

ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN HÜRMÜZ BOĞAZI

Nazmohammad SHEIKHI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Kamu Hukuku Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışman: Prof. Dr. Elif UZUN

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Haziran 2023

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Nazmohammad SHEIKHI'ın "Uluslararası Hukuk Açısından Hürmüz Boğazı" başlıklı tezi 14 Haziran 2023 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca toplanan Kamu Hukuku Anabilim Dalı nda, yüksek lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Prof. Dr. Elif UZUN

Üye :Prof. Dr. Gökhan GÜNEYSU

Üye :Dr.Öğr.Üy. Figen TABANLI

ÖZET

ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN HÜRMÜZ BOĞAZI

Nazmohammad SHEIKHI

Kamu Hukuku Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Haziran 2023

Danışman: Prof. Dr. Elif UZUN

Hürmüz Boğazı, dünya petrolü için en önemli deniz geçiş yollarından biridir. Pers Körfezi'ne girmenin ve bölge ülkelerine denizden ulaşmanın tek yolu budur. Pers Körfezi sularında dünya petrol ve gaz kaynaklarının önemli bir kısmının bulunması, Hürmüz Boğazı'nın önemini, önemli ölçüde artırmaktadır. Pers Körfezi'ndeki ülkelerin ürettiği petrolün çoğu Hürmüz Boğazı'ndan geçiyor. Hürmüz Boğazı, Pers Körfezi'ni Umman Denizi'ne bağlayan boğazdır. Dünyanın günlük enerji ihtiyacının %20'si bu stratejik su yolundan geçerken petrol ihracatında herhangi bir olası kesinti büyük petrol krizlerine neden olacaktır. Bu konu Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa ve birçok Asya ülkesinin ihtiyaç duyduğu petrolün bir kısmı bu su yoldan geçmesinden dolayı önemlidir. Örneğin, Japonya'nın günlük petrol ihtiyacının dörtte üç oranında, her biri 2 milyon varil, ham petrol depolayabilen çok büyük tanklar olmak üzere Hürmüz Boğazı'ndan geçiyor. İran İslam Cumhuriyeti, Hürmüz Boğazı'nı kontrol etmesine ek olarak, Ebu Musa Adası ve büyük Tunb ve küçük Tunb gibi adalar üzerindeki üsleri ile Hürmüz Boğazı yolundaki tüm giriş çıkışlarını kontrol etmektedir. Hürmüz Boğazı güvensiz hale gelmesi, kötü sonuçlara varabilmektedir, çünkü büyük petrol tankerleri bu su yolundan geçebilmeleri için gerekli güvenliğe sahip olmaları gerekmektedir.

Anahtar Sözcükler: Hürmüz Boğazı, İran İslam Cumhuriyeti, Uluslararası Hukuk, Petrol

ABSTRACT

STRAIT OF HORMUZ FROM INTERNATIONAL LAW

Nazmohammad SHEIKHI

Department of Public Law

Anadolu University, Graduate School of Social Sciences, June 2023

Supervisor: Prof. Dr. Elif UZUN

The Strait of Hormuz is one of the most important sea passages for world oil. This is the only way to enter the Persian Gulf and reach the countries of the region by sea. The presence of a significant part of the world's oil and gas resources in the waters of the Persian Gulf significantly increases the importance of the Strait of Hormuz. Most of the oil produced by the Persian Gulf countries passes through the Strait of Hormuz. It is the strait connecting the Persian Gulf to the Sea of Oman. As 20% of the world's daily energy needs pass through this strategic waterway, any possible interruption in oil exports will cause major oil crises. This issue is important because some of the oil needed by the United States, Europe, and many Asian countries passes through this waterway. For example, three-quarters of Japan's daily oil needs pass through the Strait of Hormuz in oil tankers. Huge tanks that can store 2 million barrels of crude oil each. In addition to controlling the Strait of Hormuz, the Islamic Republic of Iran controls all the entrances and exits on the Strait of Hormuz waterway, with bases on Abu Musa Island and islands such as the Great Tunb and the Small Tunb. Making the Strait of Hormuz unsafe can have dire consequences, as large oil tankers must have the necessary security to pass through this waterway.

Keywords: Strait of Hormuz, Islamic Republic of Iran, International Law, Petroleum

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı için yüksek lisans tezi olarak yazılmıştır. Öncelikle, tez danışmanım olan Prof. Dr. Elif UZUN'a en derin teşekkürlerimi sunmak istiyorum. Beni bu çalışmada yönlendiren, bilgi ve deneyimleriyle bana rehberlik eden Elif Hocam sayesinde bu tez süreci benim için değerli bir öğrenme deneyimine dönüştü. Kendisinin akademik birikimi, titizliği ve ilgisi sayesinde tezimdiki eksiklikleri tespit edip çözmek için gerekli desteği aldım. Her zaman sabırla sorularıma cevap veren ve yönlendirmeleriyle çalışmamı daha iyi bir hale getirmemde yardımcı olan Elif Hocam'a minnettirim. Ayrıca, tezimin değerlendirme sürecindeki değerli hocalarım, sayın Prof. Dr. Gökhan GÜNEYSU ve sayın Dr.Öğr.Üy. Figen TABANLI olan jüri üyelerine, teşekkür etmek istiyorum. Verdikleri değerli görüşler ve öneriler sayesinde tezimde gelişme sağladım. İlgileri ve katkıları için kendilerine teşekkür ederim. Tez sürecimde bana destek olan aileme ve sevdiklerime de en içten teşekkürlerimi iletmek istiyorum. Sizlerin sürekli desteği, cesaretlendirmeleri ve inançları sayesinde bu tezi tamamlama motivasyonunu hep korudum. Sizlerin sevgisi ve desteği olmasaydı, bu başarıya ulaşmak imkansız olurdu. Ayrıca Türkiye Bursları Kurumu'nun verdiği burs ve destekler, benim gibi bir öğrencinin eğitim hayatını sürdürmek, bilgi ve birikimini artırmak için ihtiyaç duyduğu en değerli kaynaklardan biridir. Burs programı sayesinde Türkiye'nin saygın üniversitelerinden birinde eğitim alma imkanı buldum. Bu deneyim, sadece akademik gelişimime katkıda bulunmakla kalmadı, aynı zamanda Türk kültürünü, değerlerini ve insanlarını daha yakından tanımamı sağladı. Türkiye Bursları Kurumu'nun bana sağladığı desteği her zaman minnettarlıkla hatırlayacağım. Son olarak bu tezin tamamlanmasına katkıda bulunan, desteğini esirgemeyen herkese teşekkür etmek istiyorum.

