

MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGEDE HAK VE YETKİ DAĞILIMIYLA İLGİLİ BELİRSİZLİKLER BAĞLAMINDA DENİZDE YAKIT İKMAL FAALİYETLERİNİN HUKUKİ DURUMU

*The Legal Status of the Offshore Bunkering
Activities in the context of Uncertainties regarding
the Allocation of Rights and Jurisdiction in the
Exclusive Economic Zone*

Ali BAL*

Öz


BM Deniz Hukuku Sözleşmesiyle (BMDHS) kodifiye edilen münhasır ekonomik bölgede (MEB) kıyı devletine başta bölgenin doğal kaynakları üzerinde olmak üzere çeşitli haklar ve yetkiler verilmiştir. Buna mukabil, diğer devletlerin de, MEB’de, açık denizlerde öteden beri tanınan serbestliklerden bir kısmına -

* Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi (Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı), ali.bal@deu.edu.tr. ORCID: 0000-0002-0543-0136.

Makale Gönderim Tarihi/Received: 18.02.2022.

Makale Kabul Tarihi/Accepted: 31.03.2022.

Atıf/Citation: Bal, Ali. “Münhasır Ekonomik Bölgede Hak ve Yetki Dağılımıyla İlgili Belirsizlikler Bağlamında Denizde Yakıt İkmal Faaliyetlerinin Hukukî Durumu.” *ASBÜ Hukuk Fakültesi Dergisi* 4, no. 1 (2022): 1-95.

“Bu eser, Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License ile lisanslanmıştır. / This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.” 

Sözleşmenin ilgili hükümlerine tâbi olarak- sahip olduğu kabul edilmiştir. Sözleşme, kıyı devletine veya diğer devletlere verilmeyen hak ve yetkilerle ilgili ihtilafların ise, olayın koşulları ve ilgili tarafların menfaatleri gözetilerek hakkaniyet temelinde çözümünü öngörmektedir. Kapsamlı ve değişik ihtimalleri dikkate alan düzenlemelerin varlığına rağmen, MEB'deki faaliyetlerin kıyı devletinin mi yoksa diğer devletlerin mi yetki alanına girdiğinin tespiti her zaman kolay değildir. Bahsi geçen hükümler, yoruma açık ifadeler içerdiği gibi, genellikle Sözleşmenin diğer ilgili maddeleriyle birlikte değerlendirilmeyi de gerektirmektedir. BMDHS'de açıkça düzenlenmeyen MEB'de yakıt ikmal faaliyetleri açısından hangi devletin ne ölçüde yetkili olduğu hususu da, çeşitli uyuşmazlıklara yol açmakta ve gerek Sözleşme hükümlerinin gerek ilgili faaliyetin amaç ve özelliklerinin dikkatlice ele alınması ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Bu çalışma, MEB'de yakıt ikmal faaliyetlerinin hukukî durumunu, ilgili hak ve yetkilerin dağılımı, yargı kararları ve akademik yaklaşımlar ışığında incelemeyi, değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Anahtar kelimeler: BMDHS, UDHM, MEB, Egemen Haklar ve Yetki, Serbestlikler ve Denizin Uluslararası Hukuka Uygun Diğer Kullanımları, Denizde Yakıt İkmali

Abstract

In the exclusive economic zone (EEZ), codified by the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the coastal state has been granted various rights and jurisdiction, primarily over the natural resources there. On the other hand, it has been accepted that other states enjoy in the EEZ some of the freedoms that have long been recognized on the high seas, subject to the relevant provisions of the Convention. The Convention also provides that conflicts regarding rights and jurisdiction not attributed to the coastal state or to other states should be resolved on the basis of equity, taking into account the relevant

circumstances, and interests of the parties concerned. Despite the existence of provisions that are comprehensive and consider different possibilities, it is not always easy to determine whether the activities in the EEZ fall under the jurisdiction of the coastal state or other states. The aforementioned provisions include open-ended terms and generally require reading together with other relevant articles of the Convention. The issue of which state and to what extent is authorized in terms of bunkering activities in the EEZ, which are not clearly regulated in UNCLOS, leads to various disputes, and reveals the need to carefully consider both the provisions of the Convention and the purposes and characteristics of the activity in question. This study aims to examine and evaluate the legal status of bunkering activities in the EEZ in the light of the allocation of relevant rights and jurisdiction, judicial decisions and academic approaches.

Keywords: UNCLOS, ITLOS, EEZ, Sovereign Rights and Jurisdiction, Freedoms and Other Internationally Lawful Uses of the Sea, Offshore Bunkering

GİRİŞ

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS),¹ tesis ettiği münhasır ekonomik bölge (MEB) rejimiyle, denizleri ana hatlarıyla karasuları ve açık denizler şeklinde ayıran önceki düzene önemli bir değişiklik getirmiştir. Yeni bölgenin, hukukî açıdan, her iki deniz alanının özelliklerinden bazılarını taşımakla birlikte, genellikle kendine özgü olduğu kabul edilir. Sözleşme uyarınca, kıyı devleti, bölgedeki doğal kaynaklar üzerinde ve bölgenin ekonomik yönden işletilmesi hususunda egemen haklara ve bazı konularda yetkiye sahip iken, bütün devletler bu deniz alanında başta seyirüsefer serbestliği olmak üzere çeşitli

¹ Sözleşme metni için bkz. UNTS, 1994, Cilt 1833, 396ff. Türkiye'nin taraf olmadığı Sözleşmenin Türkçe metni için bkz. Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar*, (Beta, 2003), 357ff.

özgürlüklerden yararlanmayı sürdürür. Ne kıyı devletine ne diğer devletlere MEB’de tanınan hak ve yetkiler mutlak bir mahiyettedir; üstelik üçüncü ihtimalin varlığı da göz önünde bulundurularak, kıyı devletine ya da diğer devletlere hak veya yetki verilmeyen hususlarda doğabilecek uyuşmazlıkların nasıl çözüleceği birtakım genel esaslara bağlanmıştır. Sözleşmenin bütün tarafların menfaatlerini gözetmeyi ve dengelemeyi hedefleyen böyle bir anlayışla kaleme alınması, kimi konu ve faaliyetler bakımından belirsizlikleri gidermemektedir. Bunların Sözleşmenin öngördüğü özel rejimden kaynaklandığı da değerlendirilebilir.

MEB’de yabancı gemilerin yakıt ikmal faaliyetleri bakımından kıyı devletinin yetkili olup olmadığı, Sözleşmede açık bir şekilde düzenlenmese de, somut olaylar çerçevesinde ortaya çıkan bir meseledir. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (UDHM) de, ilk kararını bu soruna ilişkin bir uyuşmazlık hakkında vermiş; benzer bir başka uyuşmazlığa dair kararında da konuya daha fazla açıklık getirmiştir. Ne var ki, ilk bakışta diğer devletlerin MEB’deki serbestlikleriyle bağlantılı görünen, ama duruma göre kıyı devletinin bölgedeki hak ve yetkilerini de etkileyebilen bu faaliyetler için, Mahkemenin de işaret ettiği üzere, her zaman geçerli bir kuralın varlığından söz etmek zordur. Bu husus, MEB’de yakıt ikmal faaliyetlerinin farklı tipler altında (koşulları ile neye hizmet ettiğini dikkate alan bir yaklaşımla) ve ilgili BMDHS hükümleri çerçevesinde değerlendirilmesini gerektirmektedir.

Bu çalışmada MEB’in tartışmalı hukukî statüsü, UDHM’nin sorunu ancak kısmen açıklığa kavuşturan kararları, Sözleşmenin kıyı devleti ile diğer devletlerin hak ve yetkilerine ilişkin - birtakım belirsizlikler de içeren- hükümleri ışığında, MEB’de yakıt ikmal faaliyetlerinin hukukî durumu incelenmektedir.

I. SORUNUN TANIMLANMASI VE UDHM'NİN KISMÎ ÇÖZÜMÜ

A. MEB'in Hukukî Statüsü ve Genel Rejimi

MEB, kıyı devletinin karasularının dış sınırından itibaren belirli mesafelere uzanan deniz alanlarında (bulunan doğal kaynaklar üzerinde) münhasır veya öncelikli/tercihli haklara sahip olup olmadığı hususunda -kökü eskiye dayanan farklı yaklaşımları, değişik menfaat ve uygulamaları bağdaştırmaya çalışan uzun ve zahmetli bir hazırlık süreci neticesinde- uzlaşya varılmasıyla, ilk defa BMDHS'de çok taraflı bir şekilde düzenlenmiştir.² BMDHS'nin 5. Bölümü MEB'e ayrılmıştır; diğer kısımlarda da MEB'le ilgili veya orada geçerli çeşitli hükümler mevcuttur.

Kendine özgü kurallara tâbi olan (m. 55) MEB, kıyı devletinin doğal kaynakları araştırma, işletme/kullanma, muhafaza ve idare etmede egemen haklara sahip olduğu ve ayrıca birtakım özel yetkilerle donatıldığı (m. 56, 60-73, Bölüm 6,

² Bkz. Robin Churchill ve Vaughan Lowe, *The Law of the Sea* (Manchester University Press, 1988), 133-134; Myron H. Nordquist et al., *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, Cilt 2* (Martinus Nijhoff Publishers, 1993), 493-505; Dolliver Nelson, "Exclusive Economic Zone," *MPEPIL* (Mart 2008): 1-9; Umberto Leanza ve Maria Cristina Caracciolo, "The Exclusive Economic Zone," iç. *The IMLI Manual on International Maritime Law, Cilt 1: The Law of the Sea*, ed. David J. Attard, Malgosia Fitzmaurice ve Norman A. Martínez Gutiérrez (Oxford University Press, 2014), 177-183; Alexander Proelss, "Article 55," iç. *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, ed. Alexander Proelss (Nomos, 2017), 411-415; Alexander Proelss, "Article 56," iç. *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, ed. Alexander Proelss (Nomos, 2017), 421-423; Alexander Proelss, "Article 58," iç. *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, ed. Alexander Proelss (Nomos, 2017), 446-448.

12 ve 13), diğer devletlerin de -başta seyrüsefer serbestliği olmak üzere- açık denizlerde geçerli kimi serbestliklerden ilgili kurallar çerçevesinde yararlandığı (m. 58, 86), esas hatlardan itibaren şartlara göre 200 deniz miline kadar uzanabilen (m. 57, 74) karasularının ötesindeki (m. 55) deniz alanını (deniz yatağının üzerindeki suları, deniz yatağını ve bunun toprak altını (m. 56)) ifade eder.

Kıyı devletinin belirli şartlarla MEB'e sahip olabileceği ve bölgedeki kaynaklarla ilgili birtakım münhasır hak ve yetkileri bulunduğu, yaygın ve istikrarlı uygulamalar ve diğer unsurların varlığı ile uluslararası örf ve âdet kuralı hâline gelmiştir.³ Bu yönüyle MEB'e ilişkin hükümler, BMDHS'ye taraf olmayan devletler için de etkili olabilecektir.⁴ Bununla birlikte, Sözleşmenin bu deniz alanına ilişkin bütün kuralları için peşinen aynı sonuca varılamaz. Bu kuralların önemli bir kısmı,

³ *Case Concerning the Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya)*, ICJ, Judgment of 24.02.1982, p. 100; *Case Concerning the Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta)*, ICJ, Judgment of 03.06.1985, p. 34; Churchill ve Lowe, *Law of the Sea*, 146; Nordquist et al., *Commentary*, 519; Robert Jennings ve Arthur Watts, *Oppenheim's International Law*, Cilt 1: *Peace*, Bölüm 2-4 (Longman, 1996), 789; Aydoğan Özman, *Deniz Hukuku I* (Turhan Kitabevi, 2006), 97; Selami Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku* (Beta, 2014), 244; Gemma Andreone, "The Exclusive Economic Zone," iç. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, ed. Donald R. Rothwell et al. (Oxford University Press, 2015), 162; Proelss, "Article 55," 410; Malcolm Shaw, *International Law* (Cambridge University Press, 2017), 434; Melda Sur, *Uluslararası Hukukun Esasları* (Beta, 2020), 383.

⁴ Nelson, "Exclusive," 91; Anıl Çamyamaç, *Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıldan Elverişsiz Devletlerin Hukukî Durumu* (Adalet Yayınevi, 2012) 342. 1969 tarihli Andlaşmalar Hukukuna Dair Viyana Sözleşmesi m. 38, bir andlaşma hükmünün, bu vasfı haiz olduğu tanınan bir uluslararası örf ve âdet kuralı olarak üçüncü devletleri bağlayabileceğine işaret etmektedir. Sözleşme metni için bkz. UNTS, 1980, Cilt 1155, 331ff. Sözleşmenin çevirisi için bkz. Gündüz, *Milletlerarası Hukuk*, 183ff.

Sözleşmenin diğer kurallarıyla da bağlantılı olup, onlarla birlikte değerlendirilmeyi gerektiren karmaşık bir mahiyete sahiptir.⁵

Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında MEB'in, denizci (filoları güçlü ve uzak bölgelerde balıkçılık yapma imkânları gelişmiş) devletler tarafından üzerinde kıyı devletinin birtakım öncelikli hakları bulunan bir açık deniz alanı olarak, Latin Amerika ve Afrika devletleri tarafından ise üzerinde uluslararası toplumun belirli hakları bulunan karasuları benzeri bir alan olarak düzenlenmek istendiği görülmektedir.⁶ Bununla birlikte Sözleşmeyle kabul edilen MEB, kendine özgü, hususî bir hukukî rejime tâbidir; bu rejim, kimi yönlerden karasularının kimi yönlerden açık denizlerin düzenine benzemektedir. Kıyı devletinin egemenliği altında olmayan ama açık denizlerin bir parçasını da teşkil etmeyen bu *sui generis* alanlarda⁷ kıyı devletinin hak ve yetkileri ile diğer devletlerin hak ve serbestlikleri bir arada bulunur; karşılıklı görevler de mevcuttur. Diğerleriyle birlikte Sözleşmenin 55. maddesi, farklı/çatışan yaklaşım ve menfaatlere sahip denizci devletler ile gelişmekte olan devletler arasındaki uzlaşmayı yansıtır, MEB'deki hak ve yetkiler bakımından kıyı devleti ya da diğer devletler lehine bir karine de (*presumption*) öngörmemektedir.⁸ Buna göre,

⁵ Benzer yönde bkz. Jennings ve Watts, *Oppenheim's*, 789; Proelss, "Article 56," 421.

⁶ Ivan Shearer, "Oceans Management Challenges for the Law of the Sea in the First Decade of the 21st Century," iç. *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, ed. Alex G. Oude Elferink ve Donald R. Rothwell (Martinus Nijhoff Publishers, 2004), 10-11.

⁷ Uluslararası Adalet Divanı (UAD), MEB'den önce yerleşmeye başlayan 12 millik münhasır balıkçılık bölgesinin, karasuları ile açık denizler arasında bir üçüncü kategoriye (*tertium genus*) girdiğini belirtmiştir. *Fisheries Jurisdiction (United Kingdom v. Iceland)*, ICJ, Judgment of 25.07.1974, p. 54.

⁸ Ayrıntılı bilgi, ilgili tartışmalar ve nüanslı değerlendirmeler için bkz. Jorge Castañeda, "Negotiations on the Exclusive Economic Zone at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea," iç. *Essays in International*

Law in Honour of Judge Manfred Lachs, ed. Jerzy Makarczyk (Martinus Nijhoff Publishers, 1984), 612-613, 621; Alfonso Arias Schreiber, "The Exclusive Economic Zone: Its Legal Nature and the Problem of Military Uses," i. *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*, ed. Francisco Orrego Vicuña (Westview Press, 1984), 123-139; Julio Cesar Lupinacci, "The Legal Status of the Exclusive Economic Zone in the 1982 Convention on the Law of the Sea," i. *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*, ed. Francisco Orrego Vicuña (Westview Press, 1984), 105-112; Churchill ve Lowe, *Law of the Sea*, 136-137; Tommy T. B. Koh, "The Exclusive Economic Zone," *Malaya Law Review* 30 (1988): 31-32; Barbara Kwiatkowska, *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea* (Martinus Nijhoff Publishers, 1989), 230-234; Francisco Orrego Vicuña, *The Exclusive Economic Zone: Regime and Legal Nature under International Law* (Cambridge University Press, 1989), 21-23, 41-48; Nordquist et al., *Commentary*, 515, 520, 525; Jennings ve Watts, *Oppenheim's*, 791; Natalie Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea* (Cambridge University Press, 2004), 131-132; Maria Gavouneli, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea* (Martinus Nijhoff Publishers, 2007), 66; Rainer Lagoni, "Offshore Bunkering in the Exclusive Economic Zone," i. *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*, ed. Tafsir Malick Ndiaye ve Rüdiger Wolfrum (Martinus Nijhoff Publishers, 2007), 613-614; Nelson, "Exclusive," 14; Tommy T. B. Koh, "Remarks on the Legal Status of the Exclusive Economic Zone," i. *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, ed. Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore (Martinus Nijhoff Publishers, 2009), 54; Donald R. Rothwell ve Tim Stephens, *The International Law of the Sea* (Hart Publishing, 2010), 84; Robert Beckman ve Tara Davenport, "The EEZ Regime: Reflections after 30 Years," i. *LOSI Conference Papers: Securing the Ocean for the Next Generation*, ed. Harry N. Scheiber ve Moon Sang Kwon (2012), 6; amyama, *Denize Kıyısı Olmayan*, 346-348; Leanza ve Caracciolo, "Exclusive," 184-185; Andreone, "Exclusive," 162; Ingvild Ulrikke Jakobsen, *Marine Protected Areas in International Law: An Arctic Perspective* (Brill Nijhoff, 2016), 38; Proelss, "Article 55," 409, 416-418. Charles Quince, *The Exclusive Economic Zone* (Vernon Press, 2019), 133-135; Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, (Cambridge University Press, 2019), 152; Robin Churchill, "Revealing a Mosaic: International Jurisprudence concerning the Non-Fisheries Elements of the Exclusive Economic Zone Regime," i. *The Development of the Law of the Sea Convention The Role of International Courts and Tribunals*, ed. Øystein Jensen (Edward Elgar Publishing, 2020), 50.

“MEB, karasularının ötesinde ve ona bitişik bir saha olup, bu Bölümde tesis edilen spesifik hukukî rejime tâbidir. Buna göre, kıyı devletinin hak ve yetkileri ile diğer devletlerin hak ve serbestlikleri, bu Sözleşmenin ilgili hükümleriyle düzenlenir.”

Anlaşılacağı üzere Sözleşmenin MEB’e ilişkin rejimi, denizleri karasuları ve açık denizler şeklinde ayıran önceki düzeni değiştirmiştir.⁹ Özel rejimi çerçevesinde MEB, kıyı devletinin ülkesel egemenliğe (*territorial sovereignty*), bir başka deyişle tam ve münhasır yetkilere sahip olduğu bir deniz alanı değildir; belirli/sınırlı konularda yetkiye (*jurisdiction*) sahip olduğu bir alandır.¹⁰ Öte yandan, MEB’de kıyı devletinin hak ve yetkileri dışında tamamen açık denizler rejiminin geçerli olduğunu savunmak da, yeri geldikçe açıklanacağı üzere, prensip olarak uygun gözükmemektedir.¹¹

⁹ Nordquist et al., *Commentary*, 515.

¹⁰ Yoshifumi Tanaka, “Jurisdiction of States and the Law of the Sea,” iç. *Research Handbook on Jurisdiction and Immunities in International Law*, ed. Alexander Orakhelashvili (Edward Elgar Publishing, 2015), 114-116, 128-130; Tanaka, *Law of the Sea*, 9-10, 153-155. Ayrıca bkz. Arias Schreiber, “Exclusive,” 130-131; Lupinacci, “Legal Status,” 113; Jennings ve Watts, *Oppenheim’s*, 790-791; Bernard H. Oxman, “Jurisdiction of States,” iç. *EPIL*, Cilt 3, ed. R. Bernhardt (Elsevier, 1997), 57; Haijiang Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea* (Springer, 2006), 32, 42; Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk*, (Turhan Kitabevi, 2019), 169-170.

¹¹ Proelss, MEB’in, ülkesel açıdan açık denizlerin bir parçası, işlevsel açıdansa (kullanım ve koruma hakları bakımından) Sözleşmeyle düzenlenen özel hukukî rejime tâbi *sui generis* bir alan olduğunu öne sürmektedir. Alexander Proelss, “The Law on the Exclusive Economic Zone in Perspective: Legal Status and Resolution of User Conflicts Revisited,” *Ocean Yearbook*, 26 (2012): 88-90; Proelss, “Article 55,” 416-418. Yazarın bu görüşü dikkate değerdir. Zira MEB’in devletin ülkesine dâhil olmadığı şüphesizdir. Bununla birlikte, MEB’in esasen ülkesel bir kavram (özel bir alan) olduğu, MEB’deki işlevsel hak ve yetkilerin belirli bir deniz alanına ilişkin (alandan bağımsız düşünülmesinin zor) olduğu ve hatta bunların devletin

MEB'e ilişkin hükümlerde özel bir denge politikası güdüldüğü, gerek kıyı devletine gerek diğer devletlere verilen hak ve yetkilerin çeşitli sınırlamalara tâbi tutulduğu görülmektedir. Ne kıyı devletinin ne de diğer devletlerin MEB'deki hak veya yetkileri mutlak bir mahiyet arz etmektedir.¹² Sözleşmenin 56. maddesi, "belirli amaçlarla" (*for the purpose of*) kıyı devletine egemen haklar vermekte; kıyı devletinin, MEB'deki haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken diğer devletlerin hak ve görevlerine gereği gibi saygı gösterip (*shall have due regard*), Sözleşme hükümleriyle bağdaşan bir tarzda hareket edeceğini düzenlemektedir. Öte yandan m. 58, diğer devletlerin belirli serbestliklerden Sözleşmenin ilgili hükümlerine tâbi olarak (*subject to the relevant provisions*) yararlanacağını; bu devletlerin, MEB'deki haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken kıyı devletinin hak ve görevlerine gereğince saygı gösterip, onun Sözleşme hükümlerine ve diğer uluslararası hukuk kurallarına uygun düzenlemelerine -MEB'e ilişkin 5. Bölümle çatışmadıkları

ülkesindeki egemenliğinin (ülkesel yetkilerinin) bir süreklilik içinde ülke dışına uzanmasıyla açıklanabildiği belirtilmelidir. Ayrıca Sözleşmenin, MEB'in spesifik bir rejime tâbi olduğunu belirtip, ilgili hükümlerle MEB'de farklı taraflar arasında özel bir denge tesis etmeyi hedeflediği de göz ardı edilmemelidir. Bu bağlamda, "hukukî statü" ve "hukukî rejim" kavramları esasen bire bir aynı anlama gelmese de (bkz. Ali Bal, *Uluslararası Hava Hukuku - Hava Sahasının Hukukî Rejimi* (Seçkin, 2019), 150), MEB'in hem statü hem rejim bakımından kendine özgü ve diğer deniz alanlarından farklı olduğunu değerlendirmek daha yerinde gözükmektedir.

¹² Kwiatkowska, *200 Mile*, 212-215; René-Jean Dupuy ve Daniel Vignes, *A Handbook on the New Law of the Sea, Cilt 1* (Martinus Nijhoff Publishers, 1991), 289; Gavouneli, *Functional Jurisdiction*, 68-69; Leanza ve Caracciolo, "Exclusive," 191-192; Andreone, "Exclusive," 165; Camille Goodman, "Rights, Obligations, Prohibitions: A Practical Guide to Understanding Judicial Decisions on Coastal State Jurisdiction over Living Resources in the Exclusive Economic Zone," *The International Journal of Marine and Coastal Law* 32 (2017): 2; Proelss, "Article 56," 430; Proelss, "Article 58," 446.

ölçüde- riayet edeceğini öngörmektedir. Bunların yanında, Sözleşmenin MEB’de kıyı devletine veya diğer devletlere haklar veya yetkiler vermediği durumlarda ortaya çıkacak uyuşmazlıkların nasıl çözüleceğini düzenleyen 59. madde de, taraflardan biri lehine bir karine getirmeyerek, bütün tarafların menfaatlerini gözetmeyi ve dengelemeyi hedefliyor görünmektedir.

MEB’deki hak, yetki ve yükümlülüklerle ilgili Sözleşme hükümlerine yansıyan bu denge arayışı, kimi faaliyet veya durumlarda ihtilaf çıkmasını engellememekte, hatta hukukî sorunların sebebi olabilmektedir.¹³ Sözleşmenin, hakkında açık bir düzenleme getirmemekle birlikte, çeşitli hükümleri kapsamında değerlendirilebilecek -kıyı ötesi bir aktivite olan- MEB’deki yakıt ikmal faaliyetleri de, uyuşmazlıklar ve farklı yaklaşımlar doğurmaktadır.

B. MEB’de Yakıt İkmal Faaliyetleri ve İlgili Hukukî Çerçeve

Kıyı ötesi yakıt ikmalı (*offshore bunkering*), bir geminin yakıt tanklarına motorların işleyişi için ihtiyaç duyulan yakıtın bir diğer gemi (tanker) tarafından denizde yüklenmesini ifade eder.¹⁴ Kıyı ötesi yakıt ikmalı, teknik anlamda bir geminin yakıt

¹³ MEB’in *sui generis* bir rejim olarak değerlendirilmesinin, birtakım belirsizliklere ve değişik yorumlara yol açabileceği, farklı tarafların hakları arasındaki çatışmaların genel bir ilke yerine her bir meselenin esasına göre ele alınmasını gerektireceği hakkında bkz. Arias Schreiber, “Exclusive,” 128-130; Lupinacci, “Legal Status,” 112; Orrego Vicuña, *Exclusive*, 44; Jennings ve Watts, *Oppenheim’s*, 791.

¹⁴ David Testa, “Coastal State Regulation of Bunkering and Ship-to-Ship (STS) Oil Transfer Operations in the EEZ: An Analysis of State Practice and of Coastal State Jurisdiction Under the LOSC,” *Ocean Development & International Law* 50 (2019): 364. Ayrıca bkz. Trevor Harrison, *Legal Issues in*

tankının doldurulmasıdır, hukukî açıdan da bir yakıt ikmal işletmesi ile gemi maliki arasındaki bir satış sözleşmesine dayanan bir ticarî işlemdir.¹⁵ UDHM de, bu faaliyeti, amaç unsurunu zikretmeden yalın bir şekilde, denizde gemilere gaz yağı satışı olarak tarif etmiştir.¹⁶ Gemiden gemiye (*ship-to-ship*; *STS*) taşıma maksadıyla petrol transferi (petrolün taşınacak bir kargo olarak bir tankerden bir diğerine aktarılması) ise, yakıt ikmalinden farklı nitelikte olup,¹⁷ bir yükün bir gemiden bir diğerine denizde aktarımı operasyonlarının en yaygınlarından¹⁸ Bu konu genel olarak çalışma kapsamımızın dışındadır.

Bunkering: An Introduction to the Law Relating to the Sale and Use of Marine Fuels (Petrosport Limited, 2011), xxvi.

¹⁵ Lagoni, "Offshore Bunkering," 614.

¹⁶ *The M/V "Saiga" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, ITLOS, Judgment of 01.07.1999, p. 137. Bir başka Davada da taraflar, başka petrol türevlerini de zikrederek benzer bir tanımları benimsemiştir. *The M/V "Virginia G" Case (Panama/Guinea-Bissau)*, ITLOS, Judgment of 14.04.2014, p. 162. Bu çalışmanın amaçları bakımından gemiye verilen yakıtın türü genel olarak önem taşımamaktadır.

¹⁷ Lagoni, "Offshore Bunkering," 615; Churchill, "Revealing a Mosaic," 59.

