mesafede bulunan her Devlet” denilmekte iken 1955 tasarısında “hususî bir menfaati olan bir Devlet” denilmektedir. Komisyon sabit bir mesafe tesbitinin isabetli olmadığını, böyle bir mesafenin ya çok kısa veya çok geniş olabileceğini düşünmüş, ve mesafe yerine umumî bir kıstas tercih etmiştir. 1955 Tasarısı sahildar Devletin sahillerine bitişik açık denizlerdeki menfaatlarını korumak için bir başka hüküm de isdar etmektedir. 1955 Tasarısının 29 ncu maddesine göre, “Sahillerine bitişik açık denizlerin herhangi bir bölgesinde canlı kaynakların verimliliğini idame bakımından hususî bir menfaati olan bir sahildar Devlet, bu menfaatin mevcut olduğu bölgede gerekli koruma tedbirlerini, diğer ilgili Devletlerle müzakereler makul bir süre içinde bir anlaşma ile neticelenemezse, tek taraflı alabilir.” Komisyon 1955 Tasarısının bu 29 ncu maddesinin 1 nci fıkrası ile, 1955 Roma Konferansındaki umumî temayüle de uymuş olmaktadır. Bununla beraber, 29 ncu maddenin 2 nci fıkrasında, bu tek taraflı tedbirlerin diğer Devletler için de mecburî olabilmesi için yerine getirilmesi gereken şartlara işaret edilmektedir; bu şartlar şunlardır: (a) Koruma tedbirleri alma hususunda ilmî deliller mutlak ve âcil bir zaruret olduğunu gösterirse; (b) Alınan tedbirler gerekli ilmî verilere dayanıyorsa; (c) Bu tedbirler yabancı balıkçılar arasında farklı muamele gözetmiyorsa.

Eğer bu tedbirleri diğer Devletler kabul etmezlerse, Tasarının 28 nci maddesinin 3 ncü fıkrasına göre, 31 nci maddedeki usule başvurulabilir, ve bu arada, 32 nci maddenin 2 nci fıkrası hükümü mahfuz kalmak üzere alınmış tedbirlere uymak gerekir. (17)

1955 Tasarısının 30 ncu maddesi Devletlerin açık denizdeki canlı kaynaklarla ilgili menfaatlarını korumak için daha ileri bir adım da atmaktadır. Bu 30 ncu maddenin 1 nci fıkrasına göre, "*Sahillerine bitişik olmayan açık denizin bir bölgesinde vatandaşları balık avcılığı yapmasa bile, bu bölgede canlı kaynakların korunmasında hususî bir menfaati olan bir Devlet, bu bölgede vatandaşları balık avcılığı yapan Devletten gerekli koruma tedbirleri almasını isteyebilir.*" Bu maddenin 2 nci fıkrası da anlaşmazlık halinde 31 nci maddedeki usulün uygulanabileceğini derpiş etmektedir.

Komisyon bu maddenin izahında şöyle bir duruma temas etmektedir: Bir bölgede kaynakların tüketilmesi başka bir bölgedeki balık, sahalarına ve balıkçılığa da tesir edebilir. Böyle bir durumda ilgili Devlet, kaynaklarının tükenmesi bahis mevzuu olan bölgede vatandaşlarının balık avcılığı yaptığı Devletten gerekli koruma tedbirleri almasını isteyebilecektir.

Tasarının 31 nci maddesi 26, 27, 28, 29 ve 30 ncu maddelerde işaret edilen anlaşmazlıkların, taraflar anlaşmazlıkların barışçı yollarla halli hususunda bir başka usul üzerinde mutabakata varamazlarla, hakemliğe havalesini derpiş etmektedir. 1955 Tasarısının 31 nci madde 2 nci ve 3 ncü fıkraları bu hakemliğin esaslarını göstermektedir; şöyle ki:

"2. Hakemlik, üyeleri Tarafların mutabakatı ile seçilecek bir hakemlik komisyonuna tevdi edilecektir. İlk talebin tarihinden itibaren üç ay içinde böyle bir anlaşmaya varılamazsa, hakemlik komisyonu, taraflardan herhangi birinin talebi üzerine, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri tarafından, Gıda ve Tarım Teşkilâtı Genel Direktörü ile iştişarenden sonra, tayin edilecektir. İşbu halde komisyon denizin canlı kaynaklarının koruma konusunda mütehassıs dört kişi ile bir Devletler hukuku mütehassısından terekküp edecek, ve tayinden sonra muhtemel boş yerler yine Genel Sekreter tarafından doldurulacaktır. Komisyon takip edeceği usulü ve masrafların taraflar arasında nasıl taksim edileceğini bizzat tesbit edecektir."

3. Komisyon, anlaşmazlığın halli hususunda ilk talepten itibaren beş ay içinde herhalde kurulacak ve kararını kurulduktan itibaren üç ay içinde, eğer bu müddetin uzatılmasına karar vermezse, bildirecektir."

Bu maddeden anlaşıldığı gibi taraflar mutlaka komisyona baş vurmamak zorunda değillerdir. Eğer isterlerse Milletlerarası Adalet Divanına veya bu konu için tahsisen kuracakları bir başka hakemlik komisyonuna da anlaşmazlıklarını havale edebilirler. Eğer bu hususta da anlaşmazlarsa komisyona başvurabileceklerdir. 1955 Tasarısının 31 nci mad-

desinde kurulması derpiş edilen Hakemlik Komisyonunun ne çok küçük ne de çok büyük olmasına çalışılmıştır. Büyük ekseriyet teknisyenlerde olmakla beraber bir de Devletler hukuku mütehasssınının Komisyon üyeleri arasında bulunması uygun görülmüştür. Genel Sekreter, faydalı görürse, bu sonuncu mütehasssı Komisyona başkan da tayin edebilir. 30 ncu maddenin 3 ncü paragrafı bir süre tesbit etmekle, hakemliğin sürüncemede kalmasını önlemek istemiştir (18).

Komisyonun bazı hallerde gözönünde tutması gereken esaslar 1955 Tasarısının 32 nci maddesinde gösterilmiştir. Tasarının 32 nci maddesi şöyledir :

“1. Hakemlik Komisyonu, sahildar Devletlerce tek taraflı tedbirlerin alındığı hallerde, 29 ncu maddenin 2 nci fıkrasında sayılan kıstasları uygulayacaktır. Diğer hallerde Komisyon bu kıstasları her hâdisenin şartlarına uygun olarak tatbik edilecektir.”

“2. Komisyon, kararına kadar, anlaşmazlık konusu olan tedbirlerin uygulanmamasının kararlaştırabilir.”

1955 Tasarısının 33 ncü maddesi de “Komisyonun kararlarına ilgili Devletlerin uymak mecburiyetinde olduklarını” ve “eğer kararlar birlikte Komisyon bazı tavsiyelerde de bulunmuş ise, bu tavsiyelerin de azamî derecede gözönünde tutulması gerekeceğini” belirtmektedir.

#### 4. Denizaltı kabloları ve petrol boruları:

Devletler Hukuku Komisyonunun açık denizler rejimi hakkında hazırladığı tasarının Üçüncü Kesimi “Denizaltı kabloları ve petrol boruları” başlığını taşımaktadır. Komisyon Balıkçılık konusundaki İkinci Kesimde, Devletler Hukukunun kodifikasyonundan ziyade, tedricî geliştirilmesi mahiyetinde olan bazı maddeleri tasarı halinde hazırlamıştı. Üçüncü Kesimdeki maddeler ise denizaltı kabloları hakkında esasen muhtelif milletlerarası sözleşmelerde kabul edilmiş kaidelerin, bunlara petrol borularını da dahil ederek, tekrarından ibarettir. (19)

Tasarının 34 ncü maddesi şöyledir :

“1. Bütün Devletler açık denizin yatağına telgraf ve telefon kabloları ve petrol boruları döşemek hakkını haizdirler.

