T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI

UMMAN KÖRFEZİ İLE BASRA KÖRFEZİ ARASINDAKİ GEÇİŞ REJİMLERİ

Yüksek Lisans Tezi

HAZIRLAYAN
Somayeh FALLAHİ

Ankara – 2015

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI

UMMAN KÖRFEZİ İLE BASRA KÖRFEZİ ARASINDAKİ GEÇİŞ REJİMLERİ

Yüksek Lisans Tezi

HAZIRLAYAN
Somayeh FALLAHİ

DANIŞMAN
Doç. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY

Ankara – 2015

TEZ ONAY SAYFASI

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
.....KAMU Hukuku..... ANABİLİM DALI
.....uluslararası hukuk.. BİLİM DALI

UMMAN KÖRFEZİ İLE BASRA KÖRFEZİ ARASINDAKİ
(TEZİN ADI YAZILACAKTIR) GEÇİŞ REJİMLERİ

Yüksek Lisans Tezi
(YÜKSEK LİSANS TEZİ YA DA DOKTORA TEZİ OLDUĞU YAZILACAKTIR)

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı	**İmzası**
.....	.....
Doç. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY	
Doç. Dr. Cavid Abdullazade	
Yrd. Doç. Dr. Uğur Başlıoğlu	
.....	.....
.....	.....

Tez Sınavı Tarihi ....21..05..2015

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın gerçekleşmesinde katkılarından dolayı aşağıda isimleri yazılı;

Tezin planlanmasında, içeriğinin düzenlenmesinde ve her aşamasında akademik bilgi ve tecrübe desteğini hiç esirgemeyen danışman hocam Sayın Doç. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY'a; tezin düzeltmelerinde, yorumunda bilgi ve tecrübeleri ile büyük katkılar sağlayan Sayın Doç. Dr. Cavid ABDULLAHZADE'ye ve Sayın Yrd. Doç. Dr. Uğur BAYILLIOĞLU'na**,**

Tez çalışmam sırasında sabır dolu özel destekleri için sevgili aileme ve Sayın Müslim YEŞİLGÖZ'e,

sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR viii

GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ

I. ULUSLARARASI SEYRÜSEFER AMACIYLA KULLANILAN BOĞAZLAR 4

A. Ulusal Boğazlar 4

B. Uluslararası Boğazlar 5

II. ÖRF VE ADET HUKUKUNDA BOĞAZLARDAN GEÇİŞE İLİŞKİN KURALLAR 5

III. 1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NDE ÖNGÖRÜLEN BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ 7

A. Zararsız Geçiş Hakkı 7

1. Zararsız Geçiş Hakkının Tanımı ve Gelişimi 10

a. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Dönemi 14

b. Geçişin Zararsızlığı 15

2. Zararsız Geçiş Hakkından Faydalanan Gemiler 20

a. Geminin Tabiiyeti 22

b. Gemilerin Sınıflandırılması 25

aa. Ticaret Gemileri 26

bb. Savaş Gemileri 29

c. Savaş Gemileri ve Zararsız Geçiş Hakkı 32

aa. 1930 Lahey Konferansı 32

bb. 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi 33
cc. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 34
d. Denizaltılar..... 37
3. Kıyıdaş Devletinin Yükümlülükleri..... 39
a. Kıyıdaş Devletinin Geçişi Önlememe Yükümlülüğü 40
b. Ücret Almama Yükümlülüğü..... 40
c. Ayrım Yapmama Yükümlülüğü..... 41
4. Kıyıdaş Devletinin Yetkileri 41
a. Zararsız Olmayan Geçişi Önlemek İçin Gerekli Önlemleri Alma Yetkisi 41
b. Ulusal Düzenlemeleri Uygulama Yetkisi 42
c. Zararsız Geçişi Erteleme Yetkisi 46
B. Transit Geçiş Rejimine Tabi Boğazlar ve Transit Geçiş Hakkı..... 47
1. Transit Geçiş Hakkının Tanımı ve Kapsamı..... 47
2. Geçiş Yapan Gemilerin Yükümlülükleri 48
3. Kıyıdaş Devletin Hak ve Yükümlülükleri 51
4. Transit Geçiş Rejiminin Değerlendirilmesi 53
C. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 35/C Maddesi Kapsamındaki Boğazlardan Geçiş Rejimleri 55
1. 1982 Sözleşmesi'nin 35.C Maddesinin Kapsamı 55
2. 1982 Sözleşmesi'nin 35/c Maddesinin Kapsamına Giren Boğaz Örnekleri 56

İKİNCİ BÖLÜM

HÜRMÜZ BOĞAZI ve GEÇİŞ REJİMLERİ

I. HÜRMÜZ BOĞAZI ve BASRA KÖRFEZİ'NİN JEO-STRATEJİK ÖNEMİ 60

A. Basra Körfezi'nin Tarihsel Süreçteki Yer ve Önemi **63**

B. Körfez Savaşı'nın Önemi ve Dünya Üzerindeki Etkileri 71

1. Körfez Savaşı'nın Nedenleri 72

a. İran-Irak Savaşı 72

b. Irak-Kuveyt Uyuşmazlığı 73

2. Krizin Savaşa Dönüşmesi ve Birleşmiş Milletler Müdahalesi 75

a. Abluka Kararı ve Uygulanması 78

b. Çöl Fırtınası Harekâtı 80

c. Ateşkes Kararı 81

3. Körfez Savaşı'nın Sonuçları 83

C. Hürmüz Boğazı'nın Önemini Azaltma Planları ve Gündeme Getirilen Alternatif Güzergahlar 84

D. Hürmüz Boğazı'nın Kapanması Hususu 85

1. Nükleer Kriz ve İran'ın Boğazı Kapatma Tehdidi 85

2. İran'ın, Boğaz'ı Bloke Edebileceği Yöntemler 86

3. Boğaz'ın Bloke Edilmesinin Yaratabileceği Muhtemel Sonuçlar 87

II. 1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NE GÖRE HÜRMÜZ BOĞAZI'NDA UYGULANABİLECEK GEÇİŞ REJİMLERİ 89

A. Hürmüz Boğazı'nın Coğrafi Özellikleri 89

B. Hürmüz Boğazı, Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Rejimleri 90

C. İran'ın, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni Onaylamamasının Nedenleri 94

III. İRAN'IN DENİZ BÖLGELERİ KANUNU VE HÜRMÜZ BOĞAZI 96

A. Genel Olarak Kanunun Getirdiği Düzenlemeler 96

B. Kanunun Hürmüz Boğazı'ndan Geçişe İlişkin Olarak Getirdiği Sınırlamalar 97

1. Ticaret Gemileri Açısından 97

a. Barış Zamanında 97

b. İran'ın Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı 98

c. İran'ın Muharip Olduğu Savaş Zamanı 98

d. İran'ın Kendisini Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Görmesi Durumu 99

2. Savaş Gemileri Açısından 99

a. İran'ın Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı 100

b. İran'ın Muharip Olduğu Savaş Zamanı 100

SONUÇ 106

KAYNAKÇA 110

ÖZET 122

ABSTRACT 123

KISALTMALAR

a.g.e : Adı geçen eser

a.g.m : Adı geçen makale

A.B.D **:** Amerika Birleşik Devletleri

b **:** Baskı

bkz. : Bakınız

BM **:** Birleşmiş Milletler

BMDHS **:** Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi

c **:** Cilt

İDBK : İran Deniz Bölge Kanunu

IMO **:** International Maritime Organization

KBBS **:** Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

md : Madde

p **:** Page

s **:** Sayfa

SSCB **:** Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

UAD **:** Uluslararası Adalet Divanı

GİRİŞ

Uluslararası boğazların insanoğlunun iletişimine olan katkıları göz ardı edilemeyecek kadar fazladır. Bu katkılar başlıca; ticaret, ulaşım ve turizm olarak sıralanabilir. İnsanların bu alanlarda daha iyi faaliyet gösterebilmesi ve gelişim sağlayabilmesi için, söz konusu alanları düzenleyen bir hukuk mekanizması ve kurallar bütününe olan ihtiyaç kaçınılmazdır.

Uluslararası deniz hukukunun bugüne gelmesinde, kıtalararası iletişimin artması ve insanların değişen ihtiyaçları etkili olmuştur. Bu artan ihtiyaçlar ticareti ve değişik alanları geliştirmiş, bu durum da bir hukuk alanı ve mevzuat ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. Bilindiği üzere, bütün ülkelerin uluslararası sulara açılan bir boğazı bulunmamaktadır.

Uluslararası sulara ulaşmakta olmazsa olmaz bir önemi olan boğazlar, tarih boyunca hep tartışma konusu olmuştur. Boğazların hangi ülkenin veya ülkelerin egemenliği altında olması gerektiği ya da bu boğazlardan kimlerin yararlanabileceği tartışıla gelmiştir. Boğazlar, ekonomik açıdan ve coğrafi yapıları bakımından kıyı devletinin egemenliğinde olduğu için önemlidir.

Bazı boğazlar, kıyı devletinin deniz ve okyanuslara açılması için tek veya en elverişli ulaşım yolunu oluştururlar, denizler ve okyanuslar çoğunlukla boğazları birbirine bağlar. Boğazlardan geçiş, öncelikle kıyı devletinin egemenliğine ilişkin bir konu olması nedeniyle önem taşir. Boğazlardan geçişlerde kıyı devletinin egemenlik haklarına karşılık kullanıcı devletlerin serbest ulaşım hakkı vardır. Yapılacak uluslararası düzenlemelerde kıyı devletleri ile kullanıcı devletlerin hakları telif edilmeli, hem boğazlardan geçiş özgürlüğünü güvence altına alan, hem de kıyı devletlerinin özellikle ulusal güvenliğe ve çevre tahribatına ilişkin kaygılarını gidermeye yönelik bir boğazlar rejimi oluşturulmalıdır.

Uluslararası boğaz niteliği, 1949 tarihli Korfu Boğazı Davasından bu yana coğrafi ve kullanım unsurları esas alınarak belirlenmektedir. Coğrafi unsur denilince, boğazın birleştirdiği deniz alanlarının özellikleri, örneğin iki açık denizi

birleştirmesi, kullanım unsuru denilince de boğazın uluslararası ulaşım için kullanılması gereği anlaşılmaktadır.

Uluslararası boğazlar rejimine ilişkin ilk çalışmalar, 1894 ve 1906 tarihlerinde Uluslararası Hukuk Derneği ve Uluslararası Hukuk Enstitüsü tarafından yapıldı, ancak bu çalışmalardan tatmin edici bir sonuç alınamadı. Boğazlar rejimi 1930 tarihli La Haye Konferansında da görüşüldü ancak, herhangi bir sonuç ortaya çıkmadı.

Daha sonra uluslararası boğazlar, I.Deniz Hukuku Konferansının hazırlıklarını yürüten Uluslararası Hukuk Komisyonunda ele alındı.

Uluslararası Hukuk Konferansı çalışmaları sırasında Korfu Boğazı Davasından önemli derecede etkilenildi. 1956'da yapılan II.Toplantıda Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulunda, Deniz Hukuku konularını ayrıntılı olarak ele alacak bir konferans toplanması önerisinde bulunuldu. I.Deniz Hukuk Konferansı, 24 Şubat 1958 tarihinde Cenevre'de toplandı. 27 Nisan 1958 tarihinde sonuçlanan söz konusu konferansta dört ayrı sözleşme kabul edildi.

1970'li yıllarda Deniz Hukukundaki en önemli gelişme, karasuları genişliğini 12 mile çıkarma yolundaki girişimlerdir. Kıyı devletleri karasuları genişliklerini 12 mile çıkarmak, bu yolla egemenlik alanlarını genişletmek istiyorlardı. Ancak bunun neticesinde uluslararası boğazlardaki açık deniz alanları karasuları haline gelecek ve geçişler zararsız geçiş hakkına tabi olacaktı ki, bu da denizci devletleri rahatsız etmekteydi. Karasuları genişliğini 12 mile çıkarma isteklerinin yoğunlaşması, denizci devletler bakımından yepyeni bir boğazlar rejimi geliştirme zorunluluğunu ortaya çıkardı.

BM bünyesinde toplanan III.Deniz Hukuku Konferansı'nda, denizlerle ilgili hukuki konuların yanı sıra ekonomik, mali ve teknik konular ile uluslararası boğazlara ilişkin sorunlar, deniz ve denizcilikle iligili olarak, daha önceki dönemlerde olmadığı kadar ayrıntılı bir şekilde "Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar" başlığı altında incelenmiş ve Aralık 1992'de Jamaika'nın Montego Bay Şehri'nde imzaya açılan BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 37.maddesinde yer alan

açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara şeklindeki hüküm ile hangi boğazların uluslararası boğaz olarak tanımlanacakları sorusuna açıklık getirldiği gibi, uluslararası hukuk açısından boğazlarda uygulanabilecek geçiş rejimleri de "Transit Geçiş" ve "Zararsız Geçiş" Şeklinde düzenlenmiş bulunmaktadır.

Tezimizin konusu olan Hürmüz Boğazı da dünyanın en önemli boğazlarından birisidir. Her gün çok sayıda, ticari gemi ve tanker bu boğazdan geçmek zorundadır. Dünya petrolünün yaklaşık yüzde 40`ı Hürmüz Boğazı`ndan dünyaya dağıtılmaktadır. Bu Boğaz sekiz kıyıdaş Körfez ülkesinin uluslararası sulara erişebildiği tek suyolu olma özelliğine haizdir. Dolayısıyla, önemli boğazlardan biri olan Hürmüz Boğazı'nın geçiş rejimi ile uluslararası hukuktaki yerini ve önemini geniş bir biçimde tez çalışmamızda incelemeye çalışacağız.

Çalışmamızın birinci bölümünde uluslararası boğazlardan geçiş rejimleri ele alınarak, zararsız geçiş ve transit geçiş haklarının tanımı ve hukuki mahiyetleri ele alındıktan sonra, 20'nci yüzyılın deniz hukukunu belirleyen uluslararası sözleşmeleri çerçevesinde boğazlardan geçiş, geçişin zararsızlığı, özellikle savaş gemileri yönünden zararsız geçiş hakkından faydalanan gemiler, kıyı devletinin yükümlülükleri ve yetkileri incelenmiştir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde ise, Hürmüz Boğazı ve geçiş rejimleri ile tarihi süreçteki yer ve öneminden bahsedilerek, Hürmüz Boğazı'nda uluslararası Sözleşmelereden hangi geçiş rejimlerinin uygulanabileceği konusu incelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ

I. ULUSLARARASI SEYRÜSEFER AMACIYLA KULLANILAN BOĞAZLAR

Coğrafi bakımından boğaz, iki kara parçası arasında bulunan ve iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar suyoludur. Boğazların doğal veya tabii suyolları olması özelliği, onları insan yapımı olan kanallardan ayırır[1]. Boğazların, statülerini düzenleyen hukukun ulusal ve uluslararası niteliği bakımından, ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır.

A. Ulusal Boğazlar

Tek bir devletin kıyıdaş bulunduğu ve genişliği o devletin karasular genişliğinin iki katından az olan, diğer bir ifade ile tümüyle kıyıdaş devletin karasularına dahil bulunan ve açık denize veya kapalı denize bağlayan doğal ve dar su yolları ulusal boğazları oluşturmaktadır. Ulusal boğazlar için verilen yaygın örnek, Karadeniz'i Azak Denizi'ne bağlayan Kerç Boğazı'nın dağılan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) dönemindeki durumudur[2].

Kuzey Deniz'i ile Baltık Deniz`i arasında yer alan Danimarka Boğazları`ndan Büyük Belt'te tümüyle Danimarka'da bulunan ulusal bir boğazdır[3].

Ulusal boğazlar kıyıdaş devletin egemenliği altında bulunmakta ve aksine bir andlaşma yoksa anılan boğazlardan geçiş rejimi bu devletin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir. Ancak bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz özelliklerini gösterse

[1] Örneğin: Süveyş Kanalı, Panama Kanalı ve Kiel Kanalı başlıca uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan su yolları arasında yer almakla birlikte, boğaz olarak mütalaa edilemezler.

[2] Halen Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasında denizden sınırı oluşturan, 18.3 mil uzunluğunda ve en dar yerinde 2.1 genişliğinde olan Kerç Boğazı, eski SSCB döneminde tamamen bu devletin sınırları içinde bulunmaktadır.

[3] Sevin TOLUNER**: Milletlerarası Hukuk Dersleri**, Beta Yayınevi, İstanbul, 1996, s. 153**.**

bile, eğer bir anlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası boğaz niteliği kazanmaktadır[4].

B. Uluslararası Boğazlar

İki veya fazla devletin kıyıdaş ve tümüyle bu devletlerin karasularına dahil olan ve uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı boğazlar, uluslararası boğazlar olarak nitelendirilmektedir. Uluslararası Adalet Divanı 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı davası kararında bildirdiği gibi bu tür boğazlarda coğrafi durum[5] ve uluslararası seyrüsefer için kullanılmakta olması belirleyeci öğe olmaktadir[6]. Buna karşılık, bir su yolunun deniz ulaşımı açısından zaruri bir yol olması uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesini etkilemektedir. Bir başka deyişle, bir su yolunun kullanılmasının zorunlu veya ihtiyari olması onun uluslararası boğaz olması konusunda herhangi bir ölçüt değildir. Uluslararası boğazlardan genel geçiş özgürlüğü üzerinde inşa edilmiştir[7].

Coğrafi yapıları birbirinden çok farklı özellikler arzeden uluslararası boğazları; tek bir devletin kıyıdaş bulunduğu boğazlar ve birden fazla devletin kıyıdaş bulunduğu boğazlar şeklinde gruplandırmak mümkün olduğu gibi; geçiş rejimleri özel bir andlaşma ile düzenlenmiş boğazlar ve geçiş rejimleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş boğazlar şeklinde gruplandırmak da mümkündür.

II. ÖRF VE ADET HUKUKUNDA BOĞAZLARDAN GEÇİŞE İLİŞKİN KURALLAR

Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü arasında yeralan ve uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçiş, ilk kez, yukarıda bahse konu olan Korfu Boğazı Davası'na konu olmuştur. Bu tür boğazlardan zararsız geçiş hakkına değinen tek önemli karar olan Uluslararası Adalet Divanı'nın, İngiltere ile

---

[4] Hüseyin PAZARCI**: Uluslararası Hukuk Dersleri, İkinci Kitap,** Turhan Yayınevi, Ankara, 2005, s. 329.

[5] İki açık deniz kesimini birbirine bağlayan doğal suyolları olma özelliği.

[6] International Court of Justice Reports of Judgements Advistory Options and Orderes, 1949, s. 28-29.

[7] Malcolm EVANS: **the Law of the Sea**, Oxford University Press, London, 2010, s. 651.

Arnavutluk arasında, İngiliz savaş gemilerinin Korfu Boğazı'ndan geçişinden kaynaklanan uyuşmazlıktaki yargısına göre; açık denizin iki bölümü arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan savaş gemilerinin barış zamanında zararsız geçiş hakları vardır.

Divan, bahse konu davada, savaş gemilerinin önceden izin almak zorunda olmaksızın, zararsız olmak koşuluyla, geçiş hakkına sahip olmaları kuralını kaynağından örf ve adet niteliğinde bir kural olarak kabül etmiştir. Statüsü bir andlaşmayla düzenlenmemiş olan boğazlardan, zararsız olmak koşuluyla geçiş hakkı, ticaret gemisi ve savaş gemisi ayırmı yapılmaksızın bütün gemilere tanınmıştır.

Bir yapılageliş kural olarak kabul edilen bu temel ilke 1958 Cenevre Deniz Hukuk Sözleşmelerinden[8] ilki olan Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde (KBBS) teyit edilmiştir. Sözleşmede karasularından zarasız geçiş ile boğazlardan zararsız geçiş, bir istisna dışında aynı hukuki esaslara tabi tutulmuştur. Bu istisna, anılan Sözleşme'nin 16'ncı maddesinin 4'üncü fıkrasında yer alan, açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir devletin karasuları arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardaki zararsız geçiş hakkının ertelenmeyeceği ilkesidir.

Buna karşılık Sözleşme'nin 16'ncı maddesinin 3'üncü fıkrasına göre, kıyı devleti karasularından zararsız geçiş hakkını süreli olarak askıya alabilmektedir. Ancak, kıyı devletinin geçiş yapan gemiler arasında hiçbir ayrım gözetmemesi ve güvenliğinin bunu zaruri kılması gerekmektedir.

Geçiş özgürlüğünün kullanılmasındaki koşullar açısından 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi[9] (BMDHS), 1958 Cenevre KBBS'den ayrılmaktadır.BMDHS'de iki tür uluslararası boğaz için iki farklı rejım

[8] Sözleşmenin İngilizce metni için bakınız. United Nation Treaty Series, vol, 516, s. 205.Türkçe metin için bkz. Aslan GÜNDÜZ**: Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler, Örnek Kararlar**, Beta Yayınevi, İstanbul, 1998, s. 347.

[9] Sözleşme'nin İngilizce metni için bkz. United Nation Convention on of the Law Sea, A/CONF.62/122 of 7 October, 1982, in Third United Nation Conference on the Law of the Sea, vol. XVII, s 151: 21ILM (1982), s. 1261: Türkçe metin için bkz. GÜNDÜZ, a.g.e., s. 370.

öngörülmektedir. Açık denizin veya Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)'nin bir bölümüyle diğer bir bölümü arasında yer alan boğazlar ile bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin MEB bağlayan boğazlar arasında ayırıma gidilmektedir.

BMDHS'nin devletlere karasularını 12 deniz miline kadar tespit etme hakkı tanıyan 3'üncü maddesi hükmünün tatbiki neticesinde, Sözleşmenin öncesinde ulaştırmanın serbestçe yapılabildiği bir açık deniz kesimine haiz olan 100'den fazla boğaz sularının tümü kıyı/kıyıdaş devletlerin karasuları ile kaplanan boğazlardan geçiş rejimi, anılan Sözleşme'nin uluslararası seyrüsefer (ulaştırma) için kullanılan boğazlar başlığı altında "Zararsız Geçiş (md.45) ve Transit Geçiş (md.37-44)" olarak düzenlenmiştir.

Deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması ilkesi uluslararası deniz ulaştırması bakımından karasularının büyük önemini ortaya çıkarmaktadır. Bu durum kıyı devletinin yetkilerinin uluslararası hukuk tarafından sınırlanmasını ve düzenlenmesini gerektirmektedir. Bu sınırlamalar, zarasız ve transit geçiş hakkı ile karasularında yargı yetkisinin kullanmasına ilişkin sınırlamalardır.

III. 1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NDE ÖNGÖRÜLEN BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ

A. Zararsız Geçiş Hakkı

Boğazlar daha önce anlattığımız gibi doktrinde ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

1982 tarihli BMDHS'de MEB kavramının kabul edilmesiyle sözleşmenin 37 nci maddesinde bir açık deniz kesimi ile bir devletin MEB'nin suyolları ile aynı ya da iki ayrı devletin MEB'lerini birleştiren suyolları olarak tanımlanmıştır[10].

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında (1973-1982) büyük denizci devletler uluslararası boğazlardan sınırsız geçiş ve uçuş hakkının yeni sözleşmede yer alması için yoğun çaba harcarlarken, kıyı devletleri ise boğazlar için 1958 tarihli

[10] PAZARCI: a.g.e., s. 341.

KBBS zararsız geçiş hakkının aynı şekilde devam etmesi gerektiğini savunmuşlardır.[11]

1982 tarihli BMDHS'de zararsız geçiş rejimine tabi boğazlar iki ayrı gruba ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi; bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan ve adanın açık deniz tarafında veya MEB'de seyrüsefere eşit uygunlukta başka bir yolun da var olduğu 'boğazlardır. 1982 tarihli sözleşmenin 38/1 ve 45/1-a maddelerinde birinci grup boğazlar için zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı düzenlenmiştir. İkinci grupta yer alan boğazlar ise, bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin MEB'ne bağlayan boğazlardır.

Zararsız geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda, geçişle ilgili olarak gündeme gelen önemli sorunlardan birisi, gemi çeşitleri arasında herhangi bir ayrımın bulunup bulunmayacağıdır. Uluslararası Adalet Divanı'nın 1949 yılında Korfu Boğazına ilişkin uyuşmazlık sırasında verdiği kararda, iki açık deniz alanını birleştiren boğazlardan savaş gemilerinin önceden izin almaksızın zararsız geçiş hakkına sahip olmalarının uluslararası örf ve adet kurallarına uygun bir ilke olduğu vurgulanmıştır. Bugün de bu tip boğazlarda, aynı ilkeler kabul görmektedir. Bununla beraber gerek 1958 tarihli KBBS (md.16/4), gerek 1982 tarihli BMHDS (md.45/2) bu ilkelere önemli bir istisna getirmiştir. Bu maddelere göre boğazlarda zararsız geçiş hakkının kullanılmasının geçici bir süre durdurulamayacağı açıkça belirtilmiştir[12].

Uluslararası Adalet Divanı'nın Korfu Boğazı'na ilişkin verdiği kararda da, boğazlarda kıyı devletinin barış zamanında zararsız geçiş hakkını yasaklama yetkisinin bulunmadığı belirtilmiştir[13]. Bu ilkenin boğazlarla ilgili olarak kabul

[11] EVANS: a.g.e., s. 64.

[12] Aydoğan ÖZMAN: **Deniz Hukuku,** Turhan Yayınevi, Ankara, 2006, s.311.

[13] Divanın geçişin zararsızlığı konusundaki değerlendirilmeleri şu şekildedir: (i) zararsızlık, münhasırın değil, ancak esas olarak geçişin şeklinden ziyade geçiş amacına bağlıdır (ii) geçişin zarasız olması için tamamiyle ulaşıma ilişkin olması gerekmemektedir (mesela ayni bir amaçla basit şekilde bir yerden diğerine coğrafi anlamda geçiş gibi) Hukuken haklı kılınmış olmak kaydıyla geçişin siyasi bir amacı da bulunabilir, (iii) özel olarak geçiş, amacı kıyı devleti tarafından reddedilen ya da yanlış olarak inkâr edilen bir hakkı elde etmek ya da denemek amacıyla yapılırsa, zararsız olarak

edilmiş olmasının en önemli nedenlerinden birisi bu hususta kıyı devletine geçişi geçici olarak askıya alma hakkı tanınması halinde kara sularının açık denize boğaz aracılığıyla bağlanan devletlerin açık denizle bağlantılarının kesileceği ve bu devletlerin sahili bulunmayan devletler konumuna gelebilecekleri yönündeki endişeden kaynaklanmaktadır[14].

Geçiş hakkının askıya alınması, geçiş hakkının geçici bir süre için engellenmesi anlamını taşır. Burada sürekli bir engelleme, yasaklama söz konusu değildir. Korfu Boğazı Davasında, Divan, kıyı devletinin geçişi yasaklama hakkı olmadığına karar vermiştir. Yani kararda kıyı devletinin geçişleri askıya almasına ilişkin herhangi bir yasak getirilmemiştir. Ancak, 1958 tarihli Sözleşmede bu eksiklik giderilerek geçişin askıya alınamayacağı belirtilmiştir[15]. Bu durumda kıyı devleti genel bir erteleme yapamayacaktır. Ancak, her geminin geçişini ayrı ayrı değerlendirme yetkisi vardır. Eğer geçiş zararsız değil ise bu durumda kıyı devletinin geçişi erteleme yetkisi doğabilir[16]. Bunu mutlak olarak kabul etmemek gerekir çünkü bu durumda boğaz devletinin güvenliğine ilişkin ciddi sıkıntılar ortaya çıkabilir[17].

---

değerlendirilmemelidir. (iv) Geçiş hakkının mevcut olduğu yerlerde bu hakkı kullanacak olan devletler kıyı devletinin bunu inkâr edebilecekleri, buna karşı çıkabilecekleri ya da çekişme konusu yapacakları sebebiyle bu hakkı kullanmaktan çekinmek zorunda değildiler. (v) Bu gibi şartlarda; geçiş, belirli kuvvet kullanımından dolayı zarasız hale gelmez çunkü bu geçiş geminin geçiş esnasındaki güvenliğinin bu geçişin ınkar edilmesi tütündeki haraketlere karşı sağlanması için gerekli geminin geçiş esnasındaki güvenliğinin bu geçin inkar edilmesi tütründeki hareketlere karşı sağlanması için gerekli tedbirlerdir, (vi) Diğer yandan geçişin şekli siyasi olmakla birlikte bizzat yaılan hareketin kenisinin geçişe aykırı haraketleri ihtiva etmesi gereklidir. (FIZZMAURICE, **the law and Law XXVIIBYIL (1950) 1.s.28-29**. Ferit Hakan BAYKAL: **Deniz Hukuk Çalışmaları,** 1**.** Baskı, Alfa Yayınevi, Istanbul, 1976,s.252. (4) nolu dipnottan naklen).

[14] ÖZMAN: a.g.e., s. 364-365.

[15] Deniz KIZILSÜMER: **Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri**, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuk Anabilim Dalı, İzmir, 2002, s. 16.

[16] TOLUNER: a.g.e., s. 138.

[17] Deniz VANK: **Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları**, Us-a Yayıncılık , Ankara, 1998, s. 28.

Yine bu bağlamda, diğer vurgulanması gereken başka bir husus da geçiş yapacak olan gemilerin geçişin zararsızlığını korumak için üzerlerine düşen yükümlülükleri yerine getirmesi gerekliliğidir. Zira, geçiş sırasında zararsızlığın ortadan kalkması halinde kıyı devletinin savaş gemisi veya bir devlet gemisinin en kısa sürede bu suları terk etmesini isteyebilmesi, ayrıca ticaret gemisi söz konusu olduğunda, geçiş engellemesi ve gemi üzerinde gerekli tedbirleri alması gibi yetkileri doğabilecektir. Yine boğazlardan zararsız geçiş sırasında kıyı devleti seyrüsefer güvenliğini sağlayabilmek için kimi tedbirler alabilir, bu durum temel ilkeye aykırı kabul edilmemelidir[18].

Türkiye ve İran açısından duruma bakıldığında, bu iki ülke 1982 tarihli BMDHS'ye taraf değildir. Ayrıca Türk boğazlarında özel bir rejim uygulanmaktadır. 1982 tarihli BMDHS'nin 35/c maddesinin "bu konvansiyon ile getirilen geçiş rejiminin geçişin tamamen veya kısmen yürürlükte bulunan eski uluslararası antlaşmalarla düzenlenen boğazların hukuki rejimlerini etkilemeyeceği" hükmü getirildiğinden, Türk boğazlarının statüsünü belirleyen 1936 tarihli Montreux rejimi uygulanmaya devam edecektir. Türk boğazları ülkenin iç suları içerisinde yer almakta, hukuki bakımdan iç sular rejimine tabi bulunmaktadır. Bu çerçevede, yabancı ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişi, "zararsız geçiş"e benzeyen, kendine özgü bir rejime tabidir.[19]

1. Zararsız Geçiş Hakkının Tanımı ve Gelişimi

Bir ülkenin deniz kesimi, o ülkenin kara ülkesindeki çıkarları ve güvenliği açısından büyük bir öneme sahiptir. Buna karşılık, uluslararası toplumun da deniz ulaştırmasının kesintisiz ve serbest olmasında önemli çıkarları bulunmaktadır. Bu nedenle devlet ve uluslararası toplum arasındaki karşılıklı çıkarların bağdaştırılması gerekir. Çıkarlar arasında denge sağlanabilmesi için devlet egemenliğine bağlı deniz kesimleri için, iki ayrı hukuki rejim öngörülmüştür. Bunlar, iç sular ve karasularıdır. İç sularda kıyı devletinin çıkarlarına üstünlük tanınmıştır. İç sularda devlet kara ülkesinde sahip olduğu bütün yetkileri kullanabilecektir. Ancak, kıyı devleti iç

[18] Selami KURAN**: Uluslararası Deniz Hukuku**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2014, s. 265-272.

[19] KURAN: a.g.e., s.283.

sularda sahip olduğu yetkileri imzalamış olduğu anlaşmalarda ve iç hukuk düzenlemelerinde sınırlandırabilir. Bu sınırlamalar bütün devletler için uyulması zorunlu olan bir uluslararası örf ve adet kuralı niteliği kazanmamıştır[20].

Karasularında ise; iç sulara göre daha farklı bir hukuki düzen geçerlidir. Karasuları da devlet egemenliğine tabi olan ve bu nedenle kural olarak devletin tüm yetkilerini kullanabileceği bir deniz kesimidir. Fakat karasularında kıyı devletinin yetkileri, deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla iki şekilde sınırlanmıştır. Bunlardan birincisi, karasularında devletin yargı yetkisine getirilen kısıtlama, ikincisi ise zararsız geçiş hakkıdır[21].

Yabancı gemilerin karasularından geçişinin amacı, bu suları iç sulara girmeden kat etmek veya iç sulara girmek veya iç sulardan açık denize gitmek üzere seyretmektir[22].

Yabancı gemilerin, karasularından zararsız geçiş hakkı bulunması, uluslararası hukukta bir örf ve adet halini almıştır. Bu kural 1919 yılından beri uluslararası hukukun temel metinleri olan sözleşmelerde birçok defa tekrar edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra imzalanan barış antlaşmalarında düşman devletlerin, müttefik devletlerin limanlarına giden ve oradan gelen gemilere kendi karasularından geçmeye müsaade edeceklerine ilişkin hükümler konulmuştur. Örneğin; 28 Haziran 1919 tarihli Versay Anlaşması, 27 Kasım 1919 tarihli Neuilly-Sur-Seine Anlaşması ve 10 Ağustos 1920 tarihli Sevr Anlaşmalarında zararsız geçişe ilişkin hükümler düzenlenmiştir[23].

Denizler üzerinde ortak menfaatler söz konusu olduğunda, kıyı devletinin karasularındaki hakîmiyeti bir nebze sınırlandırılmaktadır. Hugo GROTIUS, 1625 yılında yayınladığı "Savaş ve Barış Hukuku" isimli eserinde açık denizlere

---

[20] TOLUNER: a.g.e ., s. 59.

[21] BAYKAL: a.g.e., s.256.

[22] Ömer İlhan AKİPEK**: Devletler Hukuku İkinci Kitap, Devletler Hukuku'nun Şahıslardan Devlet**, Ankara, 1965, s. 30.

[23] Mehmet Zeki AKIN**: Karasular, İçsular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı,** Beta Yayınevi, Ankara, 1978, s. 27.

devletlerin sahip olamayacaklarını ve açık denizlerin mülkiyete konu olamayacaklarını belirtirken, açık denizlere ulaşmak için geçiş hakkına ilişkin örnekler vermiştir. Açık denizlere geçişi, GROTIUS eserinde; geçiş hakkını, birinin arazisinden geçen yolun onunla ilgili mülkiyet haklarına zarar vermeden bir kamu hakkı olarak kullanılışına benzeterek açıklamıştır[24].

GROTIUS, insanların özel mülkiyet alanına geçişini ya açıkça yapılan bir sözleşme ile ya da işgal edildiği zaman varsayılan zımni bir sözleşme ile olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca, denizlerin özel mülkiyete konu olamayacağını, sınırı belirsiz bir alan olduğundan üzerinde mülkiyet hakkı kurulamayacağını ve paylaşılmasını gerektirmeyecek kadar bol olduğunu belirtmiştir[25].

Yine GROTIUS, ülke ve ırmaklarda da geçiş hakkı bulunduğunu belirtmiştir. Ona göre, haklı nedenlerle bir yerden başka bir yere gitmek isteyenlerin topraklardan, ırmaklardan ve denizin mülkiyet konusu olmuş parçalarından geçme özgürlüğü bulunmalıdır. İnsanların olduğu kadar malların da geçişine izin verilmelidir. Bir ulusun diğer bir ulusla ticarette bulunmasına engel olunamaz[26].

GROTIUS, bazı şartların gerçekleşmesi durumunda denizler üzerinde egemenlik kurulabileceğini ancak bunun mülkiyet hakkını sağlamayacağını belirttikten sonra, belirli deniz kesimlerinde mülkiyet iddiası bulunsa dahi bunun zararsız geçiş hakkını engellemeyeceğini, silah taşımayan ve kötü niyeti olmayan gemilerin geliş gidişlerinin engellenemeyeceğini, böyle bir geçişin zorunlu ve doğal olduğunu belirtmiştir[27].

Zararsız geçiş kavramı, karasuları kavramının ortaya çıktığı ve tartışıldığı dönemler kadar eski bir kavramdır. Zararsız geçiş hakkının örf adedin bir hak olduğu 1919 yılına kadar kabul görmüştür. 1919 tarihinden itibaren ise gerek uluslararası,

---

[24] Cemal TUKIN: **Boğazlar Meselesi**, 1. Basım, İstanbul, 1992, s. 421-438**.**

[25] Hugo GROTIUS: **Savaş ve Barış Hukuku,** Çeviren Seha L. MERAY, A.Ü. Yayınları, 1967, s. **58-**59.

[26] GROTIUS: a.g.e., s. 62-63.

[27] GROTIUS: a.g.e., s. 70-71.

gerek uluslararası sözleşmeler ile zararsız geçişe ilişkin hükümler düzenlenmeye başlanmıştır[28].