¹⁸ Gemiden gemiye petrol transferini gerektiren bazı özel durumlar bulunur. Mesela, deniz yoluyla petrol taşımalarında, bazı deniz alanlarının veya limanların sığılı sebebiyle, yolculuğun bir kısmında nisbeten küçük tankerlerin kullanılması ve sonra bunların taşıdığı petrolün nihaî varış limanına ulaştırılmak üzere büyük tankerlere aktarılması gerekebilir. Yine, taşınması veya kıyı ötesinde depolanması sırasında petrolün tamamının veya bir kısmının satılması, gemiden gemiye petrol transferini gerektirebilir. Böyle bir faaliyet, kaçak petrolün el değiştirmesini sağlamak, petrolün kaynağını (mesela, uluslararası yaptırımlar altındaki devletlerin ülkelerinden geldiğini) perdelemek ya da bir kaza durumunda petrolün denize sızmasını önlemek gibi amaçlarla da gerçekleştirilebilir. Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 364-365. Yakıt ikmalî, alıcı geminin çalıştırılması ve işletilmesi amacıyla gerçekleştirilirken; gemiden gemiye petrol transferi, genellikle aktarılan petrolün taşınması maksadıyla icra edilir. Bunun yanında, ilk faaliyet kapsamında balıkçı gemilerine

Denizde yakıt ikmalî, korunaklı ve istenmedik bir durumda yardım olanaklarına erişimin nisbeten kolay olduğu liman sınırları içinde bu faaliyetin yapılmasından daha tehlikeli olmakla birlikte, yakıt alan gemiler için ekonomik avantajlar sağlamaktadır.¹⁹ Gemiler, limanlara uğramadan kıyı ötesinde yakıt tedarik ettiklerinde zamandan ve yakıttan tasarruf edip, faaliyetlerine (mesela balıkçılığa) daha fazla yoğunlaşabilmekte ve liman ücret ve vergilerinden de kurtulabilmektedir. Bu faaliyetlerin, çok sayıda (özellikle de bağlama limanları Avrupa'da bulunan) yabancı balıkçı gemisinin işletildiği Batı Afrika açıklarında yoğunlaştığı görülmektedir.²⁰ Bu kıyıların bir kesiminde olduğu gibi, bazı hareketli deniz nakliye rotaları çevresinde liman imkânlarının sınırlı olması da, seyahat sırasında ihtiyaç duyulan yakıt ve diğer malzemenin denizde ikmal gemilerinden tedarikini gerektirmektedir.²¹

MEB'de yolcu ve kargo taşımacılığında kullanılan ticarî gemilerin seyrüseferi normal şartlarda kıyı devleti hak ve yetkilerini etkilemezken, son yıllarda geleneksel amaçlar dışında

genellikle gaz yağı (*gas oil*) sağlanırken, ikinci operasyonlarda genellikle çok miktarda ve uçuculuğu zayıf ağır yakıt (*heavy fuel oil*) transfer edilir. Bu bakımdan ikinci faaliyetin, bir sızıntı durumunda deniz çevresine daha fazla zarar verebileceği belirtilmelidir. Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 377-378. Testa'ya göre, MEB'de gemiden gemiye taşıma maksadıyla petrol transferinin -bir uyumsuzluk durumunda- BMDHS m. 59 çerçevesinde ele alınması gerekir. Bu faaliyetin seyrüsefer serbestliğiyle doğrudan ilgili olmadığı ve ayrıca yüksek çevresel risk teşkil ettiği göz önünde bulundurulursa, kıyı devletinin makul şartlar içeren düzenlemelerinin hukuka uygun sayılacağı değerlendirilebilir. Ayrıca, bu konunun, kıyı devletine sınırlı yetkiler sağlasa da m. 56/1(b-iii) kapsamında da değerlendirilmesi mümkündür. Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 378-379.

¹⁹ Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 364.

²⁰ Lagoni, "Offshore Bunkering," 615, 618.

²¹ The Duzgit Integrity Arbitration (Malta v. São Tomé and Príncipe), Arbitral Tribunal, Award of 05.09.2016, p. 53-54.

faaliyetlere girişilmesi, özellikle de tankerlerin MEB’de ilgili anlaşmalar uyarınca balıkçılık yapan gemilere yakıt sağlaması, kıyı devletlerinin menfaatlerine dokunmaya başlamıştır. Çoklukla Batı Afrika kıyılarında yaşanan bu meselenin kökeninde BMDHS’nin 55. maddesiyle spesifik bir rejime tâbi tutulan MEB’deki hak ve yetkilerin dağılımıyla ilgili belirsizlikler yatmaktadır.²²

BMDHS, MEB’de çeşitli konularla ilgili hak ve yetkileri kıyı devletine ya da bütün devletlere bahşetmekle birlikte, yakıt ikmal faaliyetlerine ilişkin açık bir düzenleme getirmemektedir. Bu faaliyete ilişkin yetki meselesinde, özellikle, MEB’de kıyı devleti hak, yetki ve görevlerini düzenleyen 56., diğer devletlerin hak ve görevlerini belirten 58. veya bakiye hak ve yetkilere ilişkin uyuşmazlıkların çözümü için birtakım esaslar öngören 59. madde hükümleri ilgili görünmektedir.²³ Son madde, ancak ilgili faaliyetin önceki maddeler kapsamında kabul edilmediği durumlarda uygulanabilir niteliktedir.²⁴ Konuyu bu maddeler çerçevesinde incelemeye geçmeden önce, kimi kıyı devletleri ile bayrak devletleri arasında yaşanan uyuşmazlıkları ve UDHM’nin yaklaşımını ele almak uygun olur. Ancak hemen belirtmek gerekir ki, bu sorunun, standart bir şekilde halli mümkün gözükmemektedir; her bir olayın şartlarına göre, özellikle yakıt sağlanan geminin o anki faaliyeti dikkate alınarak çözülmesi gerekir. Bu bağlamda, kimi yakıt ikmal faaliyetleri m. 56, kimileriye m. 58’de düzenlenen hak ve yetkiler kapsamına

²² Lagoni, “Offshore Bunkering,” 613-614.

²³ Lagoni, “Offshore Bunkering,” 613-614; Testa, “Coastal State Regulation of Bunkering,” 363, 366.

²⁴ Testa, “Coastal State Regulation of Bunkering,” 375. Nitekim UDHM de, *The M/V “Virginia G” Davasında*, Sözleşmenin 5. Bölümünün, özellikle de m. 56’nın ve canlı kaynaklara ilişkin diğer hükümlerin (m. 61-68) kıyı devletinin MEB’de balıkçılık yapan yabancı gemilere yakıt ikmalini düzenleme yetkisi olup olmadığı sorununa ilişkin yeterli rehberliği sağladığını belirtmiş ve 59. maddeyi uygulamadan hükmünü tesis etmiştir. *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 209.

girebilir; duruma göre m. 59 uyarınca çözüm bulmak da icap edebilir.

C. UDHM'nin İlgili Uyuşmazlıklar Hakkındaki Kararları

MEB'de yakıt ikmal faaliyetleri, UDHM tarafından ilk kez *Saiga* olayıyla, daha sonra *Virginia G* olayıyla ele alınmıştır. Mahkemenin yakın geçmişte karara bağladığı *Norstar* olayı da, aşağıda ele alınmakla birlikte, açık denizlerde yakıt ikmal faaliyetleriyle ilgilidir. Henüz derdest olan *San Padre Pio* olayı ise, konumuzla doğrudan ilgili görünmese de, bütün yönleriyle açıklığa kavuşmamıştır.²⁵

²⁵ Mahkemenin geçici tedbirlere ilişkin kararından anlaşıldığı üzere, 23.01.2018'de Nijerya deniz kuvvetleri, İsviçre bayrağı taşıyan *San Padre Pio* isimli tankeri, Nijerya münhasır ekonomik bölgesinde gemiden gemiye (STS) petrol transferi yaptığı bir sırada durdurup tutuklamıştır. Bu geminin diğer tankerlere verdiği petrol Nijerya münhasır ekonomik bölgesinde yer alan *Odudu* isimli petrol tesisine aktarılıyordu. Bununla birlikte, faaliyetin süreçleri ve niteliği hakkında birtakım belirsizlikler de bulunmakta ve taraflar bu faaliyeti zaman zaman yakıt ikmal faaliyeti olarak da zikretmektedir. *The M/T "San Padre Pio" Case (Switzerland v. Nigeria)*, ITLOS, Order of 06.07.2019, p. 30-31, 78, 80, 82-83, 98, 107-108, 128. Ayrıca bkz. *The M/T "San Padre Pio" Case (Switzerland v. Nigeria)*, ITLOS, Declaration of Judge Kittichaisaree of 06.07.2019, p. 1-5; *The M/T "San Padre Pio" Case (Switzerland v. Nigeria)*, ITLOS, Separate Opinion of Judge ad hoc Murphy of 06.07.2019, p. 13; Yurika Ishii, "Comments on ITLOS, M/T "San Padre Pio" Case (Switzerland v. Nigeria), Provisional Measures Order (6 July 2019)," *EJIL: Talk!*, 31.07.2019, 2 Ocak 2022, <<https://www.ejiltalk.org/comments-on-itlos-m-t-san-padre-pio-case-switzerland-v-nigeria-provisional-measures-order-6-july-2019/>>; David Testa, "Comments on Coastal and Flag State Jurisdiction in the M/T "San Padre Pio" Dispute," *EJIL: Talk!*, 03.09.2019, 2 Ocak 2022, <<https://www.ejiltalk.org/comments-on-coastal-and-flag-state-jurisdiction-in-the-m-t-san-padre-pio-dispute/>>; Churchill, "Revealing a Mosaic," 59.

İlgili davalara geçmeden önce şunu da belirtmek gerekir ki, BMDHS m. 296 gereğince, UDHM kararları, nisbî etkiye sahiptir, sadece ilgili olduğu dava bakımından ve davanın tarafları için bağlayıcıdır.²⁶ Yine de bu kararlar, UAD Statüsü m. 38’de de işaret edildiği üzere, uluslararası hukukun yardımcı kaynaklarından, hukuk kurallarının varlığı veya içeriğinin saptanmasında yararlanılan araçlardır. Bu bakımdan, alanında yetkinliği tanınan ve bir uzmanlık mahkemesi olarak nitelendirilen UDHM’nin²⁷ içtihadı, ilgili olduğu davalardaki etkileri dışında, uluslararası hukukun ve deniz hukukunun karmaşık ve tartışmalı kimi mesele ve normlarının açıklığa kavuşmasına da hizmet etmektedir.

1. The M/V “Saiga” (No. 2) Davası

Bu olayda Saint Vincent ve Grenadinler sicilinde tescil edilmiş olan *Saiga* isimli tanker, Gine’nin münhasır ekonomik bölgesi dâhil Batı Afrika kıyılarında balıkçı gemilerine ve diğer gemilere yakıt satışı yapmaktaydı. Tanker, Gine’nin münhasır ekonomik bölgesi dışında olduğu bir sırada, 28.10.1997’de Gine gümrük devriye gemileri tarafından saldırıya uğrayıp tutuklanmıştır. Konakri’ye çekilen geminin mürettebatı burada gözaltına alınmıştır. Gine’de yürütülen kovuşturma kapsamında tankerin kaptanı yasadışı petrol ithalatından suçlu bulunmuş, para cezasının ödenmesinin garantisi olarak gemiye ve geminin kargosuna el koyulmuştur. Uyuşmazlık UDHM tarafından iki aşamada ele alınmıştır. İlkin, bayrak devletinin gemi ve

²⁶ Bu esas, UAD kararları için de UAD Statüsü m. 59’da belirtilmektedir. Statü için bkz. 1 Ocak 2022, <<https://www.icj-cij.org/en/statute>>.

²⁷ BMDHS’nin 6. Ekini oluşturan Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi Statüsü m. 2/1’e göre, Mahkeme, hakkaniyet ve dürüstlük bakımından en yüksek şöhreti haiz ve deniz hukukunda tanınmış yetkinliğe sahip kişiler arasından seçilen 21 bağımsız üyeden oluşacaktır.

mürettebatın BMDHS m. 292 uyarınca derhal serbest bırakılması talebi çerçevesinde Mahkeme, 04.12.1997’de, bayrak devletinden alınacak makul bir teminat veya güvence üzerine Gine’nin gemi ve mürettebatı gecikmeksizin serbest bırakmasını kararlaştırmıştır. Bu kararın akabinde 28.02.1998’de gemi ve geminin daha önceden serbest bırakılmamış bütün personeli serbest bırakılmıştır.²⁸ *The M/V “Saiga” (No. 2) Davası* olarak isimlendirilen ikinci aşamada ise -Gine’nin gümrük yasalarını MEB’de uygulama yetkisi bulunup bulunmadığı meselesi dâhil- uyuşmazlığın esası hakkında karar verilmiştir.

Meselenin BMDHS m. 292’deki usul çerçevesinde ele alındığı ilk aşamada UDHM, öncelikle, kıyı devletinin -MEB’de canlı kaynakları araştırma, işletme, muhafaza ve idare etmede sahip olduğu egemen haklar kapsamında- bölgedeki balıkçı gemilerine yakıt ikmali yapılmasını (*bunkering; refuelling*) düzenlemeye yetkili olup olmadığı sorusunu ortaya atmıştır.²⁹ Mahkemeye göre, balıkçı gemilerine yakıt ikmalinin yakıt verilen gemininkine yardımcı (*ancillary*) bir faaliyet olduğu savıyla kıyı devletinin böyle bir yetkisi olduğu öne sürülebilir.

²⁸ Olayın gelişimi ve ilgili kararlar için bkz. *The M/V “Saiga” Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, ITLOS, Judgment of 04.12.1997, p. 26-30, 86; *The M/V “Saiga” (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 31-39; Louise de La Fayette, “ITLOS and the Saga of the Saiga: Peaceful Settlement of a Law of the Sea Dispute,” *The International Journal of Marine and Coastal Law* 15 (2000): 355-392; Bernard H. Oxman ve Vincent P. Cogliati-Bantz, “The M/V “Saiga” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment (ITLOS Case No. 2),” *AJIL* 94 (2000): 140-150; David Anderson, *Modern Law of the Sea: Selected Essays* (Martinus Nijhoff Publishers, 2008), 220-221; Louis B. Sohn, *Cases and Materials on the Law of the Sea*, (Brill Nijhoff, 2014), 123-124; Ali Bal, “Devletin Uluslararası Sorumluluğa Ağırlıklı Olarak Diplomatik Himaye Çerçevesinde Başvurması: İç Başvuru Yollarının Tüketilmesi Şartının Uygulanabilirliği,” *İstanbul Hukuk Mecmuası*, 79/2 (2021): 581.

²⁹ *The M/V “Saiga” Case*, Judgment of 04.12.1997, p. 56.

Bunu destekleyen bazı devlet uygulamaları da³⁰ bulunmaktadır. Öte yandan bu faaliyet, seyrüsefer serbestliği kapsamında icra edilebilen bağımsız bir faaliyet olarak da görülebilir (ya da 59. madde çerçevesinde değerlendirilebilir).³¹ Bu bağlamda, MEB'de balıkçı gemilerine yakıt ikmalini düzenlemeyen kıyı devletlerinin, bu faaliyetleri balıkçılıkla ilişkili görmedikleri değerlendirilebilir.³² Sorunun esasını *obiter dictum* olarak ve genel bir şekilde ortaya koymakla birlikte Mahkeme, bu aşamada, belirtilen yaklaşımlardan hangisinin hukuken daha yerinde olduğuna karar vermenin gerekmediğini, geminin tutuklanmasının meşru olup olmadığı yerine tutuklamanın devamındaki alıkoymanın geminin derhal serbest bırakılmasına ilişkin Sözleşme hükümlerini ihlal edip etmediğini saptayacağını belirtmiştir.³³

Davanın ikinci aşamasında (esasa ilişkin kararda), Gine tarafından *Saiga*'ya karşı girişilen önlemlerin veya uygulanan düzenlemelerin Sözleşmeye uygunluğunu tespit etmek gerektiğine işaret eden Mahkemeye göre, (spesifik) sorun, Gine'nin kıyıda 250 kilometreye uzanan gümrük alanı kapsamındaki MEB'de gümrük düzenlemelerini uygulama

³⁰ *The M/V "Virginia G" Davasında* da devlet uygulamalarına değinilmiştir. Bu konunun açıklamasına orada yer vereceğiz.

³¹ *Testa* ise, yakıt ikmal faaliyetlerinin, seyrüsefer olarak tanımlanamayacağı için, m. 58'de belirtilen seyrüsefer serbestliği kapsamına girmediğini; ancak bağımsız bir faaliyet olarak nitelendirilmek yerine, yakıt verilen geminin faaliyetleriyle ilişkili sayılması durumunda aynı maddedeki seyrüsefer serbestliğiyle bağlantılı kullanımlardan sayılabileceğine dikkat çekmiştir. *Testa*, "Coastal State Regulation of Bunkering," 371. Yazarın bu tespitleri genel olarak doğru olmakla birlikte, Mahkemenin salt balıkçılık yapan gemilere yakıt ikmalinden konuyu ele aldığı ve bunun balıkçılık faaliyetinden bağımsız bir faaliyet olduğunun değerlendirilmesi hâlinde m. 58 kapsamında sayılabileceğine işaret ettiği anlaşılmaktadır.

³² *The M/V "Saiga" Case*, Judgment of 04.12.1997, p. 57-58.

³³ *The M/V "Saiga" Case*, Judgment of 04.12.1997, p. 59, 62.

hakkı olup olmadığıdır. Mahkeme, kıyı devletinin, karasularında gümrük düzenlemelerini uygulamaya yetkili olduğunu belirtip, bitişik bölgede Sözleşmenin 33. maddesinde düzenlenen haklarını hatırlattıktan sonra, MEB’de m. 60/2 uyarınca yapay ada, tesis ve yapılar bakımından gümrük düzenlemelerini uygulama yetkisine sahip olduğunu ifade etmiştir. Kararın konumuzla ilgili en önemli kısmı da, Sözleşmenin kıyı devletine bu alanlar dışındaki MEB kısımları bakımından gümrük düzenlemelerini uygulama yetkisi vermediği tespitidir.³⁴

Gine, ilgili gümrük alanında balıkçı gemilerine yakıt sağlanmasını yasaklamasının (gümrük ve kaçakçılık mevzuatını ilgili bölgede uygulamasının) haklılığını ispatlamak için Sözleşmenin kıyı devletinin MEB’de uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde düzenlemeler yapabileceğini gösteren m. 58/3 hükmünü de ileri sürmüştür. Bu bağlamda Gine, diğerleri yanında, kamu yararını ciddi şekilde etkileyen MEB’deki haksız ekonomik faaliyetlere karşı kendini koruma hususunda doğal hakkı bulunduğunu belirtmiştir. Sözü edilen kamu yararının özellikle Gine’nin malî kayıplarıyla ve ayrıca balıkçılığa ve çevreye ilişkin menfaatlerle ilgili olduğu anlaşılmaktadır.³⁵ Mahkemeye göre ise, kıyı devletinin, kamusal ekonomik menfaatleri veya malî kayıpları gerekçe göstererek MEB’deki herhangi bir faaliyeti yasaklamasını mümkün kılan bu yaklaşım, diğer devletlerin MEB’deki haklarını engelleyici nitelikte olup, 56. ve 58. maddelere uymamaktadır. Bu bakımdan, Gine, MEB’de gümrük düzenlemelerini uygulayarak, gemiyi tutuklayıp alıkoymakla, kaptanı yargılayıp mahkum etmekle ve gemi ile kargoya el koymakla Sözleşmeye aykırı hareket etmiştir.³⁶

³⁴ *The M/V “Saiga” (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 126-127.

³⁵ *The M/V “Saiga” (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 128, 130.

³⁶ *The M/V “Saiga” (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 131, 136, 183.

Bunların yanında, iki taraf da Mahkemeden kıyı devletlerinin ve diğer devletlerin bu faaliyetle ilgili haklarını tespit etmesini istemiştir. Davacı devlet, bayrağını taşıyan gemilerin bir diğer devletin münhasır ekonomik bölgesinde yakıt ikmal faaliyetinde bulunmasının, 56. ve 58. maddelerde düzenlenen seyrüsefer serbestliği veya bu serbestlikle bağlantılı olan denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları kapsamına girdiğini öne sürmüştür.³⁷ Davalı devlet ise, söz konusu faaliyetin, ticarî bir faaliyet olduğunu, belirtilen serbestlikler kapsamına girmediğini, her durumda aynı şekilde değerlendirilemeyeceğini (mesela, bölgeden geçiş yapan gemilere yakıt verilmesinin bölgede işletilen gemilere yakıt sağlanmasından ayrı mütalaa edilmesi gerektiğini) ve MEB'de işletilen balıkçı gemilerine izinsiz yakıt satışını önlemek amacıyla gümrük ve kaçakçılık mevzuatını uygulayabileceğini savunmuştur.³⁸

³⁷ *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, 123, 137. Ayrıca bu devlete göre, gemilerin ihtiyaç duydukları yakıt ve kumanyayı almak için kıyı devletinden önceden izin almak zorunda bırakılması, onların uluslararası hareketlerini ve kat edebilecekleri mesafeleri fiilen kısıtlayacak ve uluslararası ticaretin de sınırlandırılmasına sebep olacaktır. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, ITLOS, Memorial Submitted by Saint Vincent and the Grenadines of 19.06.1998, p. 120. *Testa*'ya göre bu argüman, MEB'de sadece seyrüseferde bulunan gemilere yakıt sağlanması bağlamında yerinde görülebilirdi; ancak burada MEB'de balıkçılık yapan gemilere yakıt sağlanmasından doğan bir uyuşmazlık söz konusuydu. *Testa*, "Coastal State Regulation of Bunkering," 371-372.

³⁸ *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 124, 137. Gine, MEB'in açık denizlerin veya karasularının bir parçasını teşkil etmediğini ve *sui generis* bir alan olduğunu da belirterek, Sözleşmenin MEB'de kıyı devletine açıkça vermediği hak ve yetkilerin otomatikman açık denizlerin serbestliği kapsamına girmeyeceğini de öne sürmüştür. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 125. Aynı yönde bkz. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, ITLOS, Separate Opinion of Judge Zhao of 01.07.1999, p. 3.

Bunlar karşısında Mahkeme, öncelikle Sözleşmede bu konuya ilişkin spesifik bir düzenleme olmadığını belirtmiştir. Ayrıca, her iki tarafın da Sözleşmede MEB ile ilgili olarak kıyı devletine açıkça verilmeyen hakların diğer devletlere veya diğer devletlere özel olarak verilmeyen hakların kıyı devletine ait olduğu sonucuna otomatik olarak varılamayacağı konusunda hemfikir olduğuna işaret etmiştir.³⁹ Sonuç olarak Mahkeme, Gine tarafından girişilen önlemin Sözleşmeye uyup uymadığı hakkında karar verilmesi gerektiğini ve bu konuda -MEB'de yakıt ikmal faaliyetleriyle ilgili devletlerin hakları gibi daha kapsamlı bir meseleye girmeksizin- davanın özel koşullarına uygulanabilir kurallar çerçevesinde hükme vardığını belirtmiştir.⁴⁰ Böylece, MEB'de balıkçılık yapan gemilere yönelik yakıt ikmalinin, genel olarak meşru olup olmadığı, daha açık bir deyişle kıyı devletinin egemen hakları kapsamına mı girdiği yoksa diğer devletlerin bölgedeki serbestlikleri çerçevesinde icra edilebilecek bir faaliyet mi olduğu açıklığa kavuşturulmamıştır.⁴¹

Kimi yargıçlar ise konuyla ilgili çeşitli görüşler bildirmiştir. *Yargıç Vukas'a* göre, Sözleşmenin hazırlık çalışmaları ile içeriği, herhangi bir gemi türüne yakıt ikmali yapılmasını MEB'in hukuka aykırı şekilde kullanılması olarak nitelendirmek için bir

³⁹ *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 137.

⁴⁰ *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 138.

⁴¹ Proelss, "Article 56," 425; Nuwan Peiris, "Bunkering in the Exclusive Economic Zone and on the High Seas under the Law of the Sea Convention: An Entangling Experiment with Saiga, Virginia G, Norstar and San Padre Pio," *Ocean Yearbook*, 35 (2021): 431, 433. Mahkemenin bu ihtiyatlı tutumu yerinde görülebilir. Zira uluslararası mahkemeler, farazî meseleler yerine, önlerindeki somut olayın ortaya çıkardığı sorunlar hakkında karar vermelidir. David Anderson, "Coastal State Jurisdiction and High Seas Freedoms in the EEZ in the Light of the Saiga Case," iç. *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea*, ed. Clive R. Symmons (Martinus Nijhoff, 2011), 112.

dayanak sağlamamaktadır. Kıyı ötesi yakıt ikmal, her ne kadar Konferansta açıkça zikredilmeyen yeni bir faaliyet olsa da, m. 58/1 uyarınca, denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları kapsamında değerlendirilmelidir. Bu faaliyet seyrüsefer serbestliğiyle bağlantılıdır ve gemilerin işletimiyle de ilgilidir. Yakıt sağlamak yakıt tankerinin seyrüseferinin başlıca amacıdır ve yakıt almak da yakıt sağlanan geminin seyrüseferine devam edebilmesi için zarurîdir.⁴² *Yargıç Zhao* ise, MEB’de yakıt ikmal faaliyetlerinin, bayrak devletleri bu konuda kıyı devletiyle anlaşmadıkça ve balıkçı gemileri de kıyı devletinden ilgili izinleri almadıkça meşru olamayacağını belirtmiştir.⁴³

Konuyla ilgili nisbeten kapsamlı bir değerlendirme yapan *Yargıç Anderson*, Gine’nin gümrük düzenlemelerine dayanan uygulamalarıyla 56. maddenin kıyı devletine verdiği hak ve yetkilerin ötesine geçerek 58. maddeye aykırı hareket ettiğini belirttiikten sonra, Mahkemenin MEB’de yakıt ikmal faaliyetleriyle ilgili genel bir sonuca varmamasını yerinde görerek, bu faaliyetin farklı şartlar çerçevesinde

⁴² The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Separate Opinion of Judge Vukas of 01.07.1999, p. 17. Benzer yönde bkz. The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Separate Opinion of Judge Laing of 01.07.1999, p. 3. BM Deniz Hukuku Konferansının 5. oturumunun başında Konferans Başkanı tarafından dağıtım sunulan belgede belirtildiği üzere, yeni bir hukukî kavram olan MEB’in özel niteliği, bölgede kıyı devletinin hakları ile uluslararası toplumun hakları arasında açık bir ayırım yapılmasını gerektirmektedir. Ayrıca, kıyı devletine verilen egemen hakların ve yetkinin, uluslararası ilişkilerin ve ticaretin sürdürülmesi bakımından vazgeçilmez olan, yerleşik ve uzun süredir tanınmış bulunan ulaşım ve seyrüsefer haklarıyla uyumlu olmasını sağlayacak tatminkâr bir çözüm bulunmalıdır. UN Doc. A/CONF.62/L.12/Rev.1: Note by the President of the Conference, 02.08.1976, 123.

⁴³ The M/V “Saiga” (No. 2) Case, Separate Opinion of Judge Zhao of 01.07.1999, p. 4.

gerçekleştirilebildiğini ve değişik gemi tiplerine (mesela yolcu, kargo, savaş ya da balıkçı gemileri) yönelik olabildiğini belirtmiştir. Yargıca göre, yakıt aldığı sıralarda seyrüsefer serbestliği çerçevesinde hareket eden bir gemiye yakıt ikmali, 58. madde uyarınca denizin -seyrüsefer serbestliğiyle bağlantılı ve gemilerin işletimiyle ilgili olan- uluslararası hukuka uygun bir kullanımı olarak nitelendirilmelidir. MEB’de kıyı devletinin izniyle ve ilgili düzenlemelerindeki şartlara tâbi olarak balık avlayan bir gemiye yakıt ikmali bakımındansa, balıkçı gemisinin seyrüseferinden ziyade balık stoklarından etkili bir şekilde yararlanması üzerinde durulmalıdır. Ancak avlanma alanları ile bağlama limanı arasındaki seyrüseferi için yakıtı ihtiyaç duyan bir balıkçı gemisine ya da kaza gibi bir sebeple yakıtı tükenen herhangi bir gemiye yakıt verilmesi daha farklı değerlendirilebilir.⁴⁴

2. The M/V “Virginia G” Davası

Yukarıdakine benzer bu olayda Gine-Bissau, münhasır ekonomik bölgesindeki balıkçı gemilerine yetkisiz şekilde petrol sattığı gerekçesiyle Panama bayraklı *Virginia G* isimli petrol tankerini 21.08.2009’da tutuklayıp, bir yıldan fazla bir süre boyunca mürettebatının bir kısmıyla birlikte alıkoymuş ve bu süreçte gemiye ve gemideki petrole de el koymuştur.⁴⁵ Uyuşmazlık iki devlet arasında yapılan özel bir anlaşmayla UDHM’ye havale edilmiştir.⁴⁶

⁴⁴ The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Separate Opinion of Judge Anderson of 01.07.1999, 137-138.

⁴⁵ *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 55-84. Olay hakkında ayrıca bkz. Bernard H. Oxman ve Vincent P. Cogliati-Bantz, “The M/V “Virginia G” (Panama/Guinea-Bissau),” *AJIL* 108 (2014): 769-775; Bal, İç Başvuru Yollarının Tüketilmesi, 583.

⁴⁶ *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 86.

Panama, söz konusu eylemlerin, diğerleri yanında, kendisinin ve geminin seyrüsefer serbestliğinden ve bununla bağlantılı şekilde denizleri kullanma serbestliğinden yararlanma haklarını düzenleyen m. 58'i ve kıyı devleti düzenlemelerinin icrasıyla ilgili m. 73'ü ihlal ettiğini öne sürmüştür.⁴⁷ Bu devlete göre, yakıt ikmal gemilerini MEB'de kıyı devletinin iznine ve iznin verilmesi için -bir tür vergilendirme anlamına gelen- ücrete tâbi tutmak, 58. maddedeki serbestliklere aykırıdır.⁴⁸ Yakıt sağlamak bu gemilerin seyrüseferinin asıl amacıdır. Yakıt sağlama ile seyrüsefer arasındaki bu doğal ilişki, söz konusu faaliyetin 58. maddedeki serbestliklerle yakından bağlantılı olduğunu kabul etmeyi gerektirir.⁴⁹

Gine-Bissau'nun gemiye yönelik müdahalelerini, *Saiga* olayında Gine'nin yaptığından farklı olarak, gümrük mevzuatı yerine daha çok balıkçılıkla ilgili düzenlemelerine dayandırdığı görülmektedir.⁵⁰ Bu devlete göre, 58. madde ihlal edilmemiştir; zira üçüncü devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin seyrüsefer serbestliği, balıkçı gemilerine yakıt sağlama şeklinde balıkçılıkla ilgili (balıkçılık faaliyetlerini destekleyici) bir ticarî faaliyette bulunma hakkını kapsamaz. Söz konusu faaliyet, seyrüsefer serbestliğinden çok, balıkçılığın icrasıyla bağlantılıdır.⁵¹ Gine-Bissau, kıyı devletinin bu faaliyetlerle ilgili olarak çevreye yönelik riskleri önlemek amacıyla bütün uygun önlemleri alabileceğini de savunmuştur.⁵²

Bunlar mukabilinde Mahkeme, hükme esas teşkil etmek üzere, davalı devletin MEB'de yabancı balıkçı gemilerine yakıt

⁴⁷ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 48-49, 54, 164-165.

