

# İRAN KÖRFEZİ: BÖLGESEL UYUM VE ANLAŞMAZLIK BAĞLAMINDA HUKUKİ VE SİYASİ ANALİZ

Prof. Dr. Mehmet DALAR



**İRAN KÖRFEZİ:  
BÖLGESEL UYUM VE  
ANLAŞMAZLIK BAĞLAMINDA  
HUKUKİ VE SİYASİ ANALİZ**

**Prof. Dr. Mehmet DALAR**



*İran Körfezi: Bölgesel Uyum Ve Anlaşmazlık Bağlamında Hukuki ve Siyasi Analiz*  
*Prof. Dr. Mehmet DALAR*

**Genel Yayın Yönetmeni:** Berkan Balpetek

**Kapak ve Sayfa Tasarımı:** Duvar Design

**Yayın Tarihi:** Ağustos 2024

**Yayıncı Sertifika No:** 49837

**ISBN:** 978-625-6069-78-7

© Duvar Yayınları

853 Sokak No:13 P.10 Kemeraltı-Konak/İzmir

Tel: 0 232 484 88 68

[www.duvar yayinlari.com](http://www.duvar yayinlari.com)

[duvarkitabevi@gmail.com](mailto:duvarkitabevi@gmail.com)

## İÇİNDEKİLER TABLOSU

ÖNSÖZ.....	iii
1. GİRİŞ.....	1
2. İRAN KÖRFEZİNİN GENEL COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ .....	4
3. İRAN KÖRFEZİNİN KISA TARİHSEL GEÇMİŞİ .....	6
4. İRAN KÖRFEZİNDEKİ DEVLETLERİN DENİZ YETKİ ALANLARI.....	11
4.1. İran .....	13
4.2. Suudi Arabistan .....	14
4.3. Umman .....	15
4.4. Katar .....	16
4.5. Bahreyn .....	17
4.6. Kuveyt .....	18
4.7. Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) .....	18
4.8. Irak .....	19
5. İRAN KÖRFEZİNDE DENİZ YETKİ ALANI SINIRLANDIRMASIYLA İLGİLİ YAPILAN ANLAŞMALAR.....	21
5.1. Suudi Arabistan-Bahreyn Deniz Sınırı Antlaşması .....	22
5.2. Katar-Bahreyn Deniz Yetki Alanları Sorunu Çözümü (yargısal çözüm) .....	23
5.3. İran-Umman Arasında Deniz Sınırı Antlaşması.....	27
5.4. İran-Bahreyn Deniz Sınırı Antlaşması .....	28
5.5. İran-Suudi Arabistan Deniz Sınırı Antlaşması .....	29
5.6. Suudi Arabistan-Kuveyt Deniz Sınırı Antlaşması .....	31
5.7. İran-Katar Deniz Sınırı Antlaşması .....	33
5.8. İran-Dubai (BAE) Deniz Sınırı Antlaşması.....	34
5.9. Katar-BAE Deniz Sınırı Antlaşması .....	35
5.10. Katar-Suudi Arabistan Deniz Sınırı Antlaşması.....	36
6. İRAN KÖRFEZİNDE DENİZ YETKİ ALANI SINIRLANDIRMASIYLA İLGİLİ ANLAŞMAZLIKLAR.....	39
6.1. İran-Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) Anlaşmazlığı .....	39
6.1.1. Mutabakat Zaptı ve İran'ın Fiili Egemenliği Altındaki Adalar .....	40

6.1.2. BAE'nin Adalar Üzerindeki Hak Talebiyle İlgili İleri Sürülen Görüşler ve Tartışmalar .....	44
6.1.3. İran'ın Adalar üzerinde Egemenliğine Dayanak Tutulan Görüşler ve Tartışmalar.....	48
6.2. İran-Kuveyt Deniz Sınırı Anlaşmazlığı.....	54
6.3. Irak-Kuveyt Deniz Sınırı Anlaşmazlığı.....	56
6.4. İran-İrak Deniz Sınırı Anlaşmazlığı .....	60
6.5. Araş/Durra Gaz Sahası Anlaşmazlığı .....	63
6.6. Suudi Arabistan-BAE Deniz Sınırı Anlaşmazlığı .....	65
<b>SONUÇ .....</b>	<b>72</b>
<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>74</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>81</b>

## ÖNSÖZ

Hem jeopolitik hem enerji kaynakları bakımından Dünyanın en önemli stratejik bölgelerinden biri olan İran Körfezi, aynı zamanda tarihsel, kültürel ve siyasal anlamda farklı medeniyetleri barındıran bir bölgedir. İran Körfeziyle ilgili Türkiye’de çalışmalar yapılmış olsa da bu Körfezdeki devletlerin deniz yetki alanları, deniz sınırları, uyuşmazlık alanları ve üzerinde anlaşmış alanlara ilişkin derli toplu çalışmalar oldukça sınırlı düzeydedir. Uluslararası deniz hukuku kurallarını dikkate alarak Körfezdeki tüm devletlerin deniz yetki alanlarını, düzenlemelerini, antlaşmalarını ve uyuşmazlıklarını tarihi bağlamıyla birlikte inceleyen bu çalışma, bir nebze de olsa Türk akademik literatürde görülen bu boşluğu doldurma ve literatüre katkı sağlama amacını taşımaktadır. Bu çalışmada eksiklik ve hataların olması mümkündür. Bu konuda okuyucuların önerilerini ve eleştirilerini memnuniyetle karşılayacağımı ve bunları sonraki baskılarda dikkate alacağımı belirtmek isterim. Çalışmayı baştan sona kadar okuyarak gerekli düzeltmeler öneren değerli Araştırma Görevlilerimiz Ali BERKUL ve Dr. Caner KALAYCI’ya teşekkür ederim. Çalışma hayatım boyunca bana desteklerini esirgemeyen eşime ve çocuklarıma ne kadar teşekkür etsem azdır.

*Prof. Dr. Mehmet DALAR*

# 1. GİRİŞ

İran Körfezi<sup>1</sup>, Ortadoğu’da sahip olduğu enerji kaynakları ile çevrelediği devletler itibariyle stratejik, ekonomik ve siyasi öneme sahip olan dünyanın en önemli deniz alanlarından biridir. Uluslararası Hidrografi Örgütü, İran Körfezini uluslararası petrol sevkiyatındaki önemi sebebiyle dünyanın en stratejik su güzergâhlarından biri olarak görmektedir. Bu kuruma göre bu bölge, dünya petrol rezervlerinin yarısından fazlasını (%57) oluşturan 715 milyar varil kanıtlanmış petrol rezervi ve 2.462 Tcf (trilyon fit küp) doğal gaz rezervini (dünyadaki toplamın %45’ini) kapsamaktadır. İran Körfezi ülkeleri dünyanın üretilen petrol kapasitesinin yaklaşık üçte birini elinde tutmaktadır. Dünyanın en büyük deniz transit geçiş noktası olan Hürmüz Boğazı’ndan günde takriben 15,5 milyon varil petrol geçmektedir. Geçici de olsa tıkanması enerji piyasalarında ciddi aksamalara yol açacaktır (International Hydrographic Organization, 2018). Petrol rezervlerinde ilk sırada 261 milyar varil ile Suudi Arabistan yer alırken, onu Irak (100 milyar varil), BAE (98 milyar varil), Kuveyt (96,5 milyar varil) ve İran (89 milyar varil) takip etmektedir (Persian Gulf History, 2024; Bagheri, 2013, 163-164).

---

<sup>1</sup>Bu çalışmada “Persian Gulf-Fars Körfezi-Khalici Fars” anlamında “İran Körfezi” kavramı kullanılacaktır. Eski Türk haritalarında “İran Körfezi” kavramı kullanılmakla birlikte Türkiye’deki akademik çalışmalarda bu körfezi adlandırmak için “Basra Körfezi” kavramı kullanılmaktadır. Ne var ki “Basra Körfezi” kavramı uluslararası literatürde benimsenmemiştir. Osmanlı döneminden itibaren Türkiye’de kullanılan “Basra Körfezi” kavramı ne Araplarca ne de İranlılarca benimsenmiştir. Birleşmiş Milletler (BM) uygulamalarında “Fars/İran Körfezi” kavramı kullanılırken Arap ülkeleri özellikle 1950’lerden itibaren “Arap Körfezi/El Khalic El Arab” kavramını kullanmaktadırlar. “Fars Körfezi” kavramı ise daha tarihseldir. Çünkü bu kavram adını İran platosunun güneybatısındaki bir bölge olan Persis’ten almış olup Ahameniş hanedanlığı döneminde (<https://www.worldatlas.com/gulfs/persian-gulf.html>) özellikle I. Darius (M.Ö. 522-486) zamanından beri kullanılmaya başlanmıştır. Muhtemelen 1960’tan önce basılan tüm haritalarda ve modern uluslararası anlaşmaların, belgelerin ve haritaların çoğunda bu su kütlesi, bu kavramı kullanan Yunan coğrafyacılar Strabo ve Ptolemy’den bu yana, geleneksel kullanımı ve dönemin güçlü Pers jeopolitik gerçeklerini yansıtan “Fars Körfezi” adıyla bilinmektedir. 1950’lerden itibaren Mısır Devlet Başkanı Cemal Abdül Nasır tarafından Pan-Arabizmi teşvik etmek ve bölgedeki İran hegemonyasına karşı çıkmak amacıyla “Fars Körfezi” terimini “Arap Körfezi” terimi ile değiştirmek istenmiş ve bu yönde kampanyalar yürütülmüştür. Irak’ta 1958’de gerçekleşen devrimden sonra Baas Rejimi, Körfez’deki şeyhliklerde ve İran’ın güneybatısındaki Huzistan eyaletindeki etnik Araplar arasında nüfuz kazanmak amacıyla bu kampanyayı büyük şevkle yürütmüştür. Körfez’e kıyaslı olan Arap devletlerinin Körfez’deki siyasi nüfuz için İran’la giriştikleri psikolojik savaşta bir silah olarak el-Halic el-Arabi ifadesini kullanmaktadırlar (Bugajski, 2016, 23). “Fars Körfezi/İran Körfezi” kavramı Uluslararası Hidrografi Örgütü tarafından da kullanılmaktadır (International Hydrographic Organization). Bunun dışında BM de resmi belgelerinde “Fars Körfezi” kavramını kullanmıştır (UN, Working Paper, 2006). Bu konuda BM, 5 Mart 1971 tarihli AD311/1 Gen adlı belgesinde, 10 Ağustos 1984 tarih ve UNLA45.8.2 (C) sayılı notta ve 10 Ocak 1990 tarih ve ST/CS/SER nolu notlarda da körfezin adından “Persian Gulf-Fars Körfezi” olarak bahsetmiştir (Enktehab, 1390/2011).



Kaynak: <https://www.nationsonline.org/oneworld/map/Persian-Gulf-Map.htm>

Hürmüz Boğazı ile Hint Okyanusuna bağlanan bu Körfez, kapalı bir deniz görünümünde olup dünyada deniz sınırı uyuşmazlıklarının en fazla olduğu denizlerden biridir. Körfezdeki tüm deniz alanları kıyı devletlerince sınırlandırılması gereken ulusal yetki alanındadır. Bu körfeze kıyısı olan 8 devlet: İran, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Umman, Kuveyt, Katar, Bahreyn ve Irak'tır. Körfezdeki bu 8 devletten 6'sı 20. yüzyılda kurulmuştur. ***Yalnızca İran'ın ve Umman'ın ayrı iki devlet olarak uzun tarihi geçmişleri bulunmaktadır*** (Persian Gulf History, 2024; Dahgani, 2009, 6). Körfezdeki 8 kıyı devletinden 6'sı 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesine taraftır. İran ve Birleşik Arap Devletleri (BAE) ise sözleşmeyi imzalamakla birlikte onaylamamıştır. Bahreyn ve Irak 1985'te, Kuveyt 1986'da, Umman 1989'da, Suudi Arabistan 1996'da ve Katar 2002'de adı geçen sözleşmeyi onaylamışlardır (UN, Treaty Collection, 2024; Bugajski, 2016, 29). Buna ek olarak, Körfezin dikkat çeken iki önemli özelliği vardır: Biri çok sayıda irili ufaklı ada bulundurması, diğeri de büyük petrol ve gaz yataklarını içermesi (Dahgani, 2009, 6).

Körfezdeki kıyı devletleri arasında deniz yetki alanlarıyla ilgili anlaşma yapılan konular olduğu gibi henüz anlaşmazlığın çözülmediği konular sorun olarak varlığını sürdürmektedir. Genel hatları itibariyle aşağıda sıralanmıştır:

Irak-Kuweyt sınırının bir kısmı dışında, İran Körfezi bölgesinde Arap kıyıdaş devletleri arasında belirlenmemiş bir deniz sınırı bulunmamaktadır. Bu Devletlerin deniz sınırları aralarında yapılan antlaşmalarla sınırlandırılması



sağlanmıştır. Ayrıntılarına aşağıda değinileceği gibi çoğunluğu ikili anlaşma, biri BM Komisyonu'nun (Irak-Kuveyt için) çizdiği sınır, diğeri ise Uluslararası Adalet Divanı'nın Bahreyn ve Katar davasına ilişkin kararında belirlediği sınırdır (Dahgani, 2009, 7).

Kıyı devletleri bazı konularda anlaşma sağlamakla beraber, henüz anlaşma sağlamadıkları konularla ilgili sorunlarını çözmüş değildirler. Birbirlerinin karasuları alanını ve deniz yetki sınırlarını karşılıklı olarak tanıyan devletler şunlardır: Bahreyn-Suudi Arabistan, İran Suudi Arabistan, İran-Bahreyn, Katar-İran, Suudi Arabistan-Kuveyt, Katar-BAE, İran-Umman ve Bahreyn-Katar (2001 tarihli iki ülke arasındaki Hawar adalarıyla ilgili Divan Kararı). Kıta sahanlığının sınırlandırılması konusunda uzlaşma sağlanamamış Kıyı devletleri ise şunlardır: İran-BAE, Umman-BAE, Suudi Arabistan-Abu Dabi (BAE), Kuveyt-İran (Altın Üçgen Meselesi), Kuveyt-Irak (Altın Üçgen Meselesi), İran-Irak (Altın Üçgen Meselesi). ( Mojtahed-Zadeh and Zarei, 2017: 55; Dalar, 2023, 140-141).

Bu çalışmamızda öncelikle körfezin coğrafi özelliklerine ve tarihsel öz geçmişine değinildikten sonra körfezdeki devletlerin deniz yetki alanlarıyla ilgili aldıkları kararlar ile düzenledikleri kanun hükümleri incelenecek ve her devletin deniz yetki alanları hakkında bilgi verilecektir. İran ile BAE arasında uzun süredir anlaşmazlığa konu olan Körfezdeki *Ebu Musa ile Büyük ve Küçük Tunb* adaları üzerindeki iki devletin çatışan hak iddialarını ayrıntılarıyla birlikte ele alarak değerlendiren bu çalışma, Körfezdeki devletlerin deniz yetki sınırlarıyla ilgili uzlaşma sağladıkları alanları ve uzlaşma sağlamayarak soruna dönüşen konuları incelemektedir.

## 2. İRAN KÖRFEZİNİN GENEL COĞRAFI ÖZELLİKLERİ

Körfezde İran, Irak, Suudi Arabistan, Kuveyt, BAE, Umman, Bahreyn ve Katar olmak üzere 8 kıyıdaş devlet olup bu devletlerden kıyısı en uzun olan İran'dır. En kısa kıyıya sahip olan devlet Irak'tır. Bu devletlerden sadece Bahreyn ada devletidir. Körfezin en geniş alanı 210 mil (336 km) mesafededir (Dahgani, 2009, 6). Kuzey kıyısının uzunluğu yaklaşık 1000 km civarındadır. Körfezin yüzey alanı yaklaşık 251.000 km<sup>2</sup>, ortalama derinliği 50 metre, maksimum derinliği 90 metredir. Daha derin kısmı kuzey kıyısı ve Hürmüz Boğazı'nda görülmektedir. Çok sayıda ada, Körfez'in tamamına dağılmış durumda, ancak en büyükleri kıyı devletlerinin sularında (Qeshm, Bubiyan ve Bahreyn) bulunmaktadır. Bunların dışında ekonomik ve stratejik açıdan en önemli adalar çok daha küçüktür. İran'ın kontrolünde bulunan Harg, Fars, Abu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb gibi adalar Körfez'in orta kesimlerinde yer almaktadır (Bugajski, 2016, 24). Hürmüz Boğazına kadar uzanan İran Körfezinde devletlerin kıyı uzunluklarına gelince; İran'ın 1536 km, Suudi Arabistan'ın 1300 km, BAE'nin 900 km, Katar'ın 563 km, Kuveyt'in 499 km, Bahreyn'in 161 km, Umman'ın 100 km ve Irak'ın 58 km. olarak ölçülmüştür (Persian Gulf, 2024).

İran kıyılarının bir kısmı genellikle dağlık olup, yer yer uçurumlar içermektedir. Diğer kısımlarda ise kumsallar, gelgit düzlükleri ve küçük haliçlerle dar bir kıyı ovası körfezi bulunmaktadır. Kıyı ovası İran'ın Buşehr kentinin kuzeyinde genişler ve Dicle, Fırat ve Karun nehirlerinin geniş delta ovasına kadar uzanır. Katar Yarımadası'nın tabanı ve Musandam Yarımadası'nın kıyısını oluşturan Hürmüz Boğazı çevresindeki güney kısmı dışında Körfezin Arap kıyılarında uçurumlar ve kayalıklar nadirdir. Arap kıyısının büyük bir kısmı kumsallarla çevrilidir ve birçok küçük ada ve küçük lagünler içermektedir. Körfez, Dicle, Fırat ve Karun nehirleri ile diğer küçük akarsuların Şattül-Arap/Arvend yoluyla körfeze boşalırken muazzam miktarlarda alüvyon biriktirdiği kuzeybatı hariç, nehir kaynaklı az miktarda tortu alır. Nehirler, dağlardaki karların eridiği ilkbahar ve yaz başlarında en yüksek debiye ulaşır;

bazen büyük sellere yol açar. Buşehr'in güneyindeki İran kıyılarında bazı geçici akarsular vardır, ancak Arabistan tarafında körfeze neredeyse hiç tatlı su akmaz. Körfezin İran kıyılarına bitişik daha derin kısımları ve Dicle-Fırat deltasının etrafındaki alan, çoğunlukla kalsiyum karbonat açısından zengin gri-yeşil çamurlarla kaplıdır. Güneybatıdaki daha sık alanlar beyazımsı gri veya benekli iskelet kumları ve ince karbonat çamurları ile kaplıdır. Deniz tabanı genellikle ılık ve tuzlu sulardan gelen kalsiyum karbonat birikimi ile sertleşmiş ve kayaya dönüşmüştür. Kimyasal çökeltme kıyı sularında bol miktarda bulunur ve tortuların oluşmasına yol açar. Bu tortular dalgalar tarafından yukarı atılarak lagünleri çevreleyen kıyı adalarını oluşturur. Yüksek tuzluluk ve sıcaklıklar kalsiyum sülfat ve sodyum klorürün çökeltmesine neden olarak geniş kıyı tuz düzlüklerini oluşturur. İklim itibarıyla dünyanın en yüksek sıcaklık derecesine sahip alanlardan biri olup, özellikle yaz aylarında sıcaklıkla birlikte nem oranı oldukça yüksektir (Britannica, Persian Gulf, 2024).

İran'da petrol keşfinden önce Körfez, daha çok canlı kaynak ile inci avcılığıyla ön planda olmuştur. Bölgenin suları birçok bitki ve hayvan türünü desteklemektedir, ancak yüksek sıcaklık ve tuzluluk Hint Okyanusu'na özgü flora ve fauna çeşitliliğinin azalmasına neden olmaktadır. Bu körfez balıkçılık ve inci avcılığı dışında deve yetiştiriciliği, kamış hasır yapımı, hurma yetiştiriciliği ve güneydeki adalardan elde edilen kırmızı aşı boyası gibi diğer küçük ürünlerin üretimi açısından önemlidir. Balıkçılık büyük ölçüde ticarileşmiştir. Geleneksel inci avcılığı endüstrisi, 1930'larda Japon kültür incilerinin dünya pazarlarına çıkmasından bu yana gerilemiştir. Kuveyt, Katar ve Bahreyn'de büyük balıkçılık endüstrileri kurulmuş ve bazı ülkeler balık ihracatçısı haline gelmiştir. Ancak kuzeybatıdaki verim, nehirler üzerinde büyük barajların inşa edilmesinden etkilenmiş ve bu barajlar körfeze besin maddesi akışını kısıtlamıştır. Petrol keşfinden sonra balıkçılık ve inci avcılığı ön planda olmaktan çıkmıştır (Economic Aspects, 2024).

### 3. İRAN KÖRFEZİNİN KISA TARİHSEL GEÇMİŞİ

Dünyanın en eski uygarlığı olarak bilinen Sümerler, İran Körfezi ve güney Mezopotamya boyunca gelişmiştir. Deniz taşıtlarına dair dünyadaki en eski kanıtlar Kuveyt sahilinde bulunmuş olup, deniz ticaret ağının M.Ö. 6000 yılına kadar gittiği belirlenmiştir. MÖ 4000 yılının sonlarında Körfezin güney kısmı Dilmun uygarlığının hâkimiyetine girdiği, uzun bir süre Körfezin güney kıyısındaki en önemli yerleşim yerinin Gerra olduğu görülmüştür. MÖ 625 ile MS 226 yılları arasında Körfezin kuzey tarafı Med, Ahameniş, Selevkos ve Part imparatorlukları da dâhil olmak üzere art arda Pers imparatorluklarının hâkimiyetine girmiştir. Ahameniş kralı Büyük Darius'un (I. Darius) önderliğinde Pers gemileri İran Körfezi'ne ulaşmıştır (Persian Gulf, 2024). Milattan önceki son yüzyıllarda İran Körfezi'nin siyasi haritası basitti. Körfez ilk kez MÖ altıncı yüzyılın ortalarında Ahamenişler'in (MÖ 559-330) doğuda Hindistan'dan batıda Mısır ve Libya'ya kadar uzanan ve o dönemin dünyasının büyük bir kısmını kapsayan federatif imparatorluklarını pekiştirmeleriyle modern anlamda bir 'devlet'in egemenliği altında bir dönem geçirmiştir. İmparatorluğun güney kanatları Körfez'in tüm güney kıyılarından oluşuyordu ve Ahamenişler Hürmüz Boğazı'nın stratejik konumundan yararlanarak Hindistan'ı İran ve Körfez üzerinden Mısır'a bağlayan deniz yollarını keşfetmek için deniz filoları göndermişler. Dünyanın dört bir yanına ('federatif imparatorluğun dört ülkesi') qanat (yeraltı su kanalı) sistemini tanıtmışlar (Mojtahed-Zadeh, 2003, 68). Daha sonra bugünkü Yemen topraklarında yaşayan Lakhum kabilesinin kuzeye göç ederek güney kıyısı boyunca Lakhmid Krallığı'nı kurduğu, Körfezin kıyı şeridinde Sasani Pers İmparatorluğu ile Lakhmid Krallığı arasında zaman zaman savaşılar yaşandığı, bunların en önemlisi Şapur II'nin Lakhmidlere karşı yürüttüğü ve Lakhmidlerin yenilgisine ve güney kıyıları boyunca Arabistan'a ilerlemesine yol açan istilalar olduğu, Sasani Pers İmparatorluğunun güney ve kuzey kıyıları da dâhil olmak üzere İran Körfezi'nin tamamını fethettiği bildirilmiştir. Pers deniz kuvvetleri, İran Körfezi'nde I. Darius ile başlayan ve MS 19. yüzyılın ortalarında

İngiliz Doğu Hindistan Şirketi ve Kraliyet Donanması'nın gelişine kadar devam eden güçlü bir Pers deniz varlığının temelini attığı, Perslerin sadece Körfezdeki adalarda konuşlanmakla kalmadıkları, aynı zamanda imparatorluğun Şatt-ül Arap/Arvend, Dicle ve batıda Nil gibi çeşitli nehirlerinde ve Hindistan'daki Sind Nehrinde devriye gezen genellikle 100 ila 200 kapasiteli gemilere de sahip oldukları belirlenmiştir (Persian Gulf, 2024).

Körfezin adının İran körfezi anlamında Fars Körfezi olarak kullanıldığı tarihi belgelere bakılırsa, M.Ö. 559-330 yılları arasında Ahamenişlerle birlikte Pers İmparatorluklarının Orta Doğu bölgesinde özellikle Körfezin tamamı ve Arap Yarımadasının bazı bölgelerinde egemenlik kurdukları dönemde körfez için “Pers Denizi” adının kullanıldığı derlenen metinlerde geçmektedir. Pisagoras, Ahameniş kralı Darius ile birlikte Şuş ve Persepolis kentlerine yaptığı yolculukları anlatan seyahatnamesinde körfezi adlandırırken “Pers Denizi” adını kullanmıştır. Aynı dönemlerdeki tarihi eserler üzerindeki yazıt ve gravürlerde de bu isim görülmektedir. Bunun dışında M.Ö 509-472 yılları arasında yaşamış Hecataeus'un hazırladığı dünya haritasında Fars Körfezi ve bugünkü Kızıl Denizin olduğu alan için Arap Körfezi isimleri geçmektedir. Ayrıca M.Ö. 484-425 yıllarında yaşamış ünlü Yunan tarihçi Herodot'tan da Kızıl Denizi Arap Körfezi olarak gösteren bir harita kalmıştır (Potter, 2009, 15; UN Working Paper). İslam fetihlerinden sonra da özellikle İslam tarihçilerinden İbn Battuta “Rihle” adlı eserinde, İbn Fakih'in “Elbuldan” adlı kitabında ve o dönemlerde birçok tarihçinin Arapça olarak yazdıkları eserlerde “Fars Denizi”, “Farsi Körfezi” ve “Pars Denizi” gibi kavramlar kullanmışlardır (Entakhab, 1390/2011). Bazıları ise Bölgenin tarihini yeniden inşa ederken, asıl adı “İran Körfezi” mi, yoksa “Basra Körfezi” mi olmalı gibi tartışmalara girmenin pek verimli olmayacağını, bazı eserlerde Osmanlıların 16. yüzyılda ve 19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın başlarında bölgedeki oyuncu rolünü hatırlatmak amacıyla “Osmanlı Körfezi” başlığının yer aldığını belirtmektedirler (Osmanlılar burayı Basra Körfezi olarak adlandırıyordu). Jean Aubin gibi yazarlar kıyıdaki nüfusu ve onun kültürünü uygunsuz bir şekilde "İranlaştıran" veya "Araplaştıran" hegemonik bir

İran veya Arap tarih yazımının olmaması gerektiğini savunuyorlar. Körfez bölgesi her zaman etnik, dilsel ve dini açıdan karışık bir bölge olmuştur ve İran ya da Arap dünyasının salt bir ilhaki olarak görülmemelidir (Potter, 2009, 14). Albert Hourani'nin hatırlattığına göre Abbasiler, Arapları ve İranlıları, yüzlerce yıl boyunca Arapçanın ilim dili olduğu tek bir İslam toplumu bağlamında bir araya getirmeyi amaçlamıştır. Böylece onuncu yüzyılın büyük Müslüman coğrafyacıları, İranlı (Fars) olsalar da Arapça yazmışlardır. Bu nedenle, deniz ticaretinde Araplardan ziyade Farslardan daha fazla söz edilmesi belki de olağandışı değildir. Bununla birlikte, Farsların Körfez'de ve ötesinde aktif bir rol oynamaya devam ettikleri ifade edilmiştir. Hint Okyanusu'nda yaygın olarak kullanılan nakhuda (kaptan), bandar (liman) ve shahbandar (liman reisi) gibi denizcilik terimlerinin çoğunun Farsça olması bunun kanıtı olarak düşünülmüştür. Aynı şekilde, Sıraflı bir kaptan tarafından derlenen deniz hikâyelerinden oluşan onuncu yüzyıla ait Aja'ib al-Hind'deki kaptan isimlerinin çoğunun da Farsça olduğu bildirilmiştir (Potter, 2009, 15).