Nazmohammad SHEIKHI

Haziran 2023

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit Programı”yla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

Nazmohammad SHEIKHI

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAY SAYFASI	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ	v
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISITLAMA LİSTESİ.....	xii
TABLolar DİZİNİ.....	xiii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. DENİZ HUKUKUNUN TANIMI VE KISA TARİHÇESİ	4
2. İÇ SULAR	5
2.1. Esas Hat.....	5
2.1.1. Normal esas hat.....	6
2.1.2. Düz esas hatlar	6
2.2. İç Suların Üzerindeki Egemenlik.....	6
2.3. İç Suların Hukukî Rejimi	6
2.4. Yabancı Gemilerin İç Sulara Giriş Şartları.....	7
2.4.1. Ticaret gemileri.....	7
2.4.2. Savaş gemileri ve devlet gemileri	8
2.5. Liman Devletinin Yargı Yetkisi	9
2.5.1. Özel veya ticaret gemileri	9
2.5.2. Savaş gemilerinin dokunulmazlığı	10
3. KARASULARI.....	10
3.1. Karasuların Genişliği.....	11
3.2. Karasularından Zararsız Geçişin Hukuki Rejimi	12
4. BİTİŞİK BÖLGE.....	14
5. MÜNHASİR EKONOMİK BÖLGE.....	15

6. AÇIK DENİZ	16
7. BOĞAZLAR.....	17
7.1. Ulusal Boğaz	18
7.2. Uluslararası Boğaz	18
7.3. Hukuki Açından Uluslararası Boğazlar	19
7.3.1. Özel sözleşmelere tabi olan boğazlar	20
7.3.2. Transit geçiş rejimine tabi olan boğazlar	20
7.3.3. Zararsız geçiş rejimine tabi olan boğazlar	20
7.3.4. Serbest geçiş rejimine tabi olan boğazlar	21
7.4. Transit Geçiş Rejimi	21
7.4.1. Yabancı gemi ve uçakların hakları ve yükümlülükleri.....	22
7.4.2. Kıyı devletlerin yetkileri ve yükümlülükleri	23

İKİNCİ BÖLÜM

1. HÜRMÜZ BOĞAZI GENEL OLARAK TANIMI VE COĞRAFİ KONUMU	25
1.1. Tarihçe ve Egemenlik	26
1.2. Hürmüz Boğazı'nın Stratejik Önemi	28
2. ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN ÖNEMİ	30
3. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAN GEÇİŞ REJİMLERİ	31
4. HÜRMÜZ BOĞAZI İLE İLGİLİ YAPILAN SÖZLEŞMELER.....	34
4.1. İran ile Umman Arasındaki Sözleşmeler	35
4.2. İran-Türkiye Deniz Taşımacılığı Anlaşması.....	37
5. KOMŞU DEVLETLERİN İLİŞKİLERİ.....	37
5.1. İran ve Umman İlişkileri	38
5.2. İran ve Birleşik Arap Emirlikleri Arasında Abu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb Adaları Üzerindeki Egemenlik İddiaları	38
5.3. İran ve Irak Arasında Shattülarap Nehri Üzerindeki Sınır Anlaşmazlığı	39
5.4. Suudi Arabistan ve Katar arasında Sınır Anlaşmazlıkları	40
5.5. Kuveyt ve Irak Arasındaki Sınır Anlaşmazlığı	40
5.6. Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri Arasında Sınır Anlaşmazlıkları.....	41
5.7. İran ve Suudi Arabistan Arasında Stratejik Konularda Ayrılıklar.....	41
6. İRAN VE UMMAN'IN GEÇİŞLERDEN ÜCRET ALMA DURUMU	42
7. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAN GEÇEN GEMİ TÜRLERİ.....	43

8. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDA TİCARET VE DÜNYA ÜZERİNDEKİ ETKİSİ	44
9. PERS KÖRFEZİ İÇİN HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN ÖNEMİ	45

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1. HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN İRAN MİLLİ GÜVENLİĞİNDEKİ ROLÜ	47
1.1. Sınırın Korunması.....	47
1.2. Boğazın Güvenliği ile İlgili, İran'ın Aldığı Önlemler	48
1.2.1. Deniz kuvvetleri	48
1.2.2. Kara birlikleri.....	48
1.2.3. Diplomasi.....	48
1.2.4. Tehdit algısı.....	49
1.2.5. Silahlı insansız hava araçları.....	49
1.2.6. Deniz mayınları.....	49
2. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDA ÇIKAN TARTIŞMALAR VE KAZALAR	49
2.1. Tanker Savaşları	50
2.2. İran Yolcu Uçağının Vurulması.....	50
2.3. USS Stark Olayı.....	51
2.4. İngiltere'ye Ait Gemiye El Koyulması	51
3. HÜRMÜZ BOĞAZI BÖLGESİNDEKİ SAVAŞLAR.....	52
3.1. İran-Irak Savaşı	52
3.1.1. Savaşın nedenleri	53
3.1.1.1. Sınır anlaşmazlıkları.....	53
3.1.1.2. Petrol kaynakları.....	53
3.1.1.3. Etnik ve dini farklılıklar	54
3.1.2. Savaşın başlangıcı (1980-1982).....	54
3.1.3. Cephe değişimleri (1982-1984)	55
3.1.4. İran'ın üstünlüğü (1984-1986)	55
3.1.5. Tanker savaşı	56
3.1.6. Savaşın sonu (1988)	56
3.2. Irak'ın Kuveyt'i İşgali (1990).....	57
3.2.1. İşgal nedenleri.....	57
3.2.2. Irak ve Kuveyt'in sınır anlaşmazlığının tarihsel boyutları	58
3.3. 1991 Körfez Savaşı	58

3.4. 2003 Irak Askeri Müdahalesi.....	59
4. HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN KAPATILMA İHTİMALİ.....	59
4.1. Hürmüz Boğazı'nda Güvenlik Riskleri ve Nedenleri	60
4.1.1. Coğrafi konum	60
4.1.2. Siyasi gerilimler	60
4.1.3. Deniz haydutluğu.....	61
4.2. Hürmüz Boğazı'nın Kapatılması ve Etkileri	61
4.2.1. Hürmüz Boğazı'nın kapatılmasının enerji piyasalarına etkisi	61
4.2.2. Hürmüz Boğazı'nın kapatılması ve Orta Doğu politikaları	62
4.3. Hürmüz Boğazı'nın Kapatılması ve Uluslararası Hukuk	63
4.4. Hürmüz Boğazı'nın Kapatılması ve Diplomatik Çözümler	64
4.4.1. Diplomatik diyalog	64
4.4.2. Bölgesel güven artırıcı önlemler	64
4.5. Hürmüz Boğazı'nın Kapatılması Senaryoları	65
4.5.1. Askeri çatışmalar	65
4.5.2. Terör saldırıları	65
4.5.3. Doğal afetler	66
4.6. İran ve Hürmüz Boğazı'nın Kapatılma ihtimali	66
5. PERS KÖRFEZİNDEKİ ADALAR VE HÜRMÜZ BOĞAZI İÇİN ÖNEMİ.....	67
5.1. Adaların Stratejik Konumu	67
5.2. Adaların Egemenliği	68
6. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAKİ FAALİYETLER.....	68
6.1. Balıkçılık	69
6.2. Askeri Varlık ve Tatbikatlar	70
7. HÜRMÜZ BOĞAZIYLA İLGİLİ ULUSLARARASI ÖRGÜTLER	70
7.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO).....	71
7.2. Körfez İşbirliği Konseyi (KİK)	71
7.3. Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği.....	72
7.4. Uluslararası Örgütlerin Kararları.....	72
7.4.1. İran'ın nükleer krizi ve BM güvenlik konseyi	73
8. HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN GÜVENLİĞİ	74
8.1. ABD	74