Özellikle 20'nci yüzyılda meydana gelen gelişmeler devletleri denizler konusunda ortak bir karar almaya zorunlu kılmıştır. Bu nedenle özellikle İkinci Dünya Savaşından sonra deniz hukukuna ilişkin sorunların tartışılması amacıyla uluslararası konferanslar düzenlenmiştir. Bu konferanslar sonunda da uluslararası hukukun kaynaklarından olan sözleşmeler kabul edilmiştir. Uluslararası Deniz Hukuku alanında hukuk kuralı oluşturabilmek amacıyla çeşitli konferanslar yapılmıştır.

Bunlardan birisi, 1930 yılında, 1. ve 2. Dünya Savaşları arasında etkinlik göstermiş olan Milletler Cemiyeti tarafından Lahey'de toplanmış ancak, başarılı bir sonuç elde edilememiştir[29].

Birincisi Deniz Hukuku Konferansı ise, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun başlatmış olduğu çalışmalar sonucunda 24 Şubat-27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de yapılmış ve Konferans sonucunda dört ayrı sözleşme imzalanmıştır.

Bunlar;

Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi,

Açık Denizler Sözleşmesi,

Kıt'a Sahanlığı Sözleşmesi,

Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Hayvanların Korunmasına Dair Sözleşmedir.

---

[28] سعید شاهد: درس هایی از حقوق دریا، انشارات تهران، تهران۱۹۹۸، صفحه. ۱۰۸

Saeid SHAHED: **Uluslararası Deniz Hukuku Dersleri**, Tahran Yayınevi, Tahran,1989, s. 108**.**

[29] Sevin TOLUNER: **Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri**, İstanbul Hukuk Fakültesi Yayınları, 1994, s. 27.

Tüm bu sözleşmeler günümüzde uluslararası deniz hukukunun temel kaynakları olarak kabul edilmektedir. İlgili sözleşmelerde karasularında zararsız geçiş hakkına ilişkin önemli düzenlemeler yapılmıştır.

a. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Dönemi

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sonucunda, 1982 yılında hazırlanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 17'nci maddesinde 1958 tarihli Sözleşmede olduğu gibi denize kıyısı olsun veya olmasın bütün devletlerin gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olduğu belirtildikten sonra, Sözleşme'nin 18'inci maddesinde geçişin anlamı şu şekilde düzenlenmiştir[30];

"1-Geçiş,

a) İç sulara girmeden veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesisine uğramadan karasularını katetme,

b) İç sulara girme veya iç sulardan çıkma veya bu gibi bir demir yeri veya liman tesisine uğrama amacı ile karasularından seyrüsefer etmek anlamına gelir.

2-Geçiş kesintisiz ve çabuk olmalıdır. Bununla beraber, geçiş alelade seyrüseferin doğal bir icabı olduğu veya mücbir sebep veya tehlike halinde olan kişi, gemi veya uçaklara yardım etmek amacıyla gerekli olduğu ölçüde durmayı ve demirlemeyi kapsar'.

Görüldüğü gibi 1982 tarihli sözleşme geçişe ilişkin 1958 tarihli sözleşmeye benzer bir düzenleme getirmiştir. Geçiş durumunda olmayan gemiler zararsız geçişin unsurlarını taşımadığından dolayı kıyı devletinin yetkilerinin sınırlanması da söz konusu olmayacaktır. Ancak, 1982 tarihli BMDHS 'nin 1958 tarihli Karasular ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nden farklı olarak "geçişin kesintisiz ve çabuk olacağı" düzenlemiştir. Bunun ardından geçişin hangi hallerde durmayı ve demirlemeyi kapsadığı açıklanmıştır. Maddeye göre, geçişte durma veya demirleme yardım ihtiyacı nedeniyle zorunlu olduğu, tehlike veya yardım ihtiyacı içinde bulunan

[30] İlhan LÜTEM: **Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, A.Ü., Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1959, s. 110-111.**

kişilere, gemilere veya uçaklara yardım götürülmesi amacıyla olduğu takdirde yapılacaktır. Böylelikle hem geçişi yapan geminin kendisinin yardım ihtiyacı olduğunda durabileceği veya demirleyebileceği ya da geçiş yapan başka bir gemiye veya uçağa yardım etmek amacıyla durup, demirleyebileceği belirtilmiştir[31].

Seyrüseferin normal kabul edilen nedenleri (örneğin belirli bir yerden geçiş için suların yükselmesinin beklenmesi veya yoğun trafik nedeniyle durmada olduğu gibi) veya zaruret hali (fırtına, sis vb.) veya yardım ihtiyacı nedenleriyle durma ve demirleme durumları için de aynı durum söz konusudur[32].

b. Geçişin Zararsızlığı

Yabancı gemilerin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip oldukları öteden beri kabul edilmişken, geçişin zararsızlığına ilişkin bir tanımlama yakın zamanlara kadar yapılmamıştır. Hangi fiillerin geçiş düzenini ihlal eder bir biçimde olduğunun tespiti önem taşımaktadır.

Geçişin zararsızlığının tanımlanmasına ilişkin deniz hukuku sözleşmelerinde çalışmalar ve konferanslar yapılmıştır.

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde zararsız geçiş hakkı düzenlenmiştir. Ancak, bir takım eksiklikler hissedilmekteydi, bu eksikliklerden en önemlisi de zararsız geçişin hangi hallerde ortadan kalkacağının objektif kriterlerle saptanmamış olmasıydı.

Yine 1958 tarihli sözleşmede objektif bir kriter bulunmadığından kıyı devletine çok fazla takdir hakkı tanınırken, karasularından geçiş yapan gemilerin hangi hallerde zararsız geçiş hakkını ihlal edeceği belirtilmemişti. Bu nedenle özellikle karasularında geçişin zararsızlığına ilişkin Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda daha ayrıntılı incelemeler ve tartışmalar yapılmıştır[33].

[31] AKIN: a.g.e., s. 32.

[32] ÖZMAN:a.g.e., s. 311.

[33] TOLUNER: **a.g.e., s. 115.**

Konferans sırasında sunulan önerilerde geçişin zararsızlığı, kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar getirmemek şartına bağlanmıştır. Bu hususta herhangi bir tereddüt yaşanmamıştır[34].

1982 tarihli BMDHS ile zararsız geçiş hakkı, 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'ne göre önemli ölçüde geliştirilmiştir. 1982 tarihli sözleşmenin 19'uncu maddesinde, geçişin zararsız olmasına ilişkin barış, kamu düzeni ve güvenliğe aykırı olmama kriteri devam ederken, maddenin ikinci fıkrasında geçişi zararlı hale getirecek eylem ve faaliyetlerin neler olduğunun ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesi kabul edilmiştir.

BMDHS 19. maddesinin 2. fıkrası hükmüne göre, şu eylem veya işlemler geçişi zararlı kılar:

Kıyı devletinin ülke bütünlüğüne veya siyasî bağımsızlığına karşı veya Birleşmiş Milletler Şartı'nda öngörülen ilkelere aykırı olan herhangi bir başka biçimde kuvvet kullanmak veya tehdidinde bulunmak;

Hangi türden olursa olsun silâh kullanmak veya silâhlı uygulamalar yapmak;

Kıyı devletinin savunmasına veya güvenliğine halel getirecek biçimde bilgi toplamak veya toplamak amacına yönelik herhangi bir faaliyette bulunmak;

Kıyı devletinin savunmasını veya güvenliğini etkilemek amacına yönelik herhangi bir propaganda faaliyetinde bulunmak;

Herhangi bir hava gemisinin uçurulması, konması veya kabulü;

Herhangi bir askeri aracın uçurulması, konması veya kabulü;

Kıyı devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlık düzenlemelerine aykırı bir biçimde herhangi bir eşyanın, kişinin veya paranın alınması veya boşaltılması;

---

[34] اکبر هدایت حقوق دریا انتشارات ظفر تهران ۲۰۰۱صفحه.۱۱۸.

Akber SEDAGHET**: Deniz Hukuku, Zafer Yayınevi, Tahran, 2001, s. 118.**

Ciddî kirlenmeye yol açan bu Antlaşmaya aykırı herhangi bir kasti davranış;

Her türlü balıkçılık faaliyeti;

* Araştırma ve gözleme faaliyetinde bulunmak;

* Kıyı devletinin herhangi bir komünikasyon sistemine veya diğer herhangi bir kolaylık veya tesislerine müdahale amacına yönelik herhangi bir davranışta bulunulması,

* Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer herhangi bir faaliyette bulunulması devletin barışına, düzenine ve güvenliğine halel getirdiği ve bu nedenle de geçişi zararlı kıldığı kabul edilmiştir.

1982 tarihli Sözleşmede yapılan düzenlemeler ile 1958 tarihli Sözleşmede yer alan zararsız geçişe ilişkin hükümler önemli ölçüde geliştirilmiştir.

Karasularında zararsız geçişin zararlı hale gelmesine yol açan ve on iki başlıkta sayılan düzenlemelerin dokuzunun savaş gemilerince üçünün ticaret gemilerince, birinin araştırma gemilerince, birinin de balıkçı gemilerince geçişi zararlı hale getirebilecek nitelikte olduğu görülmektedir. Temel felsefe olarak özellikle ticaret gemilerinin serbest dolaşımı için ortay çıkan zararsız geçiş hakkının ne şekilde zararlı hale geleceğine ilişkin, ticaret gemileri yönünden çok az sayıda düzenleme yapılırken savaş gemileri yönünden oldukça fazla hüküm konulması kıyı devletinin asil tehlikeyi savaş gemilerinden beklediğini ortaya koymaktadır[35].

Özellikle savaş gemilerinin pasif sensörlerle yaptığı istihbarat faaliyetleri, elektromanyetik dalgalarla kıyı devletinin algılama ve muhabere sistemlerine herhangi bir olumsuz etki yaratacak şekilde uygulmalarda bulunması geçişin zararsızlığını ortadan kaldıracaktır. Savaş gemilerinden uçak veya helikopter kaldırılması, insansız hava araçları uçurulması, atış kontrol ve arama radarlarının çalıştırılması, topların hedeflere yönlendirilmesi kıyı devletine ait elektromanyetik sistemlere yönelik karıştırıcı ve aldatıcı faaliyetler, denizaltı tespit faaliyetleri,

[35]Deniz KUTLUK: **Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara, 1987, s. 72**.**

personelin savaş yerlerini alması, geceleri karartma uygulayarak seyir faaliyeti icrası geçişi zararlı hale getirecek örnekler arasında sayılabilir[36].

Bununla birlikte; günümüz teknolojisindeki gelişmeler dikkate alındığında, bu faaliyetlerin bir kısmının gerçekleştirilmesinin mutlaka kara sularında bulumayı gerektirdiğini söylemek güçtür. Örneğin, propaganda yapılması, bilgi toplanması gibi faaliyetlerin gemiler trafından açık denizlerde de kolayca gerçekleştirebilecek olmaları nedeniyle bayrak devletlerinin bu faaliyetleri karasularında yapmaktan kaçınabilecekleri söylenebilir.[37]

Maddede sayılan faaliyetler ayrıntılı olarak düzenlenmiş olmakla beraber, bu maddenin (I) bendinde : "geminin, geçişte doğrudan ilgisi bulunmayan herhangi bir faaliyette bulunmasi " ifadesi ile zararsız geçişi ortadan kaldıracak faaliyetlerin sınırı oldukça genişletilmiş ve kıyı devletine faaliyetlerin niteliğinin belirlenmesi konusunda takdir hakkı tanınmıştır.

Sözleşmenin 19 uncu maddesi incelendiğinde, geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran faaliyetlerin 1958 tarihli Sözleşmeden çok daha kapsamlı bir şekilde sıralandığı görülmektedir. Ancak, burada da geçişin zararsızlığının kanunlara ve düzenlemelere aykırılık olup olmadığına bakılmaksızın kıyı devletinin çıkarları bağlamında tanımlandığı söylenebilir. Ayrıca, 19'uncu maddede belirtilen hususların tahdidi bir liste olduğu ve bu durumun kıyı devletine çok az takdir hakkı tanıdığı genellikle kabul görmektedir. Ancak, maddenin son paragrafında geçişle ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faalivette bulunulması hususu açıkça belirtildiğinden, bu listede yer almayan kimi hallerde de kıyı devletine geçişin zararsız olmadığını ileri sürme imkânın tanındığı söylenebilir[38].

Sözleşme'nin 19'uncu maddesinin 2/a bendinde geçişin zararsızlığını ortadan kaldıracak faaliyetlerden sayılan Birleşmiş Milletler Şartında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı değer herhangi bir eylem ifadesi de bazı yazarlarca eleştiri

[36] Mustafa KAYA: **Ege Karasuları Sorunu**, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2000, s. 15.

[37] ÖZMAN: a.g.e., s.315.

[38] ÖZMAN: a.g.e.,s.,314.

konusu olmuştur. Bu yazarlara göre, bu bentte genel bir ifade kullanılarak kıyı devletinin takdir hakkı genişletilmiştir[39].

Yine Sözleşme'nin 19'uncu maddesinin 2/h bendine göre, sözleşmeye aykırı bir şekilde "bilerek ve isteyerek" ağır kirlenmeye sebebiyet verilmesi halinde de geçişin zararsızlığı ortadan kalkabilir. Burada üç şart öngörülmüştür: Kirliliğe bilerek isteyerek neden olunması, kirlilğin ciddi olması, kirliliğin bir faaliyet sonucu ortaya çıkması[40].

Kıyı devleti, "bilerek ve isteyerek" ciddi bir kirlenmenin oluştuğunu ortaya koymak zorundadır. Ancak, bu düzenleme kıyı devletini yeterli bir biçimde koruyamayabilir. Çünkü birçok olayda kasıt olmasa bile bir takım faktörlerin oluşması ile önemli doğa zararları ortaya çıkabilir[41].

Bu çerçevede; deniz çevresinin kirletilmesini önlemek, azaltmak ve kirliliği kontrol altına almak amacıyla kıyı devletinin düzenlemeler yapabileceği, ancak bu düzenlemelerin gemilerin zararsız geçişin engelleyecek nitelikte olmaması gerektiği belirtilebilir[42].

Sonuç olarak, 1982 tarihli Sözleşme de geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran haller tek tek ve objektif standartlar getirilerek sayıldığında, bir geminin geçişinin zararlı olup olmadığının kendi eylemi ile tayin edileceği, geçişin amacının önemli olmadığı sonucu ortaya çıkmaktadır[43].

---

[39] KIZILSÜMER: a.g.e.,s.64-65.

[40] Deniz Kirliliği konusunda, 1982 tarihli BMDHS ile 1958 tarihli KBBS'ye göre bayrak devletlerinin lehine olacak düzenlemeler getirilmiştir. Cavid ABDULLAYEV: **Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki –Sorumluluk –Zararın Tazmini**) Ankara, Yetkin Yayınları, 2005, s. 158.

[41] Ayşe Nur TÜTÜNCÜ: **Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrole Alınmasında Devletin Yetkisi,** Beta Yayınevi, Mayıs, 2004, İstanbul, s. 82.

[42] ÖZMAN: a.g.e., s. 315.

[43] Mustafa Tevfik ODMAN**: Karasularının Genişliği Sorunu**, Doktora Tezi, A.Ü., Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1990, s. 76.

Yine bu Sözleşme ile kıyı devletinin güvenlik ihtiyacı ve çıkarları ile uluslararası ticaret yapan gemilerin karşılıklı çıkarları arasında bir denge kurulmak istenmiştir.

Kıyı devleti, karasularında zararsız olmayan her türlü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alma yetkisine sahiptir. Ancak kimi hallerde, kıyı devletinin bu yöndeki karar ve uygulamalarına geçiş yapan geminin bağlı bulunduğu devlet tarafından itirazlar gelebilir. Bu durumda, sorunun ne şekilde çözümleneceği hukuki bir sorun ortaya çıkarabilir. Yani geçişin zararsızlığından şüphe edilmesi halinde bunun değerlendirme ve tespit yetkisinin kime ait olacağı hususu tartışmalara yol açabilecektir. Bu hususta 1958 tarihli KBBS ve 1982 tarihli BMDHS de herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Bu sorunun çözümünün uluslararası yargı organları kanalıyla çözümlenebileceği düşünülse de, bu sürecin uzun sürebileceği yine bazı durumlarda devletlerin rızalarının bulunması gerektiği hususları da göz önüne alındığında, kıyı devletinin ve geçiş yapan geminin bağlı bulunduğu devletin çıkarlarının zedelenmesi durumu ortaya çıkabilecektir[44].

2. Zararsız Geçiş Hakkından Faydalanan Gemiler

Uluslararası hukukta herhangi bir gemi tanımı yapılmamıştır. Her devlet kendi iç hukuk düzenlemesinde gemi tanımını yapmıştır. Örneğin, 1948 tarihli İngiliz Merchant Shipping Act gemi için, "Denizde, kürekten başka aletlerle sefer yapan her tekne gemidir." şeklinde bir tanımlama yapmıştır. Uluslararası hukukta genel bir tanım yapılmamış olması nedeniyle her devlet bir gemi üzerinde yetkilerini kullanırken kendi iç hukuk düzenine göre işlem yapacaktı.

Eski Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nda genel manası ile bir gemi tanımı 816'ncı maddenin 1'inci fıkrasında yapılmıştı.

Buna göre; tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanması, denizlerde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır." hükmü yer almıştı.

[44] ÖZMAN: a.g.e., s. 316-317.

Yeni Türk Ticaret Kanunu 931. maddesinin 1. fıkrasında ise,[45] gemi şöyle tanımlanmaktadır:

Tahsis edildiği gaye, su da hareket etmesini gerektiren, yüzme kabiliyetine haiz pek de küçük olmayan her araç, kendiliğinden haraket etmesi imkân bulunmasa dahi, bu kanun manasında "gemi" sayılır[46].

İran Ticaret Kanununun 347. maddesinde gemi tanımı şöyle yapılmıştır:

Suda hareket ettirilebilen ve kendi başına yönlendirilebilen ve pek küçük olmayan bir araçtır.[47]

Bu maddeye göre, geminin üç ayrı unsurunun bulunması gerektiği belirtilebilir.

Bunlardan birincisi tekne olması, yani suyun üstünde veya altında yüzme yeteneği bulunan, içi oyuk bir tekne olmalıdır. Teknenin yük veya yolcu taşıma niteliğinin bulunması gerekmez, römorkörler, algarna herhangi bir yolcu ve yük taşımacılığı yapmadıkları halde birer gemidirler.

Geminin bir tekne şeklinde olmasının gerekip gerekmediği doktrinde tartışmalıdır. Bazı yazarlara göre, geminin fiziksel anlamda bir tekne şeklinde olması gerekir[48]. Ancak kimi yazarlar da, tekne şeklinde olmasına gerek olmadığını belirtmektedirler[49].

Yine maddede tanımlanan bir diğer unsur da yüzen teknenin pek küçük olmamasıdır. Pek küçük olmamaktan kasıt, teknenin denize açılabilecek ve deniz

---

[45] Resmi Gezate Tarihi : [14.02.2011], sayısı:27846

[46] http://www.kgm.adalet.gov.tr/turkticaretkanunutasarisi.htm.

[47] رابیعا اسکینی: قانون تجارت ایران انتشارات میزان تهران۲۰۰۲ صفحه ۱۱۲

Rabia ESKİNİ**: İran Ticaret Kanunları**, Mizan Yayınevi, Tahran, 2002, s.112**.**

[48] John KENDER: Ergün, ÇETİNGİL: **Deniz Ticaret Hukuku,** Filiz Yayınevi, İstanbul, 1998, s .25.

[49] Cemalettin YAVAŞÇA: **Deniz Ticaret Hukuku,** İstanbul Ticaret Üniversitesi, Denizcilik Yüksekokulu, İstanbul, 1992, s. 150.

tehlikelerine karşı direnebilecek büyüklükte olmasıdır. Bu nedenle; sandallar, kayıklar, kanolar gemi sayılmamaktadır[50].

Bir diğer unsur geminin tahsis edildiği gayenin, denizde hareket etmesini gerektirmesidir. Örneğin kıyıya sabitlenmiş ve restoran olarak kullanılan bir gemi, denizde hareket etmek amacı bulunmadığından hukuken gemi niteliğinde değildir. Ancak denizde seyir yapan fakat geçici olarak restoran olarak kullanılan gemiler hukuken gemi olma niteliğini yitirmezler[51].

Esasen bütün bu tanımlarnalardan çıkan sonuç şudur ki: Uluslararası hukukta gemilerin bir devletin sürekli yetkisi altında bulunması zorunluluğu vardır. Zira kara taşıt araçlarının her zaman bir devletin ülkesi yetkisi altında işlem görmelerine karşılık, gemiler ve hava araçları hiçbir devletin yetki alanına girmeyen uluslararası alanlardan geçmek zorundadır[52].

a. Geminin Tabiiyeti

Gemiler için, daha çok tanıtıcı bir işlevi olan plaka ve ruhsat gibi belgeler yeterli değildir. Bunun yerine belirli bir devlet ile sürekli bir bağ kurulabilmesi yöntemi izlenmektedir. Bir gemi ile sürekli yetkisi altında bulunduğu devlet arasında kurulan bu hukuksal bağa geminin tabiiyeti, denilmektedir. Uygulanan uluslararası hukuka göre; özellikle, açık denizde gemilerin kural olarak tabiiyetinde oldukları devletin münhasır yetkisi altında bulundukları söylenebilir[53].

Uluslararası alanda bütün devletlerin kendi tabiiyetinde gemi seyrettirme hakkı bulunduğu kabul edilmektedir. Yani, denize kıyısı olan devletler ile birlikte

---

[50] Mertol CAN: **Deniz Ticaret Hukuku,** Cilt: 1, İmaj Yayınevi, Ankara, 2003, s. 17.

[51] Fahiman TEKİL**: Deniz Hukuku**, Ermete Yayınevi, İstanbul, 2001, s. 25.

[52] Hugo CAMINOS**: The Legal Rejime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea,** 1987, s. 58.

[53] محمدرضا تقدم: رژیم عبور از تنگه های بین المللیُ مجله دانشکده حقوق دانشگاه تهران ۲۰۰۸ جلد ۱۷ صفحه ۵۸

Mohamed Reza TAGHADOM: **Uluslararası Boğazlarda Geçiş Rejimleri**, Tahran Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, 2008, Cilt: 17, s. 58.

denize kıyısı olmayan devletler de kendi tabiiyetini taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptirler[54].

Her devlet, belirlenmiş olan koşulları yerine getiren gemilere tabiiyetini vermek konusunda serbesttir. Devletin bu konudaki münhasır yetkisi gerek antlaşmalarla gerekse uluslararası hukuk kurallarıyla güvence altına alınmıştır. Ancak, özel kişilerle olduğu gibi gemiler konusunda da, bu tabiiyetlik bağının gerçek olması şartı aranmaktadır[55].

Gemi ile ilgili devlet arasında gerçek bir bağ bulunması gerektiği gerek, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (mad.5/1) gerekse 1982 BMDHS (mad.91/1) ile açıkça bildirilmiştir. Ayrıca, bu yolla bir ölçüde "kolay bayrak" durumları önlenmeye çalışılmaktadır. Kolay bayrak ile bir geminin vergi avantajları, çalıştırma koşullarındaki avantajlar vb. nedenlerle, gerçek bağları olan devletten başka devletlerin tabiiyetliğini taşıması durumu kastedilmektedir.

Uluslararası hukukta, deniz hukuku kurallarının icrası bakımından öncelikle geminin bayrak devleti sorumlu tutulmuştur. Ancak günümüzde kolay bayrak altında gemi sicili tutan devletler, denizcilikle ilgili sözleşmelere taraf olmadıklarından, denetlenmeleri de söz konusu olamamaktadır. Bu sebeple, liman devletinin icra yetkileri kurumu, geliştirilmiştir. Liman devletinin icra yetkilerinin, boğazlardan uğraksız geçen gemilere de uygulanması, yerinde olacaktır[56].

Uluslararası hukuk bir geminin birden çok devletin tabiiyetliğinden yararlanmasını yasaklamaktadır. Bu kurala aykırı davranan bir geminin hiçbir devletin tabiiyetliğini ileri süremeyeceği ve tabiiyetsiz gemi işlemi göreceği söylenebilir[57].

Her devlet, tabiiyetliğine sahip olacak gemilerin kendi ülkesindeki kayıt koşullarını ve bayrağını çekme hakkından yararlanma koşullarını saptamada

[54] KIZILSÜMER: a.g.e., s.24.

[55] Yusuf AKSAR: **Uluslararası Hukukta Deniz Alanlarının Sınırlandırılması:** Doğu Akdeniz Uyuşmazlığı, Maltepe Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı:12, Şubat-Ocak, 2013.

[56] KIZILSÜMER: a.g.e., s.28.

[57] AKIN: a.g.e., s. 139.

serbesttir. Devletler bu koşulları yerine getiren gemilerine ilgili belgeleri verirler. Uygulamada kural olarak, bir geminin tabiiyetliği; taşıdığı bayrak ve bunu kanıtlayan kayıt belgesi ile belli olmaktadır. Geminin kayıtlı olduğu devlet genel olarak "tescil devleti" ve bayrağını taşıdığı devlet de "bayrak devleti" olarak anılmaktadır. Kimi devletler ayrıca, gemilerine ilişkin iç hukuksal ve idari sorunlarda yetkili iç organı belirlemeye yarayan bir "bağlama limanı" saptamakta ve bunu da belgelendirmektedir. Bundan başka, gemicilerin listesi, gemi belgeleri arasında yer alır[58].

İran mevzuatında, 1973 tarihli ve 256 sayılı Ticaret Kanunu'nun 138. maddesine göre; yalnız İran vatandaşlarının malı olan gemi İran gemisidir.

Türk mevzuatında, 29.6.1956 tarihli ve 6762 sayılı TTK'nun 823. maddesine göre; bir geminin Türk tabiyetliğinden yararlanabilmesi için Türk vatandaşlarının malı olması gerekmektedir. TTK'nun 940. maddesinin 2. fıkrasındaki düzenlemede ise, "Yalnız Türk vatandaşlarının malı olan gemi Türk gemisidir",[59] denmektedir.

Her devlet, geminin tabiiyetlik işlemlerini kendisi yapar. Tabii ki bu iş yapılırken uluslararası kurallara ve genel tanımlara uymak bir zorunluluktur. Çünkü gemi, gördüğü hizmet sebebiyle uluslararası bir çevrede işleme tabii olur. Geminin hukuki ve politik statüsünü yani onun tanımını düzenleyen kanuna, "Bayrak Kuralı" adı verilir. Savaş ve ticaret gemilerinden teşekkül eden deniz filoları, her devlete

[58] PAZARCI: a.g.e., s. 69-71.

[59] MADDE 940- (1) Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker. (2) Yalnız Türk vatandaşının malik olduğu gemi, Türk gemisidir. (3) Birden fazla kişiye ait olan gemiler; a) Paylı mülkiyet hâlinde, payların çoğunluğunun, b) Elbirliğiyle mülkiyet hâlinde, maliklerinin çoğunluğunun,Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar. (4) Türk kanunları uyarınca kurulup da;a) Tüzel kişiliğe sahip olan kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemiler, yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması, b) Türk ticaret şirketlerine ait olan gemiler, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması, şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

göre özellik arz eden bir mevzuat düzenlenmesini gerektirmektedir. Gerçekten gemi, başlı başına deniz faaliyetinin eksenini teşkil eder[60].

Limanı terk etmeden önce bir gemi bayrağını taşıdığı Devletin egemenliğine tabidir. Eğer gemi, ülkenin gerçek ve ayrılmaz bir parçası değilse, yargı yetkisi sınırlarını aştığı, serbest bir yere vasıl olduğu zaman, kendiliğinden serbest ve hür olur. Bu takdirde artık hiçbir devlete ait değildir ve hiçbir kanuna da tabi tutulamaz. Hiçbir Devlet tarafından takip edilemez, yani terk edilmiş sayılır. Mürettebatı ayrı ve yeni bir topluluk teşkil eder. Fakat herhangi bir limana girince, yabancı devlet yargı yetkisine tabi olur ve bu limanın ait olduğu devletin egemenliği altına girer. Bu devlet artık o gemi üzerinde istediği gibi tasarrufta bulunabilir. Bu sistem kabul edildiği takdirde onun bütün neticelerine de katlanmak gerekir. Gemi vatan toprağının bir parçasını teşkil etmeyince, bu ülkenin kanunları da onun hakkında uygulanamaz. Gemi o devletin himayesini isteyemez. Bu durumda, gemi o devleti de temsil edemez[61].

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde, ticaret gemilerine uygulanacak kurallar, savaş gemisi dışındaki devlet gemilerine uygulanacak kurallar şeklinde ayırım yapılmıştır. Cenevre Antlaşması bu ayırımı zararsız geçiş sebebiyle vermektedir. Cenevre'de imzalanan "Açık Denizlere Dair Sözleşme"de, savaş gemilerine açık denizde ticaret gemilerini kontrol etme hakkı tanımakta, böylece savaş gemisinin bir egemenlik temsilcisi olduğu kabul edilmektedir[62].

b. Gemilerin Sınıflandırılması

Gemileri tahsis amaçlarına göre, devlet gemileri ve ticaret gemileri adı altında iki ana gruba ayırmak mümkündür. Bu ayrımın en önemli sonucu, bu gemilerin tabi olduğu hukuk kurallarının birbirinden farklı olmasıdır.

Devlet gemileri, denizde kazanç elde etme amacı bulunmayan ve mülkiyeti devlete ait olan gemilerdir.

---

[60]AKIN: a.g.e., s. 26.

[61] Melda SUR: **Uluslararası Hukukun Esasları**, İstanbul, 2010, Beta Yayınevi, 4 Basım, s. 312.

[62]AKIN: a.g.e., s. 141-142.

Uluslararası hukukta devlet gemilerine ilişkin ayrım 10 Nisan 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muafiyeti Hakkında Brüksel Konvansiyonu'nda 3 maddesinde ortaya çıkmıştır.

Bu konvansiyona göre devlet gemileri;

1-Ticari amaçla isletilen devlet gemileri,

2-Savaş gemileri,

3-Kamu hizmetine tahsis edilen gemilerdir.

Tahsis amacına göre, belirlenen diğer gemiler ise ticaret gemileridir. Özellikle karasularında zararsız geçiş hakkına ilişkin hükümler incelenirken geçiş yapan geminin çeşidinin büyük bir önemi bulunmaktadır. Zira kıyı devleti geçişi yapan geminin türüne göre bir takım farklı önlemler alabilmektedir.

Bu nedenle, tezimizin bu bölümünde karasularından zararsız geçiş hakkından faydalanan gemileri ve geçiş esnasındaki hukuki statülerini ele almaya çalışacağız.

aa. Ticaret Gemileri

Uluslararası hukukta ticaret gemilerinin belli bir tanımına rastlanmamıştır. Her devlet kendi iç hukukunda bu tanımı yapmıştır. Kıyı devleti bir ticaret gemisi üzerinde yetki kullanırken onun ticaret gemisi olup olmadığına kendi iç hukukunda yapmış olduğu düzenlemeye göre karar verecektir.

1982 tarihli BMDHS 19'uncu maddesinde zararsız geçişi ortadan kaldıran nedenlerin başında ticaret gemilerinin çevre kirliliğine yol açması gelmektedir. Geçiş yapan geminin kıyı devletinin karasuları üzerinde kimyasal kirlenme ve nükleer kirlenmeye sebep olması durumunda ticaret gemilerinin geçişi zararlı hale gelecektir.

İran Ticaret Kanunu'nun 112. maddesinde ticaret gemisin böyle açıklamış ticaret gemileri ana görevleri yük ve yolcu taşımak olan gemilerdir[63].

[63] ESKİNİ: a.g.e., s.118.

TTK'nun 931'ncı maddesinin 2'inci fıkrasında ticaret gemisinin tanımı şu şekilde yapılmıştır. "Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi kimin tarafından veya kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın, ticaret gemisi sayılır." hükmü getirilmiştir. Bu maddede geçen unsurlar ele alındığında, denizden kazanç elde etme amacı ticari gemılere özgü bir kavramdır.

Buna göre balıkçı gemileri, yük ve yolcu taşımacılığı yapan gemiler, denizaltına kablo ve boru döşeyen gemiler, römorkörler ticaret gemisi sayılmaktadır[64].

Ancak, TKK'nun da hangi gemilerin denizden kazanç elde amacına tahsis edildiği belirtilmeyerek bu husus uygulamaya bırakılmıştır.

Geminin tahsis gayesinin denizde kazanç elde etmek olması şart değildir. Fillen böyle bir amaç için kullanılan gemilerde bu amaç için kullanıldıkları süre içerisinde yapmış oldukları tüm hukuki işlemlerden dolayı ticaret gemisinin tabi olduğu hükümlere bağlıdır. Yani fillen denizde kazanç elde etmek amacı ile kullanılan bir gemi kamu hizmetine tahsis edilmiş olsa dahi, ticaret gemisi olarak kabul edilecektir.

Buna karşılık, denizde kazanç elde etme amacıyla tahsis edilmiş olmasına rağmen geçici bir süre ile bu özelliği kaybeden bir gemi de ticaret gemisi vasfını devam ettirecektir.

TTK'nda; spor, gezinti, eğitim ve öğretim faaliyetleri için tahsis edilmiş gemiler denizden kazanç elde etme amaçları olmaması nedeniyle ticaret gemisi olarak kabul edilmemektedir.

Ancak, bu gemilerde denizden kazanç elde etme amacının geçici olarak bulundurdukları süre içerisinde ticaret gemilerinin hukuki statülerine tabidirler.

TTK'nun 931'ncı maddesinin 2'inci fıkrasında yapılan tanıma göre, bir geminin ticaret gemisi sayılabilmesi için denizde kazanç elde etmek amacına tahsis

[64] TEKİL: a.g.e., s.71.

edilmesi veya fiilen böyle bir amaç için kullanılması yeterlidir. Geminin kim tarafından veya kimin nam ve hesabına kullanıldığının bir önemi bulunmamaktadır. Yani kamu tüzel kişiliğine ait bir gemi de kanun maddesinde belirtilen denizden kazanç elde etme amacı ile kullanıldığı takdirde, ticaret gemisi hükümlerine tabi olacaktır.

Bir devletin ticaret gemisi üzerinde kamu hukukundan veya özel hukuktan doğan bir yetki kullanması gerektiğinde hangi hukuk kurallarının uygulanacağının belirlenmesi, bu geminin hukuki niteliğinin gözönünde tutulmasının zorunlu kılmaktadır.

Ticaret gemilerinin savaş gemileri gibi devleti temsil etme özellikleri bulunmamaktadır. Bu nedenle, ticaret gemilerinin devlet gemileri gibi imtiyazları veya ayrıclıkları bulunmamaktadır.

Ticaret gemileri yabancı bir devletin karasularına girdiklerinde o devletin mevzuatının öngördüğü kurallara tabi olurlar.

Kıyı devleti, karasularından deniz ulaşımı düzeni bakımından düzenleyici işlemler getirme hakkına sahiptir. Ticaret gemileri yerel yetkili organlarca verilen emirleri yerine getirmek durumundadırlar. Bu nedenle, düzenlenen trafik yollarını gerektiğinde pilot alarak takip etmek durumundadırlar. Ayrıca, kıyı devletinin belirlediği yerler dışında yük alıp almamak veya demirlememek zorunlulukları olabilir[65].

Yine savaş gemilerinin aksine, kıyı devleti yabancı ticaret gemilerinin iç işlerine müdahale edebilir, yabancı gemiler üzerinde haciz işlemi yapabilir veya geminin hareketeri ve genel durumu bakımından zararlı gördüğü hususlar nedeniyle gemide soruşturma yapabilir[66].

Ticaret gemileri ticari faaliyetleri yönünden, kıyı devletinin karasularına girdikleri zaman kıyı devletinin vergi, resim ve harç gibi uygulamalarına katlanmak

[65] SHAHED: **a.g.e., s.141.**

[66] SHAHED: a.g.e., s.142.

durumundadırlar. Bu nedenle kıyı devletleri genellikle karasularında daha geniş bir gümrük sınırı kabul etmektedirler[67].

1958 tarihli Sözleşmede ve 1982 tarihli Sözleşmede ticaret gemilerinin ve ticaret amaçlı devlet gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkı kabul edilmiştir[68].

Deniz üzerinde kirliliğin önlenmesi ve deniz çevresinin korunması konularında birçok uluslararası antlaşma imzalanmıştır. Bunlardan en önemlileri, 1963 tarihli atmosferde, uzayda ve su altında nükleer silah denemelerini yasaklayan antlaşmadır.

Yine 1982 tarihli Sözleşme'nin 19'uncu maddesinde zararsız geçişi ortadan kaldıran diğer bir sorun da ticaret gemilerinin kıyı devletinin karasularında izinsiz balık avlamalarıdır. Sözleşme ile yasaklanmış olmasına rağmen, ticaret gemilerinin kıyı devletinin karasularında balık avlanma faaliyetlerinde bulunmaları geçişin zararsızlığını ortadan kaldırmaktadır.