Esasen İran Körfezi'nin kendine özgü kimliği, antik çağlardan beri iyi tanımlanmıştır. Arkeologlar, arkeolojik kayıtlara dayanarak Körfez'in Mezopotamya ya da İran'ın sadece bir uzantısı olarak görülemeyeceği sonucuna vardıkları, bölgenin, çok erken tarihlerden itibaren, sakinleri için olduğu kadar komşuları için de belirgin bir kimliğe sahip olduğunu aktarmışlardır (Potter, 2009, 1). Körfez tarihte çok nadir olarak aynı siyasi liderlik altında birleşmiştir; dikkate değer yerli örnekler İslam öncesi dönemde Sasaniler ve Moğol sonrası dönemde Hürmüz Krallığıdır. Hürmüz, gerçekten de, ilk kez MÖ 5. yüzyılda Thukydides tarafından tanımlandığı gibi, Talasokrasinin (Yunanca thalassa, deniz kelimesinden gelen deniz yönetimi) mükemmel bir örneğidir. MS 12. yüzyıldaki Kış emirleri ve 19. yüzyıldaki Kavasimler, Körfez'in bazı kısımlarını tipik olarak kontrol eden ve çekişen yerel denizcilik yönetimlerinin diğer örnekleridir. Olağan durum, güçlü şehir devletlerinin veya liman şehirlerinin, hiçbirinin diğerlerine üstünlük kurmadan yükselip alçalmasıydı. İmparatorluk müdahalesi döneminde, Portekizliler 16. yüzyılda Hürmüz Boğazı çevresindeki

bölgeyi kontrol etseler de, nadiren Yukarı Körfez'e girme cesaretini gösterdiler. On dokuzuncu yüzyılda ve yirminci yüzyılın başlarında yalnızca İngilizler tüm Körfez'e hakim oldu. Bugünkü durum, emperyal hegemonun (şimdi ABD) deniz üstünlüğü sayesinde istikrarı korumaya çalıştığı, ancak bölge devletleri üzerinde tam kontrol sağlayamadığı bir manzara oluşturmaktadır (Potter, 2009, 14).

İslam'ın ortaya çıkışından hemen önceki iki yüzyılda Arap kabilelerinin Körfezin kıyılarına göç etmesiyle, bu denizin kıyı bölgelerinde büyük bir Arap-İran nüfusu karışımı başlamıştır. Yeni din olan İslam, diğer inanç çeşitliliğini bastırdıkça, Körfeze özgü, kuzey ve güneyde bir topluluğun ortaya çıkma sürecinin başlamasına yol açmıştır. Araplar ve İranlılar farklı etnik geçmişlere sahip olmalarına ve İranlıların İslam döneminden iki ila üç yüzyıl sonra ulusal dillerini, ulusal kimliklerini ve bağımsızlıklarını yeniden canlandırmayı başarmış olmalarına rağmen, ikisi İslam'ın beşiğinde iç içe geçmiş kültürel faaliyetlerini sürdürdüler ve bu açıdan ikisi Körfez bölgesinde neredeyse ayrılmaz hale gelmiştir. İki kıyı arasındaki artan ticari alışveriş, kültürel yoğunlaşma ve dil karışımı sürecinin İran Körfezi'nin belirgin topluluğunu güçlendirdiği bir durum ortaya çıkarmıştır. Ne var ki hem İran'dan hem de Arap Yarımadası'ndan bölgeye devam eden göç ve bunların karışımı, İran Körfezi'nde kimin gerçek İran kökenli, kimin gerçek Arap kökenli olduğunu söylemeyi bugün bile oldukça zorlaştırmıştır (Mojtahed-Zadeh, 2003, 22-23).

Sasanilerin 634 tarihinde Halife Ömer döneminde mağlup edilerek İran'ın önemli kısmının Arapların denetimi altına girmesiyle içinde Umman'ın da olduğu Körfez de fethedilerek buralar Arapların denetimine girmiştir. Her ne kadar İranlılar kimliklerini ve bağımsızlıklarını neredeyse Arap Halifeliğinin ortaya çıkışının başlangıcından itibaren yeniden canlandırmaya başlamış olsalar ve Samaniler ve Saffariler gibi hanedanlar İran devletlerini yönetseler de (sırasıyla 204/819-20 ve 253/857-8), Büveyhiler İslam sonrası dönemde İran'ın Körfezdeki egemenliğini yeniden tesis eden ilk hanedan olarak bilinmektedir. Dolayısıyla bir süre devam eden İslam Arap egemenliğinden sonra bölgede İslam-Fars egemenliği tekrar kurulmuştur (Mojtahed-Zadeh, 2003, 74-75).

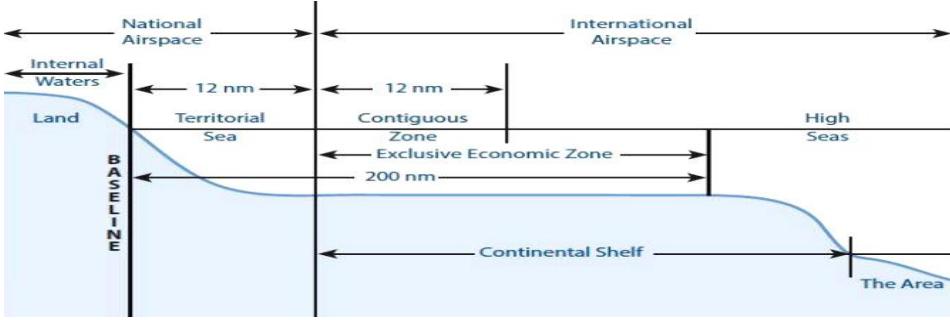
Körfez, Hürmüz Krallığının egemenliğindeyken Portekizliler tarafından 1507'den 1750'e kadar denetlenerek hüküm tesis edilmiştir. Hindistan'a kadar giden Portekizliler özellikle önemli su yolu niteliğinde olan Hürmüz Boğazına önem vererek Capetown'dan Asya'ya kadar olan ticareti denetim altına almıştır (Cunha, 2009, 208).

Birçok farklı etnik, siyasi ve inanç topluluklarını barındıran bu bölge, tarih boyunca ticari ilişkiler, savaşlar ve dini hareketler başta olmak üzere karmaşık toplumsal ilişkilerin odağı olmuştur. İran Körfezi'nin modern stratejik önemi, 3 büyük imparatorluk olan İngiltere, Çarlık Rusya'sı ve Osmanlı Devleti'nin burada karşı karşıya geldiği 19. yüzyılın ortalarına dayanmaktadır. İngilizler, 1800'lerin başında İran Körfezi'nin büyük bir kısmı üzerinde siyasi kontrol kurarak ve bu kontrolünü 150 yıl boyunca koruyarak bugün de devam eden bir dış müdahale geleneğini oluşturmuştur. İngilizler ayrıca Körfeze 1820 yılında girerek özellikle Körfezin güneyindeki Arap kıyıları üzerinde 1971 yılına kadar etkinliklerini sürdürmüşlerdir. 1820'den önce İngilizler bölgeye Hindistan şirketleri aracılığıyla girerek ticari anlamda denetim sağlamayı düşünürken Hürmüz Boğazını denetleyen ve geçiş yapacak İngiliz gemilerinden ücret almayı öngören Ras Al Khaimah'de hüküm süren Kavasim hanedanıyla çatışmışlardır. 1820'de Kavasim'leri mağlup eden İngilizler, Ras Al Khaimah'ı işgal ederek Hürmüz Boğazını denetimlerine almışlardır. İngilizler yerel şeyhlerle anlaşarak onları dışarıya karşı koruma karşılığında kontrolü altına almıştır. Bir nevi himaye sistemini kurarak 1899 yılında Osmanlı'ya bağlı sayılan Kuveyt'i de bu sisteme dahil etmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun yerini Türkiye, Irak ve Suudi Arabistan'ın da aralarında bulunduğu modern devletlerin almasıyla Orta Doğu'nun büyük bölümünün siyasi haritası yeniden çizildi. İran Körfezi'nin batı kıyısındaki küçük Arap şeyhlikleri 1971'e kadar (Kuveyt örneğinde, 1961) İngiliz koruması altındaydı. Koloni olmamakla birlikte İran (Pers) üzerinde İngilizler ve Ruslar 19. ve 20. yüzyılın büyük bölümünde rekabet etmişlerdir. Bu geleneği devralan ABD, benzer müdahale misyonunu sürdürmektedir. (Persian Gulf History, 2024; Allday, Louis 2014).



#### 4. İRAN KÖRFEZİNDEKİ DEVLETLERİN DENİZ YETKİ ALANLARI

Çalışmanın bu kısmında körfezdeki 8 devletin deniz alanlarının hangileri olduğu, kıyı devletlerinin bu alanları ne şekilde ve nasıl belirledikleri incelenecektir. Her devletin deniz alanlarını incelemeyi önce deniz alanlarıyla ilgili uluslararası hukukun getirdiği düzenlemelere fazla ayrıntıya girmeden yer vermek gerekir. Devletlerin deniz alanları üzerindeki yetkileri ve bu yetkilerin nasıl belirleneceği, kıyıları karşılıklı ve yan olan devletlerin deniz sınırlarını nasıl belirleyecekleri konusunda geniş kapsamlı hükümler getiren 1994'te yürürlüğe giren **1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi**, 170 gibi çok sayıda devletin taraf olduğu ve bir yapılageliş kuralı haline geldiği düşünüldüğü önemli bir referans belgesidir (UN, Treaty Collection, 2024). Yukarıda değinildiği gibi bu sözleşmeye İran ve BAE dışında Körfezdeki diğer devletler taraftırlar.



Kaynak: <https://www.drishtiiias.com/daily-news-analysis/unclos-1>

Bu şekil, 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi itibariyle belirlenebilecek deniz alanlarını kaba taslak olarak göstermektedir.

2. Maddesi itibariyle Kıyı devletinin egemenliğinin iç suları ile belirlediği karasularına kadar uzadığını, bu alanların hem altında hem üstündeki hava sahası üzerinde kıyı devletinin egemen yetkilere sahip olduğunu belirten bu **Sözleşmenin**<sup>2</sup>

<sup>2</sup> 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin Türkçe metni:

<http://www.turkishgreek.org/index.php/kuetuephane/item/153-unclos-turkish> (Çeviren: Aydoğan Özman); İngilizce metin: United Nations Convention on the Law of the Sea,

[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (E.T: 08.08.2024)

3. Maddesi devletlerin esas hattın itibaren 12 deniz miline kadar **karasuları** alanını belirleyebileceklerini öngörmüştür. Esas hatların belirlenmesinde kıyı devletinin denizdeki gelgit vukuunda en alçak nokta dikkate alınmaktadır. Kıyıları girintili çıkıntılı ise, kıyıya yakın adalar/adacılar ile delta ve akarsu ağızları varsa gel git olayına göre normal esas hatlar yerine düz esas hatlar dikkate alınmaktadır (md.5-7). Bu şekilde belirlenen esas hatlar ile kıyı arasında kalan kısım o devletin **iç sularını** oluşturmaktadır (md.8). Bir devletin karasularında yabancı gemiler, **zararsız geçiş** yapmaları ve bununla ilgili şartları yerine getirmeleri halinde serbest geçiş yapacaklardır (md.17-19). Kıyıları bitişik olan veya karşılıklı olan devletler **karasularını sınırlandırırken** antlaşma yapacaklarını öneren sözleşme, antlaşma yapılmazsa özel durumlar ile tarihsel haklar aksini ön görmüyorsa eşit uzaklığa göre sınır belirleneceğini öngörmüştür (md.15). Devletlerin kısmi egemenlik yetkilerini kullanabileceği **bitişik bölge** alanı ise esas hattın itibaren 24 mile kadar belirlenebileceğini (md. 33) düzenleyen Sözleşme, esas hattın itibaren 200 mile kadar, ülkenin deniz altındaki uzantısı elverdiği takdirde 350 mile kadar **kıta sahanlığına** sahip olabileceğini ve bu alanın tabanı ile taban altındaki doğal kaynaklardan yararlanabileceğini (md.76) hükme bağlamıştır. Sözleşme, devletlere hem deniz üstü hem deniz altında canlı ve cansız kaynak elde etme anlamında daha geniş yararlanma hakkını sağlayan esas hattın itibaren 200 mile kadar **Münhasır Ekonomik Bölge** alanını belirleme yetkisini tanımıştır (md.55-57). Gerek kıta sahanlığı olsun gerekse münhasır ekonomik bölge alanı olsun kıyıları yan veya karşılıklı olan devletlerin bu alanları sınırlandırma konusunda sözleşme şöyle bir hüküm getirmiştir: Kıta sahanlığının ilgili devletler arasında sınırlandırılmasıyla ilgili 83. Madde ve Münhasır Ekonomik Bölgenin sınırlandırılmasıyla ilgili 74. madde benzer içeriktedir: Buna göre ilgili devletler her şeyden önce Uluslararası Adalet Divanı statüsünün 38. Maddesinde geçtiği gibi hakkaniyete dayalı antlaşma ile bu alanları kendi aralarında sınırlandıracaklardır. Şayet antlaşma yapılamazsa, ilgili devletler Sözleşmenin 15. Kısımında belirtilen uyuşmazlık çözüm mekanizmalarına başvuracaklardır. Sözleşme bu kapsamda zorunlu yargı yetkisini de getirdiği için, şayet taraflar yargı dışı yollardan sonuç alamazlarsa tek taraflı olarak uluslararası

yargı organlarına başvurmak suretiyle yargı kararı marifetiyle aralarındaki sınırlandırma sorununu nihai çözüme kavuşturabilirler.

#### 4.1. İRAN

Körfezde kıyı uzunluğunun en fazla olduğu devlet İran'dır. 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesini imzalamakla beraber onaylamadığı için henüz taraf olmadığı görülen (UN, Treaty Collection, 2024) İran, ilk olarak 1934 yılında Umman Denizinde, Hürmüz boğazında ve İran Körfezinde esas hatlardan itibaren 6 millik karasularını ilan etmiştir. 1949 yılında petrol keşfiyle ilgili kıta sahanlığını belirlemiştir. 1955 yılında kıta sahanlığındaki deniz altı kaynakları üzerinde yetkili olduğunu açıklarken, 1959'da karasuları alanını 12 mile çıkardığını ve esas hattın itibaren 24 mile kadar bitişik bölge sularına sahip olduğunu bildirmiştir (Mojtahed-Zadeh ve Zarei, 2017, 52). İran, daha önce deniz alanlarıyla ilgili farklı tarihlerde çıkarmış olduğu adı geçen yasal düzenlemelerinin yerine geçmek üzere 1993 yılında derli toplu yeni bir kanun çıkarmıştır. Bu kanun "İran İslam Cumhuriyeti'nin İran Körfezi ve Umman Denizi'ndeki Deniz Alanları Hakkında Kanun"<sup>3</sup> başlığıyla yayınlanmıştır. **Karasuları:** Esas hattın itibaren 12 deniz mili genişliğinde olup, bu alan içindeki ve dışındaki İran'a bağlı olan adaların da karasuları alanına sahip olduğuna hükmedilmiştir (md. 2). Bu kanunun 3. Maddesi, Karasuları taban çizgisinin kara tarafında kalan sular ile İran'a ait adalar arasında kalan ve bu adaların mesafesinin 24 deniz milini aşmadığı suların ülkenin egemenliği altındaki iç sularının bir parçasını oluşturacağını öngörmüştür. Sınırlandırma konusunda 4. Madde, İran karasularının kıyıları yan veya karşı karşıya olan devletlerin karasularıyla çakışması halinde aksine bir anlaşma yapılmazsa *eşit uzaklık* yani ortay hat dikkate alınarak sınırlandırma yapılacağını hükme bağlamıştır. 9. Madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla yabancı gemilerin karasularından zararsız geçiş

---

<sup>3</sup> Bkz. Law of the Sea (National legislation)

[https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IRN\\_1993\\_Act.pdf](https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IRN_1993_Act.pdf) (E.T: 31.03.2024).

Bu başlıkta bu web sayfasında geçen kanuna atıf yapılmıştır.

şartlarına bağılı olarak geçiş yapabileceği öngörölmüştür (md. 5). Zararsız geçişle ilgili 9. Maddenin hükümleri ise özellikle Hürmüz boğazını da ilgilendirdiği için savaş gemilerinin geişıyle ilgili olarak ABD gibi devletlerle uyuşmazlığın konusu olabilmektedir (Dalar, 2023). 9. Madde, yabancı savaş gemilerinin, denizaltıların, nükleer güçle çalışan gemilerin veya diğer yüzen cisimlerin veya çevreye zararlı nükleer veya diğer tehlikeli veya zararlı maddeleri taşıyan gemilerin karasularından geişı, İran İslam Cumhuriyeti'nin ilgili makamlarından önceden alınacak iznine bağılı olacağını, denizaltıların yüzeyde seyretmesi ve bayraklarının çekili olması gerektiğini belirtmektedir. **Bitişik bölge suları**, dış sınırı esas hattan 24 deniz mili uzaklıkta olan, karasularına bitişik bir alandır. Bu kanun 14. Maddesi, karasularının ötesinde İran'ın **Muhasır Ekonomik Bölgesinin** olduğunu, aynı kanunun 15. Maddesi Muhasır Ekonomik Bölgeyle aynı genişliğe sahip olan **Kıta Sahanlığının** olduğunu ve buralarda egemen haklarını kullanacağını belirtmekle birlikte bu alanların kaç mil olacağıyla ilgili bir hükme yer vermemiştir. Sınırlandırma konusunda ise 19. Madde, ülkenin münhasır ekonomik bölgesinin ve kıta sahanlığının sınırları, ikili anlaşmalara uygun olarak aksi kararlaştırılmadıkça, her noktasının iki devletin esas hatları üzerindeki en yakın noktadan eşit uzaklığa göre belirlenecek bir hat olacağını hükme bağlamaktadır.

#### 4.2. SUUDİ ARABİSTAN

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf olan Suudi Arabistan (UN, Treaty Collection, 2024), 18/1/1433 hicri (1 Ocak 2011 miladi) tarihinde yayınladığı 6 sayılı Krallık kanununda (Faolex, 2011); esas hattan itibaren 12 mil **karasuları** alanını ilan etmiştir. Karasularında tüm devletlerin gemilerine zararsız geçiş hakkını tanımıştır. Yalnız deniz altıların yüzeyde bayrakları çekili olacağını, nükleer gemilerin de önceden izin almaları halinde geçiş yapabileceklerini öngörmüştür. Bu gemilerin uluslararası sözleşmelere ve ulusal yasalara uygun davranmaları gerekmektedir (5-9. mad). Karasularının bittiği çizgiden itibaren 12 mil veya esas hattan itibaren 24 mil **bitişik bölge** sularını da belirlemiştir (md.11).

**Münhasır Ekonomik Bölgeyi** belirleyen bu kanunda belli mil genişliğini öngörmemekle birlikte Krallık, karasularının ötesinde ve bitişiğinde yer alan ve komşu devletlerle olan veya karşısındaki deniz sınırlarına kadar uzanan münhasır bir ekonomik bölgeye sahip olduğunu belirtmiştir (12.mad). Bu kanunun 17. Maddesi ise Krallığın **kıta sahanlığının** ülkenin deniz altındaki doğal uzantısı boyunca karasularının ötesine uzanan denizaltı alanlarını, deniz yatağını ve deniz tabanı altını kapsadığını hükme bağlamıştır. Ülkenin bu alanlarda doğal kaynaklar elde etme hakkını düzenleyen kanun, kıta sahanlığı genişliği konusunda bir hüküm getirmemiştir (Faolex, 2011).

### 4.3. UMMAN

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf olurken, deniz yetki alanlarıyla ilgili resmi açıklamalarda bulunmuştur. Bu devletin BM'ye sunduğu resmi açıklamalar çerçevesinde deniz alanlarının durumu şöyledir (UN, Treaty Collection, 2024): **Karasuları:** Umman Sultanlığı, 10 Şubat 1981 tarih ve 15/81 sayılı Kraliyet Kararnamesi'nin 2. maddesi uyarınca üzerinde tam ülkesel kurmak üzere karasularının, esas hatlara en yakın noktadan itibaren 12 deniz mili genişlediğinde olduğunu kararlaştırmıştır. Yabancı sivil/ticaret gemileri zararsız geçiş ilkesine göre karasularından serbestçe geçiş yapabilir. Savaş gemileri ise, önceden izne tabi olarak Umman karasularından zararsız geçiş yapabilir. Bu durum, yüzeyde seyretmeleri ve kendi ülkelerinin bayrağını taşımaları şartıyla denizaltılar için de geçerlidir. Nükleer güçle çalışan yabancı gemiler ve doğası gereği tehlikeli veya sağlığa veya çevreye zararlı nükleer veya diğer maddeleri taşıyan yabancı gemilere ilişkin olarak, önceden izne tabi olarak zararsız geçiş ilkesi doğrultusunda geçiş yapabilirler. **Bitişik Bölge,** karasularının dış sınırından itibaren ölçülen 12 deniz mili mesafeye kadar uzanmakta olup, Umman Sultanlığı, bu bölge üzerinde Sözleşme tarafından belirlenen aynı ayrıcalıkları kullanmaktadır. **Münhasır Ekonomik Bölge:** Umman Sultanlığı, 10 Şubat 1981 tarih ve 15/81 sayılı Kraliyet Kararnamesi'nin 5. maddesi uyarınca, münhasır ekonomik bölgesinin, karasularının bulunduğu esas hatlardan itibaren

deniz yönünde 200 deniz mile kadar uzandığını bildirmiştir. 1982 Sözleşmesinden kaynaklanan canlı cansız doğal kaynakları elde etme hakkına sahip olduğunu, diğer devletlerin bu hakkına saygı göstermeleri gerektiğini belirtmiştir. Sultanlık aynı zamanda coğrafi koşulların izin verdiği ölçüde ve bu 1982 Sözleşmesine uygun olarak, **Kıta Sahanelığına** sahip olduğunu, araştırmak ve doğal kaynaklarını işletmek amacıyla kıta sahanlığı üzerindeki egemenlik haklarını kullanacağını beyan etmiştir. Diğer devletlerle deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında bir anlaşmazlık olması halinde Umman sultanlığı, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesinin veya Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisini kabul ettiğini, bu mahkemelerin karar ve yorumlarına bağlı olacağını kabul etmiştir (UN, Treaty Collection, 2024).

#### 4.4. KATAR

1992 tarihinde Katar Emiri tarafından yayınlanan 40 nolu kararnameyle ülkenin Karasuları ve Bitişik Bölge Sularının genişliği belirlenmiş ve BM'ye gönderilmiştir. Bu kararnameye göre Katar, esas hatlardan itibaren 12 mil **karasularına** sahip olduğunu ve karasularının dış sınırından itibaren 12 mil genişliğinde **bitişik bölge suları** alanının olduğunu bildirmiştir. Uluslararası deniz hukuku kurallarına ve zararsız geçiş ilkelerine uygun olması şartıyla diğer devletlerin gemi ve hava araçlarının Karasularından geçiş yapabileceklerini kabul etmiştir. Bu kararnamede geçiş yapacak araçların sivil veya askeri niteliğine girilmemiştir.<sup>4</sup> Bu devletin 1969 yılında İran ile anlaşma sağladığı kıta sahanlığı alanı bulunmaktadır (Kwiatkowska, 2002, 245). Kıta sahanlığı sınırıyla uyumlu ayrıca Münhasır Ekonomik Bölgesi de bulunmaktadır (Al-Ansari ve diğerleri, 2015). İran ve Suudi Arabistan ile yaptığı deniz yetki alanlarına ilişkin anlaşmaların yanında Bahreyn ile deniz yetki uyuşmazlığını uluslararası adalet

---

<sup>4</sup> [https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/QAT\\_1992\\_Decree.pdf](https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/QAT_1992_Decree.pdf) (E.T 31.03.2024)

divanı kararıyla çözüme kavuşturmuş<sup>5</sup> olan Katar, Körfezde en az uyuşmazlık yaşanan ülke görünümündedir.

#### 4.5. BAHREYN

Bahreyn, İran Körfezi'ndeki yaklaşık 33 küçük adadan oluşan tek ada devletidir. Takımda devleti görünümünde olan Bahreyn ile İngiltere arasında yapılan 1880 ve 1892 anlaşmalarına göre İngiltere, Bahreyn'in savunmasından ve dış ilişkilerinden sorumluydu. Buna göre, eski dönemlerden beri ve İngiliz politikası gereğince Bahreyn **karasularının** genişliği 3 deniz mili idi. Bahreyn, 1970'li yıllarda bağımsızlığını kazanmasının ardından Üçüncü Deniz Hukuku Konferansına bağımsız bir devlet olarak katılmıştır. Konferansın 14. Genel Kurul Toplantısında Bahreyn temsilcisi, Bahreyn'in **karasularının** genişliğinin 12 mile kadar olduğunu duyurmuştur. 1993 yılında yayınlanan 8 sayılı krallık kararnamesiyle 12 mil karasularının yanında, esas hattan itibaren 24 mil **bitişik bölge sularının** olduğunu hükme bağlanmıştır (Dehghani, 2009, 83-84). İlan edilen Münhasır Ekonomik Bölgesi olmamakla birlikte (Juda, 1988, 435) ilan edilmesini gerektirmeyen kıta sahanlığında doğal kaynak elde etme hakkını kullanmaktadır (Dehghani, 2009, 84). İran Şahı, Bahreyn üzerinde ilk başta hak iddia etmekle beraber, bölgede Suudi Arabistan ve Kuveyt gibi Arap devletlerinin işbirliğine ihtiyacı olduğu için Bahreyn'de referandum düzenlenerek bağımsız olması kaydıyla hak iddiasından vazgeçmiştir. 4 Ocak 1969'da Şah, Bahreyn'de BM yönetimindeki bir plebisit çağrısında bulunması üzerine halk tarafından bağımsızlık oylaması yapılmış, 30 Nisan 1970'te Güvenlik Konseyi plebisitin sonuçlarını onaylayarak 'Bahreyn halkının tamamen bağımsız ve egemen bir devlet dahilinde kimliğinin tanınmasını istediğini' bildirmiş ve İran kabul etmiştir. İngilizlerin 1971'de çekilmesinden sonra Bahreyn bağımsız devlet olmuştur (Marschall, 2003, 8).

---

<sup>5</sup> [https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DEPOSIT/qat\\_mzn125\\_en.pdf](https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DEPOSIT/qat_mzn125_en.pdf) (E.T. 31.03.2024)

#### 4.6. KUVEYT

1914 yılında İngilizlerin himayesinde olarak otonom hükümete sahip olan Kuveyt, 19 Haziran 1961 tarihinde bağımsızlığına kavuşmuştur. İngilizlerin himayesinde iken 3 mil olan **Karasuları** genişliğini 1955 yılında 6 mile kadar, bağımsızlıktan sonra 1967 yılında 12 mile kadar uzatmıştır (Dahghani, 2009, 87). Kuveyt hükümetinin 2014 yılında aldığı 317 sayılı kararnameyle<sup>6</sup>, deniz alanlarıyla ilgili farklı tarihlerde aldığı kararlara, taraf olduğu 1982 tarihli BMDHS'ne ve yaptığı ikili anlaşmalara atıfta bulunarak düzenleme yapmış ve BM'ne iletmiştir. Kararnamenin 3. Maddesi itibariyle kıyı ile suların en alçak olduğu yerlerde ölçülen esas hat arasında kalan kısmın ülkenin iç suları olduğuna hükmedilmiştir. Bu kararname, 12 mil olarak kararlaştırılan **karasuları** alanının, kıyıları yan veya karşılıklı olan ülkelerinkiyle çakışması halinde eşit uzaklık (ortay hat) çizgisine göre sınırlanacağını hükme bağlamıştır (4. md). Karasularının dış sınırından itibaren 12 millik **bitişik bölge sularının** olduğunu öngören kararname, kıyıları karşılıklı veya yan olan devletlerin bitişik bölgeleriyle çakışması halinde eşit uzaklık (ortay hat) çizgisine göre sınırın belirleneceğini açıklamaktadır (5. md). Bu kararnamenin 6 ve 7. Maddeleri 1982 BMDHS'ne uygun olarak ülkenin bitişik bölge sularının ötesine kadar uzanan **Münhasır Ekonomik Bölgesine ve Kıta Sahanlığına** sahip olacağını, bu alanların karşı kıyı devletlerin alanlarına kadar uzanacağını, herhangi bir anlaşma olmaması durumunda bu devletlerle eşit uzaklık (ortay hat) çizgisi çerçevesinde bu alanların sınırlanacağını hükme bağlamıştır.