“2. Sahildar Devlet kıt'a sahanlığında araştırmalar yapmak ve buradaki tabii kaynakları işletmek için makul tedbirler alma hakkı mahfuz kalmakla beraber, denizaltı kablolarının döşenmesine ve bakımına engel olamaz.”

Bu 34 ncü maddenin 1 nci fıkrası 14 Mart 1884 de bir çok Devlet

(18) *Ibid.*, s. 12

(19) *Ibid.*, s. 13.



arasında imzalanmış olan sözleşmenin 1 nci maddesinden alınmıştır. Maddenin 2 nci fıkrası ise, Komisyonun 1953 de kabul ettiği Kit'a sahanlığı tasarısının 5 nci maddesinin aynıdır (20).

1955 Tasarısının 35 nci maddesi de 1884 sözleşmesinin 2 nci maddesini petrol borularını da ilâve ederek, tekrarlamaktadır. Bu madde her Devletin denizaltı kablolarının ve petrol borularının korunması ile ilgili tedbirler alma mükellefiyetini belirtmektedir.

Tasarının 36 ncı maddesi, denizaltı kablosu veya petrol borusu döşemek ve tamirle uğraşırken, başka bir kabloya zarar verilirse bunun ödetilebileceğini derpiş etmekte ve böylece 1884 sözleşmesinin 4 ncü maddesini tekrarlamaktadır.

Tasarının 37 nci maddesi her Devlete balık avcılığı ile ilgili olarak sürütme ve diğer usullerin deniz altı kablolarına ve petrol borularına zarar verdirmiyecek şekilde kullanılması için bazı tedbirleri alma, düzenlemelerde bulunma vecibesinin yüklemektedir. Londra'da 1913 de toplanan milletlerarası bir konferansda bu şekilde bir karar esasen alınmış bulunmakta idi.

Nihayet Tasarının 38 nci maddesi, 1884 sözleşmesinin 7 nci maddesine paralel bir hüküm vazederek, bir kabloya zarar vermemek için demirini ve balık ağlarını feda eden gemi sahiplerine gerekli tazminatın ödenmesini derpiş etmektedir (21).

## II. KARA SULARININ REJİMİ:

Devletler Hukuku Komisyonu 1954 deki altıncı toplantısında "*Karasularının rejimi*" ile ilgili olarak 27 maddelik bir geçici sözleşme tasarısı kabul etmiş ve Devletlerden bu tasarı hakkında, bilhassa karasularının genişliği hakkında, mütalealarını bildirmelerini istemişti (22). Komisyonun müracaatına ancak 18 Devlet cevap vermiştir. Bu cevaplardan bazıları özlü bir muhteva arz etmekle beraber diğerleri aynı derecede bir mükemmellik göstermemektedir (23).

Komisyon 1955 deki yedinci toplantısında karasuları rejimi üzerinde hükümetlerin mütalealarını da gözönünde tutarak tartışmalarda bulunmuş ve bu konudaki 1954 tasarısı yerine yeni bir sözleşme tasarısı kabul etmiştir.

Karasuları rejimi hakkında 1955 tasarısı 26 maddeden mürekkeptir. Bu maddeler kesim halinde toplanmıştır: *Birinci Kesim: Genel hü-*

(20) Meray, "*Kit'a Sahanlığı*", op cit., ss. 122 vd.

(21) A/2934, s. 13.

(22) Meray, *...Altı Yılı*, op. cit., ss. 195 vd.

(23) Devletler bu konuda da Komisyonun çalışmalarına karşı mutad davranış tarzlarından farklı hareket etmiş olmamaktadırlar.

kümler; *İkinci Kesim*: Karasularının genişliği; *Üçüncü Kesim*: Zararsız geçiş hakkı.

### 1. Birinci kesim: Genel hükümler :

Birinci Kesim 1 nci ve 2 nci maddeleri ihtiva etmektedir. 1955 Tasarının 1 nci maddesi "*Karasularının hukukî statüsü*" başlığını taşımaktadır. Madde şu şekilde kaleme alınmıştır :

"1. *Devletin egemenliği sahillerine bitişik ve karasuları diye tavsif edilen bir deniz kuşağına kadar uzar.*"

"2. *Bu egemenlik işbu maddelerde derpiş edilen şartlara ve Devletler Hukuku kaidelerine uygun olarak icra edilir.*"

Bu madde 1954 tasarısının 1 nci maddesinden esas itibariyle farklı değildir. 1954 tasarısında Komisyon bu maddenin şerhinde, karasuları üzerinde sahildar Devletin haklarının, kara ülkesinde icra ettiği egemenlik haklarından farklı olmadığına işaret etmekte idi. Esasen hem Devletlerin eskiden beri temayülü hem de bir çok milletlerarası sözleşmede kabul edilen esas da bu olmuştur. Karasuları üzerindeki egemenliğin Devletler hukuku kaidelerine uygun olarak icra edilmesi gerekeceği de tabiidir. Bununla beraber Komisyon her hangi bir şüpheye mahal vermemek için madde metninde bu teyidi faydalı görmüştür(25). Komisyonun 1954 tasarısı hakkında mütalea bildiren Devletlerin hiçbiri bu maddedeki prensibin değişmesi istikametinde bir teklifte bulunmamaktadır. Bir çoğu bu maddeye hiç temas etmemektedir. Yalnız İngiltere bu maddeyi tasvib ettiğini sarih olarak bildirmektedir (26).

1955 tasarısının 2 nci maddesi "*Karasuları üzerindeki hava sahasının ve altındaki deniz yatağının ve toprak altının hukukî statüsü*" matlabını taşımaktadır. Bu madde 1954 tasarısının aynıdır ve şu şekilde kaleme alınmıştır :

"*Bir sahildar Devletin egemenliği keza karasularının üzerindeki hava sahasına ve altındaki deniz yatağına ve toprak altına da şamildir*"

Komisyon bu maddenin 1930 kodifikasyon konferansında da aynı şekilde kabul edilmiş olduğunu ve müspet hukuku ifade ettiği kanaatinde bulunduğunu belirtmektedir.

### 2. İkinci Kesim: Kara sularının genişliği:

Karasularının hukukî rejiminin kodifikasyonu daima en büyük güç-

(24) A/2934, s. 16.

(25) Report of the International Law Commission Covering the Work of its Sixth Session 3 June - 23 July 1954, General Assembly, Official Records: Nineth session, Supplement No. 9 (A/2693), s. 13.

(26) A/2934, s. 41.

lük olarak karasularının genişliğinin ne kadar olacağı üzerinde Devletlerin anlaşamamasından doğmuştur. 1930 da bu sebeple başarılı bir kodifikasyon yapılamamıştı. Devletler Hukuku Komisyonu 1954 de karasularının rejimi üzerinde bir geçici tasarı hazırlarken genişlikle ilgili 3 ncü maddeyi kaleme almamış, bu konuda hükümetlerin mütalealarını bildirmelerini istemişti.

**(a) Karasularının genişliği :**

Komisyonun bu talebine cevap veren 18 Devletin (27) mütaleaları incelendiği takdirde, esas itibariyle bu meselenin bir tek hal çaresine bağlanmasının halen de çok güç bir mesele olarak kaldığı anlaşılır. Genişliğin 3 mili aşmamasını eskiden beri savunan Devletlerin başta gelenleri vaziyetlerini muhafaza ettikleri gibi, bu genişliği, bilhassa yakın zamanlarda aşırı derecede genişletmiş olan bazı Devletlerin durumlarından herhangi bir fedakârlığa razı olmadıkları da anlaşılmaktadır. Halbuki, Belçika Hükümetinin de 5 Mart 1955 tarihli cevabında belirttiği gibi, "hiç bir bir memleket bazı feragatta bulunmazsa anlaşmaya varmak çok güç, hatta imkânsızdır." (28).