8.2. İnan	75
8.3. Umman	75
9. HÜRMÜZ BOĞAZI VE PETROL	76
9.1. Petrol Arama Faaliyetleri.....	76
9.2. Hürmüz Boğazı İçin Alternatifler.....	77
9.2.1. Petroline projesi.....	78
9.2.2. Habshan-Fujairah petrol boru hattı.....	78
SONUÇ	80
KAYNAKÇA	83

KISITLAMA LİSTESİ

ADS	: Açık Deniz Sözleşmesi
Bkz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
CDHS	: Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri
ICJ	: International Court of Justice
IMO	: The International Maritime Organization
İDBK	: İran Deniz Bölgeleri Kanunu
KBBS	: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
KİK	: Körfez İşbirliği Konseyi
MEB	: Münhasır Ekonomik Bölge
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
IALA	: International Association Of Marine Aids To Navigation And Lighthouse Authorities

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 2.1. <i>BMDHS'ye taraf olma ve imzalama tarihi (https://treaties.un.org).....</i>	34
Tablo 3.1. <i>Savaşta İran ve Irak tarafından saldırılan tanker sayısı (Rourke,1988).....</i>	56

ŞEKİLLER DİZİNİ

Görsel 2.1. <i>Hürmüz Boğazın coğrafi mekanı</i> (https://fa.ncc.gov.ir)	26
Görsel 3.1. <i>İran ile umman arasındaki deniz sınırı</i> (treaties.un.org).....	36

GİRİŞ

Uluslararası boğazlar, insanların iletişimde önemli bir rol oynamaktadır. Ticaret, ulaşım ve turizm başta olmak üzere, pek çok alanda bu boğazlar sayesinde daha iyi faaliyet gösterilebilmekte ve gelişim sağlanabilmektedir. Ancak, bu alanların daha etkili bir şekilde kullanılabilmesi için, hukuk mekanizmaları ve kurallar bütünü oluşturulması gerekmektedir. Bu sayede, uluslararası boğazların katkıları daha da artacaktır.

Kıtalararası iletişim ve insanların değişen ihtiyaçları, uluslararası deniz hukukunun bugünkü halini etkileyen temel faktörlerdir. Ticaretin ve diğer sektörlerin gelişmesi, ihtiyaçların artmasına paralel olarak, hukuk alanında ve mevzuatta da bir ihtiyaç doğurmuştur. Öte yandan, tüm ülkelerin uluslararası sulara açılan bir boğazı bulunmamaktadır. Boğazlar tarih boyunca tartışma konusu olmuştur ve uluslararası sularda ulaşım için önemlidir. Boğazların egemenliği ve kimlerin yararlanabileceği de sürekli tartışılmalıdır. Kıyı devletinin egemenliği altında olan boğazlar, ekonomik ve coğrafi yapıları bakımından da önem taşımaktadır.

Boğazlar, bir kıyı devletinin denizlere ve okyanuslara açılmasını sağlayan en önemli ulaşım yollarından biridir. Genellikle denizler ve okyanuslar arasında bağlantı görevi görürler. Bu nedenle, boğazlardan geçiş, öncelikle kıyı devletinin egemenliğiyle ilgilidir. Ancak, kullanıcı devletler de boğazlardan serbestçe geçebilirler. Uluslararası düzenlemelerde, boğazlar rejimi hem kıyı devletlerinin egemenlik haklarını korumalı hem de kullanıcı devletlerin serbest geçiş hakkını güvence altına almalıdır. Bu düzenlemeler, özellikle kıyı devletlerinin ulusal güvenlik ve çevre tahribatı gibi kaygılarını dikkate almalıdır.

1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'ndan bu yana uluslararası boğaz niteliği, coğrafi ve kullanım unsurlarının göz önünde bulundurulmasıyla belirlenmektedir. Coğrafi unsurlar arasında, boğazın birleştirdiği deniz alanlarının özellikleri yer almaktadır. Örneğin, boğazın iki açık denizi birleştirmesi bu unsurlar arasında sayılabilir. Kullanım unsuru olarak ise, boğazın uluslararası ulaşım için kullanılması gerektiği kabul edilmektedir.

1956 yılında düzenlenen Uluslararası Hukuk Konferansı'nda Korfu Boğazı Davası'nın önemli bir etkisi olmuştur. Toplantının ikinci aşaması olan 1956 ikinci Toplantısı'nda, deniz

hukuku konularının ayrıntılı olarak ele alınacağı bir konferans toplanması önerilmiş ve BM Genel Kurulu'na sunulmuştur. Bunun üzerine birinci Deniz Hukuk Konferansı, 24 Şubat 1958 tarihinde Cenevre'de gerçekleştirilmiş ve toplantı sonucunda 27 Nisan 1958 tarihinde dört ayrı sözleşme kabul edilmiştir.

1970'li yıllarda Deniz Hukuku'nda yaşanan önemli bir gelişme, kıyı devletlerinin karasuları genişliğini 12 mile çıkarma girişimleri olmuştur. Bu girişimlerle kıyı devletleri egemenlik alanlarını genişletmek istemiş, ancak uluslararası boğazlardaki açık deniz alanlarının da karasuları haline gelmesi ve geçişlerin zararsız geçiş hakkına tabi olması denizci devletleri rahatsız etmiştir. Bu durum, denizci devletler için yeni bir boğazlar rejimi geliştirme zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. BM bünyesinde düzenlenen III. Deniz Hukuku Konferansı'nda, denizlerle ilgili hukuki konuların yanı sıra ekonomik, mali ve teknik konular da ele alınmıştır. Bu konferansta özellikle uluslararası seyrüsefere açık boğazlar konusu incelenirken, BMDHS 37. maddesi ile hangi boğazların uluslararası boğaz olarak tanımlanacağı açıklanmıştır. Bu kapsamda boğazlarda uygulanabilecek geçiş rejimleri de "Transit Geçiş" ve "Zararsız Geçiş" şeklinde düzenlenmiştir. Bu çalışmalar sayesinde deniz ve denizcilikle ilgili konular daha önceki dönemlere göre daha ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

Hürmüz Boğazı, dünya çapında önemli bir boğazdır çünkü ticari gemiler ve tankerler bu boğazdan geçmek zorundadır ve dünya petrolünün yaklaşık yüzde 40'ı Hürmüz Boğazı'ndan dünya çapında dağıtılır. Ayrıca, bu boğaz sekiz kıyıdaş Körfez ülkesinin uluslararası sulara erişebildiği tek su yolu olarak öne çıkmaktadır.

Hürmüz Boğazı'nın coğrafi özelliklerine bakıldığında, Pers Körfezi ve Umman denizinin bu su yolu ile birbirine bağlandıkları görünmektedir ve boğazın stratejik konumu hakkında bilgi edinmek oldukça önemlidir. Tarihte, güçlerin odak noktası olan boğazın, nasıl onların egemenliği altına geldiğini öğrenmek bu zamandaki önemini göstermektedir.