#### 4.7. BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ (BAE)

İngilizlerin himayesi altındayken 2 Aralık 1971 tarihinde bağımsızlığına kavuşan bu devlet, 6'sı İran Körfezi kıyısında, 1'i (Fuceyra Şeyhliği) Umman Denizi kıyısında olmak üzere 7 Emirlikten (Şeyhlikten) oluşan federasyon niteliğindedir. 1949 yılında İngilizler bu emirlikler adına ülkenin kıyılarına bitişik

---

<sup>6</sup> [https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/Kuwait\\_Decree\\_317-2014-E.pdf](https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/Kuwait_Decree_317-2014-E.pdf) (E.T: 01.04.2024)



deniz altı alanlarının olduğunu bildirmekle beraber karasuları genişliğiyle ilgili bir açıklama yapmamıştır. Bununla birlikte imzaladığı halde henüz onaylamamış 1982 BMDHS kapsamında üstü kapalı olarak 12 millik karasuları genişliğini desteklemiştir. 17 Ekim 1993'te yayınladığı 19 sayılı federal kanununda, **karasuları** genişliğinin 12 mil olduğunu, karasularının dış sınırından itibaren 12 millik **bitişik bölge** sularının olduğunu belirtmiştir. Bu kanunda ülkenin 200 mil esaslı aynı genişlikte hem **Münhasır Ekonomik Bölge hem de kıta sahanlığının** olduğu, kıyıları yan veya karşılıklı olan devletlerle bir antlaşma yoksa sınırlandırmada eşit uzaklığın dikkate alınacağı benimsenmiştir (Dahghani, 2009, 89-90). BAE'nin eyaleti olan Dubai ile İran arasında 31.08.1974 tarihinde kıta sahanlığı sınırlandırma anlaşması imzalanmış olup, bu antlaşma 15.03.1975'te İran tarafından onaylanmakla birlikte BAE tarafından onaylanmamıştır. Bu antlaşma İran'ın Sırrı Adası dışında kalan körfezde BAE ile İran arasında eşit uzaklığın dışında deniz yetki alanlarını sınırlandırmıştır.<sup>7</sup> Aşağıda da değinileceği gibi bu antlaşmanın BAE'ce onaylanmamasında İran ile adalar konusunda yaşadığı anlaşmazlığın etkisi olduğu söylenebilir.

#### 4.8. IRAK

Deniz yetki alanları açısından Körfezde en dezavantajlı olan devlet Irak'tır. Zira körfezde en az sahili bulunan bu devletin kıyı şeridi içbükey olup yaklaşık **10 mil** civarındadır. Bu kıyı şeridi de İran, Kuveyt ve Irak arasında üçgen ilişkisini kurduğu için bu da adı geçen devletlerarasında deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasını zorlaştırmaktadır. Irak, ilk olarak 23 Kasım 1957 tarihli Resmî Bildiri ile karasularına sahip olduğunu iddia etmiştir. Bu bildiriye karasularının genişliğine ilişkin herhangi bir rakam belirtmemekle birlikte Kasım 1958'de Irak, **karasularının** suların en alçak olduğu noktadan itibaren 12 deniz mili uzakta olduğunu öngören 71 sayılı kanun çıkarmıştır. Sınırlandırma konusunda ise eşit uzaklığa girmeden, başka bir Devletin karasularının Irak karasuları ile çakışması

---

<sup>7</sup> LIS No 63- Iran & United Arab Emirates (Dubai) (TC) 1975, <https://www.marineregions.org/documents/61493.pdf> (E.T: 01.04.2024).

durumunda kanunun 3. Maddesi, Irak ile o devlet arasında uluslararası hukuka uygun olarak yapılacak bir anlaşma ile belirleneceğini hükme bağlamaktadır. **Bitişik bölge suları** ve genişliğiyle ilgili açık bir hüküm olmamakla birlikte bu kanunun 4. Maddesi diğer devletlerin “açık deniz yönünde bitişik bölge olarak bilinen iki deniz kuşağında Irak'ın uluslararası düzeyde tanınan diğer haklarını ihlal etmeyecektir” şeklinde düzenleme getirmiştir. Aynı düzenlemenin sınırları ve niteliği belirlenmemiş **kıta sahanlığı** için de geçerli olduğu kabul edilmiştir. 1982 BMDHS'ne taraf olan Irak coğrafi dezavantajı nedeniyle ve diğer devletlerin 200 millik alanının çıkarıyla bağdaşmadığını düşünmesinden dolayı ilan ettiği **Münhasır Ekonomik Bölgesi** bulunmamaktadır. Denizde kıyısı olmayan veya elverişli kıyısı olmayan devletlere cansız kaynak elde etme konusunda avantaj tanınmasına ilişkin Irak'ın önerisi 3. Deniz hukuku konferansında kabul edilmemiştir (Dahghani, 2009, 92-93).

## 5. İRAN KÖRFEZİNDE DENİZ YETKİ ALANI SINIRLANDIRMASIYLA İLGİLİ YAPILAN ANTLAŞMALAR

1968 yılında İngilizlerin körfezden çekileceğini duyurmaları üzerine, Körfezdeki devletler, çekilme sonrası boşluğu doldurmak ve Körfezin açık deniz kesimindeki petrol gibi doğal kaynaklarını araştırmak, işletmek ve değerlendirmek için sınırların belirlenmesi noktasında işbirliği yapmaları gerektiği ön plana çıkmıştır. İran, İngilizlerle 1965 yılında körfezin sınırlandırılmasıyla ilgili görüşmelere başlamıştır. Bu görüşmelerde körfezdeki İran ile Arap devletleri arasında kıta sahanlığının eşit uzaklık yani ortay hat ilkesi dikkate alınmıştır ki, daha sonra yapılan kıta sahanlığı sınırlandırma anlaşmaları bu ilke temelinde imzalanmıştır. 11 Şubat 1966'da, İran Dışişleri Bakanlığı'ndan Muhammed Rıza Amir Teimur ve İngiliz Dışişleri Bakanlığı'ndan Sir Roger Allen arasında bir tarafta İran'ın ve diğer tarafta Körfezdeki himaye altındaki Arap devletleri adına İngiltere'nin Körfezin ortay hat ilkesini dikkate alan bir anlayış birliğine vardılar. Bu gelişmeden sonra Körfezin kıta sahanlığının ortay hat temelinde bölge ülkeleri arasında sınırlanacağı kuralı benimsenmeye başlanmış olup, örnek olarak İran-Katar kıta sahanlığı sınırı da bu kurala göre şekillenmiştir (Mojtahed-Zadeh, 2003, 80).

İran 15 Temmuz 1934'te İran Körfezi, Hürmüz Boğazı<sup>8</sup> ve Umman Denizi'ndeki karasularının esas hattın itibaren 6 mil olduğunu ilan etmiştir. 19 Mart 1949'da İran kıta sahanlığında petrol arama hakkını ilan etmesi üzerine Körfez'e kıyısı olan Arap devletleri de İran'ı örnek alarak benzer bir bildiri yayınladılar. Suudi Arabistan 29 Mayıs 1949'da; Katar 8 Haziran 1949'da; Abu Dabi 10 Haziran 1949'da; Kuveyt 12 Haziran 1949'da; Dubai 14 Haziran 1949'da; Sharjah 16 Haziran 1949'da; Umm al-Quwain ve Ajman 20 Haziran 1949'da kendi kıta sahanlıklarında aynı haklara sahip olduklarını bildirdiler. 18 Mayıs

---

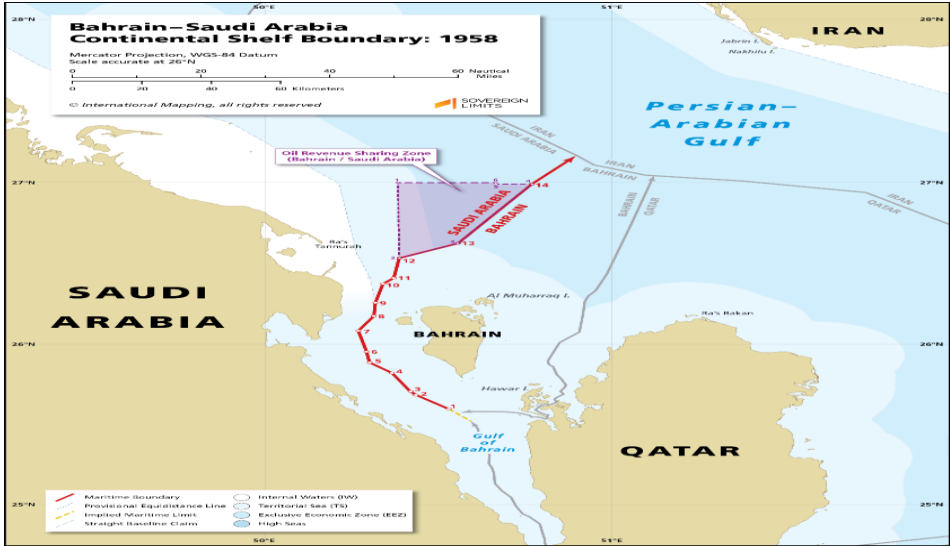
<sup>8</sup> Hürmüz Boğazı ile ilgili ayrıntılı bilgiler için bkz. Dalar, Mehmet (2023), "Hürmüz Boğazı ve Uluslararası Hukuk", *Uluslararası Hukuk ve Güvenlik*, Editor: Erdal Bayar ve Adem Özer, Yetkin Yayınları, Ankara, ss. 133-149.

1955'te İran, Körfezde, Hürmüz Boğazı ve Umman Denizi'ndeki kıta sahanlığının deniz yatağı kaynakları üzerinde hak iddia etmiştir. 22 Nisan 1959'da İran, Körfezde ve Umman Denizinde karasularının sınırlarını 6 deniz milinden 12 deniz miline çıkarmış ve daha sonra karasularına bitişik bir alanı, dış sınırı esas hattan itibaren 24 deniz mili olan bitişik bölge sularının da olduğunu bildirmiştir. İran ve bölgedeki Arap devletleri kendilerine ait münhasır balıkçılık bölgeleri ve eşit uzaklık çizgilerinde belirlenecek kıta sahanlığı sınırlarına kadar uzanan kıta sahanlığı iddialarında bulunmuşlardır. Umman Denizi'nde İran, Birleşik Arap Emirlikleri ve Umman ile eşit uzaklık çizgisine kadar uzanan bir münhasır balıkçılık bölgelerinin olduğunu bildirmişlerdir (Mojtahed-Zadeh, 2003, 81).

### **5.1. SUUDİ ARABİSTAN-BAHREYN DENİZ SINIRI ANTLAŞMASI**

İran Körfezinde deniz yetki alanıyla ilgili yapılan ilk sınırlandırma antlaşması, Suudi Arabistan ile o dönem İngilizlerin himayesinde bulunan Bahreyn arasında olmuştur. 22 Şubat 1958 tarihinde yapılan bu antlaşma, iki Devletin denizaltı alanlarını sınırlandırmak için merkezi bir sınır hattı oluşturulmasını, ayrıca Suudi Arabistan'ın yetkisi altında olacak altıgen bir alanın sınırlandırılmasını ve bölgedeki petrol kaynaklarının işletilmesinden elde edilecek gelirin Suudi Arabistan ve Bahreyn tarafından eşit olarak paylaşılmasını öngörmektedir. Antlaşma her ne kadar iki devlet arasındaki deniz sınırını eşit uzaklığa göre belirlemiş olsa da sınır çizgisi "önceden belirlenmiş işaretlere" dayandığından kıyı yapısını tam olarak takip etmediği gibi bazı küçük adaları da dikkate almamıştır. Bu şekilde tanımlanan sınır 98.5 deniz mili boyunca uzanmakta ve 14 nokta ile tanımlanmaktadır. Sınırlandırmanın yaklaşık üçte ikisi yani 1-11 noktaları arası eşit mesafeye dayalı bir hat oluşturmaktadır. Anlaşma ortay hattı esas olsa da ortay hatta ilişkin bazı sapmalar bulunmaktadır. Örneğin, her iki kıyıya yakın bazı adalar göz ardı edilmiş ve uzun yıllardır tartışılan Al Baina Al Saghira ve Al Baina Al Kabir adaları sırasıyla Bahreyn ve Suudi Arabistan'a bırakılmıştır. İlgili Devletlerin kıyılarından hemen hemen eşit uzaklıkta bulunan bu iki ada, karasularına sahip olmamakta ve ayırım çizgisinin her iki yanında yer

almaktadır. (Dahgani, 2009, 106-107; Mojtahead-Zadeh, 2003, 142; Limits in the Seas, 1981, 4).

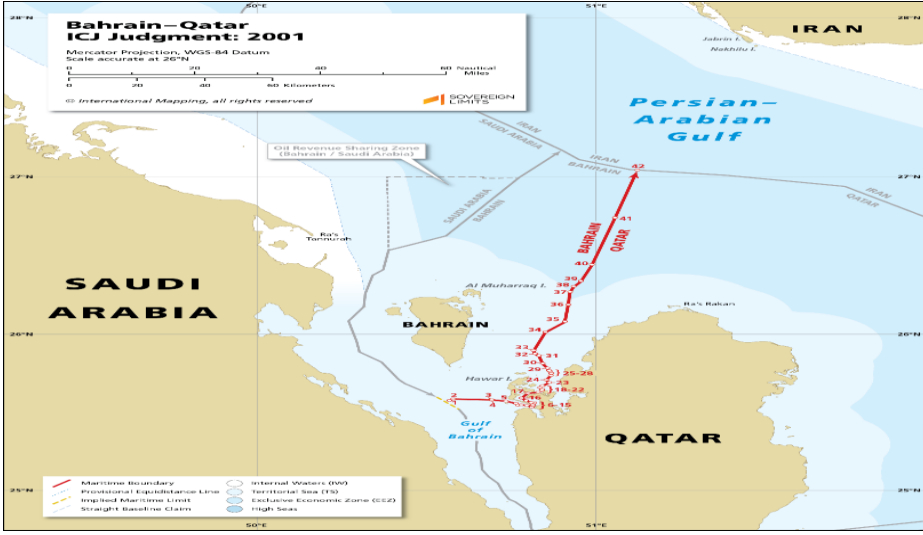


Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/bahrain-saudi-arabia-maritime>

## 5.2. KATAR-BAHREYN DENİZ YETKİ ALANLARI SORUNU ÇÖZÜMÜ (YARGISAL ÇÖZÜM)

Körfezde şimdiye kadar deniz yetki alanları uyumsuzluğunun yargı kararıyla çözüm bulunduğu tek örnek Katar-Bahreyn ile ilgili olan uyumsuzluktur. Her iki devlet sınırlandırma konusunda ve bazı adalar üzerindeki hak iddialarını kendi aralarında çözüme kavuşturamadıkları nedeniyle, Katar'ın başvurusuyla bu sorun Uluslararası Adalet Divanı tarafından çözülmüştür. Katar, 1987 ve 1990 yıllarında Bahreyn ile yapılan anlaşmalara dayanarak 08.07.1991 tarihinde Uluslararası Adalet Divanında dava açmıştır. Bahreyn bu anlaşmaların Divan'a tek başına başvuru yetkisini tanımadığı itirazını yöneltmekle birlikte tarafların görüşlerini aldıktan sonra nihai olarak anlaşmaları yorumlayan Divan, 1995 yılında bu davada yargı yetkisine sahip olduğunu belirterek davaya bakmıştır. Bazı adalar üzerinde hak iddia ettiklerinden dolayı anlaşmazlığa düzen bu iki devletin davasını 2001'de sonuçlandıran Divan, Bahreyn ve Katar'ın İngiltere ile

sırasıyla 1892 ve 1916'da özel koruma anlaşmaları imzaladığını ve korunan devletlerin statüsünün 1971'de sona erdiğini kaydetti. Divan ayrıca, bu olayla ilgili olarak Bahreyn ile Katar arasında petrol şirketlerine imtiyaz verilmesi ve bu anlaşmazlıkların çözümü için gösterilen çabalarla ilgili anlaşmazlıklara da değinmiştir. Zubarah Adasıyla ilgili olarak Divan 1868'den sonraki dönemde, Katar Şeyhi'nin Zubarah üzerindeki otoritesinin pekiştiğini 29 Temmuz 1913 tarihli İngiliz-Osmanlı Anlaşmasında bu durumun kabul edildiğini ve 1937'de kesin olarak tanındığını belirterek, Naim aşiretinin Zubarah'ta Bahreyn Şeyhi adına egemenlik sahibi olduklarına dair hiçbir kanıt bulunmadığına işaret ederek Katar'ın Zubarah Adası üzerinde egemenliği olduğuna yer vermiştir. Hawar Adaları'na gelince, Divan, İngiltere'nin 1939'da bu adaların Bahreyn'e ait olduğu yönündeki kararının bir tahkim kararı teşkil etmediğini, ancak bunun hukuki etkisi olmadığı anlamına gelmediğini açıklayarak, Bahreyn ve Katar'ın o dönemde İngiltere'nin anlaşmazlıklarını çözmesine razı olduklarını belirtmiş ve 1939 kararının her iki Devlet için de baştan itibaren bağlayıcı olan bir karar olarak görülmesi gerektiğini ve 1971'den sonra da öyle olmaya devam ettiğini tespit etmiştir. Divan, buna istinaden Bahreyn'in Hawar Adaları üzerinde egemenliğe sahip olduğu sonucuna varmıştır. Divan, 1939 tarihli İngiliz kararında, Hadd Janan ile tek bir ada oluşturduğu düşünülen Janan Adası'ndan bahsetmediğini gözlemlemiştir. Ancak İngiliz Hükümeti'nin 1947'de Katar ve Bahreyn yöneticilerine gönderdiği mektuplarda "Janan Adası'nın Hawar grubu adaları arasında sayılmadığını" açıkça belirttiğine dikkat çekmiştir. Divan, İngiliz Hükümeti'nin bunu yaparak 1939 tarihli kararına ilişkin bağlayıcı bir yorumda bulunduğunu, buna göre İngilizlerin Janan'ı Katar'a ait olarak gördüğünü dikkate alarak Katar'ın, Hadd Janan da dahil olmak üzere Janan Adası üzerinde egemenliğe sahip olduğuna hükmetmiştir (ICJ, 2001).



Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/bahrain-qatar-maritime>.

Divan kararına göre sınır bu haritadaki gibi şekillenmiştir. Divan, Zubarah, Janan Adası ve Fasht ad Dibal'in gel-git yüksekliğinin Katar'a ait olduğunu, Hawar Adaları ve Qit'at Jaradah Adası'nın ise Bahreyn'e ait olduğunu kararlaştırmıştır.

Divan'ın yukarıda özetlenen kararında dikkat çeken husus, özellikle adalar konusunda sömürge döneminde İngilizlerin aldığı kararları ve İngilizlerin ilgili devletler adına yaptığı anlaşmaları dikkate almasıdır. Sınırlandırma konusunda Divan, iki devlet arasında adalara da etki tanıyarak deniz yetki alanlarını "eşit uzaklık/ortay hat" çizgisini dikkate alarak sınırlandırdığı görülmektedir.

Karasuları ile ilgili olarak, Divan, önce geçici olarak iki devlet arasında bir eşit uzaklık çizgisi çerçevesinde hareket ettikten sonra bu çizginin herhangi bir özel durum ışığında ayarlanması gerekip gerekmediği değerlendirmesini yapmıştır. Taraflar kullanılacak esas hatları belirtmedikleri için, Divan, yürürlükteki hukuk kuralları uyarınca, karasularının genişliğini ölçmek için normal esas hattın kıyı boyunca alçak su çizgisi olduğunu hatırlatmıştır. Bahreyn'in resmi başvurularında takımda devleti statüsüne ilişkin bir iddiaya yer vermediğini ve bu nedenle Divan'dan bu konuda bir pozisyon almasının talep

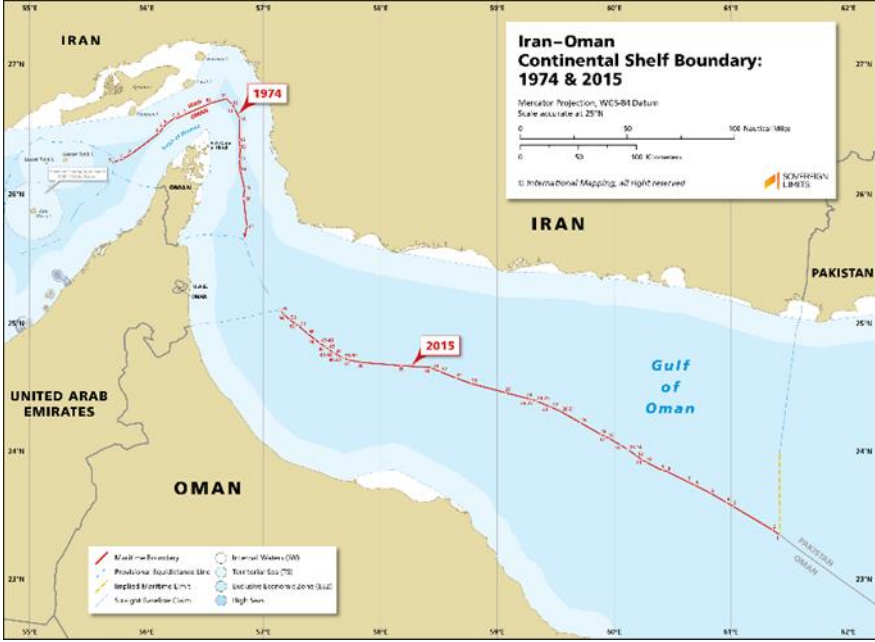
edilmediği dikkate alınmıştır. Tarafların ilgili kıyılarını neyin oluşturduğunu belirlemek için, Divan öncelikle hangi adaların egemenlikleri altında olduğunu tespit etmiştir. Bahreyn, Jazirat Mashtan ve Umm Jalid adaları üzerinde egemenliği olduğunu iddia etmiş ve bu iddiaya Katar tarafından itiraz edilmemiştir. Niteliđi tartışmalı olan Qit'at Jaradah ile ilgili olarak Divan, gelgit durumunda su yüzeyinde olduğu için buranın ada olarak kabul edilmesi gerektiğine karar vermiştir; Divan, Bahreyn tarafından yürütölen faaliyetlerin ada üzerindeki egemenlik iddiasını desteklemek için yeterli olduğunu eklemiştir. Gelgit yükseklikleriyle ilgili olarak (Gelgit durumunda su yüzeyine çıkan ve kısmen de olsa kaybolan) adalarla ilgili Divan, uluslararası hukuk kurallarının bu yüksekliklerin "kara parçası" olarak kabul edilip edilmeyeceği konusunda net olmadığını belirttikten sonra, her iki Devletin karasularının örtüşen alanında bulunan bu gelgit yüksekliklerinin eřit uzaklık çizgisinin belirlenmesinde dikkate alınamayacağına karar vermiştir. Yani Divan gelgite göre su yüzeyine çıkan ve kaybolan adalara göre eřit uzaklığın olmayacağı yönünde tutum belirlemiştir. Bu durum, her iki Tarafın da gelgit yüksekliği olarak kabul ettiği Fasht ad Dibal için de geçerliydi. Daha sonra Divan, adilane bir sonuca ulaşmak için eřit uzaklık çizgisinin (ortay hattın) ayarlanmasını zorunlu kılan özel koşulların olup olmadığını değerlendirmiştir. Mahkeme, bir yandan Fasht al Azm ile Qit'at ash Shajarah arasından, diğer yandan da Qit'at Jaradah ile Fasht ad Dibal arasından geşen bir sınırlandırma çizgisinin sečilmesini haklı çıkaran bu tür koşulların var olduğuna ve buna göre eřit uzaklık çizgisinin belirlenmesine karar vermiştir (ICJ, 2001). Divan ayrıca tarafların deniz alanlarıyla ilgili tarihsel hak anlamındaki kullanım iddialarını da değerlendirmiştir. Kuzey bölümünde Divan, bu iddialarla ilgili önce geçici bir eřit uzaklık çizgisini belirledikten sonra bu iddialara göre bir uyarılama yapılıp yapılmayacağını ele almıştır. Divan, Bahreyn'in Katar'ın kuzey kısmında bulunan ve geçmişte daha çok Bahreyn'den gelen canlı kaynak elde edenler tarafından kullanılan kimi inci yataklarının varlığının, hattın saptırılmasını meşrulaştıran bir durum teşkil ettiği yönündeki argümanını reddetmiştir. Diđer taraftan Divan, Katar'ın iki devletin sahil uzunlukları arasında



münasip bir düzeltme yapılmasını icap eden önemli dengesizlik olduğuyla ilgili argümanını da reddetmiştir. Divan bunun yanında, hakkaniyet mülahazalarının Fasht al Jarim'in deniz oluşumunun sınır çizgisinin belirlenmesinde herhangi etkiye sahip olmaması gerektirdiğini karara bağlamıştır (ICJ, 2001).

### **5.3. İRAN-UMMAN ARASINDA DENİZ SINIRI ANTLAŞMASI**

İran ve Umman arasında 1974'te yapılan antlaşmayla, Hürmüz Boğazı'nda karşılıklı olarak kıta sahanlığı sınırları tanımlanmış ve sınırlandırılmıştır. 15 Temmuz 1974' tarihinde imzalanan bu antlaşma, Ocak 1975'te yürürlüğe girmiştir. Antlaşma, aynı zamanda hattın her iki tarafında 410 feet'lik bir petrol arama kısıtlamasını da öngörmektedir. İki ülkenin Hürmüz Boğazı'ndaki 12 millik karasuları, ortay hattın hem karasuları sınırlarını hem de kıta sahanlığı sınırlarını aynı çizgiye getirdiği 15 millik bir alanda çakışmaktadır. Bu çakışma ortay hat temelinde çözülmüştür. Söz konusu antlaşma, iki ülkenin kıta sahanlığı sınırlarını 1962 tarihli 2888 sayılı İngiliz Amirallik Haritası temelinde tanımlamıştır. Bu anlaşmadan başka, iki hükümet arasında Hürmüz Boğazı'nda güvenliğin sağlanması için her iki ülkenin de birbirlerinin karasularında devriye gezmesine izin veren bir başka anlaşma daha yapılmıştır (Mojtahed-Zadeh, 2003, 101). Bu antlaşmada taraflar sınırlandırma için esasen eşit uzaklık ilkesini kullanmış olmakla birlikte adaların varlığı ve sınırın çeşitli yerlerde katı eşit uzaklık çizgisinden küçük sapmalar yapması gibi diğer faktörleri de dikkate almışlardır (Dahgani, 2009, 131; Limits in the Seas, 1981, 4-5). 1974'te kesinliğe kavuşmayan diğer sınırlamalar da 2015'te yapılan antlaşmayla iki devlet arasındaki deniz sınırı tamamlanmıştır. Ne var ki 2015'te yapılan anlaşmaya BAE, belirlenen sınırın bir kısmının üzerinde hak iddia ettiği adaların deniz alanlarıyla çakıştığını iddia ederek itiraz etmiştir (Shapland, 2020, 150).