Ayrıca ticaret gemilerinin kıyı devletinin karasularında kaçakçılık faaliyetinde bulunması da geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran başka bir durumdur[69].

bb. Savaş Gemileri

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 devletlerarasında en çok tartışılan deniz hukuku konularından birisi olmuştur. Bu güne kadar kabul edilen uluslararası sözleşmelerde ticaret gemilerinin herhangi bir tanımı yapılmazken tüm

[67] AKIN: a.g.e., s. 172.

[68] KURAN: a.g.e., s. 86.

[69] TOLUNER: a.g.e., s. 130.

sözleşme metinlerinde savaş gemilerinin açık bir tanımına rastlanmaktadır. Bunun nedeni, savaş gemilerine ayrı bir önem verilmesinden kaynaklanmaktadır[70].

Büyük deniz gücüne sahip olan ülkeler geçmişten beri savaş gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olmaları gerektiğini söylemişlerdir. Önemli deniz gücü bulunmayan devletler ise genellikle güvenlik kaygısıyla yabancı devletlerin savaş gemilerinin kendi karasularından geçmelerine pek sıcak bakmamışlardır[71].

Savaş gemileri, bayrağını taşıdıkları ülkenin kara ve hava kuvvetleri gibi milli savunma hizmetlerini yerine getirmek üzere görevlendirilmiş olan gemilerdir[72].

Bu gemiler düşmana saldırma ve düşman saldırısından korunmak üzere silahlandırılmış olup, subaylar tarafından sevk ve idare edilirler. Bu gemilerin personelleri askerlerden oluşur. Yine bu gemiler, ait oldukları ülkeler tarafından belirlenen özel, askeri ve ayırıcı işaretler taşırlar[73].

Panama Kanalının açılışı esnasında 23 Mayıs 1917 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Başkanı tarafından yapılan tanıma göre savaş gemisi; "bir savaş gemisi, adı savaş subayları filosu listesine kayıtlı ve hükümet tarafından usulüne uygun şekilde görevlendirilmiş bir subayın kumandasında silahlandırılmış, personeli normal askeri disipline uyan ve gerek silahlandırılmış olması ve gerekse personelin özelliği dolayısıyla düşmanın devlet veya ticaret gemilerine karşı saldırıda bulunacak kapasiteye sahip bir devlet gemisidir.''[74].

08 Ekim 1907 tarihli Lahey Antlaşması'nın 3. ve 4'üncü maddelerinde de savaş gemilerinin tanımı yapılmıştır. Bu maddelere göre, bir savaş gemisinin bir devletin deniz kuvvetlerine ait olması, milliyetini taşıdığı devletin savaş gemilerinin taşıdıkları ayırıcı işaretleri taşıması, askeri filo hizrnetinde olan bir subay tarafından

[70] BAYKAL: a.g.e., s. 291.

[71] BAYKAL: a.g.e., s. 291-292.

[72] AKIN: a.g.e., s. 291.

[73] AKIN: a.g.e., s. 291.

[74] AKIN: a.g.e., s. 144.

sevk ve idare edilmesi, askeri disiplin ve eğitime tabi personele sahip olması gerekir[75].

Savaş gemileri, 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesi'nin 8'inci maddesinde ve 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 29'uncu maddesinde tanımlanmıştır. Her iki Sözleşme de de savaş gemileri aynı şekilde tarif edilmiştir. 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesi'nin 8. maddesinin 2'nci fıkrası ile 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 29'uncu maddesi hükmüne göre; "savaş gemisi, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup, kendi tabiiyetindeki gemileri başkalarından ayıran harici alametler taşıyan ve bu devletin hükümetinin usulüne uygun şekilde yetkilendirdiği ve isminin normal hizmet listesinde veya ona muadil bir listede görülen bir komutanın emrinde olan ve silahlı kuvvetlerin düzenli disiplini altındaki mürettebatla donatılan bir gemi demektir." hükmü yer almıştır[76].

Bu gemi bu şartlara uymakta ise ve böylelikle bir savaş gemisi sınıfına dahil edilmiş ise, limanda ve açik denizlerde Devletler Hukukunun kendine has hususiyetleri olan özel bir statüden faydalanır[77].

Savaş gemileri doktrinde iki farklı kategoride ele alınmaktadır. Birinci kategoride yer alan savaş gemileri, doğrudan ülke savunmasında rol alan, düşman filosunu tahrip eden, kıyıları ve kıyıda bulunan tesisleri bombardıman edecek güce sahip olan gemilerdir. Bunlar; muhripler, firkateynler, denizaltilar, uçak gemileri ve hücumbotlardır. İkinci kategoride yer alan gemiler ise yardımcı sınıf savaş gemileridir. Bunlar doğrudan savaşa katılmaz, savaş gemilerine yardımcı olurlar. Lojistik, personal, ilaç, cephane taşırlar[78].

---

[75] Michael BAHAR: **"Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations",** Vantderbilt Journal of Transnational Law, vol. 40, p. 1, 2007.

[76] Lawrence AZUBUIKE: **"International Law Regime Against Piracy**", Ann. Surv. Int'l & Comp**.** L. Sayı: 15, 2009, s. 43.

[77] Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayınları, s. 103.

[78] KUTLUK: a.g.e., s. 92-98.

c. Savaş Gemileri ve Zararsız Geçiş Hakkı

Savaş gemilerinin, ticaret gemileri gibi karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olup olmadıkları doktrinde en çok tartışılan konulardan birisidir. Kimi yazarlara göre zararsız geçiş hakkı bakımından savaş gemileri ile ticaret gemileri arasında hiçbir farklılık bulunmamaktadır. Bazı yazarlara göre ise, zararsız geçiş savaş gemileri için bir hak olmayıp, kıyı devletinin hoşgörüsüne dayanmaktadır[79].

Ticaret gemileri ile savaş gemileri arasında zararsız geçiş hakkı yönünden farklılık olması gerektiğini belirten yazarlara göre, ticaret gemilerine bu hakkın tanınmış olmasının nedeni uluslararası deniz ticaretinin ve deniz ulaştırmasının serbestliğini sağlamaktır. Savaş gemileri yönünden bu tür bir gerekçe ortaya konulamaz. Ayrıca, büyük deniz gücüne sahip devletlerin, deniz gücü zayıf devletlerin karasularına girmesi de güvenlik açısından ciddi sorunlar yaratabilir. Bu nedenle, kıyı devleti kendi güvenliğini dikkate alarak yabancı bir devlete ait savaş gemisinin karasularından geçişine ait düzenlemeler yapabilir[80].

aa. 1930 Lahey Konferansı

Savaş gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına ilişkin ilk düzenlemeler 1930 Lahey kodifikasyon konferansında ele alınmıştır. Konferans sırasında delegelerin genel görüşleri, savaş gemilerinin karasularından geçmeleri hakkında mutlak bir hak kabul etmeye muhalefet edecek şekilde idi ve bu görüş İngiliz temsilcilerince de benimsenmişti[81]. Konferans sonunda kabul edilen tasarının 12 nci maddesine göre, genel kural olarak sahil devleti yabanci savaş gemilerine kendi karasularından geçişi yasaklayamayacak, önceden müsaade ya da bildirme isteminde bulunmayacaktır. Sahil devleti, bu geçişin şartlarını düzenlemek yetkisine haizdir, denizaltılar su üstünden seyredeceklerdi hükmü öngörülmüştür. Tasarının bu maddesine göre, kıyı devletinin güvenlik kaygıları ve deniz ulaştırmasının serbesttliği ilkesi bağdaştırılmaya çalışılmış ve savaş gemilerinin geçişinin yasaklanmayacağı belirtildikten sonra, kıyı devletine geçişin şartlarını düzenlemek

[79] SHAHED: a.g.s., s. 148

[80] KUTLUK: a.g.e., s. 104.

[81] Smith HERBET: **Deniz Hukuku ve Teamülü**, Çeviren, Ahmet KERSE; Yüksel ÖNEL, **Deniz Yayınevi, İstanbul, 1967, s. 39.**

yetkisi tanımıştır. Yine Tasarı da kıyı devletinin savaş gemilerinin geçişini ön izin veya ön bildirime bağlı kılmayacağı da öngörülmüştür[82].

bb. 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

1958 tarihli Karasular ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin bütün gemilerle ilgili hükümleri arasında zararsız geçiş hakkı da yer almıştır. Sözleşmede ticaret gemileri ile diğer gemiler arasında geçiş hakkına ilişkin ayrı bir hüküm düzenlenmiştir. Oysa ki, komisyon tasarlarında sözleşme metninden farklı olarak savaş gemilerinin geçiş hakkı ayrıca düzenlenmiştir. Tasarının 24'üncü maddesine göre savaş gemilerinin karasularından geçişin ihbar veya izin koşuluna tabi tutulabileceği kabul edilmiştir. Tasarının 17'nci maddesinde de kıyı devletine, şartları oluştuğunda, geçişin zararsızlığını soruşturmak, güvenliğini ihlal edecek bir davraniş olduşunda da korunmak için önlem alma hakkı tanımmıştır. Yani tasarıda belirtilen izin veya ihbar koşulu, bir ihtiyat tedbir gibi ele alınmıştır. Ancak, Tasarının 24'üncü maddesi konferans genel kurulunda kabul edilmemiştir[83].

Konferans genel kurulunda, Tasarı da yer alan izin ve ihbar koşulu ayrı ayrı oya sunulmuş, geçiş yapmadan önce izin alma şartı 27 oya karşı 45 aleyhte oyla reddedilmiştir. Önceden ihbar koşuluna ilişkin Tasarı ise devletlerin birçoğu tarafından kabul görmüş, ancak, 43 lehe oya karşılık 24 alehte oy kullanılması nedeniyle bu şartta reddedilmiştir.

Bugüne göre, genel bir uygulama niteliği kazanıncaya kadar Konferans tartışmaları sonunda savaş gemilerinin barış zamanında izin alma ve ihbar koşulu olmadan karasulardan geçiş hakkına sahip olduğu gibi bir görüş doğmuştur.

Kabul edilen Sözleme metinden sadece metnin içeriğine bakıldığında savaş gemileriyle diğer gemiler arasında zararsız geçiş hakkı açısından bir ayrım yapılmadığı gibi sonuç da ortaya çıkabilir. Savaş gemileri yönünden Konferans süresince birçok tartışma yaşanmış ve çekinceler ortaya konulmuş olmasına rağmen,

---

[82] Robin Rolf CHURCHIL **and Alan Vaughan LOWE: the Law of the Sea, Manchester University press,1999, s.37.**

[83] LÜTEM: **a.g.e., s. 153.**

1958 tarihli Sözleşme neticesinde savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkının uluslararası bir örf ve adet kuralı olduğunu söylemek güçtür[84].

Örneğin Sovyetler Birliği ve diğer Doğu Bloku ülkeler Sözleşme metnini kabul ederken, kıyı devletinin karasularından geçen savaş gemilerinin geçişlerine ilişkin yetki prosedürü getirmesine ilişkin bir çekince koymuştur. Sovyetler Birliği'nin bu tutumunun nedeni o tarihlerde büyük bir deniz gücüne sahip olmaması ve güvenlik kaygısını yakından hissetmesidir[85].

1958 tarihli sözleşmenin 23'üncü maddesinde savaş gemileri açısından bir hüküm getirilmiştir. Buna göre, herhangi bir savaş gemisi kıyı devletinin karasularından geçişe ilişkin düzenlemelerine uymadığı takdirde kıyı devleti bu savaş gemisinden karasularını terk etmesini isteyebilir. Böyle bir maddenin kabül edilmesi savaş gemilerinin geçişine ilişkin bir takım kısıtlamalar getirilebileceğini ortaya koymaktadır.

cc. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında savaş gemilerinin geçişini önceden ihbar veya izin koşuluna bağlayan görüşleri savunan devletler bulunmaktadır. Ancak, özellikle Sovyetler Birliği ve Doğu Bloğu ülkeleri 1958 yılındaki görüşlerini değiştirmişler ve ihbar ve izin koşulunun artık dikkate alınmaması gerektiğini belirterek geçiş hakkının kısıtlanmamasını savunmuşlardır. İzin ve ihbar koşulu genellikle deniz gücü daha zayıf ülkeler tarafından savunulmuş, büyük deniz gücüne sahip devletler ise zararsız geçiş hakkı yönündeki tüm kısıtlamaların kaldırılması yönünde çaba sarf etmişlerdir[86].

Sonuç olarak 1982 tarihli Sözleşmede izin ve ihbar koşulu aranmamış, zararsız geçiş hakkı sözleşmenin bütün gemilere uygulanacak kuralı başlığı altında düzenlenmiştir.

---

[84] Sami DOĞRU**: Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği**, Basılmamış Doktora Tezi, A.Ü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, s. 28.

[85] BAYKAL: a.g.e., s. 303-307.

[86] TOLUNER: a.g.e., s. 128.

Kıyı devletinin karasularında düzenleme yapmasına ilişkin 21'inci madde kapsamında değişiklik önerileri sunulmuştur. Bu önerilerden birisi, 21'inci maddeye yeni bir fıkra eklenerek geçişin izin veya ihbar koşuluna bağlanması da dahil savaş gemilerinin geçişini düzenleme yetkisinden açıkça söz edilmesine yönelik olmuştur. Bu görüş az gelişmiş elliye yakın devlet tarafından da desteklenmiştir[87].

Yine konferans süresince önerilerde bulunanlar savaş gemileri için izin ve ihbar koşulunun uluslararası örf ve adedin uygun olduğunu ve güvenliğin korunması amacıyla bir zorunluluk olduğunu belirtmişlerdir. Ancak, büyük deniz gücüne sahip devletler bu koşulun zararsız geçiş hakkı ile bağdaşmayacağını, kıyı devletine yeterince güvenlik sağlandığını ve dengenin bozulmaması gerektiğini belirterek önerilere karşı çıkmışlardır[88].

Konferans Başkanı Sözleşme'nin tam bir uzlaşma içinde kabul edilmesini sağlamak için değişiklik önerilerinin geri alınmasını istemiştir.

Öneriyi sunan devletler de başkandan bir açıklama yapmasını ve bunun zapta geçmesini, bu suretle önerilerinden vazgeçeceklerini belirtmişlerdir.

Bunun üzerine konferans başkanı şu açıklamayı yapmıştır; "değişiklik önerisinin geri çekilmesi kararı kıyı devletlerinin güvenlik çıkarlarının korunması için 19'uncu ve 25'inci maddeler uyarınca önlem alma yetkisine halel getirmez." Bu açıklamanın okunması ile öneriyi sunan devletler izin ve ihbar koşulunun böylece saklı tutulduğu anlayışında olduklarını belirtmişlerdir[89].

1982 tarihli BMDHS Sözleşmesi'nin 309'uncu maddesinde, Sözleşmenin diğer maddeleri tarafından açıkça izin verilmediği sürece bu Sözleşmeye hiçbir çekince veya istisna ileri sürülmeyecektir. Hükmü yer aldığından ve 1982 Sözleşmesini bütün devletlerin uzlaşması ile oluşturulmaya çalışıldığından birçok

[87] BAYKAL: a.g.e., s. 308.

[88] TOLUNER: a.g.e., s. 129-130.

[89] Şarika BERBER GEDİKLİ**: Lozan Antlaşması Perspektifinden Türk Boğazları Meselesine Bakış**", Kastamonu Eğitim Dergisi, Ekim, 2006, Cilt: 14, No: 2, s. 617-628.

devletin savaş gemileri için öne sürdüğü ihbar ve izin şartı Sözleşme metninde yer alamamıştır[90].

Ayrıca, 1989 yılında ABD ile SSCB arasında imzalanan zararsız geçiş ile ilgili bildirinin 2 nci maddesinde "savaş gemileri de dahil olmak üzere, bütün gemiler yükü, teçhizatı veya çalıştırılma gücü ne olursa olsun karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar" hükmü öngörülerek, herhangi izin ve ihbar şartına yer verilmemiştir. SSCB'nin böyle bir bildiriyle kabul etmiş olması 1990'ların başından itibaren gerek SSCB'de gerekse, doğu bloku ülkelerinde tanık olunan siyasal gelişmeleri ve savaş gemilerinin zararsız geçişleriyle ilgili düşünce ve uygulamalarda değişiklikleri göstermektedir. Ancak, SSCB ve doğu bloku ülkelerinde gözlenen bu değişimin, ön izin tarafları olan diğer devletlerin tutumlarını fazla etkilemediği anlaşılmaktadır[91].

Yine Sözleşme hükmüne göre, kıyı devleti karasularından zararsız geçiş yapan savaş gemileri açısından geçişe ilişkin kanun ve düzenlemeler yapabilecektir. Ancak, yapacağı bu kanun ve düzenlemeler Sözleşme'nin 21'inci maddesinde belirtilen faaliyetlere ilişkin olabilecektir. Bununla beraber kıyı devletinin 21'inci madde kapsamında yaptığı kanun ve düzenlemeler zararsız geçiş hakkını ortadan kaldıracak hükümler içermemelidir[92].

1982 tarihli BMDHS'nin kabul edilmesinin ardından, Danimarka, Mısır, Hindistan, Endonezya, Malta, Libya, Güney Kore ve Hırvatistan'ın savaş gemilerinden ön bildirimde bulunmalarını istediği Çin, Umman, Pakistan, İran, Polonya, Yemen, Filipinler, Arnavutluk ve Cezayir gibi devletlerin ise karasularından geçen savaş gemilerinin ön izin almaları konusunda iç hukuk düzenlemeleri yaptıkları görülmektedir. Uygulamaya bakıldığında birçok devletin

[90]Lance MORGAN: **Sea of Troubles: International Treaties to Protect the Oceans,** World Press Riview, June, 1993, s. 45.

[91] BAYKAL: a.g.e., s 314

[92] BAYKAL: a.g.e., s. 315-316.

savaş gemilerinin geçişlerine ilişkin ön izin ve ihbar şartının bulunması yönünde talepleri olduğunu görüyoruz[93].

d. Denizaltılar

Denizaltılar da savaş gemileri sınıfından kabul edilmektedir. Bu nedenle, savaş gemileri yönünden ele alınan konuların tamamı bu tür gemiler için de aynen geçerlidir. Ancak, gerek 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi gereksex 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre, karasularından geçiş yapan denizaltıların mutlaka su üstünden geçiş yapmaları gerektiği belirtilmiştir.

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin Zararsız Geçiş başlıklı III. Bölümü'nün alt kesiminde "bütün gemilere uygulanacak kurallar" başlıklı 14. maddesinin 6. bendine göre, "Denizaltılar su üstünde seyretmeye ve bayraklarını göstermeye mecburdurlar." 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nun 20'nci maddesine göre ise yine aynı şekilde "Denizaltılar ve diğer su altı araçları karasularında su üstünde seyretmeye mecburdur." hükmü yer almaktadır. Görüldüğü gibi 1982 Konvansiyonunda 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu'nun denizaltılarla ilgili olan hükmü ve diğer su altı araçları ifadesinin eklenmesi dışında aynen muhafaza edilmiştir.

1958 ve 1982 tarihli sözleşmeler incelendiğinde, denizin altından yapılacak geçişin, ancak kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine aykırı olması durumunda zararsız olma niteliğini kaybettiğini söylemek gerekirir, yani bir denizaltının yalnızca karasularından dalmış bir şekilde geçmesi başlı başına bu geçişi zararlı hale getirmeyebilir[94].

Bu noktada; savaş gemilerinin karasularından önceden izin veya ihbarda bulunma şartına bağlı olarak geçiş yapmalarına ilişkin bir devlet tarafından kural getirilmiş ise, bu kural denizaltı için de uygulanacak mıdır sorusu akla gelmektedir. İzin ve ihbar koşulunu yerine getirmeksizin dalmış bir vaziyette karasularından

[93] CHURCHILL: a.g.e., s.75-76.

[94] BAYKAL: a.g.e., s. 331-332.

geçen bir denizaltının tespit edilmesi halinde kıyı devletinin ne yapması gerekmektedir?

Bu konu tartışmalıdır. Kimilerine göre izin veya ihbar koşulunu yerine getirmeden karasularından dalmış bir vaziyette geçen denizaltı iyi niyetli değildir ve kıyı devleti her türlü zorunlu tedbiri alabilecektir. Fitmaurice'e göre ise, böyle bir geçiş başlı başına geçişi zararlı hale getiremez, burada kıyı devletinin güvenliğine, barışına ve düzenine bir saldırı bulunması gerekir[95].

1958 tarihli Sözleşme'nin 23'üncü ve 1982 tarihli Sözleşme'nin 30'uncu maddesine göre, eğer herhangi bir savaş gemisi kıyı devletinin karasularında geçiş ile ilgili kurallarına uymazsa ve geçiş ile ilgili kendisine yapılan herhangi bir talebi umursamazsa kıyı devleti savaş gemisinin karasularını terk etmesini isteyebilir. Benzer biçimde sözleşme hükümlerine göre, kıyı devletinin izin veya ihbar koşulu aramasına rağmen denizaltı dalmış bir vaziyette karasularından geçiş yapıyorsa kıyı devleti, geminin öncelikle su üstünde seyretmesini, aksi takdirde karasularını terk etmesini isteyebilecektir[96].

Özellikle; güçlü deniz gücüne sahip devletler, denizaltıların dalmış bir vaziyette geçiş yapmalarının başlı başına geçişi zararlı hale getirmeyeceğini savunurken, deniz gücü daha zayıf olan devletlerin bir kısmı denizaltıların yalnızca dalmış bir vaziyette dahi karasularından geçişini zararlı olarak değerlendirerek katı bir tutum izlemektedirler[97].

1961 yılında Sovyetler Birliği, yabancı denizaltıların karasularından geçişlerini ihlal etmeleri durumunda bu tür denizaltıların imha edileceğine ilişkin bir bildiri yayınlamıştır. Yine Bulgaristan ve Romanya iç hukuk düzenlemelerinde bu hususta bir düzenleme yapmışlardır. İsveç ve Norveç Deniz Kuvvetleri de kendi karasularında dalmış bir vaziyette tespit ettikleri denizaltılara karşı su altı bombaları

[95] BAYKAL: a.g.e., s. 334.

[96] PAZARCI: a.g.e., s. 76.

[97] GÜNDÜZ: a.g.e., s. 214.

kullanmışlardır. Bu hareket zararsız geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alma hakkının kullanılması çerçevesinde uygulanmıştır[98].

Sonuç olarak, uygulamada devletler arasında denizaltılar konusunda görüş birliği sağlanamamıştır. 1958 ve 1982 tarihli Sözleşmelere taraf olan devletler arasında da bir uzlaşma sağlanmadığı gibi, sözleşmeye taraf olmayan devletlerle Sözleşmelere taraf olan devletler arasında da bir uyumsuzluk görülmektedir. Bu nedenle, denizaltılar konusunda, devletlerarasında ortaya çıkacak uyuşmazlıkların ne şekilde çözüme kavuşturulacağı konusunda bir kesinlik bulunmamaktadır[99].

Savaş gemilerinin karasularından zararsız geçişleri konusundaki tereddütler günümüzde nükleer güçle çalışan gemiler hakkında da gündeme gelmektedir. 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde bu hususta herhangi bir düzenlemeye yer verilmemiştir. 1960'lı yıllarda ABD'nin nükleer güçle çalışan ilk gemisini sefere koyması nedeniyle bazı devletler ABD ile özel antlaşmalar yapmaya başlamıştır. Bu konudaki endişelerin giderilmesi amacıyla, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 23'üncü maddesiyle, "yabancı gemilerden nükleer güçle çalışanlarla aynı şeklide radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı maddeleri taşıyanlar karasularından zararsız geçiş hakkını kullanırlarken bu gemiler için uluslararası antlaşmalarda ön görülen belgeleri bulundururlar ve özel tedbirleri alırlar" hükmü getirilmiş, ayrıca 22'nci maddenin 1'inci fıkrasında kıyı devletinin de; "nükleer güç ile çalışan gemilerden ve radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyan karasularında kendisinin belirlemiş olduğu ulaşım yollarını kullanmalarını talep edebileceği" düzenlenmiştir. Bu durum ABD ile SSCB arasında imzalanan ortak bildiride de yer almıştır[100].

3. Kıyıdaş Devletinin Yükümlülükleri

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde, kıyıdaş devletinin yetkileri ve

[98] GÜNDÜZ: a.g.e., s. 214.

[99] SEDAGHT: a.g.e., s. 132.

[100] ÖZMAN: a.g.e., s. 321-322.

yükümlülükleri ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Buna göre, kıyı devletinin yükümlülükleri üç ana başlık altında ele alınabilir.

a. Kıyıdaş Devletinin Geçişi Önlememe Yükümlülüğü

1958 tarihli Sözleşme'nin 15/1 ile 1982 tarihli Sözleşme'nin 24/1 maddelerine göre kıyıdaş devleti, karasularından yabancı gemilerin zararsız geçişlerine engel olmamakla yükümlüdür.

Sözleşmelerde, kıyıdaş devletinin kamu düzeni, barışı ve güvenliği zarar gördüğü takdirde ilgili devlete geçişi erteleme yetkisi tanınırken, diğer taraftan geçişin zararsız olması durumunda geçişi engellememek yükümlülüğü açık bir şekilde ifade edilmiştir. Ayrıca, 1958 tarihli Sözleşme'nin 15/2, 1982 tarihli sözleşmenin 24/2 maddelerine göre kıyıdaş devleti geçişe engel olmamanın yanında geçiş için tehlike arz edecek durumları da uygun yollarla duyurmak zorundadır.

b. Ücret Almama Yükümlülüğü

Gerek 1958 tarihli Sözleşmede gerekse 1982 tarihli Sözleşmede kıyıdaş devletinin karasularından geçmekte olan yabancı gemilerden herhangi bir ücret alamayacağına yönelik düzenlemeler yapılmıştır.

Bu yükümlülük 1958 tarihli sözleşmenin 18, 1982 tarihli sözleşmenin de 26'ncı maddesinde benzer bir şekilde düzenlenmiştir. Bu maddelere göre; "yabancı gemilerin sırf karasularından geçmeleri sebebiyle hiçbir ücret istenemez. Karasularından geçen yabancı gemilerden sadece kendilerine yapılan spesifik işler karşılığında ücret istenebilir.'' denilmektedir. Bu madde hükmüne göre, geçiş yapan gemilerden ücret alınmaması yükümlülüğü, zararsız geçiş hakkının devletler için bir hak olduğu görüşünü güçlendirmektedir.

Kıyıdaş devleti yalnızca yaptığı özel işler nedeniyle ücret talep edebilecektir. Örneğin, kıyı devleti arızalanan bir geminin çekilmesinde veya özel olarak açılmış ve

normal suyolunu kısaltan alternatif bir suyolundan geçişte olduğu gibi belirli bir ücret tahsil edebilir[101].

c. Ayrım Yapmama Yükümlülüğü

Ayrım yapmama yükümlülüğü ilk kez 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesinde düzenlenmiştir. Buna göre kıyı devleti herhangi bir devletin gemilerine karşı veya herhangi bir devlete veya devlet adına kargo taşıyan gemiler arasında ayrım yapmamak yükümlülüğü altındadır. Ayrım yapmama yükümlülüğü, fiilen ve hukuken eşit işlem yapılması anlamına gelmektedir.

Zararsız geçiş hakkının niteliği gereği bütün devletlere ve gemilere tanınmış olması nedeniyle kıyı devletinin tüm bu devletlere ve gemilere karşı eşit mesafede durması gerekmektedir. 1982 tarihli Sözleşme'nin 24'üncü maddesinin 1-a bendinde; "kıyıdaş devletinin, zararsız geçiş hakkının reddedilmesi veya kısıtlanması sonucunu doğuracak şartları ileri sürmemesi" gerektiği belirtilmiştir. Yani kıyıdaş devleti kendi iç mevzuatında düzenlemeler yaparken, yaptığı düzenlemeler zararsız geçiş hakkı gibi bütün gemilere tanınan bir hakkın kısıtlanması veya ortadan kaldırılmasını gerektirecek nitelikte olmamalıdır. Kıyıdaş devletince yapılan düzenlemeler deniz hukukunun genel ilkelerine, örf ve adet hukukuna da engel teşkil etmemelidir[102].

4. Kıyıdaş Devletinin Yetkileri

a. Zararsız Olmayan Geçişi Önlemek İçin Gerekli Önlemleri Alma Yetkisi

1958 tarihli Sözleşme'nin 26/1 ve 1982 tarihli Sözleşme'nin 25/1-2 maddelerinde bu yetki düzenlenmiştir. Her iki Sözleşme de de iç sulara veya iç sular dışındaki bir liman kolaylığına girmek isteyen gemilerin bu sulara giriş şartlarını ihlal etmelerini önlemek için kıyıdaş devletlerinin önlem alma yetkisinden ayrıca söz

[101] ÖZMAN: a.g.e., s. 237.

[102] KURAN: a.g.e., s. 94-95.

edilmiştir. Toluner'e göre bunun belirtilmesi yalnız karasuları için tanınmış zararsız geçiş hakkı nedeniyle gereksizdir[103].

b. Ulusal Düzenlemeleri Uygulama Yetkisi

1930 Lahey Konferans sonucunda kabul edilen taslakta yabancı gemilerin kıyıdaş devleti tarafından uluslararası uygulamalara uygun olarak kabul edilmiş kanun ve kurallara uymak zorunda olduklarını öngören bir madde yer almıştır. Burada kanun ve kurallar ayrıca belirlenmeyerek kıyıdaş devletinin yetkilerine bir sınırlama getirilmek istenmemiştir[104].

Kıyıdaş devleti bazı konularda deniz ulaşımının kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla zararsız geçiş hakkı veya yargı yetkisinin kullanılması gibi yetkilerini kullanamamaktadır. Ancak kendi karasularında koyduğu kurallara aykırı davranan gemilere karşı zararlı geçişi yasaklama dışında, iç hukuk mevzuatının öngördüğü tüm önlemleri alma yetkisine sahiptir. Elbette kıyı devletinin kendi iç hukuk kuralları uluslararası teamüle ve kurallara aykırı olmamalıdır[105].

Savaş gemileri yönünden kıyı devletinin yetkileri konusunda bir ayrım yapılmıştır. Buna göre bir savaş gemisi, kıyıdaş devletinin geçiş sırasında hukuk düzenini ihlal ederse ve kıyıdaş devletinin uyarısına rağmen bu ihlal sürerse, kıyıdaş devleti savaş gemilerinin karasularını terk etmesini talep edebilir. Kıyıdaş devleti savaş gemileri üzerinde herhangi bir yargı ve icra yetkisi kullanamaz. Çünkü bu gemiler tabi oldukları devletin egemenliğini temsil etmektedirler[106].

1982 tarihli sözleşmenin 31 inci maddesinde; savaş gemilerinin ve ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerinin, kıyı devletinin karasularından geçişlerine, hukuki düzenlemelere, sözleşme hükümlerinin veya uluslararası hukukun diğer

[103] TOLUNER: a.g.e., s.134.

[104] ÖZMAN: a.g.e., s. 323.

[105] KURAN: a.g.e., s. 90.

[106] PAZARCI: a.g.e., s. 357.

kurallarına aykırı davranmaları sonucunda ortaya çıkacak kayıp ve zararlardan dolayı uluslararası bir sorumluluğunun bulunacağı düzenlenmiştir[107].

1958 tarihli sözleşmede ise, kıyı devletinin karasularında zararsız geçiş hakkına ilişkin düzenleme yapma yetkisi ve bunun kapsamı konusunda açık bir hüküm yoktur. Sözleşmenin 17 nci maddesinde, sözleşme hükümleri ve uluslararası hukukun diğer kurallarına aykırı olmamak şartıyla bütün konular denmek suretiyle, kıyıdaş devletinin zararsız geçişi düzenleme yetkisinin kapsamı konusunda herhangi bir ayrıntıya yer verilmemiştir. Dolayısıyla maddede kıyıdaş devletinin yasama yetkisi kapsamına oldukça geniş bir alan bırakılmaktadır[108].

Kıyıdaş devletinin hangi konularda hukuki düzenleme yapabileceği 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 21/1 inci maddesinde belirtilmiştir. Sözleşmenin 21 inci maddesine göre; "kıyıdaş devleti bu sözleşmenin hükümlerine ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde aşağıdakilerin tamamı ya da herhangi birisi hususunda zararsız geçiş ile ilgili yasal düzenlemeler yapabilir[109]:

Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi,

Seyrüsefer kolaylık ve sistemlerinin ve diğer sistem ve tesislerin korunması,

Kablo ve boru hatlarının korunması,

Denizin canlı kaynaklarının muhafazası,

---

[107] Yusuf AKSAR**: Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk,** Ankara, 2012, Seçkin Yayınevi, s. 265.

[108] Kıyı devletinin taşıma ve seyrüsefere ilişkin düzenlemeler yapabileceği alanlardan birisi de gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesine ilişkin olabilir. 1958 tarihli KBBS'nin hazırlık çalışmalarında da kıyı devletinin, deniz çevresinin zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerden kaynaklanan kirliliğe karşı korunmas ı için, karasularına ilişkin olarak her türlü hukuki düzenleme yapma yetkisine sahip olduğu açıkça belirtilmiştir. Ancak, kıyı devleti bu yetkisini kullanırken zararsız geçiş hakkını engellememelidir. ABDULLAYEV: a.g.e, s. 98-100.

[109] TOLUNER: a.g.e., s. 136**.**

Kıyıdaş devletinin balıkçılıkla ilgili kanun ve düzenlemelerinin ihlal edilmesinin önlenmesi,

Kıyıdaş devletinin çevresinin korunması ve çevrede kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi,

Denizde bilimsel araştırma ve hidrografik ölçümler,

Kıyıdaş devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlık ile ilgili kanun ve düzenlemelerin ihlal edilmesinin önlenmesi," düzenlenmiştir.

Sözleşmenin bu hükmüne göre 1958 tarihli Sözleşmeden farklı olarak kıyıdaş devletinin düzenleme yapma yetkisi ve geçiş yapan gemilerin yapılan düzenlemelere uygun davranma yükümlülükleri, düzenleme yapılabilecek hususların belirtilmesi ile sınırlayıcı bir şekilde düzenlenmiştir[110].

Sözleşmenin 21/3'üncü maddesinde, kıyıdaş devletinin zararsız geçişe ilişkin yapmış olduğu kanun ve düzenlemelere aleniyet kazandırması gerekliliğinden söz edilmektedir.

Sözleşmenin 21/4'üncü maddesinde yabancı gemilerin kıyıdaş devletinin düzenlemelerine, ayrıca denizde çatışmaların önlenmesi konusunda genellikle kabul edilen uluslararası düzenlemelere uyacakları düzenlenmiştir. Burada kastedilen düzenlemeler, genellikle COLREG[111] 1972 (Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi) hükümleridir[112].

---

[110] TOLUNER: a.g.e., s. 135-136. Bu maddedeki hususlar sınırlayıcı (tahdidi) görünmektedir. Ancak karasularının devletin ülkesinin bir parçası olduğu hususu gözönünde bulundurularak kıyı devletinin listede yer almayan başka konularda ilgili kanun ve kurallar kabul etmesi de mümkündür. Şüphe yok ki, bunların zararsız geçişi aksatır nitelikte olmamaları ve ek yükümlülükler getirmemeleri gerekir. (ÖZMAN; a.g.e., s. 234).

[111] Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, (COLREG), 20 October 1972, erişim için bkz:http://www.imo.org/About/Conventions/ListofConvention/Pages/COLREG.aspx[10.04.2015]

[112] Kari HAKAPA, Erik Jaap MOLANAAR: **Innocent Passage-past and Present, Marine Policy,** Filand 1999, s. 135.

Sözleşmenin 21/2 nci maddesinde belirtilen düzenlemelerin genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallar ve standartların uygulanmasını sağlamak amacıyla yapılması durumu hariç, gemilerin biçimi, yapımı, donatımı veya teçhizatı ile ilgili olmaması gerekir. Bu genel sınırlama, özellikle denizde büyük ticaret filolarına sahip olan devletlerin, ekonomik nedenlerle üzerinde durdukları önemli bir hususdur[113].

Buradan çıkan aksi yorum ise, uluslararası bir yetki tanınması halinde kıyıdaş devleti yabancı gemilerin yapımına, dizaynına, gemide çalışan kişilere ve gemi donanımına ilişkin kurallar getirebilir. Bu hükmün koyulma amacı her kıyıdaş devletinin birbirinden çok farklı kurallar ve düzenlemeler ortaya koymasının önüne geçmektir[114].

Sözleşmenin 21/4'üncü maddesinde geçen, "genellikle kabul edilen uluslararası kural ve standartlar" ifadesinin konulma amacı uluslararası kural ve standartların kıyıdaş devletlerinin iç hukuk düzenlemelerinden daha üstün tutulduğunu göstermektedir. İlgili devletler tarafından kabul edilmemiş dahi olsa uluslararası toplumda genellikle kabul görmüş kural ve standartlar 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf olan kıyıdaş devletini bağlayacaktır[115].