Devletler Hukuku Komisyonu, tatbikatı, hükümetlerin görüşünü ve Komisyondaki tartışmaları gözönünde tutarak, karasularının genişliği konusunda *kısmî* bir hal tarzı teklif etmektedir. Bu hal tarzını ihtiva eden 1955 tasarısının 3 ncü maddesi şöyledir :

"1. Komisyon karasularının geleneksel sınırı olarak üç mil tesbiti hususunda milletlerarası tatbikatın yeknesak olmadığını kabul eder."

"2. Komisyon, karasularının 12 milden öteye teşmilini Devletler hukukunun haklı saymadığı düşüncesindedir."

"3. Komisyon, bu sınır içinde karasularının genişliği hakkında bir karar almaksızın, Devletler hukukuna göre Devletlerin üç milin ötesinde bir genişliği kabule mecbur olmadıkları düşüncesindedir."

Devletler Hukuku Komisyonun bu 3 ncü madde ile bazı önemli müdahederlerde bulunmuş olmaktadır. Bir kere, tekrarlanması mutad olan ve bir Devletler hukuku kaidesi olarak öne sürülegelen 3 mil kıstasının, milletlerarası tatbikata, zannedildiği kadar yeknesak ve umumî bir kaide olmadığını kabul etmektedir.

Maddenin 2 nci fıkrası ile, Devletler Hukukunun karasuları genişliği olarak kabul ettiği azamî genişliğin 12 mil olabileceğini, Devletler huku-

(27) Avustralya, Belçika, Brezilya, Mısır, El Salvador, Haiti, İzlanda, Hindistan, Meksika, Hollanda, Norveç, Filipinler, İsveç, Siam, Güney Afrika Birliği, İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri ve Yugoslavya. - Bu Devletlerin mütaleaları için Bk. A/2934, ss. 25-49.

(28) *Ibid.*, s. 25.

kuna bundan fazla genişliği terviç etmiyeceğini belirtmektedir.

Tasarının 3. maddesinin yalnız bu iki fıkrası gözönünde tutulursa, Komisyonun düşüncesi birbirinden farklı olmak üzere iki şekilde tefsir edilebilirdi : *Bir kere* Komisyon 3 mil kaidesinin uyulması mecburî bir kıstas olmadığı ve karasularının genişliğini 12 milden yukarı çıkarmayı Devletler hukukunun tasvib etmediğini belirttiğine göre, bu 2 nci fıkranın muhalif mefhumundan, şu netice çıkarılabilirdi : Karasularının sınırını 12 mil içinde tesbit etmek Devletler Hukukuna uygundur. *İkinci bir görüş* şöyle olabilirdi : Komisyon sadece bazı müşahedelerde bulunmaktadır. 3—mil kaidesinin umumî bir kaide olmadığını söyledikten sonra, 12 milden daha geniş bir karasuları kuşağı kabul etmenin de Devletler hukukuna uygun olmayacağını belirtmektedir. Fakat, böyle yapmakla, 12 milden aşağı her mesafenin Devletler hukukuna uygun olduğunu *henüz* ifade etmiş de değildir. Hatta komisyon bu konuda *henüz* sarîh olarak hiç bir vaziyet almamaktadır. Hükümetlerin yapıcı mütalealarından ve müteakip çalışmalarından sonra 12 milden aşağı mesafeler hakkında bir vaziyet alacaktır.

Eğer tasarının 3 ncü maddesi sadece 1 nci ve 2 nci fıkradan ibaret olsaydı, yerinde olarak, yukarıdaki iki şekilde düşünmek ve Komisyonun davranışını daha sarîh olarak ifade etmemiş olmamasına esef etmek mümkün olabilecekti. Fakat Komisyon bu maddeye eklediği 3 ncü fıkraya, bilhassa maddenin şerhi zımında verdiği izahatla durumu büsbütün karıştırmış, hatta bir bakıma tezada düşmüş intibaini vermektedir.

Tasarının 3 ncü maddesinin 3 ncü fıkrasında, "Komisyon, bu sınır içinde karasularının genişliği hakkında bir karar almaksızın, Devletler hukukuna göre Devletlerin üç milin ötesinde bir genişliği kabule mecbur olmadıkları" nı söylerken, esasında, "bu sınır içinde karasularının genişliği hakkında" bir karar almış olmamakta mıdır? Komisyon eğer diğer Devletlere itiraz hakkı tanıyorsa bu hakkın Devletler hukukuna dayanılarak tanındığı ve kullanılabileceği kabul edilmiyor mu? Bu maddenin şerhinde de Komisyon bu sınır içinde, yani 12 milden aşağıdaki genişlik hakkında bir karar almadığını tekrarladıktan sonra, biraz aşağıda şunları da söylüyor : "Komisyon, bir Devletçe karasuları genişliğinin üç ilâ 12 mil arasında genişletilmesini, Devletler hukukunun bir ihlâli olarak tavsif etmemektedir. Böyle bir genişletme buna itiraz etmeyen bütün Devletler için uyulması mecburî bir tasarruftur..." Bu cümlede de, eğer doğru anlıyorsak, bir tenakuz vardır gibi görünmektedir. Devletlerin münasebetleri geniş ölçüde Devletler hukuku kaideleri dairesinde tedvir edildiğine göre ve karasularının 12 mile çıkarılması Devletler hukukunun ihlâli değilse, diğer Devletler hangi esaslara veya hangi Devletler

hukuku kaidesine dayanarak karasularını 12 mile çıkaran bir Devlete itiraz edebileceklerdir? Veya bir Devlet, Devletler hukuku çerçevesi içinde yetkili olduğu bir tasarrufda bulunurken, bu selâhiyetini bazı muhtemel Devletlerin itirazı üzerine neden kullanamama mecburiyetinde kalacaktır? Komisyon "küçük bir ekseriyetle" Devletlerin 3 mil ötesindeki genişlikleri kabul etmemeğe hakları olduğunu ifade etmekle, anlaşılması güç, mütenakız bir hüküm isdar etmiş görünmektedir. Bunda belki de Komisyonda maddeler üzerinde oy verme usulü de müessir olmuş olabilir. Şu var ki, Tasarının 3 ncü maddesinin ilk iki paragrafında yapıcı hükümler derpiş eden Komisyon 3 ncü fıkra ile bütün bu önemli konuyu karanlığa sevk etmiş olmaktadır.

Mamafih Komisyon da bu maddeden pek memnun olmadığını ifade etmekte, bunun şimdilik kısmî bir hal tarzı olduğunu söylemekte ve hükümetleri bu konuda mütalea bildirmeğe davet etmektedir (29). Bundan sonraki çalışmaların nasıl gelişeceği, bilhassa 3 ncü fıkradaki görüş muhafaza edilirse, merakla beklenebilir.

#### (b) Kara sularının iç hududu:

1955 Tasarısının 4 ncü ve 5 nci maddeleri karasularının iç hududunu, başlangıç esas hattını, tesbitde uygulanacak usulü derpiş etmektedir. Tasarının 4 ncü maddesi "normal esas hat" hakkındadır. 5 nci madde ise iç hududun "düz hatlar" halinde tesbitini derpiş etmektedir.

