

# İRAN VE DENİZ HUKUKU: GÜNCEL TARTIŞMALAR<sup>1</sup>

*Saeed BAGHERI\**

## Özet

*İran'ın Basra Körfezi'nin kıyısında yer alması açısından stratejik olarak İran'ın konumunu önemli hale getirmiştir. Fakat bir kıyı devleti olmasına rağmen, İran deniz hukukuna ilişkin 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf değildir. Bu da İran'ın gündemindeki önemli ve kritik konulardan biri olarak tartışma konusu oluşturmaktadır.*

*Basra Körfezi'ne kıyısı olan bir diğer devlet ise Birleşik Arap Emirlikleri'dir (BAE). Kıyıları karşı karşıya olan İran ve BAE'nin ülkeleri arasında yer alan üç önemli ada üzerindeki egemenlik konusu iki taraf arasında yıllardır devam eden anlaşmazlıklara neden olmuştur.*

*Bu çalışmanın amacı, bir kıyı devleti olan İran'ın 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni onaylamamasının nedenleri incelemek ve daha spesifik olarak İran ve BAE arasındaki ada anlaşmazlığı konusunu ele almaktır.*

**Anahtar Sözcükler:** *Deniz hukuku, uluslararası hukuk, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İran, Uluslararası Adalet Divanı, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE).*

## Abstract

*Iran is located on the shores of the Persian Gulf and this issue has made the strategic position of Iran important. But despite being a coastal state, Iran is not a party of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea. This is an important and critical issue on the agenda of Iran as one of the discussion topics constitutes.*

---

<sup>1</sup> Bu çalışma TÜBİTAK tarafından "2215" no'lu program kapsamında desteklenmektedir. Desteklerinden dolayı TÜBİTAK'a teşekkür ederim.

\* Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı Milletlerarası Hukuk Doktora Öğrencisi

*One of the other Persian Gulf coast states is United Arab Emirates. The issue of the sovereignty on the three major islands located between Iran and UAE has led to ongoing disputes for many years.*

*The purpose of this study is to examine the reasons for disapproval of 1982 UN Convention on the Law of the Sea by Iran as a coastal state and more specifically the island disputes between Iran and the UAE in order to address the issue.*

**Key Words:** *Law of the Sea, international law, 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, Iran, International Court of Justice, United Arab Emirates (UAE).*

## GİRİŞ

İran 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni<sup>2</sup> ("BMDHS") imzalamış ama onaylanmamıştır. Bu nedenle Sözleşme'den doğan hiçbir hak ve yükümlülüğe sahip değildir.<sup>3</sup> Aslında İran birçok uluslararası sözleşmeye taraf değildir, ancak İran için 1982 Sözleşmesi diğer sözleşmelere göre hem hukuki-siyasi hem de askerî ve iktisadi açıdan önem arz etmektedir. Bu da Basra Körfezi ve Hazar Denizi'ne kıyısı olan devletlerden biri olarak stratejik bir noktada konuma sahip olduğundan kaynaklanır.

Uluslararası sözleşmelerin devletler tarafından onaylanması öncelikle onların çıkarları açısından önemlidir. Bir başka ifadeyle, devletler bir sözleşmeyi onaylamadan önce bu bahse konu sözleşme çerçevesinde kendi menfaatleri ve özellikle milli güvenliğini göz önünde bulundurarak sözleşme hükümlerini değerlendirirler.

Savaş gemilerinin karasularından zararsız geçişi ve gemilerin uluslararası boğazlardan transit geçişi 1982 Sözleşmesi'nin İran tarafından onaylanmasına engel oluşturan en önemli faktörler olarak sayılabilir. Aslında

---

<sup>2</sup> Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı çalışmaları neticesinde 10.12.1982 tarihinde imzaya açılan, 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren ve başlığını Türkçe'ye yukarıdaki gibi çevirebileceğimiz Sözleşme (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay, 10.12.1982 / *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, Montego Bay, 10.12.1982) İngilizce metni için bkz. United Nations, **Treaty Series**, Volume 1834, New York, 1998, s. 4f, erişim için bkz. [http://treaties.un.org/doc/publication/UNTS/ Volume 1834/v1834.pdf](http://treaties.un.org/doc/publication/UNTS/Volume%201834/v1834.pdf). [12.09.2013].

<sup>3</sup> Bu konuyla ilgili olarak bkz. Luke T. LEE, "The Law of the Sea Convention Third States", **American Journal of International Law**, Vol. 77, No. 3, 1983, ss. 451-568.

bahsi geçen iki faktör İran'ın güvenliği ve milli çıkarları açısından önem taşımaktadır. Hürmüz Boğazı'nın İran'ın karasularında yer alması İran'ın konumunu daha da önemli hale getirerek kıyı devleti olarak milli güvenliği her zaman diğer devletler tarafından ihlal edilebilecek durumdadır.

Buradan yola çıkarak çalışmanın birinci bölümünde İran'ın ileri sürdüğü bu iki faktör detaylı şekilde ele alınacaktır.

Basra Körfezi kıyılarında karşı karşıya olan İran ve BAE arasında yer alan Abu Musa, Küçük ve Büyük Tunb Adaları'nın egemenliği konusu da İran'ın gündeminde olan deniz hukuku konularından biridir. İki devlet arasındaki anlaşmazlıklara neden olan adaların kime ait olduğu konusu 1974'ten bugüne kadar devam etmektedir. Uluslararası hukuk çerçevesinde söz konusu anlaşmazlığın halen çözüme ulaşmaması tartışılmalıdır. Çalışmamızın ikinci bölümünde konuyu öncelikle tarihsel açıdan değerlendiren anlaşmazlığın ortaya çıkışı ve tarafların egemenlik iddiaları incelenecektir.

Çalışmanın içeriğini oluşturan konuları değerlendirerek sonuç bölümünde uluslararası hukuk çerçevesinde sorunun çözümü için bazı önerilere yer verilecektir.

### **I. İran'ın 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni Onaylamamasının Nedenleri**

İran, doktrinde ağırlıklı görüşe dayanarak Sözleşme'nin müzakere sürecinin ve nihai Sözleşme metninin geniş kapsamlı bir paket oluşturduğunu ileri sürmüştür. Başka bir ifadeyle, İran, Sözleşme'ye olan bazı devletlerin Sözleşme'deki bazı uygun hükümlerini seçerek sadece seçtikleri hükümlerle yükümlü kalmaları ve yararına olmayan düzenlemelere çekince koymakla hükümsüz hale getirmesinin mümkün olmadığı kanaatindedir. Ayrıca İran temsilcisinin Deniz Hukuku Konferansı'ndaki açıklamasında Sözleşme hükümlerini tamamen kabullenerek gelişmiş devletlerin görüşlerine karşı çıktığını görebiliriz.

BMDHS geliştirmekte olan devletler açısından bir zafer olarak kabul edilirken, halen Sözleşme'ye taraf olmayan gelişmiş devletler özellikle ABD bakımından tam tersi bir anlam ifade etmektedir.<sup>4</sup> Geliştirmekte olan devletler

---

<sup>4</sup> Amerika Birleşik Devletleri Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda Sözleşmenin deniz yatağıyla ilgili hükümlerine karşı çıkarak Sözleşmeyi imzalamamıştır; Bkz. NORTON

bakımından kazanım olarak kabul edilen, açık deniz kesimlerinin altına isabet eden deniz yatağı ve toprak altının “*İnsanlığın Ortak Mirası*” olduğu ve Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi tarafından insanlığın adil paylaşımı esasına dayalı olarak kullanımına yönelik Sözleşme hükümleri, gelişmiş ülkeler tarafından olumsuz şekilde karşılanmıştır. Gerçi İran temsilcisi de konuşmalarında deniz yatağı ve toprak altının insanlığın ortak mirası olduğunu ifade ederek Sözleşme’nin uluslararası hukuk prensipleri çerçevesinde ve adil bir şekilde uygulanmasını istemiştir; ama Konferansın savaş gemilerinin karasularından zararsız geçişi ve deniz kaynaklarının işletilmesinde sadece gelişmiş devletlerin çıkarlarının dikkate alındığına ilişkin sonuçlarına karşı itirazda bulunmuştur.

İran temsilcisinin Konferansta ifade ettiği itirazlarının Sözleşme’yi onaylamayacak kadar geniş olmadığını görüyoruz. Buna rağmen, Sözleşme’nin onaylanması aşamasında bazı konuları da vurgulamıştır:

1. Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde yapılageliş haline gelmeyen mevcut uluslararası hukuk kuralları sadece Sözleşme’ye taraf olan devletleri kapsamaktadır. Örneğin boğazlardan transit geçiş hakkı, münhasır ekonomik bölge ve deniz yatağının insanlığın ortak mirası olarak tanınması.<sup>5</sup>

2. İran’a göre, Sözleşme’nin 21. maddesi (sahildar devletin zararsız geçişe ilişkin kanun ve kuralları) çerçevesinde iç hukukta karasularından zararsız geçiş hakkının kabul edilmesi, kıyı devletinin karasuları üzerindeki hâkimiyetini ortadan kaldırmamaktadır. Bu yüzden savaş gemileri kıyı devletinin izni ile karasularından geçebilirler.

3. İnsanların oturmasına elverişli olan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunan adalar 121. madde kapsamına girmektedir.<sup>6</sup> Bu yüzden söz konusu adaların da deniz bölgelerine sahip olduğu kabul edilebilir.<sup>7</sup>

---

MOORE, John, “United States Adherence to the Law of the Sea Convention a Compelling National Interest”, **Prepared Testimony Before the House Committee on International Relations**, May 12, 2004, erişim için bkz. <<http://www.virginia.edu/colp/pdf/house-testimony.pdf>>. [14.09.2013].

<sup>5</sup> UN Doc. A/CONF. 62/PV. 191 at 32 (1983); Bkz. United Nations, *Office of the Special Representative of the Secretary General for the Law of the Sea, Law of the Sea Bulletin*, No. 1, December 1983, s. 17.