⁴⁸ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 166, 178-179.

⁴⁹ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 170.

⁵⁰ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 64, 189ff.

⁵¹ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 185, 188-189, 193.

⁵² *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 196-199.

ikmalini düzenlemeye yetkili olup olmadığını, bu devletin düzenlemelerinin Sözleşmeye uygunluğunu ve düzenlemelerin mevcut olayda uygulanmasının Sözleşmeyi ihlal edip etmediğini; saptamak gerektiğini belirtmiştir.⁵³

i) İlk meseleyle ilgili olarak Mahkemenin belirttiği üzere, 56. maddeyle kıyı devletine tanınan egemen haklar, doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi muhafaza ve idare edilmesi için gerekli veya bunlarla bağlantılı -lüzumlu icraî önlemleri alma hakkı dâhil- bütün hakları kapsar. Canlı kaynakların muhafazasıyla ilgili 61. ve kullanımı hakkındaki 62. maddeler göz önünde bulundurulduğunda, 56. maddede belirtilen muhafaza ve idarenin, dar anlamda korumanın ötesinde, değişik hususları kapsadığı anlaşılmaktadır. Sözleşmenin m. 56 ve 62/4 hükümleri, MEB'deki canlı kaynaklarla ilgili egemen hakları çerçevesinde kıyı devletine Sözleşmeye uygun olarak çeşitli konularda düzenlemeler yapma ve önlemler alma yetkisi vermektedir.⁵⁴ İlgili düzenlemelerin kapsamı açısından m. 62/4 tahdidî olmayan bir liste sunmakla birlikte, düzenlenebilecek faaliyetlerin balıkçılıkla doğrudan bağlantısı olması gerekir. MEB'de balıkçılık yapan yabancı gemilere yakıt ikmali, onların denizdeki faaliyetlerine kesintisiz bir şekilde devam etmesini mümkün kıldığı için, balıkçılıkla böyle bir bağlantıya sahiptir.⁵⁵ Mahkeme, bu sonuca varırken, çeşitli andlaşmalarda balıkçılığın ve balıkçılıkla ilgili faaliyetlerin (*fishing-related activities*) nasıl tanımlandığını da dikkate alıp, onların balıkçılık ile -yakıt ikmali dâhil- destekleyici faaliyetler arasında yakın bir bağlantı kurduğunu belirtmiştir.⁵⁶

⁵³ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 161.

⁵⁴ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 211-213.

⁵⁵ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 213, 215.

⁵⁶ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 216. Bu çerçevede dikkate alınan (ve karar tarihinde henüz yürürlükte olmayan) 2009 tarihli

Sonuç olarak Mahkemeye göre, kıyı devletinin MEB’de balıkçılık yapan yabancı gemilere yakıt ikmalini düzenlemesi, onun -m. 62/4’le birlikte okunduğunda- m. 56 çerçevesinde canlı kaynakları muhafaza ve idare etmek amacıyla bölgede alabileceği önlemler arasındadır. Bu, Sözleşmenin kabulünden sonra gelişen “devlet uygulamaları” ile de teyit edilmektedir.⁵⁷

Yasa Dışı, Kayıt Dışı ve Düzenlenmemiş Balıkçılığı Önleme, Caydırma ve Ortadan Kaldırmaya Yönelik Liman Devleti Tedbirlerine Dair Anlaşma m. 1/d’de, diğerleri yanında, denizde personel, yakıt, donanım ve diğer malzemelerin sağlanması gibi balıkçılığı destekleyen veya balıkçılığa hazırlık niteliğinde olan işler “balıkçılıkla ilgili faaliyetler” kapsamında sayılmıştır. 05.06.2016’da yürürlüğe giren bu Anlaşma için bkz. 2 Şubat 2022, <http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/2_037t-e.pdf>; RG, 11.02.2018, S. 30329. Mahkeme, bu madde belirtilen balıkçılıkla ilgili diğer faaliyetlerin de (mesela, daha önce bir limanda karaya çıkarılmamış balıkların işlenmesi, aktarılması, taşınması) kıyı devletince m. 56/1(a) ve 62/4 çerçevesinde düzenlenebileceğini benimsemiş görünmektedir. Valentin J. Schatz, “Combating Illegal Fishing in the Exclusive Economic Zone: Flag State Obligations in the Context of the Primary Responsibility of the Coastal State,” *Goettingen Journal of International Law* 7 (2016): 392; Proelss, “Article 56,” 426; Proelss, “Article 58,” 450.

⁵⁷ *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 217. Mahkeme, balıkçılık faaliyetlerini kontrol ve idare etmek amacıyla yapılan çeşitli anlaşmalarda yakıt ikmalinin “balıkçılıkla ilgili faaliyetler” arasında sayıldığını hatırlatıp, devlet uygulamaları açısından da, Batı Afrika dâhil çeşitli bölgelerde bazı devletlerin MEB’de yabancı balıkçı gemilerine yakıt ikmalini yapmalarını ulusal mevzuatlarında düzenlediğini ve bunlara açık bir şekilde itiraz edilmeyip genellikle uyulduğunu belirtmiştir. *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 218-219. Hatırlanacağı üzere, *The M/V “Saiga” (No. 2) Davası*nda da alternatif yorumlar çerçevesinde devlet uygulamalarına gönderme yapılmıştır. Bu hususla ilgili olarak belirtmek gerekir ki, MEB’de yakıt ikmal faaliyetlerine dair devlet uygulamaları yeknesak değildir. Çoğu kıyı devleti, bilinçli şekilde veya pratik bir ihtiyaç bulunmaması sebebiyle bu konuda bir düzenleme yapmazken; bazıları, MEB’de işletilen balıkçı gemilerine yakıt ikmalini düzenlemeyi tercih etmektedir. Bu konuyu düzenleyen devletler, genel olarak, yakıt ikmal faaliyetlerinin seyrüseferden çok balıkçılıkla ve

Mahkeme, 58. maddenin, 56. maddeyle birlikte okunması gerektiğini ve kıyı devletinin MEB’de balıkçılık yapan yabancı gemilere yakıt ikmalini 56. madde çerçevesinde düzenlemesini engellemediğini tespit edip, belirtilen düzenleme yetkisinin kıyı devletinin bölgedeki doğal kaynaklar üzerindeki (işlevsel) egemen haklarından kaynaklandığını vurgulamıştır.⁵⁸ Bununla bağlantılı önemli bir nokta da, MEB’de balıkçılık faaliyetinde bulunan yabancı gemilere yakıt ikmal yapılmasının kıyı devleti tarafından düzenlenebilecek bir faaliyet olduğunun ve kıyı devletinin -Sözleşmeye uygun olarak başka türlü belirlenmedikçe- diğer yakıt ikmal faaliyetleri bakımından böyle bir yetkiyi haiz olmadığının belirtilmiş olmasıdır.⁵⁹ Böylece, kıyı devletinin diğer faaliyetlerde bulunan gemilere MEB’de yakıt

balıkçılığın idaresiyle bağlantılı olduğunu mütalaa etmektedir. Bu düzenlemelere, uyumsuzlığa sebep olan bazı durumlar dışında, genellikle itiraz edilmemiştir. Anderson, *Modern Law of the Sea*, 224-226; Anderson, “Coastal State Jurisdiction,” 108-109. İlgili ulusal düzenlemelerin kapsam ve içeriği de birbirinden farklıdır; kimilerinde deniz çevresini koruma amacı kimilerindeyse ekonomik hedefler öne çıkmaktadır. Bu çerçevede, MEB’de gerçekleştirilecek yakıt ikmal faaliyetleri için önceden izin alınması, çeşitli usullerin izlenmesi, belirli ücretlerin ödenmesi, çevresel riskleri kapsayacak şekilde sigorta yapılması öngörülüp, hukukî ve teknik kısıtlamalar getirilebilmektedir. Testa, “Coastal State Regulation of Bunkering,” 373-375. Yine de ilgili uygulamaların genel uluslararası örf ve âdetin varlığı için gerekli şartları henüz karşılamadığı anlaşılmaktadır. “Doğal Kaynaklar Üzerinde Egemen Haklar ve Belirli Hususlarda Yetkiler” başlığı altında açıklanacağı üzere, Mahkeme, devlet uygulamalarına, Sözleşme hükümlerine dayanarak varılan sonucu teyit etmek, desteklemek amacıyla başvurmuştur.

⁵⁸ *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 222. Hüküm fıkrasında da, oybirliğiyle, Guinea-Bissau’ın MEB’de balıkçılık yapan yabancı gemilere yakıt ikmalini düzenlemekle m. 58/1’i veya m. 56/2’yi ihlal etmediği sonucuna varılmıştır. *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 452.

⁵⁹ *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 223.

ikmalini düzenleme yetkisini haiz olup olmadığı açıklığa kavuşturulmamıştır.⁶⁰

Mahkeme, MEB'deki yakıt ikmal faaliyetlerinin deniz çevresinin korunması amacıyla düzenlenmesi hususunda da belirgin bir sonuca varmayıp, Gine-Bissau'ın ilgili düzenlemelerine deniz çevresinin korunmasına dair mevzuatı yerine balıkçılığa ilişkin mevzuatında yer verdiğini belirtmekle yetinmiştir.⁶¹

ii) Mahkeme, Gine-Bissau'ın düzenlemelerinin m. 56 ve 62'ye uygun olup olmadığı meselesinde, söz konusu mevzuatta balıkçılıkla ilgili faaliyetlerin yeterince açık bir şekilde tanımlandığını, yakıt ikmal faaliyetleri için yazılı izin şartının aşırı külfet yüklediğini, izin verilmesi için ücret talep edilmesinin -bu ücretin, ilgili vergi düzenlemelerini uygulaysaydı Gine-Bissau'ın elde edebileceği tutarın çok altında olduğu da dikkate alındığında- malî menfaatlere yönelik olmayıp vergi düzenlemelerinin MEB'e teşmili anlamına gelmediğini belirterek, Sözleşmeye aykırılık bulunmadığı sonucuna varmıştır.⁶²

iii) Son olarak, kıyı devletinin MEB'de balıkçılık yapan yabancı gemilere yakıt ikmalini düzenleme ve ayrıca gerekli icraî önlemleri alma yetkisine sahip olduğunu teyit eden Mahkeme,⁶³

⁶⁰ Mahkemenin ileride bu konuda bir karar vermek durumunda kalırsa, ilgili devlet uygulamalarından da yararlanabileceği hakkında bkz. Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 372-373.

⁶¹ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 224.

⁶² *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 225-236. Talep edilen ücret ile (ilgili olabilecek) vergi arasında özellikle amaç unsuru yönünden fark bulunduğu hakkında bkz. Lourenço Limão, "Bunkering in the EEZ," *Academia*, 2015, 6, <https://www.academia.edu/18935625/Bunkering_in_the_EEZ>.

⁶³ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 264.

Gine-Bissau'ın tatbik ettiği yaptırımları değerlendirmiştir. Mahkemeye göre, kıyı devletinin MEB'deki canlı kaynaklarla ilgili düzenlemeleri çerçevesinde birtakım önlemlere başvurabileceğini öngören m. 73/1'de gemiye el koyulması açıkça zikredilmese de, MEB'de yabancı balıkçı gemilerine yakıt ikmali yapan bir gemiye el koyulması kendiliğinden m. 73/1'in ihlalini teşkil etmez. Müdahalenin uygunluğu somut olayın şartlarına göre incelenmelidir.⁶⁴ Birçok kıyı devletinin bu yönde tedbirler öngörmüş olmasının da konunun yorumlanmasında etkisi olabileceğine dikkat çeken Mahkeme,⁶⁵ kıyı devletinin sadece Sözleşmeye uygun şekilde kabul ettiği düzenlemelere uyulmasını sağlamak için "gerekli olabilecek önlemleri" alabileceğini vurgulamıştır.⁶⁶ Bu çerçevede Mahkeme, öncelikle, somut olayda yaklaşma, denetleme ve tutuklama biçimindeki müdahalelerin m. 73/1'i ihlal etmediğini bildirmiştir.⁶⁷ Daha sonra ise, *Virginia G*'nin ilgili faaliyeti için yazılı bir izne sahip olmamasını ve gereken ödemeyi yapmamasını ciddi ihlaller olarak değerlendirmekle birlikte, Gine-Bissau'ın -benzer ağırlıktaki ihlallerine rağmen- yakıt sağlanan balıkçı gemilerine daha hafif müdahalelerde bulunduğunu ya da müdahale etmediğini, el koyma biçimindeki yaptırımın -ihlaller kasıttan ziyade ilgili yazışmaların yanlış yorumlanmasından kaynaklandığından- cezalandırmak veya tekerrürü önlemek için

⁶⁴ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 251, 257.

⁶⁵ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 253.

⁶⁶ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 256, 266.

⁶⁷ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 265. Uygulama yetkilerinin kullanılmasının hukuka uygunluğu değerlendirilirken, ilgili kriterlerin nasıl uygulandığının gerekçelerle aydınlatılması gerektiği hakkında bkz. James Harrison, "Safeguards against Excessive Enforcement Measures in the Exclusive Economic Zone: Law and Practice," iç. *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, ed. Henrik Ringbom (Brill-Nijhoff, 2015), 220; Goodman, "Rights, Obligations, Prohibitions," 18.

gerekli olmadığını ve ayrıca m. 73'e dayanan önlemler uygulanırken genellikle makullük ilkesine (*the principle of reasonableness*)⁶⁸ riayetini gerektiğini ama olayda buna uyulmadığını belirterek, gemiye ve gemideki petrole el koyulmasını m. 73/1'in ihlali olarak nitelendirmiştir.⁶⁹

⁶⁸ Mahkemenin, 73. maddede açıkça geçmeyen makullük ilkesine dayanarak, kıyı devletinin ciddi bir ihlale karşı egemenlik yetkilerini uygulamasını hukuka aykırı saymasına şüpheyle yaklaşılacağı hakkında bkz. Craig H. Allen, "Law of the Sea Tribunal Implies A Principle of Reasonableness in UNCLOS Article 73," *OpinioJuris*, 17.04.2014, 4, <<http://opiniojuris.org/2014/04/17/guest-post-law-sea-tribunal-implies-principle-reasonableness-unclos-article-73/>>. Mahkemenin somut olayda bu ilkeyi (kriteri) açıklığa kavuşturmadığı hakkında bkz. Harrison, "Safeguards," 245; Erietta Scalieri, "Discretionary Power of Coastal States and the Control of Its Compliance with International Law by International Tribunals," iç. *Interpretations of the United Nations Convention on the Law of the Sea by International Courts and Tribunals*, ed. Angela Del Vecchio ve Roberto Virzo (Springer, 2019), 357.

⁶⁹ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 266-271. Mahkemenin bu sonucunu eleştiren kimi yargıçlara göre, m. 73 çerçevesinde yapılacak incelemede "egemen haklar" teriminin bu hakları kullanırken kıyı devletine bir dereceye kadar saygı duyulmasını gerektirdiği göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca, ulusal mahkemelerin ve makamların somut bir olayın koşullarını daha iyi değerlendirebileceğini ve Mahkemenin görevinin ulusal makamların yerine geçmek olmayıp onların kararlarını denetlemek olduğunu belirten bu yargıçlara göre, m. 73 çerçevesinde alınan önlemler, ancak yetkinin kullanılmasında açık bir hata veya keyfilik varsa ya da yetkinin kullanımı mevcut olmayan veya açıkça yanlış olgulara dayanıyorsa, hukuka aykırı addedilmeliydi. *The M/V "Virginia G" Case (Panama/Guinea-Bissau)*, ITLOS, Joint Dissenting Opinion of Vice-President Hoffmann and Judges Marotta Rangel, Chandrasekhara Rao, Kateka, Gao and Bouguetaia of 14.04.2014, p. 49-55, 61. Makullük kriteri bakımından da bu yargıçlar, davalı devletin Sözleşmeye aykırı hareket etmediği görüşünü bildirmiştir. *The M/V "Virginia G" Case*, Joint Dissenting Opinion of Vice-President Hoffmann and Judges Marotta Rangel, Chandrasekhara Rao, Kateka, Gao and Bouguetaia of 14.04.2014, p. 56-57. Benzer yönde bkz. Harrison, "Safeguards," 221, 244-245.

Ayrıca, geminin alıkoyulduğu sürece (en azından limana getirilmesinden sonra) mürettebatın gemiyi terk etme olanağı bulunması sebebiyle, onların kalışları hapis cezası olarak nitelendirilmeyip, m. 73/3'ün ihlal edilmediği sonucuna varılırken;⁷⁰ m. 73/4'te öngörülen bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmediği saptanmıştır.⁷¹ Neticede Mahkeme, el koyulan petrol ile geminin tamir masrafları için davacı devlete maddî tazminat ödenmesine hükmedip; davacı devletin haklarının ihlalleri bakımından da, davalı devletin -gemiye ve gemi kargosuna el koymakla (m. 73/1) ve geminin tutuklanmasından ve sonraki işlemlerden bayrak devletini haberdar etme yükümlülüğünü yerine getirmemekle (m. 73/4)- hukuka aykırı şekilde hareket ettiğini ve davacının haklarını ihlal ettiğini bildirmesinin yeterli bir giderim oluşturduğunu belirtmiştir.⁷²

3. The M/V “Norstar” Davası

Panama bayraklı bir petrol tankerinin İtalya yargı makamlarının talebiyle tutuklanması ve alıkoyulmasıyla ilgili bu Dava, açık denizlerde yakıt ikmal faaliyetleriyle ilgilidir.⁷³

⁷⁰ *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 308-311.

⁷¹ *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 328.

⁷² *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 446-448, 452.

⁷³ Bu olayda, *Norstar* isimli gemi, 1994'ten 1998'e kadar İspanya, Fransa ve İtalya karasularının ötesindeki sulara büyük yatlarla motorin tedarikinde kullanılmıştır. İtalya yargı makamlarının, geminin ait olduğu şirketin başkanı ve sorumlu müdürü, gemi kaptanı ve aracı şirketin sahibi dâhil sekiz kişi hakkında madenî yağ ve vergi kaçakçılığında (İtalya'da vergiden muaf olarak alınan petrolün uluslararası sulara İtalya'ya veya diğer Avrupa Birliği devletlerine bağlı yatlarla satışından) dolayı açılan ceza davaları kapsamında, bazı uluslararası andlaşmalara dayanarak adli yardım talep etmesi üzerine Palma de Mallorca'da bulunan gemiye İspanya makamları tarafından Eylül 1998'de el koyulmuştur. 2003'te Savona Mahkemesi Ceza Dairesi sanıkların tamamını bütün suçlardan beraat

Mahkeme açık denizlerde yakıt ikmal faaliyetinin BMDHS ve uluslararası hukukun diğer kuralları tarafından öngörülen şartlar çerçevesinde kullanılabilecek seyrüsefer serbestliğinin bir parçası olduğunu bildirmiştir. *M/V Norstar* tarafından gezi (seyahat) amacıyla kullanılan teknelere açık denizlerde yakıt ikmali yapılması Sözleşme m. 87'de düzenlenen seyrüsefer serbestliği kapsamına girer.⁷⁴ Bu Davada İtalya'nın -Sözleşme veya diğer andlaşmalarda bunu haklı kılan bir dayanak yokken- ceza ve gümrük düzenlemelerini açık denizlerdeki faaliyetlere teşmil etmekle, el koyma kararı çıkarmakla ve bunun icrasını İspanya makamlarından talep etmekle m. 87/1'i ihlal ettiğine hükmedilmiştir.⁷⁵

II. SORUNUN BMDHS'NİN İLGİLİ HÜKÜMLERİ ÇERÇEVESİNDE İNCELENMESİ

A. Kıyı Devleti Hak ve Yetkileri

1. Genel Olarak

"Kıyı devletinin MEB'deki hakları, yetkisi ve görevleri" başlıklı 56. maddenin ilk iki fıkrasına göre,

"1. Kıyı devleti, MEB'de, a) deniz yatağının üzerindeki suların, deniz yatağının ve bunun toprak altının canlı ve canlı olmayan doğal kaynaklarını araştırma ve işletme, muhafaza ve idare etme amacıyla ve sudan, akıntılardan ve rüzgardan enerji elde edilmesi gibi bölgenin ekonomik yönden işletilmesi ve araştırılmasına ilişkin diğer faaliyetler

ettirip, gemi üzerindeki el koymanın sona erdirilmesine ve geminin malikine iadesine hükmetmiştir. Bu karar Palma de Mallorca Mahkemesine icra edilmek üzere gönderilmiştir. Karar 2005'te kesinleşmiştir. Bkz. *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, ITLOS, Judgment of 04.11.2016, p. 41-48; *The M/V "Norstar" Case (Panama v. Italy)*, ITLOS, Judgment of 10.04.2019, p. 69-86.

⁷⁴ *The M/V "Norstar" Case*, Judgment of 10.04.2019, p. 219.

⁷⁵ *The M/V "Norstar" Case*, Judgment of 10.04.2019, p. 225-226, 469.

hususunda egemen haklara; b) bu Sözleşmenin ilgili hükümleriyle sağlanmış bulunan, i) suni adaların, tesislerin ve yapıların kurulması ve kullanılması, ii) denizin bilimsel yönden araştırılması, iii) deniz çevresinin muhafazası ve korunması, hususlarında yetkiye; c) bu Sözleşmeyle sağlanmış bulunan diğer hak ve görevlere, sahiptir. 2 Kıyı devleti, bu Sözleşmeyle düzenlenen MEB'deki haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken diğer devletlerin hak ve görevlerine gereği gibi saygı gösterecek ve bu Sözleşmenin hükümleriyle bağdaşan bir tarzda hareket edecektir."

Bu madde, MEB'de kıyı devleti hak, yetki ve görevlerinin genel kapsamını belirlemektedir. Buradaki hak, yetki ve görevlerin içeriği ve icrasına ilişkin ayrıntılı ve özel hükümler, 5. Bölümün diğer maddelerinde, (deniz yatağı ve toprak altına dair hakların kullanımı bakımından, m. 56/3'teki gönderme sebebiyle) kıta sahanlığına ilişkin 6. Bölümde, deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ilişkin 12. Bölümde ve denizin bilimsel yönden araştırılmasına ilişkin 13. Bölümde yer almaktadır.⁷⁶

Sözleşme m. 56/1(a)'ya göre kıyı devleti MEB'deki doğal kaynakların araştırılması, elde edilip kullanılması, muhafazası ve idaresi amacıyla egemen haklara (*sovereign rights*) sahiptir.⁷⁷

⁷⁶ Nordquist et al., *Commentary*, 505, 515.

⁷⁷ Uluslararası Hukuk Komisyonu 1956'da tamamladığı Deniz Hukuku Sözleşmesi Taslağının 68. maddesi kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde onun doğal kaynaklarını araştırmak ve işletmek amacıyla egemen haklar kullanacağını düzenlemiş ve bu hüküm neredeyse aynı şekilde 1958 tarihli Kıta Sahanlığı Sözleşmesinin (Bkz. UNTS, 1964, Cilt 499, 311ff.) 2. maddesinde yer almıştır. Taslağın Şerhinde, kıta sahanlığında kıyı devletinin egemenliği yerine egemen haklarının tanındığını vurgulayan Komisyon, bu hakların ilgili alandaki doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi için gereken ve bununla bağlantılı bütün hakları kapsadığını ve ayrıca hukuk ihlallerinin önlenmesi ve cezalandırılması için gerekli yetkileri de içerdiğini belirtmiştir. ILC, "Articles concerning the Law of the Sea with Commentaries," *Yearbook of the ILC* (1956/2), 297. Bu açıklamanın,

Bu maddeyle kıyı devletine MEB'deki kaynaklar bakımından verilen egemen haklar, ülkesel veya tam egemenlik kurmaz, maddede belirtilen amaçlarla (*for the purpose of...*) sınırlı (işlevsel) hak ve yetkiler sağlar.⁷⁸ Bir başka deyişle -kıta sahanlığı üzerinde de geçerli- egemen haklar, ülkesel egemenliğe göre konu bakımından (*ratione materiae*) sınırlı haklardır.⁷⁹ İçerik bakımındansa bu haklar, ilgili konularda kıyı devletine hem düzenleme hem de icra yetkileri sağlamaktadır.⁸⁰ Sözleşmenin 73. maddesinde de, kıyı devletinin MEB'deki (sadece) canlı

kıyı devletinin MEB'deki egemen haklarının işlevini de izah ettiği değerlendirilebilir. Nordquist et al., *Commentary*, 542; Anderson, "Coastal State Jurisdiction," 107.

⁷⁸ Gavouneli, *Functional Jurisdiction*, 64, 68-69; Beckman ve Davenport, "EEZ," 7; Proelss, "Law on the Exclusive," 93-94; Jakobsen, *Marine Protected Areas*, 41; Proelss, "Article 56," 424-425; Quince, *Exclusive*, 36. Yine de, UAD'nin -kıyı devletinin, üzerinde onu araştırmak ve kaynaklarını işletmek amacıyla egemen haklara sahip olduğu- kıta sahanlığıyla ilgili değerlendirmesi göz önünde bulundurulduğunda, bunlar ülkeye bağlı (bir bakıma ülkesel nitelikte) haklar olarak da anlaşılabilir. *Ege Denizi Kıta Sahanelığı Davasında Yunanistan*, 1928 tarihli Cenevre Hakemlik Genel Sözleşmesine (Bkz. LNTS, 1929-1930, Cilt 93, 343; RG, 10.05.1934, S. 2697.) koyduğu ve kendi ülkesel statüsüyle ilgili uyuşmazlıkların Divanın (USAD) yargı yetkisi dışında olduğunu bildiren çekincesinin mevcut uyuşmazlığı kapsamadığını öne sürmüştür. UAD ise, uyuşmazlığın Türkiye ve Yunanistan'ın uluslararası hukuk gereğince üzerinde egemen haklar kullanmaya yetkili olduğu kıta sahanlığı alanlarının sınırlandırılmasıyla ilgili olduğunu; komşu devletler arasında sınır tespit etmenin, her birinin egemen yetki ve haklarının nereye kadar uzadığını kesin ve kalıcı çizgilerle göstermek anlamına geldiğini belirtmiştir. Bu çerçevede Divan, uyuşmazlığı söz konusu çekince kapsamında Yunanistan'ın ülkesel statüyle ilgili bir uyuşmazlık olarak değerlendirip, Türkiye'nin de mütakabiliyet esası gereğince bu çekinceye başvurma hakkı bulunduğunu belirtmiştir. *Aegean Sea Continental Shelf (Greece v. Turkey)*, ICJ, Judgment of 19.12.1978, p. 81, 85, 90.

⁷⁹ Tanaka, *Law of the Sea*, 9-10, 153-154.

⁸⁰ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 211, 213; Proelss, "Article 56," 425; Tanaka, *Law of the Sea*, 10, 153-154, 182.

kaynaklarla ilgili düzenleme yetkisine gönderme yapılıp birtakım icraî yetkileri belirtilmekte ve bunların kullanılması şartlara ve sınırlara tâbi tutulmaktadır.⁸¹ Bu maddenin 1. fıkrasına göre,

“Kıyı devleti, MEB’deki canlı kaynakları araştırma, işletme, muhafaza ve idare etme ile ilgili egemen haklarının kullanımı kapsamında, bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul ettiği kanun ve düzenlemelere riayeti sağlamak için yavaşma, denetleme, tutuklama ve yargılama da dâhil olmak üzere gerekli olabilecek önlemleri alabilir.”

Maddenin diğer fıkralarında da, tutuklanan gemiler ve onların mürettebatının makul bir teminat veya diğer bir

⁸¹ Nordquist et al., *Commentary*, 786; Nelson, “Exclusive,” 72; James Harrison, “Article 73,” iç. *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, ed. Alexander Proelss (Nomos, 2017), 557-558. Her ne kadar m. 73/1 salt canlı kaynaklar üzerindeki egemen hakların uygulanması hususunda kıyı devletine yetkiler sağlasa da, kıyı devleti, en başta m. 56/1(a) gereğince, MEB’deki (genellikle deniz tabanında ve toprak altında yer alan) canlı olmayan kaynaklar üzerindeki egemen hakları bakımından da icraî yetkilere sahiptir. Ayrıca, yukarıda belirttiğimiz üzere m. 56/3, deniz yatağı ve toprak altı ile ilgili olarak bu maddede belirtilen hakların - kıta sahanlığını düzenleyen- 6. Bölüme uygun şekilde kullanılacağını öngörmektedir. Bu noktada *Tanaka*’nın şu tespiti önem taşımaktadır: Kıta sahanlığı bakımından m. 73/1 benzeri bir hüküm bulunmamakla birlikte, kıta sahanlığı üzerindeki egemen haklarının (m. 77’nin) kıyı devletine, onun (canlı/cansız) doğal kaynaklarını araştırma ve işletme hususunda düzenleme ve icra yetkileri verdiği kabul edilmelidir. Sıcak takip hakkının MEB’deki veya kıta sahanlığındaki ihlallere uygulanabileceğini gösteren m. 111/2 de bunu doğrulamaktadır. *Tanaka, Law of the Sea*, 172. Kıyı devletlerinin canlı olmayan kaynaklarla ilgili icraî yetkiler kullanma yönünde eğilimleri olmakla birlikte, bu yetkinin sınırları hakkında bazı tereddütler bulunduğu hakkında bkz. Andreone, “Exclusive,” 170. Kıyı devletinin MEB’deki canlı olmayan kaynaklar üzerindeki egemen haklarının ona uygulama yetkileri verip vermediği, *The M/T “San Padre Pio” Davasının* geçici tedbirler aşamasında da tartışma konusu olmuştur. *The M/T “San Padre Pio” Case*, Order of 06.07.2019, p. 87, 98-99.

güvencenin verilmesi üzerine derhal serbest bırakılacağı;⁸² balıkçılığa ilişkin düzenlemelerin MEB’de ihlali hâlinde, ilgili devletlerce aksini öngören bir andlaşma yoksa, hapis cezası veya bedenî bir başka ceza verilemeyeceği; geminin tutuklanması veya alıkoyulması durumunda bayrak devletinin alınan önlem ve sonradan uygulanan cezalardan derhal haberdar edileceği öngörülmektedir.