Tasarının 4 ncü maddesi şöyledir :

*"5 nci maddedeki hükümle körfezler ve adalarla ilgili hükümler mahfuz kalmak üzere, karasularının genişliği, sahil dar Devlet tarafından resmen tanınmış ve mümkün olduğu kadar en geniş mikyash bir haritada gösterilen, en düşük cezir hattından itibaren ölçülür."*

Komisyon bu maddede, karasularının iç hududunun tesbitinde Devletler hukukunun umumiyetle kabul ettiği prensibi teyid etmektedir. Fakat bazı hallerde, iç hududun tesbitinde mutlaka en düşük cezir hattına bağlı kalınamiyacağını da kabul etmektedir. Esasen İngiltere ile Norveç arasında balıkçılık anlaşmazlığında karar veren Milletlerarası Adalet Divanı da 10 Aralık 1951 kararında bu görüşü belirtmişti (30).

1955 tasarısının 5 nci maddesi de kara sularının iç hududunu tesbitte "düz hat" esasına tahsis edilmiştir. Bu madde şöyledir:

*"1. Sahilin derin bir şekilde girintili - çıkıntılı olduğu veya içeri girdiği veya yakınında adaların bulunduğu hallerde, yahutta mevcudiyeti ve önemi uzun bir teamülle teyid edilen iktisadî sebepler yüzün-*

(29) *Ibid.*, s. 16.

(30) A/2693, s. 14

den şartlar hususî bir rejim icap ettirirse, iç hudud en düşük cezir hatından müstakil olarak tesbit edilebilir. Bu hallerde, uygun düşen noktaları birleştiren düz hat usulü kullanılabilir. Bu şekilde çizilecek iç hudud hatları sahilin umumi istikametine aşırı derecede aykırı olmamalıdır, ve bu hatların arasında kalan deniz bölgelerinin iç sular rejimine tabi kılınabilmesi için sahile yeter derecede bitişik olması gerekir. İç hudud esas hatları med zamanında ortaya çıkan kayalıklar ve sığlıklar arasında çizilmeyecektir.

“2. Sahildar Devlet çizmiş olduğu düz esas hatları gereği gibi ilân edecektir.”

Komisyon 1954 tasarısında da (madde 5) düz esas hatlar usulünü kabul ederken bunun bir istisna olduğunu belirtmekteydi. Yine aynı tasarıda her düz hat için azamî uzunluğun 10 mili aşmaması gerekeceğine işaret etmişti. Komisyon 1955 tasarısında ne bu usulün istisnai olduğundan ne de azami düz esas hat uzunluğundan bahsetmektedir. Bununla beraber komisyon düz hat usulünün tatbikiyle iç sular halini alan deniz bölgelerinde zararsız geçiş hakkının tanınması gerekip gerekmiyeceği konusunda henüz vaziyet almadığını, bu konuyu ileride yine ele alacağını söylemektedir. (31).

#### (c) Kara sularının dış hududu:

Komisyonun 1955 tasarısında 6 ncı maddenin matlabı “karasularının dış hududu” dur.

Tasarının 6 ncı maddesinde *karasularının dış hududunun, her noktası iç hududun (esas hattın) en yakın noktasına karasularının genişliğine eşit mesafede olan bir hat olduğu ifade edilmektedir.*

1955 tasarısına bu madde 1954 tasarısından aynen alınmıştır. Komisyon 1954 tasarısında bu maddeyi şerh ederken bu usulün 1930 dan önce de kullanıldığına işaret etmektedir. Bu hat şu şekilde elde edilecektir: Sahilin bütün noktalarından K mil (K karasularının kabul edilmiş genişliğidir) yarı çapında daire kavisleri çizilecektir. Karasularının dış hududu, açık denize doğru en fazla giden kavislerdir. Çok girintili - çıkıntılı bir sahilde bu hat sahilin girintisi -- çıkıntısını aynen aksettirmekten çok, dalgalı bir zigzag meydana getirecektir. Düz bir sahilde ise bu hat, sahile paralel bir hatla birleşmiş olacaktır. Komisyon bu usulün seyrüsefer için kolaylıklar arzedeceği kanaatindedir. (32).

#### (ç) Körfezler:

1954 Tasarısında Komisyon körfezler konusunu kaleme almamıştı.

(31) A/2934, s. 17.

(32) A/2893, s. 15.

1955 tasarısının 7 nci maddesi ise bu konuya tahsis edilmiş beş fıkra ihtiva etmektedir.

"1. İşbu tasarıdaki hükümler bakımından, bir körfez, sahile öyle sarih bir girintidir ki, sahile sokuluşu ile ağzının nisbeti kara ile çevrili sular ihtiva edecek kadar olmalı ve sahilin basit bir kıvrımından ibaret olmalıdır. Bununla beraber, bir girinti, ağzında çizilecek bir yarı dairenin mesahası kadar veya ondan fazla bir sahaya malik değilse bir körfez sayılmıyacaktır.

"2. Eğer bir körfezin birden fazla girişi varsa, bu yarı daire, bütün girişlerin toplamına eşit uzunlukta bir hat üzerinde çizilecektir. Bir körfez içindeki adalar körfezin su sahasına dahil sayılacaktır.

"3. Sahilleri aynı Devlete ait bir körfezin içindeki sular, ağzında, en düşük cezir hattından itibaren karşıkarşıya çizilecek hat 25 mili aşmazsa, iç sular sayılacaktır.

"4. Bir körfezin ağzı 25 mili aşarsa, körfez içinde ağzı kapatacak 25 millik bir hat çizilecektir. Bu uzunlukta muhtelif hatlar çizilebilirse, körfez içinde en fazla su sahası bırakan hat seçilecektir.

"5. Bu maddenin 4 ncü fıkrasındaki hüküm "tarihî" körfezlere ve 5 nci maddede derpiş edilen düz hat usulünün uygulanabileceği hallerde tatbik edilmeyecektir."

Komisyon 1955 tasarısında körfezler konusunu, görüldüğü gibi, teferruath bir şekilde ele almıştır. 1930 kodifikasyon konferansında körfezin tarifine girilmemişti. Komisyon 1955 tasarısında 7 nci madde 1 fıkrasında körfezi başarılı bir şekilde tarif ederken Müttehassıslar Komitesinin raporundan da faydalanmıştır (33).

Bu fıkralar arasında bilhassa 3 ve 4 ncü fıkralardaki 25 mil esası üzerinde durmak gerekir. Komisyon bu paragrafları izah ederken, bu ölçüyü tesbitde, 1955 tasarısının 3 ncü madde 2 nci fıkrasında ifade edildiği gibi karasuları genişliğinin müsaade edilen ölçüsünün iki misli-n den biraz daha fazla bir uzunluk teklif ettiğini söylemektedir (34).

Komisyon burada da "slightly more than twice the permissible maximum width of the territorial sea as laid down in paragraph 2 of article 3" baresini kullanmakla; aynı 5 nci maddenin 3 ncü fıkrasını daha anlaşılabilir bir hale sokmuş olmamakta değil midir?

Komisyon bu 25-mil kıstası yerine genel olarak "karasuları geniş-

(33) Koyslar ve körfezler konusunda dilimizde önemli bir yayına işaret etmek isteriz : Ch. Crozat, **Koy ve Körfez hukukî mefhumları hakkında bazı mülâhazalar**, Bk. "Ord. Prof. Tahir Taner'e armağan", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi yayını, İstanbul 1956, ss. 627-667.

(34) A/2931. s. 18.

liğinin iki misli" şeklinde bir ibareyi uygun görmemiştir. Komisyon böyle bir teklifi reddederken bilhassa karasularının genişliğini üç veya dört mil kabul eden Devletlerce benimsenemeyeceği fikrine dayanmıştır.