Sözleşmenin 22'nci maddesinde, kıyıdaş devleti, seyrüsefer güvenliği için gerekli gördüğü takdirde, karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerin geçişlerini belirleyici geçiş yollarından ve belirleyici trafik ayırma düzenlerinden yapmasını isteyebilir. Geçiş yolları ve trafik ayırma düzenlerinin belirlenmesinde kıyı devleti yetkili uluslararası örgütün tavsiyelerini dikkate alır, ancak son kararı verme yetkisi kıyıdaş devletine aittir.

[113] TOLUNER: a.g.e., s. 136.

[114] Michel REISMAN: **the Rejim of Straits and National Security:** 1980, Fuculty Schdarship Series, P.718.

[115] KIZILSÜMER: a.g.e., s. 68-69.

c. Zararsız Geçişi Erteleme Yetkisi

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 16/3'üncü maddesi ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 25/3'üncü maddesi gereğince, "kıyıdaş devletinin yabancı gemiler arasında ayrım yapmadan kendi güvenliğinin gerektirdiği hallerde zararsız geçişi geçici olarak erteleyebileceği" düzenlenmiştir.

Geçişi erteleme yetkisi kıyıdaş devletinin istediği zaman keyfi olarak kullanabileceği bir yetki değildir. Bu yetki bazı koşullar altında kullanılabilecektir. Geçiş, zararsız geçiş güvenliğinin korunması için elzem ise ertelenebilir. Yine karasularının belirlenmiş kesimlerinde geçici olarak ve yabancı gemiler arasında bir ayrım yapılmaksızın ertelenebilir. Erteleme kararı uygun bir biçimde ilan edildikten sonra uygulanabilir[116].

Her iki Sözleşmede de güvenlik endişesi ile geçişin ertelenebileceği öngörülmüş olmasına rağmen güvenliğin hangi durumlarda ciddi olarak tehdit altında bulunduğuna ilişkin bir düzenleme yapılmamıştır. Bu durumda, 1982 tarihli Sözleşme'nin 19'uncu maddesinde düzenlenen geçişi zararlı hale getiren faaliyetler, güvenlik kavramının açıklanmasında da dikkate alınmalıdır[117].

Yine, maddede belirtilen diğer bir husus da ertelemenin geçici bir süre olacağına ilişkindir. Ancak, geçici kavramının ne kadar bir süreyi içerdiğine ilişkin bir açıklık bulunmamaktadır. Herhalde buradaki geçici sürenin makul bir süre olması gerekir. Çünkü kıyıdaş devletinin güvenliğini tehdit eden durumun ortadan kalkmış olmasına rağmen ertelemenin hala ortadan kaldırılmaması Sözleşme'nin 300'üncü maddesi hükmüne göre yetkinin kötüye kullanılması anlamına gelecektir [118].

1958 tarihli Sözleşme'nin 16/4'üncü maddesi gereğince, açık denizin bir kısmı ile açık denizin diğer bir kısmı veya yabancı bir devletin karasuları arasında

---

[116] Gerald FITZMURICE**: the Law and Procedure of the ICJ General Principles and Substantive Law,** Biritish Yearbook or International Law, vol. 27, London, s.195**.**

[117] KURAN: a.g.e., s. 92.

[118] KURAN: a.g.e., s. 265-267.

milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarda yabancı gemilerin zararsız geçişi ertelenemez. Bu maddede, bahsi geçen boğazlar kıyıdaş devletinin karasularının genişliğinden dar olan boğazlardır. Yine bu boğazların açık denizin bir kesimi ile diğer bir kesimi veya yabancı bir devletin karasuları arasında yer almış olması ayrıca, bu boğazların milletlerarası ulaştırmada kullanılan bir boğaz olması gerekir.

Bu tür boğazlarda kıyı devleti zararsız geçişi erteleyemez. Bunun nedeni bu boğazlarda ulaşımın serbest olarak yapılabileceği bir açık deniz alanının bulunmamasıdır. Ancak, geçiş kıyıdaş devletinin kamu düzenine, barışına ve güvenliğine zarar verecek olması halinde kıyı devleti bu gemilerin boğazdan geçişini yasaklama yetkisine sahiptir.

B. Transit Geçiş Rejimine Tabi Boğazlar ve Transit Geçiş Hakkı

1. Transit Geçiş Hakkının Tanımı ve Kapsamı

Transit geçiş hakkı, açık denizin veya MEB'in bir bölümü ile açık denizin veya MEB'in diğer bölümü arasında seyrüsefer için kullanılan boğazlarda, tüm gemi ve uçaklarca kullanılacaktır[119]. Transit Geçiş; uygun boğazlardan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinden uçuş serbestisinin kullanılmasıdır. Dolayısıyla, transit geçiş rejimi uygulanan boğazlarda, suüstü ve denizaltı gemileri ile uçaklar engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanabilirler ve bu hakkın kullanılması geçici bir süre için dahi olsa engellenemez[120].

Uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlarda, transit geçiş hakkından yararlanacak gemi ve uçaklar, sürekli ve hızlı bir geçişin gerektirdiği faaliyetler dışında her türlü davranıştan kaçınmak zorundadırlar. Kıyıdaş ülkenin giriş şartları saklı olmak üzere, geçişin devamlı ve hızlı olma zorunluluğu kıyıdaş ülkeye girmek, ülkeyi terk etmek veya ülkeden yeniden hareket etmek amacıyla boğazdan geçişi engellemez[121].

---

[119] 1982 BMDHS. md.37.

[120] TOLUNER: a.g.e, s 143-144.

[121] 1982 BMDHS. md.38/2.

Bir devletin anakarası ile adası arasındaki kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında/MEB'de hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta bir yol varsa bu hak kullanılamayacaktır. Ayrıca, uzun süredir uygulanan uluslararası Konvansiyonlarla geçiş rejimleri düzenlenmiş olan boğazlar, alternatif suyolu ihtiva eden boğazlar, ada ötesi boğazlar ve bir devletin karasuları ile açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı arasındaki boğazlar transit geçiş rejimine tabi değildirler.

2. Geçiş Yapan Gemilerin Yükümlülükleri

Transit geçiş hakkı tanınan gemi ve uçaklara bu hakla beraber birtakım yükümlülükler getirilmiştir. Buna göre gemiler ve uçaklar boğazı hiç gecikmesiz geçecek veya üzerinden uçacaklardır. Kıyıdaş devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına tehdit ya da kuvvete başvurmaktan, BM Antlaşması'nda geçen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlardan kaçınacaklardır.

Normal seyrüsefer usulleri uyarınca sürekli ve hızlı geçişin gerektirdiği faaliyetlerin dışında zaruret ve yardım gerektiren durumlar hariç her türlü faaliyetten yasak olacaktır[122]. Ayrıca, transit geçiş halindeki gemiler; denizde çatışmayı önleme, denizde güvenlik ve gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi ile ilgili uluslararası kural, usul ve uygulamalara uygun davranacaklardır[123].

Transit geçişte uyulması gereken uluslararası genel kabul görmüş kurallar ve standartlar Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından sağlanmaktadır[124]. Bu standartlardan en önemlisi "Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarına Ait

[122] 1982 BMDHS. md.38/1

[123] 1982 BMDHS. md.39/1, a, b, c.

[124] Genel: 1912 yılında Titanic'in batması ve bu kazada 1475 kişinin hayatını kaybetmesi üzerine denizde can güvenliğine ilişkin uluslararası önlemlerin düzenlenmesi büyük önem kazanmış, konuyla ilgili olarak sırasıyla; 1929 Londra Sözleşmesi, 1948 Londra Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi ve 1960 Londra Sözleşmesi imzalanmıştır. Denizde can güvenliği konusundaki en önemli gelişmeler ise 1970'li yıllarda meydana gelmiştir.

Konvansiyon (COLREG- 1972)"dur[125]. Ayrıca, Denizde Can Güvenliğine İlişkin Uluslararası Komisyon faaliyetlerine göre gece ve gündüz gösterecekleri işaretler ile çeşitli durumlardaki hareket tarzları belirlenmiştir. Amaç tüm dünyada ortak bir uygulama getirmektir.[126]

Konvansiyon (SOLAS-1974)[127] ve 'Gemilerden Gelecek Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Konvansiyon'(MARPOL73/78)[128] boğazlardan yapılacak geçişlerde güvenlik ve kirlenme açısından kıyı devletini koruyan en önemli belgelerdir. [129]

Transit geçiş halindeki sivil uçaklar, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün kabul ettiği havacılık kurallarına uyacaklardır. Devlet uçakları ise bu kurallarda öngörülen güvenlik tedbirlerine normal olarak uygun hareket edip, seyir güvenliğini gözönünde bulundururlar. Her tür uçak hava trafiği kontrolü amaçlı uluslararası alanda yetkili makamın radyo frekansını ve uluslararası tehlike radyo frekansını kollayacaklardır[130]. Bu kuralları koyan teşkilat Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)'dır[131]. Bu kurallar "Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu"

[125] Bu Konvansiyonda gemilerin liman haricinde denizde bulundukları zaman; durumlarına ve faaliyetlerine göre gece ve gündüz gösterecekleri işaretleri ile çeşitli durumlardaki hareket tarzları belirlenmiştir. Amaç tüm dünyada ortak bir uygulama getirmektir.

[126] Türkiye bu Konvansiyonu 1980 yılında onaylamıştır. Konvansiyon gemi dizaynı, teçhizatı ve harekâtı hakkında asgari uluslararası standartların belirlenmesini amaçlamaktadır. **(Resmi Gazete** tarih:24 Haziran 1990, Resmi Gezate sayı:20558).

[127] International Convention for the Safety of Life at Sea ,(SOLAS),1 November 1974, erişim için bkz:https://www.imo-org/About/Convention/listofconventions/pages/International-Convention-for-the-safety-of-life-at-sea(SOLAS),1974-aspx[30.80.2014]

[128] International Convention for the Prevention of pollution from ships(MARPOL),1973(Convention),1978(1978 Protocol),1997(protocol-Annexv1), erişim için bkz:htt://www.imo.org/About /Convention /Listofcovention/pages/international –convention-for-the-prevention –of-pollution-from-ships-(MARPOL)aspx[09/04/2015]

[129] SOLAS ve MARPOL sözleşmelerine göre bildirimlere ilişkin Yönetmelik (2006) Resmi Gezate Tarihi :[11.08.2006], sayısı:262560

[130] 1982 BMDHS, md. 39/3/a, b.

[131] Türkiye ICAO'ya 1945 yılında üye olmuştur. (Resmi Gazete tarih:12.06.1945, sayı:6029)

(CHICAGO-1944)[132] ile belirlenmiştir. CHICAGO-1944, üye devletlerin kendi kara ve deniz ülkelerinde yeknesak kurallar koymaya davet eder, ancak farklı uygulama yapan devletler var ise, tesis edilen standart uygulamayla farkı ICAO' ya bildirmelidir[133].

Kıyıdaş devlet daha sonra ayrıntıları belirtilecek olan, Konvansiyon'a uygun olarak koyduğu (sözleşmeye binaen) kanun ve kuralları gerektiği şekilde ilan edecek, transit geçen yabancı gemiler ise bu kurallara uyacaklardır[134].

Egemenlikten doğan bağışıklıktan yararlanan bir gemi veya uçak bunlara aykırı davrandığı takdirde bayrak ülkesi kıyıdaş devlet için doğacak tüm kayıp ve zararlardan dolayı uluslararası sorumluluğu yüklenecektir[135].

42.maddede boğaz devletlerinin transit geçişle ilgili kanun ve nizamları başlığı altında gemilerin ve uçakların boğaz devletinin belli konudaki düzenlemelerine tabi olabilecekleri hususlar belirtilmiştir. Ancak bunlar 39.maddede Konvansiyon'un kendinden kaynaklanan hükümlerinden farklıdır. Çünkü Konvansiyon'un 39.maddesinde transit geçişe irtibatlandırılan ve kıyıdaş devletin ülkesel bütünlüğüne, siyasi bağımsızlığına veya BM Antlaşması'ndaki prensiplere aykırı faaliyetler, boğaz devletinin haklarını kullanmasından kaynaklanmamaktadır.

Transit geçiş esnasında yabancı gemiler araştırma ve hidrografik ölçüm amaçlı olsalar dahi kıyıdaş devletin önceden izni olmaksızın bu faaliyetleri yürütemezler[136].

---

[132] Convention on Civil Aviation (ICAO), 7 December 1994, erişim için bkz:http://www.refword.org/docid/3ddcaodd4.html[15.02.2015]

[133] CHICAGO-1944, md. 12.

[134] Kıyıdaş devletin kural koymaya yetkili olduğu durumlar, 1982 BMDHS, md. 41 ve 42'de düzenlenmiştir.

[135] 1982 BMDHS, md.41/7; md.42/3, 4, 5.

[136] 1982 BMDHS. md.40.

3. Kıyıdaş Devletin Hak ve Yükümlülükleri

Kıyıdaş Devletler; boğazda gemilerin güvenliğinin gerektirdiği durumlarda, genel olarak kabul görmüş/uluslararası kurallara uygun, geliş-gidiş yolları tespit edebilecek ve trafik ayrım şemalarına uyulmasını isteyebilecektir. Ayrıca yeterli duyuru yaptıktan sonra mevcut gidiş-geliş yollarını değiştirebileceklerdir. Ancak bu istekten önce tekliflerini yetkili uluslararası kuruluşa sunacaklardır. Yetkili kuruluş ve kıyıdaş devletin mutabık olarak onayladığı yollar veya şemalar uygulamaya konabilecek, kıyıdaş devletler, belirlenen trafik ayrım yolları veya şemalarını deniz haritalarında göstereceklerdir[137].

Bu bölümdeki haklar saklı kalmak kaydıyla; bir boğaza kıyıdaş devletler, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili ayrım yapmayacak, geçiş hakkının kullanışını etkilemeyecek, kısıtlamayacak veya bozmayacak şekilde birtakım kanun ve kurallar koyabilecektir. Bu kurallar yukarıda belirtilen trafik ayrım ve şemaları, boğazda petrol ve yağ kirliliğinin önlenmesi ile ilgili uluslararası uygulanabilir kurallara yürürlük kazandırılması, balıkçılıkla ilgili avlama yasakları ve gümrük, maliye, sağlık ve muhaceret kanun ve kurallarına aykırı olarak gemiden mal/adam çıkarma veya alma konularında olabilecektir. Kıyıdaş devletler bu kanun ve kuralları gerektiği şekilde ilan edecektir[138].

Boğaz devletinin yapacağı düzenlemelerde, boğazı kullanan gemi ve uçakların bayrak devleti yine uluslararası sorumluluğa sahiptir. 42. maddede boğaz devletine tanınan yetki emredicidir. Kuralları çiğnenen devlet transit geçiş hakkını inkâr edemez sadece hukuki yola başvurur. Bunun tek istisnası; egemen bağışıklığa sahip olmayan gemiler üzerinde, gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesi ile ilgili durumlarda, boğaz devleti zorlayıcı tedbir alabilir[139].

Bir boğaza kıyıdaş devletler ve kullanan devletler, boğazda gerekli güvenlik ve uluslararası seyrüseferi kolaylaştıracak tesis kurulması ve idamesi ile gemilerin

---

[137] 1982 BMDHS. md. 41.

[138] 1982 BMDHS. md. 42.

[139] 1982 BMDHS. md.42 hükümleri.

sebep olduğu kirlenmenin önlenmesi konusunda işbirliği yapmalıdırlar[140]. Konvansiyon'un bu hükmü de transit geçiş rejimine ilişkin birçok madde gibi devletlerin işbirliğini sağlayacak bir sistem koymamıştır. Boğazı kullanan bir devlet boğaza yapılan masraflarla ilgili işbirliği yapmak isterse bu maliyet paylaşımının nasıl olacağına dair bir hüküm bulunmamaktadır. Ayrıca, özel geçiş rejimi haricinde ki boğazlarda kullanım ücreti alınması da hiçbir zaman kabul görmemiştir. Yani bu mesele boğaz devleti ile kullanan devlet arasında çözülecek bir konu olarak değerlendirilmiştir[141].

Boğaza kıyıdaş devletler transit geçişi engellemeyecek, boğaz ve hava sahasındaki seyrüsefer/uçuşla ilgili her türlü tehlikeyi gerekli şekilde ilan edecektir. Transit geçiş hakkının kullanılması geçici bir süreyle durdurulamayacaktır[142].

Boğazlarda, kıyıdaş devletler ve boğazlar açısından en büyük potansiyel tehlike kuşkusuz gemilerden kaynaklanan kirlenmedir. Transit geçiş yapan gemilerin, "denizde gemilerin sebep olduğu kirlenmenin önlenmesi" hükümlerine aykırı hareket etmesi durumunda hem 'Boğaz devletlerinin transit geçişle alakalı kanun ve nizamları'[143] başlıklı hükümlere, hem de Konvansiyon'un 'deniz çevresinin korunmasına ve muhafazasına[144]. ilişkin bölümüne göre değerlendirme yapılacaktır[145]. Buna göre; kıyı devleti, kirlenme ile ilgili kural ve normlara uygun şekilde olan düzenlemelerinin herhangi bir ihlali durumunda, bu ihlalle ilgili olarak gemide fiziksel denetleme ve araştırma ile yeterli delil elde edilmesi durumunda geminin alıkonulması da dâhil muamele yapılabilecektir[146].

---

[140] 1982 BMDHS. XII. bölüm.

[141] Timothy HILLIER**: Principles of Public International Law**, London, 1999, Sydney, Cavendish Publishing, 2 Baskı , s. 202.

[142] Malcom, EVANS; The Law of the Sea, in M.D. Evans (ed.), International Law, Oxford University, 2010, Press, 3. Baskı, s. 678.

[143] BAYKAL: a.g.e., s. 243.

[144] 1982 BMDHS. XIII. bölüm.

[145] BAYKAL: a.g.e, s. 243.

[146] 1982 BMDHS. md.220.

Ancak bu sadece karasularında vuku bulan ihlallere ilişkindir. Ayrıca Konvansiyon zorlama tedbirlerinin; ulaştırma güvenliği, deniz trafiğinin düzenlenmesi ve kirlenmenin azaltılmasına ilişkin kanun ve kuralarının ihlali ile ilgili olarak kullanılması ile sınırlamaktadır[147].

Uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlarda ise bu sınırlamaların kullanılmasının hukuki rejimi etkilemeyeceği belirtilmiştir[148]. Dolayısıyla, Kıyıdaş devletin gereği zorlama tedbirlerine başvurabilmesi için; geçiş yapan geminin kıyıdaş devletin kanunlarına aykırı davranması ve bunun deniz çevresinde temel bir zararla sonuçlanması arasında bağlantı bulunması gereklidir. Bu durumda kıyıdaş devletler uygun zorlama tedbirleri alabileceklerdir. Savaş gemileri ve devlete ait ticari amaçlar dışında kullanılan gemilere zorlama tedbirleri uygulanamaz[149].

4. Transit Geçiş Rejiminin Değerlendirilmesi

Transit geçiş; yukarıda bahsedildiği gibi ne örf ve adedi hukukunda ne de onu yazılı hale getiren 1958 Konvansiyonu'nda düzenlenmiş olmasına rağmen, tamamen büyük deniz filolarına sahip devletler tarafından ortaya atılmış, karasularının genişliğinin 12 mile çıkarılmasının uzak denizlere ulaşımı engelleyici etkisine önlem rejimidir.

Transit geçiş halindeki gemilere birtakım sınırlamalar uygulanırken, bu tür gemilere uluslararası boğazlardan geçerken normalde açık denizlerde seyrüsefer serbestisi ile yakın sayılabilecek kadar geniş bir hareket özgürlüğünün tanınmış olduğu gözden kaçmamaktadır[150].

Transit geçiş hakkına sahip gemiler, kıyı devletinin yalnızca daha dar bir çerçevedeki (deniz yollarının kullanımı, trafik ayrım şemaları, kirlenme kontrol, avlanma, Kıyı Devletinin gümrük, maliye, muhaceret ve sağlıkla ilgili kanunlarının

---

[147] 1982 BMDHS. XIII. Bölüm 7. kısım.

[148] 1982 BMDHS. md. 233.

[149] 1982 BMDHS. md. 236.

[150]. محمدرضا ضیایی بیگدلی :درسهایی از حقوق دریا انتشارات دانشگاه تهران ۱۹۹۳ صفحه ۱۸۱

Mohamed Rıza ZIYAYI BIGDALI**: Uluslararası Deniz Hukuku Dersleri**, Tahran Üniversitesi Yayınları, 1993, s. 181.

ihlaline dair milletlerarası sorunları ele alan) kanun ve düzenlemelerine konu olabilmektedir. Ayrıca, Konvansiyon'un deniz çevresinin korunmasını düzenleyen XII. Bölüm hükümleri, Kıyıdaş devletin transit geçiş halindeki yabancı gemiler üzerinde yargı yetkisine özel sınırlamalar getirmektedir.

Transit geçiş hakkı, askeri-ticari ayrımı gözetmeksizin bütün yabancı gemi ve uçaklara tanınmıştır. Transit geçiş kavramı denizle birlikte bu tür coğrafi konumdaki boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş hakkını da kapsamına aldığına göre, devletlerin kendi ülkeleri üzerindeki hava sahasındaki egemenlikleri, uluslararası hukuka göre, herhangi bir kısıtlamaya tabi olmadığı göz önünde tutulduğunda, bu hakkın kabulü, devletin hava sahası üzerindeki egemenliğini açıkça sınırlandırmaktadır[151]. Transit geçiş hakkı ile ilgili düzenlemelerdeki en büyük sorun, geçiş sırasında yukarıda sıraladığımız yükümlülüklerini yerine getirmeyerek transit geçiş hakkını suiistimal eden yabancı gemiye karşı kıyı devletinin yetkilerinin ne olacağı hususunda, bir açıklık getirilmemiş olmasıdır. İhlal, bayrak devletini uluslararası yükümlülük ve sorumluluğa soksa da kıyıdaş devlete bu yükümlülüklerin ihlali ile ilgili tek taraflı değerlendirme ve bu değerlendirme sonu saptamalara bağlı olarak transit geçiş hakkını inkâr yetkisini vermemektedir[152].

Bütün hükümler değerlendirildiğinde ortaya şu çıkmaktadır; böyle bir durumda transit geçiş tanımının bağdaşmayacağı biçimde uluslararası boğazlardan geçiş, kıyıdaş devletlerce engellenemeyeceği gibi ertelenemeyecektir. Boğaz devletlerinin başvurabileceği tek yol ise diplomatik yollarla bu hususu uluslararası hukukun bir ihlali olarak değerlendirme ve diğer uyuşmazlıkların çözümlenmesi yöntemleriyle halletmektir. 1982 Konvansiyonu'nda denizaltı ulaştırmasına ilişkin bir açıklık yoktur. Bu nedenle, dalmış durumda geçiş hakkı 1982 Konvansiyonu ile denizatlılara tanınmakta mıdır?

Burada, 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi 31. ve 32. maddelerine göre yorum yapılabilecektir. Sarih hüküm olmaması titiz bir yorum gerektirir.

---

[151] محمد کاظم عمادزاده;حقوق بین الملل,انتشارات سمت,تهران, ۲۰۰۱,صفحه ۱۰۴

Mohamed Kazem, IMADZADE**:Uluslararası Deniz Hukuku,** Semet Yayınevi,Tahran,2001, s. 104.

[152] CHURCHILL: a.g.e., s. 76.

Baykal'a ve hukukçuların çoğuna göre denizatlıların dalmış durumda geçmesi transit geçiş hakkının ayrılmaz bir parçasıdır. Bu sonuç 39.maddede "sürekli ve hızlı geçişin normal amacından sapma teşkil edecek faaliyetlerden kaçınmalarına ilişkin" hükümden çıkarılmaktadır. Burada normal geçişin tanımı yapılmamış olup mantıklı olan her aracın kendi yapılış amacına uygun haldeki seyir pozisyonları kastedilmektedir. Ayrıca, denizatlıların dizayn açısından su altında su üstüne nazaran daha hızlı yol alabilmeleri, transit geçişin hızlı olmasına daha uygun düşmektedir. Uçaklar açısından da bu normal sürat ve yükseklikten uçuş manasına gelmektedir[153]. Transit geçişle ilgili tereddütlerden biri de bu rejimin uygulanacağı uluslararası boğazların belirgin bir tanımının yapılmamış olmasıdır.

Bir başka konu ise; boğazlardan transit geçiş yapacak gemiler, bundan önce kıyı devletinin karasularına girecek ve bu esnada zararsız geçiş kısıtlamalarına tabi olacak daha sonra da transit geçiş rejimine uymak durumunda kalacaktır. Buna göre örneğin, transit geçiş yapacak bir denizaltı, kıyı devletinin karasuyuna girdiğinde, satıhta seyrettikten sonra boğazdan geçerken mi dalma imkânına kavuşacaktır? Diğer bir soru da, Konvansiyon'a taraf olmayanların transit geçiş hakkından istifade etme durumlarının belirsiz olmasıdır. Çünkü bu devletler için ne teamül hukukundan doğan hak ne de anlaşmalardan doğan bir hak söz konusu olabilecektir[154].

C. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 35/C Maddesi Kapsamındaki Boğazlardan Geçiş Rejimleri:

1. 1982 Sözleşmesi'nin 35.C Maddesinin Kapsamı

Deniz Hukuku Sözleşmesinin "Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlar" başlığını taşıyan III.kısmında yer alan 35/c maddesindeki düzenlemeye göre, "geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürülükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmeler düzenlendiği boğazların hukukı rejimini" bu kısımda yer alan hiçbir hüküm etkilmeyecektir. Dolayısıyla, her ne kader bu çeşit sözleşmeler belirli sayıda develet arasında imzalanmış da olsa,

---

[154] مصطفی دولتیار; حقوق تنگه های بین المللی ,انتشارات اتا, تهران ۲۰۰۳,صفحه ۸۷

Mustafa DOLETYAR:**Uluslararası Boğazların Hukuk Statüsü,** Ata Yayınevi, Tahran,2003, s. 87.

sözleşmeye konu olan boğazda geçiş rejimi, bu kuralların erga omnes niteliği gereği, bütün devletler yönünden, bu özel sözleşmede öngörülen geçiş rejimi olacaktır.[155]

2. 1982 Sözleşmesi'nin 35/c Maddesinin Kapsamına Giren Boğaz Örnekleri

Günümüzde, geçiş rejiminin uzun süreden beri yürürlükte bulunan sözleşme hükümlerine göre düzenlendiği belli başlı dört boğaz bulunmaktadır. Bunlar, ilgili sözleşmelerin aktediliş yıllarına gore, Danimarka Boğazları (1857); Magellan Boğazı (1881); Aaland Boğazı (1921) ve Türk Boğazları (1936).

-Danimarka Boğazları

Kuzey Denizin Baltık Denizine bağlayan ve Danimarka Boğazları olarak isimlendirilen bu su yolu, Küçük Belt, Büyük Belt ve Sound (öresund)su yollarından oluşmaktadır.[156]Danimarka Boğazlarına ilişkin bir sözleşme aktedilmesi ihtiyacı, XIX.yüzyılın ortalarında gündeme gelmiştir. Zira, bu yıllarda Baltık Denizi kıyıdaş devletlerin ticaret hacmindeki artiş, bu su yolunu kullanan gemilerin saysını da arttırmiş, ancak gemi sahipleri 1430 yılından beri geçişlerde ödenen ücret uygulamasından rahatsız olmaya başlamışlardır. Bunun üzerine 4 Ocak 1856 tarihinde toplanan konferansta, ödemelerin kaldırılmasına karar verilmiştir. Bu amaçla 14 Mart 1857 tarihinde aktedilen Kopenhag Anlaşması ile Danimarka, diğer akitlerce kendisine yapılan toptan ödeme karşılığında, ücret alma uygulamasından vazgeçmiştir. Anlaşma ayrıca, ticaret gemileri için "seyrüsefer serbestisi" ilkesini benimsemiş; savaş gemilerinin geçişlerinin ön izin bağlı olması kuralında değişiklik yapmamıştır.[157]

Günümüzde Danimarka Boğazlarından geçiş konusunda, ilk olarak, Deniz Hukuku Sözleşmesinde belirli boğazlar için öngörülen "zararsız geçiş rejimi "uygulanmaktadır. Bu bağlamada, 21 Aralık 1966 tarihinde kabul edilen bir

[155] ÖZMAN: a.g.e., s.375.

[156] Eric BRÜEL**: International Straits A Treatise On International Law,** vol.II, Straits Comprised by Positive Regulations: London, 1947,s.11**.**

[157] BRÜEL: a.g.e., s. 97.

düzenleme gereğince, dört gemiden fazala sayıda savaş gemisinin aynı anda boğazdan geçebilmeleri Danımarka makamlarına yapılcak ön bildirimi şartına bağlanmiş: ayrıca, boğaz üzerinden yabancı askeri uçakların uçuşları için de, önceden izin alma zorunluluğu Kabul edilmiştir.[158]

-Magellan Boğazı

Cüney Amerika ”nın güney ucunda bulunan Magellan Boğazı, Atlas Okyanusu ile Pasiftik Okyanusunu biribirine bağlamaktadır. Bu boğaza ilişkin olarak halen yürürlükte bulunan düzenleme, 23 Temmuz 1881 tarihinde Şili ile Arjantin arasında imzalanan sınır anlaşmasında öngörülmüştür. Bu anlaşmanın V. maddesinde göre Boğaz, sürekli tarafsız duruma konuluyor ve bütün devletlerin gemileri için Boğazda “seyrüsefer serbestliği” garanti ediliyordu.1882 yılında, Arjatin Dışişleri Bakanı, bu geçişin “zararsız geçiş” ilkelerine göre düzenleneceğini vurgulamıştı.[159]

-Aalanda Boğazı

Bu su yolu, İsveç ile Finlandiya arasında yaklaşık 6500 ada ve adacağın bulunduğu bir bölgede yer almaktadır. Boğazdan geçiş rejimi ile ilgili düzenlemeler, 20 Ekim 1921 tarihinde imzalanan” Aaland Adasının Tahkim Edilmemesi ve Tarafsızlaştırılması Sözleşmede “öngörülmüştür. Bu bağlamda, Sözleşmenin 5.maddesi boğazdan ve karasulardan zararsız geçiş ilkesini kabul etmekle beraber, savaş gemilerinin Aaland Adası karasularına girerek, bu bölgede durmalarını yasaklıyordu. Ancak bu yasaklama, Boğazdan zararsız geçiş hakkını engellememekteydi.[160]

Gerek Finlandiya, gerekse İsveç, Aaland Boğazı Deniz Hukuku Sözleşmesinin 35/c maddesinin öngörülen nitelikte olduğunu, Sözleşmeyi onaylarken beyan etmişlerdir.[161]

---

[158] ÖZMAN: a.g.e., s. 376.

[159] CHURCHILL: a.g.e.,s.109

[160] JIA Bing Bing: **The Regime of Straits in International Law,** Publisher, Clarden Press, Maech 1998, Oxford.p.145.

[161] JIA: a.g.e., s.145.

-Türk Boğazları

Karadeniz (İstanbul) Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazından oluşan ve kısaca "Türk Boğazlar" olarak adlandıran bu suyolunun toplam uzunluğu yaklaşik 300 kilometredir. Bu bağlamada İstanbul Boğazı 30 kilometre uzunluğunda ,en dar bölümünde 700 metre, en geniş bölümünde ise 3000 metredir. Çanakkale Boğazı 60 kilometre uzunluğa sahıip olup, en dar yerinde 1400 metre, en geniş bölümünde ise 7000 metredir. Nihayet Marmara Denizi ise, İstanbul Boğazı çıkışı ile Çanakkale Boğazı girişi arasında düz bir seyrüsefer yolu olarak, yaklaşık 210 kilometre uzunluğunda olup, en geniş kısmında (orta kısım) karşılıklı sahiler arasındaki uzaklık 75 kilometredir.[162]

Türk Boğazları bir yandan Akdeniz ve Ege Denizi 'ni Karadeniz'e bağlamaları ve diğer yandan ise Avrupa ile Asya arasında kara bağlantısı üzerinde bulunmaları dolayısıyla, tarihin bütün dönemlerinde, stratejik yönden dünynın en önemli bölgelerinden birini oluşturmuştur.

Türk Boğazlarının statüsünü belirleyen 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi Türk boğazlarından geçiş rejimini ve boğazlar bölgesinin güvenliği işlerini düzenleyen sözleşmedir**.**

Montrö Boğazlar Antlaşması 1923'te Lozan Antlaşması [163]ile Boğazlar Sözleşmesinin yerine geçmiştir.

Konferans 22 Haziran 1936′da İsviçre'nin Montreux kentinde toplanmıştır. İki ay süren toplantılardan sonra 20 Temmuz 1936′da imzalanan yeni Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin kısıtlanmış hakları iade edilmiş ve boğazlar bölgesinin egemenliği Türkiye'ye geçmiştir. Tamamı yirmi dokuz madde üç ek protokolden meydana gelen sözleşmeye göre: Boğazlardan serbest geçiş esası kabul ediliyordu. Ancak ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi barış ve savaş haline göre ayrı statüye bağlanıyordu. Savaş durumu da Türkiye'nin girdiği girmediği ve savaş

[162] ÖZMAN:a.g.e., s.380.

[163] Lozan Barış Andlaşması'nın metni için bkz:LNTS 11:Peace Treaties,Vol 4, s. 2301

tehlikesi olma durumlarında uygulanacak esaslara ayrılıyordu ve Boğazların askerî kontrolü ve savunma tedbirleri tamamen Türkiye'ye aitti.[164]

Hürmüz Boğazı'ndan geçişlerle ilgili olarak herhangi bir özel anlaşma bulunmamaktadır. Dolayısıyla, Hürmüz Boğazı bu tür boğazlar arasında yer almamaktadır ve geriye KBBS ve BMDHS'nde yer alan "zararsız geçiş" ile BMDHS'nde yer bulan "transit geçiş" rejimleri kalmaktadır.

[164] Ali KURUMAHMUT**: Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Savaş Gemileri İçin Barış Zamanı Geçiş Rejimi**, Stratejik Etütler Bülteni, Sayı. 89, s. 131.

II.BÖLÜM

HÜRMÜZ BOĞAZI ve GEÇİŞ REJİMLERİ

I. HÜRMÜZ BOĞAZI ve BASRA KÖRFEZİ'NİN JEO-STRATEJİK ÖNEMİ

İran'ın Körfez'deki hâkimiyetinden ve stratejik öneminden bahis açıldığında akla gelen ilk husus hep "Hürmüz Boğazı" olmuştur. Zira İran kendisine yöneltilen tehditlere karşı ültimatom vermek istediğinde, genellikle bu kartını öne sürmüştür[165]. Yakın geçmişe baktığımızda, İran-Irak Savaşı ve Körfez Savaşlarında Hürmüz Boğazı'nın stratejik öneminin ön plana çıktığı durumları hatırlamak mümkündür.

Ortadoğu petrollerinin çıkış kapısı konumundaki Hürmüz Boğazı, günde yaklaşık 17 milyon varil hacminde bir petrol akışı ile petrol taşımacılığında dünya üzerindeki en önemli noktalardan birisidir. Hürmüz Boğazı'ndan 2012 yılında geçen petrol, deniz yoluyla taşınan dünya petrol ticaretinin %35'ine, genel anlamda ise, dünya petrol ticaretinin %20'sine tekabül etmiştir. Körfez petrollerinin %90'ının geçtiği bu Boğazın alternatifi olabilecek başka ihracat rotalarının henüz mevcut olmadığını hatırlatmak, bu suyolunun kritik konumunu anlayabilmek açısından önemlidir. Diğer taraftan Avrupa'dan ve özellikle de Japonya ve Çin'den ihraç edilen malların %60'dan fazlası da bu boğazdan Ortadoğu'ya geçiş yapmaktadır. Uluslararası stratejik suyollarından birisi olması sebebiyle de başta ABD olmak üzere büyük güçlerin hassasiyetle korumaya çalıştıkları bir alandır[166].

Hürmüz Boğazı aşağıda sıralanan faktörler dolayısıyla dünya ekonomisi ve siyasetini etkileme potansiyeli olan stratejik bir öneme sahiptir.

Bu Boğaz sekiz kıyıdaş Körfez ülkesinin uluslararası sulara erişebildiği tek suyolu olma özelliğine haizdir.

---

[165] Farnaz FASSIHI:"**U.S.Warns Tehran On Strait**, Wall Street Journal, December 29,2013: s. 8.

[166] Ali ENSARİ: **İran and United States in Shadow of 9, 11, Persia and Persian Question Revisted,** Homa KATOUZIAN ve Hossein SHAHIDI, IRAN in The 21 st Century. Londra Routledge, 2008, s. 112.

Yaklaşık olarak her on dakikada bir Hürmüz Boğazı'ndan bir tanker veya ticari gemi geçiş yapmaktadır.

Günlük olarak ortalama 14 büyük petrol tankeri buradan geçmektedir. Aynı oranda boş tankerler de kargolarını almak üzere buradan geçiş yapmaktadır. Bahsi geçen ham petrol ihracatının %85'i Asya marketlerine gitmektedir (Çin, Japonya, Hindistan ve Güney Kore bu ülkelerin başında gelmektedir.)[167].