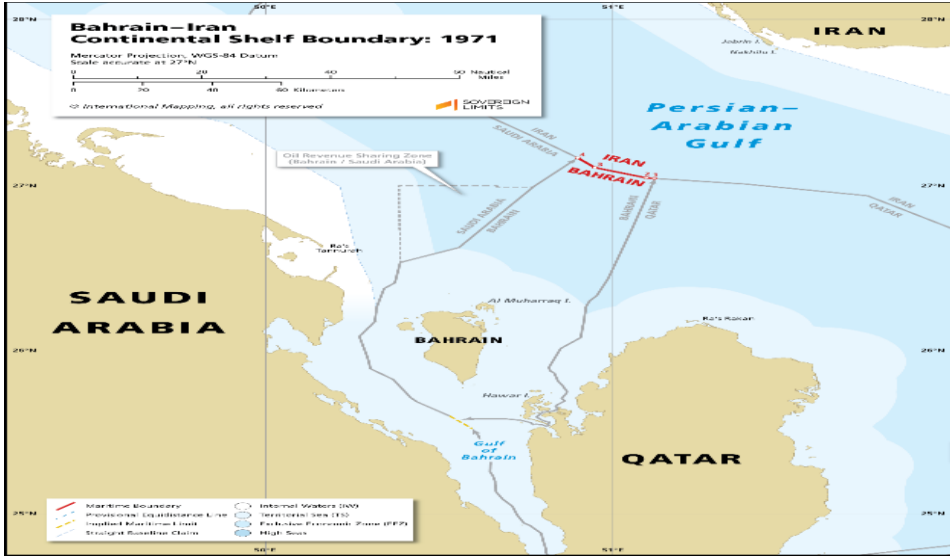
Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/iran-oman-maritime>

Bu haritada görüleceği gibi İran ve Umman, İran ve BAE'ne ait bir deniz bölgesi ile ayrılan iki deniz sınırına sahiptir. İran ve Umman arasındaki batı deniz sınırı Musandam Yarımadası dikkate alınarak belirlenmiş olup, 1974 yılında tanımlanmıştır. İki devlet 2015 yılında deniz alanlarının sınırlandırılmasını tamamlamış olup, bu sınır her iki devletin hak iddialarını bağdaştırmıştır.

#### 5.4. İRAN-BAHREYN DENİZ SINIRI ANTLAŞMASI

Bu iki ülke arasında 17 Temmuz 1971 tarihinde Bahreyn'in başkenti Manama'da Kıta Sahaneliği Sınırlandırma antlaşması yapılmıştır. 14 Mayıs 1972 tarihinde karşılıklı belge değişimiyle bu antlaşma onaylanmıştır. Bu antlaşma, iki ülke arasında eşit uzaklık ilkesini dikkate alarak Körfezde dört noktada tanımlanan 28,28 mil uzunluğunda bir sınır öngörmektedir. Antlaşma, sınırın en batı noktasında İran, Suudi Arabistan ve Bahreyn arasında bir üçlü nokta oluştururken, en doğu noktasını ise Katar-Bahreyn sınır anlaşmazlığı çözümlene kadar tanımsız bırakıyor. Bu antlaşmanın mahiyeti, İran-Bahreyn Anlaşmasına

benzerdir. Bu antlaşmada dikkati çeken husus, sınırlandırmada Bahreyn'in ikinci en büyük adası olan Muharag adasının eşit uzaklık çizgisinde dikkate alınmamasıdır. Buna karşılık İran'ın Nakhilu ve Cebrin adalarına tam etki tanınarak bu adaların kıyıları İran'ın esas hatları olarak kabul edilmiştir. Yani antlaşma daha fazla İran'ın lehinde görünüyor. Sınır aşan petrol yataklarıyla ilgili olarak tarafların karşılıklı rızalarına dayalı olarak bu yatakların işletileceğini öngören antlaşma, sınırın belirlenmesinde öncelikli olarak İran'ın Katar ve Suudi Arabistan ile mevcut sınırları arasındaki kısa boşlukları doldurmayı hedeflediği görülmektedir (Dahgani, 2009, 128-130; Limits in the Sea, 1994, 1981,3-4; Iran and Bahrain Agreement, 1971).

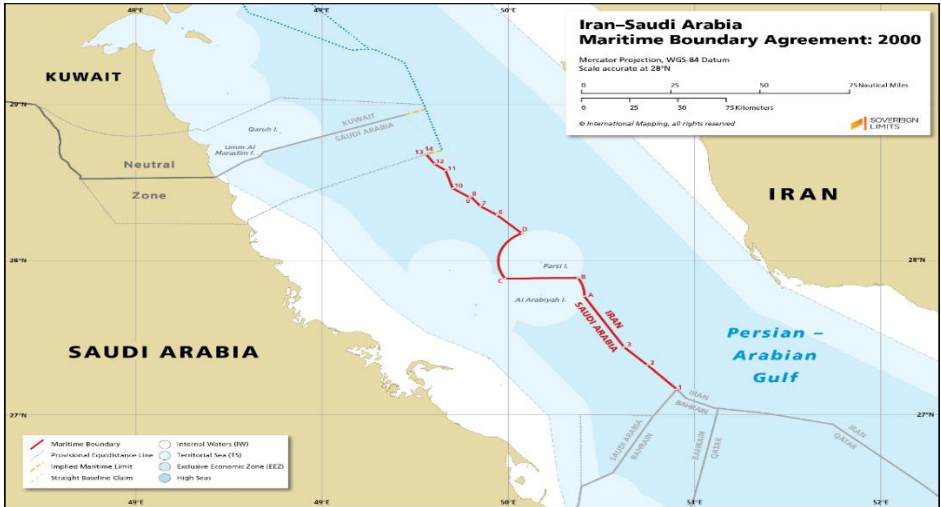


Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/bahrain-iran-maritime#:~:text=The%20maritime%20boundary%20between%20Bahrain,Saudi%20Arabia%20i n%20the%20north.>

## 5.5. İRAN-SUUDİ ARABİSTAN DENİZ SINIRI ANTLAŞMASI

20 Ekim 1968 yılında yapılan Fars ve Al Arabiya Adacıkları üzerindeki egemenlik yetkileri ile İran ve Suudi Arabistan arasındaki deniz altı alanlarını ayıran sınır çizgisinin belirlenmesiyle ilgili antlaşma, Körfezde en uzun kıta

sahaneliği sınırlandırma antlaşmasıdır. Bu antlaşma, yaklaşık 120 mil uzunluğunda, 95-135 deniz mili genişliğinde ve maksimum derinliği yaklaşık 75 metre olan bir alanı kapsamaktadır. Her iki devlet tarafından onaylandıktan sonra antlaşma 29 Ocak 1969 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu alanın sınırlandırılmasıyla ilgili görüşmeler sırasında irili ufaklı çok sayıda adaların varlığı nedeniyle sıkıntılı olmuştur. Bu adalardan 3'ü dikkati çekmiştir. Bunlardan biri Harg adası olup, İran'ın anakarasından 16 mil uzaklıkta olan nisbeten büyük adaydı. Diğer ikisi Fars ve Al Arabiya ise Körfezin ortalarına doğru uzanan birbirlerinden yaklaşık 13 mil uzaklıkta ufak ve ıssız adacıklardı. Harg adası İran'a ait olduğu kabul edilmekle birlikte esas anlaşmazlık söz konusu iki adacık (Fars ve Al Arabiya) üzerinde olmuştur. Yapılan müzakereler sonucunda Fars adacığı İran'a, Al Arabiya adacığı Suudi Arabistan'a verilmiştir. Yalnız bu adacıkların her birine 12'şer mil karasuları alanı tanıdığı için İran ile Suudi Arabistan arasındaki düz eşit uzaklık çizgisine bu adalar nedeniyle istisna tanınmıştır. Bu çerçevede iki devlet arasındaki deniz alanı üç coğrafi parçaya ayrılacak şekilde sınırlandırılmıştır (Dehghani, 2009, 122-123).

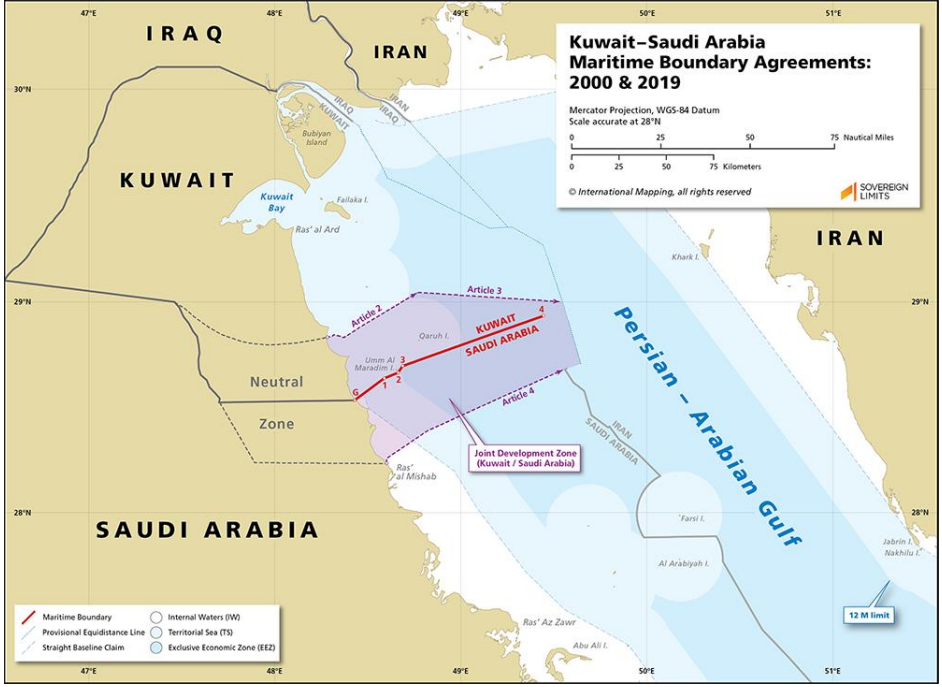


Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/iran-saudi-arabia-maritime>

İki devlet arasında kalan irili ufaklı adalarla ilgili farklı işlem yapılmıştır. Örneğin, İran tarafındaki Nahilu adası ve Suudi Arabistan tarafındaki Abu Ali adasına kısmi etki verilirken, Harg adasına ayırım çizgisinin çizilmesi için yarım etki verilmiş ve her iki taraftaki bazı küçük adalar tamamen göz ardı edilmiştir. Haritada da görüleceği gibi İran'a verilen Fars ve Suudi Arabistan'a verilen Al'Arabiya adacıklarına eşit uzaklık çizgisinden sapılarak 12'şer millik bir karasuları alanı tanınmıştır. Bu Anlaşmada dikkati çeken şey "kıta sahanlığı" kavramına herhangi bir atıfta bulunulmamasıdır. Zira Suudi Arabistan geleneksel olarak iki ülke arasındaki "denizaltı alanları" genel terimine atıfta bulunarak kıta sahanlığı terimini kullanmaktan kaçınmıştır. Uluslararası hukuka göre, İran-Suudi Arabistan Anlaşması res inter alio acta'dır, yani yasal olarak yalnızca bu iki Devlet arasında bağlayıcıdır, diğer devletleri etkilemez. Bununla birlikte, UAD ve Tahkim Mahkemesi, bazı davalarla ilgili verdiği kararlarda adalara değinirken kısmi etki veya "yarı etki" için emsal olarak bu Anlaşmaya atıfta bulunmaktan kaçınmamıştır (Dahghani, 2009, 124-125).

### **5.6. SUUDİ ARABİSTAN-KUVEYT DENİZ SINIRI ANTLAŞMASI**

Kuveyt ve Suudi Arabistan arasındaki deniz sınırı 2000 yılında yapılan antlaşma ile belirlenmiştir. Bu sınır aşağıda haritadaki G noktası olarak tanımlanan kara sınırının bitiş noktasından başlıyor ve ardından İran'ın deniz haklarının devreye gireceği noktanın yakınında, 4 noktasına kadar değiştirilmiş bir eşit mesafe çizgisini takip ediyor. İlk olarak 1922'de oluşturulan Kuveyt ve Suudi Arabistan arasındaki "tarafsız bölge", İran Körfezi'ne doğru genişletilmiştir (<https://sovereignlimits.com/boundaries/kuwait-saudi-arabia-maritime>). Doğal kaynaklara ortak erişimine izin veren bu antlaşmaya aşağıda değinileceği gibi İran itiraz etmiştir. Zira Durra/Araş sahasının paylaşılması konusunda üç taraflı deniz sınırının İran ile üç noktaya kadar uzatılması görüşmelerinden sonuç alınmamıştır.



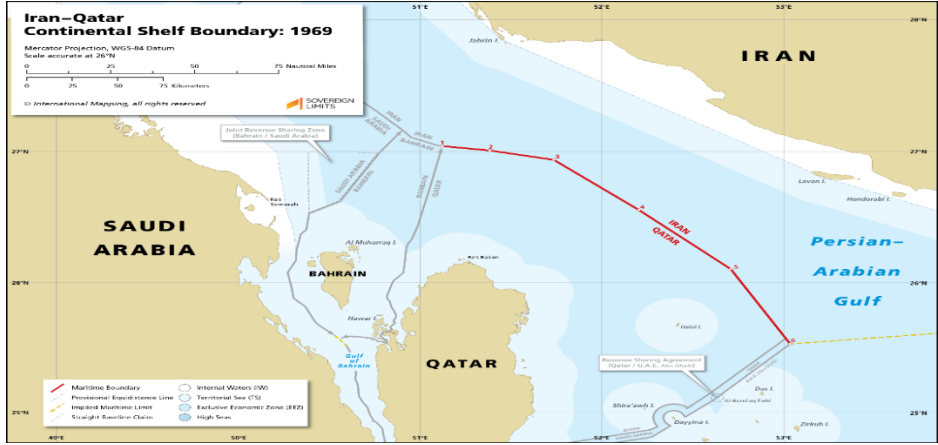
Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/kuwait-saudi-arabia-maritime>

2000 yılında yapılan deniz sınırı antlaşmasından sonra ortaya çıkan pürüzler, 2019 yılında yapılan antlaşmayla giderilmiştir. İki ülke arasındaki uzlaşma uzun bir süreç almıştır. Bu süreç, 1913 İngiliz-Osmanlı Anlaşması ile başlayıp, 1922 tarihli Uqair Sözleşmesi'nden geçerek ve 1965 tarihli Kuveyt-Suudi antlaşması ve 2000 ve 2019'daki düzenleme sonuçlarına kadar devam eden bir asırlık bir süreçtir. Tarafsız bölgenin deniz alanının yan sınırlarını da içerecek şekilde yapılan esnek sınır düzenlemesinin özü, katı bir fiziksel sınır ve doğal kaynakların ortak yönetimini ve eşit kar paylaşımını içeren akışkan bir ekonomik sınır ilişkisi üzerine inşa edilmiş olmasıdır. Kuveyt, varlığı boyunca daha büyük komşularına karşı jeopolitik zaafplarının farkında olduğu için gelecekteki siyasi kaygılarını giderecek şekilde 2019 anlaşmasını imzalamıştır. Zira ülkenin egemenlik meselelerindeki hassasiyeti, bağımsızlığından ve 1990-1991'deki Irak tarafından işgalinden bu yana tehdit altındaki statüsü göz önüne alındığında ihtiyatlı davranmasına yol açmıştır. Bu nedenle, 2019'da Suudi Arabistan ile

egemenlik konusunda net bir anlayışa varmak Kuveyt için bir kazanç anlamına gelirken, Suudi Arabistan'ın önceliği mali çıkarlarını korumak ve petrol üretimini sürdürmektir. Sonuç olarak her iki devlet de gelecekteki kullanımlarını ve haklarını garanti altına almıştır (Kerr, 2021).

### **5.7. İRAN-KATAR DENİZ SINIRI ANTLAŞMASI**

Körfezde iki ülke arasında kıta sahanlığı sınırlandırma antlaşması 20 Eylül 1969 tarihinde imzalanmış olup, belge değişimi yapıldıktan sonra 10 Mayıs 1970 tarihinde antlaşma yürürlüğe girmiştir. 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine taraf olmamakla birlikte her iki devlet de bu antlaşmada kıta sahanlığı kavramını kullanmışlar ki, bu kavram İran-Suudi Arabistan antlaşmasında yer almamıştır. Sınırlanan kıta sahanlığı 131 mil uzunluğunda olup, belirlenmiş 5 nokta arasındaki ortalama mesafe 32,75 mildir (Dahghani, 2009, 126). Bu sınır Körfezin orta kısmında genellikle kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanır. Sınır çizgisi, ilgili ana karalardan alınan esas hat noktalarının kullanıldığı eşit uzaklık yöntemine dayanmaktadır. İki ülke arasında belirlenen eşit uzaklık çizgisinde adalar hesaba alınmamıştır (Limits in the Seas, 1981, 6). Taraflar, sınır hattını coğrafi koordinatlara dayalı "jeodezik çizgiler" ile birbirine bağlanan sabit 6 dönüş noktasıyla sınırlandırma konusunda anlaşmışlardır. Sınırın en batı noktası olan 1. nokta, Bahreyn ile Katar arasındaki sınırlandırma anlaşmasının sonuçlanmasına kadar tanımsız bırakılmıştır. Diğer noktalar, İran, Katar ve BAE arasında bir üçlü nokta oluşturan 6. nokta da dahil olmak üzere, belirlenen sınır her bir Tarafın anakara kıyılarından yaklaşık olarak eşit uzaklıkta görünmektedir. İki anakara arasındaki eşit uzaklık çizgisinin çizilmesinde Kiş, Lavan ve Hendorabi gibi bazı İran adalarının göz ardı edilmesi (büyüklüklerine, nüfuslarına ve ekonomik önemlerine rağmen), tarafların adil bir çözüme ulaşmak için hukuki ve coğrafi unsurlardan ziyade bir dizi siyasi ve ekonomik faktörü dikkate almaya çalıştıklarını kanıtlamıştır (Dahghani, 2009, 127-128).



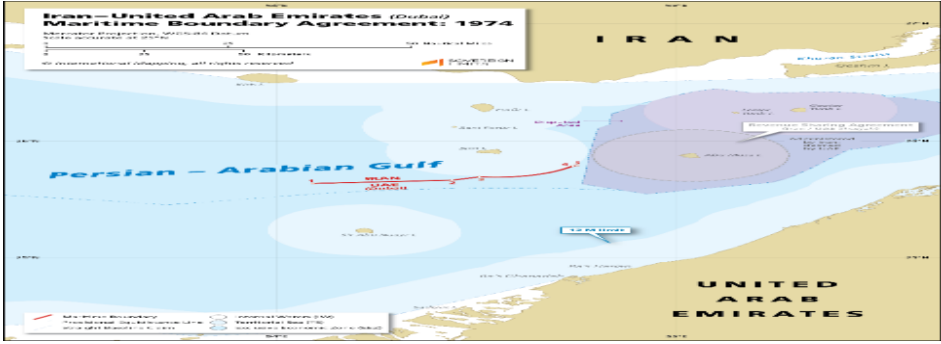
Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/iran-qatar-maritime>

Bu haritada görüldüğü gibi sınır Bahreyn ile olan üç noktadan başlar ve BAE ile olan üç noktada sonlanmadan önce dört dönüm noktasından geçer. Sınır eşit uzaklık çizgisine yakındır.

## 5.8. İRAN-DUBAİ (BAE) DENİZ SINIRI ANLAŞMASI

Aşağıda değinilecek hem BAE'nin hem İran'ın üzerinde hak iddia ettikleri adalarla ilgili anlaşmazlık hariç tutulursa iki devlet (İran ile BAE'nin Dubai Emirliği) arasında 1974 tarihinde bir sınır deniz sınırı belirlenmiştir. Fakat aşağıda da ele alınacağı gibi adalarla ilgili anlaşmazlık nedeniyle bu sınır adaların dışında görülmektedir. İran ve BAE arasındaki sınır çizgisi ve tartışmalı adaların durumunu gösteren aşağıdaki harita, 1974 tarihli anlaşmaya dayanmaktadır. BAE'nin İngiltere'den bağımsızlığını kazanmadan önce 1971 yılında Sharjah Emirliği, tartışmalı Abu Musa adasının gelir ve egemenliğinin paylaşımını kabul etmiştir. Dubai Emirliği, İran ile 1974 yılında imzalanan tek yerleşik deniz sınırı anlaşmasına sahiptir. İran'ın diğer emirliklerle çakışan deniz yetki alanları henüz sınırlandırılmamıştır (<https://sovereignlimits.com/boundaries/iran-uae-maritime>). Aşağıda da ayrıntılarına değinileceği gibi BAE ile İran arasında Abu Musa ve Tunb Adaları üzerindeki anlaşmazlık henüz çözüme kavuşturulmamıştır.





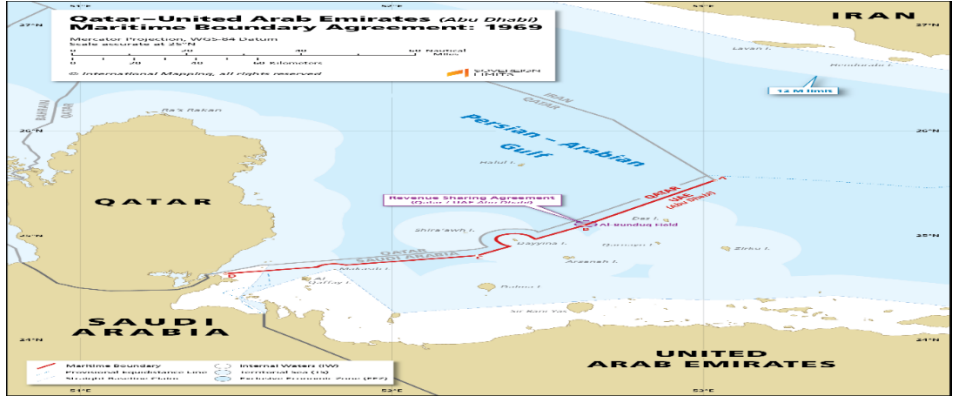
Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/iran-uae-maritime>.

Dubai Emirliği ile yapılan kıta sahanlığıyla ilgili 1974 tarihli antlaşma, İran tarafından 1975'te onaylanmakla birlikte aşağıda değinilecek adalarla ilgili uyuşmazlık nedeniyle henüz Dubai'nin parçası olduğu BAE tarafından onaylanmış değildir. Zira Dubai, kendi başına egemen bir devlet olmaktan ziyade BAE'nin bir bileşen emirliği olarak, BAE'nin tamamı adına imzalama konumunda değildir (Shapland, 2020, 152). Sınır, 39.25 deniz mili mesafeye kadar uzanmaktadır ve 5 terminal noktasına sahiptir. Anlaşma, sınır çizgisinin belirlenmesinde eşit uzaklık ilkesinin kullanılıp kullanılmadığını belirtmemektedir. Bununla birlikte, İran ve Dubai'nin iki anakara kıyısı arasındaki ortay hattın, İran'ın Sirri Adası civarı hariç tutulursa dikkate alındığı görülmektedir. Bu ortay hat, Sirri karasularının güneyinde 12 mil sınırına denk gelecek şekilde yer değiştirmiştir. Sirri Adasına yapılan bu işlem, 1968 İran-Suudi Arabistan Anlaşmasında Farsi ve Al'Arabiya adalarına uygulanan işleme benzemektedir. İngiliz Amirallığının 2837 nolu haritası dikkate alınarak düzenlenen antlaşma, sınırın belirlenmesinde Sirri Adası haricinde adacıklar, kayalıklar, resifler ve gelgit yükseklikleri dikkate alınmamıştır (Dahghani, 2009, 133).

### 5.9. KATAR-BAE DENİZ SINIRI ANTLAŞMASI

Katar ile BAE'nin bir bileşeni olan Abu Dabi Emirliği arasında 20 Mart 1969 tarihinde Kıta Sahanlığı sınırlandırma antlaşması imzalanmış ve aynı yılda onaylanmıştır. Antlaşma her ne kadar Abu Dabi ile yapılmış ise de Abu Dabi'nin birimi olduğu 1971 sonunda bağımsızlaşan BAE tarafından da benimsenmiştir. Bu

antlaşmada BAE'nin Dayyanah Adası üzerinde, Katar'ın Al Ashat ve Sharaiwah adaları üzerinde egemenliği kabul edilmiştir (Mojtahad-Zadeh, 2003, 99-100).



(<https://sovereignlimits.com/boundaries/qatar-uae-maritime>).

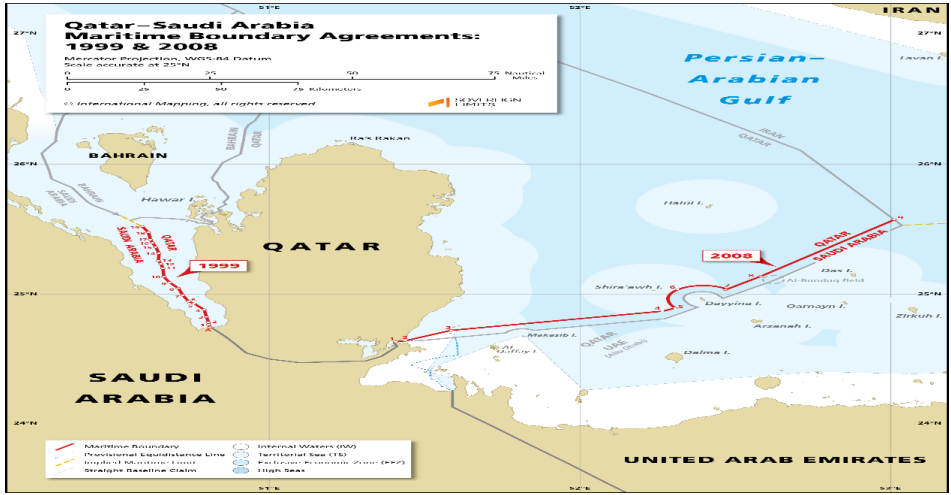
Bu haritada görüleceği gibi Katar ile BAE (Abu Dabi) arasındaki antlaşma, kendisine özgü bir çizgi ile sınırları belirlemiştir. Bu antlaşma aynı zamanda El-Bunduk petrol sahası üzerinde taraflara ortak kullanım haklarını da sağlamıştır.

Bu Anlaşma, kıyıları bitişik iki devlet arasında deniz sınırını belirlerken kıyının genel yönüne dik veya 'normal' çizilen bir çizgiye dayanmıyordu. Hattın her iki tarafında küçük adalar bulunduğu için, hattın hangi ilkeler üzerine kararlaştırıldığını belirlemek zordur. Bu tür anlaşmalar müzakereler sonucunda şekillenmektedir. Sınırların belirlenmesinde esas alınan ölçütlerin tespiti zor olmakla birlikte, bu anlaşma, devletlerin doğal kaynaklar açısından zengin alanların paylaşımına ilişkin kendine özgü sınırlar çizebileceklerini göstermesi açısından önemlidir. Bu nedenle bu Anlaşma, “kaynakların birlikte işletilmesi” anlayışının uygulanmasına örneklik teşkil ettiği söylenebilir (Dahghani, 2009, 111).

## 5.10. KATAR-SUUDİ ARABİSTAN DENİZ SINIRI ANTLAŞMASI

İngilizlerin himayesinden çıkarak 1971’de bağımsız olan Katar, bağımsız olmadan önce 1965 yılından beri Suudi Arabistan ile yaşadığı kara sınırı anlaşmazlığını 2001 yılında çözebilmiştir (Ahmed ve Laskar, 2020, 3356).

Katar'ın Suudi Arabistan ile olan hem doğudaki kara sınırını hem deniz tarafındaki sınırları belirleyen ve 1965 antlaşmasının bir parçası olarak kabul edilen 2001 tarihli antlaşma, iki devlet arasındaki deniz sınırını genelde ortay hat/eşitlik çizgilerini dikkate alarak belirlemiştir (Qatar-Saudi Arabia Agreement, 2001). Taraflar, bu antlaşmayla doğu kısmında tam olarak açığa kavuşturamadıkları bazı yerlerdeki sınırları da 2008 tarihli antlaşmayla nihai olarak belirlemiştir (Qatar-Saudi Arabia Agreement 2008, 67-73).



Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/qatar-saudi-arabia-maritime>

Bu haritada görüldüğü gibi Katar ve Suudi Arabistan, biri batıda Dawhat Salwa'yı bölen ve diğeri doğuda Khawr Al-Udaid'den çıkan iki deniz sınırını paylaşıyor. Ortay hat yöntemiyle belirlenen bu iki deniz sınırı arasında, bu Devletlerin bir kara sınırı bulunuyor. Batı sınırı ilk olarak 1965'te, kara sınırlarını da tanımlayan Anlaşma'nın bir parçası olarak belirlendi. Doğu deniz hattı, kara sınırlarının bir kısmı ayarlandıktan sonra 2008'de ancak belirlenebilmiştir.

İki devlet arasındaki ilişkilerinde 2017 yılında yaşanan bozulmanın ardından Arabistan, Katar ile olan tüm kara, deniz ve hava sınırlarını kapatarak bu ülkeyi izole etmeye çalışmıştır. Haziran 2018'de Suudi Arabistan, 745 milyon dolar maliyetle Salwa Sınır Kapısı'nın Suudi tarafı boyunca uzanan 61 km (38 mil)

uzunluğunda bir Salwa Kanalı inşa etmeyi planladığını açıkladı. Kanal, Katar'ı tek kara sınırından fiziksel olarak ayıracak ve fiilen bir ada haline getirecekti. Bununla birlikte bu plan uygulanmadı. Sınırlar 4 Ocak 2021 tarihinde yeniden açılmıştır (Qatar-Saudi Arabia Border, 2021).

Umman ile BAE arasında 22 Haziran 2002 tarihinde deniz yetki alanlarıyla ilgili sınırlandırma antlaşması imzalanmış olmakla birlikte, bu antlaşmanın detayları açıklanmadığı için (Dahghani, 2009, 112) bu konu incelenmeyecektir.

## 6. İRAN KÖRFEZİNDE DENİZ YETKİ ALANI SINIRLANDIRMASIYLA İLGİLİ ANLAŞMAZLIKLAR

### 6.1. İRAN-BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ (BAE) ANLAŞMAZLIĞI

İran ile BAE arasında temel anlaşmazlık konusu şu an İran'ın egemenliğinde görülen Körfezdeki Ebu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb Adalarına ilişkindir. İran'ın adalar üzerindeki tarihsel hak iddialarına karşın BAE bu adaların kendisine ait olduğunu ileri sürerek egemenliğine tabi olması gerektiğini belirtmektedir. Bu adalar stratejik açıdan oldukça önemli olup, dünyanın en önemli boğazlarından olan Hürmüz Boğazını kontrol ettikleri için bu adalara sahip olan devletin aynı zamanda bu su yolu koridorunu da kontrol edeceği için Körfezdeki Arap devletlerinin güvenliğini riske koyduğu ileri sürülmüştür (Hasan, 2022, 145). İngilizler 1971 yılında Arap emirlikleri üzerindeki himayelerini çekmeden önce, bölgedeki himayesi altındaki Emirlikler (Şeyhlikler) olan Abu Dabi, Dubai, Sharjah, Ras Al-Khaimah, Ajman, Fujairah ve Umm-al-Qowin'in yanı sıra Bahreyn ve Katar'a bir federasyon kurma çağrısında bulunmuştur. Ancak Katar ve Bahreyn önerilen federasyona katılmayı reddetmiştir. Bunun üzerine İngiliz planlarının bir sonucu olarak 2 Aralık 1971'de Musandam Yarımadası'ndaki yedi emirlikten oluşan Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) kurulmuştur. Bu şekilde 7 Emirlikten oluşan BAE, üye emirliklerden ikisi olan ve adalar üzerine hak iddia eden Sharjah ve Ras-al-Khaimah adına söz konusu üç adanın topraklarına katılmasını talep etmektedir (Mojtahed-Zadeh, 2011, 41).

Esasen BAE'nin sadece İran ile değil, aşağıda değinileceği gibi Suudi Arabistan ile de sınır konusunda anlaşmazlığı bulunmaktadır. BAE 19. yüzyılda İngiliz nüfuz alanına girmiştir. İngilizler 1853'te Körfezin Arap kısmı boyunca "Ateşkes/Mütareke Devletleri"ni kurmuştur. İngilizler 1913 ve 1914 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu ile Körfezdeki şeyhlikleri himayesi altına almasına hizmet etmek üzere mütareke anlamında sınır anlaşmalarını yapmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılmasından ve Suudi Arabistan'ın kurulmasından sonra,

İngilizler kendisinin halef devlet olduğunu ve bu nedenle sınırlara saygı gösterilmesi gerektiğini savunmuştur ki onun bu argümanı uluslararası hukukta herhangi bir dayanağa sahip değildir. BAE sınırları, İngilizlerin 1955'te Suudileri zorla geri püskürtene ve tek taraflı olarak Suudi Arabistan ile Abu Dabi arasındaki sınırı ilan edene kadar tartışmalı kalmıştır. 1968'de İngiltere, 1971'de BAE'den çekileceğini duyurmuş olup, 1971'in sonunda bağımsızlığına kavuştuğunda Suudi Arabistan ile 1974 Cidde Antlaşmasını yapıncaya kadar Suudi Arabistan tarafından tanınmamıştır (Slooten, 2019, 9). Aşağıda değinileceği gibi Suudilerle yapılan 1974 antlaşması BAE tarafından onaylanmadığı için sınır tartışmaları devam etmektedir.

### **6.1.1. MUTABAKAT ZAPTI VE İRAN'IN FİİLİ EGEMENLİĞİ ALTINDAKİ ADALAR**

Bu konuda her iki tarafın adalar üzerindeki hak iddialarını tarihsel bağlamıyla birlikte ele almadan önce Mutabakat Zaptına değinilecektir.

1971'de İngilizler adalar üzerindeki himayesini kaldırmadan önce İran, Sharjah Emirliğiyle Ebu Musa adasının paylaşımına ilişkin (Kuzeyi İran'ın Güneyi Sharjah'm olacak şekilde) imzaladığı Mutabakat Zaptı aşağıdaki hükümleri getirmektedir:

*“Ne İran ne de Sharjah, Ebu Musa üzerindeki iddiasından vazgeçer ne de başkasının iddiasını kabul eder. Bu çerçevede aşağıdaki düzenlemeler yapılacaktır:*

*1. İran birlikleri Ebu Musa'ya gelecek. Bu muhtıranın ekindeki haritada kapsamı kararlaştırılan alanları işgal edeceklerdir. 2. (a) Mutabakatın öngördüğü şekilde İran birlikleri tarafından işgal edilen alanlar içerisinde İran tam yetkiye sahip olacak ve İran bayrağı dalgalanacaktır.(b) Sharjah, adanın geri kalanı üzerinde tam yargı yetkisine sahip olacaktır. İran bayrağının İran askeri karargâhları üzerinde dalgalanması gibi, Sharjah bayrağı da Sharjah polis karakolu üzerinde dalgalanmaya devam edecektir.3. İran ve Sharjah, adanın karasularının genişliğini on iki deniz mili olarak kabul etmektedir. 4. Ebu*

*Musa'nın petrol kaynakları ile karasuları altındaki deniz yatağı ve toprak altının işletilmesi, İran tarafından kabul edilebilir olması gereken mevcut anlaşma kapsamında Buttes Gas & Oil Company tarafından gerçekleştirilecektir. Bundan sonra söz konusu işletmeye atfedilebilecek devlet petrol kaynaklarının yarısı Şirket tarafından doğrudan İran'a ve diğer yarısı Sharjah'a ödenecektir. 5. İran ve Sharjah vatandaşları, Abu Musa karasularında eşitçe balık tutma hakkına sahip olacaktır. 6. İran ile Sharjah arasında mali yardım anlaşması imzalanacaktır”* (Pars Times, 1971; Mojtahead-Zadeh, 2003, 228-229).

İngilizlerin himayesini kaldıracağı 7 Emirlikten oluşacak BAE Federasyonunun İran tarafından tanınması karşılığında Ebu Musa ve Tunb adaları üzerinde kontrolünün İngilizlerce kabul edildiği (Tonb Islands, 2012), İran'ın Sharjah Emirliği (Şeyhliği) ile Ebu Musa adasına ilişkin bu mutabakat zaptının İngilizlerin girişimiyle gerçekleştirildiği aktarılmıştır. İngilizlerin Tumb adalarıyla ilgili Ras Al-Khaimah ile benzer anlaşmanın yapılması önerisi reddedilince İngilizler, İran'ın Ebu Musa ve Tunbları ele geçirme hırsına karşı bu adaları koruyamayacağını, İran'ın Ebu Musa ve Tunbs üzerindeki hakları kabul edilmedikçe ve tatmin edilmedikçe kendilerinin ayrılmasından sonra Emirliklerin Körfezin güneyinde kendi aralarında federasyon kurmalarına İran'ın izin vermeyeceğini belirterek uyarıda bulunmuştur. İran, Sharjah ile adı geçen mutabakatı imzaladığı için Ebu Musa adasını 30.11.1971'de barışçı bir şekilde ele geçirirken, aynı günde 3 İranlı denizcinin içinde olduğu 7 kişinin ölümüyle sonuçlanan Tumb adalarını güç kullanarak ele geçirmiş ve Büyük Tumb'ın az sayıdaki Arap sakinlerini Ras Al-Khaimah'a sürmüştür. Müctahed-Zadeh, iki Tunb adasının İngilizler tarafından İran'a iadesinin, ikisi arasındaki yazılı olmayan bir anlaşmaya dayanılarak gerçekleştiğini, zira İran'ın herhangi bir yazılı anlaşmanın mutlak egemenliğini şüpheye düşüreceğini düşünmesi nedeniyle yazılı anlaşmaya gereksinim duymadığını aktarmıştır (Al-Mazrouei, 2015, 11-12).



Ebu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb Adaları.

Kaynak: <https://www.uae-embassy.org/discover-uae/foreign-policy/occupied-uae-islands>

(Resmi olmayan haritadır. BAE'nin çizimidir.

Adaların konumunu en net gösterdiği için bu harita kullanılmıştır)

Bu adaların coğrafi özelliklerine gelince;

#### **6.1.1.1 EBU MUSA ADASI**

Körfezin doğusunda Hürmüz Boğazının girişinin yakınında olup, 12,8 km karelik bir adadır (Abu Musa, 2024). Bu ada İran'ın Sirri Adası'nın 31 mil doğusunda ve Bandar Lengeh'in 42 mil güneyinde yer alır ve Sharjah limanına uzaklığı yaklaşık 40 mildir (Mojtahed-Zadeh, 2003, 162). BAE'nin hak iddia ettiği bu ada, İran'a göre ülkesinin bölgesi olan Hürmüzgan'a bağlı bir ada olarak her iki devletin kıyısına eşit mesafede olup, o dönem itibarıyla 1868 kişilik nüfusunun olduğu bildirilmiştir (Bagheri, 2013, 167-168). Başka bir kaynağa göre (Hasan, 2022, 146) Ebu Musa Adası, Büyük Tunb Adasına 20 kilometre uzaklıkta, BAE sahilinden 43 kilometre ve İran sahilinden 67 kilometre uzaklıkta yer almaktadır. Bu adada balıkçılıkla uğraşan yaklaşık 1000 kişi yaşamıştır. İran Körfezi'nden ham petrol ihraç eden petrol tankerlerinin bulunduğu bir koridorda



yer alması, stratejik önemini arttırmıştır. 1906 yılında Alman Funkhouse şirketi tarafından bu adada çıkarılan demir oksitini Almanya'ya satılmasından İngilizler rahatsız olduğundan, Adadaki Sharjah Emiri tarafından 1907 yılında bu tesis kapatılmıştır (Hasan, 2022, 146). 1971'de İngiltere tarafından, mevsime bağlı olarak 800 kişinin yaşadığı tahmin edilen bu ada, nispeten alçakta yer alır ve özellikle merkezde ve güneyde kumlu ovalardan oluşur. Kuzeydeki tepeler arasında yaklaşık 100 metre yüksekliğindeki Helva Dağı bulunmaktadır. Kırmızı oksit kaynağı olan adada tatlı su ve hurma ağaçları bulunmaktadır. Ancak 1970 yılında uçak pisti, iskelesi veya yakıtının olmadığı, nüfusunun karışık olduğu, bazılarının Lengeh adasından gelen İranlılar ile geri kalanının ise Sharjah'dan gelen Araplardan oluştuğu bildirilmiştir (Mobley, 2003, 628-629).

#### **6.1.1.2. BÜYÜK TUNB**

Bu ada İran'ın Qesm adasının yaklaşık 27,2 km güneybatısında, Langa'nın yaklaşık 41,6 km güneyinde yer alır ve Arap kıyısındaki en yakın nokta olan Al-Hamra adasının (yarımada) yaklaşık 73,6 km kuzeyindedir (Tonb Islands, 2012). Bu ada yaklaşık 2,5 mil karedir. 1970 yılında İngilizler burada yaklaşık 150 Arab'ın yaşadığını tahmin etmiştir. Adada o dönemde iskele ya da petrol tedariği gibi önemli bir altyapı yoktu (Mobley, 2003, 628). Adanın nüfusunun ise daha sonra yerleştiği bildirilen 100 civarında olduğu, adada yerli nüfusun bulunmadığı, İran garnizonu, deniz istasyonu, uçak pisti, balık depolama tesisi ve kırmızı toprak madeni olduğu aktarılmıştır (Greater and Lesser Tunbs, 2024).

#### **6.1.1.3. KÜÇÜK TUNB**

Bu ada yaklaşık 11,2 km batıda, Langa'dan 38,4 km ve Al-Hamra'dan 72 km uzaklıkta yer almaktadır; 1,6 km uzunluğunda (kuzeyden güneye) ve güneydeki tabanında 1,2 km genişliğinde olan ada üçgen görünümünde olup adanın yüksekliği yaklaşık 36 m'ye kadar yükselir ve içme suyundan yoksundur. Büyük Tunb'un 8 mil güneybatısında yer almaktadır (Tonb Islands, 2012; Mobley, 2003, 629). 2 km kare (0,77 mil kare) yüzölçümüne sahip olan bu ada, küçük bir hava

sahası, liman ve yerleşik İran askeri birimi dışında yerleşim yoktur (Greater and Lesser Tunbs, 2024).

### **6.1.2. BAE’NİN ADALAR ÜZERİNDEKİ HAK TALEBİYLE İLGİLİ İLERİ SÜRÜLEN GÖRÜŞLER VE TARTIŞMALAR**

Bağımsızlığına kavuştuğu 1971 yılından beri adaların İran işgali altında olduğunu belirten BAE, İran’ın bu eylemiyle BAE’nin egemenliğini ve BM anlaşmasını ihlal ettiği iddiasıyla konunun ilk olarak 9 Aralık 1971 tarihinde BM Güvenlik Konseyi’ne taşındığını hatırlatmıştır. O tarihte Güvenlik Konseyi, taraflara müzakere çağrısında bulunarak soruna bakmayı ertelemesi üzerine, BAE hükümeti, o tarihten bu yana anlaşmazlığın doğrudan, etkin müzakereler veya tahkim yoluyla çözülmesi veya anlaşmazlığın uluslararası hukuka uygun olarak nihai çözüm için Uluslararası Adalet Divanı’na (UAD) sunulması çağrısında bulunarak bu konunun diplomatik olarak çözümünü talep etmiştir. Bu adalar üzerindeki egemenliğinin tartışılması anlamına geldiğini yorumlayan İran, BAE’nin bu önerilerini reddetmiştir (Embassy of UAE 2021). Ras al Khaimah Emirliği, bu adaların Kasımı Şeyhlerinin kontrolünde olduğunu, bu şeyhliğin bir kolunun 1789’dan 1887’ye kadar İran adına Bender Lengeh limanını yönettiğini, BAE’nin bu kabile yönetiminin ardılı olduğu için bu adaların BAE’ye geçtiğini iddia ederken, İran ise önceki yüzyılların önemli bir kısmında yerel Kasimi yöneticilerinin esasen Arap kıyılarına değil İran kıyılarına dayandıklarını ve bu nedenle İran tebaası olduklarını belirterek adaların kendisine ait olduğunu ileri sürmüştür (Greater and Lesser Tunbs 2024).

İran’ın adalar üzerindeki egemenliğini tarihte büyük devlet kuran Ahamenişlerin MÖ. 600 yıllara kadar dayandığını ileri süren Mojtahed-Zadeh’nin (2003, 166) görüşlerine karşılık BAE’li Profesör Mohammed Abdullah Al Roken, İslam’ın yükselişiyle birlikte MS 700. Yıllarında buraların Müslüman Arapların egemenliğine geçtiğini, körfezin Arap gölüne dönüştüğünü, halifeliğin gerilediği dönemden sonra da yerel güçlerin, özellikle Umman’da, bir bütün olarak bölge üzerindeki kontrol ve egemenliği sürdürdüklerini ileri

sürmüştür. Thomas Mattair ise MS 850'den itibaren Körfez'in İran kıyısındaki Eski Hürmüz ve Yeni Hürmüz gibi Arap yönetimindeki limanların Körfez ticaretinin ana merkezleri olduğunu iddia etmiştir (Al-Mazrouei, 2015, 5-6). Buna karşılık Mojtahed-Zadeh ise İslam öncesi dönemde körfezin İran'a ait olduğunu söyleyen Taberi, Mesudi, Yakubi gibi Arap-İslam tarihçilerine atıf yaptıktan sonra İslam sonrası 3. Yüzyıldan itibaren Büveyhiler, Samaniler ve Safarilerin bölgede İran'ın egemenliğini yeniden tesis ettiğini belirtmektedir (2003, 166). Al-Mazrouei ise üç ada özelinde tarihin hem İran hem de Arap versiyonlarıyla uyumlu olmadığını, bu üç ada üzerindeki egemenlik hakkında sömürge öncesi dönemlerden günümüze ulaşan belgenin olmadığını söylemekle birlikte körfezde İngiliz sömürgesi öncesi Portekizli kaşif Duarte Barbosa'nın 1518'de yaptığı açıklamaya atıfta bulunmuştur. Barbosa, Körfez'in güney kıyısındaki adaların çoğunun Yeni Hürmüz krallığı tarafından yönetildiğini söylemekle beraber Ebu Musa ve Tunb'lar üzerindeki egemenliğe atıfta bulunmamıştır. Fakat Mattair ise Yeni Hürmüz krallığının bu adalar üzerinde de egemenlik kurduğunu iddia etmiştir (Al-Mazrouei, 2015, 6). Ayrıca Umman'ın Yaruba hanedanının bir zamanlar adalar üzerinde egemenlik sahibi olduğu, ancak 18. yüzyılın ilk yarısında Yaruba Hanedanının ve İran'ın Safevi Hanedanının çöktüğü öne sürülmüştür. 1747'de İran'ın Safevi hükümdarı Nadir Şah'ın suikast sonucu ölümü, Zend ve Kaçar kabileleri arasında bir güç mücadelesine yol açmıştır. Zendler ve Kaçarlar İran üzerinde üstünlük için savaşırken, Körfez'in güney kıyısındaki Kavasim (Kasimiler) kabilesi Kişm adasına ve kuzey kıyısındaki Lingeh ve Şii limanlarına yerleşmiştir. Nadir Şah'ın aksine Zend Hanedanından Kerim Han'nın Sharjah ve Ras Al-Khaimah'nın Kasimilerine karşı düşmanlığı bırakıp onlarla dostluk ve işbirliği anlayışıyla hareket ettiği aktarılmıştır (Al-Mazrouei, 2015, 6; Mojtahed-Zadeh, 2003, 167). Bununla birlikte ilk Kaçar hükümdarlarının Körfez'le pek ilgilenmedikleri ya da orada kendilerini kanıtlayamadıkları; kuzeybatıda Rusya'nın tehditleri ve kuzeydoğuda Herat'ın yeniden fethiyle meşgul oldukları, Pers hükümetinin, Bahreyn'in geri alınması için deniz yardımı taleplerinin periyodik olarak reddedilmesine rağmen,

İngilizlerin Körfez'de güvenliği sağlamasına izin vermekten memnun olduğu bildirilmiştir. Tahran hükümetinin ancak 1888'de Körfez sularında devriye gezecek modern bir savaş gemisi edinebildiğini, benzer şekilde ne Arabistan'daki çağdaşı Vehhabilerin ne de Osmanlıların Körfez'de kontrol sağlamak için ciddi bir çaba göstermedikleri belirtilmiştir (Potter, 2009, 15). Hindistan'ın güvenliği için İran körfezi ve Hürmüz Boğazı üzerinde kontrolü gerekli gören İngilizler, Musamdam yarımadasındaki kabilelerin korsanlık yapıklarını iddia ederek 1819'da Körfezdeki Jolfar'a saldırarak Kasimileri mağlup etmişlerdir. 1820'de bu kabileleri kontrolü altına alacak şekilde onlarla barış anlaşmasını yapmış ve bir özerklik tanımak suretiyle onları himayesi altına almıştır (Mojtahed-Zadeh, 2003, 167).

BAE'nin adalar üzerindeki hak iddialarının dayanağı büyük ölçüde Thomas R. Mattair adlı yazardan kaynaklanmaktadır. Mattair, İran'ın adalar üzerinde hiçbir hak iddia etmediğini belirterek İran'dan 19. ve 20. yüzyıllarda İngiliz yetkililer tarafından adaları kullandıklarına ve sahip olduklarına dair kanıt getirmeleri istendiği halde, İran'ın bu kanıtları ortaya koyan belgeleri ibraz edemediğini, bilakis BAE'nin Emirliklerden gelen kişilerin adaları uzun süre kullandıklarını ve buraların sahibi olduklarını kanıtlayan belgelerinin olduğunu, uluslararası hukukta uzun süreli olarak bir yerin kesintisiz kullanımın egemenlik için kriter olduğunu bu nedenle adaların BAE'ye ait olması gerektiğini savunmuştur. Mattair, İngilizler çekilirken Sharjah Emirliğinin İran'a Ebu Musa adasını kullanmayı içeren 1971 tarihli Mutabakat Zaptını baskı altında imzaladığını ve dolayısıyla bu zaptın geçersiz kabul edilmesi gerektiğini belirtmektedir. İran Şahının, adaları başka türlü alamazsa güç kullanarak alacağını birçok kez dile getirdiğini ve bunu yapmasını sağlayacak askeri gücünden bahsettiğini ileri süren Mattair, "Dolayısıyla Sharjah yöneticisi Mutabakat Zaptını bu koşullar altında imzaladığını, Ebu Musa'nın güç kullanılarak alınmasından korkmakta haklı olduğunu, çünkü mevkidaşı Ras Al-Khaimah yöneticisi İran ile bir anlaşma imzalamadığı halde İran'ın Tunb adalarını güç kullanarak aldığını hatırlatmaktadır (Hilleary, 2012; Steenhard,

2013). Ebu Musa adasına ilişkin mutabakat zaptıyla ilgili Sharjah Emiri Şeyh Halid bin Muhammed, daha sonra yaptığı açıklamada adanın kendilerine ait olduğuyla ilgili belgeleri İran'a sunduklarını, fakat cebir ve tehdit mantığı nedeniyle etkili olmadığını ifade ettiği aktarılmıştır (Al-Mazrouei, 2015, 12). Sharjah Emirinin cebir ve tehdit iddiası ise tartışmalı görünmektedir. Zira İran güçlerinin adaya çıkarken Sharjah yetkililerinin onları selamlaması ve onlarla birlikte fotoğraf çekmesi (Mobley, 2003, 627; [https://en.wikipedia.org/wiki/Seizure\\_of\\_Abu\\_Musa\\_and\\_the\\_Greater\\_and\\_Lesser\\_Tunbs#/media/File:SheikSaghar.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Seizure_of_Abu_Musa_and_the_Greater_and_Lesser_Tunbs#/media/File:SheikSaghar.jpg)) cebir ve tehdit iddiasını gölgelemektedir. Ayrıca Sharjah Emiri Halid bin Muhammed El Kasımi'nin 18 Kasım 1971 tarihinde İngiliz Dışişleri Bakanlığına yazdığı mektupta; Ebu Musa ile ilgili ekte gönderdiği Mutabakat Zaptının İran tarafından kabul edilmesini talep etmiştir (Mojtahed-Zadeh, 2003, 227-228). Bununla birlikte BAE yetkilileri 1971 tarihli Mutabakat Zaptının İran'a Ebu Musa adasının üzerinde ne tamamen ne de kısmen egemenlik yetkisini vermediğini, İran'ın adayla ilgili eylemlerinin bu Zapt belgesini ihlal ettiğini ileri sürmektedirler (WAM, 2008). Mattair'in bu iddiasına karşılık eski İranlı diplomat ve uluslararası hukukçu Dr. Bahman Aghai Diba, İran'ın adalar üzerindeki egemenliğinin tarihi kitap ve belgelerde, hatta sömürge Hindistan'ındaki İngiliz yetkililerin kayıtlarında bile yer aldığını, İngilizlerin İran'la bu konuda bir paket anlaşma yaptığını, buna göre İran'ın Bahreyn üzerindeki egemenliğinden vazgeçme karşılığında Büyük ve Küçük Tunb ile Ebu-Musa adalarının İran'ın egemenliğinde kalmasını kabul ettiğini açıklamıştır (Hilleary, 2012).

Mattair'in Sharjah'dan gelen kişilerin adayı uzun süre kullandığı için egemenlik için bir kriter oluşturduğu görüşünü eleştiren Mojtahed-Zadeh ise Sharjah'ın devlet niteliğinde olmadığını, İngilizlerin himayesinde bir kabile reisliğinden ibaret olduğunu belirterek bu konuda 3 soru yöneltmiştir: Birincisi; dünyanın bu bölgesinde devletleşmenin tarihi nedir? ikincisi, bu emirliklerin yasal ve bölgesel boyutta siyasi varlıklar olarak ne kadar süredir vardır? ve üçüncüsü; 19. ve 20. yüzyılda İngilizlerin çeşitli emirliklere istedikleri gibi toprak

tahsis etmedeki rolü neydi? İran'ın antik çağlardan beri devlet olarak bu bölgelerde egemenliğe sahip olduğunu, İngilizlerin bu adaları işgal edinceye kadar bunu kabul ettiklerini ileri sürmektedir (Mojtahed-Zadeh, 2011, 55). Mattair'in bu emirliklerin 20. yüzyıldan önce herhangi bir toprağın yasal hâkimiyetlerini temsil ettiğini iddia etmelerini sağlayacak boyuta ülkesel bir egemenliğe ve otonom bir devlete sahip olmadıklarıyla ilgili temel bir meseleye değinemediğini söyleyen Mojtahed-Zade, esasen Doğu Arabistan'daki kabile oluşumları için bölgesel boyutta özerkliklerini belirleme ve aralarındaki sınır çizgilerini tanımlama fikri 1864 yılında Hint-Avrupa telgraf hattı yetkilileri tarafından dile getirildiğinde, Körfezdeki İngiliz Siyasi Temsilcisi Albay Lewis Pelly, bu Avrupa orjinli kavramlarının Doğu Arabistan'da uygulanmasının o dönemde 'uygun olmadığı' gerekçesiyle buna karşı çıktığını belirtmektedir (Mojtahed-Zadeh, 2011, 47).