Körfezler konusunda Komisyon yalnız, sahilleri aynı Devlete ait körfezleri gözönünde tutmakla yetinmiştir. Komisyon diğer körfezler hakkında elinde kâfi derecede malzeme olmadığını; Devletlerin bu konuda mütalealarını bildirmeleri gerekeceğini belirtmektedir.

**(d) Limanlar, Dış-Limanlar (İskeleler):**

1955 tasarısının 8 nci maddesi "Limanlar" hakkındadır ve şöyledir:

*"Kara sularının sınırını tesbit maksadiyle, liman sisteminin mütemmim bir parçasını teşkil eden daimi liman tesislerinden en dıştaki-ler sahilin bir parçası olarak telakki edileceklerdir."*

Limanlar hakkındaki bu madde 1954 tasarısında da aynı idi. Komisyonun kanaatına göre halen mer'i müsbet hukuk da bu maddeyi teyid etmektedir. Limanlarda en dış tesislere kadar çizilmiş hattın berisindeki sular iç sulardır. Bununla beraber Komisyon limanların rejimi ile, karasuları tasarısında uğraşmak istememiştir (35).

1955 tasarısının 9 ncu maddesinde *Dış-limanlar* (roadsteads, rades) bahis mevzuudur. Bu madde de esas itibariyle 1954 tasarısının aynıdır, bazı küçük üslûb değişiklikleri yapılmakla yetinilmiştir. Tasarının 9 ncu maddesi şöyledir:

*"Gemilerin yük almasında, yük boşaltmasında ve demirlemesinde normal olarak kullanılan ve aksi halde tamamen veya kısmen karasularının dış hududunun ötesinde kalacak olan dış-limanlar (iskeleler) karasularına dahildir. Sahildar Devlet bu çeşit dış-limanların hudutlarını gerekli şekilde ilân edecektir."*

Bu maddenin 1954 tasarısındaki şeklini şerh ederken, Komisyon esas olarak 1930 Kodifikasyon konferansı metnindeki hükmü aldığını belirtmektedir. Komisyon, karasuları dışındaki dış-limanların iç sular olarak telâkki edilmemesi gerektiği fikrindedir. Onları karasularına dahil etmek kâfi bir teminattır. Tasarısının 9 ncu maddesi, bu şekliyle, mer'i hukuk kaidesini aksettirmektedir (36).

**(e) Adalar:**

Gerek 1954 gerekse 1955 tasarılarının adalarla ilgili 10 ncu maddeleri aynı tarzda kaleme alınmışlardır. Bu madde şöyledir:

(35) A/2693, s. 15.

(36) *Ibid.*, s. 15.



*"Her adanın kendisine mahsus bir karasuları vardır. Bir ada, sularla çevrili ve normal şartlar altında devamlı olarak met hattının üstünde kalan bir arazi parçasıdır."*

Bu madde hem açık denizdeki hem de karasularındaki adalara şâmilidir. Karasuları içindeki adaların karasuları kısmen sahil karasuları ile birleşmektedir. Bir adanın mevcudiyeti karasularının bu bölgedeki dış hududunu, ada ile sahil arasındaki mesafe kadar dışarıya fırlatmaktadır.

Bu maddedeki ada tarifi sarihdir. Bu tarife göre sadece cezir zamanında ortaya çıkan yükseklikler ada değildirler. Hatta böyle bir yere daimi surette suyun üstünde kalan tesisler (meselâ deniz feneri) yapılsa bile yine ada vasfını kazanmamaktadır. Aynı şekilde, deniz yatağı üzerine, meselâ kıt'a sahanlığında işletmede bulunmak maksadıyla, inşa edilmiş tesisler de ada sayılmazlar (37).

1954 tasarısının "ada gurupları" matlabını taşıyan 11 nci maddesi komisyon tarafından kaleme alınmamıştı. 1955 tasarısında ada guruplarına ayrı bir madde tahsis edilmediği görülmektedir. 1955 tasarısının 10 ncu maddesinin şerhinde, Komisyon bu konuda 1930 Konferansının olduğu gibi şimdi bizzat Komisyonun da karşılaştığı güçüklerin bertaraf edilemediğini itiraf etmekte, şimdilik ada gurupları hakkında ayrı bir madde hazırlamaktan vazgeçmektedir. Bununla beraber Komisyon 1955 tasarısının 5 nci maddesindeki hükmün sahilin ötesindeki adalara da uygulanabileceğine işaret etmektedir (38).

**(f) Cezir zamanında görünen kayalıklar ve sığlıklar:**

Komisyon 1955 tasarısının 11 nci maddesinde, 1954 tasarısının 12 nci maddesini esas itibariyle tekrarlamaktadır. 1955 tasarısının 11 nci maddesine göre *kıt'a sahilinden veya bir adadan ölçülmek üzere tamamen veya kısmen karasularının içinde kalan ve cezir zamanında görünen kayalıklar ve sığlıklar, kara sularının genişliğini ilerletmek için hareket noktası olarak alınabilir.*

Komisyon bu maddenin mer'i Devletler hukukunu aksettirmekte olduğu kanaatindedir. Bundan başka bu madde ile 5 nci madde arasında bir tenakuzun mevcut olmadığını düşünmektedir. Bu çeşit kayalık ve sığlıkların karasularının genişliğini tesbitte göz önünde tutulması, bunların her bakımdan ada olarak sayılması manasına gelmez (39).

(37) *Ibid.*, ss. 15-16.

(38) A/2934, s. 18.

(39) A/2693, s. 16.

## (g) Kara sularının boğazlarda sınırlandırılması:

Boğazlarda karasularının tesbiti hakkında 1955 tasarısının 12 nci maddesi 1954 tasarısının 13 ncü maddesinin aynidir. Bu madde dört fıkradan ibarettir. Birinci fıkrada umumi bir prensip konulmakta, diğer fıkralarda hususi hallere temas edilmektedir.

*"1. Açık denizin iki parçasını birleştiren ve iki veya daha fazla Devlet ayıran boğazlarda, karasularının hududu sahilin diğer kısımlarında ki gibi tesbit edilecektir.*

*"2. Eğer 1 nci fıkrada atıf yapılan boğazların genişliği iki sahile bitişik karasuları kuşağından dar ise, ilgili Devletlerin deniz hududu 14 ncü madde uyarınca tesbit edilecektir.*

*"3. Eğer boğazların genişliği iki karasuları kuşağının genişliğini aşmakta ise, iki kuşak arasında kalan sular açık denizin parçalarını teşkil edeceklerdir. Bununla beraber, böyle bir sınırlamanın neticesi olarak, iki milden daha az genişlikte bir deniz parçası tamamen kara suları ile çevrili kalırsa, bu deniz parçası, sahildar Devletlerin aralarında anlaşmaları ile, kara sularına dahil edilebilir.*

*"4. Bu maddenin 1 nci fıkrası ve 3 ncü fıkranın 1 nci cümlesi iki açık deniz parçasını birleştiren ve sahilleri aynı Devlete ait olan ve genişliği bu Devletin karasuları genişliğinin iki mislinden fazla olan boğazlara tatbik edilecektir. Eğer böyle bir sınırlandırma neticesi olarak, karşılıklı iki sahil arasında iki milden daha az genişlikte bir deniz parçası tamamen kara suları ile çevrili kalırsa, bu saha sahildar Devlet tarafından karasularına dahil ilân edilebilir."*

Tasarının bu maddesi bazı bakımlardan boğazlarda kara sularının tesbiti konusunda kabul edilmiş prensipleri tesbit etmekle beraber, bazı yenilikler de getirmektedir. Bilhassa boğazlarda karasularının iki mislinden fazla olan sahalarda karasuları ile çevrili deniz parçaları hakkındaki hükümün Devletler hukukunda mer'i bir kaide olduğu söylene-  
mez. Komisyon bu hususa 1930 Konferansının düşüncesini takip ettiğini belirtmektedir (40).