<sup>6</sup> Sözleşme’nin 121. maddesine göre “1- Bir ada, sularla çevrili olan ve sular yükseldiğinde su üstünde kalan, doğal olarak meydana gelmiş bir kara parçasıdır; 2. ve 3. paragraf hükümleri saklı kalmak üzere, bir adanın karasularının, bitişik bölgesinin, münhasır ekonomik bölgesinin ve kıta sahanlığının sınırlandırılması, işbu Sözleşmenin diğer kara parçalarına uygulanabilir hükümlerine uygun olarak yapılır; 3- İnsanların oturmasına elverişli olan adaların da deniz bölgelerine sahip olduğu kabul edilebilir.”

İran, Deniz Hukuku Konferanslarına katılarak 1982 Sözleşmesi'nin hükümlerini bazı açılardan eleştirmiş ve sonuç itibariyle eleştirdiği konular açısından Sözleşme'yi halen onaylamamıştır. İran'ın eleştirdiği en önemli hükümler “savaş gemilerinin karasularından zararsız geçişi” ve “uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkı” hususudur.

#### **A. Savaş Gemilerinin Karasularından Zararsız Geçişi (İran ile ABD'nin Karşılaşması)**

Aralık 2006'da ABD'nin üç savaş gemisinin Basra Körfezi'nde tereddüt etmesi iki devlet arasında çatışmalara neden olmuştur. ABD'ye göre İran'ın askerî güçleri söz konusu gemileri patlatmakla tehdit etmişlerdir.<sup>8</sup> Ancak İran yönetimi sadece ABD gemilerinin savaş gemisi olduğu için kontrol etmek istediği iddiasında bulunmuştur. Bu konuda, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi 17. maddesinde kıyısı bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemilerine karasularından zararsız geçiş hakkı tanımaktadır.

Zararsız geçiş hakkı, bir devletin karasularından yabancı devletlerin gemilerinin geçiş hakkı, iki karşıt çıkarın bağdaştırılmasını gerektiren bir haktır. Uluslararası hukuk, bir yandan geçiş hakkı tanımak suretiyle deniz ulaştırmasının olabildiğince serbestçe gerçekleştirilebilmesini sağlamaya çalışarak yabancı devletlerin çıkarlarını korurken, öte yandan da, bu geçişin kıyı devletine zarar vermemesini sağlamaya çaba göstererek ilgili kıyı devletinin çıkarlarını gözetmek zorundadır.<sup>9</sup>

Ancak bu hakkın savaş gemilerini de içerip içermediğinde şüpheler sürmektedir. Buna göre savaş gemilerinin karasularından geçişi bir hak olduğu veya kıyı devletinin hoşgörüsüne dayandığı meselesi uygulanan uluslararası hukukta bugüne kadar kesin bir çözüme bağlanmış değildir.

---

rişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri veya kıta sahanlıkları olmayacaktır”.

<sup>6</sup> Robin CHURCHILL & Alan V. LOWE, *The Law of the Sea*, Second ed., Manchester: Manchester University Press, 1988, s. 135.

<sup>8</sup> Robert FANTINA, “An Ominous Non-Event: The Gulf of Tonkin and the Strait of Hormuz”, *Global Research*, 09 January 2008, erişim için bkz. <http://www.globalresearch.ca/an-ominous-non-event-the-gulf-of-tonkin-and-the-strait-of-hormuz/7760>. [15/09/2013].

<sup>9</sup> Hüseyin PAZARCI, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, Ankara: Turhan Kitabevi, 2005, s. 320.

1982 Sözleşmesi uyarınca, savaş gemileri bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan, onu diğer gemilerden ayıran dış işaretler taşıyan, hükümet tarafından usulüne uygun şekilde yetkilendirilen ve ismi hizmet listesinde görülen bir subayın komutasında olan silahlı kuvvetlerin düzenli disiplini altındaki bir mürettebatla donatılan gemilerdir.<sup>10</sup>

İran Uluslararası Hukuk Komisyonu'nda (1956) kıyı devletinin güvenlik menfaatlerine değinerek zararsız geçiş hakkına itiraz ederek muhalefeti bildirmiştir. Ayrıca İran, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri'ni<sup>11</sup> imzalamasına rağmen, özellikle 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde tüm uluslararası boğazlardan geçiş rejiminin zararsız geçiş olarak tanınması için bu sözleşmeleri onaylamamıştır.<sup>12</sup>

1979'dan itibaren İran ile ABD'nin yüz yüze gelmesi askerî bir çatışma haline gelmese de her zaman iki devlet arasında böyle bir çatışmanın ortaya çıkması pek muhtemelmiş gibi görünmektedir. Bu yüzden İran, ABD gemilerinin kendi karasularında ve hatta Basra Körfezi ve Umman denizinde bulunmasını İran'ın güvenliğine karşı bir tehdit olarak görmektedir.

İran'a göre, ABD'nin 1982 Sözleşmesi'ne taraf olmaması ve Sözleşme'nin 17. maddesinin bu konuda kesin bir çözümü olmadığı için ABD'nin savaş gemileri sürekli İran'ın karasularından geçerek güvenliğini tehdit et-

<sup>10</sup> Bu gemiler iki grupta toplanabilir: Birinci grupta asli anlamda savaş gemileri söz konusudur. Bunlar doğrudan doğruya savaş ve ülke savunmasına katılan gemilerdir. Bu gemiler, düşman filosunu tahrip, kıyıları, şehirleri bombardıman edecek güce sahiptirler. Su yüzünde seyredabilen bütün kruvazör, fırkateyn, uçak gemileri ve denizaltıları bu gruba dahildir. İkinci grup gemiler, deniz savaş filosunun hizmetine tahsis edilmiş gemilerdir. Bu gemiler doğrudan doğruya savaşa katılmazlar; savaş gemilerine yardım ederler. Asker, cephaneye, ilaç, yiyecek vs. taşırlar. Bu gemiler, yardımcı savaş gemileridir. Bkz. Selami KURAN, *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul: Türkmen yayınevi, 2009, s. 230.

<sup>10</sup> 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri dört sözleşmeden oluşuyordu. Açık Deniz Sözleşmesi 1962'de, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile Kıta Sahaneliği Sözleşmesi 1964'te ve Balıkçılık Sözleşmesi de 1966'da yürürlüğe girmiştir. Bkz. *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 1958*, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 10 September 1964, United Nations, **Treaty Series**, Vol. 516, s. 205; *Convention on the High Seas 1958*, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 30 September 1962, United Nations, **Treaty Series**, Vol. 450, s. 11, s. 82; *Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas 1958*, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 20 March 1966, United Nations, **Treaty Series**, Vol. 559, s. 285; *Convention on the Continental Shelf 1958*, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 10 June 1964, United Nations, **Treaty Series**, Vol. 499, s. 311, erişim için bkz. [http://legal.un.org/ilc/texts/8\\_1.htm](http://legal.un.org/ilc/texts/8_1.htm). [17.09.2013].

<sup>12</sup> United Nations Legislative Series (UNLS), *National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea* (ST/LEG/SER. B/L6), 1974, s. 18.

mektedir.<sup>13</sup> Bu yüzden İran Sözleşme'nin 21. maddesi çerçevesinde kendi düzenlemelerine dayanarak bu tür gemilerin karasularından geçişlerini ön bildirimde bulunma koşuluna bağlamıştır.<sup>14</sup>

Dolayısıyla, 1958-1982 yılları arasında ön bildirim ya da ön izin koşulunu savunan devletlerin artmasıyla, bugün İran, "*İran ve Umman Deniz Alanları Kanunu (1993)*"<sup>15</sup> çerçevesinde savaş gemilerinin karasularından zararsız geçişini sadece ön bildirim ya da ön izin almaları suretiyle uygulamaktadır.<sup>16</sup>

Doktrinde, zararsız geçişle ilgili olarak, gerek 1958, gerekse 1982 Sözleşme'sinin "*bütün gemilere uygulanacak kurallar*" başlığı altında yer alan genel nitelikteki düzenlemelerinde "Ticari Gemiler" ile "Savaş Gemileri" arasında bir ayırım yapılmaksızın genel ilkeler öngördükleri hususu gerekçe gösterilerek, zararsız geçişin, savaş gemilerine de bir hak olarak tanıdığı görüşü iddia edilmektedir.<sup>17</sup> Ama Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda bazı devletlerin bildirim ya da izin koşulu ile karasularından geçmelerini öngören önerilerinin 1982 Sözleşmesi'nde açıkça yer almadığı görülmektedir. Fakat bu, savaş gemileri için izin ya da bildirim koşulunu öngören devletlerin görüşlerinden vazgeçtiği anlamına gelmemektedir. Zira ilgili devletler Konferans başkanının isteği üzerine önerilerinin oylamaya konulmamasını kabul ederken, kıyı devletinin güvenlik amaçlı yetkilerini kullanabileceğini - dolayısıyla gerekirse bildirim ya da izin koşulu koyabileceğini - öngören haklarından vazgeçmediklerini Konferans başkanının açıklamasını istemişler ve bunu elde etmişlerdir.

Sözleşme'nin hükmüne göre, kıyı devleti karasularından zararsız geçiş yapan savaş gemileri açısından geçişe ilişkin kanun ve düzenlemeler yapabilecektir. Yalnız yapacağı bu kanun ve düzenlemeler Sözleşme'nin 21. mad-

<sup>13</sup> Mohammad SOTOUDEH, "Iran's Foreign Policy and the Structure of International System", *Iranian Journal of Political Science*, No. 16, 2002, s. 173.

<sup>14</sup> 1959'dan itibaren İran, karasularının genişliğini 12 mile çıkarmıştır. İran'ın taraf olmadığı 1982 tarihli BMDHS'nin "Karasuları Genişliği" başlığını taşıyan üçüncü maddesinde, "Her ülke karasuları genişliğinin işbu Sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas çizgilerden başlayarak 12 deniz milini geçmeyecek bir sınıra kadar saptamak hakkına sahiptir" şeklinde ifade edilmektedir.

<sup>15</sup> *Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea of 2 May 1993*, erişim için bkz. <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/IRN.htm>. [17/09/2013].

<sup>16</sup> CHURCHILL & V. LOWE, s. 74.