### **6.1.3. İRAN'IN ADALAR ÜZERİNDE EGEMENLİĞİNE DAYANAK TUTULAN GÖRÜŞLER VE TARTIŞMALAR**

Adı geçen üç adanın isimlerinin Farsça kökenli olduğunu ileri süren İran, "Ebu Musa"nın Arapçada algılandığı gibi "Musa'nın babası" olmadığını, Farsçada Musa'nın evine atıfla "Bum Musa"nın kısaltması olduğunu; "Tunb" ise tepe ve höyük anlamına gelen Farsça Tangestani'den türediğini, tarihi kayıtlar incelendiğinde, bu adaların Batılı sömürgeci güçlerin bölgeye müdahalesine kadar İran topraklarının ayrılmaz bir parçası olduğunu öne sürmektedir (Mojtahed-Zadeh, 2003, 161; Esmaeili, 2024). BM Genel Sekreterliğine gönderilen mektupta; İran, kendisinin üç ada üzerindeki egemenliğinin köklerinin 2500 yıllık tarihlerine dayandığını, bu adaların, o dönemde İran hükümetinin zayıflığı nedeniyle 1908'de İngilizler tarafından işgal edildiğini, ancak İran'a iade edildiği 1971 yılına kadar İran hükümetlerinin hiçbiri İngiliz işgalini kabul etmediğini bu adaların her zaman İran'ın egemen topraklarının ayrılmaz bir parçası olduğunu, üç adanın, İran ile İngiltere arasında yapılan anlaşmanın ardından ve BAE'nin kurulmasından önce 30 Kasım 1971'de İran'a iade edildiğini

bildirmiştir (Iran-tc, 2023). 16. yüzyılın başlarında Portekizliler İran Körfezi'ne giren ilk sömürgeci güç olmuş ve daha sonra Hürmüz Adası'nı ele geçirmişlerdir. Zamanla diğer sömürgeci güçler de bu bölgeye girmeye başlamıştır. İngiliz kuvvetleri, nakliye yollarını güvence altına alma ve köle ticaretini engelleme kisvesi altında Körfeze girdiğini belirten İran'a göre İngilizler, bir süre sonra İran'a ait bu adaları işgal ederek Sharjah ve Ras Al Khaimah emirliklerine devretmişler. İran'ın 68 yıl süren ısrarlı çabalarının ardından, İran güçleri 30 Kasım 1971 sabahı, İngiliz kuvvetlerinin İran Körfezi'nden resmi olarak çekilmesinden bir gün önce ve BAE'nin kurulmasından iki gün önce Ebu Musa ve Tunb Adaları üzerinde yeniden egemenlik kurmuştur (Esmaceli, 2024). Bu minvalde İran, Körfezin güney kıyısındaki yaygın korsanlık nedeniyle güvenliği sağlamak amacıyla İngilizlerin 1820'lerde kısa süreliğine buraları işgal etmesinden önce adalara sahip olduğunu belirtiyor. Schofield ise, 19. yüzyıldan önce adaların, özellikle de Tunbların mülkiyetine dair kanıtların "kesin olmaktan uzak" olduğunu söylemektedir. 1840'ların ortalarında İran, Körfez'deki tüm suların ve adaların Pers kökenli olduğunu iddia etmiştir. İran'ın Tunblar'a ve 1888'de Ebu Musa'ya yönelik iddiaları ilk kez 1877'de İngiliz kayıtlarına girmiştir (Marschall, 2003, 128). İngilizlerin Körfeze girmesiyle İran'ın egemenliği altında olduğunu iddia ettiği Ebu Musa adasının İngilizlerce Sharjah Emirliğine devredildiğini ileri süren İran, hem bu adanın hem Tunbların gerçek sahibi olduğunu, bunun ispatı ise 1886 yılında bu adalarla birlikte bölgeyi kontrol eden İngiliz yöneticisinin dönemin İran hükümdarı olan Nasiruddin Şah'a hediye olarak gönderdiği adaları içeren harita renginin İran bayrağı renginde olduğudur (Bagheri, 2013, 172). 1882 yılına kadar Buşehr'deki İngiliz Ofisi, Tunbların İran kıyısındaki Lingeh ile yakın bağlantıları nedeniyle İran'a ait olduğuna inanıyordu. Ancak İngilizler, 1882'de Ras al-Khaimah'ın Kasımi Emirlerinden belgeler aldıktan sonra, onların Tunb'lar üzerinde mülkiyet hakkına sahip olduğu görüşündeydi. İran'ın iddiası, Tahran'ın onları sınır dışı ettiği 1887 yılına kadar Tunb'ları ve Ebu Musa'yı yöneten Lingeh'deki Arap Kasımi kabilesinin bir kısmının, 18. yüzyılın ortalarında Sharjah ve Ras al-Khaimah'tan oraya göç etmiş

olduğu gerçeğine dayanıyor. Bu kişilerin adaların idaresinden önce Pers vatandaşı olduğunu savunuyor. Bu durum, İngiliz kayıtları tarafından doğrulanmıştır. İran ayrıca 19. yuzyıla ait çeşitli İngiliz haritalarına, örneğin üç adayı İran renkleriyle açıkça gösteren 1886 tarihli bir İngiliz Savaş Ofisi haritasına da dayanmaktadır. Sharjah ve Ras al-Khaimah ise Lingehteki Kasimilerin adaları yönetirken Pers vatandaşı olarak değil, kendileri adına hareket ettiğini iddia ediyor. Sharjah, 1872'den beri kural koyucu unvanıyla buraları yönettiklerini iddia ediyor ve İngiltere'nin o zamandan bu yana iddialarını aktif olarak savunduğuna ve İngiliz Ofisindeki tarihi belgelerin, İngiltere'nin on sekizinci yuzyılın sonundan itibaren Sharjah'ın Ebu Musa üzerindeki münhasır hakkını tanıdığını gösterdiğine dikkat çekiyor. Bu emirlik, Tunb'ların 1878-1887 yılları arasında Lingeht ve Ras al-Khaimah'ın Kasimi şeyhleri arasında ortaklaşa yönetildiğini kabul ediyor, ancak Ebu Musa'nın her zaman doğrudan Sharjah'dan yönetildiğini ileri sürmüştür. İran ise buraların Fars Eyaletinin idaresi altında olduğunu söylediği adalar üzerinde sıklıkla hak iddialarını sürdürmüştür (Marschall, 2003, 128-129). Sharjah ve Ras Al Khaimah'ın iddiaları için öne sürdükleri gerekçelerden biri de bu adaların Ras Al Khaimah şeyhliğine yakınlığıdır. Bu iddiaya karşı İran, hem Büyük Tunb hem de Küçük Tunb'ın İran kıyısı şeridine daha yakın konumda olduğunun haritalarda görüldüğünü, Ebu Musa'nın, İran'ın adalarından biri olan Siri Adası'nın yakınında yer aldığını açıklayarak aksini iddia etmiştir (Esmaeili, 2024).

İran güçlerinin adaların kontrolünü ele geçirmesinin ardından, İran ve Sharjah arasında Ebu Musa Adası'na ilişkin imzalanan 1971 tarihli Mutabakat Zaptı resmi ve geçerli bir belge olarak kaldığını savunan İran, diğer iki adayla ilgili açık bir anlaşma olmasa da İran'ın bu adaları kontrolü de zımnen bu Zabıt çerçevesinde olduğunu belirtmektedir. İran ve Sharjah arasında 29 Kasım 1971'de imzalanan bu Mutabakat Zaptı, İran'a kuvvetlerini Ebu Musa'ya konuşlandırma yetkisi vermiştir. 30 Kasım 1971'de İran kuvvetleri üç adaya çıkarma yapmıştır. Bu işlem bazı Sharjah yetkililerinin hazır bulunması ve onayıyla ve İngiltere'ye önceden haber verilerek gerçekleştirilmiştir. İran'ın bu tarihten sonraki tutumu tamamen



bu mutabakat zaptına dayanmakta olduğu, Sharjah Emirliği ile yaptığı bu anlaşmada İran'ın Ebu Musa'daki vatandaşlarına tanınan haklara tamamen saygı duyacağı aktarılmıştır (Esmaeili, 2024). İran, İngilizlerin bu adaları işgal ettiği 1900'lerin başına kadar bu adaların kendisine ait olduğunu, İngilizlerin çekilmesiyle doğal olarak kendisine kaldığını iddia etmekle beraber, o dönem Batının yakın müttefiki olan İran Şahı ile küçük toprak parçası diye adaları önemsemeyen İngilizlerin İran ile sorun yaşamak istemedikleri ifade edilmiştir (Shapland, 2020, 152).

BAE'nin yukarıdaki iddialarını değerlendiren İran, bu ülkenin iddialarının hukuken geçersiz olduğunun gerekçesini şöyle açıklamaktadır: Portekiz ve İngiliz deniz kuvvetlerinin Körfezdeki sömürgeci varlığından önce Umman ve Suudi Arabistan bölgedeki iki Arap devletiydi. Bu dönemde Sharjah ve Resül-Hayme şeyhlikleri devlet olarak tanınmıyordu. Bu nedenle, Ebu Musa'da yaşayan az sayıdaki Arap için vatandaşlık almak yasal olarak mümkün değildi. O esnada, Ebu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb da dahil olmak üzere Körfezdeki adaların çoğu İran'ın mülkiyeti ve egemenliği altında olmuştur. Nitekim İran'ın 1971 yılında üç ada üzerindeki egemenliğini yeniden ilan etmesinin ardından BAE, Ebu Musa üzerinde hak iddia eden aralarında Sharjah şeyhliğinin de bulunduğu İran Körfezi'nin güney kıyısındaki Altı Emirliğin birleşmesiyle kurulduğunu ilan etti. Bir yıl sonra, Büyük Tunb ve Küçük Tunb'ı talep eden Ras Al-Khaimah emirliği yedinci üye olarak birliğe katılmıştır. Dolayısıyla Sharjah'ın Ebu Musa sakinlerinin Kasımi kabilesine mensup olduğu ve Sharjah hükümdarının da aynı soydan geldiği iddiası, sonraki yıllarda kurulan devletin vatandaşlığına delil teşkil etmemektedir. Tarihi kayıtlar Kasımilerin biri İranlı, diğeri Arap olmak üzere iki gruba ayrıldığını belirten İran, 1770-1898 yılları arasında İngiltere'nin kendisi de dahil olmak üzere Batılı ülkeler, bu adaları resmi olarak İran'ın egemenliği altında ve İran toprakları içinde gösterdiğini, İran'ın üç ada üzerindeki egemenliğiyle ilgili olarak bölgedeki İngiliz temsilcilerinin Londra'ya gönderdikleri en az 12 raporda bu hususun belirtildiğini ileri sürmüştür (Esmaeili, 2024).

İngiltere, Rus ve Alman rekabetinden korkunca 1903'te himayesindeki Sharjah'a Ebu Musa ve Tunb adalarına bayrağını diktirerek bu adaları işgal etmiştir. İran ise adaların Fars Eyaletinin bir parçası olan Linge bölgesinin idaresi altında olması ve dolayısıyla terra nullius olmaması (herhangi bir devlete ait olmayan ve uluslararası hukuka göre işgal edilecek topraklar olmaması) nedeniyle İngiltere'nin eylemini illegal olarak değerlendirmiştir. İngiltere'nin bu nedenle adaları işgalinin hukuka aykırı olduğunu savunan İran, Sharjah Emirliğinin de devlet olmadığından dolayı uluslararası hukuka göre toprak edinmeyeceğini ileri sürmüştür (Marschall, 2003, 129). 20. YY başlarına kadar bu adaların İran'ın bir parçası olarak tanıdığı halde İngiltere'nin, bu üç adayı işgal ettikten sonra bu tutumunu değiştirdiğini ileri süren İran, 1904 yılında adaların İngilizlerce işgalini protesto ettiğini, bu adaları yeniden kontrol etmek için girişiminde bulunduğunu, 1934 yılında adaların tekrar İran'ın kontrolüne geçtikten sonra İranlı temsilcilerin adaları ziyaret ettiklerini, İngilizlerle İran'ın egemenliğinin tesisi için görüşmeler yapıldığını, Sharjah ve Ras Al Khaimah Şeyhlerinin bu adalar üzerindeki kontrollerini kullanma konusunda tereddüt ettiklerini, çoğu defa bayraklarını resmen indirerek bu adalar üzerindeki kontrollerinden feragat ettiklerini savunmuştur. İran Bu adalarda yaşayan ve üzerlerine binalar inşa eden ilk yerleşimcilerin İran vatandaşlığına sahip olduğunu, bunların Arapça konuştukları iddiasının uluslararası hukukta BAE'nin egemenlik kanıtı olarak kabul edilmediğini belirtmektedir (Esmaceli, 2024).

İranlı yetkililer ayrıca, "*BAE'nin adalar üzerindeki iddialarında ciddi olsaydı 1970'lerin başında Sovyetler Birliği'nin desteğiyle üç ada meselesini BM Güvenlik Konseyi'ne götürdüklerinde en azından Irak, Libya, Güney Yemen ve Cezayir'i desteklerdi*" iddiasında bulunmuşlardır. BAE'li yetkililer ise, 1971/2'deki birleşme sırasında Emirlik içi sorunların boyutu ve BAE'nin o dönemde Pan-Arabist güçler ve söylemlerle ilgili kendi endişeleri nedeniyle o dönemin koşulları çerçevesinde BAE hükümetinin Arap sosyalist kampını desteklemesinin imkansız olduğunu iddia ederek bu suçlamayı reddetmektedir (Assl, 2012).

1992 yılında Ebu Musa Adasına başta Mısır olmak üzere Arap ülkelerinden ve diğer ülkelerden gelenlere karşı İran, adanın demografik yapısının değişeceği gerekçesiyle gelecek Arap yerleşimcilere izin vermemiş, bu da İran ile BAE arasında krize yol açmıştır. Bu tarihten itibaren İran Ebu Musa Adası üzerinde tam olarak kontrolünü sağlamıştır (Marschall, 2003 121-122; Mobley, 2003, 644). İran, tarihi gerçeklerin kendi lehine olduğunu ve Büyük Tunb, Küçük Tunb adaları ile Ebu Musa'nın kuzey kısmının Sharjah ve Ras al Khayma adına hareket eden İngilizler tarafından İran'a teslim edildiğini iddia etmesine karşın, Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) örgütü bu konuda İran'a karşı BAE'nin iddialarını desteklemektedir. KİK Yüksek Konseyi'nin Aralık 2008'de Maskat'ta düzenlenen 29. oturumunun sonuç bildirgesinde, "KİK, Birleşik Arap Emirlikleri'nin Büyük ve Küçük Tunb ve Abu Musa adalarını, kıta sahanlıklarını, karasularını ve BAE'nin ayrılmaz bir parçası olan münhasır ekonomik bölgesini geri alma hakkını desteklemektedir" denilmiştir. Ayrıca KİK, İran'a meseleyi doğrudan müzakereler yoluyla ya da Uluslararası Adalet Divanı aracılığıyla çözme çağrısında bulunmuştur. İran'ın Ebu Musa Adası'nda gemi kayıt ve deniz kurtarma amaçlı liman inşa etmesi, KİK'in endişelerini arttırmıştır. KİK Genel Sekreteri, İran'ın bu adımının yasal olmadığını belirtmiştir (Pradhan, 2011).

Sonuç olarak İran'ın üç adayı ele geçirmesine Araplarca yöneltilen eleştiri ve BAE pozisyonuna verilen destek, sonraki yıllarda KİK, Arap Birliği ve Şam Deklarasyonu ülkelerinin her toplantısında sürekli olarak dile getirilmiştir. Arap tarafı uluslararası tahkim çağrısında bulunurken, İran ikili görüşmeler yapmak istediğini ancak toprak bütünlüğünden asla taviz vermeyeceğini ileri sürmektedir (Marschall, 2003, 132). Bundan dolayı İran ile BAE arasında 1974 yılında kıta sahanlığı anlaşması imzalanmış olmakla birlikte söz konusu adalarla ilgili uyuşmazlık nedeniyle anlaşma onaylanmamıştır. BAE hak iddia ettiği adalarla ilgili uyuşmazlığın Uluslararası Adalet Divanına götürme isteğine İran kendisine ait olduğunu iddia ettiği adaları tartışmaya açmayacağı gerekçesiyle karşı çıkmaktadır (Bugajski, 2016, 32). Bu nedenle tarafların adalara ilişkin farklı görüşlerini uzlaştıracak bir sonuca henüz ulaşılmış değildir.

Şayet İran, meselenin Uluslararası Adalet Divanına götürülmesini kabul ederse, Divanın nasıl karar vereceği merak konusudur. Divanın nasıl karar vereceği bilinmemekle birlikte Divan'ın gerek yukarıda yer verilen Bahreyn ve Katar davasında olsun gerekse benzer konulardaki davalarda olsun, sömürge döneminde sömürgecilerin düzenlemelerini, anlaşmalarını ve tarafların daha önce yaptıkları antlaşmaları dikkate aldığı görülmektedir. Divan muhtemelen İran ile Sharjah Emirliği arasındaki Mutabakat Zaptını dikkate alarak bu mutabakatta belirtildiği gibi bu adanın iki devlet arasında paylaşımını öngören bir karar alabilir. Tunblar konusunda ise bu adaların yerleşimcilerinin ilgili devletlerle geçmiş ilişkilerini, sosyal, kültürel bağlarını dikkate alabilir veya coğrafi faktörleri dikkate alabilir. Elbette Divan her üç adayla ilgili karar sürecinde sadece İran ve BAE'den değil, gerek İngilizlerden gerekse Portekizlilerden tarihi arşiv belgelerini talep ederek, keşif yaparak veya gerektiğinde tahkikat yaptırarak sonuca ulaşabilir. Divanın vereceği karar, Bahreyn ve Katar davasında olduğu gibi, uyuşmazlıkla ilgili tüm tartışmalara son verecektir.

## **6.2. İRAN-KUVEYT DENİZ SINIRI ANLAŞMAZLIĞI**

1961 yılında bağımsızlığına kavuşan Kuveyt, İngiliz himayesi altındayken ilk olarak 1957-1958 yılları arasında İran ile kıta sahanlığı sınırlandırma girişiminden sonuç almamıştır. Sebebi ise imtiyaz vermek istedikleri firmaların petrol arayacakları açık deniz alanlarının İran'inkiyle çakışmasından kaynaklanmıştır. 1961'de Kuveyt'in Kuveyt Shell şirketine imtiyaz vermesine İran, imtiyaz verilen alanların kendi deniz alanlarıyla çakıştığını belirterek karşı çıkmıştır (Dahghani, 2009, 139-140). İngilizlerin körfezden çekilmesinden sonra Kuveyt ile Suudi Arabistan arasında kalan tarafsız bölge 1965 antlaşması ve 1969'da yapılan ek antlaşma ile iki devlet arasında bölünmüştür. Ayrıca 2000 yılında Kuveyt ile Suudi Arabistan arasında bu bölgenin sınırlandırılması konusunda anlaşma yapılmıştır. İran bu antlaşmaya itiraz etmiştir. Bu antlaşma, Qaroweh ve Umm al-Morradim Adalarının mülkiyeti konusundaki

anlaşmazlıklara son vererek, deniz sınırlarının yanı sıra karasularının ötesindeki "ortak kalkınma alanı"nın kuzey ve güney sınırlarını da belirleyip sınırlandırarak Kuveyt ile Suudi Arabistan arasındaki sınırları kesinleştirmiştir (Rasti, 2018, 136). Esasen İran ve Kuveyt arasındaki kıta sahanlığının belirlenmemesinin bir sebebi de Irak ve Kuveyt arasındaki hem kara hem deniz sınırı anlaşmazlığından da kaynaklanmaktadır. Her ne kadar 1962'de Kuveyt ve Irak deniz sınırlarıyla ilgili bir taslak anlaşma imzalamış iseler de onaylamamışlardır. Diğer taraftan deniz sınırlarının belirlenmesinde İran, Suudi Arabistan ile yaptığı antlaşmada olduğu gibi İran kıyısına yakın olan Harg Adasından itibaren esas hatların belirlenmesini isterken, Kuveyt ise adaların dikkate alınmadan esas hat sınırının ülkelerin kıyılarından itibaren belirlenmesini, eğer İran'ın Harg adası dikkate alınırsa bu durumda sınırın kendisine ait Faylak Adasından başlamasını talep etmiştir. Bu öneri Kuveyt'i daha fazla avantajlı, kendisini dezavantajlı hale getireceği gerekçesiyle İran tarafından kabul edilmemiştir (Mojtahed-Zadeh and Zarei, 2017, 58). Aşağıda Araş/Durra gaz sahası anlaşmazlığında değinileceği gibi şayet Kuveyt'in istediği gibi bir sınır çizilmesi durumunda ortay hat (eşit uzaklık çizgisi), gaz sahası dışında olacağından İran'ın bu alandan faydalanma olanağı ortadan kalkacaktır ki, İran'ın bunu kabul etmesi olası görülmemektedir.

İran ile Kuveyt arasındaki diğer problem de iki ülke arasında Körfezin hemen hemen ortasında bulunan Soroosh petrol sahasının varlığıydı. İran ve Kuveyt arasındaki kıta sahanlığı sınırına ilişkin temel anlaşmazlık, her iki tarafın da üzerinde mutabık kaldığı baz/esas noktalarının seçimine odaklanmıştır. Yani, İran ve Kuveyt arasındaki anlaşmazlık, kıta sahanlığı sınırlarıyla ilgili olmaktan ziyade bir ortay hattın ölçümü için tercih edilen yöntem ve baz noktalarıyla ilgilidir. Müzakereler sırasında İran, Harg Adası'nın boru hattı ile İran anakarasına bağlanması nedeniyle sınır çizgisinin belirlenmesinde bu adanın esas nokta dikkate alınarak bu adaya tam etki sağlayan eşit uzaklık çizgisini önermiştir. Bu, İran'ın Soroosh petrol sahası üzerindeki kontrolünü garanti altına almaya dönüktü. Öte yandan Kuveyt, Failaka'nın Kuveyt'in kıyı şeridinin bir parçası olarak kabul edilmesi ve dolayısıyla bu adanın karasuları ve kıta

sahanlığına sahip olması gerektiğinde ısrar etti. Ancak İran, İran-Kuveyt kıta sahanlığı sınırının Failaka'nın dış sınırından ölçülmesi gerektiği fikrini reddetmiştir. Daha sonra Kuveyt, İran'ın Harg Adası'na ilişkin tutumunu, aynı muamelenin Kuveyt'e ait Failaka Adası'na da yapılması şartıyla kabul etmiştir. İki adanın (Harg ve Faylaka'nın) statüsü İran ve Kuveyt arasındaki sınırlandırma müzakerelerinin ana konusu olmuştur. Ayrıca, İran ve Kuveyt arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırması, Kuveyt ve komşuları arasında kıta sahanlığı sınırlandırması olmaması nedeniyle belirsiz kalmıştır. Her ne kadar Temmuz 1970'te İran ve Kuveyt bir çözüme ulaşılsa da ve hem Harg hem de Failaka'nın sırasıyla İran ve Kuveyt'in taban çizgileri içinde kabul edilmesi konusunda uzlaşılsa da nihai kıta sahanlığı sınırlandırması, bir yandan Kuveyt'in Irak ile olan sınır anlaşmazlığı, diğer yandan İran ile Kuveyt-Suudi Arabistan Tarafsız Bölgesi arasındaki sorunlar nedeniyle askıda kalmıştır. İran ve Kuveyt arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırma anlaşmazlığına ilişkin en iyi çözümün, Harg ve Failaka çevresinde bazı değişikliklerle birlikte iki anakaranın kıyılarından ölçülen eşit mesafe hattına dayalı bir sınır çizgisi olduğu görülmektedir. Ne var ki böyle bir antlaşma yapılması halinde Irak'ın da dikkate alınmaması, bir yönüyle üç taraflı bir antlaşma yapılmaması halinde sorun yaşanabilecektir (Dahghani, 2009, 141-142; Askari, 2013, 113). Dolayısıyla bölgenin üç devlet arasında üçgene benzeyen coğrafi özelliği nedeniyle ikili değil de üçlü sınırlandırma antlaşması yapılması gerekmektedir.

### **6.3. IRAK-KUVEYT DENİZ SINIRI ANLAŞMAZLIĞI**

Körfezde kıyısı olan devletlerden en dezavantajlı devletin Irak olduğu görülmektedir. Bir taraftan Kuveyt, diğer taraftan İran kıyılarıyla çevrili oldukça dar kıyı şeridinde sahiptir. Irak ve Kuveyt arasındaki deniz sınırı Şattul Arap/Arvend Nehrinin denize döküldüğü yer olan Khour Abdullah'ın bulunduğu yerden 120 mil (190 km) boyunca uzanmaktadır. Irak tarafında altı mil (10 km) ve Kuveyt tarafında üç mil (5 km) arasında bölünmüştür. Sınır, 1993 yılında BM Güvenlik Konseyi kararı (833) uyarınca belirlenmiştir. Khour Abdullah su yolu,

İran Körfezi'nin tepesinde yer alır ve Şattü'l-Arap'ın/Arvend'in ağzını ve Körfez'in başındaki Kuveyt'e ait Bubiyan Adası'nı Warbah Adası'na bağlayan önemli bir su limanı olarak kuzeybatıya uzanmakta olup, oldukça "farklı bir coğrafi konuma" sahiptir. Irak ve Kuveyt arasında bu su yolu üzerindeki anlaşmazlığı çözmeye yönelik BM kararları, bu kanalın ikiye bölünmesini ve iki taraf arasındaki ayrım çizgisinin belirlenmesini içermektedir (Sultan ve Gazal, 2019, 179).



Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/iraq-kuwait-maritime>

İngilizlerden bağımsızlığını elde ettiği 1961 yılında Abdülkerim Kasım'ın başkanlığını yürüttüğü dönemin Irak hükümeti, Kuveyt'in Irak'ın bir parçası olduğunu iddia ederek Kuveyt üzerinde hak iddia etmiştir. Kasım'ı deviren dönemin hükümeti 1963 yılında Kuveyt'i tanıyarak 1932'deki yazışmalara dayalı olarak Kuveyt ile Irak arasındaki sınırları kabul etmiştir. Ne var ki İran-İrak savaşı boyunca Irak'a destek veren Kuveyt, savaş bitiminde Irak'a verdiği borçların geri ödenmesini talep edince 1990 yılında Irak tarafından işgal

edilmiştir. BM'nin müdahaleye izin veren kararıyla ABD öncülüğünde çok uluslu güç tarafından yapılan operasyon sonucunda 1991'de Irak güçleri Kuveyt'ten çıkarılmıştır. 1993 yılında BM Güvenlik Konseyi, 1932 yazışmalarına dayanarak ve 1963 antlaşmasını dikkate alarak 833 sayılı kararıyla Irak ve Kuveyt arasındaki sınırları belirlemiştir. Yukarıda mahiyetine değinilen şu andaki Irak-Kuweyt arasındaki mevcut deniz sınırlarını belirleyen bu karar, bazı sınır noktalarını belirsiz bırakmıştır. Güvenlik Konseyinin 833 sayılı kararının netleştirmedığı deniz sınırlarıyla ilgili taraflar 2012 yılında bir anlaşmaya varmakla beraber, Irak 2023 yılında tek taraflı olarak bu anlaşmadan çekildiğinden, iki devlet arasında anlaşmazlık devam etmektedir. 1993'teki Komisyon incelemesi sırasında Irak, tarihsel haklarını öne sürerek Khour Abdullah üzerinde daha fazla kontrol elde etmeyi amaçlamış ise de Irak'ın iddialarının reddedilmesinin yanında Ümmü Kasr'ın bir kısmı Kuveyt'e bırakılmıştır. Khour Abdullah suyolunun Körfez'den itibaren belirlenecek sınır hattı konusunda bir sonuca varılamamasının diğer nedeni de İran ile bu konuda bir anlaşma yapılmamasından kaynaklanmaktadır. Bu sebeple Kuveyt ile Irak arasında deniz sınırlarının tümü fiziksel olarak tam işaretlenmemiştir (Gourraud, 2024). İki ülke arasında Khour Abdullah su yolu çerçevesinde belirlenen 2012 antlaşması, 2013 yılında Irak parlamentosunca onaylanmıştır. Bu antlaşma içerik olarak özetle yukarıda anılan BM'nin 833 sayılı kararının ekindeki haritasının 162. Noktasında Khour Abdullah su yolunun ortay hat boyunca bölünmesini öneren belgeye dayanmıştır. Ne var ki bazı Iraklı siyasiler tarafından anlaşma eleştirilmiş, zaten daracık suyolu olan Khour Abdullah'ın tamamının Irak'a ait olması gerekirken Kuveyt ile paylaşılması Irak'ın egemenliğinin ihlali olarak değerlendirilmiştir. Khour Abdullah su yolu (kanalı), Irak'ın ticaretinin çoğunun (önemli petrol ihracatı dahil) kapısı olarak hizmet veren dar ve sığ bir haliştir/koydur. Uzun zamandır ülkenin Körfez'e erişiminin ciddi şekilde kısıtlanmasıyla ilgili Irak şikâyetlerinin odak noktası olmuştur. Bu dar suyolu coğrafi bir ikilem anlamında '*çok küçük bir kapısı olan büyük bir garaja*' benzetilmiştir. Haliç ağzı, iki büyük altyapı projesinin yeridir. Güney tarafında,



Kuveyt'in Bubiyan Adası'nda, Kuşak ve Yol Girişimi'nin bir parçası olan Kuveyt-Çin projesi olan Mubarak Al Kabeer liman geliştirme projesi bulunmaktadır. Kanalin kuzey tarafında ise Ortadoğu'nun en büyük limanı olması planlanan Irak'ın Grand Faw Limanı geliştirme projesi bulunmaktadır. Şikâyet ve eleştirilere rağmen, hiçbir Irak hükümeti yürürlüğe girdiğinden beri 2012 tarihli Khor Abdullah anlaşmasının geçerliliğini açıkça sorgulamadı. 2023'ün başlarında, tarafların BM haritasındaki 162. noktanın ötesinde deniz sınırlarının tamamen sınırlandırılmasına doğru siyasi ve teknik ilerleme kaydettiği bile görülmüştür (Trinidad, 2024).