## (h) Bir nehrin ağzında kara sularının sınırlandırılması:

Komisyonun 1954 tasarısında nehir ağzında karasularının sınırlandırılması hakkındaki 14 ncü maddenin metni kaleme alınmamış, ilerideki çalışmalara bırakılmıştı. 1955 tasarısında 13 ncü madde bu konuyu derpiş etmektedir.

(40) Ibid., s. 16.

"1. Eğer bir nehir doğrudan doğruya denize dökülürse, karasuları nehrin ağzının iki ucunu birleştiren (*inter fauces terrarum*) bir hattan itibaren ölçülür.

"2. Eğer nehrin ağzı sahilleri aynı Devlete ait olan bir haliç teşkil etmekte ise 7 nci madde hükmü tatbik edilecektir."

Komisyon bu maddeyi de 1930 konferansının II nci Komitesinin hazırlamış olduğu metinden aldığına işaret etmektedir. Maddenin 2 nci fıkrasının bütün durumları karşılayıp karşılamadığını Komisyon sarih olarak bilememektedir. Bunun için hükümetlerin mütalealarını bildirmeleri istemektedir (41).

**(i) Kıyıları birbirine karşı iki devletin kara sularının sınırlandırılması:**

1954 tasarısının bu konudaki 15 nci maddesi 1955 tasarısında da aynıdır. Yalnız 1955 tasarısında bir 2 nci fıkra ilave edilmiştir. Şöyle ki:

"1. Kıyıları birbirine, karasuları kuşaklarının genişliğinden daha az bir mesafede karşı karşıya olan iki Devletin karasuları arasındaki hudud, bu Devletlerin arasında bir anlaşma yoksa veya şartların hususiyeti dolayısıyla başka bir sınır hattı kabul etmek gerekmiyorsa, her noktası, iki Devletten her birinin karasuları iç hududunun en yakın noktalarına eşit mesafede olan bir ortalama hattır.

"2. Bu hatlar temin edilmesi mümkün ve resmen tanınmış en geniş mikyash haritalarda işaret edilecektir."

Komisyonun teklifi ile La Haye'de 1953 Nisanında toplanan Müttehassıslar Grubunun başlıca vazifelerinden biri de kıyıları birbirine karşı olan iki Devlet arasında karasularının sınırlandırılması meselesine hal çaresi teklif etmek idi. Bu maddedeki hüküm de Müttehassıslar Grubunun tavsiyesine uymaktadır (42).

**(j) Sınırdış iki Devletin kara sularının sınırlandırılması:**

Başka bir deyimle karasularının yan hududunun tesbiti ile ilgili olarak 1955 tasarısı 15 nci maddesinde esas itibariyle 1954 tasarısının 16 nci maddesini tekrarlamaktadır:

"1. Sınırdış iki Devletin karasuları arasındaki hudud, bu Devletler arasında bir anlaşma yoksa veya şartların hususiyeti dolayısıyla başka bir sınır hattı kabul etmek gerekmiyorsa, her Devletin karasularının ölçülmesinde esas alınan iç hududun en yakın noktalarına eşit mesafede olma prensibinin tatbikiyle çizilir.

(41) A/2934, s. 19.

(42) A/2693, s. 17.

"2. Bu hatlar temin edilmesi mümkün ve resmen tanınmış en geniş mikyash haritalarda işaret edilecektir."

Komisyon sınırdaş iki Devletin karasuları yan hududunu çizmek için muhtemel çeşitli usülleri incelemiştir. Bu usullerden birisi, kara hududunu kara sularının dış sınırına kadar uzatmaktır; böyle bir usul ancak sahil ile kara hududunun bir dikey açı teşkil etmesi halinde mümkündür. İkinci bir usul, kara hududu ile sahilin kesiştiği noktada sahil hattına bir dikey açı çizmektir; sahil hudud civarında kavisler meydana getiriyorsa bu usulün uygulanması da mahzurludur. Üçüncü bir usul, kara hududu ile sahilin kesiştiği noktadan geçen coğrafi paraleli esas almaktır; bu hal tarzı da her zaman kabili tatbik değildir. Dördüncü bir usul, sahilin umumî istikametine çizilecek bir dikey açıdır. Bu usulü Belçika, Norveç ve İsveç de teklif etmişlerdir. Mütehasıslar Grubu ise sahilin umumî istikametini tayinde alınacak haritaların mikyasının büyük bir rol oynayacağını, bu istikameti tesbit etmek için nekadar uzunlukta bir sahilin gözönünde tutulması gerekeceğinin bilinmediğini öne sürmüştür. Nihayet en doğru usul olarak eşit mesafede olan bir ortalama hat usulü kabul edilmiştir(43). Bununla beraber, Komisyonun karasuları genişliği aynı olmıyan iki Devletin karasuları yan hududunun çizilmesinde nasıl bir usul teklif edeceğini merak etmekteyiz.

### 3. Üçüncü Kesim: Zararsız Geçiş Hakkı:

1955 tasarısının üçüncü kesimi gemilerin karasularından zararsız geçiş hakkına tahsis edilmiştir. Bu kesim dört başlık altında toplanmaktadır (A) Genel kaideler; (B) Ticaret gemileri; (C) Harp gemisi olmıyan Devlet-gemileri; (D) Harp gemileri.

#### A. Genel Kaideler :

1955 tasarısının 1 6ncı maddesi "Zararsız geçiş hakkının manası" matlahının taşımaktadır. Bu madde dört fıkradan mürekkeptir :

"1. İşbu kaidelerdeki hükümlere uygun olmak üzere, bütün Devletlerin gemileri karasularından zararsız geçiş hakkını haiz olacaklardır.

"2. Geçişten maksad, karasuları içinde, bu suları iç sulara girmeden katetmek, veya iç sulara girmek veya iç sulardan açık denize gitmek üzere seferde bulunmaktır.

"3. Geçiş, gemi sahilde Devletin güvenliğine zarar verecek veya işbu kaidelere veya Devletler hukukunun diğer kaidelerine aykırı

(43) Ibid., s. 17.

*fiillerde bulunmak üzere kullanılmadığı müddetçe, zararsızdır.*

“4. Geçiş durmayı ve demirlemeyi de ihtiva eder; fakat bu durma ve demirlemenin mutad seyrüsefer icabı veya mücbir sebep veya tehlike yüzünden bir zaruret olması gerekir.”

Bu madde esas itibariyle 1954 tasarısının 17 nci ve 18 nci maddelerine tekabül etmektedir. Bununla beraber 1955 tasarısında bazı değişiklikler de yapılmıştır. Bu maddedeki hükümlerin yalnız barış zamanında muteber olacağına da işaret edilmiş, harp zamanında geçişle ilgili hükümler mahfuz tutulmuştur. Komisyon bu maddenin hazırlanmasında geniş ölçüde 1930 kodifikasyon çalışmalarından mülhem olmuştur (44).

1955 tasarısının 17 nci maddesi “sahildar Devletin vazifeleri” ni tesbit etmektedir :

“1. Sahildar Devlet karasularından zararsız geçişe engel olmamalıdır. Karasularında seyrüsefer serbestliği prensibine saygı gösterilmesini sağlamak ve bu suların diğer Devletlerin hakları aleyhine kullanılmasına müsaade etmemek için elindeki bütün imkânları kullanmakla mükelleftir.