<sup>17</sup> Aydoğan ÖZMAN, *Deniz Hukuku*, 1. Kitap, Ankara: Turhan Kitabevi, 2006, s. 320.

desinde belirtilen faaliyetlere ilişkin olacaktır. Bununla birlikte kıyı devletinin 21. madde kapsamında yaptığı kanun ve düzenlemeler zararsız geçiş hakkını ortadan kaldıracak hükümler içermemelidir.<sup>18</sup>

Ayrıca BMDHS kabul edildikten sonra, Danimarka, Mısır, Malta, Libya, Endonezya, Hindistan, Güney Kore, Hırvatistan'ın savaş gemilerinden ön bildirimde bulunmalarını istediği. Umman, Çin, Polonya, Yemen, Filipinler, Pakistan, İran, Arnavutluk ve Cezayir gibi devletlerin ise karasularından geçen savaş gemilerin ön izin almaları konusunda iç hukuk düzenlemeleri yaptıkları görülmektedir. Uygulamada bile birçok devletin savaş gemilerinin geçişlerine ilişkin ön izin ve bildirme şartının bulunması yönünde talepleri olduğunu görebiliriz.

Dolayısıyla 1982 Sözleşmesi'nde izin ve ihbar koşulu aranmamış, zararsız geçiş hakkı Sözleşme'nin bütün gemilere uygulanacak kuralı başlığı altında düzenlenmiştir. Ancak zararsız geçiş hakkının bu başlık altında düzenlenmiş olması savaş gemileri açısından ayrı bir değerlendirme yapılamayacağı anlamına gelmemelidir.

Uygulanan uluslararası hukukta savaş gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olup olmadıkları veya o hakka sahip olmaları halinde önceden izin alma veya ihbarda bulunma şartına tabi tutulup tutulmayacakları devletler arasında en çok tartışılan deniz hukuku konularından birisi olmuştur. Bugüne kadar kabul edilen uluslararası sözleşmelerde ticaret gemilerinin herhangi bir tanımı yapılmazken tüm Sözleşme metinlerinde savaş gemilerinin açık bir tanımına rastlanmaktadır. Bunun nedeni, savaş gemilerine ayrı bir önem verilmesinden kaynaklanmaktadır.<sup>19</sup>

Sonuç itibariyle, bugün yaklaşık 38 devlet savaş gemileri için izin ya da ön bildirim koşulunu uygulamaktadır. Dolayısıyla, karasularından zararsız geçişin savaş gemileri için de bir hak oluşturması henüz evrensel bir örf ve âdet kuralı niteliği kazanmış değildir.<sup>20</sup>

Her halükarda İran'ın savaş gemilerinin karasularından zararsız geçişini kendi düzenlemeleri çerçevesinde ön izin ya da ön bildirim koşuluna

---

<sup>18</sup> F. Hakan BAYKAL, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, İstanbul: Alfa Basın Yayım Dağıtım, 1998, s. 315.

<sup>19</sup> BAYKAL, s. 291.

<sup>20</sup> Hüseyin PAZARCI, *Uluslararası Hukuk*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2001, s. 265; Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı Başkanı Konuşması için; Bkz. Meeting of December 10, 1982, UN Doc. A/CONF. 62/PV. 193, at 23-25 (1983).



bağlamış olsa da bu koşulun savaş gemilerine uygulanmasının Sözleşme’de yer almamasına itiraz etmiştir.

### B. Uluslararası Boğazlardan Transit Geçiş Hakkı

Boğazlardan geçiş hakkı 19. yüzyılın başlarından itibaren karasuları genişliğinin on iki deniz miline ulaşmasıyla birlikte uluslararası hukukun önemli konuları arasında yer almaya başlamıştır.<sup>21</sup> Günümüz itibariyle boğazlara kıyısı olan devletlerin güvenlik menfaatlerini koruyacak uluslararası düzenlemelerin yapılmadığını söyleyebiliriz. Uluslararası boğazlardan geçiş sadece bir rejime veya Sözleşme’ye tâbi değildir. Hatta 1982 Sözleşmesi’nde farklı özellikleri taşıyan boğazlar, farklı rejimlere tâbi tutulmuşlardır.

Dünya denizlerinde iki yüzden fazla boğaz bulunmaktadır. Bazı boğazlar, kıyı devletinin deniz ve okyanuslara açılması için tek veya en elverişli ulaşım yolunu oluştururlar. Denizlere okyanusları çoğunlukla boğazlar birbirine bağlar. Bu boğazlardan biri de Hürmüz Boğazı’dır. Basra Körfezi’ne kıyısı olan ülkelerin açık denizlere ulaşabilmeleri için tek çıkar yol Hürmüz Boğazı’dır. Söz konusu boğaz 193 km uzunluğunda, 54 km (29 mil) genişliğinde (en dar yeri 34 km genişliğinde (18 mil)) ve 70 –100 metre derinliğindedir. Bu boğaz Hint Okyanusu ve Umman Denizi’ni Basra Körfezi’nin münhasır ekonomik bölgesine bağlamaktadır. Şüphesiz Hürmüz Boğazı bu nitelikleriyle 1982 Sözleşmesi’ndeki uluslararası boğazlar tanımı kapsamında yer almaktadır.<sup>22</sup> Boğazın seyrüsefer rotaları İran ve Umman karasuları olarak her iki devletin egemenlik yetkisi altındadır.<sup>23</sup> Tanker trafiği ve de-

21 Boğazlardan geçiş hakkının ehemmiyetini ilk kez 17. yüzyılda uluslararası hukukçular vurgulamışlardır. Bazı hukukçular boğazların yasal konumu konusunu açık deniz serbestisi ilkesinin bir parçası olarak değerlendirmişlerdir. *Brüel’e* göre, bu konu *Grotius* ve *Selden* tarafından ortaya konulmuştur. Bir başka ifadeyle, *Grotius Mare Liberum* eserinde boğazlardan geçiş hakkını tanımıştır; ancak *Selden Mare Clausum* eserinde bu hakkın varlığını kabul etmemiştir. *Pufendorf* ise *Grotius’a* karşı olarak boğazlara kıyısı olan devletlerin toprak bütünlüğünü korumak için söz konusu boğazlara hakimiyetleri olduğunu savunmaktadır.” Bkz. Kheng LIAN KOH, *Straits in International Navigation: Contemporary Issues*, New York: Ocena Publications, 1982, s. 12.

22 Morteza NAJAFI, *Statute of the Strait of Hormoz in the Framework of International law*, Tehran: Ministry of Culture and Islamic Guidance (Iran) Press, 1991, s.12.

23 S. H. AMIN, “The Regime of International Straits: Legal Implications for The Strait of Hormuz”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 12, No. 3, 1981, s. 392; Körfez, özellikle Hürmüz Boğazı genelde her zaman uluslararası seyrüsefere ve diğer devletlerin gemilerinin açık denize ulaşmasına açık olan bir deniz alanı olarak tanınmıştır. Son zamanlarda Boğazın İran ve Umman karasuları içinde yer alarak iki devletin tam yetkisi altında olduğu iddiaları öne sürülmüştür. Bu iddia Boğaza kıyısı olan iki devletin güvenliği açısından önem arz etmektedir. Ne var ki, uluslararası toplumun menfaatleri (boğaz-

nizcilik rotalarının geçiş noktası olan Hürmüz Boğazı Umman Denizi ile Basra Körfezi arasındadır. Dünya petrol ticaretinin %40'ı Hürmüz Boğazı'ndan geçmekte olup gemi trafiği Asya'da, özellikle Japonya, Çin ve Hindistan ve batıda Süveyş Kanalı yoluyla Sumed boru hattına gitmektedir.<sup>24</sup>

Körfez; İran, komşuları ve dünya devletleri için büyük bir stratejik belirsizlik oluşturmaktadır. Bu 600 mil uzunluğundaki su kütlesi, İran'ı Arap yarımadasından ayırır ve dünya petrol taşımacılığındaki önemi açısından en önemli stratejik su yollarından biri olması sebebiyle bütün nazarları üzerine çekmesine sebep olmaktadır.<sup>25</sup>

Stratejik öneme haiz olan Hürmüz Boğazı, İran-İrak savaşı sırasında İran'ın Boğaz'a mayın döşenmesi ve sonucunda bir Amerikan savaş gemisinin hasar görmesi ile tehlikeye girmiştir. Buna karşılık ABD, "Praying Mantis" adlı operasyonla İran'ın Körfez'deki otoritesine ciddi darbe vurdu. Bu ufak çarpışma İran'ı savaşı bitirmesi için ikna etmiştir.<sup>26</sup>

İran, 1980 İran-İrak savaşından itibaren ABD'nin askerî güçlerinin sürekli Basra Körfezi'nde bulunması nedeniyle kendi güvenliği açısından

---

lardan geçiş hakkı) ile bağdaşmayan bir iddiadır. Geleneksel uluslararası hukukta boğazlardan geçiş hakkı açıkça boğaza kıyısı olan devletin güvenliğini tehlikeye düşürmemek şartıyla kabul edilmiştir. İran ve Umman *karasularının genişliğini 12 deniz mili* olarak tespit etmişlerdir. Bkz. Rudiger WOLFRUM, "Reflagging and Escort Operation in the Persian Gulf: An International Law Perspective", *Virginia Journal of International Law*, Vol. 29, Issue: 2, 1989, s. 359; Vattel'e göre "*İki denizi birbirine bağlayan boğazlara kıyısı olan devletler diğer devletlerin gemilerinin kıyı devletinin güvenliğini tehlikeye düşürmemeleri şartıyla zararsız geçişini engelleyemezler.*" Bkz. G. MACDONALD, Charlers, *Iran, Saudi Arabia and the Law of the Sea: Political Interaction and Legal Development in the Persian Gulf*, London: Greenwood Press, 1980, s. 70.

24 Jale NUR ECE, "Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi", *Ortadoğu Analiz*, Cilt: 3, Sayı: 29, 2001, s. 16.

25 Anthony H. CORDESMAN, "Iran, Oil, and the Strait of Hormuz", *Center for Strategic and International Studies Arleigh A. Burke Chair in Strategy*, 2007, s. 2, Hürmüz Boğazı'ndan her on beş dakikada bir tanker ve dolayısıyla yılda on dört bin gemi geçmektedir. Bu boğazdan 2006 yılında günde 16,5 milyon varil petrol taşınmış olup 2007 yılında on altı milyon varile düşmüş ve 2008 yılının ilk yarısında tekrar yükselişe geçerek 16,5 – 17 milyon varil petrol taşınmıştır. Söz konusu Boğaz'dan petrol ve sıvılaştırılmış doğal gaz taşıyan gemiler de geçmektedir. Dolayısıyla Hürmüz Boğazı'ndan transit geçişlerin yoğunluğu onun ne kadar önemli bir nokta olduğunu yansıtmaktadır. Bkz. H. CORDESMAN, s. 2.