Bununla birlikte iki devlet arasında deniz sınırını belirlemekle birlikte eleştirilen bu antlaşmadan Irak'ın tek tarafı olarak çekilmesinin nedeni Eylül 2023 tarihli Irak Yüksek Mahkemesi kararından kaynaklanmaktadır. 2013 yılında antlaşma Irak parlamentosunda oylanırken anayasanın öngördüğü 3'te 2 nitelikli çoğunluk oyu sağlanmadığından dolayı mahkemenin antlaşmayı iptal ettiği bildirilmiştir (Trinidad, 2024). Antlaşmanın iptalini tarihsel bir hata olarak değerlendiren Kuveyt, antlaşmanın uluslararası hukuka uygun olarak düzenlenmiş olduğunu, her iki devletçe onaylanarak BM'nin tescil kütüğünde kaydettirildiğini, antlaşmanın geçerli olduğunu, mahkeme kararının yanlış bilgi ve belgelere dayandığını belirterek, Irak'a bu konuda somut gerekli önlemler alma çağrısında bulunmuştur (KUNA, 2021). Antlaşmanın yürürlüğe girdikten 10 yıl sonra mahkeme kararına dayanan Irak'ın tek tarafı olarak antlaşmadan çekilmesi, esasen uluslararası hukuk yönünden Irak'ın uluslararası sorumluluğuna da yol açmaktadır. Parlatonun 3'te 2 nitelikli çoğunluk onayının olmadığını o zaman değil de Antlaşmanın onay sürecindeki sakatlığın on yıl sonra gündeme getirilmesi, Irak'ı zor durumda bırakabilir. Nitekim 1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukukunun<sup>9</sup> 46. Maddesi, yürürlükte bulunan bir antlaşmanın iç hukuk kuralının ihlali gerekçesiyle geçersiz olduğunun ileri sürülmesinin ancak ihlal edilen iç hukukun temel kural (norm) nitelikte olması ve

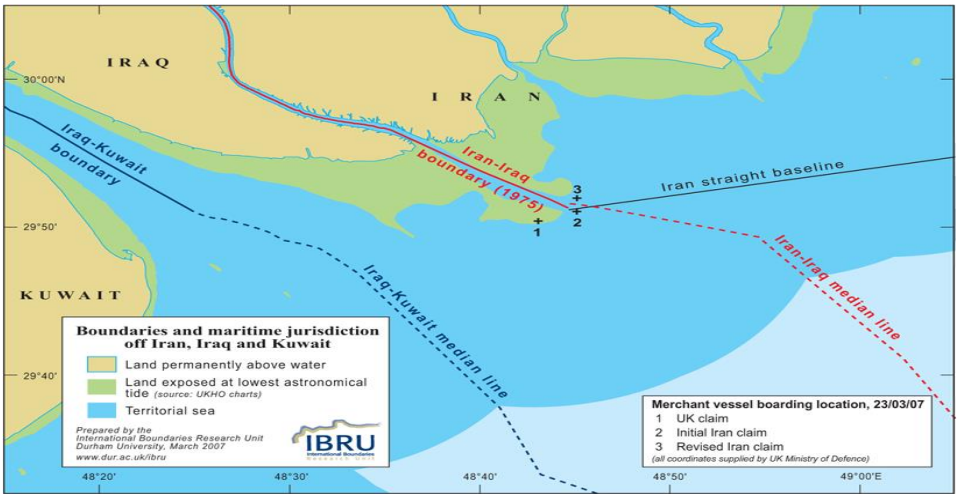
---

<sup>9</sup> [https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1\\_1\\_1969.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf) (E.T: 10.08.2024)

ihlalin apaçık olması şartıyla söz konusu olabileceğini hükme bağlamıştır. Irak'ın parlamento onay yeter sayısının iç hukukun temel kuralı olup olmadığı ayrı bir tartışma olmakla birlikte antlaşmanın yürürlüğünden 10 yıl sonra Yüksek Mahkemenin iptal kararı alması sorgulanırsa iç hukukun temel kuralının ihlalinin bu kadar zaman sonra neden geç anlaşılmasıyla ilgili muğlaklıkları beraberinde getirmektedir.

#### 6.4. İRAN-IRAK DENİZ SINIRI ANLAŞMAZLIĞI

İki devlet arasında yapılan 1975 tarihli Cezayir antlaşması itibariyle, Şattularap/Arvend su yolunu ortak sınır olarak nehrin en derin noktası olan Thalweg hattı dikkate alınarak belirlenmiş olmakla birlikte iki devletin deniz sınırı konusunda herhangi bir antlaşma yapılmış değildir. 1975 Cezayir antlaşması, deniz sınırıyla ilgili bir hüküm içermemekle birlikte bu antlaşmayla ilgili protokolün 7. Maddesi, İran'ın ve Irak'ın gemilerine ülkelerin kara suları sınırlarına bakılmaksızın serbest geçiş hakkını tanınacağını öngörmüştür (IIILS, 2021).



Kaynak: (IIILS, 2021).

Bu haritada görüleceği gibi, Şattularap/Arvend nehrinin Körfeze döküldüğü yerde 3 nolu düz çizgi, İran'ın revize ettiği esas hatları oluşturmaktadır. Kırmızı

kesik çizgiler ise İran ile Irak arasındaki ortay hat deniz sınırı olarak görülmektedir. Kuveyt ile Irak arasındaki ortay hat deniz sınırı dikkate alındığında Irak'a oldukça dar bir deniz alanı kaldığı görülmektedir (IIILS, 2021).

Irak'ın kıyı şeridinin kısalığı (yaklaşık 10 deniz mili) ve Körfez'in başındaki kıyı şeridinin iç bükeyliği göz önüne alındığında, iki ülke arasında Irak tarafından kabul edilebilir olarak görülecek bir deniz sınırının nasıl çizilebileceğini görmek zordur. İran bağımsız bir hakemin hakkaniyet (adalet) ilkesini uygulamasına izin vermedikçe veya bunu ikili müzakereler bağlamında kendisi yapmadıkça sınırın netleşmesi olası görünmüyor. Böyle bir sınırın belirlenmemiş olmasının olası sonuçları, 2007 yılında İran güçlerinin BM onaylı bir görevde bulunan ve Irak'ın karasularında faaliyet gösterdiklerini düşünen İngiliz denizcileri ve deniz piyadelerini esir aldığı bir olayla ortaya çıkmıştır. Sınırın net olarak belirlenmemesi, ister ihracat limanları olsun, ister sondaj kuleleri olsun, açık deniz petrol tesislerinin konumu üzerinde etkileri olacaktır. Ocak 2019'da Irak, Çin şirketi CNOOC ile Irak Petrol Bakanı Thamir al-Ghadban'ın ülkenin karasuları olarak tanımladığı bölgede bir açık deniz bloğunu araştırmak üzere bir sözleşme imzaladı. Petrol Bakanlığı sözcüsüne göre bu, Irak'ın karasularındaki ilk araştırma olacak. İran'dan herhangi bir tepki gelmemesi, söz konusu bloğun İran'ın bir gün üzerinde egemenlik iddia etmek isteyebileceği bir deniz alanında olmadığını gösteriyor (Shapland, 2020, 151).

İran ile Irak arasındaki deniz sınırı anlaşmazlığı, 24 Ağustos 1957'de İran'ın Milli Petrol Şirketi'nin Agip-Mineraria adlı firmayla yaptığı imtiyaz sözleşmesinden itibaren ortaya çıkmıştır. Bu sözleşmenin 3. maddesi, imtiyazı "Körfezin kuzey kesiminde yer alan ve yaklaşık 5600 kilometrekarelik bir kıta sahanlığı bölgesinde" tanımlamaktadır. Bu alan İran, Irak, Kuveyt ve Suudi Arabistan arasında sınırlandırılmamışken, bu Devletler bu Anlaşmaya itiraz etmişlerdir. Irak, bu Anlaşmaya tepki olarak, Kasım 1957'de, "Irak karasularına bitişik" deniz yatağındaki doğal kaynaklar üzerindeki hakkına ilişkin ilk Resmi Bildirisini yayınlamıştır. Ayrıca 10 Nisan 1958 tarihli bir başka Bildiride Irak, İran'a herhangi bir atıfta bulunmadan "Irak Hükümeti, bu Bildirinin içeriğine

aykırı olarak komşu ülke tarafından karasuları veya bitişik sularla ilgili olarak yayınlanan herhangi bir bildiri, beyanname, mevzuat veya planlamayı tanımadığını da beyan eder” diyerek önceki bildirisini teyit etmiştir. Irak somut olarak herhangi bir deniz sınırını belirlememekle birlikte bu bildiride, komşuları İran ve Kuveyt'e kıyasla kıyıların içbükey olması nedeniyle, eşit uzaklık çizgisinin uygulanması halinde bunun çıkarlarına zarar verebileceğini ifade etmiştir. 01.04.1963 tarihinde İran petrol şirketi, kıta sahanlığının İran ana karasına bitişik iki bölgesinde ihale açacaklarını bildirmesi üzerine Irak bunu protesto etmiştir. 01.05.1963'te yayınladığı protestosunda ihaleye açılan alanların çoğunun münhasıran Irak karasuları dahilinde olduğunu, bu alanda petrol aramasıyla ilgili herhangi bir imtiyazı tanımayacağını ve buna izin vermeyeceğini, bu alanlarda arama yapmadan önce kıyı devletleri arasında bu alanların mülkiyetini tespit eden antlaşma yapılması gerektiğini belirtmiştir. 1963-1967 yıllarında iki devlet, ihtilafli bölgede petrolün ortaklaşa aranması ve kıta sahanlığının ortak bir komite tarafından sınırlandırılması konusunda anlaşmaya varmış olmakla birlikte bu alanda herhangi bir ilerleme kaydedilmemiştir (Dahghani, 2009, 135-136; Askeri, 1390/2011, 109-110).

Mutabık kalınan bir deniz sınırının olmamasından kaynaklanabilecek olası itirazlara rağmen, İran ve Irak son yıllarda Körfez'de karşılıklı olarak deniz sınırlarını belirlemek için herhangi bir girişimde bulunmadıkları görülüyor. Irak'ın iç sorunları ve bu sorunların çözümüne öncelik tanınması, Körfez'de bir deniz sınırı üzerinde anlaşmaya varma konusunda herhangi bir aciliyet duygusunun olmamasını beraberinde getirmektedir. İran'ın da birçok sorununun olması (örneğin, yaptırımlar ve diğer ekonomik problemler gibi) Irak ile olan deniz sınırının öncelikli olarak belirlenmesini ötelemektedir. Dahası, deniz sınırlarının belirlenmemesinde İran rejiminin Irak hükümet çevrelerinde büyük bir etkiye sahip olması ve sınırla ilgili herhangi bir olayı çok fazla zorluk çekmeden kendi çıkarına göre çözebileceğini düşünüyor olmasının da etkisi olduğu iddia edilmektedir (Shapland, 2020, 152).

## 6.5. ARAŞ/DURRA GAZ SAHASI ANLAŞMAZLIĞI

Bu anlaşmazlık İran ile Kuveyt ve Suudi Arabistan arasında vuku bulmuştur. İran tarafından Araş, Kuveyt ve Suudi Arabistan tarafından Durra olarak adlandırılan gaz sahası, İran Körfezinin kuzey batısında yer almaktadır. Bu alanda ne kadar enerji kaynağı olduğu net olarak tespit edilmemekle birlikte Reuters, rezervlerin 1 trilyon fit küp doğal gaz olarak tahmin edildiğini, bunun 200 milyar fit küpünün hemen çıkarılabileceğini ve 310 milyar varilden fazla petrol bulunduğunu bildirmiştir. Bazı enerji uzmanları Araş/Durra sahasının rezervlerinin 11 trilyon fit küp doğal gaz ve yaklaşık 300 milyar varil petrol ve petrol kondensatına yaklaştığını tahmin etmektedir. Kuveyt'in 35 trilyon metreküpü geçmeyen doğal gaz rezervleri göz önüne alındığında, sahanın hidrokarbon değerinin Kuveyt'in rezervlerini %30 oranında arttırabileceği düşünüldüğünde, bu rakamlar Kuveyt açısından büyük önem taşımaktadır (Hrioua, 2013). Anlaşmazlığın arka planı, İran ve Kuveyt'in sırasıyla Anglo-Iranian Oil Company (şimdiki British Petroleum) ve Royal Dutch Shell'e açık deniz imtiyazları verdiği 1960'lı yıllara kadar uzanmaktadır. Yaklaşık 220 milyar metreküplük (yedi trilyon fit küp) geri kazanılabilir gaz rezervine sahip olduğu tahmin edilen sahanın kuzey bölümündeki çakışan imtiyazların anlaşmazlığı tetiklediği ifade edilmiştir (Salami, 2023).



Kaynak: <https://thecradle.co/articles-id/6491>

Zamanla Kuveyt, Aralık 2019'da Suudi Arabistan ile sahanın geliştirilmesi ve işletilmesi için Al Khafji Ortak Operasyonları aracılığıyla iki ülke arasında iş birliğini sağlayan bir Mutabakat Zaptı imzalayarak konumunu güçlendirdi. Her iki ülke de 21 Mart 2022'de sahanın geliştirilmesi için gerekli mühendislik çalışmalarını yürütmek ve sermaye ile işletme açısından teknik projeler hazırlamak üzere bir anlaşmaya vardıldıktan sonra Mutabakat Zaptını uygulamaya başlamıştır. 26 Mart 2022'de, İran Dışişleri Bakanlığı sözcüsü Said Hatibzade, "sahanın bazı kısımlarının İran ile Kuveyt arasındaki sınır sularında bulunduğunu ve ülkesinin bu bölgeyi işletme ve yatırım yapma hakkını saklı tuttuğunu" belirterek ülkesinin bu nedenle sahaya ilişkin imzalanan anlaşmayı "**yasadışı**" olarak değerlendirdiğini bildirmiştir (Hrioua, 2013).

1922'de imzaladıkları Uqair Antlaşmasıyla ortak sınır oluşturduklarını, birkaç bin kilometrekarelik ortak bir alanda yer aldığını belirttikleri bu bölgeyle ilgili ortak egemenlik haklarının olduğunu belirten Kuveyt ve Suudi Arabistan "sadece kendilerinin bölge kaynaklarından faydalanma konusunda tam egemen haklarının olduğunu" belirterek İran ile deniz sınırlarının belirlenmesi konusunda müzakereler yapılması yönündeki "önceki ve tekrarlanan çağrılarını" yinelemişlerdir (Aljazeera, 2023).

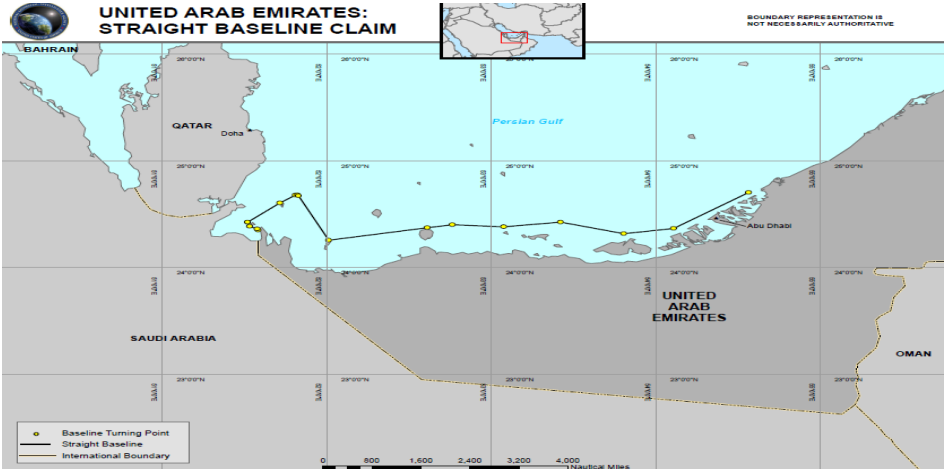
Arabistan ile Kuveyt arasındaki antlaşmayı eleştirerek yasa dışı ilan eden İran, bu bölgedeki deniz sınırlarının belirsizliğine rağmen, gaz sahasının % 40'ının kendi deniz sınırları içerisinde olduğunu (Eldoh, 2024), sahanın yüzde 60'nın ise Kuveyt ile Suudi Arabistan arasında bölünmüş olan tarafsız bölgeden ibaret olduğunu iddia etmiştir. Buna karşın Kuveyt ve Suudi Arabistan tüm sahanın tarafsız bölgede olduğunu, dolayısıyla İran'ın bu bölgede herhangi yasal bir hakkının olmadığını ısrarla dile getirmektedirler. İran, bu ülkelerin sahaya ilgili tutumlarına karşı çıksa da meseleyi diyalog çerçevesinde çözmek istediğini de belirtmektedir (Fenton-Harvey, 2023). Yukarıda da değinildiği gibi bu sorunun çözülememesi, Kuveyt ile İran arasındaki deniz sınırının belirlenememesinden kaynaklanmaktadır.

Esasen İnan ile Kuveyt arasındaki bu anlaşmazlık 2000’li yıllardan beri müzakereler yoluyla çözülmeye çalışılmıştır. 2001 yılında İnan, Kuveyt’i anlaşmaya zorlamak için bölgede sondaj çalışmalarına başlamış, fakat Kuveyt’in tepkisi karşısında bu çalışmalardan vazgeçmiştir (Salami, 2023). İnan’ın vazgeçmesinde Kuveyt’in konuyu Uluslararası Adalet Divanına götürebileceği yönündeki uyarısı etkili olmuştur. Körfezde İnan ile Suudi Arabistan arasında deniz yetki sınırları belirlenmiş olduğu halde Kuveyt ile İnan arasında henüz üzerinde anlaşılmış bir deniz sınırı bulunmamaktadır. Bu sebeple İnan, Suudi Arabistan’ı hariç tutarak gaz sahasıyla ilgili Kuveyt ile müzakere etmek istiyor. Üç taraflı müzakere isteyen Kuveyt ise buna yanaşmayıp, anlaşma olamazsa içinde Suudi Arabistan’ın da olacağı üç taraflı bir mutabakat istiyor. Şimdiye kadar taraflar bir uzlaşmaya varmamakla birlikte bu meselenin kaderi, Kuveyt ile İnan arasında bir bağ teşkil ettiği göz önüne alındığında, “Suudi Arabistan’ın etki etme yeteneğine” bağlıdır. Yani, Suudi Arabistan ile Kuveyt arasındaki sağlam ilişki ve İnan’ın Suudi Arabistan ile diplomatik ilişkileri yeniden tesis ettiği gerçeği göz önüne alındığında, “Suudi Arabistan’ın etki etme yeteneği” Kuveyt ile İnan arasında ortak bir zemin bulma kapasitesinde yatmaktadır (Hrioua, 2013). Bu bağlamda Çin’in arabuluculuğuyla İnan ile Suudi Arabistan arasında diplomatik ilişki kurulması, Çin’in hem İnan ile hem de körfezdeki ülkelerle iyi ilişkiler kurarak (Fenton-Harvey, 2023) bu devletlerin anlaşmazlıkları giderme potansiyeli düşünüldüğünde taraflar arasındaki bu sorunun çözülebileme umutlarını arttırdığı söylenebilir.

## **6.6. SUUDİ ARABİSTAN-BAE DENİZ SINIRI ANLAŞMAZLIĞI**

Yukarıda değinildiği gibi, BAE 1971 yılında bağımsızlığına kavuştuğu zaman İngilizlerin döneminden kalan sınır anlaşmazlığı devam ettiğinden henüz Suudi Arabistan tarafından tanınmamıştı. Sınır uyuşmazlığının odak noktası, Katar sınırında bir koy olan Khor al-Udaid etrafında dönüyordu. BAE, sınırının bu konuma kadar uzandığını iddia ederken, Suudiler, Katar ile kara sınırı olan tek ülkenin kendisi olduğunu, yani Emirliklerin Katar’a ulaşmak için Suudi

topraklarından geçmek zorunda olduğunu savunmuştur. BAE ise Katar ile kendisi arasında Suudi toprağı olmaması gerektiğini savunmuştur (Slooten, 2019, 9). Nihayet İki devlet arasında Katar ile BAE arasında Suudi toprağını bırakan 21 Ağustos 1974 tarihinde Cidde'de sınır antlaşması<sup>10</sup> yapılmıştır. Böyle bir antlaşma yapılmasına rağmen, bu anlaşma 1993 yılında Suudi Arabistan tarafından onaylandığı halde BAE tarafından onaylanmadığı için bu konuda anlaşmazlık devam etmektedir. 1995'te resmi olarak açıklanan Cidde Anlaşması da denilen bu antlaşma, Suudi Arabistan'a Khor Al Adaid'den doğuya doğru 25 km'lik (16 mil) bir koridor tanımış olup, Suudilere Katar'ın doğu yakasında İran Körfezi'ne bir çıkış sağlamıştır. Karşılığında, BAE, al-Ain dahil olmak üzere Al-Buraimi bölgesindeki altı köyü ve al-Zafra çölünün çoğunu elinde tutacaktı. Al-Ain/Al-Buraimi vaha bölgesi, dokuz vaha/köyden oluşmakta ve bunlardan yedisi - Al Ain, Al Jaheli, Al Qattarah, Al Muwaiji, Al Hill, Al Masudi ve Al Muhtaredh bugün BAE/Abu Dabi'nin kontrolü altındayken, kalan üçü, yani Hamasa, Sa'ara ve Buraimi bugün Umman Sultanlığı'na aittir (Saudi Arabia-UAE Border, 2024,; Al-Mazrouei, 2013, 2).



Kaynak: <https://iilss.net/united-arab-emirates-maritime-claims-about-straight-baselines-system-in-persian-gulf/>

<sup>10</sup>Bu antlaşmanın hem Arapça hem İngilizce orijinal metni için bkz.

<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201733/i-30250.pdf> (E.T: 09.08.2024).



Bu haritada BAE, Suudi Arabistan ile deniz sınırının belirlenmesinde normal esas hatları değil de düz esas hatları dikkate almıştır. Suudi Arabistan ise BAE'nin belirlediği bu sınırların 1974 antlaşmasına aykırı olduğunu belirterek itiraz etmiştir. Suudi'nin BM Daimi Temsilcisinin 21 Aralık 2023'te BM Genel Sekreterliğine verdiği yazılı mesajında; BAE'nin kıyılarında düz esas hat sisteminin uygulanmasına ilişkin 35 (2022) sayılı BAE Bakanlar Kurulu kararını içeren Deniz Hukuku Bülteni'nin 110 (2023) sayılı sayısına atıfta bulunan Suudi Arabistan, bu kararda, BAE'nin uluslararası hukuka aykırı davrandığını, Suudi kıyılarındaki düz esas hatların BAE kıyılarıyla hiçbir ilişkisinin olmadığını beyan etmiştir. Suudi Arabistan Hükümeti'nin BAE'nin düz esas hatla ilgili deklarasyonunu reddettiğini ve bu deklarasyonu ve bundan kaynaklanan hiçbir sonucu tanımadığını bir kez daha teyit ettiğini, uluslararası hukuka uygun olarak 21 Ağustos 1974 tarihinde imzalanan ve Krallığın deniz bölgesinin Udayd Valiliği kıyılarından Körfezin ortasına kadar uzandığını tespit eden sınır anlaşmasına uygun olarak tüm hak ve menfaatlerini ileri sürdüğünü açıklamıştır (Note verbale of Saudi Arabia, 2023).

1974'teki antlaşma görüşmelerine Katar'ın dahil edilmemesi ve önerilen çözümün Katar'ın sınırını etkilediği için antlaşmanın uygulanmasıyla ilgili problemler de gündeme gelmiştir (Treaty of Jeddah, 1974). Bununla beraber, yukarıda değinildiği gibi Katar, Suudi Arabistan ile deniz sınır sorununu çözmüştür. Tarafların 19 yıl boyunca içeriğini açıklamadıkları bu antlaşma, dönemin Suudi Kralı Faysal b. Abdülaziz ve BAE devlet başkanı Şeyh Zaid b. Sultan En-Nahyan tarafından imzalanmıştır. İki devlet arasındaki deniz sınırının eşit uzaklık yöntemiyle belirlendiği, "Shaybah-Zarrarah" adlı petrol sahasının tamamen Suudilerin egemenliğe bırakıldığı, kuzey hattına uzanan bu sahada BAE'ye hak tanınmadığı, bununla birlikte burayla ilgili herhangi bir işlem yapılması halinde bu alandaki kaynaklarının işletilmesine ilişkin uygulanma şekli konusunda tarafların anlaşacağını (md.3) antlaşmada hükme bağlanmıştır. Antlaşma, bir devletin sınırlarının ötesinde bulunan petrol sahaların işletilmesi söz konusu olduğunda, diğer devletin sınırlarının içindeki petrol sahası için

kullanılan yöntemlerin bu alanda kullanılmasını yasaklamıştır (Al-Muwaled, 1993, 89). Bu antlaşmanın 5. Maddesi, BAE'nin Suudi Arabistan'ın Huwaysat Adası üzerindeki egemenliğini tanıdığını, Suudi Arabistan ise BAE'nin Körfezdeki kıyısının karşısındaki diğer tüm adalar üzerindeki egemenliğini tanıdığını, BAE'nin Suudi Arabistan'ın Al-Qaffay ve Makasib adalarında kurmak istediği herhangi bir genel tesisi kabul edeceğini öngörmüştür 5. Maddenin son fıkrasına göre tarafların temsilcileri, mümkün olan en kısa sürede, Suudi Arabistan toprakları ile BAE toprakları ve her birinin egemenliğine tabi tüm adalar arasındaki açık deniz sınırlarını belirleyeceklerdir. Bunu, Suudi Arabistan topraklarının BAE topraklarına bitişik kısmının karasularından ve yukarıda belirtilen Huwaysat adasının karasularından açık denizlere serbest ve doğrudan erişimi sağlayacak bir eşit uzaklık temelinde ve açık denizler ile yukarıda belirtilen Suudi Arabistan topraklarının o kısmı arasındaki deniz ulaşımı için uygunluğu dikkate alacak şekilde yapacaklardır. Her iki devlet, bu paragrafın hükümlerine uygun olarak, Suudi Arabistan karasularını ve açık denizleri birbirine bağlayan tüm alan üzerinde ortak egemenliğe sahip olacaklardır. (Saudi Arabia-UAE Agreement, 1974). Antlaşmaya göre taraflar arasında bölünen alan, Suudi egemenliğine yaklaşık 712 mil kare bırakmıştır. 59,4 deniz mili uzunluğundaki bu Suudi kıyısının önemi, ülkesel sularındaki küçük adaların büyüklüğüne veya mülkiyetine değil, iki devlet arasındaki 150 yıldan uzun süredir devam eden en uzun sınır anlaşmazlığının siyasi çözümüne dayanmaktadır. Ortay hat çizgisi, Suudi-BAE sınırından Körfez'de Katar sınırıyla birleştiği noktaya kadar yaklaşık 32 deniz milidir. Bu çizgi, 24°14' kuzey enleminde ve 51°35' doğu boylamında bulunan Dawhat As-Sumayrah kıyısındaki bir noktadan başlar. Suudi-BAE kıyısının genel yönü doğrultusunda bu çizgi, güney-kuzeyden kuzey-batıya doğru yönünü değiştirir ve burada eşit uzaklıktaki nokta iki kıyı şeridi arasında yer alır.(Al-Muwaled, 1993, 90-91).