Japonya'nın petrol ithalatının 3/4 ve Çin'in petrol ithalatının %50'si bu Boğazdan geçmektedir.

Dünya petrol talebinin yaklaşık %40'ı İran Körfezi'nden temin edilmektedir.

Körfez'den çıkan petrolün yaklaşık olarak %90'ı ve petrol yükü taşıyan okyanus gemileri bu Boğazdan geçiş yapmak durumundadırlar.

Körfez'deki Kıyı devletlerinin ABD ve diğer Avrupa ülkelerinden satın aldıkları silahlar, adreslerine teslim edilmek üzere bu Boğazdan transfer edilirler.

ABD Enerji Enformasyon Enstitüsü'nün tahminlerine göre bugün yaklaşık olarak günde 17 milyon varil petrolün geçtiği Hürmüz Boğazı'ndan 2020 yılında yaklaşık 35 milyon varil petrol taşınacaktır. [168]

Yukarıdaki faktörler ışığında Hürmüz Boğazı'nın dünya açısından gözardı edilemeyecek stratejik bir nokta olduğunu söylemek doğru olacaktır. Bu nedenle, bu Boğazın bloke edilmesi veyahut bu yönde tehditlerin gündeme taşınması petrol satıcısı, petrol alıcısı ve bu boğaz marifetiyle uluslararası ticaret yapan tüm ülkeleri tedirgin etmektedir. Diğer taraftan böylesi bir tehdidin gerçekleşmesi durumunda ise

[167] Energy Information Administration, U.S. Department of Energy, The Strait of Hormuz is the World's Most Important oil Transit Chokepoint, Today in Energy, January 4, 2013, http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=4430#.[04.08.2014]

[168] International Energy Agency, Oil Market Report, December 13, 2011, s. 68, http://omrpublic.iea.org/currentissues/full.pdf. The remaining inventories are held by companies either for purely commercial reasons or as required by their governments to maintain enough stocks to meet their IEA commitment.

dünya ekonomisi ve siyaseti üzerinde tahrip edici etkilerin meydana gelmesi kaçınılmaz olacaktır[169].

Oil & Gas Journal'a göre Ocak 2012 itibariyle, kanıtlanmış petrol rezervlerinde dünyada ilk sırada 266 milyar varil ile Suudi Arabistan, 211 milyar varil ile Venezüella, 175 milyar varil ile de Kanada, 137 milyar varil ile İran gelmektedir. İran, dünya petrol rezervinin %9,3'üne tekabül eden 137 milyar varil rezerviyle dünyanın 4. büyük petrol ülkesi, yılda ürettiği 4,3 milyon varille dünyanın en büyük 5. petrol üreticisi ve günde 2,4 milyon varille en büyük 3. ihracatçısı konumundadır[170].

İran'ın konuyla ilgili önemli bir sorunu ise rafine kapasitesinin yetersiz olmasıdır. İran Ulusal Petrol Şirketi'ne (NIOC) bağlı petrol rafineri alanları olarak ise Abadan, Arak, Tehran, Isfahan, Tabriz, Shiraz, Kermanshah, Lavan, Masjid Sulaiman, Bandar Abbas'dan bulunmaktadır. İran'da sektör yapılanmasına baktığımızda, Petrol Bakanlığının gözetiminde devlete ait İran Ulusal Petrol Şirketi (NIOC) çalışmalarını yürütmektedir. Hem üretim hem de ihracat altyapısını kapsayan tüm petrol projeleri için sorumlu olan NIOC iştiraki, İran Milli Petrol Rafineri ve Dağıtım Anonim Şirketi'ni de (NIORDC) arıtma ve iç dağıtım şebekeleri kontrol etmektedir. İran Anayasasına baktığımızda, doğal kaynakların yabancı veya özel mülkiyet hakkını yasaklamaktadır. Hükümet sadece İranlı bir ortaklık aracılığıyla araştırma ve geliştirme sözleşmeleri yapmak koşuluyla uluslararası petrol şirketlerine izin vermektedir.

Bunlara örnek olarak ise Çin Ulusal Petrol Şirketi (CNPC) ve Japonya'dan INPEX örnek verilebilir[171].

İran'ın varış noktasına göre, ham petrol ihracatına baktığımızda, 2010 yılı verileri ise Avrupa'ya 878 (1,000 b/d), Afrika'ya 134 (1,000 b/d), Asya ve Pasifik

---

[169] Özden Zeynep OKTAV**: Basra Körfezi'nin Değişen Dinamikleri,** Beta Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 60.

[170] OKTA: a.g.e., s. 69.

[171] Adib MOGHADDAM ARSHIN: **The İnternational Politics of the Persian Culf A Cultural Genealogy,** New York, Routledge, 2006.

1,571 (1,000 b/d) ihracat varken, Kuzey Amerika'ya, Latin Amerika'ya ve Ortadoğu'ya ise petrol ile ilgili ihracatı bulunmamaktadır. Dünyaya toplam ihracatı ise 2,538 (1,000 b/d)'dir. 2010 yılında, İran'ın petrol ihracat geliri yaklaşık 73 milyar dolara ulaşmıştır. Dünyaya toplam ihracatta durum diğer Ortadoğu ülkelerinde ise; Irak'ta 1,890 (1,000 b/d), Kuveyt'te 1,430 (1,000 b/d), Katar 587 (1,000 b/d), Suudi Arabistan'da 6,644 (1,000 b/d), Birleşik Arap Emirlikleri'nde ise 2,103 (1,000 b/d)'tür. 2010 yılı verilerine göre İran'ın petrol ihracatı; Çin'e %20, Japonya'ya %17, Hindistan'a %16, İtalya'ya % 10, Güney Kore'ye %9 ve diğerlerine %28 iken, Ocak-Haziran 2011 verilerine göre uygulanan ambargolar nedeniyle petrol ihracatı oranlarında bazı ülkelerde değişiklik meydana gelmiştir. İran'dan petrol ihracatında Çin %22'ye yükselirken, Japonya %14'e, Hindistan %13'e, İtalya %7'ye gerilemiş, Güney Kore %10'a çıkmıştır. İran'ın en büyük petrol pazarı olan Uzak Doğu, mevcut ambargo meselesini, uygulamış olduğu dış politikalarından ötürü göz önünde bulundurmamaktadır.[172]

A. Basra Körfezi'nin Tarihsel Sürçteki Yer ve Önemi

Basra Körfezi'ndeki geçiş rejimlerine geçmeden önce, bu körfezin tarihini ve tarihsel süreçteki önemi anlatmak faydalı olacaktır. Çünkü Basra Körfezinde bugün uygulanan hukuk rejiminin bugüne gelmesinde, birçok devletin hâkimiyet kurma arzusu ve savaşlar etkili olmuştur. Hürmüz Boğaz'ı ve Basra Körfezi üzerinde hâkimiyet kuran devletlerin bu coğrafya üzerinde uyguladıkları hukuk rejimini anlamak açısından aşağıdaki bilgiler faydalı olacaktır.

Basra Körfezi, Arap Yarımadasını İran'dan ayıran, Hint Okyanusu'nun 970 km (600 deniz mili) uzunluğundaki koludur. 230.000 km^2 (88.880 deniz mili)'lik alanı kapsar. Deniz'in derinliği maksimum 102 m'dir ve 11,3 milyon su hacmine sahiptir.

Bu Körfez, güneyde Hürmüz Boğazı'ndan, kuzeyde Fırat ve Dicle nehrinin karışmasıyla oluşan Şatt-ül Arap Nehri deltasına kadar uzanır. Hürmüz Boğazı ise 34

[172] Kayhan BERZEGAR: **Quartery İran's Foreign Policy Saddam Washington Strategy After,** Cilt: 33, Sayı:1, Ocak, 2010.

mil ile Körfezin en dar yeri olup, dünya ekonomisinin temel yakıtı petrolü taşıyan gemilerin geçiş noktasıdır[173].

Orta Doğu'nun hassas açılımı Basra Körfezi; nüfus açısından bölgedeki en baskın ülke İran ile diğer yedi Arap Devleti (Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan, Bahreyn, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri ve Umman) tarafından çevrilmiş durumdadır. Bu ülkeler ile beraber ele alındığında ise, Basra bölgesi yaklaşık 5 milyon km2'lik bir alanı kaplar ki, bu alanda da 118 milyon civarında nüfusun bulunduğu bilinmektedir[174].

Araplar tarafından el-Halîcü'l-Arabî, İranlılar tarafından Ha-lîc-i Fârisî ve bölgede bir dönem hâkimiyet kurmuş olan Osmanlılar tarafından da Basra körfezi olarak adlandırılmıştır. İstahrî ve İbn Havkal gibi eski İslâm coğrafyacıları ise eserlerinde bu körfezi ve hatta Hint Okyanusu'nu Bahr-i Fâris olarak göstermişlerdir. XVI. yüzyılın başlarında Basra ve Lahsâ'nın fethiy-ig Osmanlı Devleti sınırları içine giren Körfezin batı kıyıları zamanla bazı idarî değişikliklere uğramış ve I. Dünya Sava-şı'na kadar Osmanlı hâkimiyetinde kalmıştır. Körfezin kıyılarında yer alan Fav, Basra, Kuveyt, Katîf, Uceyr, Bahreyn, Katar, Abudabî, Maskat, Benderabbas, Linçe ve Bûşehr gibi iskeleler tarihi liman ve kıyı şehirlerini oluşturmuştur[175].

İran sahilinin yüksek ve dağlık olmasına karşılık, Arap sahilleri düz ve kumluktur. Umman ve İran kıyılarında birçok ada bulunur; Körfezdeki en büyük ada topluluğu ise Bahreyn yöresindedir ve bugün Bahreyn Devleti'nin topraklarını oluşturur. Genel olarak Körfezin derinliği İran'a yakın taraflarda 90-110 m. arasında iken Arap kıyılarında ortalama 35 m. civarındadır. Çevresinde sığ suların bulunduğu Bahreyn adası ile Suudi Arabistan kıyıları arasında, ayaklar üzerine oturtulan 22 km.

---

[173] Christopher JOYNER: **The Persion Gulf War, Lessons for Strategy, Law and Diplomacy** Greenwood Press, Connecticut, 1990, p. 30.

[174] Abdulkadir GERÇEKSEVER: **2003 Irak Krizi Sonrası Basra Körfezi Güvenliği**, Gebze Tekonoloji Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Gebze, 2005, s. 1.

[175] CRISTOPHER: a.g.e., s 34.

uzunluğunda bir köprü inşa edilmiştir. Köprünün orta kısımlarında Bahreyn ile Suudi Arabistan'ın sınır girişleri ye gümrük kontrol merkezleri bulunur[176].

Esasen sığ olan körfez bölgesinde Fırat, Dicle ve diğer nehirlerin taşıdıkları kum ve çamurlar da gittikçe denizi doldurmakta ve özellikle kuzey kıyılar güneye doğru ilerlemektedir. Önceleri bu kıyıların çok daha yukarıda oldukları ve Fırat ile Dicle'nin ayrı yerlerden denize döküldükleri bilinmektedir. Başlıca tatlı su kaynakları Dicle, Fırat ve Karun'dur. Nehir sularının azlığı ve aşırı buharlaşma dolayısıyla Körfezin suyu oldukça tuzludur. Balık çeşitleri pek bol olup özellikle "hamur" denilen balık hemen bütün sahil şeridinde avlanır[177].

Basra Körfezi; Ortadoğu'yu Afrika'ya, Hindistan ve Çin'e bağlayan önemli bir ticaret yolu üzerinde olmanın yanı sıra, halklarının daha çok İslami kimliğe ait oludğu ve günümüzde petrol ürünleri bakımından küresel güçlerin iştahını kabartan bir bölgedir. Körfez; insani, ticari ve dinsel hareketlerin değişimi ile mukayese edilebilecek, tarihsel açıdan kaynaşmış bir bölgedir. Modern çağdan önce, bölge insanlarının inci avcılığı, balıkçılık ve uzak yol ticareti üzerine kurulmuş bir denizcilik kültürünü paylaştığı ve birçok kabilenin serbestçe hareket edebildiği bilinmektedir. Tarihsel süreçte Körfezdeki insanların körfezden dışa doğru çıkış aradığı ve bölge denizcilerinin Doğu Afrika ve Hindistan ile sıkı bağlar kurduğu bilinmektedir. Orta Doğu'nun birçok yerinde olduğu gibi, bölgedeki toplum da kabilesel olarak organize olmuştur ve kabileler modern devletin ortaya çıkmasında anahtar rolü üstlenmektedir[178].

Arap tüccarların bölgeye uğrayan Avrupalı tüccarlarla geliştirdikleri ticaret, 1930'lar-da bütün dünyada görülen ekonomik buhran sırasında küçüldü ve o yıllarda Dubai Hindistan'la kaçak altın ticareti yapmaya başladı. II. Dünya Savaşı'ndan sonra bölgede petrol bulunması ile bütün kalkınma planları bu yeni zenginlik kaynağı üzerine yoğunlaştırıldı. Çıkarılan petrol çok geçmeden sosyo-ekonomik hayatı

---

[176] عزت الله عزتی: جغرافیای سیاسی ایران,انتشارات دانشگاه انتظامی تهران,سال.۱۹۸۲,صفه ۶۸.

Ezetollah EZETI: **İran Askeri Coğrafyası**, Tahran İntizami Fakültesi Yayınları, 1982. s. 68.

[177] Tayyar ARI: **Irak, İran ve ABD Önleyici Savaş, Petrol ve Hemegonya**, Alfa Yayınevi, 2. Baskı, İstanbul, Ocak 2004, s. 85.

[178] GERÇEKSEVER; a.g.e., s. 10.

etkiledi. Bölgedeki Arap kabileleri, aralarındaki eski münasebetleri de göz önüne alarak devletleşmeye doğru gittiler. Önceleri bölgenin en zengin ve güçlü devletleri olan Umman, Re'sülhay-me ve Şârika, petrol yarışında geri kalmaları sebebiyle diğerleri yanında fakir düştüler[179].

Körfezdeki şehir devletlerinin ortaya çıkışı ve gelişmesi bölgedeki çöl Araplarının geleneksel politik modeli üzerine dayalı olmuştur. Genelde bölgedeki hâkim kabile şehrin idarecisi durumunda ortaya çıkmıştır. Böylece kabile şeyhi şehrin hâkimi ve idarecisi olmuş, aynı zamanda ticareti elinde bulundurmak suretiyle iktisadi gücü de ele geçirmiştir. Ticarete dayalı olan iktisadi gücün kaybolmaması için ticareti bozacak her türlü toplum içi huzursuzluklardan kaçınılmıştır[180].

Körfez üzerinden yapılan doğu-batı ticaretinde, aynı zamanda çok iyi denizci olan Ummanlılar önde bulunmuşlar, dolayısıyla bölge yönetiminde de etkili olmuşlardır. Ummanlıların körfez ticareti üzerindeki bu etkinlikleri yanında, Avrupalı güçler de doğu-batı ticaretinde söz sahibi olmak gayesiyle bölgeye gelmişlerdir.

Portekizliler bölgedeki zalimane hareketlerine rağmen, Hristiyan Batı tarafından devamlı şekilde desteklenmişlerdir. 1506'da Alfonso de Albuquerque Hindistan'a doğru seyahate çıktı. Hindistan yolunda Albuquerque, körfezin girişindeki Maskat ile birlikte bölgedeki Suhâr, Hor Fekkan ve Hürmüz'ü ele geçirerek Portekiz'in körfezdeki pozisyonunu kuvvetlendirmiş ve bunun Kızıldeniz ticareti bakımından da çok önemli olduğuna dikkat çekmiştir. XVI. yüzyılın sonlarına doğru da Hollanda ile İngiltere körfez ticareti üzerinde şanslarını deneme girişiminde bulunmuşlardır [181].

---

[179] Selçuk HAYLİ ve Hayati DOĞANAY: **Irak'ın Başlıca Coğrafi Özellikleri ve Petrol Yatakları,** Fırat Üniversitesi, Elazığ, 2007, s. 14.

[180] GERÇEKSEVER: a.g.e., s. 243.

[181] افشار سیستانی: ابوموسی وجزیره تنب بزرگ ,دفتر انشارات سیاسی و بین الملل تهران,۱۹۹۸,صفحه ۱۹۳

Afşar SISTANI**: Eba Musa ve Büyük Tunb Adası,** Tahran Siyasi ve Uluslararası Çalışmalar Ofisi, Tahran, 1998, s. 193.

1516-1517 yıllarında Suriye ve Mısır'ı fethederek Kızıldeniz'e ulaşan Osmanlılar, 1534'te de İrâk-ı Arab ve Irâk-i Acem bölgelerini (Irakeyn) ele geçirip varlıklarını Basra körfezinde hissettirmeye başladılar. 1546'da Basra şehrini alarak Hindistan deniz yolunun bir parçasını teşkil eden Basra Körfezine açılmış oldular. Osmanlılar bu bölgelere Safevîler'e karşı üstünlük sağlamak, Basra Körfezine inmek, Kızıldeniz hâkimiyetini pekiştirmek ve dolayısıyla Hindistan'a doğru uzanan Uzakdoğu hâkimiyetinde daha etkili olmak için gelmişlerdir. Ayrıca, Basra Körfezinde kuvvetli bir durumda bulunarak Hindistan yolunu tıkayan Portekizliler bölgedeki Müslümanlara ve her yıl Uzakdoğu'dan deniz yoluyla gelen hacı adaylarına çeşitli zulümler yapıyorlardı[182].

Elinde bulundurduğu hilâfet makamı sebebiyle İslâm âleminin meselelerini halletmeyi üstlenen Osmanlı Devleti bu sefer için kendini görevli addetti. Ayrıca Hindistan tarafından gelen ticaret malları Basra'ya ve oradan nehir gemileriyle Fırat üzerinden Birecik'e varıyor, sonra da Trablusşam, Halep ve İskenderun'a nakliediliyordu. Böylece sıkıntılı Uzakdoğu kara ulaşımı yerine daha uygun bir yol kullanılmaya başlanmış oluyordu. Osmanlıların Bağdat'ı alması üzerine bölgedeki Arap şeyhleri sırasıyla bağlılıklarını arzettiler.

Katîf ve Bahreyn de elçiler göndererek padişaha boyun eğdiklerini bildirdiler; daha sonra da Lahsâ aynı şekilde savaş yapmaksızın bağlılığını bildirdi[183].

1550'de Basra Beylerbeyi Ali Paşa'nın Katîf Kalesi'ne toplar yerleştirerek Portekizliler'e karşı kaleyi müstahkem hale getirmesiyle iki kuvvet Basra körfezinde karşılaşmış oldu.1587'de İran tahtına geçen I. Şah Abbas, körfezdeki Portekiz varlığından ve onların müslümanlara yaptıkları muameleden rahatsızlık duyuyordu. 1602'de Portekizliler'i önce Bahreyn'den, sonra 1608 ve 1615'te Hürmüz'den dışarı çıkarmayı başardı. 1622'de Kişm adasındaki Portekiz kuvvetlerine karşı İranlıların yanında yer alan İngilizler Doğu Hindistan Şirketi (East India Company) vasıtasıyla

---

[182] Lenore. MARTIN: **The Unstable Gulf: Threats From Within,** Published Books, Lexington, 1984, s. 8.

[183] سعید طالب زاده اهمیت و جایگاه جهانی خلیج فارس ,تهران۲۰۰۱, انتشارات پاک,صفحه ۸۲.

Said, TALEBZADE: **Basra Körfezinin Dünya Üzerindeki Yeri ve Önemi,** Tahran 2001, Pak Yayınevi, s. 182.

Benderabbas'ta bir merkez kurdular. Öte yandan Umman'da bulunan Ya'-rubîler'in lideri Nasır b. Mürşid de 1643'-te Suhâr'ı ve 1650'de Maskafı Portekiz-liler'den geri aldı. Ya'rubîler'den sonra Uman'da, onların son Suhâr valisi olan Ahmed b. Saîd bağımsızlığını ilân etti ve böylece bugün Uman'da hüküm süren Bû Saîdî hanedanını kurdu [1744][184].

I. Şah Abbas'la başlayan ve Nâdir Şah'la devam eden körfezdeki Şiî hâkimiyetine karşı Şattülarap taraflarında Osmanlılar ve Uman'da da Bû-Saîdîler karşı güç olarak ortaya çıkmışlar ve bu iki güç zaman zaman iş birliği içinde olmuşlardır. İranlıların Basra kuşatması sırasında Ahmed b. Saîd denizden Türker'e yardıma geldi (1189/1775). Bu tarihten itibaren Türkler Basra körfezinde etkin bir güç olarak bulundu[185].

Bu etkinlik I. Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir. Osmanlılar körfezde, merkezden gönderilen valiler yerine bölge halkı içinden tayin ettikleri kaymakamlarla yönetim tarzını benimsemişlerdir; Kuveyt ve Katar kaymakamlıklarının durumu buna bir örnek teşkil eder.

Basra Körfezi mevcut stratejik önemini 19. yüzyılın ortalarına doğru, İngiltere, Çarlık Rusya'sı ve Osmanlı Devleti'nin bölgede buluşmasıyla kazanmıştır. 1800'lerin başında bölgede iktidarını sağlayan İngilizler, yaklaşık 150 yıl hakîmiyetlerini sürdürmüşlerdir. İngiltere, Körfez üzerindeki siyasi otoritesini daha çok kendi himayesinde devletler yaratmak yerine, yerel kabile otoritelerine kendi dış politikalarını benimsetmeyi tercih etmiştir. 1899'da Osmanlı himayesi altındaki Kuveyt bunun en açık göstergesidir. I. Dünya Savaşı sonrası Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu toprakları Batı'lı güçlere devretmesiyle şekillenen yeni haritada Irak, Suudi Arabistan ve Körfez'in batı bölgelerini içeren Arap Şeyhlikleri olmak üzere İngiliz sömürgesi altında kalmışlardı. İngiltere'nin 1971'de bölgeyi terk etmesinin ardından İran, Irak ve Suudi Arabistan hemen hemen aynı güce sahip bulunan devletler olarak bölgede başrol oyuncusu haline geldiler. Bu devletler özellikle

[184] Mustafa RAŞİD: **Sovyetler Öncesi Basra Körfezinin Çevresinde Yaşanan Rekabet,** Uluslararası Hukuk Dergisi, Tahran Üniversitesi, Sayı: 13, s. 17.

[185] Rouhollah RAMAZANI: **The Persian Gulf. İran's Role,** University Press of Virginia First Edition, 1972, s. 132.

1971'de petrol fiyatlarının hızlı artış göstermesiyle gelirlerini önemli ölçüde artırdılar[186].

1975'de İran ve Irak arasında baş gösteren sorunların iki ülkeyi 1980'de savaşa sürüklediği görülmüştü. 8 yıl süren İran-Irak savaşı sonucunda dünyaya hakîm olan iki kutubun (ABD-SSCB) siyasi müdahaleleriyle savaştan tam bir galip çıkmamış, bu sebeple bölgede genel denge bozulmamıştır[187].

Petrol bulunmasıyla bu defa bölgenin iktisadi önemi ön plana çıkmış oldu. İngilizler Uman, Şarika ve Bahreyn'deki son askerî güçlerinin de yüklü masrafları karşısında geri çekilmek zorunda kaldılar. 19 Haziran 1961'de ilk önce Kuveyt bağımsızlığına kavuştu. 1971'de İngiltere körfez ülkelerinden tamamen çekildi ve 14 Ağustos 1971'de Bahreyn, 1 Eylül 1971'de Katar, 2 Aralık 1971'de de Birleşik Arap Emirlikleri istiklâllerine kavuştular. Böylece körfez ülkeleri XX. yüzyılın son otuz yılında modern dünyanın bağımsız devletleri olarak yerlerini aldılar[188].

Bugün körfezde sınırı olan ülkeler İran, Irak, Kuveyt, Bahreyn, Suudi Arabistan, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri ve Umman'dır. Bu ülkeler arasından Irak ve İran dışındaki altı körfez ülkesi, 25 Mayıs 1981'de bir araya gelerek kurdukları Körfez İşbirliği Konseyi ile ekonomik, kültürel ve sosyal meselelerde iş birliği ve yardımlaşma içine girmişlerdir. Konseyin aldığı prensip kararları, adım adım gümrük duvarlarının, vizelerin kaldırılmasını ve serbest ikametle iş kurma serbestliğinin getirilmesini hedeflemektedir[189].

Haziran 1981'de Körfez İşbirliği Konseyi'ne üye devletlerin maliye bakanları genel olarak yatırım, petrol, gümrük duvarlarını kaldırmak, banka muamelelerini kolaylaştırmak ve malî meselelerde koordinasyon yapmak üzere anlaşmaya vardılar.

---

[186] SISTANI: a.g.e., s. 207.

[187] Maryem SOLHI**: Hürmüz Boğazının Jeostratejik Önemi**, Tahran Semet Yayınevi, 1998, s. 97.

[188] TALEBZADE: a.g.e., s. 115.

[189] HAFIZNIYA: a.g.e., s. 302.

Bu anlaşma ilk ürününü Kasım 1982'de 2,1 milyar dolarlık bir yatırım fonunun kurulması şeklinde verdi[190].

Mart 1983'te gümrük duvarlarında bir gevşeme oldu, ülkeler arasında birlikte iş kurma ve çalışma hakları tanındı, ortak yatırımlarla tesisler kurulmaya başlandı ve devletlerarası ulaşım hizmetleri artırıldı. 1986 Ocak ayında ortak telekomünikasyon şebekesi kurulmasına karar verildi. Petrol ihracatında görülen körfezdeki yükleme sıkıntılarını hafifletmek gayesiyle borularla nakledilecek petrol için açık denizde sahili bulunan Umman'da yükleme limanları yapılması kararlaştırıldı[191].

Hürmüz Boğazı'nın taşımacılıktaki tehlikeli durumu ve İran'ın boğazı kapatma tehdidi de böylece ortadan kaldırılmak istendi. Ocak 1982'de toplanan savunma bakanları körfez için ortak bir savunma planı geliştirmeye çalıştılar. Plana göre körfezin iç ve dış emniyeti ortaklaşa sağlanacak ve ortak bir hava gücü oluşturulacaktı. Ekim 1983'te kara kuvvetleri, 1984'te hava kuvvetleri ortak manevralar yaptılar. 1984 ve 1985 yıllarında Körfez İşbirliği Konseyi üyeleri Avrupa Topluluğu yetkilileriyle görüşerek petrokimya ürünlerini doğrudan pazarlama yollarını araştırdılar. Ayrıca Avrupa Topluluğu ile doğrudan ticaret yapabilmenin imkânları araştırıldı; 1986'da da aynı çerçeve içinde Amerika ve Japonya ile görüşmeler yapıldı[192].

Basra Körfezi, sekiz yıl devam eden İran-Irak Savaşı'nda (1980-1988) ve Irak'ın Kuveyt'i işgal etmesi üzerine başlayan Körfez Savaşı'nda [1989] büyük bir tahribata uğradı. 1980'de Irak'ın İran'a saldırmasıyla başlayan İran-lrak Savaşı'nda, körfezden batıya giden petrol nakliyatının aksamaması ve emniyet altında tutulması amacıyla Amerika Birleşik Devletleri ve bazı Batılı ülkelerin buraya gönderdikleri savaş gemileriyle bölge denetim altında tutuldu. Savaş sırasında petrol yüklü tankerlerin ve her iki ülkeye ait petrol tesislerinin roket ve füzelerle karşılıklı vurulması körfezde ciddi tehdit oluşturdu. Vurulan tanker ve tesislerden denize sızan

[190] HAFIZNIYA: a.g.e., 304.

[191] TAYYAR: a.g.e , s. 17.

[192] RAMAZANI: a.g.e., s. 198.

petrol çevre kirliliğine ve yangınlara sebep olurken temizlenmesi de büyük bir problem teşkil etti[193].

3 Temmuz 1988 tarihinde 290 yolcu taşıyan İran'a ait bir uçağın Amerika Birleşik Devletleri filosundan yanlışlık sonucu fırlatılan bir füzeyle düşürülmesi, bölgenin ve bütün dünyanın geniş tepkisine sebep oldu. İran'ın Birleşmiş Milletlerin 598 sayılı ateşkes kararını kabul etmesiyle son bulan bu savaş, Basra Körfezi 'nde çeşitli acılarla büyük bir tahribat bıraktı[194].

B. Körfez Savaşı'nın Önemi ve Dünya Üzerindeki Etkileri

Uluslararası arenada sistemler ve dengeler sürekli bir değişim içindedir. Uluslararası sistemde meydana gelen birtakım olayların sonucunda düzende de değişikliklerin meydana gelmesi kaçınılmazdır. Soğuk Savaş sonrasında da birtakım olaylar sonucu dünya düzeninde değişiklikler olmuş ve "Yeni Dünya Düzeni" kavramı ortaya çıkmıştır. Dünya düzeni kavramının genelde savaş sonraları ortaya çıktığı görülmüştür[195].

İşte bu noktada, Körfez Savaşı ile de aslında dünya düzeninde değişiklikler olduğunu görüyoruz. Körfez Savaşı bir bakıma dünyanın yeniden yapılanmasında ilk merhaleyi teşkil etmiştir diyebiliriz. Orta Doğu'nun tüm yapısı ve güç dengeleri bu savaş ile değişmeye başlamış, savaş sonrasında Sovyetler yıkılmış ve yeni bir dünya düzeni oluşmuştur. Artık sistem değişmiş, yeni dengeler meydana gelmiştir[196].

Körfez Savaşı, Saddam'ın Kuveyt'i işgali sonrasında, Irak kuvvetlerinin Kuveyt'ten çıkarılmasını amaçlayan "Operation Desert Shield-Çöl Kalkanı Harekâtı"dır[197].

---

[193] SISTANI: a.g.e., s. 208.

[194] EZATI: a.g.e., s. 176.

[195] Deniz Ülke ARIBOĞAN: **"Uluslararası Barış ve Güvenliğin Sağlanmasında Bir Araç Olarak Birleşmiş Milletler ve Temel Sorunlar**", Avrasya Dosyası, İlkbahar, 2002, Cilt: 8, Sayı: 1, s. 140.

[196] R DREYFUSS: "**The Thirty Year Itch**", *Mother Jones*, Cilt: 28, Sayı: 2, 2003, s. 40.

[197] FRANCIS: a.g.e., s. 23.

Körfez Savaşı, İran-Irak Savaşı'nın sona ermesinden kısa bir süre sonra, Irak'ın Kuveyt'e saldırması ile ortaya çıkmıştır. 2 Ağustos 1990'da Irak Kuveyt'i ilhak etmiş ve bu ilhak sonrası bir dizi olay ve gerilim meydana gelerek birçok olaya zemin hazırlamıştır. Nihayetinde de bu kriz bir savaşa dönüşmüştür. 1988'de İran-Irak Savaşı'nın bitmesiyle beraber Irak silahlanmaya devam etmiş ve komşusu Kuveyt üzerinde, o bölgenin eskiden Basra vilayetine bağlı bir kaza olduğunu dolayısıyla şimdi kendisine bağlı olması gerektiğini öne sürerek hak iddia etmeye başlamıştır[198].

1. Körfez Savaşı'nın Nedenleri

a. İran-Irak Savaşı

İran-Irak Savaşı'nda Batı dünyasının tamamı, Arap dünyasının çoğunluğu, Sovyet Rusya ve sosyalist ülkeler Irak'ı desteklemişlerdir. Bunun birinci sebebi 1979 Şubatında İran'da teokratik, Şii ve Radikal İslami Humeyni rejiminin iktidara gelmesinden sonra, bu yeni yönetimin ilk günden itibaren, çevre ülkelere "devrim ihracı" çabasına girmesiydi. İran'daki yeni rejim SSCB ile ABD'yi birer düşman ilan ederek karşısına almış ve Irak ile yaptığı savaşta yalnız kalmıştır[199].

İran Şahı 1979 İhtilalinden önce özellikle 1970'lerden itibaren, yani İngiltere'nin Basra Körfezi'nden çekilmesiyle birlikte, İran'ı yoğun bir şekilde silahlandırarak Basra Körfezi'nde bir İran hegemonyası kurmak ve bu körfezi İran Körfezi haline getirmek istiyordu. İran Şahı'nın bu amaçla ABD'ye 10-12 milyar dolarlık silah sipariş etmesi sadece Körfez'in değil bölgenin diğer ülkelerinde de endişe yarattı ve tepkilere yol açtı.[200] Çünkü, bu bölge her ülke açısından stratejik öneme sahiptir.

İran'ın bu yalnızlığına rağmen 8 yıllık savaşta Irak bir üstünlük sağlayamamıştır. Savaş İran tehlikesini ortadan kaldırmıştır. Ancak, bu sefer de Irak

---

[198] Linda MELVERN: **"Güvenlik Konseyi: Gizli Kalanlar",** ***Avrasya Dosyası,*** Cilt: 8 Sayı: 1 İlkbahar, 2002, s. 62-77.

[199] Fahir ARMANOĞLU**: 20. Yüzyıl Siyasi Tarih**, Alkım Yayınevi, Ankara, 2009, s. 192.

[200] ARMANOĞLU: a.g.e, s. 194.

bir tehlike olarak ortaya çıkmaya başlamıştır. Halbuki kimse Irak'ın güçlenip bir tehlike oluşturacağını düşünmemişti. Irak büyük bir başarı elde edemedi ama savaştan sonra hızla silahlanmaya başladı. Batılı devletler ve ABD şu veya bu şekilde bu silahlanmaya destek oldular. Irak'ın Ortadoğu'da nükleer bir güç haline gelmesi başta ABD olmak üzere bütün Batı'yı endişelendirdi. Bu endişelerin arkasında yatan amaç ise bölgenin petrol sevkiyatını güvence altına almaktı. Irak'ın bütün bu hazırlıklarındaki amacı Kuveyt'in işgaliydi[201].

b. Irak-Kuveyt Uyuşmazlığı

Bu uyuşmazlık uzun bir süreden beri vardı. Kuveyt, 1759'dan beri Al-Sabah ailesi tarafından yönetilen bir emirlikti. 1899'da burayı kontrol altına alan Ingiltere, 1961 yılında bu ülkeye bağımsızlık verdi. Fakat bu arada 1946'dan itibaren Kuveyt'te petrol üretilmeye başlandı. Kuveyt 1961'de bağımsız olduğunda, o zamanki Irak lideri General Kasım bu bağımsızlığı tanımadı. Kuveyt topraklarının Osmanlı Devleti zamanında Basra vilayetine dâhil olduğunu, dolayısıyla Kuveyt'in Irak topraklarının bir parçası olduğunu ileri sürdü. 1963 yılında Arap Birliği'nin Kuveyt'i tanıması ve bu ülkenin BM üyeliğine kabulü nedenleriyle Irak bu isteğinden vazgeçti[202].

İran-Irak Savaşı'nın ağır borç yükü, Irak'ı yeni kaynaklar aramaya itti. Körfez ülkeleri ve Kuveyt petrol üretiminde Petrol Ihraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC)'in tespit ettiği günlük/varil kotalarını aşmaları nedeniyle petrol fiyatlarının dünya pazarlarında düşmesine sebep oldular ve bundan da Irak büyük zarar gördü. Irak bunun üzerine Arap ülkelerinden petrolün varil başına düşen fiyatının 15 dolardan 25 dolara yükseltilmesini ve kendisine de 30 milyar dolar borç verilmesini istedi; ancak teklifine cevap bile beklemeden Kuveyt sınırına asker yığmaya başladı. Irak'ın Kuveyt'i tedirgin eden bazı girişimleri de zaten vardı. Irak 1989 Mart'ında Mısır, Ürdün ve Kuzey Yemenin katıldığı Arap İşbirliği Konseyinin kurulmasına öncülük etmişti ve kurulan bu örgütün Körfez İşbirliği Konseyi'nin benzeri olduğu

[201] TALEBZADE: a.g.e., s. 211.

[202] Harry ALMOND**: Neutral Shipping, the Persian Culf War**, and Recovery for Damage Arising in that War", 14 Syracuse Journal of International Lawand Commerce (1988), Special Issue, s. 849.

açıklamaları, Körfez İşbirliği Konseyinin üye devletlerini ve dolayısıyla Kuveyt'i tedirgin etti[203].

Irak'ın Kuveyt üzerindeki emellerini gerçekleştirmek için bir takım suçlamalarla işe başladığını da görüyoruz. Irak'a göre Kuveyt, (OPEC) bünyesinde imzalanan antlaşmaları hiçe saymış ve eskiden beri Irak'ın talepleri bulunan sınır bölgesindeki zengin petrol yatakları olan Rumeyla bölgesindeki petrol kuyularını daha fazla ileterek petrol üretimini arttırmıştı. Saddam Hüseyin, bu tutumu "provakasyon" ve "ihanet" olarak değerlendirdi[204].