Bunların yanında, m. 56/1(b)’de belirli faaliyetler veya amaçlarla ilgili olarak, yeri geldikçe (çevrenin korunması hususundaki yetki ayrı bir başlık altında) açıklanacağı üzere, kıyı devletine yetki de (*jurisdiction*) tanınmaktadır. Bu yetkinin yukarıdaki egemen haklardan nitelik farkı bulunup bulunmadığı tartışmalı olsa da, her birinin -ilgili hükümler çerçevesinde- belirli konularda kıyı devletine birtakım hak ve yetkiler sağladığı ve aslında 5. Bölümde kullanılan terimlerde tam bir tutarlılık bulunmadığı belirtilmelidir.⁸³ Madde 56’nın 2. fıkrasında da kıyı devletinin diğer devletlerin hak ve görevlerine gereği gibi saygı gösterme yükümlülüğü düzenlenmektedir. Bu husus, aşağıda, diğer devletler için benzer bir yükümlülük öngören m. 58/3’le birlikte incelenecektir.

2. Doğal Kaynaklar Üzerinde Egemen Haklar ve Belirli Hususlarda Yetkiler

Kıyı devletinin MEB’deki egemen hakları belirli işlevlerle sınırlı olduğu için, bu hakların kullanımı, ilgili faaliyet ile m. 56/1(a)’da belirtilen konular arasında doğrudan bir bağlantı

⁸² Bu hükme, UDHM nezdinde m. 292 uyarınca işletilen derhal serbest bırakma usulü çerçevesinde birçok kez başvurulmuştur.

⁸³ Bkz. Gavouneli, *Functional Jurisdiction*, 65, 68-69; Proelss, “Law on the Exclusive,” 100-103; Jakobsen, *Marine Protected Areas*, 43-44; Proelss, “Article 56,” 429.

olmasını gerektirir.⁸⁴ Kimilerine göre, MEB’de yakıt ikmal faaliyetlerinin kıyı devletinin bölgedeki canlı kaynaklarla ilgili egemen hakları kapsamına girip girmediği sorusuna olumlu cevap vermek zordur. Zira yakıt tankeri bir balıkçı gemisi olmayıp, kıyı ötesi destek gemisidir;⁸⁵ denizde yakıt ikmal, balıkçı gemilerine ekonomik avantaj sağlasa da, böyle bir takviye limandan da alınabileceği için, onların işleyişleri açısından vazgeçilmez değildir.⁸⁶ Bu görüşlerin sahibi *Lagoni*, yine de, m. 62/4’ün kıyı devletine MEB’de balıkçılık yapacak diğer devlet vatandaşları için bağlayıcı düzenlemeler yapma hususunda geniş bir yetki verdiğini ve yakıt ikmalinin balıkçı gemilerinin

⁸⁴ Proelss, “Article 56,” 425-426.

⁸⁵ Yakıt tankerlerinin bu şekilde nitelendirilmesi için ayrıca bkz. *The M/V “Saiga” Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, ITLOS, Dissenting Opinion of Judge Anderson of 04.12.1997, p. 6.

⁸⁶ *Lagoni*, “Offshore Bunkering,” 617-618. *Lagoni*’nin ayrıca belirttiği üzere, Sözleşme m. 56/1(a) uyarınca, kıyı devleti MEB’deki balıkçılığa ilişkin hak ve yetkileri yanında, sudan, akıntılardan ve rüzgardan enerji elde edilmesi gibi bölgenin ekonomik yönden araştırılması ve işletilmesiyle ilgili diğer faaliyetler bakımından da egemen haklara sahiptir. MEB’de yakıt ikmal faaliyetleri ise, bir işletmenin bölgedeki ticarî faaliyetlerinden olmakla birlikte, bölgenin ekonomik yönden işletilmesi değildir. Sonuç olarak, MEB’de balıkçı gemilerine yakıt ikmal, kıyı devletinin ne bölgedeki canlı kaynaklar üzerindeki ne de bölgenin ekonomik yönden araştırılması ve işletilmesi hususundaki egemen hakları kapsamına girer. *Lagoni*, “Offshore Bunkering,” 619. Geçmişte, *Yargıç Wolfrum* ve *Yamamoto* da, kıyı devletinin MEB’de balıkçılığa ilişkin hangi hususları düzenleyebileceğini gösteren m. 62/4’teki listenin tahdidî olmadığını kabul etmekle birlikte, ticarî gemilerin seyrüsefer serbestliğiyle bağlantılı faaliyetlerinin -sırf onların balıkçı gemilerine hizmet ettikleri gerekçesiyle- kıyı devletinin yetkisine girdiğinin öne sürülemeyeceğini ima etmişlerdir. *The M/V “Saiga” Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, ITLOS, Dissenting Opinion of Vice-President Wolfrum and Judge Yamamoto of 04.12.1997, p. 22. *The M/V “Virginia G” Davasında* kıyı devletinin balık avlayan gemilere yakıt ikmalini düzenleyebileceği oy birliğiyle kabul edildiği için, bu Davada da yer alan *Yargıç Wolfrum*’un önceki görüşünü değiştirdiği/netleştirdiği belirtilebilir.

avlanma verimliliğini arttırdığını dikkate alıp, kıyı devletinin balıkçılığa yardımcı bu faaliyetleri düzenleyebileceğini; böyle bir düzenlemenin, bölgede balıkçılık yapan gemilere uygulanabileceğini, yabancı yakıt tankerleri için bağlayıcılığıninsa tartışmaya açık olduğunu belirtilmektedir.⁸⁷

UDHM'nin *The M/V "Virginia G" Davası*ndaki değerlendirmesi ise, yukarıda da belirtildiği gibi, daha farklıdır. Burada kıyı devletinin, m. 56 ve 62/4 hükümlerinin MEB'deki canlı kaynakların muhafaza ve idare edilmesi amacıyla kendisine sağladığı hak ve yetkiler çerçevesinde bölgede balıkçılık yapan yabancı gemilere yakıt ikmal yapılmasını düzenleyebileceği,⁸⁸ bu düzenleme yetkisinin kıyı devletinin bölgede bulunan doğal kaynaklar üzerindeki (işlevsel) egemen haklarından kaynaklandığı belirtilmiştir.⁸⁹ Bu sonuca varırken Mahkeme, kıyı devletinin balıkçılık faaliyetlerine ilişkin düzenlemelerinin hangi hususlarla ilgili olabileceğini gösteren m. 62/4'teki listeyi göz önünde bulundurarak, kıyı devletinin balıkçılıkla doğrudan bağlantılı faaliyetleri düzenleyebileceğine; MEB'de balıkçılık yapan yabancı gemilere yakıt verilmesinin onların avlanma faaliyetlerine kesintisiz bir şekilde devam

⁸⁷ Lagoni, "Offshore Bunkering," 618. Yazara göre, kıyı devleti balıkçı gemilerine MEB'de girişecekleri avlanma faaliyetleri için m. 62/4(a) uyarınca ruhsat verirince onların ülkesindeki bir limana uğramasını şart koşabilir ve ruhsatlara kıyı ötesi yakıt alımı hususunda düzenlemeler ekleyebilir. Yine, kıyı devletinin tankerlerin MEB'de faaliyette bulunmasını ruhsata bağlayabileceği ve bu çözüme yakıt tedarik işletmelerinin itiraz etmeyeceği düşünülebilir. Bunların dışında kıyı devletleri ile bayrak devletleri farklı menfaatleri dikkate alan bir başka çözüm de üretebilir. Lagoni, "Offshore Bunkering," 626-627. Kıyı devletinin MEB'de avlanma faaliyetinde bulunan gemilere verdiği lisanslara yakıt alımıyla ilgili şartlar ekleyebileceği hakkında ayrıca bkz. Anderson, "Coastal State Jurisdiction," 112.

⁸⁸ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 217.

⁸⁹ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 222.

etmesine imkân sağlaması sebebiyle de böyle bir bağlantının bulunduğu dikkat çekmiştir.⁹⁰ Ayrıca, Sözleşmenin kabulünden sonra bazı devletlerin bu konuda düzenlemeler yaptığı, bunlara genellikle itiraz edilmeden uyulduğu ve çeşitli andlaşmalarda yakıt ikmalinin “balıkçılıkla ilgili (destekleyici) faaliyetler”den sayıldığı da dikkate alınmıştır.⁹¹

⁹⁰ *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 215. Böylece Mahkeme, balıkçılık yapan gemilere yönelik yakıt ikmal faaliyetlerinin düzenlenmesini bölgedeki canlı kaynakların korunması kapsamında görmüştür. Peiris, “Bunkering,” 437-438. Bir başka deyişle, kıyı devletinin MEB’de balıkçılığı düzenleme yetkisinin, balıkçılık yapan gemilere yakıt ikmalini düzenleyebilmeyi de içerdiği sonucuna varılmıştır. Harrison, “Article 73,” 558, 560.

⁹¹ *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 216-219. *Peiris*’e göre, söz konusu andlaşmalardaki balıkçılıkla ilgili faaliyetlere ilişkin tanımların, ancak bütün alakalı devletlerin o andlaşmalara taraf olması durumunda uygulanabileceği Mahkeme tarafından göz ardı edilmiştir. Peiris, “Bunkering,” 435. Yine, kararda gönderme yapılan andlaşmaların ve devlet uygulamalarının, Sözleşmenin taraflarından sadece bir kısmıyla ilgili olması sebebiyle, 1969 tarihli Andlaşmalar Hukukuna Dair Viyana Sözleşmesi m. 31/3(a) ve 31/3(b)’de belirtilen -tarafların andlaşmanın yorumlanması veya uygulanmasıyla ilgili mutabakatını yansıtan- sonraki bir anlaşma veya uygulama sayılamayacağı hakkında bkz. Churchill, “Revealing a Mosaic,” 68. Kanımızca Mahkemenin BMDHS çerçevesinde vardığı sonucu devlet uygulamalarına ve başka andlaşmalardaki tanımlara atıfla güçlendirmesi yanlış bir yöntem değildir. Viyana Sözleşmesi m. 31/3 sonraki bir andlaşmanın, sonraki uygulamanın veya ilgili herhangi bir uluslararası hukuk kuralının ancak belirli şartları taşınması hâlinde bir andlaşmanın yorumlanmasında dikkate alınacağını belirtmekle birlikte, bir kararın -genel yorum kurallarının uygulanmasından doğan- ana gerekçesini teyit etmek veya kuvvetlendirmek için bahsi geçen unsurların da göz önünde bulundurulması her zaman mümkündür. Nitekim Viyana Sözleşmesi m. 32 de, diğerleri yanında, genel yorum kurallarını düzenleyen m. 31’in uygulanmasından doğan manayı teyit etmek için tamamlayıcı yorum araçlarına (*supplementary means of interpretation*) başvurulabileceğini öngörmektedir.

Böylece Mahkeme, kıyı devletinin -56. ve 62. maddelerde öngörülen canlı kaynakları muhafaza ve idare etme yetkisi çerçevesinde- sadece balıkçı gemilerine yönelik düzenlemeler yapma yetkisine sahip olmadığını, aynı zamanda yakıt ikmal gemilerinin MEB’de avlanma faaliyetinde bulunan gemilere yakıt sağlayabilmesini kendisinden izin alınmasına bağlı tutabileceğini ve bu yetkilendirme sürecindeki maliyetleri karşılamak için bir ücret talep edebileceğini doğrulamıştır.⁹² Kıyı devletlerinin ilgili düzenlemelerinin bu yakıt ikmal gemileri için yükümlülükler doğurmasının yanında, onların bayrak devletlerinin de bahsedilen düzenlemelere uyulmasını sağlayacak önlemler alması gerektiği belirtilebilir.⁹³

Öte yandan, kıyı devletinin MEB’de balıkçılık yapan gemilere yakıt sağlanmasına ilişkin düzenleme yetkisinin -canlı kaynaklar üzerindeki egemen haklara referansla- sınırsız olduğu öne sürülemez.⁹⁴ UDHM de, bu konudaki düzenlemelerin içeriğinin Sözleşmeye uygunluğunu değerlendirirken, ilgili

⁹² Testa, “Coastal State Regulation of Bunkering,” 372.

⁹³ UDHM’nin bir danışma görüşündeki (kıyı devletinin balıkçılık faaliyetlerine ilişkin yetkilerinin diğer devletlere yüklediği yükümlülükler hakkındaki) tespitleri, *The M/V “Virginia G” Davasında* balıkçılıkla ilgili faaliyetlerden sayılan yakıt ikmal faaliyetleri için bu sonucun çıkarılmasını desteklemektedir. Bu görüşte Mahkemenin belirttiği üzere, bir devletin münhasır ekonomik bölgesinde avlanan yabancı uyruklu kişilerin kıyı devletinin düzenlemelerinde yer alan muhafaza tedbirlerine ve diğer şartlara uyacaklarını öngören m. 62/4 hükmü, devletlere (de) uyruklarının bu koruma önlemlerine ve şartlara uymalarını sağlama yükümlülüğü yükler. Sözleşmenin m. 58/3, 62/4 ve 192 hükümlerinden, bayrak devletlerinin, uyruklarının ve bayrağını taşıyan gemilerin yasa dışı, kayıt dışı ve düzenlenmemiş balıkçılık faaliyetlerine girişmemelerini sağlayacak önlemler almakla yükümlü olduğu sonucu çıkmaktadır. *Request for an Advisory Opinion Submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC)*, ITLOS, Advisory Opinion of 02.04.2015, p. 123-124.

⁹⁴ Anderson, *Modern Law of the Sea*, 226; Anderson, “Coastal State Jurisdiction,” 113, 115; Proelss, “Article 56,” 425-426.

faaliyetlerin yeterince açık bir şekilde tanımlanması, izin prosedürünün aşırı bir külfet getirmemesi ve izin için talep edilebilecek (makul) ücretin malî menfaatleri koruma (vergilendirme) amacı taşımaması gerektiğine işaret etmiştir.⁹⁵ Bu son konuyla ilgili de, malî menfaatleri korumaya yönelik gümrük düzenlemelerinin prensip olarak (yapay ada, tesis ve yapılar haricinde) MEB'e teşmil edilemeyeceği, böyle bir düzenlemenin uygulanmasının m. 56 ve 58'e aykırı olacağı belirtilmiştir.⁹⁶

Kıyı devletinin balıkçılık yapan gemilere yakıt sağlanmasına ilişkin yetkileri hakkında bu tespitlerle birlikte Mahkeme, diğer yakıt ikmal faaliyetleri bakımından böyle bir yetkinin bulunup bulunmadığını açıklığa kavuşturmamıştır.⁹⁷ Bu noktada kimi yargıç ve yazarların savunduğu üzere, MEB'deki yakıt ikmal faaliyetlerinin kıyı devletinin egemen hakları veya yetkisi kapsamına girip girmediği hususunda her durumda geçerli bir kural (*one-rule-fits-all*) yoktur. Esasen böyle bir kuralın varlığı uygulamada kolaylık sağlayacak olsa da, konunun yakıt ikmalinin hizmet sunulan gemininkine yardımcı bir faaliyet olduğu ve birtakım ayrımlar dikkate alınarak incelenmesi gerekir. Bir başka deyişle, MEB'de yakıt ikmali, toptan ve standart bir yaklaşım yerine, vaka bazında (*case-by-case*), işin hangi şartlar çerçevesinde gerçekleştirildiği ve özellikle de yakıt sağlanan geminin o anki faaliyeti göz önünde bulundurularak değerlendirmelidir. Özetle, bu faaliyetlerin hukukî durumu,

⁹⁵ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 225-236. Yine, m. 62/5'teki benzer düzenleme dikkate alındığında, kıyı devletinin -yakıt ikmal işletmelerinin ilgili usullere uymasına fırsat verecek şekilde- bu konudaki düzenlemelerini duyurması da gerekir. Anderson, *Modern Law of the Sea*, 227.

⁹⁶ *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 127, 130-131, 136; *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 232-233.

⁹⁷ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 223.

genel ve soyut bir şekilde karara bağlanamaz, her bir olayın şartlarına göre değişebilir; kimi durumlarda m. 56'daki kimi durumlarda ise m. 58'deki hak ve yetkiler uygulama bulabilir.⁹⁸ *Testa*'nın yine bu bağlamda dikkat çektiği üzere, Sözleşme hükümleri, birtakım belirsizlikler ve yoruma açık noktalar içerse de, yakıt ikmal faaliyetleri bakımından -ikmal yapılan geminin faaliyetine göre- kıyı devletini ya da bayrak devletini yetkili kılmaktadır.⁹⁹

Bu bağlamda genel olarak belirtilmelidir ki, yakıt ikmali, yakıt verilen geminin kıyı devletinin egemen hakları veya yetkisine giren faaliyetlerine (mesela avlanmaya) hizmet ediyorsa buna ilişkin kurallar (özellikle m. 56, 62, 73); böyle bir geminin MEB'de diğer devletlerin sahip olduğu serbestlikleri kullanmasına (mesela seyrüsefere) hizmet ediyorsa buna ilişkin kurallar (özellikle m. 58) uygulama bulacaktır.¹⁰⁰ Farklı tarafların

⁹⁸ Bkz. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Separate Opinion of Judge Anderson of 01.07.1999, 137-138; Anderson, "Coastal State Jurisdiction," 112-115; Proelss, "Article 56," 426; Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 375-380; Yiouli Stylianidou, "Bunkering in the EEZ: An Aspect of the High-Seas Freedom of Navigation?," *Mondaq*, 15.10.2020, <<https://www.mondaq.com/cyprus/marine-shipping/994936/bunkering-in-the-eez-an-aspect-of-the-high-seas-freedom-of-navigation>>.

⁹⁹ Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 379-380.

¹⁰⁰ Anderson, *Modern Law of the Sea*, 227; Anderson, "Coastal State Jurisdiction," 114; Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 375. Burada bir diğerini desteklemek için kullanılan bir geminin, bu faaliyeti açısından, o an için, hukukî durumunun değişmesi, bir başka deyişle desteklenen gemininkiyle aynı şekilde muamele görmesi söz konusudur. Hukukun diğer alanlarında da bunun örnekleri görülebilir. Anderson, *Modern Law of the Sea*, 226. 1994 tarihli Denizlerdeki Silahlı Çatışmalara Uygulanacak Uluslararası Hukuk Hakkında San Remo Rehberinin 60. maddesinde düşman tarafa bağlı ticarî gemilerin asker taşımak, savaş gemilerini ikmal etmek gibi düşmanın silahlı kuvvetlerine yardımcı faaliyetlere katılmasının onları askerî hedef hâline getirebileceği belirtilmektedir. Bkz. 18 Ekim 2021, <

hak ve yetkilerini gözeten bu ayırım çerçevesinde konuya bakıldığında, öncelikle, MEB’de avlanma faaliyetinde bulunan gemilere bölgede yakıt sağlanması hususunda kıyı devletinin düzenleme ve uygulama yetkilerinin kabul edildiği hatırlanmalıdır.¹⁰¹ İlgili karardaki tespitler kıyas yoluyla uygulandığında, MEB’de petrol arama ve işletmede kullanılan gemilere yönelik yakıt ikmalinin de kıyı devleti yetkisine tâbi olacağı belirtilmelidir. Zira bu durumda yakıt verilen (yardımcı olunan) geminin faaliyeti, kıyı devletinin m. 56/1(a) gereğince egemen haklara sahip olduğu faaliyetlerdendir. MEB’de bilimsel araştırmalar yapılması ise, kıyı devletinin m. 56/1(b-ii) uyarınca yetkili olduğu konulardandır. Bu yetkinin kullanılmasını ayrıntılı şekilde düzenleyen ve sadece belirli konularda sınırlandıran 246. madde de göz önünde bulundurulduğunda,¹⁰² kıyı devletinin bu tür araştırmaları yapmaya rıza gösterdiği gemilere yakıt sağlanmasını düzenlemek amacıyla makul

databases.icrc.org/ihl/INTRO/560>. Hava ve Füze Savaşına Uygulanacak Uluslararası Hukuk Hakkında HPCR Rehberi m. 50’de de belirli faaliyetlere katılan sivil hava araçları bakımından benzer bir hüküm yer alır. Bkz. 18 Ekim 2021, <<https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/8B2E79FC145BFB3D492576E00021ED34-HPCR-may2009.pdf>>.

¹⁰¹ *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 208-223, 249-271.

¹⁰² Bu maddenin ilk üç fıkrasına göre, kıyı devleti, yetkilerinin kullanılması kapsamında, MEB’de ve kıta sahanlığında denizin bilimsel yönden araştırılmasını Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun şekilde düzenleme, buna izin verme ve bunu yürütme hakkına sahiptir. Buralardaki bilimsel araştırmalar kıyı devletinin rızasıyla yapılacaktır. Kıyı devleti, normal şartlarda, diğer devletlerin veya yetkili uluslararası örgütlerin Sözleşmeye uygun şekilde, barışçı amaçlarla ve bütün insanlığın yararına deniz çevresine ilişkin bilimsel bilgiyi arttırmak için yürütebilecekleri bilimsel araştırma projelerine rıza gösterecektir. Bu amaçla, kıyı devleti bu rızanın verilmesinin gereksiz yere geciktirilmemesi veya reddedilmemesini sağlayacak kural ve usulleri tesis edecektir.

önlemler alabileceği değerlendirilmektedir.¹⁰³ Bunların yanında MEB'deki yapay ada, tesis veya yapılara yakıt sağlamak da, m. 56/1(b-i) uyarınca, kıyı devleti yetkisi altında icra edilebilecek işlerdendir.¹⁰⁴

Öte yandan, MEB'de salt seyir hâlindeki gemilere yakıt sağlanması, aşağıda açıklanacağı üzere, 58. maddenin lafzında birtakım belirsizlikler olsa da, orada öngörülen seyrüsefer serbestliğiyle yakından ilgili/bağlantılı denizin uluslararası hukuka uygun kullanımları kapsamında sayılmalıdır. Dahası, yakıt ikmali sırasında avlanma faaliyetinde bulunmayıp (veya ağ ya da trol gibi araçları çekmek amacıyla hareket etmeyip), MEB'den seyrüsefer serbestliği çerçevesinde geçiş yapan balıkçı gemilerine yakıt sağlanması da, ispatla ilgili sorunlar bir kenara konursa, bu kapsamda değerlendirilmelidir.¹⁰⁵ Yine, 58. madde gereğince bütün devletlerin MEB'de su altında kablo ve boru hatları döşeme serbestliği bulunduğu dikkate alınırca, bu işlerde kullanılan veya (bunların bakım ihtiyaçlarını karşılama gibi) ilgili faaliyetlerde bulunan gemilere yakıt verilmesi de, söz

¹⁰³ Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 376. Kıyı devletinin MEB'de denizin bilimsel yönden araştırılması hususunda düzenleme yetkisi ve onun sınırları hakkında bkz. Florian Wegelein, *Marine Scientific Research: The Operation and Status of Research Vessels and Other Platforms in International Law* (Martinus Nijhoff Publishers, 2005), 184-186.

¹⁰⁴ Lagoni, "Offshore Bunkering," 615.

¹⁰⁵ Bkz. *The M/V "Saiga" (No. 2)*, Separate Opinion of Judge Anderson of 01.07.1999, 137; Lagoni, "Offshore Bunkering," 615; Anderson, *Modern Law of the Sea*, 227; Anderson, "Coastal State Jurisdiction," 113-115; Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 376. Tehlike veya zaruret hâlindeki gemilere yardım sağlama amacı kapsamında yakıt ikmali yapılması da şüphesiz ki uluslararası hukuka uygundur. *The M/V "Saiga" (No. 2)*, Separate Opinion of Judge Anderson of 01.07.1999, 137-138; Lagoni, "Offshore Bunkering," 624.

konusu serbestlikle bağlantılı şekilde denizin uluslararası hukuka uygun bir kullanımı olarak nitelendirilmelidir.¹⁰⁶

3. Deniz Çevresini Koruma Yetkisi

Yukarıda aktarılan m. 56/1(b-iii), kıyı devletinin MEB'de deniz çevresinin korunması ve muhafazası için Sözleşmenin çeşitli hükümlerinin verdiği yetkileri haiz olduğunu bildirmektedir. *The M/V "Virginia G" Davasında* UDHM, kıyı devletinin MEB'deki belirli tip yakıt ikmal faaliyetleri bakımından ve bunlara dair birtakım konularda yetkili olduğunu teyit etmekle birlikte, bu faaliyetin hukukî durumunu deniz çevresini koruma amacı ve yetkisi çerçevesinde incelemekten kaçınmıştır.¹⁰⁷ Böylece, MEB'de (balıkçılık yapan gemilere ya da diğer gemilere) yakıt ikmalinin kıyı devleti tarafından deniz çevresini koruma yetkisi kapsamında -ilgili hükümlere dayanarak- düzenlenip düzenlenemeyeceği belirsiz bırakılmıştır.¹⁰⁸ *Yargıç Kelly ve Attard'a* göre, söz konusu faaliyetler, yakıt verilen geminin faaliyeti önemli olmaksızın MEB'de çevresel zararlara yol açabileceği için, genel olarak, kıyı devletinin m. 56/1(b-iii)'te düzenlenen ve 12. Bölümdeki m. 211/5, 220/3, 220/5 ve 220/6 hükümleriyle de teyit edilen yetkisi kapsamına girmektedir.¹⁰⁹ Aslında, bu faaliyetin hukukî durumunun yakıt sağlanan geminin faaliyetine göre değişebileceğini savunan kimi yazarlar dahi, çevresel konuları

¹⁰⁶ Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 376.

¹⁰⁷ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 224.

¹⁰⁸ Allen, "Law of the Sea Tribunal," 2-3; Limão, "Bunkering," 7-8; Peiris, "Bunkering," 435.

¹⁰⁹ *The M/V "Virginia G" Case (Panama/Guinea-Bissau)*, ITLOS, Joint Declaration of Judges Kelly and Attard of 14.04.2014.

dışarıda tuttuklarını belirterek,¹¹⁰ kıyı devletinin MEB'deki her tür yakıt ikmalinde birtakım yetkileri haiz olabileceğini ima etmişlerdir.

MEB'de yakıt ikmalinin oluşturduğu çevresel riskler açısından bakıldığında, iki geminin birbirine yaklaşmasını gerektiren bu faaliyetin, operasyonu yönetecek mürettebatın eğitilmiş olmaması ya da diğer önlemlerin alınmaması durumunda,¹¹¹ sızıntıya ve denizin kirlenmesine yol açabileceği belirtilmelidir.¹¹² Dahası, yakıt ikmalinin liman yerine fizikî şartların daha sert olduğu ve kirliliğe müdahale araçlarının daha uzak olduğu kıyı ötesinde gerçekleştirildiği durumlarda, kirlenme tehlikesinin ve kirlenmenin yol açacağı zararın daha fazla olacağı değerlendirilebilir.¹¹³

¹¹⁰ Anderson, "Coastal State Jurisdiction," 114-115; Stylianidou, "Bunkering in the EEZ."

¹¹¹ Devletlerin bu konuyla ilgili önlem alma yükümlülüğü kapsamında, diğerleri yanında, Sözleşme m. 194/3(b)'ye dikkat çekilmelidir. "Deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi" başlıklı bu maddenin ilgili kısmında, gemilerden kaynaklanan kirliliği mümkün olan asgarî düzeye indirmek amacıyla alınacak önlemler arasında, kazaların önlenmesi için gerekli ve acil durumlarla ilgili olan, denizdeki hareketlerin emniyetini sağlayan, kasıtlı veya kasıtsız boşaltmaları önleyen ve gemilerin tasarımı, inşâsı, teçhizatlandırılması, işletilmesi ve mürettebatla donatılmasını düzenleyen önlemler sayılmıştır.

¹¹² Lagoni, "Offshore Bunkering," 619.

¹¹³ Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 365. Kıyı ötesi yakıt ikmal faaliyetlerinin, küçük, orta veya büyük ölçekli sızmalara ve deniz çevresinin kirlenmesine sebep olduğunu gösteren istatistikler için bkz. 30 Eylül 2021, <https://www.itopf.org/fileadmin/uploads/itopf/data/Documents/Company_Lit/Oil_Spill_Stats_publication_2020.pdf>.