Hürmüz Boğazı'nın geçişine ilişkin olarak hiçbir dönemde özel bir anlaşma yapılmamıştır. Boğazlardan geçişle ilgili çalışmalara bakıldığında Cenevre Sözleşmesinin örf ve adet olarak kabul edilen kuralları içerdiği görülmektedir. Halbuki deniz hukuku ile ilişkin 1982 Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin düzenlediği Transit Geçiş ile yeni bir geçiş

rejimi öngörülmektedir. Çalışmada merak edilen konulardan biri Hürmüz Boğazında uygulanan geçiş rejiminin ne olduğu ve kıyı devletlerinin söz konusu rejimlere nasıl tepki gösterdikleridir.

Hürmüz Boğaz'ının güvenliğinin, dünya ekonomisi için ne kadar önemli olduğu hiç kimsenin gözünden kaçmamaktadır. Tam bu nedenle bu önemli geçiş yolunun güvenliğinin nasıl sağlandığı ve bu güvenliğin sağlanması veya sağlanmamasının dünya ekonomisi üzerinde ne kadar etkili olabileceği merak edilen konulardan biridir. Özellikle Hürmüz Boğazı'ndan geçen petrol hacmine bakıldığında bu merak daha da artmaktadır. Öte yandan Hürmüz Boğazı'nın kapatılma ihtimali sürekli dünya liderlerinin düşüncelerinden biridir. Kapatılma konusu ortaya geldiğinde hangi eylemlerin kapatma niteliğinde değerlendirileceği veya olası kapatma senaryoları nelerdir gibi sorularla karşı karşıya gelinmektedir. Çalışmamızda Hürmüz Boğazı'nın kapatılma ihtimalini, uluslararası sözleşmeler ve uluslararası hukuka bakarak incelemeye çalışacağız.

Çalışmamızın birinci bölümünde uluslararası boğazların geçiş rejimleri tartışılmıştır. Bu tartışmada öncelikle, zararsız ve transit geçiş haklarının tanımı ve hukuki mahiyetleri ele alınmıştır. Bu çerçevede, boğazlardan geçiş, geçişin zararsızlığı, özellikle savaş gemileri için zararsız geçiş hakkından faydalanan gemiler, kıyı devletinin yükümlülükleri ve yetkileri ele alınmıştır. Çalışmanın ikinci bölümü, Hürmüz Boğazı'nın tarihi süreçteki önemi ve yerine odaklanarak, bu boğazda hangi uluslararası geçiş rejimlerinin uygulanabileceği konusunu ele almaktadır. Son bölüm olan üçüncü bölümde, Hürmüz Boğazı'nda gerçekleşen olaylar ve faaliyetler göz önüne alınarak daha güncel konulara değinilmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. DENİZ HUKUKUNUN TANIMI VE KISA TARİHÇESİ

Uluslararası hukukun yeni dallarından biri olan uluslararası deniz hukuku, devletlerin farklı denizcilik alanlarındaki uluslararası ilişkilerinde uymaları gereken bir dizi düzenlemedir. Deniz hukuku hem barış zamanında hem de savaş zamanında geçerlidir, ancak savaş zamanında bazı kuralları istisnai olarak askıya alınabilir veya savaş zamanına ilişkin özel kurallar uygulanabilir.¹

Deniz hukuku ve deniz ticaret hukukunun tarihsel gelişimi birbirini tamamlayıcı gelişmeler göstermiştir. Aslında, gemilerin bir ulaşım aracı ve ticaret aracı olarak kullanılmasıyla, bu faaliyetleri düzenleyen yasalar çıkarılmıştır. Daha sonra bu yasalar geliştirilirken bir yandan da bu faaliyetlerin yürütüldüğü alanların hukuki yargı yetkisi ele alınmıştır. Son olarak teknolojik gelişmelere paralel olarak ulaşım ve balıkçılık dışındaki alanlardaki diğer faaliyetler de zaman içinde çeşitli düzenlemelere tabi tutulmuştur.²

Deniz hukukunun nasıl gelişip de günümüzdeki hale gelmesini incelemek istersek, ilk önce gemiciliğin gelişimine bakmamız gerekmektedir. Araştırmalara göre suyun kaldırma gücünü Mısırlılar ilk defa etkili bir şekilde kullanmışlardır. Yaklaşık milattan altı bin yıl önce Mısırlılar el ile kütükten yaptıkları kanolar ile Nil nehrinde taşımacılığı başlatmaları iddia edilmektedir. Ama Mısırlıların Nil yolu ile Akdeniz'de yaptıkları ticaret sonucunda Giritlilerin ve Fenikelilerin bu sektörde daha fazla ilerlemelerini sağlamış ve daha geniş hacimli ve yelkenli gemileri yapmalarına yol açmıştır. Fenikelilerin Akdeniz'de uzun bir süre faaliyette bulunduğu hatta Kuzey Denize ve Batı Afrika'nın orta bölgesindeki kıyısı olan ülkelere de ulaştıkları beyan edilmektedir.³

¹M.R. Ziai Bigdeli (2018). حقوق بين الملل عمومی, [Public International Law]. (58. Baskı), Tehran: Ganjedanesh Yayınları, 280.

²A. Özman (2006). *Deniz Hukuku*. Ankara: Turhan Kitabevi, 15.

³T. Güler, (2006). *Antik Çağ Doğu Akdeniz Ticareti ve Ticaret Gemileri*. Yayımlanmamış yüksek Lisans Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. 11-30. 51-72.

Vikingler nehirlerde ve denizlerde seyredilebilen gemiler inşa etmişlerdir. İskandinav yarımadasından İngiltere'ye, Akdeniz'e ve nihayet Kuzey Amerika'ya ilk gidenlerin onlar olduğunu belirtmek gerekir. Daha sonra bu başarı Avrupalılar tarafından da elde edilmiştir.⁴

Eski yelkenli gemilerin ardından Avrupa'da buhar gücü kullanılarak endüstriyel ekipman imalatının başladığı sanayi devrimi söz konusudur. Gemiler bu gelişmelerden uzak kalmamıştır ve tahtadan yapılan gemiler, yerini demirden yapılan gemilere vermişlerdir. Bu gemilerin yürütme gücü ise buhar motoruna bırakılmıştır. Teknolojinin gelişmesiyle beraber gemilerde çelik gibi daha etkili maddeler kullanılmaya başlanmıştır. Nihayet, günümüzde nükleer güçle çalışan gemilerin de devreye girdiği görülmektedir. Yüzyıllar boyunca deniz taşımacılığı, uzun coğrafi mesafeler boyunca dünyanın farklı bölgelerine ve bu bölgelerden eşya, insan ve mal taşımacılığında önemli bir rol oynamıştır.⁵ Bu bağlamda deniz alanları, devamda gelen çeşitli alanlara bölünmektedir:

2. İÇ SULAR

İç suların hukuki ve coğrafi olmak üzere iki tanımı vardır, ancak çalışmamızda sadece iç suların hukuki kavramı ele alınmaktadır. Hukuki açıdan iç sular, bir devletin kıyıları ile karasularının esas hattının arasında yer alan suları ifade eder. Bu kavram doğrudan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (United Nations Convention on the Law of the Sea), [BMDHS]⁶ 8. maddesinden şu şekilde anlaşılabilir: “4. Kıyım saklı kalmak şartıyla, karasuları esas hattının berisinde kalan sular, devletin iç sularına dahildir.”