Irak tarafından Kuveyt'e yöneltilen ikinci bir suçlama Kuveyt'in İran-Irak savaşından yararlanarak Irak'ın güney sınırından 70 km. içeri girdiği ve sınırlarını Irak aleyhine genişlettiği şeklindeydi. Bir diğer suçlama ise, Kuveyt'in "eğri borular" sayesinde Rumeyla bölgesinde Irak tarafına yönelerek Irak'ın rezervlerinden büyük miktarlarda petrol çektiğiydi. Ancak, birçok kaynak incelendikten sonra burada dikkat etmemiz gereken husus, bütün bu iddiaların Kuveyt tarafından kabul edilmeyen ve doğru olup olmadıkları kesin olarak bilinmeyen Irak tezleri olduğudur[205].

Irak, 16 Temmuz 1990'da Arap Birliği Genel Sekreterine bir mektup gönderdi. Bu mektupta Kuveyt'i 1980 yılından bu yana Rumeyla'da kendisine ait petrol bölgesinde petrol kuyuları açmakla ve petrol üretimini artırarak fiyatların düşmesine neden olmakla suçladı. Ancak, bu girişiminden de olumlu bir sonuç alamadı. Gelişmeler devam ederken Irak ve Kuveyt, Cidde ve Bağdat'ta bir dizi görüşmeler yaptılar. Ancak bu görüşmelerden de bir sonuç alınamadı[206].

---

[203] Hermann EILTS: "**The US Perception of Persian/Arabian Gulf Security**", Asian Affairs, Cilt: 25, Sayı: 3, 1994, s. 270.

[204] Tayyar ARI: **"2000'li Yıllarda Basra Körfezi'nde Güç Dengesi**", Alfa Yayınevi, 4. Baskı. İstanbul, 1999, s. 230.

[205] the Gulf War of 1980-1988 the Iran –Iraq war in international legal prespective edited by Ig, F., DEKKER, H.G., HARRY; Post, Martinus Nijhoff Publishers, Bordercht /Boston /London . s. 198.

[206] Amin Sayed HASSAN**: the Iran –Iraq Conflict: Legal Implications,** 31 International and Comparative Law Quarterly, 1982, s. 167.

Irak, gördü ki görüşmelerden herhangi bir sonuç alamadı. Hatta görüşmeler aleyhine sonuçlanmaya başlayınca "coğrafyasını bütünleme" gerekçesiyle 2 Ağustos 1990'da Kuveyt'in işgaline başladı. Irak Kuveyt sınırının İngiltere lehine çizilmiş olduğunu iddia etmekteydi. Irak'a göre Kuveyt Osmanlı döneminde Basra'nın bir parçası olduğu için Irak'a aitti. Aslında bu iddialar, Irak'ın daha güçlü olmak ve İran-Irak savaşının kendisi için yarattığı zararları kapatmak amacıyla ortaya attığı bahaneleriydi[207].

Kuveyt, Irak için çok önemliydi; çünkü Irak'ın Basra körfezine iki yoldan çıkışı vardı. Birincisi Şat-ül-Arap suyolu üzerindeki limanıdır. Ancak bu liman İran ile yapılan savaşta batık gemi enkazlarıyla tıkanmış olduğundan işlemez durumdaydı. İkincisi ise, işlek durumda olan Umm-ı Kasr limanıydı. Ancak bu limanın giriş çıkışını kontrol eden Varbah ve Bubiyan adaları Kuveyt'e aitti. Irak uzun zamandır bu adaların kendisine kiralanmasını istemiştir ancak Kuveyt bunu reddetmiştir. Adaların Irak için stratejik önemi büyüktü bu nedenle Irak Kuveyt'i işgal ederse soruna kalıcı çözüm getirmiş olacaktı. Ayrıca Irak Kuveyt'e sahip olunca Suudi Arabistan'dan sonra dünyanın ikinci büyük petrol rezervine sahip ülke durumuna gelecekti. Irak bütün bu sebeplerden dolayı Kuveyt'i 8 Ağustos'ta ilhak ettiğini açıkladı ve 28 Ağustos'ta da Kuveyt'i Irak'ın 19. Vilayeti olarak ilan etti[208].

Nihayet Kuveyt'in ilhak ve işgali ile birlikte hem Basra Körfezi'nde hem de genel olarak Orta Doğu'da güç dengesi bir anda Irak lehine bozulduğu gibi, bu durum gerek petrolün güvenliğini, gerekse ABD'nin ve Batılı devletlerin bölgedeki ekonomik çıkarlarını tehlikeye sokmuştu[209].

2. Krizin Savaşa Dönüşmesi ve Birleşmiş Milletler Müdahalesi

Irak'ın Kuveyt'i işgali, ilhak etmesi ve Kuveyt'i 19. Vilayet olarak ilan etmesi Ortadoğu petrolleri ile yakından ilgilenen Batılı devletler tarafından büyük bir

---

[207] Hulki CEVİZOĞLU: "**Amerika'nın Körfez Savaşı**", Ceviz Kabuğu Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 2003, s. 201.

[208] CEVİZOĞLU: a.g.e., s. 208.

[209] Harely, DAVIDSON: **United States Protection of Reflagged Kuwaiti Vessels in the Gulf War The Legal Implications**, 4 International Journal of Estuarine and Coastal Law, 1989, s. 173.

tepki ile karşılanmıştır. Bosna-Hersek'teki bunalımdan farklı olarak Kuveyt'in işgali yalnız bölgeyi değil, petrol kaynaklarının denetimi dolayısıyla tüm uluslararası sistemi tehdit etmekteydi. BM Güvenlik Konseyi hemen aldığı 660[210] sayılı kararla Irak'ın işgal ettiği topraklardan kayıtsız şartsız çıkmasını istemiş ve 6 Ağustos'ta aldığı bir kararla geniş kapsamlı bir ekonomik ambargo başlatmıştır.

BM Sözleşmesi'nin 40. maddesi "Güvenlik Konseyi, durumun ağırlaşmasını önlemek üzere, 39. maddesi uyarınca tavsiyelerde bulunmadan ya da önlemleri kararlaştırmadan önce, ilgili tarafları gerekli ya da uygun gördüğü geçici önlemlere uymaya çağırabilir. Bu geçici önlemler tarafların haklarını, iddialarını ya da konumlarını hiçbir biçimde zedelemez. Bu geçici önlemlerin yerine getirilmemesi halinde Güvenlik Konseyi bunu gereğince dikkate alacaktır[211] der.

Güvenlik Konseyi'nin aldığı ve bu maddeyi tekrarladığı 1 Ağustos 1990 tarihli 660 nolu karar ile Irak Kuveyt'ten kayıtsız şartsız çekilmek zorundadır. Fakat Irak bu karara uymamış; Kuveyt'ten derhal geri çekilmesi gerektiği yolundaki emredici talebi görmezlikten gelmiştir. Bunun üzerine BM Güvenlik Konseyi 6 Ağustos tarihli 661[212] sayılı kararı ile ekonomik ambargo uygulamasını başlatmıştır. Bu kararda on üç kabül oyuna karşılık, Küba ve Yemen çekimser kalmıştır[213].

Konseyin ilk planda, Irak'ın ticari ve ekonomik faaliyetlerine ambargo koymakta yavaş davrandığı söylenebilir[214]. Ambargonun kaynağını 41. maddede[215] öngörülen yollardan da çıkarmak mümkündür. Bu maddeye göre Konsey, kararlarını yürütmek için silahlı kuvvet kullanmasını gerektirmeyen ne gibi tedbirlerin alınması

---

[210] UN.Security Council,S/RES/660(1990)of 2 August 1990, karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml

[211] BM Sözleşmesi, [http://www.belgenet.com/arsiv/sozlesme/bmsarti-07.html].

[212] UN.Security Council,S/RES/661(1990)of 6 August 1990, karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml, Erişim Tarih:[40.04.2015]

[213] Johen ENVER**: Law of Warfare at Sea and Neutrality**: Lessons from the Gulf War, 20 Ocean Development and International Law, 1989, s. 239.

[214] Enver BOZKURT: "Birleşmiş Milletler Sisteminde Kuvvet Kullanımı, Körfez Krizi Örneği ve Irak'ın Durumu, ABD'ye 11 Eylül 2001 Terörist Saldırı", Ankara, Nobel Yayınevi, 2003, s. 104.

[215] Enver BOZKURT: "**Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı**", İkinci Baskı, Ankara, s., 510-511.

gerekeceğini tespit edip, Birleşmiş Milletler üyesi devletlerin bu tedbirlere uymalarını isteyebilmektedir.

Bu tedbirlere, ekonomik ilişkileri ile demiryolu, deniz, hava, posta, telgraf, radyo ve diğer ulaştırma amaçlarının tamamen veya kısmen kesilmesi ve siyasi ilişkilerin de kesilmesi girebilmektedir. Bu madde, 39. madde ile birlikte incelendiğinde, silahlı kuvvet kullanılmasını gerektirmeyen bir kararın ancak barışa karşı bir tehdit, barışın bozulması veya saldırma fiilinin olduğunun belirlenmesinden sonra alınabileceği belirtilmektedir[216].

661 sayılı Karar, sadece üye devletlerin değil bütün devletlerin Irak ve Kuveyt ile ihracat ve ithalat ilişkilerini yasaklamaktadır. Halbuki, 41. maddeden, ambargonun sadece Birleşmiş Milletler üyesi devletlerce uygulanmasının istenebileceği anlamı çıkmaktadır. Burada Konsey, üye olmayan devletlere de bir yükümlülük getirmiştir.

Konsey ambargoyu denetlemek amacıyla bir komite oluşturmak yoluna gitmiştir. Yaptırımlar Komitesi adıyla anılan komite, Güvenlik Konseyi üyelerinden oluşmaktadır. Fakat uygulamada bu komitenin çalısma sisteminin keyfi davranışlara neden olduğu, yavaş işlediği ve kararları için oybirliği şartının aranması gibi sebeplerle eleştirilmiştir[217].

Irak, hukuka aykırı tutumunu daha da ileri götürerek 8 Ağustosta Kuveyt'i tamamen ilhak ettiğini dünyaya bildirmiş ve 28 Ağustosta 19. ili olduğunu tek taraflı bir kararla duyurmuştur. Bu gelişme üzerine Güvenlik Konseyi 662[218] sayılı Kararı 9 Ağustos 1990 tarihinde oybirliğiyle almıştır.

Konsey, 660 ve 661 sayılı kararlarını tekrarlayarak, Irak'ın Kuveyt'i tamamen ve sürekli şekilde ilhak ettiğine ilişkin beyanını dikkate alarak, bir kez daha Irak'ın

---

[216] Hambro GOODRICH: (Çev. İlhan LÜTEM), **"Birleşmiş Milletler Antlaşması Şerh ve Vesikalar",** A.Ü., Hukuk Fakültesi Yayınları, 1954, s. 300.

[217] T.W COSTELLO: **Persian Gulf Tanker War and International Law,** 2002, Cambridge University Press, p. 82.

[218] UN.Security Council,S/RES/661(1990)of 25 August 1990, karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml,Erişim Tarih:[11.04.2015]

bir an önce ve kayıtsız şartsız olarak kuvvetlerini 1 Ağustos 1990'daki durumlarına çekmesini istemiştir[219].

Savaşın bitmesinden sonra da ambargo uygulaması devam etmiştir. Irak'ın bütün başvuruları BM tarafından reddedilmiştir. 20 Mayıs 1996 tarihinde Irak'a 2 milyar dolar değerinde petrol satmasına izin verilmiştir. Elde edilecek para ise yalnızca insani amaçlar yolunda harcanabilecektir. Petrol transferin Türkiye üzerinden yapılması da Türkiye'nin kayıplarını bir ölçüde kaldıracaktır. Irak insani amaçlarla kuzeydeki Kürtlerin yasadığı bölgeler dışındaki halk için ithal edeceği sağlık malzemeleri, ilaç ve gıda ürünlerinin BM tarafından denetimi söz konusudur. Sağlık ve gıda malzemeleri dışındaki diğer malların alınımında BM Yaptırımlar Komitesi'nin onayı aranacaktır. Irak'ın satmasına izin verilen 2 milyar dolarlık petrolü satabilmesi halinde 600 milyonluk bölümü Kuveyt'e savaş borcu olarak verilecektir. Irak'ın Kuveyt'e olan savaş borçlarının tümüyle ödenmesinin yüz yıl kadar sürebileceği tahmin ediliyor[220].

a. Abluka Kararı ve Uygulanması

Tanım olarak abluka kelimesi "Bir devletin dısarı ile olan münasebetlerini ve bilhassa ticaretini zor ve kuvvet kullanarak kesmesi"[221] manasına gelmektedir. Ablukanın uygulanabilecegi alan sınırlıdır. Sadece, hukuka aykırı davranan veya düşman devletin sahillerine uygulanma imkânına sahiptir. Ayrıca, zararla mukabelenin bir çesidi olması dolayısıyla bunun da şartlarına uyulması gerekir[222].

Körfez Krizi sırasında da Güvenlik Konseyi konu ile ilgili olarak, 25 Agustos

1990 tarihinde, on üç kabül ve Küba ile Yemen'in çekimser oylarıyla 665 sayılı kararı almıştır. Güvenlik Konseyi 660, 661, 662[223], 664[224] sayılı Kararlarını ve

[219] ALMOND: a.g.e., s. 851.

[220] "Kurye: *Haftalık Dış Politika ve Ekonomi Dergisi*, Sayı: 8, 26 Mayıs 1996, Ankara, s. 10.

[221] Türk Hukuk Kurumu, "Türk Hukuk Lugatı", 3. Baskı, Ankara, Sayı: 1.

[222] BOZKURT: a.g.e., s. 108.

[223] UN.Security Council,S/RES/662(1990)of 9 August 1990, karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml, Erişim Tarih:[40.04.2015]

bunlara acilen ve tamamen uygulaması istegini tekrarlamıstır. Ayrıca, Irak'ın Kuveyt'e saldırmasıyla meydana gelen can kayıplarını esefle karsılayarak ve bundan sonar bu kayıpları önlemek kararıyla, Irak'ın 660, 661, 662 ve 664 sayılı kararla uymayı reddetmeyi sürdürmesi ve Irak yönetiminin Irak bayragını tasıyan gemilerini kullanması ve petrol ihraç etmesi üzerine alarma geçmistir. Müeyyideleri etkili kılabilmek amacıyla Güvenlik Konseyi, üye devletlere müeyyide ihlallerinin önlemesi amacıyla, deniz kuvvetleriyle Körfeze gerekli önlemleri alınmasını istemiştir[225].

25 Agustos 1990 tarihinde 665[226] sayılı Karar ABD'nin baskıları sonucunda alınmıştır. ABD, müeyyidelerin BM çatısı altında uygulamasını teşvik etmis ve BM Sözlesmesinin 51. madde gereğince Kuveyt'I savunacak bir hareketin haklı oldugu ve bunun yapılmasının Kuveyt'in azledilen hükümetince istendigi belirtildi. Bu açıkça yanlıştı. Bu sırada, BM hareketi ve Amerika'nın başkanlıgı uluslararası hukuktan ayrılmaktaydı ve bunun sonucu Amerikalılar kendiliklerinden BM müeyyidelerinin uygulamasını üzerlerine almadılar. Genel Sekreter, 13 Agustos 1990 tarihli bir raporla bu planı yaptı. Bunu ABD, Güvenlik Konseyinden müeyyidelerin uygulamasına yetki vermesini isteyerek gerçekleştirdi.

BM'in baslattığı ambargo kararı her ne kadar sadece BM üyeleri için geçerli olsa da zaman içinde kapsamı genişlemiştir. Avrupa Toplulugu, NATO (Kuzey Atlantik Paktı Antlaşması) gibi uluslararası örgütlerin de ticari ambargoya katıldıkları ve Batılı devletlerin Körfez'e asker sevkiyatına giriştikleri görülmüştür[227].

---

[224] UN.Security Council,S/RES/664(1990)of 18August 1990,karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml, Erişim Tarih:[11.04.2015]

[225] COSTELLO: a.g.e., s. 89.

[226] UN.Security Council,S/RES/665(1990)of 25 August 1990, karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml,Erişim Tarih:[11.04.2015]

[227] ARMANOĞLU: a.g.e., s. 775.

Güvenlik Konseyi 25 Eylül'de aldığı 670[228] sayılı Karar ile kara ve denizde ablukaya alınan Irak'ın hava ablukasına da alınması üzerinde anlaşılmıştır. Bu Karar, on dört kabul ve bir ret oyu (Küba) ile alınmıştır. Güvenlik Konseyi, eski kararları tekrarlamakta ve Irak'ın Kuveyt'e saldırısını, İlhak kararını ve üçüncü devlet vatandaşlarına ilişkin kararlarını ilga etmesini istemekte; olayla ilgili alınan kararlar ve uluslararası insancıl hukukun açıkça, ciddi şekilde ihlalini kınamaktadır. Irak kuvvetlerce Kuveytlilerin yurtlarından ayrılmalarına zorlayan hareketlerini de içeren Kuveyt vatandaşlarına tehdidini ve uluslararası hukuku ihlal ederek Kuveyt'teki kişi ve mallara yönelik fena muamelesini de kınamaktadır[229].

Ağustos 1990 tarihinden savaşın sona ermesine kadar 7882 yük gemisine müdahale edilmiş ve bunlardan 996'sının yükü kontrol edilmiştir. Ayrıca, Irak'a yük taşıyıp ambargoyu ihlal etmeye çalışan 46 ticaret gemisinin Irak limanlarına girişine izin verilmemiştir[230]. Ambargo kararından bir kaç hafta sonra, Konsey Irak gemilerinin hala petrol taşımakta olduklarını tespit etmiştir. Bunun üzerine Konsey, acilen devletlerin Kuveyt hükümetiyle birlikte hareket ederek bölgede seyreden gemilerin ambargo kararı çerçevesinde yüklerinin, rotalarının denetlemesine; Kuveyt'I, deniz kuvvetleriyle birlikte denetime ve gerekli önlemlerin alınmasına katkıda bulunmaya çağırmıştır. Karar, devletlerin gemilere karşı deniz kuvvetleriyle müdahale etmelerini de içermektedir[231].

b. Çöl Fırtınası Harekâtı

İşgalin başlamasından dört ay sonra savaşı nihayetlendiren Çöl Fırtınası Harekatı başlamıştır. ABD öncülüğünde gerçekleşecek operasyon için gerekli olan gücü toplamak için bu kadar süre beklenmiştir. Bu süreçte operasyonda yer alacak asker Suudi Arabistan'da toplanıyor ve eğitiliyordu. 7 Ağustos'ta harekat kararının

---

[228] UN.Security Council,S/RES/670 (1990)of 25 September 1990,karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml, Erişim Tarih:[40.04.2015]

[229] DAVIDSON: a.g.e., s. 184.

[230] Zeki DOĞANAY: "Ortadoğu'nun Jeopolitik ve Jeostratejik Açıdan Değerlendirmesi, Körfez Harbi ve Alınan Dersler", Kur Yayınevi, Ankara, 1994, s. 44.

[231] Paul KAHN: "Lessons for International Law from the Gulf War", 1993, Yale Law, *Faculty Scholarship Series, s. 335.*

alındığı ABD Başkanı George Bush'un ilan etmesinden sonar 17 Ocak 1991 tarihinde hava harekatı başlamıstır. Bu süreçte ABD öncülüğündeki çok uluslu koalisyon güçleri 700.000 askerden oluşmaktaydı (ABD – 425.000, Suudi Arabistan – 45.000, Mısır 30.000, - İngiltere – 25.000, Suriye – 17.000, Fransa – 15.000, Kuveyt – 12.000, - diğer islam ülkeleri – 8.000 ve diğerleri 118.000)[232].

Hava harekatı 24 Şubat'ta son bulmuştur. Gücü iyice zayıflayan Irak'ın teslim olması için kara harekatının başlayabilecegi kararlaştırılmıştır. Fakat öncesinde ABD tekrar bir ültimatom vermiş ve Irak'ın kayıtsız şartsız Kuveyt'in çekilmesini istemis; ancak sonuç alınamamıştır. Bunun üzerine, 24 Subat sabahı kara harekatı başlamıştır. Herhangi bir direnme gösteremeyen Irak kuvvetleri 25 Şubat akşamı Kuveyt'ten çekilmeye başlamıştır. Bu çekilme sürecinde 25.000 Irak askeri teslim olmuştur. 100 saat süren kara harekatı, 28 Şubat sabahı Başkan Bush'un Kuveyt'in tamamen kurtarılmış olduğunu ilan etmesi ile son bulmuştur.

c. Ateşkes Kararı

28 Şubat 1991'de kara harekâtı tamamlanmış ve Irak batılı devletler aracılığı ile BM Güvenlik Konseyi tarafından alınan 12 kararı kayıtsız şartsız tanıdığını açıklamıştır[233].

Çünkü Irak gerek hava harekâtı gerekse kara harekâtı sonucu, ekonomik ve askeri bakımdan büyük kayıplar vermiştir. Yani, ateşkesi Kabul etmek zorunda kalmıştır[234].

2 Mart 1991 tarihinde alınan 686 sayılı karar ile ateşkes şartlarını açıklanmıştır. On bir lehte, bir aleyhte (Küba) ve üç çekimser (Çin, Hindistan, Yemen) oyla bu karar alınmıştır. Güvenlik Konseyi, bu olayla ilgili olarak vermiş olduğu on iki kararı tekrarlamakta ve üye devletlerin Sözleşme'nin 25. maddesinden kaynaklanan yükümlüklerini hatırlatmakta; Kuveyt'in yönetimine yardıma ilişkin 661 sayılı Kararın 9. paragrafını ve tıbbi ihtiyaçlar, insani yardımlar ve gıdaya ilişkin 3 / c paragrafını tekrarlamaktadır. Aynı tarihte Irak ve Birleşik Kuvvetler arasında

[232] F. DEKKER: **The Gulf War of 1980-1988 the Iran –Iraq war in International Legal** Prespective Matinus Nijhoff Publishers, London, 2001, s. 198.

[233] DEKKER: a.g.e., s. 201.

[234] DEKKER: a.g.e., s. 202.

Kuveyt ile Suudi Arabistan sınırının kuzeyindeki Safven kasabası yakınlarında kurulan bir çadırda ateşkes konusunda görüşmeler yapılması gerekiyordu. Fakat koalisyon kuvvetleri komutanı H. Norman SCHWAKRZKOF'un Irak hava sahasındaki cisimlerin düşürülmesi emri gereğince Irak yetkililerin karayolu ile gelmesi üzerine gelişmeler 3 Mart 1991 tarihinde başlamıştır[235].

3 Nisan 1991 tarihinde Güvenlik Konseyi tarafından on iki lehte bir aleyhte (Küba) ve iki çekimser (Ekvator ve Yemen) oyla alınan 678 sayılı karar ateşkesin uygulanma şeklini kararlaştırıyordu. Bu Kararla, Kuveyt'in bağımsızlığının temininin memnuniyeti belirtiliyor ve Irak'ın çekilmesi öngörülüyordu[236].

Biyolojik ve kimyasal silahların kaldırılması, balistik füzelerle ilgili önlemleralınması, Ortadoğu'da nükleer silahların yok edilmesi, silahlanmanın kontrol altına alınmasını ve Irak'ın 15 gün içinde bu kararın uygulamasıyla ilgili silah ve diğer listelerini Genel Sekretere göndermesini istemektedir. Irak'ın silahlarını denetim ile ilgili özel bir komisyon oluşturulmasını karara bağlamaktadır. 678 sayılı Kararda yeralan ve Irak'ın kabul edecegi şartlar üç kategoride toplanabilir. Biri, Irak'ın askeri kuvvetine ilişkindi; Irak'ın bütün kimyasal ve biyolojik silahları ile belli menzile kadar bütün balistik füzelerinin imhasını gerektiriyordu. Bu şart ayni zamanda Irak'ın nükleer silah yapma ve geliştirmeye son vermesiyle nükleer silah yapımında kullanabilecek maddelerin kontrolünün Uluslararası Atom Enerjisi Kurumuna bırakılması öngörüyordu. Bunun yanında uluslararası bir komisyonun silah kapasitesini ve belirlenenlerin denetlemesini, Irak'ın kabulünü şart koşmuştur[237].

İkinci grup şartlar, Körfez krizi ve işgal dolayısıyla meydana gelen kayıplar, yabancı devletlerin, milletlerin ve şirketlerin zararlarının Irak tarafından karşılanmasına yönelikti. Ekolojik dengenin zarar görmesine ve doğal kaynaklara ilişkin ayrıca atıfta bulunmaktadır. Irak'ın petrol ihracatı kapasitesi ekonomik ihtiyaçları tespit ederek zararların ödenmesi için bir fon oluşturması öngörüldü.

---

[235] Anthony AMOVE: "**Iraq Under Siege: Ten Years on",** *Monthly Review*, Cilt: 52, Sayı: 7, 2000, s. 61.

[236] AMOVE: a.g.e, s. 61.

[237] ALMOND: a.g.e., s. 54.

Üçüncü kısım şartlar ise, Irak ve Kuveyt sınırının belirlenmesi ile birleşik kuvvetlerin Irak topraklarından çekilmesini sağlayacak Birleşmis Milletler araştırma birimlerinin kurulmasıyla ilgiliydi. Diğer karar ise, Kuvvetlerin üçüncü devlet vatandaşlarının ülkelerine dönüşü ve terörizme karşı taahhütleri içeriyordu[238].

Irak'ın Güvenlik Konseyi'nin 678 sayılı Kararını kabul etmesini BM Genel Sekreterine ve Güvenlik Konseyine 6 Nisan 1991 tarihinde resmen bildirmesiyle ateşkes resmen iki taraflı olarak gerçekleştirilmiştir.

3. Körfez Savaşı'nın Sonuçları

Körfez Savaşı'nın sonunda Irak iyice ezilerek bölgede başkaldırmak isteyen diğer devletler için bir örnek haline getirilmiştir. ABD de Orta Doğu'da özellikle petrol kaynağı olan Basra Körfezi'nde tam ve tartışmasız bir kontrol kurmuştur. ABD bölgede bir üstünlük kazanmıştır ve Orta Doğu'ya yeni bir düzen getirmek istemesi de bunu açıkça gösteriyordu. Körfez Savaşı ile ABD ağırlığını Orta Doğu'ya koyarken, ortaya attığı ilkelerle de Orta Doğu yeni bir yapılanmaya girdi[239].

Yaklaşık 1,5 milyon askeri karşı karşıya getiren son kırk beş yılın bu en büyük savaşı sırasında Kuveyt'te bombalanan petrol tesislerinden akan ve ayrıca Irak tarafından denize bırakılan milyonlarca varil ham petrol, Basra Körfezinde tarihin en büyük çevre kirlenmesine sebep oldu. Deniz yüzeyinden güneye doğru akan petrol Suudi Arabistan, Katar ve Bahreyn'in deniz suyundan içme suyu temin ettikleri arıtma tesisleri için tehlike oluştururken denizdeki canlıların da ölmesine yol açtı[240].

Diğer taraftan Kuveyt'te ateşe verilen ve yıllarca yanacağı tahmin edilen 500 kadar petrol kuyusundan yükselen dumanlar, yalnız körfez ülkelerinde değil bütün Ortadoğu'da çevre kirliliği meydana getirdi; bölgede yer yer siyah yağmurların yağmasına ve ısı düşmelerine yol açtı. Savaşta tahrip edilen ve tabii dengesi bozulan

---

[238] Theodore DRAPER: **The True History of the Gulf War**: An Exchange Greenwood Publishing, Jan 1992, s. 38-41.

[239] Öner PEHLİVANOĞLU: **Ortadoğu ve Türkiye, Kaştaş Yayınevi**, İstanbul, 2004, s. 193.

[240] Oral SANDER: **"Kuveyt'in İşgali ya da İkinci Körfez Savaşı",** *Siyasi Tarih 1918-1994*, 9. Baskı, Imge Yayınevi, Ankara, 2001, s. 571.

körfezin temizlenerek eski haline kavuşturulmasının yıllar alacağı tahmin edilmektedir[241].

C. Hürmüz Boğazı'nın Önemini Azaltma Planları ve Gündeme Getirilen Alternatif Güzergahlar

Hürmüz Boğazı'nın bypass edilmesine yönelik sahil yeni depolama terminalleri ve boru hatları projeleri hızlı bir şekilde gündeme gelmektedir. Bu projeler finansal ve lojistik açıdan büyük şirketlerin de yatırıma ortak olmak isteyecekleri niteliktedir[242].

Bu durumun yanı sıra, Hürmüz Boğazı'nın kapanmasıyla artan ulaşım maliyetleri nedeniyle alternatif yolların kullanılması gerekli olacağından Hürmüz Boğazı'nı ikame edecek boru hatları gündeme gelecektir. Bunlara örnek olarak ise Doğu-Batı Ham Petrol Boru Hattı (Petroline), Trans-Arap Petrol Boru Hattı (Tapline), IPSA (Iraqi Pipeline Through Saudi Arabia Pipeline), Abu Dabi Ham Petrol Boru Hattı, (ADCOP), Trans-Arabian (Yeni Hat), Dolphin Hattı verilebilir. Fakat bunların çoğunun bakıma, onarıma ihtiyacı bulunmakta olup bazıları da henüz tamamlanma aşamasındadır. Mevcut alternatif güzergâhların verimli çalışarak Batı'nın arz güvenliğini sağlama hususu uzun vadede bir çözüm olarak görülebilir. Boru hatları dışında özellikle yolu uzatarak ulaşımı sağlama, korsanlara açık kapı bırakacaktır. Burada unutulmaması gereken durum, enerji arzının çeşitlendirilmesi ile birlikte enerji güzergâhlarının güvenliğinin sağlanması hususudur. Zira, politikacılar amaca (hidrokarbona) ulaşmanın yanı sıra araçları da (enerji güzergâhları ve onların güvenliğini) ihmal etmemelidirler[243].

---

[241] Christine GRAY: **"From Unity to Polarization: International Law and the Use Against Iraq",** ***European Journal of*** *International Law*, Cilt 13, Sayı 1, 2002, s. 14. Doktora Tezi, İstanbul, **Marmara** Üniversitesi, Ortadoğu Araştırma Merkezi, 2011, s. 78.

[242] Hilmi ÖZEV: **Petrol Sermayesi ve Uluslararası İlişkiler,** Doktora Tezi, İstanbul, Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırma Merkezi, 2011, s. 78.

[243] David CRIST: **Gulf of Conflict: A History of U.S.-Iranian Confrontation at Sea**, Washington Institute for Near East Policy, June, 2009, (Policy Focus #95), s. 30-31.

D. Hürmüz Boğazı'nın Kapanması Hususu

1. Nükleer Kriz ve İran'ın Boğazı Kapatma Tehdidi

2003 yılında başlayan ve halen devam etmekte olan İran nükleer krizi ile birlikte, İran ve Batı dünyası arasındaki ilişkiler her geçen gün biraz daha gerilmiş ve geldiğimiz noktada yaptırımların ölçeği büyütülmüş, olası bir askeri müdahale seçeneği halen masa da ve İranıı çevreleme çabaları yoğun bir şekilde devam etmektedir.

Nükleer kriz dosyasının BM Güvenlik Konseyi'ne taşınması sonrasında onaylanan yaptırım kararlarının[244] ve sonrasında ABD ile Avrupa Birliği'nin tek taraflı olarak uyguladıkları yaptırımların [245] istenilen etkiyi yaratmaması neticesinde ise oklar İran'ın can damarı olan enerji ticaretini göstermeye başlamıştır.

Bu durum Avrupa Birliği ve ABD'nin İran'ın petrol gelirlerini hedef alan yeni yaptırımlara yönelmesine yol açmıştır. Hatta 2012 yılının arifesinde ABD Başkanı Barak Obama, İran Merkez Bankası ile iş yapan mali kuruluşlara yeni yaptırımlar getirmeyi öngören yasayı imzalamış ve bu yasanın tamamen uygulanmaya başlaması durumunda birçok ülkenin İran'dan petrol almasının neredeyse imkânsız hale gelebileceği bir tablo ortaya çıkmıştır.[246]

---

[244] BM Güvenlik Konseyi bünyesinde İran'a karşı alınan yaptırım kararları: United Nations Security Council, *Resolution 1696 (2006) SC/8792*, 31 Temmuz 2006, United Nations Security Council, *Resolution 1737 (2007) S/RES/1737*, 27 Aralık 2006, United Nations Security Council, *Resolution 1747 (2007) S/RES/1747*, 24 Mart 2007, United Nations Security Council, *Resolution 1803 (2008) S/RES/1803*, 3 Mart 2008,United Nations Security Council, *Resolution 1835 (2008) S/RES/1835*, 27 Eylül 2008, United Nations Security Council, *Resolution 1887 (2009) S/RES/1887*, 24 Eylül 2009, United Nations Security Council, *Resolution 1929 (2010) S/RES/1929*, 9 Haziran 2010, United Nations Security Council, *Resolution 1984 (2011) S/RES/1984*, 9 Haziran 2011.

[245] US Department of Treasury, *An overview of O.F.A.C. Regulations involving Sanctions against Iran*, http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/iran.pdf, "Factbox: U.S. EU, and U.N. Sanctions Against Iran", *Reuters*, 20 Ocak 2013, http://www.reuters.com/article/2013/01/21/us-iran-nuclear-sanctions-idUSTRE70K03O20110121 (Erişim Tarihi: 6 Şubat 2013).

[246] Arshad MOHAMMED: "Q+A: New Iran Sanctions Law Lets Obama Pull His Punches", *Reuters*, 12 Ocak 2013, http://www.reuters.com/article/2012/01/12/us-iran-usa-sanctions-idUSTRE80B28F20120112 (Erişim Tarihi: 8 şubat 2013).

Bu adımı takiben, Avrupa Birliği de İran petrolü ve petrol ürünlerinin satın alınması, arzı ve taşınmasını engelleyen kararı onaylamıştır[247]. Başka bir tabirle, bu iki girişimle Batı'nın İran'a ekonomik bir savaş açtığını söylemek yerinde olacaktır. İran‟ ın siyasi ve ekonomik olarak köşeye sıkıştırılmaya çalışıldığı bu son hamleler sonrasında ise, İran da karşı atağa geçerek Hürmüz Boğazı'nı bloke edebileceği tehdidini öne sürmüş ve dünya gündemini meşgul eden bir süreç başlatmıştır.

2. İran'ın, Boğazı Bloke Edebileceği Yöntemler

İran Boğazı hangi yöntemlerle bloke edebileceği de sıkça yapılan tartışmalar arasındadır. Bazı analistler İran'ın Tanker Savaşı modeline başvurmak suretiyle petrol fiyatlarının ve sigorta maliyetlerinin artmasını sağlayarak Batı'yı zor durumda bırakacağını ileri sürerken, diğer bir grup ise Boğazı kapatmak yerine Batı ve Arap dünyasının petrol çıkarlarını zedeleyecek yöntemlere başvurabileceğini düşünmektedir[248].

Kimileri ise Hürmüz Boğazı'nda sıcak bir çatışmaya girmektense Irak ve Afganistan'daki ABD güçlerinin hedef alınabileceğini savunmaktadır. Başka bir grup ise Boğazı kapatmak yerine İran'ın gemilerin geçişini aksatma, geciktirme ve zorlaştırma yöntemini tercih edeceğini söylemektedir[249].

İran, ABD'nin Körfez'deki petrol tesisleri ve tankerlerine saldırılar düzenleyebileceği gibi, daha önce İran-Irak Savaşı'nda yaptığı gibi deniz altına mayın döşeme yoluna da başvurabilir. Zira iyi bir mayın savaş kapasitesine sahip olduğu söylenmektedir. Tabii ki bu durumda gemilerin boğazdan geçişini de engellemiş olur.

---

[247] Official Journal of European Union, *Council Decision 2012/35/CFSP of 23 January 2013, Amending Decision 2010/413/CFSP Concerning Restrictive Measures Against Iran*, 24 Ocak 2013.

[248] Fariborz HAGHSHENASS: "Iran's Doctrine of Asymmetric Naval Warfare," Washington Institute for Near East Policy, PolicyWatch, 1179, December 21, 2006. http://www.washingtoninstitute.org/templateC05.php?CID=2548. (Erişim Tarih:09.08.2014)

[249] Michael T. KLARE: "Strait of Hormuz: Danger Waters", Asia Times Online, 12 Ocak 2012, http://www.atimes.com/atimes/Middle_East/NA12Ak01.html, (Erişim Tarihi: 22 Şubat 2014).

İran küçük gemileri kullanarak tankerler veya ticari gemilere zarar verebileceği gibi onları alıkoyma yoluna da gidebilir. Böylelikle gemiciliği yavaşlatma yöntemini izlemiş olur. Küçük saldırılar, gemilerin oradan geçişini azaltabileceği gibi sigorta maliyetlerini de arttırır[250].

Ancak, tüm bu tartışmaları bir kenara bırakacak olursak, ABD'ye ait 5. Filo ve diğer Batı devletlerinin güçleri böyle bir ihtimal karşısında Boğazı yeniden geçişlere açmak için hazır beklemektedirler.