Bununla birlikte, kıyı devletinin bu konudaki yetkileri sınırlı görünmektedir.¹¹⁴ Kıyı devletinin MEB’de deniz çevresinin korunması ve muhafazasıyla ilgili yetkisinin kapsamı açısından m. 56/1(b-iii), Sözleşmenin ilgili hükümlerine gönderme yapmakla yetinmiştir. İlgili bulunan hükümler arasında özellikle m. 211/5, 220/3, 220/5 ve 220/6 sayılmalıdır. Bu hükümlerden ilki, kıyı devletinin düzenleme yetkisini genel olarak kabul edilmiş uluslararası kural ve standartlarla (ve onlara işlerlik sağlama amacıyla) sınırlandırmakta;¹¹⁵ diğer hükümler de, ancak belirli durumlarda ve sıkı koşullar altında kullanılacak uygulama yetkilerini düzenlemektedir.¹¹⁶ Bu çerçevede eklemek gerekir ki,

¹¹⁴ Lagoni, “Offshore Bunkering,” 619; Limão, “Bunkering,” 8; Jakobsen, *Marine Protected Areas*, 45-46, 60; Testa, “Coastal State Regulation of Bunkering,” 367.

¹¹⁵ “Gemilerden kaynaklanan kirlenme” başlıklı 211. maddenin 5. fıkrasına göre, kıyı devletleri, (12. Bölüm) 6. Kısımda öngörülen icra amacıyla, münhasır ekonomik bölgeleri bakımından, gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için, yetkili uluslararası örgütler veya genel diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen genel olarak kabul edilmiş uluslararası kural ve standartlara uyan ve onlara işlerlik sağlayan düzenlemeler kabul edebilir. Anlaşılacağı üzere, kıyı devletinin bu konudaki düzenlemeleri, gönderme yapılan uluslararası kurallara aykırı olmamalıdır. Burada zikredilen yetkili uluslararası örgütün de IMO olduğu kabul edilmektedir. Nelson, “Exclusive,” p. 33. Kıyı devletinin karasularıyla ilgili olarak bu konuları düzenleme yetkisinin kullanılması açısından ise m. 211/4 böyle bir şart öngörmemektedir. Öte yandan m. 211/6’ya göre, kıyı devleti, MEB’in belirli kısımlarında gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi için ilgili uluslararası kural ve standartların ötesine geçen özel zorlayıcı önlemler alabilir. Ancak bunun uygulanabilmesi de, sıkı usulî ve maddî şartlara ve ayrıca yetkili uluslararası örgütün tasvibine bağlıdır. Yine, m. 234 gereğince, kıyı devleti, birtakım şartlara tâbi olarak, gemilerden kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla MEB sınırları içindeki buz kaplı alanlarla ilgili özel düzenlemeler yapıp, bunları uygulayabilir.

¹¹⁶ “Kıyı devletinin icrası” başlıklı 220. maddenin 3. fıkrasına göre, bir devletin münhasır ekonomik bölgesinde veya karasularında seyrüsefer eden bir

m. 211'in göndermede bulunduğu deniz çevresinin korunmasına ilişkin genel uluslararası kural ve standartlarda, görüldüğü kadarıyla, MEB'deki yakıt ikmal faaliyetleri açısından bir boşluk bulunmakta, bir başka deyişle kıyı devletine özel bir yetki verilmemektedir.¹¹⁷ Yine de belirli bir uyuşmazlıkta

geminin, MEB'deyken, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi amacıyla konulmuş uluslararası kural ve standartları veya o devletin bu gibi kural ve standartlara uygun olan ve onlara işlerlik kazandıran düzenlemelerini ihlal ettiğine inanmak için açık sebepler olduğu durumlarda, söz konusu devlet, gemiden, kimliği ve bağlama limanı, en son uğrama limanı ve bir sonraki uğrama limanı ve bir ihlalin vuku bulup bulmadığını tespit için gerekli olan diğer hususlar hakkında bilgi isteyebilir. Maddenin 5. fıkrasına göre, bir devletin münhasır ekonomik bölgesinde veya karasularında seyrüsefer eden bir geminin, MEB'deyken, deniz çevresinde önemli bir kirliliğe veya böyle bir tehlikeye yol açan çok miktarda atık boşaltmayla sonuçlanan ve 3. fıkrada zikredilen bir ihlal ika ettiğine inanmak için açık sebeplerin olduğu durumlarda, o devlet, gemi bilgi vermeyi reddederse veya geminin verdiği bilgi açıkça fiilî duruma uymazsa ve eğer olayın şartları bir fizikî incelemeyi haklı kılıyorsa, bu ihlalle ilgili olarak geminin fizikî yönden incelenmesine girişebilir. Maddenin 6. fıkrasına göre de, bir devletin münhasır ekonomik bölgesinde veya karasularında seyrüsefer eden bir geminin, MEB'deyken, kıyı devletinin kıyısına veya ilgili menfaatlerine veya karasularının veya münhasır ekonomik bölgesinin kaynaklarına esaslı bir zarar veren veya böyle bir zarar verme tehdidinde yol açan bir atık boşaltmayla sonuçlanan ve 3. fıkrada zikredilen bir ihlal ika ettiği konusunda açık objektif kanıtlar olduğu durumlarda, o devlet, (12. Bölüm) 7. Kısım hükümleri saklı kalmak üzere, kanıtların haklı kılması şartıyla, geminin alıkoyulması da dâhil olmak üzere kendi kanunlarına göre hukukî işlem yapabilir. Sözleşmenin 12. Bölümünün diğer hükümleri de hesaba katıldığında, deniz çevresinin yanında seyrüsefer serbestliğinin de gözetildiği, bir başka deyişle kıyı devletleri ile bayrak devletlerinin ihtiyaç ve menfaatleri arasında bir denge kurulmaya çalışıldığı belirtilebilir. Nelson, "Exclusive," 37-39.

¹¹⁷ MARPOL'ün (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme) ilgili sayılabilecek kısmında (Ek 1, 8. Bölüm), Sözleşmeye taraf devletlerden birinin karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde gemiden gemiye (tankerler arası) petrol transferi (*transfer of oil cargo between oil tankers at sea (STS operations)*) yapmayı

yetkili bir uluslararası yargı organının m. 56/1(b-iii)'ü - Sözleşmenin diğer ilgili hükümleri ve hatta çevresel riskleri dikkate alan devlet uygulamaları¹¹⁸ ile birlikte- daha geniş yorumlayıp, kıyı devletini bu konuda da yetkili görebileceği göz ardı edilmemelidir.¹¹⁹ Ayrıca, kıyı devletine MEB'de deniz çevresinin korunması hususunda yetki verilmesinin, onun bölgedeki kaynaklar üzerindeki haklarıyla da ilişkili olduğu hatırdta tutulmalıdır.¹²⁰

4. Uygulama Yetkileri

Kıyı devletinin m. 56/1(a) uyarınca sahip olduğu MEB'deki doğal (canlı ve canlı olmayan) kaynaklar üzerindeki egemen

planlayan ve bu Bölüme tâbi olan tankerlerin, faaliyetten en az 48 saat önce bu devlete bildirimde bulunacağı ve bu bildirim tankerin ismi, bayrağı, çağrı işareti, IMO numarası; planlanan faaliyetin yeri, tarihi, zamanı, takribî süresi, hareket hâlindeyken mi demirliyken mi yürütüleceği; aktarılacak petrolün türü ve miktarı gibi bilgileri içereceği düzenlenmektedir. Bununla birlikte, kıyı devletinin gerekli olabilecek önlemleri almasına fırsat vermeyi hedefleyen işbu düzenleme dâhil bu Bölümdeki kuralların, yakıt ikmal faaliyetlerine uygulanmayacağı öngörülmüştür. İlgili kısım metni için bkz.

19

Ekim

2021,

<[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.186\(59\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.186(59).pdf)>. Bu hükümlerin hazırlık sürecinde kimi devletler yakıt ikmal faaliyetlerinin - yüksek kirlilik tehlikesi arz ettiği gerekçesiyle- düzenlemelerin uygulama alanına dâhil edilmesini önermişse de, çoğunluğun tutumu farklı olmuştur. Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 370.

¹¹⁸ Mesela, Belçika, özellikle deniz çevresinin korunması amacı çerçevesinde, deniz alanlarında yakıt ikmal faaliyetleri yürütülmesini kendisinden izin alınmasına bağlı tutup, bununla ilgili ayrıntılı bir danışma süreci de öngörmektedir. Bkz. Anderson, *Modern Law of the Sea*, 219; Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 373, 377, 379.

¹¹⁹ Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 366, 370. Ayrıca bkz. Peiris, "Bunkering," 436.

¹²⁰ Leanza ve Caracciolo, "Exclusive," 191.

haklarının bu konuda düzenleme ve icra yetkileri sağladığını ve m. 73'ün de ona bölgedeki canlı kaynaklara ilişkin egemen hakları çerçevesinde ilgili düzenlemelerine uyulmasını temin etmek üzere önlemler alma yetkisi verdiğini belirtmiştik. Bu maddenin uygulanması bakımından kıyı devletinin MEB'deki canlı kaynaklarla ilgili egemen hakları kapsamında düzenleyebileceği faaliyetleri belirlemek önem taşır.¹²¹ UDHM, kıyı devletinin MEB'de balıkçılık yapan yabancı gemilere yakıt ikmalini düzenleme yetkisinin yanında gerekli icraî önlemleri alabileceğini de teyit etmiştir.¹²² Mahkeme, olayda yaklaşma, denetleme ve tutuklamanın m. 73/1'e aykırı olmadığını tespit etmiştir.¹²³ Öte yandan, maddede gemiye el koyma biçiminde bir müdahale öngörülme de, bunun da duruma göre hukuka uygun olabileceği;¹²⁴ ancak mevcut olayda gemiye ve petrole el koyulmasının -özellikle gereklilik¹²⁵ ve makullük kriterlerini karşılamaması sebebiyle- m. 73/1'i ihlal ettiği belirtilmiştir.¹²⁶

Bütün bunlar ışığında belirtmek gerekir ki, kıyı devleti MEB'deki yakıt ikmal faaliyetleriyle ilgili düzenleme yetkisine sahip olduğu durumlarda, doğrudan m. 56/1(a)'da öngörülen (ve kıta sahanlığı bakımından da m. 77'deki) egemen hakları ve

¹²¹ Andreone, "Exclusive," 168-169.

¹²² *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 264.

¹²³ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 265.

¹²⁴ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 251, 257. Maddedeki "... take such measures, including ..." ifadeleri de, sayılan önlemlerin örnekleyici olduğunu göstermektedir.

¹²⁵ Hangi önlemlerin gerekli olacağı hususunda kıyı devletinin sınırsız olmamakla birlikte geniş bir takdir marjundan yararlandırılmasının lüzumu hakkında bkz. *The M/V "Virginia G" Case*, Joint Dissenting Opinion of Vice-President Hoffmann and Judges Marotta Rangel, Chandrasekhara Rao, Kateka, Gao and Bouguetaia of 14.04.2014, p. 50, 53; Harrison, "Safeguards," 221, 244; Harrison, "Article 73," 558.

¹²⁶ *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 266-271.

hâle göre m. 73/1'de düzenlenen canlı kaynaklarla ilgili egemen haklarını uygulama yetkisi çerçevesinde birtakım icra önlemlerine başvurabilecektir. Bu tür yetkiler kullanılırken, bunlara özgü spesifik yükümlülüklerin yanı sıra, Mahkemeye göre m. 56 veya 73'te açıkça belirtilmeyen bazı genel nitelikli ilkelere de uyulması gerekir.¹²⁷

¹²⁷ Bu çerçevede, öncelikle, yukarıda gösterilen makullük ilkesi belirtilmelidir. *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 270. Ayrıca, Mahkemeye göre, m. 73/1 uyarınca alınanlar dâhil icraî önlemlerin uygulanmasında genel uluslararası hukuk ilkelerine de uymak gerekir. Bununla birlikte, açık denizlerde ziyaret hakkı (m. 110) ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin icraî yetkiler (m. 224) ancak belirli tipteki gemiler (savaş gemileri veya devlet hizmetinde oldukları açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilen ve o amaçla yetkilendirilmiş diğer gemiler) tarafından kullanılabilir de, buna m. 73/1 çerçevesinde alınan önlemler bakımından bire bir uyulması zorunlu değildir. Öte yandan, kıyı devletinin diğer devletlerin haklarına saygı göstermesini öngören m. 56/2 dikkate alındığında, m. 73/1'deki önlemler uygulanırken, (m. 110/2'de de düzenlenen) mümkün olan bütün ihtimalla hareket etme ilkesinin gözetilmesi gerekir. *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 342-349. Bunların yanında, deniz çevresinin korunmasına ilişkin 12. Bölümde yer alan m. 225'in -Sözleşme çerçevesinde yabancı gemilere karşı alınacak bütün önlemlere uygulanabilir şekilde- formüle ettiği olumsuz sonuçlardan kaçınma (mesela, seyrüsefer emniyetini tehlikeye düşürmeme) yükümlülüğü, m. 73 uyarınca alınan önlemler için de geçerlidir. *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 364, 373. Ayrıca, Sözleşme gemilere müdahalelerde kuvvet kullanımına ilişkin açık ve özel bir hüküm içermemekle birlikte, "Uygulanacak hukuk" başlıklı m. 293'ün gönderme yaptığı diğer uluslararası hukuk kuralları, kuvvete başvurulmasından mümkün mertebe kaçınılmasını, bunun kaçınılmaz olduğu durumlardaysa mevcut koşullar çerçevesinde makul ve gerekli olanın ötesine geçilmemesini gerektirir. Denizlerdeki müdahalelerde insanlık düşünceleri de (*considerations of humanity*) gözetilmelidir. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 155-156; *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 359-360.

B. DİĞER DEVLETLERİN HAK VE SERBESTLİKLERİ

1. Genel Olarak

Sözleşmenin 58. maddesi, kıyı devleti dışındaki devletlerin MEB'deki hak ve yükümlülüklerini düzenleyip, bölgeye uygulanabilir diğer Sözleşme hükümleri ile uluslararası hukukun öteki ilgili kurallarına gönderme yapmaktadır. Buna göre,¹²⁸

“1. Denize kıyısı olsun veya olmasın bütün devletler, MEB’de, bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine tâbi olarak, 87. maddede bahsedilen seyrüsefer, uçma ve su altı kabloları ve boru hatları döşeme serbestliklerinden ve bu serbestliklerle -gemilerin, uçakların ve su altı kablolarının ve boru hatlarının işletilmesiyle ilgili olanlar gibi- bağlantılı olan ve bu Sözleşmenin öteki hükümlerine uygun olan denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımlarından istifade ederler. 2. 88 ila 115. maddeler ve uluslararası hukukun diğer ilgili kuralları, bu Bölümle çatışmadığı ölçüde MEB’e uygulanır. 3. Devletler, bu Sözleşme ile düzenlenen MEB’deki haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken kıyı devletinin hak ve görevlerine gereği gibi saygı gösterecek ve kıyı devletinin bu Sözleşme hükümlerine ve diğer uluslararası hukuk kurallarına uygun şekilde kabul ettiği kanun ve düzenlemelerine bu Bölümle çatışmadıkları ölçüde riayet edecektir.”

¹²⁸ Maddenin 1. fıkrasının İngilizce metni şöyledir: “In the exclusive economic zone, all States, whether coastal or land-locked, enjoy, subject to the relevant provisions of this Convention, the freedoms referred to in article 87 of navigation and overflight and of the laying of submarine cables and pipelines, and other internationally lawful uses of the sea related to these freedoms, such as those associated with the operation of ships, aircraft and submarine cables and pipelines, and compatible with the other provisions of this Convention.”

58. madde m. 56'yla birlikte MEB rejiminin özünü oluşturur.¹²⁹ Kıyı devletinin haklarını kullanırken diğer devletlerin haklarına saygı göstereceğini öngören m. 56/2'yi de tamamlayan bu madde,¹³⁰ ağırlıklı olarak, gelişmekte olan kıyı devletlerinin taleplerinden kurtarılan açık deniz serbestliklerini düzenlemektedir. Bununla birlikte, denizci devletlerin MEB'i - üzerinde kıyı devletinin sadece açıkça belirlenmiş yetkileri bulunan- bir açık deniz alanı olarak tanımlama isteği kabul görmemiştir. Sözleşmenin -diğerleri yanında- 58. maddesinin bütün fıkraları dikkate alındığında, MEB'de diğer devletlerin serbestliklerinin mümkün merteye spesifik olarak belirlendiği ve kıyı devletinin belirli hakları dışında tamamen açık denizler rejiminin uygulanacağını savunmanın uygun olmadığı görülmektedir.¹³¹ Bu bağlamda, diğer devletlerin MEB'deki hak ve yükümlülüklerini bölgenin kendine özgü rejimi çerçevesinde ayrı ayrı açıklamak gerekir.

i) Madde 58/1'in ilk kısmından görüleceği üzere, MEB'de diğer devletlere açık denizlerdeki serbestliklerin bazıları (mesela balıkçılık, yapay ada ve tesisler kurma, bilimsel araştırma serbestlikleri) verilmediği gibi; onlara tanınanlar da, *Sözleşmenin ilgili hükümlerine tâbi olarak* ifadesi uyarınca, açık denizlerdeki muadillerine göre daha sınırlıdır.¹³² MEB'de diğer devletler ve

¹²⁹ Nordquist et al., *Commentary*, 556.

¹³⁰ Proelss, "Article 58," 445.

¹³¹ Churchill ve Lowe, *Law of the Sea*, 136-137, 140; Gavouneli, *Functional Jurisdiction*, 65-66. UDHM de, yukarıda gösterildiği üzere, kıyı devletine açıkça verilmeyen hakların diğer devletlere veya diğer devletlere özel olarak verilmeyen hakların kıyı devletine ait olduğu sonucuna otomatik olarak varılmayacağını kabul eder görünmektedir. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 137.

¹³² Churchill ve Lowe, *Law of the Sea*, 141, 143; Rothwell ve Stephens, *Law of the Sea*, 93; Proelss, "Law on the Exclusive," 96; Andreone, "Exclusive," 177; *The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic*

türü veya sınıfı önemli olmaksızın onlara bağlı gemiler seyrüsefer serbestliğinden yararlanır; ancak bu, açık denizlerdeki gibi tam bir serbestlik¹³³ olmayıp, özellikle kıyı devletinin egemen hakları ve yetkisiyle sınırlıdır.¹³⁴

Açıkça belirtmek gerekirse, MEB’de diğer devletlerin m. 58’le düzenlenen seyrüsefer serbestliği, m. 87’de öngörülen seyrüsefer serbestliğiyle prensipte aynıdır. Bununla beraber, bu serbestlik, m. 56, 62, 73 gibi “ilgili hükümler” gereğince MEB’de kıyı devletinin egemen hakları, yetkileri ve ilgili önlemlerine tâbi iken; ötedeki deniz alanında bunlarla sınırlı değildir. MEB’de bir balıkçı gemisi salt seyrüseferi sebebiyle kıyı devleti yetkisine tâbi değilse de, kıyı devletinin geminin avlanmada bulunup bulunmadığını -ilgili egemen hakları çerçevesinde- makul bir şekilde kontrol etme yetkisi kabul edilir.¹³⁵ Kimi devletler

of China), Arbitral Tribunal, Award of 12.07.2016, p. 241, 700; Jakobsen, *Marine Protected Areas*, 37; Proelss, “Article 56,” 433; Proelss, “Article 58,” 449; Frank-Luke Matthew Attard Camilleri, *The Application of the High Seas Regime in the Exclusive Economic Zone* (Hamilton Books, 2018), 1, 5; Tanaka, *Law of the Sea*, 159.

¹³³ Açık denizlerde seyrüsefer serbestliği dahi esasen tam olmayıp, birtakım sınırlara tâbi olmak zorundadır. Mesela, m. 87/2’de belirtildiği üzere, bu serbestlikler, diğer devletlerin açık denizlerin serbestliğini kullanmadaki menfaatlerine gereken saygı gösterilerek kullanılacaktır.

¹³⁴ Moritaka Hayashi, “Military and Intelligence Gathering Activities in the EEZ: Definition of Key Terms,” *Marine Policy* 29 (2005): 127; Yang, *Jurisdiction of the Coastal State*, 40; Lagoni, “Offshore Bunkering,” 620; Proelss, “Article 58,” 451; Quince, *Exclusive*, 88; Testa, “Coastal State Regulation of Bunkering,” 369-370.

¹³⁵ Bu çerçevede, kıyı devletinin uygulama yetkilerini kötüye kullanmaması, mesela gemide denetimde bulunmadan önce en azından ihlalin gerçekleştiğine yönelik bazı delillere sahip olması gerekir. Harrison, “Safeguards,” 221-222.

tarafından alındığı bilinen bu tür koruyucu önlemler, gemilerin geçişlerini etkileyebilecektir.¹³⁶

Yine, sadece balıkçı gemileri için değil diğer gemiler için de geçerli bir diğer kısıtlama, kıyı devletinin m. 56/1(b) ve 60'a göre kurabileceği yapay ada, tesis ve yapılardan veya onların

¹³⁶ Nordquist et al., *Commentary*, 564-565; Klein, *Dispute Settlement*, 136; Rothwell ve Stephens, *Law of the Sea*, 93; Proelss, "Article 58," 450; Attard Camilleri, *Application of the High Seas Regime*, 10. Bu bağlamda ayrıca belirtmek gerekir ki, MEB'e girmeden önce yakalanan balıkların taşınması esasen m. 58'de öngörülen seyrüsefer serbestliği kapsamına girer. Yine de kıyı devletinin, balıkçılık yönetim önlemlerine uyulmasını sağlamak için ilgili balıkçı gemilerinin MEB'e girmeden bildirimde bulunmasını isteyebileceği veya MEB'den geçiş sırasında gemideki balıkları ve balıkçılık takımlarının avlanmaya hazır olup olmadığını denetleyebileceği öne sürülmektedir. Kıyı devletinin egemen haklarıyla doğrudan bağlantılı bu yetkileri bulunmazsa haklarının kolaylıkla çiğnenebileceği açıktır. Schatz, "Combating Illegal Fishing," 390, 392; Proelss, "Article 58," 450. Pasifik'teki ada devletlerinin bu yöndeki uygulamaları hakkında ayrıca bkz. Transform Aqorau, "Illegal Fishing and Fisheries Law Enforcement in Small Island Developing States: The Pacific Islands Experience," *The International Journal of Marine and Coastal Law* 15 (2000): 46. Bu son konuda atıf yapılan *The "Monte Confurco" Davasında* davacı devlet olan Seyşeller, alıkoymulan geminin kaptanının işlediği tek suçun Kerguelen Adaları münhasır ekonomik bölgesine gireceğini ve gemide bulunan balık miktarını bildirmemek olduğunu belirtip, geminin bahsi geçen bölgede avlanmadığını öne sürmüştür. UDHM de başvurucunun gemi kaptanının bildirimde bulunmadığını kabul ettiğini ve ayrıca geminin büyük miktarda balık taşıdığını ve iletişimi sağlayan uygun araçlara sahip olduğunu özel olarak not etmiştir. *The "Monte Confurco" Case (Seychelles v. France)*, ITLOS, Judgment of 18.12.2000, p. 81-82. Bu Davaya eklediği muhalif görüşünde *Yargıç Anderson*'ın belirttiği üzere, birçok devlet, yabancı gemilerin MEB'e girdiği sırada gemide bulunan balık miktarını bildirmemesi durumunda gemide bulunan bütün balıkların, aksi ispat edilmedikçe, MEB'de yakalandığının farz edileceğini düzenlemektedir. Bildirim yükümlülüğü ve bu tür aksi ispat edilebilir karineler öngören düzenlemeler, uygulamada MEB'den sadece geçiş yapacak yüklü balıkçı gemilerinin korunmasına da hizmet eder. *The "Monte Confurco" Case (Seychelles v. France)*, ITLOS, Dissenting Opinion of Judge Anderson of 18.12.2000, 130-131.

çevresinde belirli şartlarla oluşturabilecek güvenlik bölgelerinden kaynaklanabilir.¹³⁷ Her ne kadar 5. Bölümde açıkça düzenlenmese de, kıyı devletinin mercan resifleri gibi balık stoklarının sağlıklı gelişimi için korunması gereken hassas deniz alanlarında da seyrüsefer serbestliğini kısıtlayabileceği belirtilmektedir.¹³⁸ Öte yandan, mesela, tehlikeli madde taşıyan gemilerin MEB’de seyrüseferinin genel bir şekilde yasaklanmasının -nükleer maddeleri veya tabiatı gereği tehlikeli veya zararlı maddeleri taşıyan gemilerin birtakım usulî kurallara ve koruma tedbirlerine uyarak karasularından dahi zararsız geçiş hakkına sahip olduğu (m. 22/2, 23) hesaba katılırsa-Sözleşmeye aykırı olacağı değerlendirilmelidir.¹³⁹ MEB’de kıyı devleti, seyrüsefer serbestliği dışında, su altı kablo ve boru hatları döşeme serbestliğini de, m. 58/1’de belirtilen “ilgili hükümler”, özellikle de kıta sahanlığı bakımından m. 79/2-3’ün teyit ettiği yetkileri çerçevesinde kısıtlayabilir.¹⁴⁰ Bu tür olanakları göz önünde bulunduran *Proelss*, kıyı devletinin egemen haklarını veya yetkilerini doğrudan etkileyen durumlar hariç, ilgili serbestlikleri kısıtlayan önlemlerin m. 58/1’e prensip

¹³⁷ Özel olarak m. 60/6’da da belirtildiği üzere, “Bütün gemiler bu güvenlik bölgelerine saygı gösterecek ve yapay adaların, tesislerin, yapıların ve güvenlik bölgelerinin civarında seyrüseferle ilgili olarak genel olarak kabul edilmiş uluslararası standartlara uygun davranacaktır.”

¹³⁸ Bu çerçevede kıyı devletine MEB’in bazı özellikleri taşıyan kısımlarında gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi için belirli şartlarla kullanılabilir yetkiler tanıyan m. 211/6 hükmü de dikkate alınmalıdır. *Proelss*, “Article 58,” 451.

¹³⁹ Rothwell ve Stephens, *Law of the Sea*, 93-94.

¹⁴⁰ Madde 79/2-3’e göre, “2. Kıta sahanlığının araştırılması, kaynaklarının işletilmesi ve boru hatlarından ileri gelen kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi hususunda makul tedbirleri alma hakkı saklı kalmak üzere, kıyı devleti bu gibi kablo ve boru hatlarının döşenmesi veya bakımını engelleyemez. 3. Kıta sahanlığı üzerinde bu boru hatlarını döşemek için izlenecek güzergâhın tayini kıyı devletinin rızasına tâbidir.”

olarak aykırı olacağını; mesela yabancı gemilerin MEB'e giriş için izin almasını öngören genel bir ulusal düzenlemenin Sözleşmeyi ihlal edeceğini belirtmiştir.¹⁴¹

ii) Madde 58/1'in ikinci kısmında, seyrüsefer, uçuş ve kablo ve boru hatları döşeme serbestlikleriyle bağlantılı olan denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları (*other internationally lawful uses of the sea related to these freedoms*) düzenlenir.¹⁴² Bütün devletler MEB'de bu tür (mesela, seyrüsefer serbestliğiyle bağlantılı) faaliyetleri -Sözleşmenin diğer hükümlerine uygun olmak şartıyla-¹⁴³ icra edebilir.

¹⁴¹ Proelss, "Article 58," 451-452. Kıyı devletlerinin seyrüsefer serbestliğini -genellikle deniz kaynaklarının ve çevresinin korunması amacıyla-kısıtlayan çeşitli düzenleme ve uygulamaları ile bunlara karşı tepkiler için bkz. Sophia Kopela, "The 'Territorialisation' of the Exclusive Economic Zone: Implications for Maritime Jurisdiction," 2009, 9-12, <https://www.dur.ac.uk/resources/ibru/conferences/sos/s_kopela_paper.pdf>; J. Ashley Roach ve Robert W. Smith, *Excessive Maritime Claims*, (Martinus Nijhoff Publishers, 2012), 395-409.

¹⁴² Sözleşmenin hazırlık çalışmalarında, diğer devletlerin seyrüsefer ve ulaşım ile bağlantılı olan (*related to navigation and communication*) denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımlarından yararlanacağı önerilmekle birlikte, denizci devletlerin bu ifadeyi kısıtlayıcı bulması üzerine yapılan ve nihai metne geçen değişikliğin, her ne kadar hâlen birtakım kısıtlar içerse ve bölgeye ilişkin bakiye bütün hakları üçüncü devletlere vermese de, onlar lehine görüldüğü hakkında bkz. Castañeda, "Negotiations," 622; George V. Galdorisi ve Alan G. Kaufman, "Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflicts," *California Western International Law Journal* 32 (2002): 271-272.