“2. Sahildar Devlet seyrüseferle ilgili malûmatı dahilindeki her tehlikeyi ilân etmekle mükelleftir.”

Devletler Hukuku Komisyonu bu maddeyle, Milletlerarası Adalet Divanının Korfu Boğazı hâdisesinde verdiği 9 Nisan 1949 tarihli kararında dayandığı prensibi teyid etmektedir (45). 1955 tasarısında bu madde 1954 tasarısının 19 ncu maddesinden daha sarih bir ifade kazanmıştır.

1955 tasarısının 18 nci maddesi diğer taraftan “sahildar Devletin korunma haklarını” derpiş etmektedir; bu madde de dört fıkradan mürekkeptir :

“1. Sahildar Devlet güvenliğine veya işbu kaidelerle korunmasına müsaade edilen menfaatlara zarar verebilecek herhangi bir fiile karşı kendini korumak için karasularında gerekli tedbirleri alabilir.

“2. İç sulara girmekte olan gemiler hakkında da sahildar Devlet bu gemilerin bu sulara girişinde uymaları gereken kaidelerin ihlâlini önlemek üzere gerekli tedbirleri almak hakkını haiz olacaktır.

“3. Sahildar Devlet, bu maddenin 1 nci fıkrasında atıfta bulunan hakları için mutlak bir zaruret hissederse, karasularının muayyen bölgelerinde geçiş hakkının kullanılmasını tatil edebilir.

(44) *Ibid.*, s. 18.

(45) Dr. Suat Bilge, *Milletlerarası Adalet Divanının Korfu Boğazı Kararı*, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 1955, c. X, sayı 1, ss. 228 vd.

"4. Açık denizin iki parçası arasında milletlerarası seyrüsefer için mutaden kullanılan boğazlardan yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkı tatil edilemez."

1954 tasarısında bu maddeye tekabül eden 18 nci madde bu kadar geniş bir şekilde kaleme alınmış değildi. Her iki tasarı da 1930 çalışmalarından faydalanmış olmaktadır. Bununla beraber 1955 tasarısında boğazlarla ilgili fıkranın yazılmasında yine Milletlerarası Adalet Divanı'nın Korfu Boğazı hâdisesindeki kararı da gözönünde tutulmuştur. Komisyon bu madde hükümlerinin mer'i hukuku aksettirdiği kanaatindedir (46).

Komisyon aynı zamanda yabancı gemilerin geçiş sırasındaki vazifelerini de 1955 tasarısının 19 ncu maddesinde (1954 tasarısı madde 21) belirtmektedir. Bu maddeye göre *zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler sahildar Devletin işbu kaidelere ve Devletler hukukunun diğer kaidelerine uygun olarak aşağıdaki hususlarda aldığı tedbirlere, koyduğu nizamlara riayetle mükelleftirler :*

(a) *Trafiğin güvenliği ve seyrüsefer yollarıyla şamandıraların korunması;*

(b) *Sahildar Devletin sahil sularının gemiler tarafından herhangi bir şekilde kirletilmesinden korunması;*

(c) *Denizin canlı kaynaklarının korunması;*

(d) *Sahildar Devlete ait tolan balık ve sair avlanma hakları;*

(e) *Her türlü hidrografik araştırmalar.*

Komisyon bu listenin tahdidi mahiyette olmadığına da işaret etmektedir (47).

### **B. Ticaret Gemileri:**

Ticaret gemilerinin zararsız geçişi ile ilgili olarak 1955 tasarısında üç madde kaleme alınmıştır. Tasarının 20 nci maddesi ticaret gemilerinden alınacak resimler hakkındadır. Bu maddeye göre, *sırf karasularından geçtikleri için, yabancı ticaret gemilerinden hiçbir resim alınmaz. Eğer böyle bir gemiye her hangi bir hususî hizmette bulunulmuşsa o zaman bunun karşılığı istenebilecektir.*

Komisyon bu maddenin de mer'i hukuka tekabül ettiği kanaatindedir.

1955 tasarısının 22 nci maddesi ise "yabancı gemide tevkif" matlabını taşımakta ve ufak tadillerle 1954 tasarısının 23 ncü maddesini tekrarlamaktadır. Bu madde şöyledir :

(46) A/2693, s. 18; A/2934, s. 20.

(47) A/2934, s. 20.

"1. Sahildar bir Devlet, geçiş sırasında bir gemide işlenmiş herhangi bir suç dolayısıyla, karasularından geçen bir yabancı gemide herhangi bir şahsın tevkifine veya tahkikat icrasına tevessül edemez; aşağıdaki haller müstesnadır :

(a) Suçun neticelerinin geminin dışına çıkması; veya

(b) Suçun mahiyet itibariyle memleketin sükûnunu veya karasularında asayişi ihlâl edici olması; veya

(c) Gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı Devletin konsolosu tarafından mahalli makamlardan yardım istenmiş olması.

"2. Yukarıdaki hükümler sahildar Devletin karasularında yatan veya içsularını terkettikten sonra karasularından geçen bir yabancı gemide, kanunları gereğince bir tevkif veya tahkikatta bulunmak için herhangi bir teşebbüsde bulunma hakkına hâlel getirmemektedir.

"3. Bir tevkifin yapılp yapılmıyacağını veya nasıl yapılacağını düşünürken mahallî makamlar seyrüseferin menfaatlarını da gereği gibi gözönünde tutacaklardır."

Devletler Hukuku Komisyonu bu madde ile bir taraftan mümkün olduğu kadar müdahaleden masun bulundurulması gereken deniz münakalasının, diğer taraftan da sahildar Devletin menfaatlarını gözönünde tutmağa gayret etmiştir. Bu bakımdan sahildar Devletin iç sularına girmeden karasularından geçen gemiler üzerinde, sadece bu gemide sahildar Devletin adalet makamlarınca istenen bir şahsın bulunması sebebiyle, otoritesi cari olamaz. *A fortiori*, sahildar Devlete gemide işlenmiş bir suç dolayısıyla vaki olan bir suçluyu iade talebi üzerine de gemi durdurulamaz.

Bununla beraber karasularında yatan veya iç sulardan hareketle karasularından geçen gemiler üzerinde sahildar Devletin biraz daha geniş yetkileri olacağı kabul edilmektedir. Mamafih sahildar Devlet müdahale etmemek için gene elinden geleni yapmalıdır. Bir kişiyi tevkif etmek için büyük bir yolcu gemisini durdurmanın milletlerarası seyrüsefere verdiği zarar, sahildar Devletin öne sürmek isteyeceği haklardan küçük değildir. Aynı şekilde, mahallî makamlar bir geminin yoluna devamına imkân verilmeyecek şekilde, gemi subayları veya tayfaları arasında da tevkifler de yapmamağa gayret etmelidir.

Komisyon bu madde ile bir taraftan sahildar Devlet diğer taraftan bayrak-Devleti arasında ceza hukuku bakımından selâhiyetli olma meselesini çözüme teşebbüs etmiş değildir. Bu mesele çok geniş bir konudur. Dolayısıyla bu konuda Komisyon sarıh kaideler koyma yoluna gitmek istememiştir. Komisyon çatma konusunu da ele almamaktadır. Bu konuda Brüksel'de 10 Mayıs 1952 de bir sözleşme aktedilmişse de bunun

henüz bir çok devlet tarafından tasdik edilmemiş olduğuna işaret etmekle yetinilmektedir. Mamafih Komisyon bu konuyu ileride ele almak niyetindedir (48).