26 İran-İrak savaşı sekiz yıl sürmüştür. 22 Eylül 1980 de başlayan savaş, Güvenlik Konseyi'nin 598 sayılı kararını, 17 Temmuz 1988 de Irak'ın ve 18 Temmuz 1988'de İran'ın kabul etmesi üzerine, 20 Ağustos 1988 de bütün cephelerde ateşkesin yürürlüğe girmesiyle sona ermiştir.

egemenliğinin sürekli tehlikede olduğunu görmekte idi.<sup>27</sup> Buna dayanarak, İran'a göre 1982 BMDHS'nin 38. maddesindeki transit geçiş hakkı sadece ticaret gemilerini kapsamaktadır. Bu yüzden devletlerin, özellikle ABD'nin savaş gemileri Hürmüz Boğazı'ndan geçmek için İran'dan izin almak zorundadırlar. Günümüz itibariyle İran savaş gemilerinin Hürmüz Boğazı'ndan geçişlerini zararsız geçiş olarak kabul etmektedir. İran'a göre karasularında yer alan boğazlar, karasularının bir parçasıdır. Bu yüzden adı geçen boğazlara kıyısı olan devletlerin güvenliğinin dikkate alınması gerekir.<sup>28</sup> Ancak, konuyu uygulanan uluslararası hukuk açısından değerlendirecek, 1982 BMDHS 38 (1) maddesi<sup>29</sup> genel olarak bütün gemilere ve uçaklara bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkı öngörmektedir. Dolayısıyla savaş gemileri ve uçakları transit geçiş hakkına sahiptir. Aynı maddenin 2. bendine göre, "Transit geçiş"den, işbu kısma uygun olarak yalnızca açık denizin bir parçasından veya münhasır ekonomik bölgeden, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına boğazdan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılması anlaşılır.

Günümüzde transit geçiş hakkının bir örf ve âdet kuralı oluşturma niteliği tartışmalıdır. Kaldı ki, 22 Ekim 1946 tarihinde Korfu Boğazı'ndan geçen Arnavutluk tarafından döşenen mayınlara çarpan iki Birleşik Krallık destroyeri ile ilgili 9 Nisan 1949 tarihli kararında Uluslararası Adalet Divanı, uluslararası örf ve âdet kuralını tespit eden bir karar verdi. Divan'a göre, "Uluslararası örf ve âdete göre, savaş gemileri barış zamanında iki açık deniz alanı arasında kalan uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan zararsız olmak şartıyla, ön izin alınmasına gerek kalmadan geçebilir. Kıyı devletinin barış zamanlarında bu geçişi yasaklama hakkı yoktur."<sup>30</sup> Dolayısıyla Divan, söz konusu kararında aksine bir andlaşma yoksa, uluslararası boğazlardan

---

27 Declaration of Understanding of the Islamic Republic of Iran, **Reprinted in Law of the Sea Bulletin No. 5**, at 13 (July 1985), U.N. Doc. C.N. 348. (1983).

28 Mostafa DOLATYAR, *Statute of the International Straits*, Tehran: Ministry of Foreign Affairs (Iran) Press, 1994, s.18.

29 Sözleşmenin 38 (1) maddesine göre "37. maddede öngörülen boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar; ancak, transit geçiş hakkı bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa uygulanmayacaktır.

30 Case Concerning the Corfu Channel (United Kingdom / Albania), Judgment, I.C.J. Reports, 9 April, 1949. s. 28, erişim için bkz. <http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1569.pdf>. [20.09.2013].

barış zamanında savaş gemilerin izinsiz zararsız geçiş yapmasının bile bir yapılageliş niteliğinde olduğunu kabul etmektedir.

Bu açıdan İran'ın durumunu göz önünde bulundurarak bu konuyu üç farklı açıdan incelemek mümkündür:

1. Sözleşme'nin boğazlarla ilgili hükümlerine göre bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar.

2. Genelde devlet uygulaması boğazlardan, özellikle Hürmüz Boğazı'ndan transit geçiş hakkını uluslararası örf ve âdet hukukunun kuralı olarak ortaya koymaktadır.

3. Eğer boğazlardan transit geçiş hakkı uluslararası örf ve âdet kuralı değilse, karasularının geniş bir şekilde sınırlandırılması mümkün değildir, çünkü her iki hüküm uluslararası deniz hukuku çerçevesinde bir paket oluşturmaktadır. Bu yüzden İran'ın 12 millik karasuları uluslararası hukuk kurallarına aykırıdır. Dolayısıyla, Hürmüz Boğazı İran karasularının değil, açık denizin bir parçası sayılır.<sup>31</sup>

Sözleşme'nin hazırlık çalışmaları sırasında, İsveç ve Finlandiya, savaş gemilerinden karasularına girişlerinden önce ön bildirimde bulunmalarının istenebileceğini, bunun Sözleşme ile bağdaştığını belirtmiştir. Denizci devletler ise ön bildirimden zararsız geçiş hakkına kabul edilemez bir sınırlama getireceğini ifade etmişlerdir. Daha sonra İsveç ve Finlandiya görüşlerini değiştirip, Sözleşme'yi onaylama aşamasında beyanlarını yenilemediler.<sup>32</sup> Ancak, günümüzde zorunlu gemi raporlama usulleri ön bildirim konusunda yeni tartışmaların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Örneğin Toluner, konferansta verilen oylardan savaş gemileri için devletlerin birçoğunun ön bildirimini uygun bulunduğu anlaşıldığını; ancak ön izin için aynı durumun söz konusu olmadığını belirtmektedir. Ayrıca, kıyı devletleri beyanlarında 19. ve 24. maddeler çerçevesinde güvenliklerini korumak için çeşitli tedbirler alabileceklerini ve teklif getirdikleri ön izin ve ön bildirim konusunda haklarını saklı tuttıklarını ısrarla belirtmişlerdir.<sup>33</sup>

<sup>31</sup> WOLFRUM, ss. 396-397.

<sup>32</sup> K. HAKAPAA & E. J. MOLENAAR, "Innocent Passage - Past and Present", **Marine Policy**, Vol. 23, No. 2, 1999, s. 138.

<sup>33</sup> Sevin TOLUNER, *Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi*, İstanbul: Beta Yayınları, 1996, s. 129; Churchill ve Lowe, özellikle o dönemlerde yeni bağımsızlığını kazanan devletlerin ön izin ve ön bildirimini desteklediklerini; ancak Sovyetler Birliği'nin kendisini bir askerî güç olarak görmeye başlamasıyla, sorun bir çözüme ulaşmadan Sözleşme metninin oluştuğunu belirtmektedir. Bkz. CHURCHILL & V. LOWE, ss. 75-76.

Genelde birçok yazara göre 1982 Sözleşmesi'nin 39. maddesi ("*transit geçiş sırasında gemilerin ve uçakların yükümlülükleri*") kıyı devletine düzenleme yetkisi tanımadığını<sup>34</sup>, bazıları da kıyı devletinin bu yetkiye sahip olduğunu söylemektedirler.<sup>35</sup>

Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Rusya Federasyonu, İngiltere, ABD büyük denizci devletler olarak savaş gemilerinin karasularından geçişlerde ön izin alınmasına ve ön bildirimlerde bulunmalarına sürekli karşı çıkmıştır.

Uygulamada ise, Danimarka, Mısır, Hindistan, Endonezya, Malta, Libya, Güney Kore, Gine, Hırvatistan savaş gemilerinden ön bildirimde bulunmalarını istemektedir. İran ise, Çin, Umman, Pakistan, Polonya, Yemen, Filipinler, Cezayir, Arnavutluk ile birlikte karasularından geçecek savaş gemilerinin ön izin almaları konusunda iç hukuk düzenlemesi yapmıştır.<sup>36</sup>

İran 1993'ten itibaren söz konusu deniz alanında güvenliğini ve çıkarlarını korusun diye, kendi düzenlemelerini uygulamaktadır. Dolayısıyla savaş gemilerinin bu boğazdan geçişini ön izin veya ön bildirim koşuluna bağlamaktadır.<sup>37</sup> Buna rağmen, Sözleşme'nin boğazlardan transit geçiş konusuyla ilgili hükümlerine karşı olarak bu Sözleşme'ye halen taraf olmamıştır.

## II. İRAN İLE BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ ARASINDAKİ ANLAŞMAZLIK

İran ile BAE arasında İngiltere'nin bölgeyi terkettiği dönemde imzalanan bir "*Gelirleri Eşit Olarak Paylaşma Andlaşması*" bulunan Abu Musa<sup>38</sup> adasında balıkçılık dışında, tek gelir kaynağı petrol dolum tesisleridir. 12 km<sup>2</sup> büyüklüğünde olan Abu Musa adası Hürmüz Boğazı'nın ortasında ve

---

34 LIAN KOH, s.156.

35 W. Michael REISMAN, "The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law-Making", **American Journal of International Law**, Vol. 74, No. 1, 1982, ss. 69-70.

36 HAKAPAA & MOLENAAR, s. 143.

37 Ronnie A. WAINWRIGHT, "Navigation Through Three Straits in the Middle East: Effects on the United States of Being a Nonparty to the 1982 Convention on the Law of the Sea", **Case Western Reserve Journal of International Law**, Vol. 18, Issue: 3, 1986, s. 387.

38 Abu Musa adası İran'ın güneyinde Hürmüzgan Eyaleti'ne bağlı bir ada ve ada içinde şehir, ama aynı zamanda BAE tarafından iddia edilmektedir. Abu Musa, İran'ın güneyinde Körfez'in doğu kısmında ve Hürmüz Boğazı'nın girişinde yer almaktadır. Yüzölçümü 12 km<sup>2</sup> olan adada bulunan tek yerleşim olan Abu Musa şehrinde 1.868 kişi yaşamaktadır.

her iki kıyıya eşit uzaklıkta bulunmaktadır. İran'dan gönderilen bir vali tarafından yönetilen Abu Musa adasında tüm yollar ve binaların İran yönetimi tarafından yaptırıldığı belirtilmektedir.