3. Boğaz'ın Bloke Edilmesinin Yaratabileceği Muhtemel Sonuçlar

Daha önce de belirtildiği gibi Körfez petrollerinin %90'ı ve dünya petrolünün %20'sinin geçtiği bu Boğaz'ın kapatılması veya bölgede olası bir askeri çatışmanın patlak vermesi durumunda dünya petrol piyasası ciddi çalkantılar yaşayabilir. Enerji uzmanlarının tahminlerine göre böylesi bir senaryonun gerçekleşmesi halinde petrol fiyatlarının %50 artması ve ABD ekonomisi başta olmak üzere global ekonominin olumsuz şekilde etkilenmesi ihtimal dahilindedir.

Hürmüz Boğazı'nın kapatılması ve Batı'nın misilleme yaparak Iran petrol tesislerini bombalaması durumunda oldukça karmaşık bir tablonun ortaya çıkacağı tahmin edilmektedir. Zira Hürmüz Boğazı'nın bloke edilmesi günlük 16 milyon varil petrolün başta Asya Pasifik olmak üzere, diğer alıcılara ulaştırılmasını engelleyecektir[251].

Her ne kadar Suudi Arabistan İran'a yaptırım uygulanması durumunda ortaya çıkabilecek arz açığını kapatmaya hazır olduğunu ilan etmiş olsa da[252], Boğaz'ın kapanması durumunda ortaya çıkabilecek arz açığını Suudi Arabistan'ın kapatabilmesi pek de mümkün görünmemektedir. Çünkü, her şeyden önce kendi alıcılarına petrolünü ihraç etmek için Suudi Arabistan da bu rotayı kullanmakta ve bu rotanın bloke olması durumunda, istenilen kapasitedeki alternatif hatların mevcut

[250] Arif KESKİN: **"İran Hürmüz Boğazını Kapatabilir mi?** ",http://www.1news.com.tr/yazarlar / 20120116104410068.html, (Erişim Tarihi: 23 Şubat 2014).

[251] CRIST: a.g.e., s. 38.

[252] Amena BAKR: "Saudi Would Replace Iran Crude If EU Embargoes-Sources", *Reuters*, 27 Aralık 2011, www.reuters.com/article/idAFL6E7NR1980112270.erşmiş tarih [06.10.2014]

olmaması dolayısıyla ihracatının büyük bir bölümünü gerçekleştirebilmekte sıkıntı yaşayacaktır.

Diğer taraftan Batılı devletler, İran tesislerinin tahrip edilmesi durumunda İran'ın üretim yapamamasından kaynaklanacak olan arz açığını Suudi Arabistan'ın kapatmasını talep edeceklerdir. Ancak, her ne kadar Suudi Arabistan Ġran'dan kaynaklanacak bir arz açığını kapatabilme kapasitesine sahip olduğunu ilan etmiş olsa da, gelecekte yaşanabilecek aksaklıklar durumunda sıkıntı yaşayabileceğini göz önünde bulundurarak elindeki tüm ekstra petrolü pazara aktarma hususunda gönüllü olmayacaktır[253].

Daha da önemlisi, Boğaz'ın geçici olarak kapatılması olasılığına fazlasıyla hazırlıklı olan ve bunu kendileri için kırmızı çizgi ilan eden Batı güçleri, Boğaz'ı açmak ve açık tutmak isteyeceklerdir. Bu da sıcak sularda bir çatışmanın başlaması, zaten istikrarsız olan bölgenin daha da istikrarsızlaşması ve beraberinde diğer olumsuz ekonomik ve siyasi sonuçların doğması anlamına gelmektedir.

Hürmüz Boğazı'nın kısmen kapatılması durumunda bile petrol fiyatlarının ciddi oranlarda artması ve zaten çalkantılar yaşayan global ekonominin alabora olması gibi bir tabloyla karşılaşmak mümkündür. Ancak, bu negatif etkinin tek taraflı olmayacağını hatırlamakta da fayda vardır. Zira, 2010 yılında uygulanan ekonomik yaptırımlardan da etkilenmiş olan İran ekonomisinin bugün ayakta durabilmesinin en önemli nedenlerinden biri Hürmüz Boğazı'ndan günlük olarak ihraç ettiği 2 milyon varil petroldür. Bu ana arterin kısmen de olsa kesilmesi durumunda İran'ın da ciddi şekilde etkilenmesi kaçınılmaz olacaktır.

[253] "World Economy: Sanctions Response", *The Economist*, 21 Şubat 2013.

II. 1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NE GÖRE HÜRMÜZ BOĞAZI'NDA UYGULANABİLECEK GEÇİŞ REJİMLERİ

A. Hürmüz Boğazı'nın Coğrafi Özellikleri

Boğazı kapama konusunda İran'ın en büyük engellerinden birisi aslında Hürmüz Boğazı'nın hukuksal statüsüdür. Hürmüz Boğazı dünya tarafından uluslararası sular çerçevesi içinde mütalaa edilmektedir. Bu açıdan bakıldığında Hürmüz Boğazı'nın kapatılması uluslararası hukukun ihlali anlamına gelebileceğinden söz konusu durum İran açısından tehlikeli ve belirsiz bir sürecin başlangıcı sayılabilir[254].

Hürmüz Boğazı İran'ın güneyinde ve Umman'ın kuzeyindedır. Bu Boğaz, Umman Denizine 21 deniz mili olan en dar bölgesinden bağlanmaktadır. Bugün hem İran hem de Umman karasularının genişliğini 12 deniz mili olarak uygulamaktadır. Buna rağmen, ağır taşımacılık açısından önem arz eden derin deniz suları ekte (Şekil 1) görülebileceği gibi Umman karasularına yakın olan taraftadır.

Hürmüz Boğazı'nın genişliği 21 deniz mili olduğu için 20'nci yüzyılın ortalarından önceki dönemlerde geçiş problem oluşturmamaktaydı. Karasuları 3 deniz mili iken, Hürmüz Boğazı'ndaki açık deniz alanından gemiler sorunsuz olarak geçiş yapmaktaydılar. Ancak, 1959 yılında İran'ın, 1972 yılında Umman'ın karasularını 12 deniz miline çıkardıklarını ilan etmeleri üzerine durum değişmiştir. En dar yeri 21 deniz mili olan Hürmüz Boğazı'nda açık deniz alanı kalmamış, tüm Boğaz iki devlet arasında karasuları olarak taksim edilmiş ve geçişte sıkıntılar yaşanmaya başlanmıştır. Hürmüz Boğazı üzerinde karasularının 3 ve 12 mil olduğunda meydana gelen deniz alanları ekte (Şekil 2) gösterilmiştir [255]

---

[254] Arzu CELALİFER EKİNCİ: **İran'ın Stratejik Kartı Olacak Hürmüz Boğazı'nın Önemi,** Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu Akademik Orta Doğu, 2012, Cilt: 6, Sayı: 2, s. 27.

[255] Ali DEMİR**: İran'ın Basra Körfezi'ni Bloke İhtimali ve Hürmüz Boğazı'ndan Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi**, Savunma Bilimler Dergisi, Mayıs 2014, Cilt: 13, Sayı: 1,s.48.

Hürmüz Boğazı'ndan geçişlerle ilgili olarak herhangi bir özel anlaşma bulunmamaktadır. Şekil 1'de görüldüğü üzere; İran ve Umman karasularını 12 mile çıkarmasıyla Boğaz'ı oluşturan deniz alanı tamamen iki devletin karasularına dahil olmuştur. Bu nedenle, serbest geçiş de mümkün olamamaktadır. Dolayısıyla, geriye KBBS ve BMDHS'nde yer alan "zararsız geçiş" ile BMDHS'nde yeralan "transit geçiş" rejimleri kalmaktadır.

B. Hürmüz Boğazı, Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Rejimleri

1982 BMDHS'nin iki açık deniz ya da MEB'yi birbirine bağlayan ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dahil bulunan boğazlardan geçişe ilişkin hükümleri incelendiğinde, uygulanan rejimin esas olarak *"transit geçiş"* olduğu görülmektedir.

Ancak, bu tür bir boğazda transit geçiş hakkından yararlanabilmenin bazı koşulları mevcuttur. Bu koşullardan ilki, söz konusu boğazların statülerinin özel bir antlaşma ile düzenlenmemiş olmasıdır. Hukuki statüleri uzun bir geçmişe sahip olan uluslararası bir sözleşme ile belirlenmiş boğazlardan geçiş kendi özel statülerine tabidir. İkinci koşul ise, uluslararası ulaştırmada kullanılan boğaz sularının tümüyle kıyı veya kıyıdaş devletlerinin karasularına dahil olmasıdır. Bir boğazın suları tümüyle kıyı veya kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olmuyorsa ve karasuları dışında geçişe elverişli olan bir açık deniz kesimi var ise, bu tür boğazlarda, kıyı/kıyıdaş devletlerin karasuları dışından geçişte *"açık deniz rejimi"*, başka bir deyişle, *"serbest geçiş rejimi"* uygulanır[256].

Böyle bir Boğazın kıyı veya kıyıdaş devletlerin karasularına giren kısımlarından geçişler ise, "*zararsız geçiş"* rejimine tabi olacaktır. Son olarak, bu boğazlar, bir devletin kıta ülkesi ile bir adası arasında ve adanın diğer tarafında

[256] Edward BROWN: *The International Law of the Sea, Volume I Introductory Manua*l (England: Darmouth Publishing Company, 1994), s. 86.

benzeri geçişe müsait açık deniz ya da MEB var ise, bu boğazlardan geçişler de "*zararsız geçiş"* rejimine tabi olacaktır.[257]

1958 KBBS, bu tür boğazlardan geçişten, *"boğazlardan zararsız geçiş"* olarak bahsetmiş ve böyle bir geçişin engellenemeyeceği hükmü dışında, *"karasularından zararsız geçiş"* rejimine tâbi tutmuştur. 1982 BMDHS ise, bu tür boğazlardan geçişi "*transit geçiş"* rejimi olarak nitelemiş ve *"karasularından zararsız geçiş"* rejiminden ayırmıştır[258].

Açık denizin veya MEB'nin bir bölümü ile açık denizin veya MEB'nin diğer bölümü arasında yeralan ve tümüyle kıyı/kıydaş devletlerin karasularına dahil bulunan bir boğazdan geçiş rejimi yukarıda incelenen "transit geçiş" rejimidir. Ancak, böyle bir boğaz, aynı devlete ait bir kıta ülkesi ve bir ada nedeniyle oluşmuşsa ve adanın diğer tarafında ulaştırmaya elverişli bir açık deniz veya MEB kesimi varsa, böyle bir boğazdan geçişte "zararsız geçiş" rejimi uygulanır[259].

Aynı şekilde, bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin MEB bağlayan boğazlardan geçişte de "zararsız geçiş" rejimi uygulanır[260]. Ancak, boğazlara özgü "zararsız geçiş", karasularındaki "zararsız geçiş"e nazaran birtakım farklar göstermektedir. Bu kapsamda, 1958 KBBS'de kabul edildiği gibi, boğazlardan zararsız geçiş hakkının, karasularındakinden farklı olarak, kıyı devletince askıya alınması olanağı yoktur. Diğer taraftan, açık denizin veya MEB bir bölümü ile diğer bölümü arasında bulunup da bir ada nedeniyle oluşan ve kıyıları aynı devletin egemenliğine tâbi olmayan boğazların durumu 1982 BMDHS'de ayrıca düzenlenmiş değildir.

---

[257] James KRASKA: Legal Vortex in the Strait of Hormuz, (March 25, 2013). Virginia Journal of International Law, http://ssrn.com/abstract=2246016 or http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2246016 , (Erişim Tarihi:20/3/2015),s.330.

[258] CHURCHILL: a.g.e., s. 64.

[259] CHURCHILL: a.g.e., s. 37.

[260] KRASKA: a.g.e., s.346.

Diğer bir ifade ile, bir ada nedeniyle oluşan ve kıyıları ayrı devletlere ait olan boğazlar, 1982 BMDHS'de zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlar arasında yer almamaktadır. Bu tür boğazlardan geçişte *"transit geçiş"* rejimi uygulanır[261].

Hürmüz Boğazı iki açık deniz/MEB'yi birbirine bağlaması nedeniyle, geçişte transit geçiş rejiminin de kullanabileceği gündeme gelmektedir. Ekte (3şekilde) Basra Körfezi karasuları hattı kırmızı hatla belirtilmiştir. Şekilde görüldüğü gibi, Körfez'e giriş-çıkış yapan bir gemi iki açık deniz/MEB arasındaki geçişi Hürmüz Boğazı bölgesinde karasularından geçiş yapmak zorunda kalarak icra edebilmektedir. Bu geçiş için aynı mesafede açık denizi kullanarak geçişe imkân veren herhangi bir deniz yolu da mevcut değildir. Bu durumda, 1982 tarihli BMDHS hükümleri esaslarına göre Hürmüz Boğazı'ndan geçişlerde transit geçiş rejimi uygulanması için gereken şartların oluştuğu değerlendirilmektedir[262].

Hürmüz Boğazı'na kıyısı olan devletlerden Umman BMDHS'ni imzalamış, ancak İran her ne kadar 1982 Sözleşmesini imzalamış olsa da meclis onayından geçirmemiştir ve doğal olarak yasal herhangi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ancak, prensipte bu Sözleşmeye bağlı hareket etmekte ve 1982 Sözleşmesi ile getirilen "transit geçiş" hakkının sadece bu sözleşmeyi onaylayanlar açısından geçerli olabileceğini kabul etmektedir. Bu durumda, İran perspektifinden bakıldığında 1982 Sözleşmesi'ni onaylamayan ABD bakımından bu hak geçerli değildir[263].

Diğer taraftan; 1982 Sözleşmesi'nin imzalanması sırasında savaş gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakları tartışmalı bir konu olmuş ve Sözleşme'nin imzalanması sonrasında dahi bu tartışmalar devam etmiştir. Dolayısıyla, gerek 1958 Sözleşmesi, gerekse 1982 Sözleşmesi'nde bu konuya ilişkin açık bir düzenleme mevcut değildir. İran açısından ise savaş gemilerinin karasularından geçişleri

---

[262] DEMİR: a.g.e., s. 124.

[263] Bahman AGHAI DIBA: "Is Iran Legally Permitted to Close the Strait of Hormuz?", *Payvand*, 21 Aralık, 2013, http://www.payvand.com/news/11/dec/1216.html (Erişim Tarihi: 26 Şubat 2014), s. 7.

önceden bildirim şartına bağlıdır ve zararsız geçiş için gerekli olan koşullara tabidir[264].

Hürmüz Boğazı bölge devletlerin ekonomik ve cografi özelliklerine göre ve ayrıca çok zengin petrol rezervlerine evsahipliği yaptığı için, uluslararası ticarette büyük bir önem taşımaktadır. Bu yüzden bu uluslararası güzergahın güvenliği ve ona hakim kılınacak hukuki düzenlemeler, petrol üreticileri, petrol tüketicileri, batıdaki sanayi sahipleri, deniz taşımacıları ve sigorta firmaları açısından çok önemlidir[265].

Ayrıca, dünyanın gittikçe petrole bağlılığının artmasyla birlikte, Hürmüz Boğazı'nın kullanılması özellikle büyük güçler nezdinde daha hassas bir aşamaya gelmektedir.

Boğazlardan ve suyollarından transit geçiş kanunu uyarınca, Basra Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nda da deniz güveniliği balıkçı, ticari, savaş ve petrol gemileri için sağlanmıştır[266].

Bu düzenlemeye göre, gemilerin kuzey rotası, Umman Denizi'nden Basra Körfezi'ne, Abumousa, Büyük Tonb ve Küçük Tonb adalarının kuzey tarafında kalarak, bütün güzergah İran iç sularında yerleşmiştir[267].

İran kendi egemenliğini bu üç tartışmalı adalarda kaybederse, bölgedeki hukuku ayrıcalığını kaybedecektir. Bu durumda, ABD ve İngiltere gayri resmi olarak bölgedeki bütün stratejik yolları ve petrol rezervlerini ele geçirebilecektir[268].

---

[264] KRASKA: a.g.e., s.348.

[265] Alan PETZET: **"The Strategic Strait of Hormuz**," *Oil and Gas Journal,* 105(28) (2013):17, <http://find.galegroup.com.ezproxy.library.tufts.edu/gtx/start.do?prodld=AONE &userGroupName=mlin m tufts> (accessed February 6, 2013).

[266] Jasjit SINGH: "Growing South Asian Interests in the Persian Gulf Region: Problemsand Opportunities," *Strategic Analysis* 23, (9) (December, 1999), Available from CIAO Net (Accessed February 4, 2013).

[267] Jafari Valdani ASGHAR**: Historical view on Abumusa and Tunbs islands,** Tehran: Foreign Ministry, Chap and Entesharat Institute, 1997, s. 38.

C. İran'ın 1982 Birleşmiş Milletler 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 taraf 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. [269]

BMDHS gelişmekte olan devletler[270] açısından bir zafer olarak kabul edilirken, halen Sözleşme'ye taraf olmayan gelişmiş devletler özellikle ABD bakımından tam tersi bir anlam ifade etmektedir. Gelişmekte olan devletler bakımından kazanım olarak kabul edilen, açık deniz kesimlerinin altına isabet eden deniz yatağı ve toprak altının ***insanlığın 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

---

[268] Ahmad JALINUST: Vahid BARARIARAYE**: The Three Island (Abu Musa, the Greater, Lesser Tunb Islands) Integral Parts of Iran**, The International Jornal of International Affairs, vol. XIX, No: 4: 1-23 fall 2007, s. 17.

[269] Saeed BAGHERI: ***İran ve Deniz Hukuku: Güncel Tartışmalar***, Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: XVII, Sayı: 3 – 4, Aralık 2013, s. 155-182).

[270] Amerika Birleşik Devletleri Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda Sözleşmenin deniz yatağıyla ilgili hükümlerine karşı çıkarak Sözleşme'yi imzalamamıştır: Bkz. John NORTON MOORE, "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.>. [14.09.2014].

Konferansın savaş gemilerinin karasularından zararsız geçişi ve deniz kaynaklarının işletilmesinde sadece gelişmiş devletlerin çıkarlarının dikkate alındığına ilişkin sonuçlarına karşı itirazda bulunmuştur.[271]

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

Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yapılageliş haline gelmeyen mevcut uluslararası hukuk kuralları sadece Sözleşme'ye taraf olan devletleri kapsamaktadır. Örneğin boğazlardan transit geçiş hakkı, MEB ve deniz yatağının insanlığın ortak mirası olarak tanınması.

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 hakîmiyetini 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[272] kapsamına girmektedir. Bu yüzden söz konusu 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 eleştiridiği en önemli hükümler "savaş gemilerinin karasularından zararsız geçişi" ve "uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkı" hususudur.

---

[271] BAGHERI: a.g.e., s.162.

[272] 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, MEB ve kıta sahanlığının sınırlandırılması, işbu Sözleşme'nin diğer kara parçalarına uygulanabilir hükümlerine uygun olarak yapılır; 2- İnsanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri veya kıta sahanlıkları olmayacaktır".

III. İRAN'IN DENİZ BÖLGELERİ KANUNU VE HÜRMÜZ BOĞAZI

A. Genel Olarak Kanunun Getirdiği Düzenlemeler

İran'ın Deniz Bölgeleri Kanunu (IDBK), Basra Körfezi ve Umman Deniz'i ile ilgili 20 Nisan 1993 tarihinde onaylandı[273]. Bu Kanunun onaylanmasının başlıca amacı varolan dağınık İran Deniz Bölgeleri Kanunlarını ve ayrıca, ulusal kanunlarını 1958 ve 1982 Deniz Hukuku Sözleşmeleriyle eşleştirmek olmuştur.[274]

Bu Kanuna göre, İran transit geçişini Hürmüz Boğazı'ndan resmi olarak tanımıyor ve bu Boğazın karasularından geçişi başka İran karasularından geçiş gibi değerlendiriyor. Bir başka değişle, İran Hürmüz Boğazı'ndan zararsız geçişlerin bile durdurabileceğini varsayıyor[275].

IDBK gör, ülkenin kara sularındaki düz esas hat çizimi, düz bir çizgiyle çizilerek İran'ın birçok adasını iç sular kapsamına alıyor[276]. İran Devleti Basra Körfezindeki iç sular, adalar, Hürmüz Boğazı ve Umman Denizi dışında düz esas hattına bağlı sulara da egemendir. Bu egemenlik İran karasular üzerindeki hava sahası, deniz yatağı ve toprak altını da kapsamaktadır.

İran Devleti Bakanlar Konseyi'nin 22 Temmuz 1973 yılındaki 2.250-67 nolu Kararnamesine göre, Basra Körfezi ve Umman Denizi'nde Karasularının esas hattı belirtilmiştir. Bu Kararnameye göre, başka bölgelerde ve adalarda kriter, sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır. Böylece karasuların esas hattı ile İran ana karası ve adalar arasındaki sular aralarındaki mesafenin karasuları genişliğinin 2 kattından fazla olmama koşuluyla, İran Devleti'nin egemenliği kapsamında olacaktır. Bu kanuna göre, İran'a ait olan adalar, karasuları içinde de dışında da kendilerine özgü bir karasuyuna sahiptirler.

---

[273]KRASKA: a.g.e., s.346.

[274] (İran Resmi Gazetesi, sayı:1208, tarih: 29 Nisan 1993).

[275] Piruz MOJTAHADZADE: **"Iran Sea Border in Persian Gulf: Iran and United Arab Emirates Claims on Abumusa and Tunbs Islands**", Universal Publishers Boca Raton, Florida, USA, 20:08, p. 107.

[276] HAFEZNIYA: a.g.e., s. 106.

Ayrıca, İran Hürmüz Boğazı'ndan yabancı gemilerin zararsız geçişini de Bakanlar Kurulu'nun 1935 tarihinde yayınlanan genelgesine göre, ruhsata tabii tutmuştur.

Halbuki, 1982 Deniz Sözleşmesi uyarınca, dünya denizciliği için kullanılan boğazlar, örneğin, Hürmüz Boğazı, transit geçiş rejimine tabi olmuştur. Böylece, boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar ve bu transit geçiş hakkı engellenemez[277].

B. Kanunun Hürmüz Boğazı'ndan Geçişe İlişkin Olarak Getirdiği Sınırlamalar

IDBK'de Boğazlardan geçiş ve seyrüseferin serbestisi ticaret gemileri, savaş gemileri ve uçaklar ayırımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca, barış zamanı, İran'nın tarafsız olduğu savaş zamanı, İran'ın muharip olduğu savaş zamanı ve İran'ın kendisini pek yakın bir tehlikesi tehdidine maruz görmesi, durumları da gözönunde bulundurularak ayrım yapılmıştır.

1. Ticaret Gemileri Açısından

IDBK'de ticaret gemilerin açık bir tanımı yapılmamıştır. IDBK'nin 11. maddesi savaş gemileri kapsamına girmeyen bütün gemileri ticaret gemisi olarak kabul etmektedir. Bir başka deyişle, savaş gemisi grubuna girmeyen tüm gemiler bu bağlamda devlet gemileri de (ticari amaçla kullanılsın veya kullanılmasın) ticaret gemisi grubuna girmektedir.

a. Barış Zamanında

Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrakları ve taşıdıkları yükler ne olursa olsun, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde İran yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimine tabi tutulmaları hariç olarak üzere, hiçbir merasime tabi olmadan boğazlardan geçiş ve seyrüseferin özgürlüğünden yaralanacaklardır. Basra korfezinden veya Umman Denizi'nden Boğaz'a giren her gemi, Boğazın girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir sağlık belgesi veya

[277] MOJTAHADZADE: a.g.e., s. 108.

gemide bulaşıcı ve salgın bir hastalık olmadığını doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, mümkün olan azami süratle yapılacak, gemiler Boğazdan geçişleri esnasında bundan başka durmak zorunda bırakılmayacaklardır[278].

Kılavuzluk ve römorkaj isteğe bağlıdır. Ticaret gemilerinin acentası veya kaptanının bu hizmetleri talep etmeleri ve İran makamlarınca anılan hizmetlerin yerine getirilmesi halinde ücret talep edilebilecektir[279].

b. İran'ın Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

İran savaşan değilse, ticaret gemileri, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde Boğazdan geçiş ve seyrüseferin özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu durumda da, kılavuzluk ve römorkörcülük isteğe bağlı olacaktır[280].

c. İran'ın Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında, İran savaşansa, İran ile savaş durumunda olan bir devlete ait ticaret gemileri Boğazdan geçemezler. Tarafsız devletlere ait ticaret gemileri, İran ile savaşta olan devlete (düşmana) hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazdan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanabilirler. Gerek düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşulu, gerekse İran'nın savaşan bir devlet olarak savaş hukukundan kaynaklanan hakları İran'a, geçiş yapan gemilerin taşıdıkları yükleri kontrol etme, dolayısıyla harp kaçağı olan malları zapt ve müsadere etme hakkı vermektedir. Bu durumda, gemilerin boğazdan gündüz girmeleri ve geçişlerini her seferinde İran makamlarınca gösterilecek yoldan yapmaları gerekir[281].

[278] BIGDELI: a.g.e., s.143.

[279] IMADZAD: a.g.e., s. 118.

[280] BIGDELI: a.g.e., s. 145.

[281] RAMEZANI: a.g.e., s. 28.

d. İran'ın Kendisini Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Görmesi Durumu

İran'ın kendisini bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda da, ticaret gemileri, barış zamanı için öngörülen düzen uyarınca, boğazlardan geçebileceklerdir. Ancak, gemilerin boğazdan gündüz girmeleri ve geçişlerini her seferinde İran makamlarınca gösterilen yoldan yapmaları gerekir. Kılavuzluk, bu durumda da zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır[282].

2. Savaş Gemileri Açısından

IDBK'nin savaş gemilerine ilişkin hükümleri 12-16 maddelerin içerisinde mütalaa edilmelidir. Boğazdan geçişi ve gemilerin ulaşımını İran'ın güvenliği ve Basra Körfezindeki kıyıdaş devletlerin bu denizdeki güvenlikleri çerçevesinde koruyacak şekilde düzenlenmiştir.

IDBK, her sınıf savaş gemisine geçiş hakkı tanımamış, bu haktan yararlanacak savaş gemilerinin geçişlerini bazı kayıt ve sınırlamalar tabi tutmuştur. IDBK'nin 13'ncü maddesine göre, barış zamanında, hafif suüstü gemileri ve yardımcı gemiler, ister Basra Körfezi'ne kıyıdaş olan ister kıyıdaş olmayan devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, boğazlara Sözleşmede öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ve harç ödemeksizin boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır[283].

Savaş gemilerinin barış zamanında boğazlardan geçmesi için, İran hükümeti ne diplomatik yoldan bir ön bildirimde bulunulması gerekmektedir. Bu ön bildirimin normal süresi sekiz gündür. Ancak, Basra Körfezi'ne kıyıdaşı olmayan devletler için bu sürenin onbeş güne çıkarılması konusunda talepte bulunabileceklerdir[284].

---

[282] RAMEZANI: a.g.e., s. 29.

[283] احمد نیکنام: جنگ در دریاها از منظر حقوق بین الملل, مجله دادرس, دانشگاه تهران, سال ۲۰۰۶, شماره ۶۶ ,صفحه ۱۷.

Ahmed, NIKNAM: **Uluslararası Hukuk Açısından Denizlerde Savaş**, Dadres Dergisi, 2006, Tahran Universitesi, No: 66, s. 17.

[284] ابوالقاسم شمع ابادی: حقوق حاکم بر مناطق دریایی ایران ,انتشارات نوین,تهران۲۰۰۶,صفحه۱۶۰.

Bu ön bildirimde; gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekirse dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her değişikliğin üç günlük bir ön bildirim konusu olması gerekmektedir. Ayrıca, boğazlara girişin, ilk ön bildirimle belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekmektedir. Bu sürenin bitiminden sonar, ilk ön bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön bildirimde bulunulması gerekecektir.[285]

Yukarıdaki sınırlamaların dışında 16 üncü madde uyarınca savaş gemilerinin tonajları ve sayıları da sınırlanmıştır. Bu madde hükmüne göre boğazlardan geçiş halinde bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacak ve bu kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir.

a. İran'ın Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında, İran savaşan değilse, savaş gemileri, yukarıda belirtilen barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde, boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanacaklardır [286].

Bununla beraber, savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. Ancak, Basra Körfezine kıyıdaş olsun veya olmasın, savaşan bir devlete ait olup da, savaşın başlangıcında üs ve limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönmek üzere boğazlardan geçiş yapmak hakkına sahiptirler. Bu gemileri, boğazları geçiş süresince, deniz harbi hukukunun savaşan devletlere tanıdığı zapt ve müsadere hakkı ile muayene hakkını icra etmeleri veya diğer herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaklanmıştır[287].

b. İran'ın Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında İran savaşan ise, savaş gemilerinin geçişi konusunda Iran hükümeti tümüyle dilediği gibi davrana bilecektir. Diğer bir ifade ile İranın muharip

---

Abolghasem SHAMABADI**: İran Denizlerine Hakim Olan Hukuk Rejimleri**, Tarhan, 2007, Novin Yayınevi, s. 160.

[285] NIKNAM: a.g.e., s. 19.

[286] NIKNAM: a.g.e., s 20.

[287] SHAMAMADI: a.g.e., s.169.

olduğu bir savaş durumunda, yabancı devletlere ait savaş gemilerinin boğazlardan geçip geçmeyeceğine karar vermek, İran Hükümeti'nin takdirine bırakılmıştır[288].

Beklendiği gibi IDBK bazı devletlerin tepkisine neden oldu. Bu devletlerden biri de ABD'dır.

ABD Hükümeti özellikle düz esas hatların çizimine ve savaş gemilerinin geçiş öncesi İran Devleti'nin izinine tabii tutulmasına itiraz da bulundu ve bu itirazı sadece hukuki bir tepki olarak tanımlamıştır.

İran 1987 yılında, ABD'nin savaş gemilerinin Hürmüz Boğazı'ndan geçerken kendi karasularının ihlalinden dolayı bu ülkeye itirazda bulunmuştur.

1993 IDBK'nın 9. maddesine göre, yabancı savaş gemileri, nükleer güçle çalışan gemiler, radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyan gemiler, İran içsularından geçiş öncesi, İran Hükümeti'nden izin alamalıdır. Bu Kanun sadece Hürmüz Boğazı'nın İran egemenliği altında bulunan bölgelerde geçerlidir[289].

1993 yılında İran, ABD'nin itirazı üzerine şöyle bir açıklama yapmıştır: Deniz Sözleşmeleri Kanunu örf ve adete dayalı hukuku betimleyemez. Ayrıca, İran 15 Mayıs 1995 tarihinde 64/1206 no.lu Avrupa Birliği notasına tepki gösterek, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3. Bölümü'nün tanımadığını vurguladı. 1982 Cenevre Sözleşmesinin 16/3. maddesinde öngörülen kıyı devletleri haklarını koruma amacıyla sahildar devlet, karasularında zararsız olmayan her türlü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir. Böylece, Hürmüz Boğazı'nın iki kıyı devleti zararsız geçiş kuralını hoşgörüyle karşılamışlardır[290].

Korfu Boğazı meselesinin kararında belirlendiği gibi o boğazlar ki, bir açık denizi başka bir denize bağlayıp uluslararası gemi taşımacılığında kullanılıyorlarsa,

---

[288] SHAMABADI: a.g.e., s. 170.

[289] Francis NGANTCHA: **The Regime of Innocent Passage and the Evolution of the İnternational Law of the Sea**, Printer Publisher, London and New York, 1990, s. 111.

[290] HAFEZNIYA: a.g.e., s. 107.

zararsız geçiş rejimine tabii tutulmaktadır. Bu doğrultuda, şüphesiz Hürmüz Boğazı da uluslararası boğazları kapsamına dahil edilmektedir.

BMDHS'nın 3. Konferansı esnasında Hürmüz Boğazı'nın 2 sahildar devleti bu konuda aynı görüşü paylaşmıştır. Hatta, Umman Devleti bir taslak hazırlayarak bu boğazlardan geçişleri zararsız geçiş rejimine dahil kalmasını istemiştir.

Ayrıca, İran Devleti ise Cenevre Sözleşmesi'ne dayanarak, bu boğazlardan geçiş serbestliğinin sağlanması için yeni kararların alınmasına olumsuz yaklaşmamıştır.

Bu doğrultuda İran 3. toplantıda yarı kapalı denizlere bağlanan boğazlarda bayrak sahibi sahildar devletlerin gemilerin için serbest geçiş hakkını istemiştir. Fakat kısa bir zaman sonra bu tür boğazların kıyı devleteri, büyük güçlerin sadece transit geçiş rejimi üzerinde kararlı olduğuna varmışlardır. Böylece, 1977 yılında New York Kenti'nde düzenlenen 5. toplantıda transit geçiş rejimi açık deniz ile MEB arasında yeralan boğazlara kabül edilmiş ve kesinleşmiştir. İran Devleti de bu karara olumlu yaklaşmıştır[291].

Ancak, İran devriminden sonra yeni hükümet kendi tutumunu değiştirerek geçiş rejimini sadece güvenlik tehdidi içermediği takdirde sağlayacaktır.

Öte yandan, Umman Devleti de bazı geçiş kurallarına koşullar ekleyerek Hürmüz Boğazı'ndaki diğer komşu devletlerin uluslararası gemi taşmacılığı doğrultusunda dikkate aldığı güvenlik kurallarını ihlal etmiştir[292].

Bu Konferansın son toplantısında İran ve Umman devletleri, karasularda zararsız geçiş rejimini kıyı devletlerin güvenliğinin sağlanması için yönetmenlik düzenleyen devletler grubuna katıldılar. Bu öneri İran Devleti tarafından Konferansa sunulmuş ancak, büyük deniz güçlerine sahip olan devletler, özellikle ABD tarafından reddedilmiştir. Bu durum İran ve Umman devletlerinin sözleşmenin imzası esnasında bazı yorumsal deklarasyonlar yayınlamasına neden olmuştur.

[291] Mojtahadzade, PIRUZ**: Iran Sea Sorder in Persian Gulf: Iran and United Arab Emirates Claims on Abumusa and Tunbs islands,** Political-Economical Ettelaat, 17th year, No. 191-192.

[292] PIRUZ: a.g.e., s. 198.

İran'ın düşüncesine göre, uluslararası boğazlarda transit hakkı siyasi pazarlıklar sonucu alınmıştır.

İran bu Sözleşme'yi onaylamadığı sürece Hürmüz Boğazı'ndaki karasularından geçiş rejimi hususunda sadece uluslararası örf ve adet hukukuna tabii kalacaktır. Şüphesiz Sözleşme'nin onaylanmasından sonra sadece üye devletler bu Sözleşme'nin boğazlar konusunda var olan ayrıcalıklarından faydalanabilir.

Umman Devleti'nin yorumuna göre transit geçiş kurallarının uygulanması, kıyı devletlerin kendi güvenliğini ve düzenini koruması amacıyla aldığı önlemeleri engelleyemez. Fakat Sözleşme'de hiç bir madde bu yorumu desteklemediği için, Umman Devleti'nin yorumu büyük olasılıkla Hürmüz Boğazı'na hakim olan düzeni değiştiremiyecektir[293].

Barış dönemlerinde Hürmüz Boğazı'ndan gerek zararsız geçiş gerekse transit geçiş sadece IMO tarafından çizilmiş deniz yolları içinde mümkün kılınmıştır[294].

Aksi takdirde bu gemilere uluslararası kuralların ihalalından dolayı soruşturma açılacaktır. Ayrıca, yukarıda bahsettiğimiz deniz yolları, Umman devletinin karasuları içinde yerleşmiştir. Bu deniz yollarının dış limiti Kuveyin Kebir adasından 4 mil ötede ve iç limiti bu adanın 1 milindedir. Böylece bu durum İran için hiç bir sıkıntı açmadan İran karasularından geçiş yapan gemiler de zararsız geçiş rejimini kullanarak 1982 Sözleşmesi'nin 36. maddesine dayanarak İran karasularından geçiş hakkını kazanabilirler[295].

İran kendi karasularından transit geçiş rejimini kabul ederse, kesintisiz geçiş ve Hürmüz Boğazı'nın hava sahasından serbest uçuşları da onaylamış olacaktır:

---

[293] Anthony CORDESMAN: "**Iran, Oil, and the Strait of Hormuz**," Report for the Center for Strategic and International Studies, March 26, 2007, 2, <http://csis.org/ files/media /csis/pubs /070326_iranoilhormuz.pdf> (accessed November 1, 2013).

[294] Richard DARMAN : **The Law of the Seaو Rethinking U.S. Interests**", *Foreign Affairs*, January 1978, s. 378.

[295] میلان شاپور حقوق حاکم بر مناطق دریایی ایران ,انتشارات دریا ,تهران۲۰۱۳,صفحه۱۰۴.

Milan SHAPOR**: İran Denizlerinin Hukuk Statüsü**, Tahran, 2003, Darya Yayınevi, s. 104.

Birinci hususa göre; 1982 Sözleşmesi'nin 39. maddesinin 1. fıkrasının a kısmına, 42. maddesinin 1. fıkrasının a ve b kısımlarına ve 233., 234. maddelerine göre İran transit geçişi engelleyebilir.

Hatta gemilerin transit geçişleri esnasında kuralları ihlal ettikleri durumlarda 1982 Sözleşmesi'nin 38. maddesinin 2. ve 3. fıkralarına göre İran bu geçişi engelleyebilir.