Sonuç olarak, limanlar, kıyılara yakın demirleme yerleri, denize dökülen büyük nehirlerin (delta) haliçleri veya haliçleri ile denizlerle bağlantılı ve karasularının esas hattının gerisindeki küçük koylar ve genellikle sulak alanlar, iç sular olarak sınıflandırılır.⁷

2.1. Esas Hat

⁴M. T. Özbey, (2015). *Viking-Gemiciliği*. Yayımlanmamış yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. 119-133.

⁵Özkan, **a.g.k.**, 2006, 16-18.

⁶İ. Kaya (2020). *Uluslararası Hukukta Temel Belgeler*. (4. Baskı), Ankara: seçkin Yayıncılık, 298-393.

⁷Ziai Bigdeli, **a.g.k.**, 2018, 285.

Esas hat, kıyı devletinin karasularının iç sınırını ve diğer alanlarının ölçüldüğü hattır. Esas hat, iç sular ile karasuları arasındaki sınır çizgilerini oluşturur ve diğer devletlerin herhangi bir genel hakka sahip olmadığı iç suların sınır çizgisidir.⁸

Her kıyı devleti, karasularının başlangıç hatlarını, çeşitli durumlar için uygun göreceği anlaşmada belirtilen yöntemlerden birine göre belirleyebilir. (BMDHS,14. M). Bu bağlamda iki tür esas hat tanımlanmaktadır: normal esas hat, düz esas hatlar.

2.1.1. Normal esas hat

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri kapsamında, Kara Suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone) [KBBS],⁹ 3. maddesi ve BMDHS'nin 5. maddesine bakıldığında, normal esas hat, kıyı devleti tarafından büyük ölçekli haritalar üzerinde resmi olarak belirlenen, kıyı boyunca deniz suyunun en düşük tam gelgit sınırındır. Bu ölçüm yöntemi düz ve girintili çıkıntılı kıyıları için uygundur.

2.1.2. Düz esas hatlar

Kıyı şeridinin tamamen girintisiz çıkıntısız olduğu veya kıyı boyunca ya da kıyıya yakın bir dizi adanın bulunduğu yerlerde, uygun şekilde bağlanan düz esas hatlar yöntemiyle karasularının esas hatlarını çizmek mümkündür. Bahsi geçen tanımdan da anlaşılacağı gibi bu ölçüm yöntemi girintisiz çıkıntısız kıyıları için uygundur.¹⁰

2.2. İç Suların Üzerindeki Egemenlik

İç sular, kıyı devletlerinin egemenlik ve denetimi altındadır ve diğer devletlerin, kıyı devletinin izni dışında bu sularda gezinme ve işletme hakkı yoktur. Genel olarak, iç sular ulusal egemenliğe tabidir, ancak devletler, çevrenin en iyi şekilde korunmasını sağlamak gibi sulardaki özgürlüklerine kısıtlamalar getirebilir.¹¹

2.3. İç Suların Hukukî Rejimi

⁸M. Zarepour, (2014). روشهای ترسیم خطوط مبدأ در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین الملل دریاها. [1982 Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde esas hat çizme yöntemleri]. Bandar abbad: 16. *Deniz Endüstrisi Konferansı*. 1-2.

⁹A. Gündüz (2014). *Milletlerarası Hukuk*. (7. Baskı), İstanbul: Beta Basım, 198-204.

¹⁰Zarepour, **a.g.k.**, 2014, 2.

¹¹Özman, **a.g.k.**, 2006, 274.

İç sular başka deniz alanlarından farklı sayılarak herhangi bir sınırlama olmaksızın kıyı devletinin tamamen bir parçası sayılmaktadır ve kıyı devletinin egemenliği altındadır. Belki de bu yüzden deniz sözleşmelerin içinde tanım dışında iç suların hukuki rejiminden bahsedilmemektedir. Ancak kıyı devleti için iç sular hakkında önemli bir istisna, BMDHS 8. maddesinin 2. fıkrasında şu şekilde açıklanmaktadır: “Yedinci maddede belirlenen yöneme uygun olarak tespit edilen bir düz esas hat, daha önce iç su olarak kabul edilmeyen suları iç sulara dahil ettiği takdirde, bu Sözleşmede öngörülen zararsız geçiş hakkı bu sularda da uygulanacaktır.”

Bu bağlamda iç sular denizde yapılan faaliyetler için çok önemli olduğundan limanların bu alanda bulunmasından anlamak çok da zor bir mevzu değildir. Ticaret ve taşımacılık ile ilgilenen gemilerin, limanlar olmaksızın yapamayacakları ortada olmakla beraber bu bahsi geçen iç sular alanının önemini bir kez daha bize hatırlatmaktadır. Bu yüzden yabancı bayraklı gemilerin bu alana giriş-çıkış hakkında kıyısı olan devletin yasalarına göre hangi şartlar öngörülmekte olduğunu öğrenmekle beraber kıyı devletin bu yabancı gemiler üzerindeki yetkilerinin ne olduğunu açıklamakta fayda vardır.¹²

2.4. Yabancı Gemilerin İç Sulara Giriş Şartları

Yabancı gemilerin iç sulara girişi, uluslararası deniz hukuku ve yerel yasalara uygun olarak gerçekleştirilir. Bu kapsamda, her devletin kendi iç sularına giren yabancı gemiler için belirlediği kurallar ve prosedürler bulunmaktadır. Bu kurallar genellikle, gemilerin güvenliğini ve deniz çevresinin korunmasını sağlamaya yöneliktir. Bu nedenle, gemilerin belirli standartlara uygun olması, mürettebatın uygun niteliklere sahip olması, belirli belgelerin tamamlanmış olması ve liman yetkililerine önceden bildirimde bulunulması gibi şartlar aranabilir. Ayrıca, bazı ülkelerin iç sularına giren yabancı gemilere belirli ücretler ödeme yükümlülüğü getirdiği de bilinmektedir. Tüm bu şartlar, yabancı gemilerin iç sulara girişlerinde uymaları gereken önemli kurallar olarak karşımıza çıkmaktadır.¹³

2.4.1. Ticaret gemileri

¹²H. Aydın, (2003). Karasularının Sınırlarının Tespiti ve İç Suların Hukuki Rejimi. *Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 7(1), 65-71.

¹³Aydın, a.g.k., 2003, 66-67.

Uluslararası hukukta örf ve âdet kuralı olarak, ticaret gemilerinin deniz ticaretine açık limanlara ve iç sulara girebileceği ilkesi bir ölçüde kabul görmektedir. Bunun yanı sıra devletler ikili anlaşmalar ile ticari gemilerin, birbirlerinin iç sularına ve limanlarına girişini garanti altına alabilirler. Ayrıca BMDHS'nin 2. maddesinin 1. fıkrasına göre kıyı devletinin iç suları ve tesisleri üzerindeki egemenliği mutlak ve kıyı devleti bu bölgeyi, liman ve tesislerini herhangi bir zamanda yabancı gemilere kapatabilir.