#### A. Anlaşmazlığın Ortaya Çıkışı

Şah zamanından beri İran ve BAE arasında Hürmüz Boğazı yakınlarında tanker geçişlerinde stratejik öneme haiz olan Abu Musa, Küçük ve Büyük Tunb Adaları üzerinde egemenlik anlaşmazlığı mevcuttu. Bu üç ada Şah tarafından, İngilizlerin 1970'lerin başında Basra Körfezi'nden çekilmesi sonrası ele geçirilmiş ve ardından İran kuvvetleri tarafından işgal edilmiştir. 1995'te İran Dışişleri Bakanlığı adalar için "İran'ın ayrılmaz bir parçası olduğunu" iddia etmiştir.

İki taraf arasında anlaşmazlık konusu olan Abu Musa, Küçük ve Büyük Tunb Adaları<sup>39</sup>, dünyanın en önemli stratejik bölgelerinden olan Basra Körfezi'nin girişinde, Hürmüz Boğazı'nın hemen ağzında yer almaktadır. Zengin petrol rezervlerine sahip olan adalardan Abu Musa adası, ayrıca, zengin demir oksit rezervleriyle de ünlüdür. Tarihsel kökenleri olan uyumsuzluğun ortaya çıkışı ise, bölgede egemen olan İngiltere'nin 1970'lerde bölgeden çekilmesi ile gerçekleşmiştir.<sup>40</sup>

İran, İngiltere'nin tüm itirazlarına rağmen adaların kendisine ait olduğunu sürekli gündeme getirmiştir. Nihayet İngiltere'nin bölgeden çekilmesinden ve Körfez'deki yedi kent devletin birleşerek BAE'yi kurmasından bir gün önce söz konusu adaların üçünü de işgal etmiştir.

<sup>39</sup> Büyük ve Küçük Tunb adaları, Körfez'in doğusunda, Hürmüz Boğazı yakınlarında yer alan iki küçük adadır. Birbirlerinden 12 km uzaklıkta, İran'a bağlı Keşm adasına 20 km uzaktadır. Adalar, İran tarafından Hürmüzgan Eyaleti'nin bir parçası olarak yönetilmektedir. Ancak, BAE'ye bağlı Ras el-Kayme Emirliği de adalar üzerinde hak iddia etmektedir. Büyük Tunb adasının yüzölçümü 10.3 kilometrekaredir. Ada kıvılcı toprağıyla tanınmaktadır. Ada üzerindeki nüfus konusunda çeşitli iddialar vardır. Kimi kaynaklara göre adada birkaç yüz kişi yaşarken, bazı kaynaklara göre adada yaşayan yerli nüfus yoktur. İran'a bağlı bir askerî birlik, donanma üssü, balık hali ve kıvılcı toprak madeni bulunduğu bildirilmektedir. Küçük Tunb adasının yüzölçümü ise 2 kilometrekaredir. Adada yerleşim yoktur ancak İran'a bağlı küçük bir havaalanı, liman ve askerî birim vardır. Tunb sözcüğünün Farsça kökenli "tepe" sözcüğünden geldiği sanılmaktadır.

<sup>40</sup> 1850'lerde İngiltere savaş gemilerini Basra Körfezi'ne göndererek İran'ın güney bölgesindeki limanlarının kontrolünü ele alıp, daha sonra İran'ın güneybatısında Irak sınırında yer alan Hürremşehr şehrini işgal etmiştir. Bu tarihten itibaren İngiltere Körfez bölgesinin kontrolünü ele almıştır.

1971 yılının sonlarında, İngiliz hükümeti güçlerinin Süveyş Kanalı ve Basra Körfezi'nden çekilmesi için duyuruda bulundu ve aynı zamanda Abu Musa Adası'nın bölgenin güvenliği ve barışı açısından önemli ve stratejik konuma sahip olduğunu değerlendiren İran tekrar söz konusu adaların kontrolünü ele aldı.<sup>41</sup>

1971'de söz konusu adaların İran tarafından işgal edilmesine kadar yaşanan gelişmelere baktığımızda, her ne kadar İran'ın adaların kendi egemenliğinde olduğuna dair açıklamaları ve bazı girişimleri olsa da, bölgeyi yöneten İngiltere'nin tüm bunlara karşı çıktığını ve adaların Şarcah ve Ras el-Kayme'ye ait olduğunu savunduğunu görmekteyiz.

İran'ın adaların kendisine ait olduğu yönündeki girişimleri devam etmiş ve İran hem Milletler Camiası döneminde hem de Birleşmiş Milletler döneminde bu örgütler nezdinde girişimlerde bulunmayı denemiştir. Özellikle 1949'da BM'de yapılan girişimlerden ve Küçük Tunb adasına İran bayrağı dikilmesinden sonra İngiliz tepkisi sert olmuş ve İran bayrağı, *İngiliz Kraliyet Donanması*'na bağlı birlikler tarafından indirilmiştir.

İran'ın Tunb adalarıyla ilgili bir diğer girişimi ise, özellikle 1930-1935 tarihleri arasında adaların kendisine kiralanması yönündeki istekleri olmuştur. Bu amaçla yapılacak anlaşmada adadaki Ras el-Kayme Şeyhi'nin egemenliğini kabul ettiğine dair bir ifadenin yer alması ve adaların kira süresi sonrasında verileceğinin garanti edileceği önerilerini bile getiren İran'ın bu yaklaşımı kabul görmemiştir.<sup>42</sup>

Nitekim, 1903'te Abu Musa adasında bir liman yapılmasının gündeme gelmesi üzerine Şarcah'a ait olan adalarda bu durumu gösteren bir bayrak bulunmadığına dikkat çeken İngiltere, egemenliğin kanıtlanması açısından adaya bayrak ya da benzeri bir egemenlik kanıtının dikilmesinin yerinde olacağı açıklanmış ve aynı durumun Büyük Tunb adası için de geçerli olduğunu eklemiştir. Diğer taraftan, Nisan 1904'te İranlı gümrük memurları Abu Musa ve Tunb adalarına çıkarak dikilen Şarcah bayraklarını indirmenin yanı

<sup>41</sup> A. T. WILSON, *The Persian Gulf*, Oxford: Clarendon Press, 1928, ss. 1- 6; İran hakimiyeti Bahreyn sorununun çözümünden hemen sonra Abu Musa ve Küçük ve Büyük Tunb adaları üzerindeki iddialarını öne sürmüştür. Bkz. F. Heard BEY, *From Trucial States to United Arab Emirates*, 2nd edition, Longman, 1984, s. 364; Ayrıca bkz., R. S. ZAHLAN, *The Origins of the United Arab Emirates*, London: The Macmillan Press Ltd, 1978, s. 24.

<sup>42</sup> Erdem DENK, "Egemenliği Tartışmalı Adalar: (Kardak, Spratly, Senkaku/Diaouyu, Hawar, Abu Musa ve Tunb Örnekleri)", *Mülkiye Dergisi*, Cilt. XXIV, Sayı: 224, 1996, s. 154.

sıra adaya kolluk kuvvetleri yerleştirmiştir. Ancak, İngiltere'nin bölgeden sorumlu Hindistan Valisi'nin de araya girmesi ve adaya Şarcah Şeyhi'ni de taşıyan bir gambotun gönderilmesi sonucunda İran geri adım atmıştır.<sup>43</sup> İran geri çekilirken adaların aslında kendisine ait olduğu iddiasında bulunarak, bu yönde kanıt istenmesine rağmen karşı tarafa herhangi bir yanıt vermemiştir. Bu arada İngiltere, 1912'de, Şarcah egemenliğinin teyidi amacıyla Büyük Tunb adasında bir deniz feneri yapılmasını istemiş ve İran'dan gelen itiraza rağmen fener 1913 yılında tamamlanmıştır.

BAE'nin kurulmasından bir gün önce (2 Aralık 1971) Şarcah ile İran arasında Abu Musa ve Küçük ve Büyük Tunb adalarına ilişkin bir "*Gelirleri Eşit Olarak Paylaşma Andlaşması*" imzalanmıştır. Söz konusu Andlaşma esasında Küçük ve Büyük Tunb adaları tamamen İran hâkimiyeti altına girmiş ve Abu Musa adası ikiye bölünerek iki taraf arasında paylaştırılmıştır. Andlaşma 29 Kasım 1971 tarihinde Şarcah hükümdarı tarafından açıklanmıştır. Ayrıca, iki taraf yurttaşlarına da balıkçılık ve petrol konusunda eşit haklar verilmiştir. Ne var ki, İran, iki gün sonra bu Andlaşmayı ihlâl ederek hem işgal gibi bir yöntemle başvurmuş hem de bu eylemini Abu Musa adasının diğer yarısıyla sınırlı tutmak bir yana Küçük ve Büyük Tunb adalarını da işgal etmiştir.<sup>44</sup>

İngiltere daha önce İran'ın girişimlerine sert tepki göstermesine rağmen, bölgeden çekildiği bir dönemde yapılan bu işgali engellememiş ve bütün bu gelişmelere sessiz kalmıştır. Bu nedenle, her ne kadar işgallerin hukuka aykırı olduğunu açıklasa da daha önceki gibi daha kararlı ve sonuç getiren girişimlerde bulunmadığı için İngiltere'nin İran'la gizli bir andlaşmaya vardığı, hatta bunun Şarcah-İran andlaşmasında yer alan gizli bir maddeyle desteklendiği ve en azından Abu Musa adasının bu geçiş döneminde İran'a verildiği yönünde yaygın bir kanaat bulunmaktadır.<sup>45</sup>

Bir süre gerginliğe neden olan sorun, İran Devrimi'nin gerçekleşmesinden ve İran-İrak Savaşı'nın çıkmasından sonra gündemden büyük ölçüde düşmüştür. Savaş sona erince tekrar gündeme gelen anlaşmazlık, Abu Musa adasında BAE'nin parasal desteğiyle eğitim, enerji ve sağlık gibi kimilerde hizmet veren yabancıların İran tarafından Mart 1992'de adadan çıkar-

<sup>43</sup> Bu konuyla ilgili olarak fazla bilgi almak için bkz. Foreign Office Confidential Records and Correspondence, London, 416/17, Government of India to Mr. Brodrick, enclosure in telegram, April 1909, s. 143.

<sup>44</sup> Ali A. EL-HAKIM, *The Middle Eastern States and the Law of the Sea*, Manchester: Manchester University press, 1978, s. 127.