Komisyon 1955 tasarısının 22 nci maddesinde hukukî kaza selâhiyetini kullanma maksadiyle gemilerin tevkifi konusunda hükümler de kaleme almış bulunmaktadır. Şöyle ki :

“1. Sahildar bir Devlet karasularında seyretmekte olan bir gemiyi gemi içinde bulunan bir şahısla ilgili olarak hukukî kaza selâhiyetini kullanmak maksadiyle tevkif edemez veya yolundan çeviremez.

“2. Bir gemi yalnız, 10 Mayıs 1952 de Brüksel’de aktedilen *Denizde Seyreden Gemilerin Tevkifine Ait Sözleşme’nin* 1 nci maddesinde sayılan sebeplerden birini dayanılarak açılan bir dâva üzerine tevkif edilebilir.

“3. Davacı, hakkında dava ikame edilen muayyen bir gemiyi veya bu dava talebinde bulunulduğu sırada muayyen geminin donatanı olan şahsa ait herhangi bir diğer gemiyi tevkif ettirebilir; ancak, hakkında dava ikame edilen gemi hariç, diğer hiçbir gemi aşağıdaki sebeplerle açılan bir dâva dolayısıyla tevkif edilemez :

(a) Herhangi bir gemi üzerinde hak veya mülkiyet iddiasından doğmuş anlaşmazlıklarda;

(b) Herhangi bir geminin müşterek donatanları arasında bu geminin mülkiyeti, zilliyeti, istimali veya semereleri hususundaki anlaşmazlıklarda;

(c) Henhangi bir geminin rehini veya ipoteği hallerinde.

“4. Yukarıdaki hükümler, sahildar Devletin karasularında yatan veya iç sularını terkettikten sonra karasularından geçen herhangi bir gemiyi, hususî hukukla ilgili dâvalar dolayısıyla, kanunlarına uygun olarak, haczetme veya tevkif etme hakkına hâlel getirmez.”

Komisyon 1955 tasarısında bu maddedeki hükümleri 1954 tasarısından daha geniş tutmuştur. 1954 tasarısı daha çok 1930 çalışmalarından mülhem olmakta idi. Komisyon 1955 tasarısını hazırlarken bu madde ile ilgili olarak bilhassa 10 Mayıs 1952 Brüksel Sözleşmesini gözönünde tutmuştur (49).

### C. Harb gemisi olmıyan Devlet-gemileri :

Komisyon bu konuda fazla teferruatlı maddeler kaleme almış değildir. Gerek 1954 tasarısında (madde 25), gerekse 1955 tasarısının 23 ncü maddesinde derpiş edilen hüküm aynıdır : “*Bu kesimin yukarıdaki*

(48) A/2693, ss. 19-20.

(49) A/2693, s. 20; A/2934, s. 21.



*maddelerinin ihtiva ettiği kaideler ticarî maksatlarla kullanılan Devlet gemilerine de tatbik edilecektir."*

Komisyon bu maddenin kaleme alınışında 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesinin kaidelerini takip etmiştir. Komisyonun kanaatine göre bu madde Devletlerin bugünkü tatbikatına da uygundur (50).

1955 tasarısının 24 ncü maddesinin matlabı "ticarî maksadlarla kullanılmayan Devlet-gemileri" dir. Bununla beraber bu madde henüz kaleme alınmış değildir. Komisyon bu konuda 1930 La Haye Kodifikasyon Konferansının düşüncesine uymağa mütemayildir.

#### **D. Harb gemileri:**

Devletler Hukuku Komisyonu harp gemilerinin zararsız geçişle ilgili durumları hakkında iki madde kaleme almıştır. 1955 tasarısının "Geçiş" matlabını haiz 25 nci maddesi şöyledir :

"1. Sahildar Devlet harp gemilerinin karasularından geçişini önceden istihsalı gereken müsaadeye veya kendisine bildirilmesine tabi tutabilir. Normal olarak, 18 nci ve 19 ncu maddedeki hükümlere uyulmak şartıyla, zararsız geçiş hakkı tanıyacaktır."

"2. Sahildar Devlet, açık denizin iki parçası arasında milletlerarası seyriüsefer için mutaden kullanılan boğazlardan zararsız geçişe herhangi bir şekilde müdahale edemez."

"3. Denizaltılar su sathından sefer edeceklerdir."

Komisyon 1954 tasarısında (madde 26), prensip olarak harp gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkını tanımakta idi. Devletlerin bu konuda mütalealarını da gözönünde tutan Komisyon 1955 tasarısında maddeyi sahildar Devletin haklarını daha iyi koruyacak bir şekilde tâmil etmiştir (51).

1955 tasarısının 26 ncı ve sonuncu maddesi de harp gemilerinin geçiş sırasında mevcut nizamla riayet etmemesi halini derpipş etmektedir. Bu madde de şöyledir :

"Eğer herhangi bir harp gemisi sahildar Devletin nizamlarına uymazsa veya uyması için kendisine yapılan talebi nazarı itibara almazsa, sahildar Devlet harp gemisinin karasularını terketmesini isteyebilir."

Devletler Hukuku Komisyonunun yedinci toplantısındaki çalışmalarını üzerinde biraz genişçe bir şekilde durmakta fayda gördük. Bilhassa bu toplantıda tartışılan ve birçok noktaları kararlaştırılan konuların, Devletler hukuku bakımından olduğu kadar memleketimiz bakımından da büyük önemi olduğuna kaniyiz. Deniz hukuku, bilhassa milletlere-

(50) A/2693, s. 20.

(51) A/2693, s. 20; A/2934, s. 22.

rası deniz âmme hukuku, memleketimizde henüz yeter derecede ilmî ilgi toplamış olmaktan uzaktır. Bununla beraber deniz hukukunda, son seneler içinde, önemli ve dinamik değişmeler ve gelişmeler olmaktadır. Mazide olduğu gibi, bugün de, bilhassa gelecekte, aynı zamanda bir denizci Devlet olmak durumunda bulunan memleketimizde milletlerarası deniz âmme hukuku sahasındaki bütün gelişmeleri yakından takip etmek ihmal edilmeyecek bir vazifedir. Yeni gelişmeleri inceleyenken görülüyor ki, karasularının geleneksel sınırı olan 3-mil kaidesinin artık daha ziyade mazinin bir hatırası sayılması gerekmektedir. Karadeniz komşularımız karasularını çoktan 12 deniz miline çıkarmışlar, Akdenizde yakın komşularımız da dahil hemen hemen bütün Devletler 6 milden aşağı olmıyan ölçülerle karasularının genişliğini tesbit yoluna gitmişlerdir. Devletler hukukunda olduğu gibi milletlerarası münasebetlerde de ortaya yeni atılan *kıt'a sahanlığı* (continental shelf) konusu otuzdan fazla Devletçe benimsenmiş bulunmaktadır. Birçok Devletler yalnız kıyılarındaki balık sahaları üzerinde değil fakat açık denizlerdeki balık sahaları üzerinde de hak iddia etme temayülünü göstermektedirler.

Bütün bu gelişmeler karşısında memleketimizde de akademik çevrelerin olduğu kadar, resmî dairelerin ve nihayet halk efkârının denizlerle ilgili meseleler üzerinde dikkatlerini toplamalarının ve bu gelişmeleri hassasiyetle takip etmelerinin ne kadar hayatî bir mahiyette olduğu aşikârdır. Devletler Hukuku Komisyonunun yedinci toplantısındaki çalışmalarını, bilhassa açık denizlerin ve karasularının hukukî rejimi etrafında son temayülleri göstermesi bakımından geniş ölçüde aksettirmeği yerinde gördük. Komisyonun bu konudaki müstakbel çalışmalarını ve bu çalışmalar karşısında Devletlerin davranışlarını merakla beklemekten kendimizi alamıyoruz.