¹⁴³ Proelss'e göre, maddede denizin "uluslararası hukuka uygun" (*internationally lawful*) diğer kullanımlarından söz edildiği ve Sözleşmenin diğer hükümlerine uymayan bir kullanımın uluslararası hukuka uygun olmayacağı dikkate alınrsa, denizin diğer kullanımlarının Sözleşmenin öteki hükümlerine uygun (*compatible with the other provisions of this Convention*) olması gerektiğini ayrıca belirtmeye lüzum yoktur. Proelss, "Article 58," 454. Kanımızca bu ifade, (özellikle geçmişteki) uluslararası

Denizin bu tür kullanımlarının maddede açıkça belirtilen serbestliklerle bağlantılı olması gerektiği için, kıyı devleti dışındaki devletlerin MEB'i uluslararası hukuka uygun "herhangi bir" diğer amaçla kullanmaya hakkı olmadığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, m. 58/1, ilgili kullanımın açık denizlerde geçerli serbestliklerle ne kadar yakından ilişkili olması gerektiğini, bu bağlantının hangi durumlarda kurulabileceğini açıklamamaktadır.¹⁴⁴ Maddede, gemilerin, uçakların ve su altı kablolarının ve boru hatlarının işletilmesiyle ilgili kullanımların belirtilmiş olması (*such as those associated with the operation of ...*) dışında, bu hükmün yorumlanmasına yardımcı olabilecek bir veri bulunmamaktadır;¹⁴⁵ bunların da örnek kabilinden (*non-exhaustive*) sayıldığı anlaşılmaktadır.¹⁴⁶ Söz konusu serbestliklerle bağlantılı diğer kullanımlar, bugüne kadar, MEB'de balıkçılık yapan gemilere yakıt ikmali gibi kıyı

hukuka (mesela, örf ve âdete) uygun kullanımlarla Sözleşmedeki düzenlemeleri bağdaştırma amacı taşır; Sözleşme hükümleri lehine özel bir çatışma normu getirir. Ancak, aynı maddede geçen "bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine tâbi olarak" (*subject to the relevant provisions of this Convention*) ifadesi gerek belirtilen serbestlikler gerek bunlarla bağlantılı diğer kullanımlar açısından geçerli olduğundan, denizin diğer kullanımlarının Sözleşmenin öteki hükümlerine uygun olmasını ayrıca belirtmeye gerek olmadığı ya da bunun vurgulama veya tereddütlü durumları giderme amacı taşıdığı öne sürülebilir.

¹⁴⁴ Proelss, "Article 58," 452.

¹⁴⁵ Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 367.

¹⁴⁶ Aslında bu hüküm, bir yandan diğer kullanımları -maddede belirtilen temel üç serbestliğe ve Sözleşmenin diğer hükümlerine bağlı kılarak-sınırlandırmakta, diğer yandan maddede belirtilmeyen bazı kullanımlardan da (trafik ayırım şemalarının hazırlanması, gemiler tarafından ulaşımın uydular aracılığıyla sürdürülmesi vs.) MEB'de yararlanılabileceği yönündeki iddialara imkân tanır gözükmektedir. Kwiatkowska, *200 Mile*, 203. Denizin diğer kullanımları ifadesinin belli bir esneklik sağlayabileceği hakkında ayrıca bkz. Leanza ve Caracciolo, "Exclusive," 191.

devletinin m. 56'daki hak ve yetkilerini doğrudan etkileyen bir faaliyet dışında, uluslararası yargı kararlarına da konu olmamıştır. Maddede belirtilen denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımlarıyla ilgili eksiksiz ve tartışmasız bir liste oluşturmak kolay gözükmemekle birlikte, destekleme ve bakım (*supporting and maintenance*) faaliyetlerinin bu kapsama girdiği belirtilebilir.¹⁴⁷ Bu çerçevede, su altı kablo ve boru hatlarının döşeneceği güzergâhların araştırılması ya da su altı kablo ve borularının bakım ve onarımı, bunları döşeme serbestliğiyle bağlantılı sayılmalı ve Sözleşmenin diğer hükümlerine uygun

¹⁴⁷ Proelss, "Article 58," 452. Yazar, MEB'deki doğal kaynakları tespit etme amacı taşımayan, deniz tabanının ve kıyı şeridinin yapı ve biçimini, bunun kara kütlesiyle coğrafi ilişkisini ve denizin başlıca özelliklerini ortaya çıkarmayı ve haritalandırmayı hedefleyen hidrografik araştırmaların da (*hydrographic surveying*), seyrüsefer emniyetine hizmet edecekleri için, seyrüsefer serbestliğiyle bağlantılı olan denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları arasında değerlendirilebileceğini; yine de kimi devletlerin bu faaliyetleri -m. 56 gereğince kıyı devleti yetkisine giren-MEB'de denizin bilimsel yönden araştırılması olarak nitelendirip, bunlar için önceden izin alınmasını talep ettiğini belirtmektedir. Proelss, "Article 58," 453-454; Proelss, "Article 56," 435. Bu son husus için ayrıca bkz Wegelein, *Marine Scientific Research*, 80-81, 160; Sam Bateman, "Hydrographic Surveying and Marine Scientific Research in Exclusive Economic Zones," iç. *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, ed. Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore (Martinus Nijhoff Publishers, 2009), 105-131; Xue Guifang, "Marine Scientific Research and Hydrographic Survey in the EEZs: Closing up the Legal Loopholes?," iç. *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, ed. Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore (Martinus Nijhoff Publishers, 2009), 209-225; Ayşe Nur Tütüncü, "Milletlerarası Hukukta Denizde Bilimsel Araştırmanın Farklı ve Çakışan Deniz Alanlarında Yönetimine Genel Bir Bakış," *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 25/2 (2019) (Prof. Dr. Ferit Hakan Baykal Armağanı): 1364, 1384.

olmak kaydıyla serbestçe icra edilebilecek faaliyetler olarak nitelendirilmelidir.¹⁴⁸

Yine, doktrinde ve devletler arasında tartışmalı olmakla birlikte, MEB'deki askerî faaliyetlerin de (salt geçiş veya uçuşun ötesindeki tatbikat ve manevralar, askerî araç veya malzemenin fırlatılması, silah denemesi, keşif/gözlem/istihbarat misyonu vs.) m. 58/1'de belirtilen diğer meşru kullanımlar kapsamında sayılması gerektiği ve kimi kıyı devletlerinin bunları kısıtlama girişimlerinin uluslararası hukuka aykırı olduğu öne sürülebilmektedir. Bu konudaki ihtilaf, devletlerin bir başka devlete ait MEB'de askerî faaliyetler yürütme hakkı olup olmadığı, böyle bir hakkın bulunduğu varsayımında da bunun kapsamı, sınırları ve hangi koşullar çerçevesinde kullanılabileceği gibi meseleleri içermektedir.¹⁴⁹

¹⁴⁸ Douglas R. Burnett, Tara M. Davenport ve Robert C. Beckman, "Overview of the International Legal Regime Governing Submarine Cables," iç. *Submarine Cables: The Handbook of Law and Policy*, ed. Douglas R. Burnett, Robert C. Beckman ve Tara M. Davenport (Martinus Nijhoff Publishers, 2014), 79.

¹⁴⁹ MEB'deki askerî faaliyetlerle ilgili değişik uygulama ve görüşler için bkz. Barbara Kwiatkowska, "Military Uses in the EEZ: A Reply," *Marine Policy* 11 (1987): 249-250; Kwiatkowska, *200 Mile*, 203; Nordquist et al., *Commentary*, 564; Galdorisi ve Kaufman, "Military Activities," 253-301; Hayashi, "Military and Intelligence," 123-137; Mark J. Valencia ve Kazumine Akimoto, "Guidelines for Navigation and Overflight in the Exclusive Economic Zone," *Marine Policy* 30 (2006): 709-710; Nelson, "Exclusive," p. 84-86; Raul Pedrozo, "Military Activities in and over the Exclusive Economic Zone," iç. *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, ed. Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore (Martinus Nijhoff Publishers, 2009), 235-248; Alexander Skaridov, "Military Activity in the EEZ: Exclusive or Excluded Right?," iç. *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, ed. Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore (Martinus Nijhoff Publishers, 2009), 249-264; Zhiguo Gao, "China and the Law of the Sea," iç. *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, ed. Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore

iii) Madde 58'in 2. fıkrası gereğince, bayrak devleti yetki ve yükümlülüklerini de içeren açık denizlere ilişkin kuralların büyük bir kısmı (m. 88-115), MEB'de de 5. Bölümle çatışmadığı sürece/ölçüde uygulanacaktır. Nasıl ki m. 58/1 uyarınca MEB'de seyrüsefer serbestliği Sözleşmenin ilgili hükümlerine tâbi tutulmuşsa, m. 58/2'de belirtilen açık denizlere ilişkin hükümler

(Martinus Nijhoff Publishers, 2009), 288-295; Roach ve Smith, *Excessive Maritime Claims*, 379-391; Fevzi Topsoy, "Münhasır Ekonomik Bölgede Yürütülen Yabancı Askeri Faaliyetlerin Hukuki Niteliği," *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 16 (2012): 217-265, özellikle 233-235; Leanza ve Caracciolo, "Exclusive," 192-196; Proelss, "Article 58," 453; Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 244. Bu konuda ilgili olabilecek diğer hükümler arasında m. 88, 236 ve 301 sayılmalıdır. Madde 88 açık denizlerin barışçı amaçlarla kullanılacağını (Madde 58/2'deki gönderme dolayısıyla MEB için de geçerlidir.) ve "Denizlerin barışçıl kullanımı" başlıklı m. 301 de Sözleşmede öngörülen haklar ve görevler yerine getirilirken taraf devletlerin bir başka devletin toprak bütünlüğüne veya siyasî bağımsızlığına karşı ya da BM Şartında belirtilen uluslararası hukuk prensipleriyle bağdaşmayacak diğer herhangi bir şekilde tehdide veya kuvvet kullanımına başvurmadan kaçınacaklarını düzenlemektedir. 236. madde ise, Sözleşmenin deniz çevresinin korunmasına ve muhafazasına ilişkin hükümlerinin savaş gemilerine ve devlete ait olup veya onun tarafından işletilen ve ticarî olmayan devlet hizmetlerinde kullanılan gemilere veya uçaklara uygulanmayacağını; yine de devletlerin kendilerine ait veya onlar tarafından işletilen gemi ve uçakların Sözleşme hükümlerine mümkün ve makul olduğu ölçüde uygun hareket etmelerini sağlayacak kimi önlemleri alacağını öngörmektedir.

de MEB’de bire bir uygulanmaz.¹⁵⁰ Bu hükümlerden hiçbiri MEB’i açık denizlerin bir parçası hâline getirmemektedir.¹⁵¹

iv) Bunların yanında m. 58’in son fıkrasında, öncelikle, diğer devletlerin, MEB’deki haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken kıyı devletinin hak ve görevlerine gereğince saygı göstereceği belirtilmiştir. Öte yandan, m. 56/2 de, kıyı devletinin MEB’deki haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken diğer devletlerin hak ve görevlerine gereği gibi saygı göstereceğini ve Sözleşme hükümleriyle bağdaşan bir tarzda hareket edeceğini öngörmektedir. Bunlardan kaynaklanan karşılıklı saygı yükümlülüğü,¹⁵² özellikle kıyı devleti ile diğer devletlerin hak ve yetkileri arasındaki çatışmaları önlemeyi veya çözmeyi hedefleyen spesifik kuralları¹⁵³ bulunmadığı durumlarda, göz önünde bulundurulmalıdır. Bir başka deyişle, karşılıklı saygı esasını tesis eden bu maddelerle, kıyı devletine ya da diğer devletlere verilen hak ve yetkilerin mutlak nitelikte

¹⁵⁰ Klein, *Dispute Settlement*, 136-137; Lagoni, “Offshore Bunkering,” 620; Proelss, “Article 58,” 445-446, 454. Mesela, m. 90’a göre, denize kıyısı olsun veya olmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrüsefer ettirme hakkına sahiptir. Madde 92/1’e göre de, gemiler, sadece bir devletin bayrağı altında seyredecek ve andlaşmalarda veya Sözleşmede açıkça öngörülen istisnaî durumlar hariç, açık denizlerde münhasıran onun yetkisine tâbi olacaktır. İşte m. 58/2 uyarınca bu gibi esaslar, 5. Bölümle çatışmadıkları ölçüde, MEB’e de uygulanacaktır.

¹⁵¹ Nelson, “Exclusive,” 16.

¹⁵² Buradaki saygı gösterme yükümlülüğünün, öteki tarafın/ tarafların salt menfaatlerinden ziyade haklarına ve ödevlerine saygıyı gerektirdiği hakkında bkz. Beckman ve Davenport, “EEZ,” 11.

¹⁵³ Mesela, yukarıda aktarılan m. 60/6 ile 79/3’ün bu nitelikte olduğu belirtilebilir. Yine, m. 60/7’de, yapay ada, tesis ve yapılar ile bunların çevresindeki güvenlik bölgelerinin, uluslararası seyrüsefer için gerekli olan tanınmış su yollarına müdahale oluşturabilecekleri yerde kurulmaması düzenlenmiştir. Benzer şekilde m. 261 de, denizde bilimsel araştırma tesislerinin konuşlandırılması ve kullanılmasının, yerleşmiş uluslararası ulaşım yolları için engel teşkil etmeyeceğini öngörmektedir.

olmadığına işaret edilmekte ve MEB üzerindeki değişik hakları (ve duruma göre menfaatleri) dengelemek için gerektiğinde (tamamlayıcı olarak) başvurulabilecek genel hükümler getirilmektedir.¹⁵⁴

Buradaki gereği gibi saygı gösterme yükümlülüğü uyarınca kıyı devleti ve diğer devletler, birbirlerinin haklarını bilip dikkate almalı ve bunlar arasındaki dengeyi gözeterek MEB'deki haklarını kullanmalı;¹⁵⁵ ihtilaf konusu meselelerle ilgili olarak diğer tarafla istişarede bulunma gibi usullere genellikle uymalı;¹⁵⁶ duruma göre -bir davranış yükümlülüğü olarak-

¹⁵⁴ Bkz. Kwiatkowska, *200 Mile*, 213-214; Churchill ve Lowe, *Law of the Sea*, 143; Nordquist et al., *Commentary*, 543, 556; Hayashi, "Military and Intelligence," 132, 137; Beckman ve Davenport, "EEZ," 11, 13-14; Andreone, "Exclusive," 165; Proelss, "Article 56," 430-431; Proelss, "Article 58," 446. Mesela, canlı kaynakları işletme ve yönetme hakları çerçevesinde kıyı devletinin balıkların önemli üreme alanlarından geçişleri kısıtlayıp kısıtlayamayacağı veya ne ölçüde kısıtlayabileceği hususunda bu hükümler dikkate alınabilir. Churchill ve Lowe, *Law of the Sea*, 143.

¹⁵⁵ Gavouneli, *Functional Jurisdiction*, 69; George K. Walker, *Definitions for the Law of the Sea: Terms Not Defined by the 1982 Convention* (Martinus Nijhoff Publishers, 2012), 180.

¹⁵⁶ Birleşik Krallık ile Morityus arasındaki bir uyuşmazlık hakkındaki kararında m. 56/2'de düzenlenen saygı ilkesini değerlendirme fırsatı bulan Hakem Mahkemesinin belirttiği üzere, gereken saygıyı göstermek, diğer tarafın haklarına şartların ve bu hakların niteliğinin gerektirdiği şekilde saygı gösterilmesini ifade eder. Bu esasta her durumda geçerli bir davranış kuralı bulunmadığına ve Sözleşmenin diğer tarafın haklarına zarar vermekten kaçınılması için tek tip bir yükümlülük öngörmediğine işaret eden Mahkemeye göre, Sözleşmenin gerektirdiği saygının kapsamı, bir yandan bu yükümlülüğe uyması gereken tarafça yapılması tasarlanan faaliyetin nitelik ve önemine ve ayrıca alternatif yaklaşımların bulunup bulunmadığına, öte yandan diğer tarafın haklarının niteliğine ve uğrayabileceği zararın derecesine bağlı olacaktır. Çoğu durumda haklarına saygı gösterilmesi gereken tarafla en azından istişarede bulunmak gerekir. *Chagos Marine Protected Area Arbitration (Mauritius v. United Kingdom)*, Arbitral Tribunal, Award of 18.03.2015, p. 519. Mahkeme, Birleşik Krallık'ın

vatandaşlarının diğer tarafın haklarını ihlal etmesini önleyecek tedbirler almalıdır.¹⁵⁷

MEB'in özel rejimini bir kez daha vurgulayan bu hükümler çerçevesinde, kıyı devleti veya diğer devletler lehine (birinin hak iddiasını diğerinkine otomatik olarak üstün kılacak) bir karine getirilmemiştir. Aynı tarafsız yaklaşım, Sözleşmenin MEB'de kimin hak veya yetki sahibi olduğunu düzenlemediği hususlarda çıkabilecek uyuşmazlıklarla ilgili 59. maddede de izlenmiştir. Sonuç olarak, belirli bir önlemin veya faaliyetin kıyı devleti ile bayrak devletine Sözleşmeyle verilen hak ve yetkiler arasında bir çatışma doğurduğu durumlarda, özel bir hüküm yoksa, prensip olarak hangi tarafın haklarının daha fazla etkilendiği yönünden meselenin esasına yaklaşmak gerektiği savunulabilir.¹⁵⁸

iyiniyetle hareket etme ve Morityus'un ilgili düzenlemelerden kaynaklanan hak ve menfaatlerine saygı gösterme yükümlülüğünün, en azından istişareyi ve tarafların hak ve menfaatleri arasında bir dengelemeye gidilmesini gerektirdiğini de belirtmiştir. *Chagos Marine Protected Area Arbitration*, Award of 18.03.2015, p. 534. İyiniyet ilkesini ve hakların kötüye kullanılmasını düzenleyen 300. maddenin de ilgili olduğu anlaşılmaktadır.

¹⁵⁷ Bayrak devletlerine m. 58/3'ün bu tür yükümlülükler getirdiği hakkında bkz. *Request for an Advisory Opinion Submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC)*, Advisory Opinion of 02.04.2015, p. 123-124, 129; *The South China Sea Arbitration*, Award of 12.07.2016, p. 742-744.

¹⁵⁸ Bununla beraber bu konuya yönelik nüanslı yaklaşımlar vardır. Mesela, *Proelss'e* göre, Sözleşme bir uyuşmazlık durumunda hangi tarafın haklarının önceliğe sahip olduğunu açık ve genel bir şekilde düzenlemese de, MEB rejiminin temel mantığı ve geçmişi ile diğer devletlere verilen serbestliklerin sınırlı olduğu hesaba katıldığında kıyı devletinin m. 56/1(a)'daki egemen hakları ve hatta m. 56/1(b)'deki yetkileri lehine bir aksi ispat edilebilir karine (*rebuttable presumption*) kabul edilebileceği görülür. Kıyı devletinin haklarını kötüye kullanmadığı durumlarda uygulanabilecek böyle bir yaklaşım, özellikle ispat külfetini karşı tarafa yükleyecektir. Bu, kıyı devleti ile diğer devletlerin hakları arasında en başından otomatik bir hiyerarşi kurmak ve ilkini asıl ikincileri talî haklar

Madde 58/3'ün son kısmında da, diğer devletlerin kıyı devletinin belirli şartları taşıyan düzenlemelerine uyacağı öngörülmüştür. Bu bakımdan, diğer devletlerin MEB'deki yükümlülükleri, doğrudan Sözleşme hükümlerinin yanı sıra kıyı devletinin Sözleşmeye ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun düzenlemelerinden de kaynaklanabilir.¹⁵⁹ Diğer devletler, bu düzenlemeler Sözleşmenin 5. Bölümüyle

olarak kabul etmek anlamına gelmez. Zaten böyle bir şematik yaklaşım da karşılıklı saygı ilkesine aykırı olur. Proelss, "Law on the Exclusive," 95-103, 111-112; Proelss, "Article 56," 432-434; Proelss, "Article 58," 449, 455. Ayrıca bkz. James Crawford, *Brownlie's Principles of Public International Law*, (Oxford University Press, 2019), 263. *Gavouneli*'ye göre de, MEB'i, yalın bir şekilde (belirli hakların kıyı devletine, belirli hakların diğer devletlere verildiği bir deniz alanı olarak) tarif etmek yanlıtıcı olabilir. Mesela, kıyı devletinin deniz çevresinin korunması hususundaki yetkileri, ona duruma ve şartlara göre yabancı gemilerin seyrüseferiyle ilgili kapsamlı önlemler alma imkânı verebilir. Gavouneli, *Functional Jurisdiction*, 69-72. Öte yandan *Lagoni*'ye göre, MEB'in özel rejimi bölgedeki kıyı devleti haklarını diğer devletlerin seyrüsefer serbestliğinden üstün tutmadığı için, yetki çatışmasının çözümünde iki taraftan birinin lehine bir kararın varlığından da söz edilemez. MEB'deki hak ve yetkilerin dağılımı hususunda bayrak devleti ile kıyı devleti arasında bir uyumsuzluk çıktığında, bayrak devletinin kıyı devletinin haklarına saygı gösterme yükümlülüğünü düzenleyen m. 58/3 de sorunun çözümünü sağlayacak bir hüküm getirmemektedir. Zira burada belirtilen yükümlülük kıyı devletinin hak ve yetkilerinin varlığını önceden farz eder; onları ihdas etmez. *Lagoni*, "Offshore Bunkering," 622. *Yargıç Laing* de, farklı tarafların hak ve yetkilerinin karşılıklı saygı ilkesi gereğince mutlak olmadığına dikkat çektikten sonra, serbestlik teriminin hak teriminden daha kapsayıcı olduğu ve bu sebeple seyrüsefer serbestliğinin kıyı devletinin kimi haklarına galip geleceği yönündeki iddiaların (Bu yönde bkz. Jennings ve Watts, *Oppenheim's*, 802.) yerinde olmadığını belirtmiştir. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Separate Opinion of Judge Laing of 01.07.1999, p. 37.

¹⁵⁹ *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 121. Bu sebeple Mahkeme, söz konusu düzenlemelerin Sözleşmeye uygunluğu hakkında karar vermeye yetkili olduğunu vurgulamıştır. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 121.

çatışmadığı sürece/ölçüde bunlara uymak zorundadır; kıyı devleti de, uluslararası hukukun diğer kurallarına dayanarak bu Bölümdeki yetkilerini aşan düzenlemeler yapamayacaktır.¹⁶⁰

2. Başlıca Serbestlikler ve Denizin Uluslararası Hukuka Uygun Diğer Kullanımları

MEB’de diğer devletlerin hak ve serbestlikleri, onlara (ve onların uyruklarına) bölgedeki gemilere yakıt sağlama serbestliği getirmekte midir? Yukarıda bahsedildiği üzere, *The M/V “Saiga” (No. 2) Davasında* Saint Vincent ve Grenadinler ve *The M/V “Virginia G” Davasında* Panama, bayrağını taşıyan gemilerin bir diğer devletin münhasır ekonomik bölgesinde yakıt ikmal faaliyetinde bulunmasının, m. 58’de düzenlenen seyrüsefer serbestliği ve bu serbestlikle bağlantılı olan denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları kapsamına girdiğini öne sürmüştür.¹⁶¹

Seyrüsefer serbestliği m. 58/1’de ya da onun gönderme yaptığı m. 87’de tanımlanmamıştır. Seyrüsefer (*navigation*), olağan şekilde, geminin denizde yüzdürülmesi, bir yerden diğerine doğru bir rota izleyerek sürülmesi işi ve süreci olarak tanımlanabilir.¹⁶² Açık denizlerde seyrüsefer hakkını düzenleyen

¹⁶⁰ Kwiatkowska, *200 Mile*, 214; Nordquist et al., *Commentary*, 565; Proelss, “Article 58,” 456-457. Yukarıda da açıklandığı üzere, UDHM, Gine’nin genel/kamusal ekonomik menfaatlerine ve mali kayıplarına dayanarak MEB’de yakıt ikmal faaliyetlerini yasaklamasını m. 56 ve 58’e aykırı bulmuştur. *The M/V “Saiga” (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 131.

¹⁶¹ *The M/V “Saiga” (No. 2) Case*, Judgment of 01.07.1999, p. 123, 137; *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 48-49, 54, 164-171. Panama, *The M/V “Norstar” Davasında* da, açık denizlerde yakıt ikmalininin 87. maddede düzenlenen serbestlikler kapsamına girdiğini belirtmiştir. *The M/V “Norstar” Case*, Judgment of 10.04.2019, p. 64-65, 68, 157.

¹⁶² *Black’s Law Dictionary*, ed. Bryan A. Garner, (West Publishing Co., 2009), ilgili madde.

m. 90'daki "the right to sail ships" ifadesi de bu olağan anlamı (*ordinary meaning*) desteklemektedir.¹⁶³ Bu bakımdan, kıyı ötesi yakıt ikmalî, bizzat seyrüsefer teşkil etmez.¹⁶⁴ MEB'de seyrüsefer serbestliğinin de, gemilerin hareketine yönelik olduğu, gemilere yakıt sağlama gibi ticarî bir işi kapsamadığı öne sürülebilir.¹⁶⁵ Bununla birlikte, *The M/V "Norstar" Davasında* UDHM, açık denizlerde yakıt ikmalinin, m. 87'de düzenlenen ve Sözleşme ile diğer uluslararası hukuk kurallarının öngördüğü şartlara tâbi olarak kullanılacak seyrüsefer serbestliğinin bir parçası olduğunu belirtmiştir.¹⁶⁶ O Davanın konusu çerçevesinde ve m. 87'nin kullandığı terimler¹⁶⁷ gözetilerek varılan bu sonuç, MEB'deki yakıt ikmal faaliyetleri bakımından otomatik olarak uygulanabilir değildir. Bu faaliyetin MEB'de icrası, yukarıda açıklandığı üzere, şartlara göre m. 56'nın ya da m. 58'in alanına girebilir; ikinci durumda da faaliyetin, netice itibarıyla bir fark olmasa da, doğrudan seyrüsefer serbestliği yerine bu serbestlikle bağlantılı olan denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları kapsamında değerlendirilmesi daha yerinde gözükmemektedir.¹⁶⁸

¹⁶³ Lagoni, "Offshore Bunkering," 620-621. 1969 tarihli Andlaşmalar Hukukuna Dair Viyana Sözleşmesi m. 31/1'e göre, "Bir andlaşma, hükümlerine andlaşmanın bütünü içinde ve konu ve amacının ışığında verilecek alelâde mânâya uygun şekilde iyiniyetle yorumlanır."

¹⁶⁴ Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 367.

¹⁶⁵ *The M/V "Saiga" (No. 2)*, Separate Opinion of Judge Zhao of 01.07.1999, p. 3; Lagoni, "Offshore Bunkering," 621.

¹⁶⁶ *The M/V "Norstar" Case*, Judgment of 10.04.2019, p. 219.

¹⁶⁷ Bu maddede, m. 58/1'den farklı olarak denizin diğer kullanımlarından söz edilmemekle birlikte, açık denizlerde bütün devletlerin "diğerleri yanında" (*inter alia*) yararlanacağı serbestlikler belirtilmiştir.

¹⁶⁸ *The M/V "Norstar" Davasına* ilişkin kararın, Mahkemenin -ileride önüne ilgili bir uyumsuzluk gelirse- balıkçılık yapan gemilerinden başka gemilere MEB'de yakıt ikmalini, denizin uluslararası hukuka uygun diğer

Bu bağlamda öncelikle belirtmek gerekir ki, kıyı ötesi yakıt ikmal faaliyetleri -haydutluk, köle ticareti, izinsiz yayın veya uyuşturucu ve psikotrop maddelerin yasadışı ticareti gibi faaliyetlerden farklı olarak- kendiliğinden uluslararası hukuka aykırı değildir; açık denizlerde ya da kıyı devletinin izniyle iç sularda veya karasularında hukuka uygun bir şekilde yürütülebilir. Bununla birlikte, söz konusu faaliyetin uluslararası hukuka genel olarak uygunluğu, onun MEB'de icrasıyla ilgili yetki sorunlarını çözmek için yeterli değildir.¹⁶⁹ MEB'deki yakıt ikmal faaliyetlerinin, denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları kapsamında değerlendirilebilmesi için, maddede açıkça belirtilen serbestliklerle (mesela, seyrüsefer serbestliğiyle) bağlantılı (mesela, gemilerin işletilmesiyle ilgili) addedilmesi ve Sözleşmenin öteki hükümlerine de uygun olması gerekir.¹⁷⁰ *Lagoni'*ye göre MEB'in bu faaliyet çerçevesinde kullanımı, MEB'in kaynaklarını kullanma anlamına gelmediği gibi, yakıt sağlayan tankerin -m. 58/1'de belirtilen- işletimiyle ilgili de sayılabilir. Bununla birlikte, denizin bu şekilde kullanımının tankerin bölgedeki seyrüsefer serbestliğiyle bağlantılı olup olmadığı hakkında her durumda geçerli bir sonuca varmak zor görünmektedir.¹⁷¹

kullanımları kapsamında sayabileceğini gösterdiği hakkında bkz. Churchill, "Revealing a Mosaic," 59.

¹⁶⁹ *Lauterpacht'*ın ifadesiyle, açık denizlerde yakıt ikmalinin hukuka uygun olması, otomatik olarak, o faaliyetin MEB'de kıyı devletince düzenlenemeyeceği sonucunu doğurmaz. Eli Lauterpacht, "The First Decision of the International Tribunal for the Law of the Sea: the M/V Saiga," iç. *Liber Amicorum: Professor Ignaz Seidl-Hohenveldern*, ed. Gerhard Hafner et al. (Kluwer Law International, 1998), 413.