<sup>45</sup> DENK, s. 155.



ması ve adada tam denetiminin sağlanmasıyla gergin anlara sahne olmuştur. Bu arada, yabancı yolcular taşıyan Şarcah'a ait bir geminin Ağustos 1992'de Abu Musa adasına gelmesi ve İran'ın gemidekilerin adaya inmesine izin vermemesiyle tekrar tırmanan gerginlik sonucunda **Körfez İşbirliği Konseyi** ("KİK")<sup>46</sup> konuyu kendi toplantılarında ele almıştır. Konsey'in konuyu tekrar gündeme alması üzerine egemenlik iddialarını tekrarlayan İran ve BAE'nin 1971 tarihli Andlaşma'ya bağlı kalacaklarını açıklamıştır. Söz konusu Andlaşma sadece Abu Musa adasıyla ilgilidir ve bu adanın iki taraf arasında paylaşılmasını öngörmektedir.<sup>47</sup> Bütün bunlara rağmen İran adalardaki varlığını giderek artırmış ve kimi silâhlar yerleştirdiği adalardan Abu Musa adasında da Mart 1996'da bir havaalanı inşa etmiştir.

### B. Tarafların Egemenlik İddiaları

Genelde Arap Emirliği 1971 tarihli Andlaşma'ya dayanarak söz konusu adalar üzerinde halen hakka sahip olduğu iddialarını ileri sürmektedir. Ancak İran 1971'de iki taraf arasında imzalanan belgenin sadece "Abu Musa adasının İran'a geri verilmesine dair" bir mutabakat zaptı ("*memorandum of understanding*")<sup>48</sup> olduğu kanaatinde dir.

<sup>46</sup> Türkçe'ye çevirebileceğimiz *Körfez İşbirliği Konseyi* (*Persian Gulf Cooperation Council* (PGCC)) altı Körfez Arap ülkesinden oluşan, ekonomik ve sosyal hedefleri olan bir ekonomik topluluktur. 25 Mayıs 1981 tarihinde kurulan kurul Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve BAE'den oluşmaktadır. Birleşik ekonomik andlaşma 11 Kasım 1981 tarihinde Riyad'da imzalanmıştır. Bu ülkeler "*Gulf Cooperative Countries*" olarak tanımlanır. Kurulun açıklanmış hedefleri: Ekonomi, finans, ticaret, gümrük, turizm, kanun yapma ve yönetim gibi alanlarda benzer düzenlemeler kurmak; Sanayi, madencilik, tarım, su ve hayvancılık dallarında bilimsel ve teknik ilerleme; Bilimsel araştırma merkezleri kurmak; Ticaret ortaklığı geliştirmek; Özel sektörle beraberlik; İnsanları arasındaki beraberliği kuvvetlendirmek; 2010 yılına kadar "Khaleeji" adı verilen ortak para birimi çıkartmak. Bkz. Abdul Khaleq ABDULLA, "The Gulf Cooperation Council: Nature, Origin, and Process" in *Middle East Dilemma: The Politics and Economics of Arab Integration*, ed. Michael C. Hudson, New York: Columbia University Press, 1999, s. 150; Ayrıca bkz. Rohani RAMAZANI, *The Gulf Cooperation Council: Record and Analysis*, Charlottesville, VA: University Press of Virginia, 1988, s. 4.

<sup>47</sup> DENK, s. 156.

<sup>48</sup> Memorandum çerçevesinde taraflar aşağıdaki konular üzerinde anlaşmışlardır:

1. İran askerleri Abu Musa adasına yerleşip, bu memoranduma ek haritalardaki alanları kontrol altına alacaklardır.
2. a) İran askerleri tarafından işgal edilen alanlar İran'a ait olup, İran bayrağı dikilecektir; b) Diğer alanlar Şarcah egemenliği altında olacaktır. Şarcah'ın bayrağı kendi polis karargâhında, aynı şekilde İran bayrağı İran'ın askerî karargâhında dalgalanacaktır.

Tartışılan üç ada, özellikle üzerinde tarihi mezarların bulunduğu Abu Musa adası, 1971 yılında İngiltere bölgeden çekildikten sonra İran tarafından işgal edilmiş, İran'ın atadığı vali tarafından yönetilmektedir. İran 1971 tarihli Andlaşmaya dayanarak adaların kendine ait olduğunu iddia etmektedir. Uluslararası hukuk ve *Devletlerin Andlaşmalara Halef Olmalarına İlişkin 1978 Viyana Sözleşmesi* ışığında her bir halef devlet, selef devletin yaptığı andlaşmalarla doğrudan bağlıdır.<sup>49</sup>

Genelde İran Abu Musa adası üzerindeki egemenlik iddialarını üç temel argümana dayandırmaktadır:

1. Abu Musa adası eskiden İran egemenliği altındaydı ancak İngiltere'nin Basra Körfezi'ne girmesinden sonra Şarcah Emirligi'nin egemenliği altına girmiştir;

2. İran stratejik çıkarlarını üç adaya sahip olmakla temin eder ve sadece bu şekilde Körfez bölgesinin güvenliğini koruyabilecektir;

3. İran'ın bir diğer iddiası adaların tarihsel olarak kendisine ait olduğudur ve bunun en önemli kanıtı da 1886'da bölgeyi yöneten İngiliz yetkilisinin İran Şahı Nasreddin Şah'a hediye ettiği ve adaları İran bayrağı renginde gösteren haritadır.<sup>50</sup>

İran'a göre, sorun ABD'nin Arap devletlerini KİK yoluyla İran'a karşı kışkırtmasıdır. Buna göre, bölgede ABD'ye karşı çıkan tek güç olan ve as-

---

3. Anlaşmalar esasında Abu Musa adası, karasuları ve deniz yatağında bulunan petrol kaynaklarının işletilmesi Buttes "Gas & Oil Company" tarafından yürütülecektir. Söz konusu şirketin işlettiği kaynakların yarısı İran'a, yarısı da Şarcah'a verilecektir.

4. İran ve Şarcah adanın karasuları genişliğini on iki mil olarak kabul ediyorlar.

5. İran ve Şarcah vatandaşları Abu Musa karasularınad eşit balıkçılık hakkına sahiptir.

6. İran ve Şarcah arasında bir mali yardım anlaşması imzalanacaktır; Memorandum metni için bkz. R. SCHOFIELD & P. TOYE, *The lower Gulf island: Abumusa and the Tunbs, The lower Gulf island: Abumusa and the Tunbs*, Arabian Geopolitics 2, Vol. 6, England: Slough, 1993, Nd: 490.

49 1978 Viyana Devletlerin Andlaşmalara Ardıl Olma Sözleşmesi'nin 34. maddesi bir devletin parçalanması sonucu ortaya çıkan iki ya da daha fazla devlet durumunda selef devletin yapmış olduğu andlaşmaların yeni devletler için doğurduğu hukukî sonuçları düzenlemektedir. Buna göre "Selef devletin yapmış olduğu bir anlaşma ülkesinin sadece bir kısmı için geçerli idiyse, yeni durumda da bu anlaşma eski ülkede anlaşmanın geçerli olduğu topraklar halef devletlerden hangisine dâhilse yalnızca onun için geçerli olacaktır."

50 Ahmad JALINUSI & Vahid B. ARAYEE, "The three Islands: (Abu Musa, the Greater & Lesser Tunb Islands) Integral parts of Iran", *Iranian Journal of International Affairs*, Vol. XIX, No. 4, 2007, s. 13; Ayrıca bkz. A. EL-HAKIM, s. 122.

lında bölgeyi dış güçlere karşı koruyan İran, tarihsel olarak sahip olduğu adalara stratejik açıdan da sahip olmak durumundadır.<sup>51</sup> Dolayısıyla, İran tarafı iki devlet arasında hiçbir inandırıcı anlaşmazlığın bulunmadığını ve BAE'nin İran egemenliğindeki üç ada üzerinde iddialarını temelsiz bir iddia olarak değerlendirmektedir.

### C. Değerlendirme

1971 yılında İran ve Şarcah arasında imzalanan mutabakat zaptı resmi ve güvenilir bir belgedir. Adaların İran'a dönüşü, İran'ın bu adalar üzerindeki egemenlik konusunda herhangi bir şüphe olmadığı için 1971 tarihli mutabakat zaptına dayanmaktadır. Şarcah emiri (Şeyh Khaled Ebne Mohamad Al Qasemi) ise 29 Kasım 1971'de bir radyo yayınında, İran'la dostane ilişkilerini iyi tutmak ve bölgenin barış ve güvenliğinin korunması amacıyla bu mutabakat zaptını imzalandığını duyurmuştur.<sup>52</sup>

Uluslararası hukuk kurallarına göre, bir hükümetin geriye dönük olarak kuruluşundan önce imzalanan anlaşmalara karşı iddiada bulunamaz. Başka bir ifadeyle, iki ya da daha çok devletin birleşmesi durumunda, ister yeni bir devlet ortaya çıksın, ister katılma biçiminde birleşme gerçekleşsin, önceki devletlerin yaptığı sınır anlaşmaları ve ülkesel statüyü ilgilendiren anlaşmaların sonraki devleti bağlayacağı, gerek yapılageliş hukukunda gerekse Devletlerin Anlaşmalara Halef Olmalarına İlişkin 1978 Viyana Sözleşmesi'nde<sup>53</sup> (madde 11 ve 12) ilke olarak kabul edilmektedir.<sup>54</sup>

Fakat söz konusu adalar tarihsel olarak yüz yıllarca İran'ın egemenliği altında olduğu kesindir. 1700'lü yıllardan itibaren dünyanın çeşitli ülkelerinde çizilen haritalar bunu kanıtlamaktadır.<sup>55</sup> 1953'te Uluslararası Adalet Divanı "Manş Adacıkları"na ilişkin kararında tartışılan adacıkların Birleşik Krallığa bağlı olduğuna karar vererek, küçük ve neredeyse ıssız adalar üzerinde bir devlet uygulaması varsa, bahsi geçen devlet söz konusu ada üzerin-

<sup>51</sup> DENK, s. 20.

<sup>52</sup> JALINUSI & BARARI ARAYEE, s. 6.