Böylece, gemiler ve uçaklar tarafından 39. madenin ihlal edillmesi ile birlikte İran güvenliği ve toprak bütünlüğüne bir tehdit oluşmuşsa bu geçiş, zararsız geçiş rejimine tabii olamayacaktır[296].

2. hususa bağlı olarak, Hürmüz Boğazı'nın hava sahasından yapılan uçuşlar sadece İran bölümünü kapsayarak zararsız geçiş rejimine tabii tutulacaktır. Ayrıca, İran Devleti barış zamanında bu uçuşları engelleyemez. Ancak, meşrumüdafaa ilkesine dayanarak bu geçişler İran'ın egemenliğini, bağımsızlığını ya da toprak bütünlüğünü ihlal ederse engelleyebilir[297].

Ancak, varolan tecrübelere göre güçlü devletler özellikle ABD'nin Basra Körfezi'nde ve Hürmüz Boğazı'nda sahildar devletlerin hukukunu gözardı ederken hep kendi çıkarlarından dolayı çoğu zaman istedikleri geçişlerde bulunmuşlardır[298].

Bütün bu yorumlara rağmen İran Devleti'nin 1982 Sözleşmesi'ne taraf olması bu devletin hukukunu başka taraf devletler gibi daha iyi koruyabilir[299].

İran Devleti'nin bu Sözleşme'ye taraf olmasının bu ülke adına bazı getirileri olabilir. Örneğin; insanlığın ortak mirası kapsamına girebilir. 3. Deniz Hukuku Konferansında dünya denizlerinin ulusal yetki sınırları dışında kalan bölümününün yüzeyi, BMDHS ile, tüm devletlerin serbest kullanımına bırakılmakta, ancak bu alanların deniz yatği ve toprak altlarının zenginlikleri yani yeryüzünün %42'si

[296] SHAPOR: a.g.e., s. 105.

[297] RAMAZANI: a.g.e., s. 42.

[298] HAFIZNIYA: a.g.e., s. 118.

[299] BIGDELI: a.g.e., s. 149.

insanlığın ortak mirası olarak kabul edilmekte ve «Uluslararası Alan» diye nitelenmektedir[300].

[300] Joshua Ho: "**The Security of Regional Sea Lanes," Institute of Defence and Strategic Studies** Working Paper No.81 (June 2005), 6, <http://www.isn.ethz.ch/ isn/Digital-Library /Publications/Detail/?ots59 1 =0C54E3B3-1 E9C-BE1E-2C24- A6A8C7060233&lng =en&id =27086> (accessed January 5, 2012).

SONUÇ

Uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimi, geciş özgürlüğü üzerinde inşa edilmiştir. Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü arasında yer alıp, tümüyle kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olan ve uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçiş, ilk kez, UAD'nin Korfu Boğazı Davası'nda konu olmuştur. Divan bahse konu davada, barış zamanında savaş gemilerinin, önceden izin almaksızın, zararsız olmak koşuluyla, uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçiş hakkına sahip olduğunu kabul etmiştir. Divan'ın, kaynağından örf adeti niteliğinde bir ilke olarak kabul ettiği bu durum, 1958 Cenevre KBBS'de teyit edilmiştir. Sözleşme'de karasularından zararsız geçiş ile boğazlardan zarasız geçiş, ticaret gemisi ve savaş gemisi ayırımı yapılmaksızın, bir istisna dışında aynı hukuki esaslara tabi tutulmuştur. Bu istisna, uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardaki zarasız geçiş hakkının ertelenmeyeceği ilkesidir.

Geçiş özgürlüğünün kullanılmasındaki koşullar bakımından BMDHS, 1958 Cenevre KBBS'den farklı bir düzenleme getirmiştir. BMDHS'de iki tür uluslararası boğaz için iki farklı rejim öngörmektedir. Birincisi, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümüyle diğer bir bölümü arasında yer alan boğazlar olup, bir istisna dışında "transit geçiş" rejimine tabidirler. Bu istisna; aynı devlete ait kıta ülkesi ve bir ada nedeniyle, oluşan ve adanın diğer tarafında ulaştırmaya elverişli bir açık deniz veya MEB kesimi bulunan bir boğazdan geçişte uygulanan "zararsız geçiş" rejimidir. İkincisi ise, bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlardan geçişte uygulanılan "zarasız geçiş" rejimidir.

Hukuki statüleri özel bir antlaşma ile düzenlenmemiş olan ve uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlar, tümüyle kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dahil oluyorsa, transit geçiş rejimi uygulanacak boğazlar olarak mütalaa edilir. Bu tür boğazlardan transit geçiş, su sathından ve su altından (dalmış durumda) seyir ile boğazın üzerinden uçuş hakkını kapsar. Diğer bir ifade ile zarasız geçişin satıhtan yapılma mecburiyetinin aksine, transit geçiş halindeki

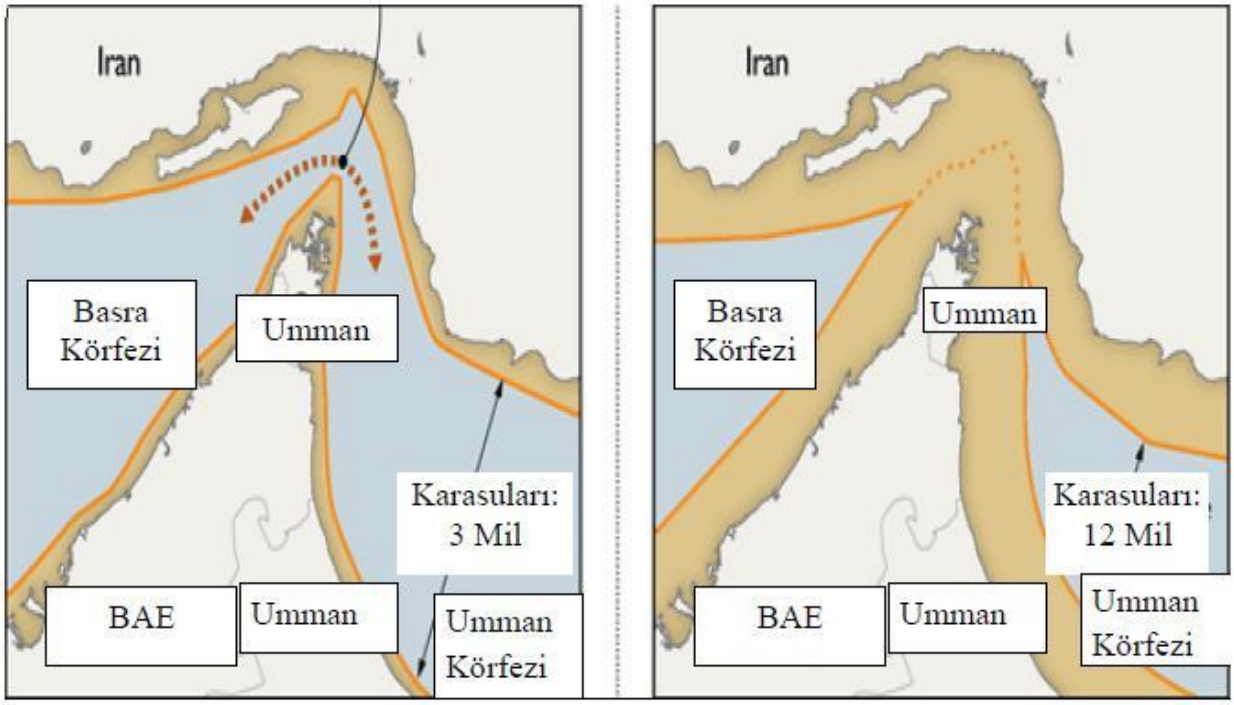
denizaltılar ve diğer sualtı araçlar dalmış durumda seyredebilirler. Ayrıca, transit geçiş hakkından hava vasıtaları da yaralanırlar.

Uluslararası deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması ilkesi, boğaz suları üzerinde kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerinin yetkilerinin karasuları üzerindeki yetkilerine oranla daha fazla sınırlamıştır. Bunun sonucu olarak, transit geçiş rejimi, zarasız geçiş rejimine oranla daha serbest bir geçiş rejimi olarak karşımıza çıkmaktadır. BMDHS'de öngörülen düzenlemeler çerçevesinde; kıyı devleti, zararsız geçiş rejimine tabi karasularında zararsız olmayan bir geçişi önlemek üzere, geçişi de yasaklayabilir ve erteleyebilir. Ayrıca, ulusal mevzuatında öngörülen tedbirleri alabilir. Halbuki, kıyı devletlerinin transit geçişi engelleme ve erteleme hakları yoktur.

Basra Körfezi'nin sıcak suları Hürmüz Boğazı kanalıyla Umman Denizi ve Hint Okyanusu'na karışır. Kuzeydoğu da Şattülarab (Ervend) Irmağı ağzından başlayan ve güneydoğuda Hürmüz Boğazı'na kadar uzanan Basra Körfezi'nin uzunluğu yaklaşık olarak 805 km'dir. Genişliği yaklaşık 280 km. derinliği ise ortalama 40-50 m arasında değişmektedir. Derinliğin en fazla olduğu ve 100 metreye ulaştığı yer Hürmüz Boğazı'dır. 1980 ile 1988 arasında süren İran-Irak Savaşı'nın odak noktasıdır. 1991 yılında da Körfez Savaşı'nın önemli bir nedeni olmuştur.

Yerkürenin ticari ve askeri olarak en önemli suyollarından biri olan Hürmüz Boğazı Ortadoğu coğrafyasında yer almaktadır. Küresel dengeler açısından büyük öneme sahip olan bu suyolu, küresel ticaret ve hammadde akışı, jeopolitik aktarım hatları, kıtalararası etkileşim bölgeleri, küresel ve bölgesel güvenlik stratejileri ve güç dengeleri açısından son derece belirleyici konumda bulunmaktadır.

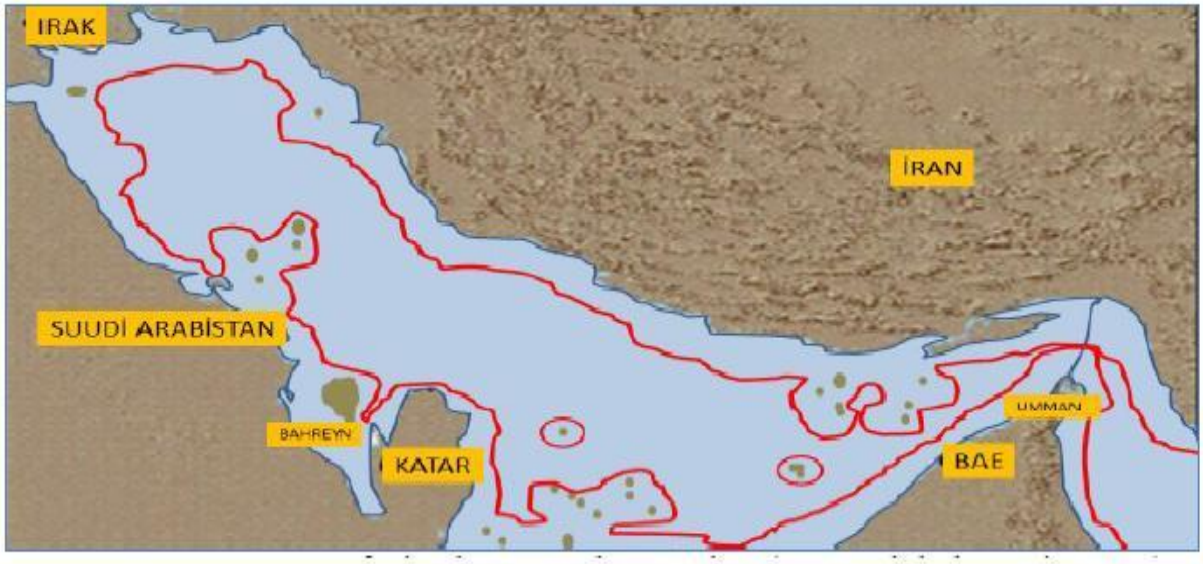
Hürmüz Boğazı iki açık denizi birbirine bağladığı için uluslararası boğazlar kapsamına girmiştir. Sonuç olarak, Hürmüz Boğazı'nın uluslararası boğaz niteliğinde bulunması ve bir açık deniz/MEB ile (Umman Denizi) diğer bir açık deniz/MEB'i (Basra Körfezi) birbirine bağlaması ve herhangi bir adanın etrafından dolaşarak bu bağlantıyı aynı mesafeyle kat etmenin mümkün olmaması nedeniyle, buradan yapılacak geçişlerde "transit geçiş" rejimi uygulanabileceği değerlendirilmektedir.



Şekil 1. Hürmüz Boğazı (https://maps.google.com)



Şekil 2. Hürmüz Boğazı (https://maps.google.com)



Şekil 3. Basra Körfezi'nde Karasuları Hatları (www.globalsecurity.com)

KAYNAKÇA

Kitaplar

ABDULLAYEV, Cavid, **Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki –Sorumluluk –Zararın Tazmini)**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2005.

Adib, MOGHADDAM, ARSHIN, **The Inernational Politics of the Persi an Culf A Cultural Genealogy,** New York, Routledge, 2006.

AKIN, Mehmet Zeki, **Karasular, İçsular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı**, Beta Yayınevi, Ankara, 1978.

AKIPEK, Ömer İlhan, **Devletler Hukuku İkinci Kitap, Devletler Hukuku'nun Şahıslardan Devlet,** Ankara, 1965.

AKSAR, Yusuf, **Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2012.

AMOVE, Anthony, **Iraq Under Siege: Ten Years on**, *Monthly Review*, Cilt: 52, Sayı: 7, 2000, s. 61.

ARI, Tayyar, **Irak, İran ve ABD Önleyici Savaş, Petrol ve Hemegonya,** Alfa Yayınevi, 2. Baskı, İstanbul, Ocak 2004.

ARI, Tayyar, ARI, **2000'li Yıllarda Basra Körfezi'nde Güç Dengesi"**, Alfa Yayınevi, 4. Baskı, İstanbul, 1999.

ARMANOĞLU, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarih**, Alkım Yayınevi, Ankara, 2009.

BERZEGAR**,** Kayhan, **Quartery İran's Foreign Policy Saddam Washington Strategy After**, Cilt: 33, Sayı:1, 2010.

BOZKURT, Enver, Birleşmiş Milletler Sisteminde Kuvvet Kullanımı, Körfez Krizi Örneği ve Irak'ın Durumu, ABD'ye 11 Eylül 2001 Terörist Saldırı", Ankara, Nobel Yayınevi, 2003.

BOZKURT, Enver**, Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı**, İkinci Baskı, Ankara, 2005.

BROWN, Edward, **the International Law of the Sea,** *Volume I Introductory Manua*l (England: Darmouth Publishing Company, 1994.

BRÜEL, Eric**, International Straits A Treatise On International Law**, vol.II, Straits Comprised by Positive Regulations, London, 1947.

CAMINOS, Hugo**, the Legal Rejime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law, 1987**.

CAN, Mertol, **Deniz Ticaret Hukuku**, Cilt, 1, İmaj Yayınevi, Ankara, 2003.

CEVİZOĞLU, Hulki, **Amerika'nın Körfez Savaşı**, Ceviz Kabuğu Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 2003.

CHURCHIL, Robin Rolf and Alan Vaughan LOWE**, the Law of the Sea**, Manchester University press,1999.

COSTELLO, T.W., **Persian Gulf Tanker War and International Law**, Cambridge University Press, 2000.

DARMAN, Richard, **The Law of the Sea**, Rethinking U.S. Interests", *Foreign Affairs*, 1978.

DEKKER, F, The Gulf War of 1980-1988 the Iran –Iraq war in International Legal Prespective Matinus Nijhoff Publishers, London, 2001.

DOĞANAY, Zeki, Ortadoğu'nun Jeopolitik ve Jeostratejik Açıdan Değerlendirmesi, Körfez Harbi ve Alınan Dersler, Kur Yayınevi, Ankara, 1994.

مصطفی دولتیار; حقوق تنگه های بین المللی ,انتشارات اتا, تهران ۲۰۰۳,صفحه ۸۷

DOLETYAR**,** Mustafa**, Uluslararası Boğazların Hukuk Statüsü**, Ata Yayınevi, Tahran, 2003.

FITZMURICE, Gerald, the Law and Procedure of the ICJ General Principles and Substantive Law, Biritish Yearbook or International Law, vol. 27, London.2003.

EILTS, Hermann, **the US Perception of Persian/Arabian Gulf Security**", Asian Affairs, Cilt, 25, Sayı: 3, 1994.

ENVER, Johen**, Law of Warfare at Sea and Neutrality**, Lessons from the Gulf War, 20 Ocean Development and International Law, 1989.

EVANS, Malcolm, **the Law of the Sea**, Oxford University Press, London, 2010, s. 651.

EZETI, Ezetollah, **İran Askeri Coğrafyası**, Tahran İntizami Fakültesi Yayınları, 1982.

GOODRICH, Hambro, (Çev. İlhan LÜTEM**), Birleşmiş Milletler Antlaşması Şerh ve Vesikalar**", A.Ü., Hukuk Fakültesi Yayınları, 1954.

GRAY, Christine, **"From Unity to Polarization: International Law and the Use Against Iraq**", *European Journal of International Law*, Cilt 13, Sayı 1, 2002.

GROTIUS, Hugo, **Savaş ve Barış Hukuku**, Çeviren Seha L. MERAY, A.Ü. Yayınları, 1967.

HERBET, Smith, **Deniz Hukuku ve Teamülü**, Çeviren, Ahmet KERSE; Yüksel ÖNEL; Deniz Yayınevi, İstanbul, 1967.

HILLIER, Timothy, **Principles of Public International Law**, Cavendish Publishing, London, 1999.

محمد کاظم عمادزاده;حقوق بین الملل,انتشارات سمت,تهران, ۲۰۰۱,صفحه ۱۰۴

IMADZADE, Mohamed Kazem, Uluslararası Deniz Hukuku, Semet Yayınevi, Tahran, 2001.

JIA Bing Bing, **the Regime of Straits in International Law**, Publisher, Clarden Press, Oxford. 1998.

JOYNER, Christopher, **the Persion Gulf War, Lessons for Strategy, Law and Diplomacy** Greenwood Press, Connecticut, 1990.

KAHN**,** Paul, **Lessons for International Law from the Gulf War**, Yale Law, *Faculty Scholarship Series,1993.*

KENDER, Johan, Ergün, ÇETİNGİL, **Deniz Ticaret Hukuku**, Filiz Yayınevi, İstanbul, 1998.

KURAN, Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, Beta Yayınevi, İstanbul.1990.

KUTLUK, Deniz, **Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara, 1987.

LÜTEM, İlhan**, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı**, A.Ü., Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1959.

MARTIN, Lenore, **The Unstable Gulf: Threats From Within**, Published Books, Lexington, 1984.

MOJTAHADZADE, Piruz, "Iran Sea Border in Persian Gulf: Iran and United Arab Emirates Claims on Abumusa and Tunbs Islands", Universal Publishers Boca Raton, Florida, USA, 2008, s. 107.

محمدرضا ضیایی بیگدلی :درسهایی از حقوق دریا انتشارات دانشگاه تهران ۱۹۹۳ صفحه ۱۸۱

Mohamed Rıza, ZIYAYI BIGDALI, **Uluslararası Deniz Hukuku Dersleri**, Tahran Üniversitesi Yayınları, 1993.

MORGAN, Lance, **Sea of Troubles: International Treaties to Protect the Oceans**, World Press Riview, 1993.

NGANTCHA, Francis**, The Regime of Innocent Passage and the Evolution of the Iternational Law of the Sea**, Printer Publisher, London and New York, 1990.

OKTAV, Özden Zeynep**, Basra Körfezi'nin Değişen Dinamikleri**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2011.

ÖZMAN, Aydoğan, **Deniz Hukuku I**, Turhan Yayınevi, Ankara, 2006.

PAZARCI**, Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri**, İkinci Kitap, Turhan yayınevi Ankara, 2005.

PEHLİVANOĞLU, Öner, **Ortadoğu ve Türkiye**, Kaştaş Yayınevi, İstanbul, 2004.

RAMAZANI, Rouhollah, **The Persian Gulf. İran's Role** University Press of Virginia First Edition, 1972.

REISMAN, Michel**, the Rejim of Straits and National Security**, Fuculty Schdarship Series.1980

SANDER, Oral**, Kuveyt'in İşgali ya da İkinci Körfez Savaşı,** ***Siyasi Tarih 1918-1994***, 9. Baskı, Imge Yayınevi, Ankara, 2001.

SEDAGHET, Akber**, Deniz Hukuku**, Zafer Yayınevi, Tahran, 2001.

سعید شاهد: درس هایی از حقوق دریا، انشارات تهران، تهران۱۹۹۸، صفحه. ۱۰۸

SHAHED, Saeid, **Uluslararası Deniz Hukuku Dersleri**, Tahran Yayınevi, Tahran, 1989.

ابوالقاسم شمع ابادی: حقوق حاکم بر مناطق دریایی ایران ,انتشارات نوین,تهران۲۰۰۶,صفحه۱۶۰.

SHAMABADI**,** Abolghasem, **İran Denizlerine Hakim Olan Hukuk Rejimleri**, Novin Yayınevi, Tarhan, 2007.

میلان شاپور حقوق حاکم بر مناطق دریایی ایران ,انتشارات دریا ,تهران۲۰۱۳,صفحه۱۰۴.

SHAPOR, Milan, **İran Denizlerinin Hukuk Statüsü**, Darya Yayınevi, Tahran, 2003.

SUR, Melda, **Uluslararası Hukukun Esasları**, Beta Yayınevi, 4 Basım, İstanbul, 2010.

افشار سیستانی: ابوموسی وجزیره تنب بزرگ ,دفتر انشارات سیاسی و بین الملل تهران,۱۹۹۸,صفحه ۱۹۳

SISTANI**,** Afşar, **Eba Musa ve Büyük Tunb Adası**, Tahran Siyasi ve Uluslararası Çalışmalar Ofisi yayınlari, Tahran, 1998, s. 193.

SOLHI, Maryem, **Hürmüz Boğazının Jeostratejik Önemi,** Tahran Semet Yayınevi, 1998.

TALEBZADE, Said **Basra Körfezinin Dünya Üzerindeki Yeri ve Önemi,** Pak Yayınevi, Tahran,2001.

TEKIL, Fahiman**, Deniz Hukuku**, Ermete Yayınevi, İstanbul, 2001.

TOLUNER, Sevin, **Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri**, İstanbul Hukuk Fakültesi Yayınları, 1994.

TOLUNER, Sevin**, Milletlerarası Hukuk Dersleri**, Beta Yayınevi, İstanbul, 1996.

TUKIN Cemal, **Boğazlar Meselesi**, 1. Basım, İstanbul, 1992.

TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur, **Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrole Alınmasında Devletin Yetkisi**, İstanbul, Beta Yayınevi, 2004.

VANK, Deniz, **Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları**, Us-a Yayıevi, Ankara, 1998.

YAVAŞÇA, Cemalettin, **Deniz Ticaret Hukuku**, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Denizcilik Yüksekokulu, İstanbul, 1992.

MAKALELER

Afşar, SISTANI**: Eba Musa ve Büyük Tunb Adası**, Tahran Siyasi ve Uluslararası Çalışmalar Ofisi, Tahran, 1998, ss. 193-211.

AGHAI DIBA, Bahman, **Is Iran Legally Permitted to Close the Strait of Hormuz?",** *Payvand*, 21 Aralık, 2013, http://www.payvand.com/news/11/dec/1216.html (Erişim Tarihi: 26 Şubat 2014), ss.10-22.

AKSAR, Yusuf, **Uluslararası Hukukta Deniz Alanlarının Sınırlandırılması: Doğu Akdeniz Uyuşmazlığı**, Maltepe Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı,12, Şubat-Ocak, 2013.ss. 225-238.

ALMOND**,** Harry, **Neutral Shipping, the Persian Culf War, and Recovery for Damage Arising in that War**", 14 849. Syracuse Journal of International Lawand Commerce (1988), Special Issue, ss. 849-863.

ARIBOĞAN, Deniz Ülke, **"Uluslararası Barış ve Güvenliğin Sağlanmasında Bir Araç Olarak Birleşmiş Milletler ve Temel Sorunlar"**, Avrasya Dosyası, İlkbahar, 2002, Cilt: 8, Sayı: 1, ss.107-150.

Arshad, MOHAMMED, Q+A: New Iran Sanctions Law Lets Obama Pull His Punches", *Reuters*, 12 Ocak 2013, http://www.reuters.com/article/2012/01/12/us-iran-usa-sanctions-idUSTRE 80B28F20120112 (Erişim Tarihi: 8 şubat 2013).

BAGHERI, Saeed, ***İran ve Deniz Hukuku: Güncel Tartışmalar***, Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: XVII, Sayı: 3 – 4, Aralık 2013, ss. 155-182.

BAHAR, Michael, **"Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations**", Vantderbilt Journal of Transnational Law, vol. 40, 2007.ss. 17-39.

BAKR, Amena, "**Saudi Would Replace Iran Crude If EU Embargoes-Sources**", *Reuters*, 27 Aralık 2011, www.reuters.com/article/idAFL6E7NR1980112270.erşmiş tarih [06.10.2014]

BERBER GEDİKLİ, Şarika, **Lozan Antlaşması Perspektifinden Türk Boğazları Meselesine Bakış**", Kastamonu Eğitim Dergisi, Ekim, 2006, Cilt: 14, No: 2, ss. 617-628.

CELALİFER, EKİNCİ, Arzu, **İran'ın Stratejik Kartı Olacak Hürmüz Boğazı'nın Önemi,** Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu Akademik Orta Doğu, 2012, Cilt: 6, Sayı: 2, ss.21-39.

CORDESMAN, Anthony, **"Iran, Oil, and the Strait of Hormuz**," Report for the Center for Strategic and International Studies, March **26,** 2007, 2, <http://csis.org/ files/media /csis/pubs /070326_iranoilhormuz.pdf> (accessed November 1, 2013).

DAVIDSON, Harely, **United States Protection of Reflagged Kuwaiti Vessels in the Gulf War The Legal Implications,** 4 International Journal of Estuarine and Coastal Law, 1989, ss.75- 102.

DEMİR, Ali, **İran'ın Basra Körfezi'ni Bloke İhtimali ve Hürmüz Boğazı'ndan Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi**, Savunma Bilimler Dergisi, Mayıs 2014, Cilt: 13, Sayı: 1, ss. 107-140.

ENSARİ, Ali, **Iran and United States in Shadow of 9, 11, Persia and Persian Question Revisted,** Homa KATOUZIAN ve Hossein SHAHIDI, IRAN in The 21 st Century. Londra Routledge, 2008, ss. 48-62.

FASSIHI, Farnaz, **U.S. Warns Tehran On Strait**, Wall Street Journal, December 29, 2013: ss. 8-16.

HAGHSHENASS, Fariborz, **Iran's Doctrine of Asymmetric Naval Warfare**," Washington Institute for Near East Policy, PolicyWatch, 1179, December 21, 2006. http://www.washingtoninstitute.org/templateC05.php?CID=2548.(Erişim Tarih:09.08.2014)

HASSAN, Amin Sayed, **the Iran –Iraq Conflict: Legal Implications**, 31 International and Comparative Law Quarterly, 1982, ss.102-118.

HAYLİ Selçuk ve DOĞANAY Hayati, **Irak'ın Başlıca Coğrafi Özellikleri ve Petrol Yatakları**, Fırat Üniversitesi, Elazığ, 2007, ss. 14-28.

ASGHAR, Jafari Valdani, **Historical view on Abumusa and Tunbs islands**, Tehran: Foreign Ministry, Chap and Entesharat Institute, 1997, s. 38.

JALINUST, Ahmad ve BARARIARAYEE Vahid, **The Three Island (Abu Musa, the Greater, Lesser Tunb Islands) Integral Parts of Iran**, The International Jornal of International Affairs, vol. XIX, No: 4: 1-23 fall 2007, s. 17.

Joshua Ho, **"The Security of Regional Sea Lanes**," Institute of Defence and Strategic Studies Working Paper No.81 (June 2005), **6,** <http://www.isn.ethz.ch/ isn/Digital-Library /Publications/Detail/?ots59 **1** =0C54E3B3-1 E9C-BE1E-2C24-A6A8C7060233&lng =en&id =27086> (accessed January **5,** 2012).

KESKİN, Arif, **İran Hürmüz Boğazı'nı Kapatabilir mi?** http://www.1news.com.tr/yazarlar / 20120116104410068.html, (Erişim Tarihi: 23 Şubat 2014).

KLARE, T, Michael, "**Strait of Hormuz: Danger Waters**", Asia Times Online, 12 Ocak 2012, http://www.atimes.com/atimes/Middle_East/NA12Ak01.html, (Erişim Tarihi: 22 Şubat 2014).

KRASKA**,** James**, Legal Vortex in the Strait of Hormuz,** (March 25, 2013). Virginia Journal of International Law, http://ssrn.com/abstract=2246016 or http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2246016 , (Erişmiş Tarihi:20/3/2015), s.330.

KURUMAHMUT, Ali, **Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Savaş Gemileri İçin Barış Zamanı Geçiş Rejimi**, Stratejik Etütler Bülteni, Sayı.89, ss. 90-145.

MELVERN, Linda, **Güvenlik Konseyi, Gizli Kalanlar**, *Avrasya Dosyası,* Cilt, 8 Sayı, 1 İlkbahar, 2002, s. 62-77.

احمد نیکنام: جنگ در دریاها از منظر حقوق بین الملل, مجله دادرس, دانشگاه تهران, سال ,۲۰۰۶ شماره ۶۶, صفحه ۱۷.

MOJTAHADZADE, Piruz, **Iran Sea Sorder in Persian Gulf: Iran and United Arab Emirates Claims on Abumusa and Tunbs islands**, Political-Economical Ettelaat, 17th year, ss. 191-195.

NIKNAM, Ahmed, **Uluslararası Hukuk Açısından Denizlerde Savaş**, Dadres Dergisi, 2006, Tahran Universitesi, No: 66, ss. 15-42.

RAŞİD, Mustafa, **Sovyetler Öncesi Basra Körfezinin Çevresinde Yaşanan Rekabet**, Uluslararası Hukuk Dergisi, Tahran Üniversitesi, Sayı: 13, ss.42-65.

SINGH, Jasjit, **Growing South Asian Interests in the Persian Gulf Region**, Problemsand Opportunities," *Strategic Analysis* 23, (9) (December, 1999), Available from CIAO Net (Accessed February 4, 2013). ss.18-32

محمدرضا تقدم: رژیم عبور از تنگه های بین المللیُ مجله دانشکده حقوق دانشگاه تهران ۲۰۰۸ جلد ۱۷ صفحه ۵۸ TAGHADOM, Mohamed Reza **Uluslararası Boğazlarda Geçiş Rejimleri,** Tahran Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, 2008, Cilt: 17, ss.15-70.

Tezler

DOĞRU**,** Sami**, Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği**, Basılmamış Doktora Tezi, A.Ü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008.

KAYA, Mustafa **Ege Karasuları Sorunu**, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2000,.

KIZILSÜMER, Deniz, **Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri**, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuk Anabilim Dalı, İzmir, 2002.

ODMAN, Mustafa, Tevfik, **Karasularının Genişliği Sorunu,** Doktora Tezi, A.Ü., Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1990, s. 76.

ÖZEV, Hilmi, **Petrol Sermayesi ve Uluslararası İlişkiler**, Doktora Tezi, İstanbul, Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırma Merkezi, 2011.

GERÇEKSEVER, Abdulkadir, **2003 Irak Krizi Sonrası Basra Körfezi Güvenliği**, Gebze Tekonoloji Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Gebze, 2005.

Belgeler ve Raporlar

Energy Information Administration, U.S. Department of Energy, The Strait of Hormuz is the World's Most Important oil Transit Chokepoint, Today in Energy, Januar 4, 2013, http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=4430#.[04.08.2014]

http://omrpublic.iea.org/currentissues/full.pdf. The remaining inventories are held by companies either for purely commercial reasons or as required by their governments to maintain enough stocks to meet their IEA commitment.

International Energy Agency, Oil Market Report, December 13, 2011, s. 68,

Official Journal of European Union, *Council Decision 2012/35/CFSP of 23 January 2013, Amending Decision 2010/413/CFSP Concerning Restrictive Measures Against Iran*, 24 Ocak 2013.

UN.Security Council, S/RES/660(1990) of 2 August 1990,karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml

UN.Security Council, S/RES/661(1990) of 25 August 1990, karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml,Erişim Tarih:[11.04.2015]

UN.Security Council, S/RES/661(1990) of 6 August 1990,karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml,Erişim Tarih:[11.04.2015]

UN.Security Council, S/RES/662(1990) of 9 August 1990,karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml,Erişim Tarih:[11.04.2015]

UN.Security Council, S/RES/664(1990)of 18August 1990, karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml,Erişim Tarih:[11.04.2015]

UN.Security Council, S/RES/665(1990) of 25 August 1990,karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml,Erişim Tarih:[11.04.2015]

UN.Security Council, S/RES/670 (1990)of 25 September 1990,karar metin için bkz.http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/1990.shtml,Erişim Tarih:[11.04.2015]

UN Security council, S/RES/1887(2009), 24 September2009, kara metin için bkz.http.www.un.org/en/ga/search/view doc.asp?sembol=S/RES/1887 (2009)[15.12.2014]

UN Security council, S/RES/1884(2011), 9 June 2011, kara metin için bkz.http.www.un.org/en/ga/search/view doc.asp?sembol=S/RES/1874 (2011)[15.12.2014]

UN Security council, S/RES/1835(2008), 16 September2008, kara metin için bkz.http.www.un.org/en/ga/search/view doc.asp?sembol=S/RES/1835 (2008)[15.12.2014]

UN Security council, S/RES/1803 (2008), 24 September2008, kara metin için bkz.http.www.un.org/en/ga/search/view doc.asp?sembol=S/RES/1803 (2008)[15.12.2014]

UN Security council, S/RES/1747(2007), 24 May 2009, kara metin için bkz.http.www.un.org/en/ga/search/view doc.asp?sembol=S/RES/1747 (2009)[15.12.2014]

ÖZET

Bu yüzyılda, uluslararası deniz hukukunda dikkate değer birçok değişiklik oldu. Devletler mevcut kanunlarla, denizler hakkında bu kuralları düzenlemek ve geliştirmek için çalıştı.

Mevcut uygulamaların bir kısmı geleneksel geçmişe sahip olmasına rağmen, birçoğu da herhangi bir geçmişe sahip değildir. 1958 Cenevre Konvansiyonunda boğazlar konusu çok kısa ele alındı ancak, 1982 Konvansiyonu üçüncü bölümünde daha detaylı değerlendirildi.

Bu çalışmada, İran İslam Cumhuriyeti'nin deniz bölgelerini ilgilendiren kanunlarının, 1982 Montego –Bay Konvansiyonu ve uluslararası hukuk ile uyumluluğu ve uyumsuzluğunu göstermek amaçlanmıştır. 1958 Cenevre ve 1982 Montego–Bay Konvansiyonlarının hükümleri ışığında, Hürmüz Boğazı'nın yasal rejimini incelemek ve İran'ın 1982 Konvansiyonuna katılmasının avantajları ve dezavantajları gösterilmeye çalışılmıştır. 1982 Konvansiyonu dikkate alındığında, Hürmüz Boğazı'ndan yasal geçişin transit geçişe tâbi olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak, İran'ın 1982 Konvansiyonunu onaylamasının, İran'a birçok avantaj sağlayacağı öngörülmektedir. Bu nedenle, 1982 Konvansiyonundaki birkaç hüküm İran politikalarıyla uyumlu olmayabilir ancak, konvansiyonun geri kalanı, kesinlikle İran'ın ulusal egemenlik ve deniz bölgeleriyle ilgili çıkarlarını koruyacaktır.

ABSTRACT

In this century, the word has seen a lot of noticeable changes in the international law of the sea. The existing law of the states which tried to codify and develop these rules and regulations about the seas.

Although a number of the laws are customary, most of them including those relating to straits have no customary background. Genneva convention 1958 considered the issue of straits very briefly, but the 1982 convention devoted its third part to the straits capable of being used for international navigation.

This thesis has attempted to demonstrate the compatability or incompatability of the Islamic Republic of Iran's laws concerning its maritime zones with the international law and the 1982 Montego –Bay convention. It has also endevoured to examine the legal regim of the Hormuz strait, in the light of provisions of the 1958 Genneva and 1982 Montego–Bay Convetion, and show advantages and disadvantages of Iran's accestion to the 1982 convention. Cosidering the 1982 convetion, it seems that the legal regim of passage in the Hormuz Strait is subject to the legal regim of transit passage.

In conclusion, the thesis suggest that Iran's ratification of the 1982 convention, will many advantages for Iran. This is because there are a few provisions in the 1982 convention that many not be in conformity with Iran's policies, but the rest of this convention will certainly secure Iran's interests with respect to its maritime zones and its national sovereignty.