¹⁷⁰ Lagoni, "Offshore Bunkering," 621.

¹⁷¹ Bu noktada yazar, geminin özel bir amaçla işletimi ile onun seyrüseferi arasında -bayrak devletleri lehine olacak şekilde- herhangi bir bağlantı mı yoksa -kıyı devletleri lehine olacak şekilde- doğrudan ve sıkı bir bağlantı

Proelss'e göre de, UDHM'nin *The M/V "Virginia G" Davası*na ilişkin kararına rağmen, balıkçılık yapan gemiler dışındaki gemilere (mesela ticarî gemilere) MEB'de yakıt ikmalinin, seyrüsefer serbestliğiyle yeterince bağlantılı bir faaliyet olup olmadığı ya da 59. madde kapsamına girip girmediği hâlen açık değildir. Bu konuların açıklığa kavuşmasında -denizcilik ve yakıt ikmal sektörünün aktörleri dâhil- ilgili kişilerin, söz konusu faaliyetleri 58. maddede belirtilen serbestliklerin kullanılması bakımından olağan, yaygın ve hatta gerekli faaliyetler olarak değerlendirip değerlendirmeyeceği etkili olacaktır. Yakıt ikmal faaliyeti, ancak söz konusu serbestliklerden birine dayandığı veya onunla ayrılmaz bir şekilde bağlantılı olduğu durumlarda denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları kapsamında addedilebilir. Bu

mu aranmalıdır (İkinci durumda MEB'de sadece seyrüsefer için gerekli olan duraklama veya demirleme gibi faaliyetler caiz addedilebilecektir.) sorusuna Sözleşme veya bölgesel örf ve âdet çerçevesinde açık bir cevap vermenin zor olduğuna ve Sözleşmenin iki taraftan birinin haklarını diğerinkilere üstün tutmadığına dikkat çekmiştir. Lagoni, "Offshore Bunkering," 621-622. Panama, yukarıda belirtildiği üzere, yakıt sağlamanın bu gemilerin seyrüseferinin asıl amacı olduğunu ve yakıt sağlama ile seyrüsefer arasındaki bu doğal ilişkinin, söz konusu faaliyetin 58. maddedeki serbestliklerle yakından bağlantılı olduğunu kabul etmeyi gerektirdiğini de savunmuştur. *The M/V "Virginia G" Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 170. Yukarıda aktarılan benzer görüş için ayrıca bkz. *The M/V "Saiga" (No. 2) Case*, Separate Opinion of Judge Vukas of 01.07.1999, p. 17. *Lagoni* ise, sonuç olarak, özellikle balıkçı gemilerine yönelik yakıt ikmal faaliyetlerinin kıyı devletinin bazı menfaatlerini ciddi şekilde etkileyebileceğine de işaret edip, bu konudaki menfaat çatışmasının, ciddi bir uyuşmazlığa dönüşmeden, 59. maddedeki hükümler de hesaba katılarak çözülmesinin uygun olacağını belirtmiştir. MEB'de yakıt ikmal faaliyetleri bakımından Sözleşmede bir hukukî boşluk bulunmadığını, daha çok m. 58/1'in yorumlanmasına ihtiyaç duyulduğunu ifade edip, meselenin çözümünde (bayrak devletleri ile kıyı devletlerinin menfaatlerinin dengelenmesinde) 59. maddeden kıyas yoluyla (*by analogy*) yararlanılmasını önermiştir. Lagoni, "Offshore Bunkering," 623, 627.

serbestliklerden bağımsız bir şekilde yerine getirilebilen faaliyetler için aynı sonuca varmak, MEB’de kıyı devletine veya diğer devletlere yetkiler verilmeyen durumların olduğunu gösteren 59. madde karşısında, mümkün gözükmemektedir.¹⁷² *Testa*’ya göre, 58. maddenin serbestlikten yana lafzı dikkate alındığında, bu yaklaşım kısıtlayıcı bulunabilir; ancak “bu serbestliklerle bağlantılı olan denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları” ifadesinin fazlaca esnek yorumlanması, MEB’de yürütülen herhangi bir faaliyetin bir şekilde bu kullanımlar kapsamında sayılmasına ve Sözleşmeyi hazırlayanların iradelerine aykırı olarak 59. maddeyle saklı tutulan alanın anlamsız hâle gelmesine yol açabilir.¹⁷³

Bütün bunlar ışığında bir değerlendirme yapmak gerekirse, karasularının ötesindeki denizlerde gerçekleştirilen yakıt ikmal faaliyetleri, ilk bakışta, seyrüsefer serbestliği veya denizin uluslararası hukuka uygun diğer bir biçimde kullanımı kapsamında kabul edilebilir. Ancak bu serbestliğin varlık şartları ve kapsamı, açık denizlerde farklı, MEB’de farklıdır. MEB’de diğer devletlerin hak ve yetkilerini düzenleyen m. 58, öngördüğü genel kısıtlamalarla, böyle bir faaliyetin (mesela m. 56’daki) kıyı devleti hak veya yetkilerine dokunduğu hâllerde onun tarafından düzenlenebileceğini ve sınırlandırılabilceğini ima etmektedir. UDHM’nin *The M/V “Virginia G” Davasına* ilişkin kararı da bunu teyit etmektedir.¹⁷⁴ Ne var ki, MEB’de kıyı

¹⁷² Proelss, “Article 58,” 452-453.

¹⁷³ Testa, “Coastal State Regulation of Bunkering,” 367. Benzer yönde bkz. Stylianidou, “Bunkering in the EEZ.”

¹⁷⁴ Hatırlanacağı üzere Mahkeme, kıyı devletinin bu konudaki düzenleme yetkisinin onun bölgedeki doğal kaynaklar üzerindeki egemen haklarından kaynaklandığını belirtmişti. *The M/V “Virginia G” Case*, Judgment of 14.04.2014, p. 217, 222. *The M/V “Norstar” Davasındaki* tespitler de dikkate alındığında, kıyı devletinin, MEB’de hak veya yetki sahibi olduğu (balıkçılık, denizin bilimsel yönden araştırılması gibi) konularda işletilen

devletinin yetkili kılınmadığı (veya onun haklarını etkilemeyen) her faaliyet otomatik olarak m. 58'deki serbestlikler kapsamına girmez; özellikle maddede belirtilen "diğer kullanımlar"ın kapsamı yoruma açık görünmektedir ve 59. maddenin düzenlediği husus da göz ardı edilmemelidir.¹⁷⁵ MEB'in kendine özgü statüsü ve genel rejimi, ilgili Sözleşme hükümlerinin amaçları ve farklı taraflar arasında kurduğu dengeler, hülasa Sözleşmenin metni ve ruhu göz önünde bulundurularak farklı tipteki faaliyetlerle ilgili olarak şu sonuçlara varılabilir:

i) Madde 58/1'de açıkça belirtilen serbestliklerden (üç serbestlikten), kıyı devletinin MEB üzerindeki hak veya yetkileri etkilenmedikçe prensip olarak özgürce yararlanılabilir. Normalde bu kapsama giren bir faaliyetin kıyı devletinin MEB'deki hak veya yetkilerini etkilediği/etkileyebileceği durumlarda ise, kıyı devleti -Sözleşmede o konuya özgü yetkili

gemilere yakıt ikmal hariç, bu faaliyetleri düzenleyemeyeceği hakkında bkz. Stylianidou, "Bunkering in the EEZ."

¹⁷⁵ Bu noktada değişik kurgusal örnekler verilebilir. Mesela, yabancı bir geminin MEB'de çeşitli sağlık hizmetleri vermek üzere (ya da cezaevi olarak kullanılmak üzere) daimî şekilde demirlemesinin, Sözleşmeyle MEB'de kıyı devletine verilen hak ve yetkileri etkilemeyeceği varsayılabilir. O hâlde (seyrüsefer olarak nitelendirilemeyecek) bu faaliyet, kendiliğinden denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları kapsamına girer mi? Gerek denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımlarının m. 58'de açıkça belirtilen üç serbestlikten biriyle bağlantılı olması şartı gerek m. 59'da öngörülen üçüncü ihtimalin varlığı, buna hemen olumlu cevap vermeyi zorlaştırmaktadır. Böyle bir uygulamanın -olağan tarzda bir misyon olarak seyrüsefer serbestliğiyle bağlantılı addedilmesi zor görüldüğünden- uyuşmazlık doğurması hâlinde 59. madde çerçevesinde değerlendirilmesi uygun olabilir. Anlaşılabacağı üzere, bu konu, olasılıkların/varsayımların zorunluluk olmadan çoğaltılmaması veya daha az karmaşık olan teorinin tercih edilmesi şeklinde ifade edilen sadelik/tutumluluk ilkesine (*lex parsimoniae*; *principle of parsimony*; *Occam's razor*) göre ele alınamayacak bir mahiyettedir.

olduğu açıkça belirtilmiş olmasa da¹⁷⁶ ilgili (Sözleşmenin özel veya genel olarak sağladığı) hak ve yetkilerini uygun şekilde kullanıp, faaliyeti kısıtlayabilir.

ii) Madde 58/1'de belirtilen denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları açısından, kıyı devleti MEB'deki hak veya yetkilerini etkileyen/etkileyebilecek faaliyetler üzerinde - bunlara özgü kıyı devleti yetkileri Sözleşmede açıkça belirtilmiş olmasa da- yukarıda belirtilen hak ve yetkilerini kullanabilir.¹⁷⁷ Kıyı devletinin MEB'deki hak veya yetkilerini etkilemeyen diğer kullanımlar içinse bir ayırım yapmak gerekir:

a) Bunlar, m. 58/1'de açıkça belirtilen serbestliklerle bağlantılı ise, aynı maddede söz edilen diğer kullanımlar kapsamına girer; bir başka deyişle m. 58/1 uygulanır.

b) Bunlar, m. 58/1'de açıkça belirtilen serbestliklerle bağlantılı değilse, bu faaliyet bakımından kimin hangi yetkileri haiz olacağı m. 59 çerçevesinde değerlendirilmelidir. Bir başka deyişle, kıyı devletinin MEB'deki hak veya yetkilerini etkilemeyen; ancak m. 58'de belirtilen serbestliklerle bağlantılı olmayan diğer kullanımlar açısından 59. madde uygulanabilir.

Yukarıdaki bütün sonuçlar açısından hangi faaliyetlerin kıyı devleti hak ve yetkilerini etkilediği hangilerinin onları etkilemediğini, son kısımdaki sonuçlar açısından ise hangi kullanımların m. 58/1'de açıkça belirtilen serbestliklerle bağlantılı hangilerinin onlarla bağlantısız olduğunu netleştirmek gerekir. İlk hususla ilgili tespitin, m. 56 başta olmak üzere kıyı devleti hak ve yetkilerini düzenleyen hükümler çerçevesinde yapılabileceği belirtilebilir. Mesela, MEB'deki

¹⁷⁶ Bu noktada m. 59'un, MEB'de kıyı devletine veya diğer devletlere Sözleşmeyle "açıkça" verilmeyen hak ve yetkilerden bahsetmek yerine, bölgede kıyı devletine veya diğer devletlere Sözleşmeyle verilmeyen hak ve yetkilerden söz etmesi dikkate değerdir.

¹⁷⁷ *The M/V "Virginia G" Davasına* ilişkin karar da bu önermeyi doğrulamaktadır.

doğal kaynakların araştırılması veya elde edilmesini sağlayan, destekleyen, kolaylaştıran ya da engelleyen veya onlara belirgin zarar veren faaliyetlerin kıyı devleti hak ve yetkilerini etkileyeceği öngörülebilir. Diğer hususa gelince, kıyı devletinin MEB'deki hak ve yetkilerini etkilemeyen diğer kullanımların prensip olarak geniş (öteki devletleri fazlaca kısıtlamayacak) şekilde yorumlanması ve bunlar açısından m. 59'un uygulama alanının dar tutulmasının uygun olacağı değerlendirilebilir. Zira gemilerin bu tip kullanımlarını (mesela, MEB'deki kaynaklara zarar vermeyen veya onları araştırma veya işletmeye yönelik olmayan askerî faaliyetlerini ya da MEB'den salt geçiş yapan gemilere yakıt ikmalini), genellikle, onların denizlerdeki olağan misyonları/işleyişleri çerçevesinde açıklamak ya da gördükleri hizmetlere/karşıladıkları ihtiyaçlara dayandırmak ve böylece m. 58/1'de açıkça belirtilen serbestliklerle bağlantılı saymak mümkün gözükmektedir.¹⁷⁸

Özel olarak da belirtmek gerekir ki, (kendi başına bir faaliyet olmayan) MEB'de yakıt ikmalinin, m. 58'de belirtilen serbestliklerden ve hatta onlarla bağlantılı kullanımlardan yararlanan (mesela, MEB'den salt geçiş yapan, MEB'de su altında kablo ve boru hatları döşeme faaliyetlerine katılan veya onlara yardımcı olan ya da MEB'de Sözleşmeye uygun askerî eylemler icra eden) gemilere yönelik olduğu durumlarda, m. 58'de belirtilen bağlantı şartını karşılayacağı ve denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları kapsamında sayılacağı kabul edilmelidir.

¹⁷⁸ Aslında kıyı devletinin MEB'deki hak ve yetkilerini etkilemeyen bu tür faaliyetlerin 59. madde çerçevesinde değerlendirilmesi durumunda da diğer devletlerin menfaatleri lehine yorumlanmasının daha muhtemel olduğu belirtilebilir.

C. Bakiye Hak ve Yetkiler

Sözleşmenin “MEB’de hakların ve yetkinin isnadıyla ilgili ihtilafların çözülmesi esası” başlıklı 59. maddesine göre,

“Bu Sözleşmenin MEB’de kıyı devletine veya diğer devletlere haklar veya yetki bahşetmediği durumlarda, kıyı devleti ile diğer devlet veya devletlerin menfaatleri arasında bir ihtilaf meydana gelmesi hâlinde, bu ihtilaf, bahis konusu menfaatlerin bir bütün olarak uluslararası toplum için olduğu kadar tarafların her biri için ayrı ayrı arz ettiği önem göz önünde bulundurularak, hakkaniyet temelinde ve ilgili bütün şartların ışığı altında çözülecektir.”

Bu formülasyonu hazırlayan *Castañeda*’nın belirttiği üzere, *sui generis* bir alan olan MEB’de kıyı devleti ile diğer devletler arasında yarışan hakların varlığından kaynaklanabilecek uyumsuzlukların çözümü için belirli kriterler ve bir rehberlik sağlamak gerekiyordu.¹⁷⁹ İşte 59. madde, Sözleşmenin ilgili hükümlerinin belirtmediği veya kapsamadığı (mevcut ya da müstakbel) faaliyetler/kullanımların kıyı devletinin mi yoksa diğer devletlerin mi yetki alanına gireceği, bir başka deyişle bakiye/artık haklarla (*residual rights*) ilgili menfaat çatışmalarının nasıl çözüleceği hususunda bir rehberlik sunmaktadır.¹⁸⁰ Bu

¹⁷⁹ Castañeda, “Negotiations,” 615. Ayrıca bkz. Galdorisi ve Kaufman, “Military Activities,” 270; Hayashi, “Military and Intelligence,” 127; Alexander Proelss, “Article 59,” iç. *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, ed. Alexander Proelss (Nomos, 2017), 459.

¹⁸⁰ Lagoni, “Offshore Bunkering,” 623; Nelson, “Exclusive,” p. 17, 19. Bu madde, özel bir uyumsuzluk çözüm mekanizması tesis etmemektedir. Lagoni, “Offshore Bunkering,” 626; Nelson, “Exclusive,” p. 19. Böyle bir uyumsuzluğun tarafları, onu diledikleri barışçı çözüm yoluyla çözmelidir. Duruma göre Sözleşmenin (15. Bölümün) uyumsuzlukların çözümü için öngördüğü yargı yollarına gidilebilir. Churchill ve Lowe, *Law of the Sea*, 144; Hayashi, “Military and Intelligence,” 127; Proelss, “Article 59,” 459; Tanaka, *Law of the Sea*, 160. İşte 59. madde de, çatışmanın/uyumsuzluğun diplomatik

madde, Sözleşmeyi hazırlayanların, spesifik bir rejime bağlanan MEB’de kıyı devletine ve diğer devletlere muhtemel bütün hakların verilmediğinin farkında olduklarını göstermektedir.¹⁸¹

Söz konusu madde, kıyı devletine veya diğer devletlere belirli haklar veren maddeler kapsamına girmeyen (onların uygulanabilir olmadığı) konularda kimin yetkili olduğunu açıkça belirtmeyip, çatışmanın adil bir sonuca ulaşacak şekilde, somut olayın özellikleri ve ilgili menfaatlerin dengelenmesine dayanarak vaka bazında çözülmesini öngörmektedir; tahsis edilmemiş haklar bakımından kıyı devleti ya da diğer devletler lehine bir karine de getirmemektedir.¹⁸² Yine de MEB’in işlevsel niteliğini göz önünde bulunduran kimi yazarların makul olarak öne sürdüğü üzere, çatışma bölgedeki kaynakların araştırılması ve işletilmesi ile ilgili olmayan bir meseleye dairse, 59. madde genel olarak diğer devletlerin ve uluslararası toplumun menfaatleri lehine yorumlanabilir. MEB’le ilgili ekonomik menfaatlerin öne çıktığı durumlarda ise tersinin geçerli olacağı beklenebilir.¹⁸³

veya yargısal çözümünde rehberlik sağlayacaktır. Nordquist et al., *Commentary*, 569.

¹⁸¹ Kwiatkowska, *200 Mile*, 228; *The M/V “Saiga” (No. 2)*, Separate Opinion of Judge Vukas of 01.07.1999, p. 21; Rothwell ve Stephens, *Law of the Sea*, 87. 59. maddenin yeni, bilinmeyen veya gözden kaçan hususlara hitap ettiği hakkında bkz. Anderson, “Coastal State Jurisdiction,” 106.

¹⁸² Churchill ve Lowe, *Law of the Sea*, 144; Koh, “Exclusive,” 33; Kwiatkowska, *200 Mile*, 229; Jennings ve Watts, *Oppenheim’s*, 794; Beckman ve Davenport, “EEZ,” 12; Andreone, “Exclusive,” 166; Quince, *Exclusive*, 99; Tanaka, *Law of the Sea*, 159; Churchill, “Revealing a Mosaic,” 67. Bu maddenin hiçbir taraf lehine bir karine öngörmemesinin MEB’in *sui generis* rejimini pekiştirdiği hakkında bkz. Goodman, “Rights, Obligations, Prohibitions,” 9; Testa, “Coastal State Regulation of Bunkering,” 368.

¹⁸³ Nordquist et al., *Commentary*, 569; Rothwell ve Stephens, *Law of the Sea*, 87; Proelss, “Law on the Exclusive,” 89-90, 95; Proelss, “Article 59,” 459-460, 463. Ayrıca bkz. *The M/V “Saiga” (No. 2)*, Separate Opinion of Judge Vukas of 01.07.1999, p. 16.

Yedek hüküm (*backup clause*) niteliğindeki m. 59'un uygulanabilmesi için, m. 56 ve 58 (ve duruma göre, devletlerin hak ve yetkilerini düzenleyen öteki maddelerin) iyice incelenip, konunun bunlar kapsamında olmadığı saptanmalıdır. Söz konusu maddelerdeki kavramların genişliği göz önünde bulundurulursa m. 59'un uygulama alanının dar olacağı değerlendirilebilir. Diğer taraftan, bu maddelerde zikredilen faaliyetlerin kapsamıyla ilgili görüş ayrılıkları m. 59'un uygulama alanını da etkileyebilecektir.¹⁸⁴ Her hâlde, ikincil nitelikte olan m. 59'a başvurulmadan önce 56. ve 58. maddelerin kapsamları incelenirken, içerdikleri terimleri olağan anlamlarından¹⁸⁵ uzaklaştıran, aşırı yorumlardan kaçınılmalıdır.¹⁸⁶

Madde 59'un -hangi durumlarda uygulanacağı gibi- nasıl uygulanacağı da çok açık değildir.¹⁸⁷ İlgili çatışmanın

¹⁸⁴ Proelss, "Article 59," 460. MEB'de askerî manevralar, arkeolojik ve tarihî varlıkların korunması, (genellikle denizin bilimsel yönden araştırılması kapsamında değerlendirilmeyen sıcaklık, basınç, akıntı, tuzluluk ve rüzgar ölçümü için kullanılan) okyanus veri toplama sistemlerinin (*ocean data acquisition systems*) işletilmesi gibi konulardaki çatışmaların 59. madde çerçevesinde çözüleceği (ayrıca, son konunun değerlendirilmesinde uluslararası toplumun genelinin menfaatinin baskın sayılabileceği) öne sürülebilmektedir. Proelss, "Article 59," 460-462. Tanaka'nın belirttiği üzere, 60. madde uyarınca kıyı devletinin, MEB'deki ekonomik amaçlı tesis ve yapılara ilişkin inhisarî yetkileri bulunmakla birlikte, (mesela) askerî amaçlara yönelik tesis ve yapıları kurma ve kullanma hususunda yetkilere sahip olup olmadığı açık değildir; bu konuda devlet uygulamaları da yeknesak değildir. Bu meseleye ilişkin uyuşmazlığın 59. madde kapsamına girdiği belirtilebilir. Tanaka, *Law of the Sea*, 156.

¹⁸⁵ Bkz. 1969 Viyana Sözleşmesi m. 31/1.

¹⁸⁶ Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 368.

¹⁸⁷ Gerçekten de hazırlık çalışmalarındaki fikir ayrılıklarının üstesinden gelmek amacıyla oldukça esnek ve politik bir şekilde formüle edilen 59. maddenin nasıl uygulanacağı belirsiz görünmektedir. Shearer, "Oceans Management," 12. Her şeyden önce bu madde, tanımlanması güç (*elusive*)

“hakkaniyet temelinde” (*on the basis of equity*) ve alakalı bütün şartların ışığı altında (*in the light of all the relevant circumstances*) çözümünü öngören madde, her bir olayda değişebilen koşul ve menfaatleri göz önünde bulundurarak hak ve adalete uygun sonuca ulaşmayı telkin etmektedir.¹⁸⁸ Böyle bir çözüm sırasında MEB’in genel statüsü ile Sözleşmenin kıyı devletine ve diğer

kriterler içermektedir. Churchill ve Lowe, *Law of the Sea*, 341. Klein’in de belirttiği üzere, maddenin, hiçbir devlet lehine bir karine öngörmeyerek nötr bir tutumu yansıtması ve genel nitelikli ve eşit değerde görünen çeşitli unsurlar içermesi, somut olaylarda uygulanmadıkça normatif bir içerikten yoksun olacağını göstermektedir. Klein, *Dispute Settlement*, 140. Ne var ki, bugüne kadar uluslararası mahkemelerin 59. maddeyi açıklığa kavuşturan bir uygulaması da bulunmamaktadır. Proelss, “Article 59,” 459.

¹⁸⁸ Proelss, “Article 59,” 461. Genel olarak, adaletin teessüsünde/yönetiminde adil, doğru ve makul olana gönderme yapan hakkaniyete, ilgili şartlar çerçevesinde, kimi zaman yürürlükteki hukukun yorumlanmasında kimi zaman hukuktaki boşlukların tamamlanmasında -uygulanabilir kuraldan türetilen adil bir çözüme veya müstakil/herhangi bir adil çözüme ulaşmak amacıyla- başvurulabilmektedir. Uluslararası hukukun karmaşık konularından biri olan ve üzerinde görüş birliği bulunmayan hakkaniyet ile onun türleri (*equity infra legem, equity praeter legem, equity contra legem* vs.) ve uygulanması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Frontier Dispute (Burkina Faso/Republic of Mali)*, ICJ, Judgment of 22.12.1986, p. 28; Vaughan Lowe, “The Role of Equity in International Law,” *Australian Year Book of International Law* 12 (1992): 54-81; Francesco Francioni, “Equity in International Law,” *MPEPIL* (Haziran 2013): 1-29; Ceren Zeynep Pirim, “Uluslararası Hukukta Hakkaniyetin Normatif Niteliği,” *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi* 26 (2016): 169-201; Shaw, *International Law*, 78-81; Mehmet Emin Büyük, *Uluslararası Hukukta Hukukun Genel İlkeleri* (On İki Levha, 2018), 270ff.; Michael Akehurst ve Alexander Orakhelashvili, *Akehurst’s Modern Introduction to International Law*, (Routledge, 2019), 49-50; Hugh Thirlway, *The Sources of International Law*, (Oxford University Press, 2019), 119-125; Yusuf Aksar, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk, Cilt 1*, (Seçkin, 2021), 93-95. BMDHS m. 59’daki hakkaniyeti, m. 293/2’de özel olarak düzenlenen (UAD Statüsü m. 38/2’de de yer verilen) ve yargı organlarının ancak tarafların istemiyle uygulayabileceği hak ve nasfetle (*ex aequo et bono*) karıştırmamak gerekir. Nordquist et al., *Commentary*, 569.

devletlere sağladığı hak ve yetkiler de kaçınılmaz olarak dikkate alınacaktır.¹⁸⁹

MEB'de yakıt ikmal bakımından m. 59'un uygulanabilirliğine gelince,¹⁹⁰ yukarıda açıklandığı üzere, bu faaliyet -yakıt sağlanan geminin faaliyetine bağlı olarak- kimi durumlarda kıyı devletinin kimi durumlarda diğer devletlerin hak ve yetkileri kapsamında değerlendirilmektedir. Her ne kadar Sözleşme belirtilen faaliyetin hukukî durumunu (kimin yetkisine girdiğini) açıkça düzenlemese de, bu neticeye ilgili hükümlerin (özellikle m. 56 ve 58) yorumlanmasıyla ulaşılmaktadır. Bu noktada şu sonuca da varılmalıdır: Sözleşmenin kıyı devletini veya diğer devletleri yetkili kılmadığı (ve uyuşmazlık durumunda m. 59 çerçevesinde incelenmesi

¹⁸⁹ UAD'ye göre, hakkaniyetin ortaya çıkardığı adalet, soyut adalet değildir, aksine hukukun üstünlüğünün/gereğinin öngördüğü adalettir; uygulanması tutarlılık ve bir ölçüde öngörülebilirlik arz etmelidir. Her ne kadar bu esas, somut olayın koşullarına yoğunlaşsa da, daha genel ilkeleri de göz ardı etmez. *Case Concerning the Continental Shelf*, Judgment of 03.06.1985, p. 45.

¹⁹⁰ MEB'de yakıt ikmal faaliyetlerinin hukukî durumunun nisbeten daha belirsiz olduğu (*The M/V "Virginia G" Davası*na ilişkin karardan önceki dönemlerde kimi yazarlar, 59. maddenin sorunun çözümünde rol oynayabileceğini savunmuştur. Bu çerçevede *Lauterpacht*'a göre, m. 59'da belirtilen menfaatler dikkate alındığında, MEB'de yakıt ikmal faaliyetleriyle ilgili olarak kıyı devletinin (mesela çevrenin korunması hususundaki) menfaatleri bayrak devletinkilerden daha önemli sayılabilecektir. *Lauterpacht*, "First Decision," 414. Yine yukarıda belirttiğimiz üzere, *Lagoni*, MEB'de yakıt ikmal faaliyetleri bakımından Sözleşmede bir hukukî boşluk bulunmadığını, daha çok devletlere hak ve yetkiler veren maddelerin yorumlanmasına ihtiyaç duyulduğunu belirtip, meselenin çözümünde m. 59'dan "kıyas yoluyla" yararlanılmasını önermiştir. *Lagoni*, "Offshore Bunkering," 623, 627. *Anderson* da, m. 59'un ne anlama geldiği açık olmayan ve uygulanması zor ifadeler içerse de gelecekteki kimi uyuşmazlıkların çözümünde önemini gösterebileceğini belirtmiştir. *Anderson*, "Coastal State Jurisdiction," 108.

gereken) faaliyetlerde bulunan gemilere yakıt sağlamak da 59. madde kapsamında değerlendirilmelidir.

MEB’de yakıt ikmal faaliyetleri bakımından 59. maddenin uygulanabildiği durumlarda, devletlerin yetkileri maddedeki noktalara göre belirlenir. Konunun hakkaniyet temelinde değerlendirilmesinde devlet uygulamaları da (mesela, ilgili faaliyetlere itirazda bulunmayarak zımnî muvafakatin (*acquiescence*) varlığı) dikkate alınabilir. Ayrıca 59. madde, hem aralarında uyuşmazlık meydana gelen tarafların hem de uluslararası toplumun menfaatlerini hesaba katmayı ve dengelemeyi gerektirir. Deniz çevresinin korunması -ilgili kıyı devleti ve bayrak devleti dâhil- uluslararası toplumun genelinin 59. madde çerçevesinde dikkate alınabilecek menfaatleri arasında özellikle sayılmalıdır.¹⁹¹ Öte yandan, yakıt ikmalinin, duruma göre, uluslararası ticaretin kesintisiz/süratli bir şekilde yürütülmesine katkı sağlayabileceği, uluslararası toplumun menfaatine olabileceği de hesaba katılabilir.¹⁹² Bayrak devletinin de, gemilerinin engellenmeksizin seyrüsefer yapabilmesi ve işletilebilmesi hususundaki hukukî ve ekonomik yararları göz önünde bulundurulabilir.¹⁹³

¹⁹¹ Bu menfaat, aynı zamanda genel bir örf ve âdet normu olan m. 192’de düzenlenen yükümlülüğün de kaynağıdır. Buna göre, “Devletlerin deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü vardır.”