Ancak iki durumda kıyı devletinin özel yabancı gemilerin iç sularına ve limanlarına girişini engelleme hakkı yoktur. Bu iki durum, gemiler için olağanüstü durumlarda ve BMDHS'nin yürürlüğe girmesinden önce iç sular olarak kabul edilen ancak sonra diğer denizcilik alanlarına dahil edilmiş olan sularda zararsız geçiş hakkını içermektedir. Ancak bu acil durum girişi, mürettebatın hayatı tehlikede olduğunda geçerli hale gelir ve geminin kargosu için geçerli değildir.¹⁴

2.4.2. Savaş gemileri ve devlet gemileri

Devlet gemileri (ticari olmayan devlet gemileri ve savaş gemileri), bayrağa sahip olan devletin egemenliğinin ve bağımsızlığının bir tezahürü oldukları için özel bir hukuk sistemine tabidir. Barış zamanında iç sulara girmeleri ve orada durmalarına izin vermek, savaş zamanından farklıdır. Barış zamanında kıyı devleti, kamu ve savaş gemilerinin, limanlarına ve diğer sularına girişe ilişkin yasal koşulları belirleyebilir ve diplomatik duyuru ile diğer devletleri bilgilendirebilir. Ancak savaş halinde bu izin tamamen kıyı devletinin

¹⁴M.N. Shaw (2018). *Uluslararası Hukuk*. (Çev: Yücel Acer vd.), Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi, s. 403.

iradesine bağlıdır. Örneğin, Mayıs 1956'da¹⁵ Mısır hükümeti, Birleşik Devletler askeri filosunun İskenderiye limanına girmesine izin vermemiştir.¹⁶

2.5. Liman Devletinin Yargı Yetkisi

İç sular kıyı devletinin ülkesel yetki alanında olduğundan, devletin kara topraklarında olduğu gibi, bu bölgede de o devletin kanun ve yönetmeliklerinin ülkeselliği ilkesi geçerlidir. Ancak uluslararası deniz hukuku, özellikle de örf hukuku, iç sularda kıyı devletinin yargı yetkisi ilkesini kabul ederken, gemi türlerine göre buna istisnalar getirmiştir.

2.5.1. Özel veya ticaret gemileri

İç sularda özel veya ticari yabancı gemilerle bir şekilde ilgili olan tüm hukuki davalarının görülmesi, aşağıdaki durumlar dışında, kıyı devletinin yetkisi altındadır.¹⁷

- 1) Gemi mürettebatının birbirlerine karşı borç ve alacaklarından doğan davalar gibi hukuki (özel hukuk) davaları.
- 2) Tek uyruklu gemilerin çarpışmasından doğan hukuki davalar.
- 3) Suçun etkisi gemi dışına yayılmamak kaydıyla gemide işlenen suçlar. Ancak, suçun meydana gelmesi iç suların kamu huzurunu ve asayişini bozmamalı ve üçüncü olarak gemi mürettebatı dışında başka kişiler, olaya karışmamalıdır.¹⁸

¹⁵1956 Süveyş Krizi, Mısır Devlet Başkanı Cemal Abdülnasır'ın, Süveyş Kanalı'nı millileştirerek ulusal kontrolü ele geçirmesi sonrasında ortaya çıkan bir krizdir. Bu adım, Kanal'ın işletmesinin ulusal bir şirket olan Süveyş Kanalı Şirketi'ne devredilmesiyle gerçekleşmiştir. Ancak bu girişim, İngiltere, Fransa ve İsrail gibi Batılı güçlerin tepkisine neden olmuştur. Bu üç ülke, Mısır'a karşı bir askeri müdahale planlamıştır. İsrail, 29 Ekim 1956 tarihinde Süveyş Kanalı'nın kontrolünü ele geçirmek için saldırı başlatmış ve bu hareket, İngiltere ve Fransa'nın da müdahalesiyle genişlemiştir. Ancak uluslararası baskılar sonucu bu üç ülke, Mısır'a geri çekilmek zorunda kalmıştır. Bu çerçevede, ABD Donanması'nın da dahil olduğu uluslararası bir askeri güç, İsrail ile sınırdış olan Akdeniz'deki İskenderiye limanına yaklaşmıştır. Ancak Mısır hükümeti, bu askeri güce limana giriş izni vermemiştir. Kriz sonrasında, Birleşmiş Milletler barış gücü, Mısır'ın topraklarında konuşlandırılmıştır. Süveyş Krizi, Soğuk Savaş döneminde Doğu ile Batı blokları arasındaki çekişmeleri derinleştirmiş ve bölgedeki jeopolitik dengeleri değiştirmiştir. Kriz sonrasında Mısır, bölgedeki liderliğini pekiştirmiş ve Bağlantısızlar Hareketi'nin kuruluşuna öncülük etmiştir. M. E. Kılıoğlu, (2021). 1956 Süveyş Krizi ve Ortadoğu'ya Etkisi. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 6 (2), 726-757.

¹⁶Ziai Bigdeli, **a.g.k.**, 2018, 288.

¹⁷Ü. E. Ertuğrul, (2017). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Kıyı Devletinin Egemen Hakları. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21(1), 48.

¹⁸Ziai Bigdeli, **a.g.k.**, 2018, 289.

Ancak bayrak devletinin cezai yargı yetkisi çerçevesinde, o devletin diplomatik veya konsolosluk temsilcisi veya ilgili geminin kaptanı, kıyı devletinin adli makamlarından müdahale ve soruşturma talebinde bulunabilir. Aslında bu talep gelir gelmez cezai yargı yetkisi geminin bayrak devletinden kıyı devletine geçer. Genel olarak kıyı devletleri, geminin işleriyle ilgili olmayan tüm konularda yetkilerini kullanırlar. Kirlenmeyle ilgili yasaları ve gemi yönlendirme ve seyir düzenlemeleri gemilere karşı günlük olarak uygulanmaktadır. Açıkçası, bu maddeler kendi kontrolleri dışındaki olaylar (mücbir sebepler veya acil durum) nedeniyle iç sulara giren gemileri kapsamamaktadır. Uluslararası hukuk, bu tür gemilerin kıyı devletinin yargı yetkisinden bir dereceye kadar muafiyetini talep etmektedir.¹⁹

2.5.2. Savaş gemilerinin dokunulmazlığı

Geçmişte, tüm deniz alanlarındaki savaş gemilerinin dokunulmazlığı, “geminin karasallığı” görüşüne dayanıyordu; yani savaş gemileri, bayrağın sahibi olduğu devletin sınırları dışında kalan topraklarının bir parçası olarak görülüyordu. Ama bugün bu teori kabul edilmemektedir. Aksine, savaş gemilerinin, bayrak devletinin, kamu hizmetinde olduğundan dolayı, diğer ülkelerin yetki alanı dışında olmaları gerekmektedir. Bu nedenle, iç sulardaki (diğer deniz alanları gibi) savaş gemileri, ilgili bayrak ülkelerinin yasa ve düzenlemelerine tabidir. Kıyı devletinin, iç sularında, bu dokunulmazlıklara ve muafiyetlere sahiptirler: Müsadere muafiyeti, disiplin dokunulmazlığı, vergi ve gümrük muafiyeti ve nihayet yargı dokunulmazlığı.²⁰

3. KARASULARI

Askeri, gümrük, ekonomik ve benzeri sebeplerle denizlere kıyısı olan devletler egemenliklerini ve iç hukukunu denizin iç sularına bitişik olan bir bölgesine genişletirler ve bu bölgeye karasuları denir. Karasuların özel bir hukuk sistemi vardır. Kıyı devletleri karasularında, egemenliğe ve kara alanlarındaki sahip oldukları haklar gibi haklara sahiptir. Ancak uluslararası deniz hukuku başta denizcilik olmak üzere uluslararası hukukun bazı

¹⁹R. Churchill, and V. Lowe, (1999). *The Law of The Sea*. Manchester: Manchester University Press, 95.