<sup>53</sup> *Vienna Convention on Succession of States in respect of Treaties Done at Vienna on 23 August 1978*, Done at Vienna on 23 August 1978, Entered into force on 6 November 1996, United Nations, **Treaty Series**, Vol. 1946, s. 3, erişim için bkz. [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/3\\_2\\_1978.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/3_2_1978.pdf). [22.09.2013].

<sup>54</sup> Hüseyin PAZARCI, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 3. Kitap, Ankara: Turhan Kitabevi, 2005, s. 28.

<sup>55</sup> JALINUSI & BARARI ARAYEE, ss. 14-15.

de egemenliğe sahiptir.<sup>56</sup> Bu açıdan İran'ın yıllar önceden Abu Musa ve Tunb Adaları üzerindeki devlet uygulamaları gerçekleştirdiği için BAE'nin bu adalara ilişkin ülkesel iddialarının hiçbir haklı ve hukuka uygun temeli bulunmamaktadır.

Ancak iki taraf arasındaki anlaşmazlık kimi tarihsel veriler gündeme gelse de, esasen stratejik bir sorundur ve bölge içi ve bölge dışı dengeler bakımından önem taşıyan sorun, öte yandan, paradoksal bir şekilde, bölgedeki Arap - Fars ve Şii - Sünni gerginliklerini beslemektedir.<sup>57</sup> Buna rağmen İran Dışişleri Bakanlığı'nın açıkladığına göre, bu bir hukuki sorun değildir çünkü söz konusu adalar İran'a aittir. Bu yüzden iki taraf söz konusu bir uyuşmazlığı Uluslararası Adalet Divanı'na götürmeden ikili görüşmeler ile çözebilirler.<sup>58</sup>

1996 yılında KİK, İran'ın Abu Musa ve Tunb adaları üzerindeki egemenlik iddialarının "geçersiz" olduğunu ilan ederek anlaşmazlığın Uluslararası Adalet Divanı tarafından çözülmesini istedi. Ayrıca KİK, İran'ı bu sorunun Uluslararası Adalet Divanı tarafından çözülmesi için defalarca ikna etme teşebbüsünde bulundu. İran ise Eylül 2006'da BAE'nin UAD tarafından yapılacak bir arabuluculuk (hakemlik) teklifini reddetmiştir. Aslında İran'ın 1982 BMDHS'ye taraf olmadığı için BAE'nin Sözleşme'nin 287. maddesindeki yargı mekanizmaları esasında söz konusu sorunu UAD'ye götürmesiyle hiçbir şekilde bir çözüm yolu bulamamaktadır. Ayrıca İran UAD'nin zorunlu yargı yetkisini de kabul etmemiştir.

Bazı hukukçulara göre, İran ile BAE arasındaki sorun gerçek anlamda bir sınırlandırma sorunudur. Sınırların açık olarak belli olmadığı bir coğrafyada hangi adanın hangi ülkeye ait olduğunu bilmek mümkün değildir.

<sup>56</sup> Bkz. *Case Concerning the Minquiers and Ecrehos Case (France / United Kingdom)*, Judgment, I.C.J. Reports, 17 November 1953, para. 66, 67, 72. Erişim için bkz. <http://www.ıcj-cij.org/Docket/Files/17/2023.Pdf>. [22.09.2013].

<sup>57</sup> "Abu Musa: Island Dispute Between Iran and the UAE", <http://www1.american.edu/ted/abumusa.htm>. >. [22.09.2013].

<sup>58</sup> Mansur PURNURI & Mohammad HABIBI, *International Law os the Sea-Convention on the Law os the Sea*, Tehran: Mahd-e Hukuk Press, 2004, s. 169; İran İslam Cumhuriyeti, UAD önünde birçok uyuşmazlığın tarafı olmuştur. Örneğin, 1951-1952'de Anglo - Iranian Oil Co. Davası (İngiltere - İran); 1979-1981'de Tahran'da ABD'nin Diplomatik ve Konsolosluk Personeline İlişkin Dava (ABD - İran); 1989'da 3 Temmuz 1988 Hava Olayı Davası (İran - ABD) ve en önemlisi 6 Kasım 1992'de Petrol Platformları Davası (Case Concerning Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America), ICJ Reports 6 November 2003).

Komşu kıyıdaş devletler arasında deniz hudutlarının sınırlandırılması konusunda genel olarak kabul edilmiş uluslararası hukuk kuralının olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla devletler bu konuyu aralarında anlaşma yolu ile çözebilirler. UAD bu konuya ilişkin anlaşmazlıklarda, hak kazanımı ve sınırlandırma meselelerinin birbirini tamamlayan ama farklı meseleler olduğuna değinmiştir. Divana göre, uygulanacak sınırlandırma kriteri, hem temel kural olan “hakkaniyet ilkelerinin olayın ilgili koşullarına uygulanması yoluyla hakkaniyete uygun sonuca ulaşılması” kuralına sadık olmalıdır hem de hak kazanım esasına uygun olmalıdır.<sup>59</sup>

Divan’a göre, sınırlandırmanın komşu kıyıdaş devletler arasında tek taraflı olarak tespit edilemeyeceğini; tarafların sınırlandırmayı iyi niyetle yapacak görüşmeler sonucunda hakkaniyete uygun bir andlaşmayla gerçekleştirmeleri gerektiğini belirtmektedir.<sup>60</sup> Bu konuyla ilgili olarak Sözleşme’den doğabilecek sorunların çözülmesi için öngörülen anlaşmazlıkların barışçı yollardan çözülmesi yolları, Sözleşme’nin XV. bölümünde düzenlenmiştir. Sözleşme’nin 279. maddesine göre, taraf devletler aralarındaki bu Sözleşme’den doğan sorunları barışçı yollarla çözecektir. 280. madde, taraflara barışçı yöntemi seçime hakkı tanımıştır. Ancak bu şekilde sorun çözülemezse, tarallardan birisi sorunu XV. Bölümün 2. Kısım’da belirlenen zorunlu yollardan birisine götürebilir.<sup>61</sup> Fakat BMDHS incelendiğinde deniz hudutlarının sınırlandırılması ile bir anakara parçası veya ada/ada grubu üzerinde egemenlik iddiasına bağlı başka bir uyuşmazlığı birlikte içeren karma anlaşmazlıklar, BMDHS'nin zorunlu yargı mekanizmalarının dışında tutulduğunu görebiliriz.

Bu yaklaşıma göre, İran ve BAE kendi aralarındaki uyuşmazlığı, söz konusu adaların özelliklerini göz önünde bulundurarak, Uluslararası Adalet

---

<sup>59</sup> Case Concerning the *Continental Shelf* (Libyan Arab Jarnahiriya/Malta), Judgment, I.C.J. Reports, 3 June 1985, paras. 27, 61, 62. Ayrıca Bkz. Case Concerning the North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands), Judgment, I.C.J. Reports, 20 February 1969. para. 46, erişim için bkz. <http://www.icj-cij.org/docket/files/51/5535.pdf>. [24/09/2013].

<sup>60</sup> Bkz. Case Concerning *Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area* (Canada/United States of America), Judgement, 12 October 1984, General List No. 67, erişim için bkz. <http://www.icj-cij.org/docket/files/67/6369.pdf>. [24/02/2013].

<sup>61</sup> Bu konuyla ilgili olarak ayrıntılı bilgi almak için bkz. Funda KESKİN, “1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’nden Doğan Sorunların Çözülmesinde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 53 Sayı: 1, 1998, s. 186.

Divanı Statüsü'nün 38. maddesi çerçevesinde hakkaniyete uygun bir anlaşmayla hakça bir sonucu gerçekleştirecek yöntemlerle çözebilirler.

Abu Musa ve Tunb adalarına ilişkin bu anlaşmazlık tarihi alanlardaki egemenlik sorunudur. Bugüne kadar hiçbir devlet İran'ın Büyük Tunb, Küçük Tunb ve Abu Musa adaları üzerindeki hakimiyetini inkar etmemiştir. Bu iddiaya kanıt olarak, söz konusu adalar 1904 yılında İran tarafından işgal ve 1971'de yeniden İran'a iade edilmiştir. BAE ise kuruluşundan sadece iki gün sonra adalar üzerinde iddialarda bulunmuştur.

### SONUÇ

İran'ın 1982 Sözleşmesi'ne taraf olmaması İran'ın uluslararası hukuka aykırılık oluşturan Hürmüz Boğazı'nda yetki sahip olma iddiaları onu yabancı gemilerin Körfez bölgesinden, özellikle Hürmüz Boğazı'ndan geçişlerini engelleyeceğini öne sürmesine itebilmiştir.

Uygulamada bugün İran'ın da birçok diğer devletler gibi ön izin veya ön bildirim koşulu ile savaş gemilerinin de karasularından zararsız geçişini sağlamaktadır. Kanaatimizce Sözleşme'nin 39. maddesi (transit geçiş sırasında gemilerin ve uçakların yükümlülükleri) dikkate alınırca, boğazlardan transit geçiş hakkının da uygulanması İran için fazla sorun yaratmayacaktır.

Geleneksel uluslararası hukuk kuralları altında boğazlarda seyrüsefer serbestisinin kapsamı Hürmüz Boğazı ve Boğazı oluşturan suların durumuna bağlıdır. Dolayısıyla, Boğazın genişliği kıyı devletinin karasularının iki katıysa, gemilerin söz konusu Boğazdan geçişi hiçbir şekilde engelenemez, çünkü bu sular uluslararası suların bir parçasını oluşturur. Sonuç olarak bu durumdaki boğazlar uluslararası boğazlar niteliğinde olarak bütün gemiler için açık bir bölge niteliğindedir. Ancak seyrüsefere açık boğazın geçiş bölgesi kıyı devletinin iç suları veya karasularında yer almaktaysa; bu durumda geçiş sebestisi kıyı devletinin iç suları veya karasularına ilişkin özel düzenlemeleri çerçevesinde uygulanacaktır.<sup>62</sup> Bu açıdan İran devleti 1993 tarihli düzenlemesine dayanarak kendi yasaları çerçevesinde gemilerin Hürmüz boğazından geçişini kontrol edebilme hakkına sahiptir. Fakat bu kontrolden kastedilen söz konusu boğazın kapatılmasını değil, kıyı devletinin güvenliği açısından bazı durumlarda geçişlerin geçici olarak askıya alınmasıdır. Başka

---

<sup>62</sup> LIAN KOH, s. 22.

bir ifadeyle, İran 1982 Sözleşmesi'ne taraf olmasa da Sözleşme'nin konu ve amacına aykırı olan herhangi bir girişimde bulunamaz.<sup>63</sup>

İran ile BAE arasındaki anlaşmazlık ise, esasen stratejik bir sorun olsa da bölge içi ve bölge dışı dengeler bakımından önem taşıyan bir sorundur. Sorunun görüşmeler yoluyla hala çözüme ulaşmaması ve İran'ın söz konusu anlaşmazlığın UAD'ye götürülmesine karşı çıkması uluslararası hukuk açısından aşağıdaki gibi sorunların ortaya çıkabileceğini bir şekilde engelleyemeyecektir:

Her iki taraf da dikkat etmelidir ki söz konusu adalarla ilgili alınacak karar ne olursa olsun iki devletin diğer ülkesel anlaşmazlıklarını da ister istemez etkileyecektir. Örneğin, Japonya'nın Kore ve Rusya ile anlaşmazlığı veya Güney Çin Denizi'ndeki ülkesel anlaşmazlıklar.