¹⁹² Anlaşılacağı üzere, kıyı devleti ile uluslararası toplumun menfaatleri, bir konuda (mesela çevrenin korunmasında) birleşebileceği gibi, bir diğer konuda ayrışabilecektir.

¹⁹³ Testa, “Coastal State Regulation of Bunkering,” 368-369. Farklı tarafların 59. madde uygulanırken dikkate alınabilecek menfaatleri hakkında benzer değerlendirmeler için bkz. Lagoni, “Offshore Bunkering,” 623-626. Başlarda aktarıldığı üzere Testa, MEB’de gemiden gemiye taşıma maksadıyla petrol transferlerinin 59. madde çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini öne sürmektedir. Yazarın ayrıca belirttiği üzere, denizde petrol depolama (*offshore storage of oil*) amacıyla kullanılan gemilerin (tankerlerin) seyrüsefer için ihtiyaç duyduğu yakıtın onlara sağlanması durumunda, yakıt ikmali

SONUÇ

İlk defa BMDHS'yle çok taraflı bir şekilde kodifiye edilen MEB, kendine özgü kurallara tâbi bir deniz alanıdır. Sözleşmenin 5. Bölümü MEB'e özgülenmekle birlikte, diğer kısımlardaki hükümler de göndermeler veya özel hususlara ilişkin düzenlemeler dolayısıyla ilgili olabilmektedir. Bu deniz alanının tesis edilmesinin temel amacı, kıyı devletine özellikle bölgedeki doğal kaynakları araştırma, işletme/kullanma, muhafaza ve idare etmede egemen haklar sağlamaktır. Bunun yanında, kıyı devletinin bölgenin ekonomik yönden işletilmesi hususunda aynı mahiyette haklara ve ayrıca -deniz çevresinin korunması gibi- kimi hususlarda özel yetkiye sahip olduğu da kabul edilmiştir. Buna karşılık, diğer devletlerin açık denizlerde geçerli kimi serbestliklerden ve bunlarla bağlantılı denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımlarından, Sözleşmenin ilgili kurallarına tâbi olarak, yararlanacağı

ile seyrüsefer serbestliği arasında -salt geçiş yapan gemilere yakıt ikmali durumunda olduğu kadar- güçlü bir bağlantı bulunmaz. MEB'de yürütülen denizde petrol depolama faaliyetleri kıyı devletinin egemen hakları veya yetkisi kapsamına da girmediğinden, bu tip faaliyette kullanılan gemilere MEB'de yakıt sağlanması 56. veya 58. madde yerine 59. madde çerçevesinde değerlendirilmelidir. Bu konuda özellikle kıyı devletinin ne tür yetkiler kullanabileceğini ve muhtemel yetkilerinin sınırlarını saptamak gerekebilir. Bu bağlamda, bayrak devletinin -gemilerinin engellenmeden işletilmesindeki- menfaati göz ardı edilmeden, kıyı devletinin özellikle deniz çevresinin korunması amacıyla ve iyiniyet prensibini de gözeterek makul ve ölçülü önlemler alabileceği kabul edilebilir. Mesela kıyı devletinin, MEB'de bu tip yakıt ikmal faaliyetleri için önceden bildirimde bulunulmasını talep etmesi, önleme ilkesinin -kirliliğin önlenmesi veya kirlilikle mücadele için gerekli olabilecek tedbirlerin alınmasına imkân veren- makul bir uygulaması olarak mütalaa edilebilir. Hatta külfetli olmakla birlikte, onların ilgili kural ve standartlara uygunluklarını baştan sağlamak için kıyı devletince ruhsata tâbi tutulabileceği de öne sürülebilir. Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 377. Denizde petrol depolama faaliyetleri hakkında genel bilgiler için bkz. Testa, "Coastal State Regulation of Bunkering," 364-365.

öngörülmüştür. Her bir tarafın ötekinin hak ve ödevlerine gereği gibi saygı duyacağı, bir başka deyişle karşılıklı saygı yükümlülüğü de düzenlenmiştir. Ayrıca, Sözleşme, MEB'de kıyı devletine veya diğer devletlere haklar veya yetkiler veren maddelerin uygulama alanına girmeyen hususlarda çıkabilecek uyuşmazlıkların, olayın özellikleri ve ilgili bütün tarafların menfaatleri gözetilerek hakkaniyet temelinde çözülmesini gerektirmektedir. Ayrıntılı ve taraflar arasında -MEB'in *sui generis* rejimine uygun şekilde- denge sağlamayı hedefleyen düzenlemelere rağmen, ilgili hükümlerin yoruma açık ifadeler içerip Sözleşmenin diğer hükümleriyle birlikte değerlendirilmeyi gerektirmesi ve denizin -Sözleşmenin hazırlandığı dönemde mütalaa edilmeyen- yeni faaliyetler çerçevesinde kullanılması, MEB'deki kimi faaliyetler bakımından kimin hangi kapsamda yetkili olduğu hususunda görüş ayrılıkları ve uluslararası uyuşmazlıklar doğurabilmektedir. MEB'de yakıt ikmal faaliyetleri de bunlardan biridir.

MEB'de yakıt ikmali, ticarî bir iş olup, yakıt sağlanan gemilere de limanlara uğramaksızın ihtiyaçlarını denizde karşılama ve ilgili faaliyetlerine daha fazla yoğunlaşma gibi avantajlar sağlar. Bu faaliyetler, BMDHS'de açık bir şekilde düzenlenmese de, duruma göre, kıyı devleti hak, yetki ve görevlerini düzenleyen m. 56, diğer devletlerin hak ve görevlerini belirten m. 58 ya da bakiye hak ve yetkilere ilişkin meselelerin çözümüne dair esaslar getiren m. 59 hükümleri çerçevesinde değerlendirilebilir görünmektedir. UDHM de, *The M/V "Saiga" (No. 2) Davası*nda Sözleşmenin kıyı devletinin (malî menfaatleri korumaya yönelik) gümrük düzenlemelerini MEB'e teşmil etmesine prensip olarak imkân vermediğine, *The M/V "Virginia G" Davası*ndaysa Sözleşme gereğince kıyı devletinin MEB'de balıkçılık yapan yabancı gemilere yakıt verilmesini düzenleyip, birtakım icraî yetkiler kullanabileceğine hükmetmiştir. Mahkeme, Sözleşme hükümlerine dayanıp, kimi devlet uygulamaları ile andlaşmalara da atıfta bulunarak, bu tip

ikmalin balıkçılığın kesintisiz şekilde sürdürülmesini desteklediğini (onunla ilgili bir faaliyet olduğunu) ve bahsedilen yetkinin kıyı devletinin bölgedeki doğal kaynaklar üzerindeki egemen haklarından kaynaklandığını belirtmiştir.

Yakıt ikmalinin yakıt verilen geminin o anki faaliyetine yardımcı bir faaliyet olduğu argümanına dayanan bu yaklaşımın uygun ve makul olduğu değerlendirilebilir. Öte yandan bu yaklaşım, sorunun standart bir kurala bağlanamayacağını, başka faaliyetlerde bulunan gemilere yakıt ikmal yapılmasının farklı bir şekilde nitelendirilebileceğini göstermektedir. Anlaşılacağı üzere, MEB'de yakıt ikmal faaliyetlerinin hukukî durumunu, genel ve soyut bir sonuca bağlamak yerine, işin şartlarına göre değerlendirmek gerekir. Bu bağlamda kimileri m. 56, kimileriye m. 58'de düzenlenen hak ve yetkiler kapsamına girebilir; duruma göre m. 59'a istinaden çözüm bulmak da icap edebilir. Mesela, MEB'de -balıkçı gemileri dahil- salt seyir hâlindeki gemilere yakıt sağlanması hususunda kıyı devletinin prensip olarak yetkili olmayacağı belirtilebilir. Şunu da eklemek gerekir ki, kıyı devletinin MEB'deki hak ve yetkilerini etkilemeyen ve dolayısıyla yetkili olmadığı her faaliyet otomatik olarak diğer devletlerin bölgedeki serbestlikleri kapsamına girmez. Zira m. 58, başlıca üç serbestliği açıkça belirtip, MEB'de diğer devletlerin -ancak bunlarla bağlantılı olan- denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımlarından da istifade edeceğini öngörmekte; ayrıca 59. madde de, Sözleşmenin bölgede hiçbir devlete vermediği hak ve yetkilerden söz etmektedir. Örneğe dönecek olursak, bu tip bir yakıt ikmalinin -seyrüsefer olarak addedilmesi uygun görünmediğinden, 58. maddede açıkça belirtilen serbestlikler (mesela seyrüsefer serbestliği) içerisinde değerlendirilemese de- neye hizmet ettiği/hangi ihtiyacı karşıladığı dikkate alındığında, maddenin denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları için aradığı (örnekte seyrüsefer serbestliğiyle) bağlantı şartını da karşıladığı mütalaa edilebilir. Buradan çıkan bir başka sonuç da, MEB'de yakıt ikmalinin, kıyı devletinin bölgedeki hak ve yetkilerini etkilemese

de belirtilen tarzda bir bağlantısının bulunmadığı (Sözleşmenin kıyı devletini veya diğer devletleri yetkili kılmadığı faaliyetlerde bulunan gemilere yönelik olduğu) durumlarda 59. madde çerçevesinde nitelendirilmesinin uygun olacaktır.

Bütün bunların yanında, kıyı devletinin -sınırlı ve kullanımı sıkı şartlara bağlı görünmekle birlikte- deniz çevresinin korunması hususundaki yetkilerinin, yakıt verilen geminin faaliyeti önemli olmaksızın sorunun değerlendirilmesinde -UDHM şimdiye değin bundan kaçınsa da- dikkate alınabileceği ve duruma göre geniş bir şekilde yorumlanmaya da müsait olduğu hatırdadır.

Hakem Değerlendirmesi: Çift kör hakem.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını belirtmiştir.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması olmadığını belirtmiştir.

Etik Kurul Onayı: Yazar, etik kurul onayının gerekmediğini belirtmiştir.

Peer Review: Double peer-reviewed.

Financial Support: The author received no financial support for this study.

Conflict of Interest: There is no conflict of interest.

Ethics Committee Approval: The author stated that ethics committee approval is not required.

KAYNAKÇA

- Aegean Sea Continental Shelf (Greece v. Turkey), ICJ, Judgment of 19.12.1978.
- Akehurst, Michael ve Alexander Orakhelashvili. *Akehurst's Modern Introduction to International Law*. Routledge, 2019.
- Aksar, Yusuf. *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk*. Cilt: 1. Seçkin Yayınevi, 2021.
- Allen, Craig H. "Law of the Sea Tribunal Implies A Principle of Reasonableness in UNCLOS Article 73." *OpinioJuris*, 17.04.2014. <http://opiniojuris.org/2014/04/17/guest-post-law-sea-tribunal-implies-principle-reasonableness-unclos-article-73/>.
- Anderson, David. "Coastal State Jurisdiction and High Seas Freedoms in the EEZ in the Light of the Saiga Case." İç. *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea*. Editör Clive R. Symmons. 105-115. Martinus Nijhoff, 2011.
- Anderson, David. *Modern Law of the Sea: Selected Essays*. Martinus Nijhoff Publishers, 2008.
- Andreone, Gemma. "The Exclusive Economic Zone." İç. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. Editör Donald R. Rothwell, Alex G. Oude Elferink, Karen N. Scott ve Tim Stephens. 159-180. Oxford University Press, 2015.
- Aqorau, Transform. "Illegal Fishing and Fisheries Law Enforcement in Small Island Developing States: The Pacific Islands Experience." *The International Journal of Marine and Coastal Law* 15 (2000): 37-63.
- Arias Schreiber, Alfonso. "The Exclusive Economic Zone: Its Legal Nature and the Problem of Military Uses." İç. *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*. Editör Francisco Orrego Vicuña. 123-139. Westview Press, 1984.

- Attard Camilleri, Frank-Luke Matthew. *The Application of the High Seas Regime in the Exclusive Economic Zone*. Hamilton Books, 2018.
- Bal, Ali. "Devletin Uluslararası Sorumluluğa Ağırlıklı Olarak Diplomatik Himaye Çerçevesinde Başvurması: İç Başvuru Yollarının Tüketilmesi Şartının Uygulanabilirliği." *İstanbul Hukuk Mecmuası*, 79/2 (2021): 543-597.
- Bal, Ali. *Uluslararası Hava Hukuku - Hava Sahasının Hukukî Rejimi*. Ankara: Seçkin Yayınevi, 2019.
- Bateman, Sam. "Hydrographic Surveying and Marine Scientific Research in Exclusive Economic Zones." *İç. Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*. Editör Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore. 105-131. Martinus Nijhoff Publishers, 2009.
- Beckman, Robert ve Tara Davenport. "The EEZ Regime: Reflections after 30 Years." *İç. LOSI Conference Papers: Securing the Ocean for the Next Generation*. Editör Harry N. Scheiber ve Moon Sang Kwon. 2012.
- Black's Law Dictionary*. Editör Bryan A. Garner. West Publishing Co., 2009.
- Burnett, Douglas R., Tara M. Davenport ve Robert C. Beckman. "Overview of the International Legal Regime Governing Submarine Cables." *İç. Submarine Cables: The Handbook of Law and Policy*. Editör Douglas R. Burnett, Robert C. Beckman ve Tara M. Davenport. 63-90. Martinus Nijhoff Publishers, 2014.
- Büyük, Mehmet Emin. *Uluslararası Hukukta Hukukun Genel İlkeleri*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018.
- Case Concerning the Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta), ICJ, Judgment of 03.06.1985.
- Case Concerning the Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), ICJ, Judgment of 24.02.1982.

- Castañeda, Jorge. "Negotiations on the Exclusive Economic Zone at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea." *İç. Essays in International Law in Honour of Judge Manfred Lachs*. Editör Jerzy Makarczyk. 605-623. Martinus Nijhoff Publishers, 1984.
- Chagos Marine Protected Area Arbitration (Mauritius v. United Kingdom), Arbitral Tribunal, Award of 18.03.2015.
- Churchill, Robin ve Vaughan Lowe. *The Law of the Sea*. Manchester University Press, 1988.
- Churchill, Robin. "Revealing a Mosaic: International Jurisprudence concerning the Non-Fisheries Elements of the Exclusive Economic Zone Regime." *İç. The Development of the Law of the Sea Convention The Role of International Courts and Tribunals*. Editör Øystein Jensen. 48-72. Edward Elgar Publishing, 2020.
- Crawford, James. *Brownlie's Principles of Public International Law*. Oxford University Press, 2019.
- Çamyamaç, Anıl. *Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Hukukî Durumu*. Adalet Yayınevi, 2012.
- Dupuy, René-Jean ve Daniel Vignes. *A Handbook on the New Law of the Sea*. Cilt 1. Martinus Nijhoff Publishers, 1991.
- Fisheries Jurisdiction (United Kingdom v. Iceland), ICJ, Judgment of 25.07.1974.
- Francioni, Francesco. "Equity in International Law." *MPEPIL* (Haziran 2013).
- Frontier Dispute (Burkina Faso/Republic of Mali), ICJ, Judgment of 22.12.1986.
- Galdorisi, George V. ve Alan G. Kaufman, "Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflicts." *California Western International Law Journal* 32 (2002): 253-301.
- Gao, Zhiguo. "China and the Law of the Sea." *İç. Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*. Editör

- Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore. 265-295. Martinus Nijhoff Publishers, 2009.
- Gavouneli, Maria. *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*. Martinus Nijhoff Publishers, 2007.
- Goodman, Camile. "Rights, Obligations, Prohibitions: A Practical Guide to Understanding Judicial Decisions on Coastal State Jurisdiction over Living Resources in the Exclusive Economic Zone." *The International Journal of Marine and Coastal Law* 32 (2017): 1-27.
- Guifang, Xue. "Marine Scientific Research and Hydrographic Survey in the EEZs: Closing up the Legal Loopholes?." *İç. Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*. Editör Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore. 209-225. Martinus Nijhoff Publishers, 2009.
- Gündüz, Aslan. *Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar*. Beta Yayınları, 2003.
- Harrison, James. "Article 73." *İç. United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*. Editör Alexander Proelss. 556-563. Nomos, 2017.
- Harrison, James. "Safeguards against Excessive Enforcement Measures in the Exclusive Economic Zone: Law and Practice." *İç. Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*. Editör Henrik Ringbom. 217-247. Brill-Nijhoff, 2015.
- Harrison, Trevor. *Legal Issues in Bunkering: An Introduction to the Law Relating to the Sale and Use of Marine Fuels*. Petrosport Limited, 2011.
- Hayashi, Moritaka. "Military and Intelligence Gathering Activities in the EEZ: Definition of Key Terms." *Marine Policy* 29 (2005): 123-137.
- ILC, "Articles concerning the Law of the Sea with Commentaries." *Yearbook of the ILC* (1956/2).

- Ishii, Yurika. "Comments on ITLOS, M/T "San Padre Pio" Case (Switzerland v. Nigeria), Provisional Measures Order (6 July 2019)." *EJIL: Talk!*, <https://www.ejiltalk.org/comments-on-itlos-m-t-san-padre-pio-case-switzerland-v-nigeria-provisional-measures-order-6-july-2019/>.
- Jakobsen, Ingvild Ulrikke. *Marine Protected Areas in International Law: An Arctic Perspective*. Brill Nijhoff, 2016.
- Jennings, Robert ve Arthur Watts. *Oppenheim's International Law Cilt 1: Peace*. Longman, 1996.
- Klein, Natalie. *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*. Cambridge University Press, 2004.
- Koh, Tommy T. B. "Remarks on the Legal Status of the Exclusive Economic Zone." İç. *Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, Editör Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore. 53-55. Martinus Nijhoff Publishers, 2009.
- Koh, Tommy T. B. "The Exclusive Economic Zone." *Malaya Law Review* 30 (1988): 1-33.
- Kopela, Sophia. "The 'Territorialisation' of the Exclusive Economic Zone: Implications for Maritime Jurisdiction." <https://www.dur.ac.uk/resources/ibru/conferences-/sos/s_kopela_paper.pdf>.
- Kuran, Selami. *Uluslararası Deniz Hukuku*. Beta Yayınları, 2014.
- Kwiatkowska, Barbara. "Military Uses in the EEZ: A Reply." *Marine Policy* 11 (1987): 249-250.
- Kwiatkowska, Barbara. *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*. Martinus Nijhoff Publishers, 1989.
- La Fayette, Louise de. "ITLOS and the Saga of the Saiga: Peaceful Settlement of a Law of the Sea Dispute." *The International Journal of Marine and Coastal Law* 15 (2000): 355-392.
- Lagoni, Rainer. "Offshore Bunkering in the Exclusive Economic Zone." İç. *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*. Editör

- Tafsir Malick Ndiaye ve Rüdiger Wolfrum. 613-627. Martinus Nijhoff Publishers, 2007.
- Lauterpacht, Eli. "The First Decision of the International Tribunal for the Law of the Sea: the M/V Saiga." İç. *Liber Amicorum: Professor Ignaz Seidl-Hohenveldern*. Editör Gerhard Hafner ve diğerleri. 395-418. Kluwer Law International, 1998.
- Leanza, Umberto ve Maria Cristina Caracciolo. "The Exclusive Economic Zone." İç. *The IMLI Manual on International Maritime Law*, Cilt 1: The Law of the Sea. Editör David J. Attard, Malgosia Fitzmaurice ve Norman A. Martínez Gutiérrez. 177-216. Oxford University Press, 2014.
- Limão, Lourenço. "Bunkering in the EEZ." *Academia*, 2015. https://www.academia.edu/18935625/Bunkering_in_the_EEZ.
- Lowe, Vaughan. "The Role of Equity in International Law." *Australian Year Book of International Law* 12 (1992): 54-81.
- Lupinacci, Julio Cesar. "The Legal Status of the Exclusive Economic Zone in the 1982 Convention on the Law of the Sea." İç. *The Exclusive Economic Zone: A Latin American Perspective*. Ed. Francisco Orrego Vicuña. 75-121. Westview Press, 1984.
- Nelson, Dolliver. "Exclusive Economic Zone." *MPEPIL* (Mart 2008).
- Nordquist, Myron H., Satya N. Nandan, Shabtai Rosenne ve Neal R. Grandy. *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*. Cilt 2. Martinus Nijhoff Publishers, 1993.
- Orrego Vicuña, Francisco. *The Exclusive Economic Zone: Regime and Legal Nature under International Law*. Cambridge University Press, 1989.
- Oxman, Bernard H. "Jurisdiction of States." İç. *EPIL*. Cilt 3. Editör R. Bernhardt. 55-60. Elsevier, 1997.

- Oxman, Bernard H. ve Vincent P. Cogliati-Bantz. "The M/V "Saiga" (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment (ITLOS Case No. 2)." *AJIL* 94 (2000): 140-150.
- Oxman, Bernard H. ve Vincent P. Cogliati-Bantz. "The M/V "Virginia G" (Panama/Guinea-Bissau)." *AJIL* 108 (2014): 769-775.
- Özman, Aydoğan. *Deniz Hukuku I*. Turhan Kitabevi, 2006.
- Pazarıcı, Hüseyin. *Uluslararası Hukuk*. Turhan Kitabevi, 2019.
- Pedrozo, Raul. "Military Activities in and over the Exclusive Economic Zone." *İç. Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*. Editör Myron H. Nordquist, Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore. 235-248. Martinus Nijhoff Publishers, 2009.
- Peiris, Nuwan. "Bunkering in the Exclusive Economic Zone and on the High Seas under the Law of the Sea Convention: An Entangling Experiment with Saiga, Virginia G, Norstar and San Padre Pio." *Ocean Yearbook* 35 (2021): 423-442.
- Pirim, Ceren Zeynep. "Uluslararası Hukukta Hakkaniyetin Normatif Niteliği." *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi* 26 (2016): 169-201.
- Proelss, Alexander. "Article 55." *İç. United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*. Editör Alexander Proelss. 408-418. Nomos, 2017.
- Proelss, Alexander. "Article 56." *İç. United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*. Editör Alexander Proelss. 418-437. Nomos, 2017.
- Proelss, Alexander. "Article 58." *İç. United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*. Editör Alexander Proelss. 458-463. Nomos, 2017.
- Proelss, Alexander. "Article 59." *İç. United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*. Editör Alexander Proelss. 458-463. Nomos, 2017.

- Proelss, Alexander. "The Law on the Exclusive Economic Zone in Perspective: Legal Status and Resolution of User Conflicts Revisited." *Ocean Yearbook* 26 (2012): 87-112.
- Quince, Charles. *The Exclusive Economic Zone*. Vernon Press, 2019.
- Request for an Advisory Opinion Submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission (SRFC), ITLOS, Advisory Opinion of 02.04.2015.
- Roach, J. Ashley ve Robert W. Smith. *Excessive Maritime Claims*. Martinus Nijhoff Publishers, 2012.
- Rothwell, Donald R. ve Tim Stephens. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010.
- Scalieri, Erietta. "Discretionary Power of Coastal States and the Control of Its Compliance with International Law by International Tribunals." *İç. Interpretations of the United Nations Convention on the Law of the Sea by International Courts and Tribunals*. Editör Angela Del Vecchio ve Roberto Virzo. 349-381. Springer, 2019.
- Schatz, Valentin J. "Combating Illegal Fishing in the Exclusive Economic Zone: Flag State Obligations in the Context of the Primary Responsibility of the Coastal State." *Goettingen Journal of International Law* 7 (2016): 383-414.
- Shaw, Malcolm. *International Law*. Cambridge University Press, 2017.
- Shearer, Ivan. "Oceans Management Challenges for the Law of the Sea in the First Decade of the 21st Century." *İç. Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*. Editör Alex G. Oude Elferink ve Donald R. Rothwell. 1-17. Martinus Nijhoff Publishers, 2004.
- Skaridov, Alexander. "Military Activity in the EEZ: Exclusive or Excluded Right?." *İç. Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*. Editör Myron H. Nordquist,

- Tommy T. B. Koh ve John Norton Moore. 249-264. Martinus Nijhoff Publishers, 2009.
- Sohn, Louis B. *Cases and Materials on the Law of the Sea*. Brill Nijhoff, 2014.
- Stylianidou, Yiouli. "Bunkering in the EEZ: An Aspect of the High-Seas Freedom of Navigation?." *Mondaq*. <https://www.mondaq.com/cyprus/marine-shipping/994936/bunkering-in-the-eez-an-aspect-of-the-high-seas-freedom-of-navigation>.
- Sur, Melda. *Uluslararası Hukukun Esasları*. Beta Yayınları, 2020.
- Tanaka, Yoshifumi. "Jurisdiction of States and the Law of the Sea." İç. *Research Handbook on Jurisdiction and Immunities in International Law*. Editör Alexander Orakhelashvili. 110-150. Edward Elgar Publishing, 2015.
- Tanaka, Yoshifumi. *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press, 2019.
- Testa, David. "Coastal State Regulation of Bunkering and Ship-to-Ship (STS) Oil Transfer Operations in the EEZ: An Analysis of State Practice and of Coastal State Jurisdiction Under the LOSC." *Ocean Development & International Law* 50 (2019): 363-386.
- Testa, David. "Comments on Coastal and Flag State Jurisdiction in the M/T "San Padre Pio" Dispute." *EJIL: Talk!*. <https://www.ejiltalk.org/comments-on-coastal-and-flag-state-jurisdiction-in-the-m-t-san-padre-pio-dispute/>.
- The "Monte Confurco" Case (Seychelles v. France), ITLOS, Dissenting Opinion of Judge Anderson of 18.12.2000.
- The "Monte Confurco" Case (Seychelles v. France), ITLOS, Judgment of 18.12.2000.
- The M/T "San Padre Pio" Case (Switzerland v. Nigeria), ITLOS, Declaration of Judge Kittichaisaree of 06.07.2019.
- The M/T "San Padre Pio" Case (Switzerland v. Nigeria), ITLOS, Order of 06.07.2019.

- The M/T “San Padre Pio” Case (Switzerland v. Nigeria), ITLOS, Separate Opinion of Judge ad hoc Murphy of 06.07.2019.
- The M/V “Norstar” Case (Panama v. Italy), ITLOS, Judgment of 04.11.2016.
- The M/V “Norstar” Case (Panama v. Italy), ITLOS, Judgment of 10.04.2019.
- The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Separate Opinion of Judge Vukas of 01.07.1999.
- The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Separate Opinion of Judge Laing of 01.07.1999.
- The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Separate Opinion of Judge Anderson of 01.07.1999.
- The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Judgment of 01.07.1999.
- The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Memorial Submitted by Saint Vincent and the Grenadines of 19.06.1998.
- The M/V “Saiga” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Separate Opinion of Judge Zhao of 01.07.1999.
- The M/V “Saiga” Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Dissenting Opinion of Judge Anderson of 04.12.1997.
- The M/V “Saiga” Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Dissenting Opinion of Vice-President Wolfrum and Judge Yamamoto of 04.12.1997.
- The M/V “Saiga” Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, Judgment of 04.12.1997.

- The M/V “Virginia G” Case (Panama/Guinea-Bissau), ITLOS, Joint Dissenting Opinion of Vice-President Hoffmann and Judges Marotta Rangel, Chandrasekhara Rao, Kateka, Gao and Bouguetaia of 14.04.2014.
- The M/V “Virginia G” Case (Panama/Guinea-Bissau), ITLOS, Judgment of 14.04.2014.
- The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People’s Republic of China), Arbitral Tribunal, Award of 12.07.2016.
- Thirlway, Hugh. *The Sources of International Law*. Oxford University Press, 2019.
- Topsoy, Fevzi. “Münhasır Ekonomik Bölgede Yürütülen Yabancı Askeri Faaliyetlerin Hukuki Niteliği.” *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 16 (2012): 217-265.
- Tütüncü, Ayşe Nur. “Milletlerarası Hukukta Denizde Bilimsel Araştırmanın Farklı ve Çakışan Deniz Alanlarında Yönetimine Genel Bir Bakış.” *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 25/2 (2019) (Prof. Dr. Ferit Hakan Baykal Armağanı): 1358-1388.
- UN Doc. A/CONF.62/L.12/Rev.1: Note by the President of the Conference, 02.08.1976.
- Valencia, Mark J. ve Kazumine Akimoto. “Guidelines for Navigation and Overflight in the Exclusive Economic Zone.” *Marine Policy* 30 (2006): 704-711.
- Walker, George K. *Definitions for the Law of the Sea: Terms Not Defined by the 1982 Convention*. Martinus Nijhoff Publishers, 2012.
- Wegelein, Florian. *Marine Scientific Research: The Operation and Status of Research Vessels and Other Platforms in International Law*. Martinus Nijhoff Publishers, 2005.
- Yang, Haijiang. *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*. Springer, 2006.

Çevrimiçi Kaynaklar

- <<http://www.fao.org/>>
- <<https://ihl-databases.icrc.org/>>
- <<https://reliefweb.int/>>
- <<https://treaties.un.org/>>
- <<https://www.icj-cij.org/>>
- <<https://www.imo.org/>>
- <<https://www.itlos.org/>>
- <<https://www.itopf.org/>>
- <<https://www.resmigazete.gov.tr/>>