Yukarıda kısaca içeriği açıklanan 1974 antlaşmasını (Cidde Antlaşmasını) onaylamayan BAE'nin bu konudaki görüş ve itirazlarına gelince; Suudi Arabistan'a Khor al-Udaid'in 15 mil doğusunda bir kıyı şeridini vererek BAE'nin

çıklarına aykırı olduğunu iddia ettiği antlaşmayı imzaladığını kabul eden BAE (Abu Dabi) şeyhi Zayed b. Nahyan bağımsızlığına yeni kavuşan BAE'nin bölgede hayatta kalmak için imzaladığını savunmuştur (Slooten, 2019, 10). Antlaşmadan önce yapılan müzakerelerde uzlaşılan konuların antlaşmanın nihai metninden farklı olduğunu iddia eden BAE, antlaşma yapımıyla ilgili müzakere heyetinde avukat, teknisyen ve coğrafyacılara bulunmaması nedeniyle 1975'e kadar antlaşmadaki tutarsızlığı fark etmediğini, o dönemde İngilizlerin çekilmesinden sonra zayıflayan BAE'nin konumu ve ABD'nin Suudi Aramco şirketine verdiği destek ile Suudi Arabistan'ın BAE'nin içişlerine karışarak zayıflatmak istediği ve müdahale tehdidi nedeniyle antlaşmayı Suudi hükümetinin lehinde imzalamak zorunda olduğunu ileri sürmüştür. Antlaşmanın Alain/Buraimi, Zararah/Shaybah, ve Khor al-Udaid bölgeleriyle ilgili egemenlik tartışmasına son verme amaçları olduğunu belirtmekle beraber BAE, antlaşmadaki hatalar nedeniyle Suudi Arabistan ile tekrar müzakere edilmesi gerektiğini, 2004'ten beri bu konuda diplomatik girişimlerle Arabistan'ı kısmen de olsa antlaşma hükümlerini revize etmeye ikna etmeye çalıştığını özellikle Zararah/Shaybah gaz ve petrol bölgeleriyle ilgili sorunu çözmek istediklerini belirtmektedir. BAE'ye göre antlaşmayı imzalayan Şeyh Zayed'in, Shaybah petrol sahasından elde edilen gelirlerin, kaynağın keşfinin diğer ülkenin sınırları içinde kalan yüzdesine göre birleştirilmesi şeklindeki olağan uygulama ile iki ülke arasında paylaşılacağı izlenimine kapılmıştı; ancak, antlaşmanın 3. maddesi iki ülke arasında herhangi bir petrol paylaşımına yol açmadığına işaret eden Şeyh Zayed'in sözlü bir anlaşma yoluyla petrol sahasının gelirlerinin, BAE sınırları içinde kalan petrol sahasının yüzdesi başına alınacağı izlenimine kapılmıştı (Treaty of Jeddah 1974; Al-Mazrouei, 2013, i 158-161 ve 165). Her ne kadar BAE her seferinde antlaşmanın gözden geçirilmesini talep etse de Suudi Arabistan, bunun müzakere edilemeyeceğini belirterek BAE'nin bu yöndeki taleplerini kesin olarak reddetmiştir. Bu sebeple iki ülke arasında gerilimler de olmuştur. 1999 yılında Suudi başkanlığındaki Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) toplantısını boykot eden BAE, 2009 yılında KİK para birliğinden çekildiğini

duyurmuştur. Suudi Arabistan ise BAE ile olan Ghwaifat sınır kapısını kapatarak BAE vatandaşlarını ülkesine girmelerin engellemiştir. Bununla birlikte ortaya çıkan Arap “Baharı (Ayaklanması)”, Yemen savaşı, bölgedeki İran etkisi gibi gelişmeler karşısında BAE ile Suudi Arabistan, aralarındaki bu sorunu bir tarafa bırakarak birlikte hareket etmeye başlamış ve 2017 yılında Katar ile ilişkilerini keserek 2017 yılının sonunda yeni askeri ve siyasi ittifak kurduklarını duyurmuşlardır (Slooten, 2019, 10).

Aslında her ne kadar Suudi Arabistan 1974 antlaşmasını onaylasa da bu devletin İngiltere büyükelçisi Helaisi gibi Suudi yetkilileri antlaşmaya ilişkin eleştiriler yöneltmişlerdir. Helaisi, antlaşma "önemli petrol sahalarını içeren" Umm al-Zamul bölgesini Abu Dabi (BAE) tarafına bıraktığını, antlaşmanın Umman'ın Abu Dabi ile olan sınırı hakkında büyük ölçüde sessiz kalarak herhangi bir düzenleme getirmediğini belirtmiştir (Al- Mazrouei, 2013, 153).

1974 tarihli BAE ile Suudi Arabistan arasında imzalanan Cidde Antlaşmasını yukarıdaki başlıklarda değinilen 1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi bağlamında değerlendirmek gerekirse; bu Sözleşmenin 11. Maddesi, bir devletin antlaşmaya bağlanma rızası ya imza ile ya onay ile veya bu antlaşmayla ilgili belgelerin değişimi veyahut her hangi bir şekilde üzerinde uzlaşılan bir araçla mümkün olabileceğini belirtmektedir. Bu Sözleşmenin 12. Maddesi ise imza ile açıklanan bir antlaşmanın bağlayıcı olabilmesi için o antlaşmanın o etkiye sahip olacağını öngörmesi, görüşmeciler devletlerin imzanın o etkiye sahip olduklarına ilişkin mutabık kaldıkları veya devletin imzaya o etkiyi verme niyetinin temsilcinin yetki belgesinde açıklandığı zaman söz konusu olacağını ön görmektedir. Buna göre 1974 tarihli Cidde Antlaşması (Saudi Arabia-UAE Agreement 1974) incelendiğinde, antlaşma metninin altında her iki devlet başkanının imzası bulunmaktadır. Tabii bu tek başına antlaşmanın bağlayıcı olması için yeterli değildir. Ne varki her iki devlet başkanının altında imzalarının bulunduğu antlaşma metninin 9. Maddesi “*This Agreement shall enter into force immediately on signature-Bu antlaşma imza ile hemen yürürlüğe girecektir*” hükmünü getirdiği için bu antlaşma ayrıca onay gerektirmeden hem

BAE hem de Suudi Arabistan için bağlayıcıdır. Bununla birlikte BAE'nin antlaşmaya karşı ileri sürdüğü gerekçeler adı geçen Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesinin 47 vd maddeleri çerçevesinde ele alınırsa; yukarıda değinildiği gibi BAE devlet başkanının antlaşmayı imzalarken ülkesinin bölgede algıladığı güvenlik endişesiyle hayatta kalması için imza attığını, yanıtıldığını, müzakerelerde eksiklikler olduğunu ileri sürmüştür. BAE'nin bu iddiaları antlaşmanın sakatlığını gündeme getirmesinin yanında antlaşmanın gözden geçirilmesine dayanak teşkil etmektedir. BAE'nin bu iddiaları ciddi olup, bunları somut verilerle kanıtlaması ve Suudi Arabistan tarafından da kabul edilmesi gerekir. Anlaşıldığı kadarıyla BAE, antlaşmanın geçersizliğinden ziyade aleyhinde olduğunu düşündüğü antlaşmadaki bazı maddelerin gözden geçirilmesini talep etmektedir ki bu talebi Suudiler tarafından kabul edilmemektedir. Taraflar böyle bir durumda Sözleşmenin 66. Maddesine göre yargıya giderek uyuşmazlıklarını çözebilirler. Ne var ki BAE 1969 tarihli Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesine taraf değildir. Suudi Arabistan ise bu sözleşmeye 2003'te taraf olmakla birlikte uyuşmazlığın yargı yoluyla çözümüne ilişkin sözleşmenin 66. Maddesine çekince koymuştur. Bu çekinceye göre Suudi Arabistan, yargılamaya veya tahkime başvurulması için ilgili iki ülke arasında bir anlaşmaya varılması halinde mümkün olacağını belirtmiştir.<sup>11</sup> Dolayısıyla Suudi Arabistan yanaşmadığı sürece antlaşmada herhangi bir değişikliğin olması yakın dönemde olası görünmüyor.

---

<sup>11</sup>[https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXIII-1&chapter=23&Temp=mtdsg3&clang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXIII-1&chapter=23&Temp=mtdsg3&clang=en) (E. T: 21.08.2024).

## SONUÇ

Barındırdığı petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynakları yanında deniz ticareti yönünden dünyada stratejik ve siyasi öneme sahip bir deniz alanı niteliğinde olan İran Körfezindeki kıyı devletlerinin bu alanı paylaşmaları konusunda tam bir uzlaşma sağlayabilmiş değildirlere. Körfezde gerek İran ile Arap devletleri, gerekse Arap devletlerinin kendi aralarında deniz sınırlarını belirleyen antlaşmalar yapmış olmaları önemli bir gelişme olmakla birlikte bu antlaşmaların tüm alanları kapsamadığı için Körfezdeki bazı devletler arasındaki ilişkileri kırılğan/hassas hale getirebilmektedir. Dolayısıyla bazı alanlarda anlaşma sağlamış olmakla birlikte özellikle stratejik öneme sahip Ebu Musa ile Büyük ve küçük Tumb adaları konusunda BAE ile İran arasında anlaşmazlık devam etmektedir. Körfezin kuzey batısında Araş/Durra doğal sahasının paylaşımıyla ilgili Kuveyt ile Suudi Arabistan arasında uzlaşma sağlanmış olmakla birlikte bu devletler ile İran arasında anlaşma sağlanamamıştır. En üst kuzey batı kısmında üçgen şeklinde olan alanın sınırlandırılması konusunda Kuveyt, Irak ve İran arasında üçlü anlaşma yapılması gerekmektedir. Körfezde sorunun yargı yoluyla çözüldüğü tek konu Katar ile Bahreyn arasındaki uyuşmazlıktır. Uluslararası Adalet Divanı kararıyla iki devletin deniz yetki sınırı kesinleşmiştir. Gerek BAE ile İran arasındaki adalar uyuşmazlığı ile anlaşma olmasına rağmen Suudi Arabistan ile BAE arasındaki sınır uyuşmazlığı gerekse İran, Kuveyt ve Irak arasındaki uyuşmazlıklar uluslararası yargıya intikal edilirse Bahreyn ve Katar örneğinde olduğu gibi tarafları tatmin edici adil bir sonucu beraberinde getirebilir. Bununla birlikte siyasi yollardan çözülmeye çalışılan uyuşmazlığın uzun yıllar devam edeceği görülmektedir. Kuveyt ile Irak arasında 2012 yılında anlaşma sağlanmış olmakla birlikte 2023 yılında Irak Yüksek Mahkemesinin antlaşmayı iptal etmesi, iki ülke arasındaki anlaşmazlığı yeniden gündeme getirmiştir. Körfezde en az kıyısı bulunan Irak'ın gerek İran ile gerekse Kuveyt ile deniz sınırının belirsizliği, sınırlandırma konusunda taraflar arasında görüşmelerden sonuç çıkmaması, ilerde bu devletler arasında gerginliğe yol açma

ihtimalini getirebilir. Fakat Irak'ın üzerinde İran'ın etkisinin olması, bu ihtimali azaltmasının yanında, Kuveyt'in daha önce uğramış olduğu Irak'ın işgalinden dolayı oldukça ihtiyatlı davranması, küresel ve bölgesel güçlerden destek alarak bu sorunu çözmeye çalışması, İran'ın yaptırımlar altında olması ve İsrail ile çatışmalı durumu dikkate alınırca, bu sorunun gerginliğe dönüşmesini engellediğini düşünmek mümkündür. Ayrıca Çin'in arabuluculuğuyla İran ile Suudi Arabistan'ın yakınlaşarak, ilişkilerini normalleştirmeleri, bölgede uyuşmazlıkların çözülmesi noktasında umutları arttırmaktadır.

## KAYNAKLAR

- Abu Musa (2024), <https://www.visitiran.ir/destination/Abu--Musa> (E.T: 22.04.2024).
- Ahmed, Niaz ve Laskar, Jinal Hussain (2020), "Saudi-Qatar Relations: A Study of Conflict and Cooperation", *Journal of Critical Reviews*, Vol 7, Issue 09, ss. 3354-3362.
- Al-Ansari, Ebrahim M.A.S ve Diğlerleri (2015), "Hypoxia in the central Arabian Gulf Exclusive Economic Zone (EEZ) of Qatar during summer season", <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0272771415001006?via%3Dihub> (E.T: 24.02.2024).
- Aljazeera, (2023), <https://www.aljazeera.com/news/2023/8/4/what-is-the-kuwaiti-iranian-dispute-over-the-dorra-arash-gas>, 4 Aug 2023 (E.T: 03.08.2024).
- Allday, Louis (2014). *The British in Gulf: Overview*, <https://www.qdl.qa/en/british-gulf-overview> (E.T: 02.02.2024).
- Al-Mazrouei, Noura S. (2015), "Disputed Islands between UAE and Iran: Abu Musa, Greater Tunb, and Lesser Tunb in the Strait of Hormuz", *Gulf Research Centre Cambridge*, ss. 1-32, <https://www.grc.net/publication-by-category/23> (E.T: 29.02.2024).
- Al-Mazrouei, Noura S. (2013), "UAE-Saudi Arabia Border Dispute: The Case of the 1974 Treaty of Jeddah", Doctora Thesis, University of Exeter, <https://core.ac.uk/download/pdf/19743733.pdf> (E.T: 16.08.2024)
- Al-Muwaled, Faraj Mobarak Jam'an (1993), "Maritime boundary delimitation of the kingdom of Saudi Arabia a study in political geography", doctora thesis, Durham University, [https://etheses.dur.ac.uk/10368/1/10368\\_7162-vol1.PDF?UkUDh:CyT](https://etheses.dur.ac.uk/10368/1/10368_7162-vol1.PDF?UkUDh:CyT) (E.T: 16.08.2024).
- Askari, Hossein (2013), *Conflicts in the Persian Gulf Origins and Evolution*, PALGRAVE MACMILLAN, New York.



- Askeri, Sahrab (1390/2011), “İran ve Irak Arasındaki Efraz Deniz Sınırı”, *Sepehr*, 20. yıl, (2011 yaz), sayı 78, ss. 107-112.  
<https://ensani.ir/file/download/article/20120514175737-9061-36.pdf> (Eser Farsçadır)
- Assl , Nima Khorrami (2012), Will UAE and Iran Resolve the Three Islands Dispute?, <https://www.aljazeera.com/opinions/2012/5/12/will-uae-and-iran-resolve-the-three-islands-dispute> (E.T: 22.02.2024).
- Bagheri, Saeed (2013), “İran ve Deniz Hukuku: Güncel Tartışmalar”, *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C: XVII, sayı 3-4, ss. 155-182.
- Britannica, Persian Gulf, (2024), <https://www.britannica.com/place/Persian-Gulf> (E. T: 24.06.2024).
- Bugajski, Dariusz R. (2016), “The Persian Gulf in The Light of Law of The Sea”, *Prawo Morskie*, No XXXII; ss. 23-34.
- Cunha, João Teles e (2009), “The Portuguese Presence in the Persian Gulf”, *The Persian Gulf in history*, ed.by Lawrence G. Potter, Pelgrave, New York, ss.207-234.
- Dahgani, Reza (2009), *Continental Shelf Delimitation in the Persian Gulf*, ss. 1-174,  
[https://www.un.org/depts/los/nippon/unnff\\_programme\\_home/alumni/tokyo\\_alumni\\_presents\\_files/alum\\_tokyo\\_dehghani.pdf](https://www.un.org/depts/los/nippon/unnff_programme_home/alumni/tokyo_alumni_presents_files/alum_tokyo_dehghani.pdf) (E.T: 12.01.2024).
- Dalar, Mehmet (2023), “Hürmüz Boğazı ve Uluslararası Hukuk”, *Uluslararası Hukuk ve Güvenlik*, Editor: Erdal Bayar ve Adem Özer, Yetkin Yayınları, Ankara.
- Economic Aspects, (2024), <https://www.britannica.com/place/Persian-Gulf/Economic-aspects> (E.T: 24.06.2024).
- Eldoh, Mohamed (2024), <https://www.geopoliticalmonitor.com/al-durra-field-another-front-in-middle-east-tensions/> March 7, 2024 (E.T: 03.08.2024).
- Embassy of UAE (2021), <https://www.uae-embassy.org/discover-uae/foreign-policy/occupied-uae-islands> (E.T: 02.02.2024).

- Entakhab (1390/2011), ““Namhayi Kadimi ve Bastani Khalici Fars” (Fars Körfezinin Eski ve Antik İsimleri), ۱۱ - ۰۷ اردیبهشت ۱۳۹۶، تاریخ انتشار: ۴۸،  
<https://www.entekhab.ir/fa/news/24392> (E.T: 08.08.2024).
- Esmacili, Amir Mohammad (2024), Iranian Pearls in The Persian Gulf, February 13, 2024, <https://www.tehrantimes.com/news/494825/Iranian-Pearls-in-the-Persian-Gulf> (E.T: 14.02.2024).
- Faolex (2011), Translation of Royal Decree Number 6 Dated 18/1/1433H,  
<https://faolex.fao.org/docs/pdf/sau158713.pdf> (E.T: 24.06.2024).
- Fenton-Harvey, Jonathan (2023), “What the Durra-Arash gas field dispute means for Iran-GCC ties”, 16 August, 2023,  
<https://www.newarab.com/analysis/what-durra-arash-gas-dispute-means-iran-gcc-ties> (E.T: 03.08.2024).
- Gourraud, Pierre-Alexandre (2024), “Chronicle of border conflicts between Irak and Kuwait since the early 20th century”,<https://cfri-irak.com/en/article/chronicle-of-border-conflicts-between-iraq-and-kuwait-since-the-early-20th-century-2024-02-02> (E.T: 06.08.2024).
- Greater and Lesser Tunbs (2024),  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Greater\\_and\\_Lesser\\_Tunbs#cite\\_note-4](https://en.wikipedia.org/wiki/Greater_and_Lesser_Tunbs#cite_note-4)  
 (24.02.2024)
- Hasan, Ali Ghafil (2022), The Dispute Over the Three Islands (Lesser Tunb, Greater Tunb and Abu Musa) Has Affected UAE-Iran Relations, *Periodica Journal of Modern Philosophy, Social Sciences and Humanities*, Volume 5, April, 2022, ss. 144-154.
- Hilleary, Cecily (2012), Iran-UAE Island Dispute Could Escalate,  
<https://www.voanews.com/a/iran-uae-island-dispute-could-escalate/1528869.html> (E.T: 24.02.2024).
- Hrioua, Adnane (2013), “Between Durra and Arash: One Disputed Gas Field, Two Names”, July 31, 2023, <https://www.geopoliticalmonitor.com/between-durra-and-arash-one-disputed-gas-field-two-names/> (E.T: 03.08.2024).

- ICJ (2001). International Court of Justice, Case Concerning Maritime Delimitation and Territorial Questions Between Qatar and Bahrain, 16 March 2001, <https://www.icj-cij.org/case/87>; <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/87/087-20010316-JUD-01-00-EN.pdf> (E. T: 02.04.2024).
- IILSS (2021), “Iraq maritime claim about baseline of the territorial sea” <https://iilss.net/iraq-maritime-claim-about-baseline-of-the-territorial-sea/> (E.T: 08.08.2024).
- International Hydrographic Organization (2018). [https://legacy.iho.int/mtg\\_docs/com\\_wg/CBC/CBSC16/CBSC16-08.6I-RSAHC-CB\\_Plan-2018-2020.pdf](https://legacy.iho.int/mtg_docs/com_wg/CBC/CBSC16/CBSC16-08.6I-RSAHC-CB_Plan-2018-2020.pdf) (E.T: 15.02.2024).
- Iran and Bahrain Agreement, (1971), <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20826/volume-826-I-11838-English.pdf> (E.T: 03.03.2024).
- Iran-tc (2023). <https://iran-tc.com/en/2023/08/04/letter-to-the-uk-secretary-general-on-3-islands/> (E.T: 24.02.2024).
- Juda, Lawrence (1988), “The exclusive economic zone: Non-claimant states”, *Ocean Development & International Law*, 19:6, ss. 431-444.
- Kerr, Malcolm H. (2021), “Along the Kuwaiti-Saudi Border, Stability Is Built on Flexibility”, <https://www.xcept-research.org/publication/along-the-kuwaiti-saudi-border-stability-is-built-on-flexibility/> (E.T: 08.08.2024).
- KUNA (2021), Kuwait rejects Iraq's back down on navigation coordination, warns of fragile security, 11.10.2023 <https://www.kuna.net.kw/ArticleDetails.aspx?id=3114872&language=en#> (E.T: 08.08.2024).
- Kwiatkowska, Barbara (2002) “The Qatar v. Bahrain Maritime Delimitation and Territorial Questions Case”, *Ocean Development & International Law*, 33:3-4, 227-262.

- Limits in the Seas (1981). Continental Shelf Boundaries in the Persian Gulf, United States Department of States, No. 94, <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/12/LIS-94.pdf>
- Marschall, Christin (2003). *Iran's Persian Gulf Policy: From Khomeini to Khatami*, London and New York: RoutledgeCurzon.
- Mobley, Richard A. (2003), "The Tunbs and Abu Musa Islands: Britain's Perspective", *Middle East Journal* , Vol. 57, No. 4 (Autumn, 2003), ss. 627-645.
- Mojtahed-Zadeh, Pirouz (2003), *Security and Territoriality in the Persian Gulf*, London: RoutledgeCurzon publication.
- Mojtahed-Zadeh, Pirouz (2011), "Abu Dhabi's claims on three Iranian islands An instrument of Building a UAE Arab Identity", *International Quarterly of Geopolitics*, V. 6, Issue 20, ss.41-57.
- Mojtahed-Zadeh, Pirouz and Bahador, Zarei, (2017), *International Studies Journal (ISJ)*, Vol. 14, No.2, ss. 49-66.
- Note verbale of Saudi Arabia (2023), <https://digitallibrary.un.org/record/4032553?ln=en&v=pdf> (E.T: 08.08.2024).
- Pars Times (1971), 'Memorandum of Understanding' Between Iran and Sharjah, November 1971, [https://www.parstimes.com/history/iran\\_sharjah.html#top](https://www.parstimes.com/history/iran_sharjah.html#top) (E.T: 01.03.2024).
- Persian Gulf (2024), [https://en.wikipedia.org/wiki/Persian\\_Gulf](https://en.wikipedia.org/wiki/Persian_Gulf) (E.T: 02.02.2024).
- Persian Gulf History (2024), <http://www.persiangulfstudies.com/en/index.asp?p=pages&id=213#:~:text=The%20Persian%20Gulf%20has%20historically,moved%20freely%20back%20and%20forth>. E.T: 16.02.2024.
- Potter, Lawrence G (2009), "Introduction", *The Persian Gulf in history*, ed.by Lawrence G. Potter, Pelgrave, New York, ss. 1-24.

- Pradhan, Prsanta Kumar (2011), *The GCC–Iran Conflict and its Strategic Implications for the Gulf Region*,  
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09700161.2011.542923> (E.T: 24.05.2024).
- Qatar-Saudi Arabia Agreement, (2001),  
[https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/sau\\_qat\\_2008jointminutes.pdf](https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/sau_qat_2008jointminutes.pdf) (E.T: 24.05.2024).
- Qatar-Saudi Arabia Agreement (2008), Treaty Series,  
<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202575/v2575.pdf> ,  
ss.67-73. (E.T: 24.05.204).
- Qatar-Saudi Arabia Border (2021),  
[https://scientiaen.com/Qatar%E2%80%93Saudi\\_Arabia\\_border](https://scientiaen.com/Qatar%E2%80%93Saudi_Arabia_border) (E.T: 24.05.2024).
- Rasti, Omran (2018) “The Divided Zone and Its Impacts on the Maritime Boundaries Delimitation in North of the Persian Gulf”, *Geopolitics Quarterly* V. 14, No. 50, (Summer 2018), ss. 136-167.
- Salami, Mohammad (2023), “The contested Arash/Durra gas field: An opportunity for Persian Gulf energy diplomacy”, July 20, 2023,  
<https://thecradle.co/articles-id/6491> (E.T: 03.08.2024).
- Saudi Arabia-UAE Border, (2024),  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Saudi\\_Arabia%E2%80%93United\\_Arab\\_Emirates\\_border](https://en.wikipedia.org/wiki/Saudi_Arabia%E2%80%93United_Arab_Emirates_border) (E.T:08.08.2024).
- Saudi Arabia-UAE Agreement (1974),  
<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201733/i-30250.pdf>  
(E.T: 01.08.2024)
- Shapland, Greg (2020), “Maritime Boundaries in the Middle East”, *Asian Affairs*, V 51, issue 1, ss.146-168.

- Slooten, Simone van (2019), “The Strategic Alliance of Saudi Arabia and the UAE”, <https://www.sciencespo.fr/kuwait-program/wp-content/uploads/2019/09/The-Strategic-Alliance-of-Saudi-Arabia-and-the-UAE.pdf> (E.T: 08.08.2024).
- Steenhard, Rens (2013), <https://peacepalacelibrary.nl/blog/2013/unresolved-territorial-disputes-tunbs-and-abu-musa-gulf> (16.02.2024).
- Sultan, Omar. M. ve Ghazal, Nawal. K. (2019), “Preview on the demarcation process of the maritime border between Iraq and Kuwait by using GIS and satellite image (landsat8)”, *Iraqi Journal of Science*, Vol. 60, No.1, ss: 178-188.
- Trinidad, Jamie (2024), “Tensions Between Iraq and Kuwait over the Khor Abdullah Channel”, <https://www.e-ir.info/2024/02/20/iraqs-tensions-with-kuwait-over-the-khor-abdullah-channel/> (E.T: 08.08.2024).
- Tonb Islands, (2012). <https://www.iranicaonline.org/articles/tonb> (E.T: 02.02.2024).
- Treaty of Jeddah (1974), [https://en.wikipedia.org/wiki/Treaty\\_of\\_Jeddah\\_\(1974\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Treaty_of_Jeddah_(1974)) (E.T: 08.08.2024).
- UN Working Paper (2006), Historical, Geographical and Legal Validity of the Name: PERSIAN GULF, Twenty-third Session Vienna, 28 March – 4 April 2006, chrome-extension://efaidnbmninnibpcajpcgicfindmkaj/https://unstats.un.org/unsd/geoinfo/ungegn/docs/23-gegn/wp/gegn23wp61.pdf (E.T: 02.02.2024)
- UN, Treaty Collection (2024), [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en) (E.T: 12.8.2024).
- WAM (2008). State of affairs in Abu Musa Island is ruled by 1971 MoU, <https://wam.ae/en/details/1395228170534> (E.T: 24.03.2024).

## ÖZGEÇMİŞ

1969 yılında Mardin’de doğan Mehmet Dalar, 1993 yılında Bursa Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü’nden mezun olmuştur. Yüksek lisansını Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı’nda 1995 yılında tamamlamıştır. Doktorasını 2004 yılında Bursa Uludağ Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü Devletler Hukuku alanında yapmıştır. 2011 yılında doçentlik derecesini alan Dalar, 2016 yılında Devletler Hukuku alanında profesör olmuştur. Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümünde öğretim üyesi olan Dalar, uluslararası hukuk, insan hakları ve anayasa hukuku gibi dersler vermektedir. Uluslararası hukuk, Avrupa Birliği, Ortadoğu, İnsan Hakları ve Siyaset Bilimi başta olmak üzere birçok konuda çalışmaları bulunmaktadır.