²⁰H. Pazarcı, (2012). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi, 262.

gereklilikleri nedeniyle kıyı devletlerinin bu alandaki egemenlik ve haklarına yabancı gemiler lehine kısıtlamalar getirmiştir.²¹

Söz konusu uluslararası hukuk, herhangi bir görüşten doğrudan etkilenmeksizin, karasularına özel bir hukuki nitelik kazandırmıştır. Bu bağlamda karasuları, kıyı devletinin ülkesinin bir parçasıdır ve sonuç olarak kıyı devletinin egemenliği altındadır, ancak kara üzerindeki egemenlik gibi mutlak ve tam bir egemenlik değil, uluslararası hukuk hükümleri çerçevesinde, nispi(yarı) egemenliğe sahiptir (KBBS, 1. 2. M. ve BMDHS, 2. M. 1. 3. F). Bu egemenlik, karasularının üzerindeki hava sahasına ve onun yatağına ve alt yatağına kadar uzanır (BMDHS, 2. M.).

3.1. Karasuların Genişliği

Tarihsel olarak, *Hugo Grotius*'un ve diğer bir kısım uluslararası hukukçuların, karasuların genişliği hakkında önerdiği örf ve âdet kuralı uzun süre geçerliliğini korumuştur. Bu kurala göre, o sırada üç deniz miline ulaşan top atışı, karasularının genişliği olarak kabul edilmiştir. *Grotius* tarafından önerilen kuralın temeli, "toprak hakimiyetinin son noktası, silah kuvvetinin son noktasıdır" şeklindeki bir atasözüne dayanıyordu.²²

Bu durum özellikle Birleşik Devletler ve Birleşik Krallık tarafından desteklenmiştir. Buna rağmen, belirli amaçlarla (balıkçılık, gümrük ve göç kontrolleri gibi), devlet yetkilerini kullanmak isteyen birçok kıyı devletinin bu hak talepleri nedeniyle konu karışık bir hal almıştır. Karasularının genişliğinin artırılması talepleri ve belirli deniz alanları üzerinde hak talepleri arasındaki kesin ayrım Birinci Dünya Savaşı'ndan sonrasına kadar yapılamamıştır.²³

Deniz hukuku alanında 1930 tarihli Lahey Uluslararası Hukuk Kodifikasyon Konferansı ile 1958 ve 1960 Cenevre Konferansları karasularının genişliği konusunda bir sonuca varamamıştır. Fakat 1982 tarihli Üçüncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı bu konuda anlaşmaya varmıştır. BMDHS'nin 3. maddesine göre: "Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu Sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez."

²¹Y. Aksar, (2015). *Teoride ve uygulamada uluslararası hukuk*. Ankara: Seçkin, 33.

²²Aksar, **a.g.k.**, 2015, 34.

²³Shaw, **a.g.k.**, 2018, 404.

Bugün, Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne üye olmayan devletler için genel bir kural olarak maksimum 12 mil genişlik onaylanabilmektedir. Bu nedenle denize kıyısı olan devletlerin çoğu, gerek kendi iç yasa ve yönetmeliklerinde gerekse diğer devletlerle yaptıkları ikili veya çok taraflı anlaşmalarda minimum üç mil (İngiltere, Danimarka ve Amerika Birleşik Devletleri gibi) ve maksimum 12 mil (İran dahil dünyanın çoğu ülkesi) karasularının genişliği olarak kabul etmektedirler.²⁴

3.2. Karasularından Zararsız Geçişin Hukuki Rejimi

Temel olarak, denize kıyısı olan devletler veya denize kıyısı olmayan devletler, kısacası tüm devletlerin, gemi türü fark etmeksizin, gemileri karasularda zararsız geçiş hakkına sahiptir (BMDHS, 17. M.).

Ne tür bir geçişin zararsız olduğu sorusuna cevap verebilmek için önce "geçiş", ardından "zararsızlık" kavramı tanımlanmalıdır. BMDHS'nin 18. maddesinin 2. fıkrasına göre: "Geçiş", geminin iç sulara girmeden ve iç sular dışında bulunan demirleme yerlerinde veya liman tesislerinde durmadan karasularında taşınmasını kapsar.²⁵

Madde 18-Geçiş sürekli ve çabuk olacaktır. Bununla beraber, durma ve demirleme sadece seyrüseferin olağan olaylarından olduğu veya mücbir sebep veya yardım ihtiyacı nedeniyle zorunlu olduğu veya tehlike veya yardım ihtiyacı içinde bulunan kişilere, gemilere veya uçaklara yardım götürülmesi amacıyla olduğu takdirde, geçiş durma ve demirlemeyi de içerir (BMDHS, 18. M. 2. F.).

Karasulardan geçişle alakalı, yabancı gemilere bir hak tanımlanması için, geçişin "zararsız" olması gerekmektedir. "Geçiş" kavramı, yabancı geminin menfaatlerini ifade ederken, "zararsız" kavramı kıyı devletinin menfaatlerini muhafaza etmektedir.²⁶

Bu bağlamda yabancı gemilerin karasularından geçişi, kıyı devletinin huzurunu, düzenini veya güvenliğini bozmadığı sürece zararsızdır (KBBS, 14. M. 4. F. ve BMDHS, 19. M. 1. F). Yabancı gemilerin karasularındaki aşağıdaki faaliyetleri zararsız geçişi ihlal ettiği kabul edilmektedir:

²⁴Shaw, **a.g.k.**, 2018, 404.

²⁵S. Kuran (2007). *Uluslararası Deniz hukuku*. İstanbul: Arıkan Basım, 82.

²⁶Kuran, **a.g.k.**, 2007, 83.

Madde 19-

1- Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş işbu Sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde gerçekleştirilecektir.

2- Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildar devletin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır.

“a) Sahildar devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

c) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;

d) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;

e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

f) Her türlü askeri makinaların uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

g) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;

h) İşbu Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;

i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;

j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

k) Sahildar devletin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;

l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması (BMDHS, 19. M.).

BMDHS'nin 21. maddesinin 1. fıkrasında, kıyı devletinin zararsız geçiş hakkına ilişkin aşağıdaki durumlarda yasa ve yönetmelikler çıkarabileceğini ifade etmektedir. Maddenin bu fıkrası şu şekildedir:

“.....

a) Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

b) Deniz seyrüsefer yardımcıları ve sistemlerinin ve diğer teçhizat veya tesislerinin korunması;

c) Denizaltı kablolarının ve petrol borularının korunması;

d) Denizin canlı kaynaklarının muhafazası;

e) Kıyı devletinin balıkçılığa ilişkin kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi;

f) Kıyı devletinin çevre alanlarının muhafazası ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;

g) Denize ilişkin bilimsel araştırmalar ve hidrografik ölçümler yapılması;

h) Kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi.
..... (BMDHS, 21. M. 1. F.)”.