Sonuç olarak, her iki taraf da uluslararası deniz hukuku rejimine uymak zorundadır. Kanaatimizce egemenliği tartışılan adalara ilişkin anlaşmazlığın çözümü ancak iki tarafın da üzerinde mutabakata vardıkları, meşru hak ve çıkarlarına karşılıklı saygı gösteren bir ortak payda üzerine inşa edildiği takdirde işlevsel ve kalıcı olacaktır.

---

<sup>63</sup> 1969 tarihli *Viyana Sözleşmesi*'nin 18. maddesi uyarınca, "Bir devlet, aşağıdaki hallerde bir anlaşmanın konu ve amacını ortadan kaldıracak hareketlerden kaçınmak mecburiyetindedir: A. Onaya, kabule veya tasvibe bağlı olarak anlaşmayı imzaladığı zaman veya anlaşma teşkil eden belgeleri teati (değiş-tokuş) ettiği zaman, anlaşmaya taraf olmak niyetini açıklığa kavuşturmuş oluncaya kadar veya; B. Anlaşma yürürlüğe girinceye kadar veya bu yürürlüğe girmenin gereksiz yere geciktirilmemesi şartıyla, anlaşmayla bağlanma rızasını açıkladıktan sonra."

**KAYNAKÇA****KİTAPLAR**

A. EL-HAKIM, Ali, *The Middle Eastern States and the Law of the Sea*, Manchester: Manchester University press, 1978.

ABDULLA, Abdul Khaleq, "The Gulf Cooperation Council: Nature, Origin, and Process" in *Middle East Dilemma: The Politics and Economics of Arab Integration*, ed. Michael C. Hudson, New York: Columbia University Press, 1999.

BAYKAL, F. Hakan, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, İstanbul: Alfa Basın Yayım Dağıtım, 1998.

BEY, F. Heard, *From Trucial States to United Arab Emirates*, 2nd edition, Longman, 1984.

CHURCHILL, Robin & LOWE, Alan Vaughan, *The Law of the Sea*, Second ed, Manchester: Manchester University Press, 1988.

DOLATYAR, Mostafa, *Statute of the International Straits*, Tehran: Ministry of Foreign Affairs (Iran) Press, 1994.

G. MACDONALD, Charlers, *Iran, Saudi Arabia and the Law of the Sea: Political Interaction and Legal Development in the Persian Gulf*, London: Greenwood Press, 1980.

LIAN KOH, Kheng, *Straits in International Navigation: Contemporary Issues*, London: Oceana Publications, 1982.

NAJAFI, Morteza, *Statute of the Strait of Hormoz in the Framework of International law*, Tehran: Ministry of Culture and Islamic Guidance (Iran) Press, 1991.

ÖZMAN, Aydoğan (çeviren), *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, İstanbul: İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları, 1984.

ÖZMAN, Aydoğan, *Deniz Hukuku*, 1. Kitap, Ankara: Turhan Kitabevi, 2006.

PAZARCI, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2011.

PAZARCI, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, Ankara: Turhan Kitabevi, 2005.



- PAZARCI, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 3. Kitap, Ankara: Turhan Kitabevi, 2005.
- PURNURI, Mansur & HABIBI, Mohammad, *International Law os the Sea-Convention on the Law os the Sea*, Tehran: Mahd-e Hukuk Press, 2004.
- RAMAZANI, Rohani, *The Gulf Cooperation Council: Record and Analysis*, Charlottesville, VA: University Press of Virginia, 1988.
- SCHOFIELD, R. & TOYE, P., *The lower Gulf island: Abumusa and the Tunbs*, Arabian Geopolitics 2, Vol. 6, England: Slough, 1993.
- TOLUNER, Sevin, *Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi*, İstanbul: Beta Yayınları, 1996.
- WILSON, A. T., *The Persian Gulf*, Oxford: Clarendon Press, 1928.
- ZAHLAN, R. S., *The Origins of the United Arab Emirates*, London: The Macmillan Press Ltd., 1978.

#### MAKALELER

- AMIN, S. H., “The Regime of International Straits: Legal Implications for the Strait of Hormuz”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol. 12, No. 3, 1981, ss. 387-405.
- DENK, Erdem, “Egemenliği Tartışmalı Adalar: (Kardak, Spratly, Senkaku/Diaouyu, Hawar, Abu Musa ve Tunb Örnekleri)”, **Mülkiye Dergisi**, Cilt. XXIV, Sayı: 224, 1996, ss. 137-160.
- FANTINA, Robert , “An Ominous Non-Event: The Gulf of Tonkin and the Strait of Hormuz”, **Global Research**, 09 January 2008, erişim için bkz. <http://www.globalresearch.ca/an-ominous-non-event-the-gulf-of-tonkin-and-the-strait-of-hormuz/7760>. [13/09/2013].
- H. CORDESMAN, Anthony, “Iran, Oil, and the Strait of Hormuz”, **Center for Strategic and International Studies Arleigh A. Burke Chair in Strategy**, 2007, ss. 2-7.
- HAKAPAA, K. & MOLENAAR, E.J., “Innocent Passage - Past and Present”, **Marine Policy**, Vol. 23, No. 2, 1999, ss. 131-145.
- JALINUSI, Ahmad & BARARI ARAYEE, Vahid, “The three Islands: (Abu Musa, the Greater & Lesser Tunb Islands) Integral parts of Iran”, **Iranian Review of International Affairs**, Vol. XIX, No. 4, 2007, ss. 1-23.

LUKE, T. LEE., "The Law of the Sea Convention Third States", **American Journal of International Law**, Vol. 77, No. 3, 1093, ss. 541-568.

KESKİN, Funda, "1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nden Doğan Sorunların Çözülmesinde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 53 Sayı: 1, 1998, ss. 186-205.

N. MOORE, John, "United States Adherence to the Law of the Sea Convention a Compelling National Interest", **Prepared Testimony Before the House Committee on International Relations**, May 12, 2004, erişim için bkz. <<http://www.virginia.edu/colp/pdf/house-testimony.pdf>>. [13.09.2013].

NUR ECE, Jale, "Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi", **Ortadoğu Analiz**, Cilt: 3, Sayı: 29, 2011, ss. 48-64.

REISMAN, W. Michael, "The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law-Making", **American Journal of International Law**, Vol. 74, No. 1, 1982, ss. 48-76.

SOTOUDEH, Mohammad, "Iran's Foreign Policy and the Structure of International System", **Iranian Journal of Political Science**, No. 16, 2002, ss. 161-180.

WAINWRIGHT, Ronnie Ann, "Navigation Through Three Straits in the Middle East: Effects on the United States of Being a Nonparty to the 1982 Convention on the Law of the Sea", **Case Western Reserve Journal of International Law**, Vol. 18, Issue: 3, 1986, ss. 361-414.

WOLFRUM, Rudiger, "Reflagging and Escort Operation in the Persian Gulf: An International Law Perspective", **Virginia Journal of International Law**, Vol. 29, Issue: 2, 1989, ss. 387-399.

#### **MAHKEME KARARLARI**

Case Concerning the *Corfu Channel* (United Kingdom / Albania), Judgment, I.C.J. Reports, 9 April, 1949.

Case Concerning the *North Sea Continental Shelf* (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands), Judgment, I.C.J. Reports, 20 February 1969.

Case Concerning *Delimitation of The Maritime Boundary in The Gulf of Maine Area* (Canada/United States of America), Judgement, I.C.J. Reports, 12 October, 1984.

Case Concerning the *Continental Shelf* (Libyan Arab Jarnahiriya/Malta), , I.C.J. Reports, 3 June 1985.

*Case Concerning the Minquiers and Ecrehos (France / United Kingdom)*, Judgment, I.C.J. Reports, 17 November 1953.

### **BELGELER**

*Convention on the High Seas 1958*, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 30 September 1962, United Nations, **Treaty Series**, Vol. 450, ss. 11, 82.

*Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 1958*, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 10 September 1964, United Nations, **Treaty Series**, Vol. 516, s. 205.

*Convention on the Continental Shelf 1958*, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 10 June 1964, United Nations, **Treaty Series**, Vol. 499, s. 311.

*Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas 1958*, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 20 March 1966, United Nations, **Treaty Series**, Vol. 559, s. 285.

Declaration of Understanding of the Islamic Republic of Iran, **Reprinted in Law of the Sea Bulletin No. 5**, at 13 (July 1985), U.N. Doc. C.N. 348. (1983).

Foreign Office Confidential Records and Correspondence, London, 416/17, Government of India to Mr. Brodrick, enclosure in telegram, April 1909.

Meeting of December 10, 1982, UN Doc. A/CONF. 62/PV. 193, at 23-25 (1983).

UN Doc. A/CONF. 62/PV. 191 at 32 (1983); Bkz. United Nations, *Office of the Special Representative of the Secretary General for the Law of the Sea*, *Law of the Sea Bulletin*, No. 1, December 1983.

United Nations Legislative Series (UNLS), *National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea* (ST/LEG/SER. B/L6), 1974.

*Vienna Convention on Succession of States in respect of Treaties Done at Vienna on 23 August 1978*, Done at Vienna on 23 August 1978, Entered into force on 6 November 1996, United Nations, Treaty Series, Vol. 1946, s. 3.