4. BİTİŞİK BÖLGE

Tarihsel olarak devletler açık denizin bazı alanlarının üzerine birtakım hakları olduğuna dair iddiada bulunmuşlardır. Bu durum tam egemenlik gibi olmasa da yine açık denizin serbestliğini aksatmaktadır. Bunun gibi sınırlı yetki alanları birçok nedenle oluşturulmuştur: örneğin gümrük, göç veya sıhhi kuralların ihlalinin önlenmesi, belirli bölgelerdeki balık stoklarının korunması. Kıyı devletlerinin bu tür istedikleri çıkarlarını sağlamak amacıyla, karasuları açık denizin sınırlarını ihmal etmeden sağlamak için 1930larda bir Fransız yazar *Gidel* tarafından Bitişik Bölge fikri bir öğreti olarak ortaya çıkmıştır ve daha sonra KBBS'nin 24. maddesinde yer almıştır.²⁷

Hukuki açıdan, bitişik bölgenin karasularından iki temel farkı vardır: 1) Karasuları kıyı devletinin topraklarının bir parçasıyken, bitişik bölge BMDHS'ye göre münhasır ekonomik bölgenin (BMDHS, 33. M. ve 55. M.) veya 1958 Cenevre KBBS'ye göre açık denizin bir parçasıdır (KBBS, 24. M.). 2) Kıyı devletin karasularında tam egemenlik ve yargı yetkisine sahipken (BMDHS, 2. M.), bu devlet bitişik bölgede yalnızca bir dizi sınırlı, kısmi ve özel yargı yetkisine sahiptir (BMDHS, 33. M. 1. F.).

Bitişik bölgenin sınırlandırılmasında KBBS ve BMDHS arasında bir uyumsuzluk bulunmaktadır. KBBS açısından bitişik bölge 12 mil belirlenirken (KBBS, 24. M. 2. F.), BMDHS'inde karasular ve bitişik bölgenin toplam 24 mil den fazla olmaması düzenlenmiştir. (BMDHS, 33. M. 2. F.). Bir devlet karasularının genişliğini 12 mil olarak tanımlarsa, KBBS'ye göre ayrı bir bitişik alanı olmayacaktır. devletler genellikle iç hukuklarında kıyılarının belirli bir sınırını bitişik bölge olarak öngörmekte veya bu sınırı ikili anlaşmalara göre belirlemektedirler.²⁸ Örneğin, İran devleti, iç hukukundaki İran Deniz

²⁷Shaw, a.g.k., 2018, 410-411.

²⁸Pazarcı, a.g.k., 2012, 280.

Bölgeleri Kanunu (Maritime law) [İDBK] ²⁹, 12. maddesine göre, karasularının esas hatlarından itibaren, bitişik bölgeye ve karasularına toplam 24 deniz mili sınırı belirlemiştir. İDBK'nın 2. Maddesinde, karasuların genişliği 12 deniz mili olarak belirtilmiştir.

Şimdi iki devletlerin kıyıları karşı karşıya olduğu takdirde KBBS'ye göre: "İki Devletin kıyılarının karşı karşıya veya yan yana olduğu durumlarda bu iki Devletin hiçbirisi, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bitişik bölgesini her noktası iki Devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalardan eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçiremez (KBBS, 24. M. 3. F.)".

5. MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE

Münhasır ekonomik bölge, karasularının ötesinde ve onun bitişğinde bulunan bir alandır. BMDHS, 55. maddeye göre münhasır ekonomik bölge karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup işbu Kısımda belirlenen özel hukuki rejime tabidir ve rejim gereği kıyı devletin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri işbu Sözleşmenin ilgili maddeleriyle düzenlenmiştir. Münhasır ekonomik bölge, karasularının veya açık denizin devamı değildir. Bu bölge karasuları ile açık denizler arasında ayrı ve bağımsız bir alandır ve özel bir hukuki niteliğe sahiptir.³⁰

Münhasır ekonomik bölgenin genişliği, karasularının genişliği için belirlenen esas hattın itibaren 200 deniz milini geçmemelidir. Örneğin, bir devlet karasularını 12 mil olarak tanımlamışsa, 188 millik bir münhasır ekonomik bölgeye sahip olacaktır (BMDHS, 57. M.).³¹

İki devletin münhasır ekonomik bölgesi birbiriyle kesiştiğinde, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak için, sınırların ikili anlaşmaya dayalı olarak ve uluslararası hukuk hükümlerine göre belirlenmesi gerekir (BMDHS, 74. M. 1. F.).

²⁹Laws and Regulations of Islamic Republic of Iran, <https://www.qavanin.ir/Law/TreeText/83588> (Erişim Tarihi.: 16.12.2022).

³⁰F. Topsoy, (2011). *Denize ilişkin bilimsel araştırmalar (MSR) ve Türkiye*. Ankara: Turhan Kitabevi. 160-161.

³¹Münhasır ekonomik bölgesi için 200 millik bir sınır belirleyen ve ilan eden ilk devlet Şili'dir. Ziai Bigdeli, **a.g.k.**, 2018, 306.

Münhasır ekonomik bölgede kıyı devleti, ekonomik haklarına ek olarak aşağıdaki niteliklere sahiptir: bilimsel araştırma ve işletme amaçları için egemenlik hakları, deniz yatağının altındaki ve üst sularındaki canlı veya cansız deniz doğal kaynaklarının korunması ve yönetimi, enerji üretmek için rüzgâr ve deniz akıntılarını kullanma, yapay adaların, tesislerin ve binaların inşası ve kullanımı, deniz bilimsel araştırma, deniz ortamının korunması ve bakımı (BMDHS, 55-56. M.).

6. AÇIK DENİZ

Antik Çağda ve Orta Çağ'ın ilk yarısında açık denizlerde yelken açmak herkes için mümkündü. Romalı hukukçular "denizin doğal olarak herkese açık olduğuna" ve denizin, hava gibi insanlar arasında ortak olduğuna inanıyorlardı. Açık denizin bir bölümü üzerinde egemenlik iddiası Orta Çağ'ın ikinci yarısında başlamış ve yeni uluslararası hukukun yavaş yavaş şekillenmeye başladığı günlerde devletler, egemenliklerini açık denizin bir bölümü üzerinde genişletebilecekleri görüşündeydiler. Bu iddialar sonucunda diğer hükümetler için vergi ödeme zorunluluğu, balık avlama yasağı, egemenlik iddiasında bulunan devletin bayrağına saygı gösterilmesi gibi kısıtlamalar oluşturulmuştur. Her deniz gücü, kendini kıyısında bulunan denizin mutlak hâkimi olarak görmekteydi.³²

On beşinci ve on altıncı yüzyıllarda İspanya ve Portekiz tarafından ilan edilen, 1493 ve 1506 Papalık Fermanları (*Papal Bulls*) tarafından desteklenen ve iki güç arasında dünyanın denizlerini bölen kapalı deniz kavramı, 18. yüzyılda yerini açık deniz ve bunun doğal sonucu olan açık denizlerin serbestisi kavramlarına bırakmıştır.³³

Açık denizlere ilişkin Açık Deniz Sözleşmesi (the Convention on the High Seas) [ADS]'nin³⁴ 1. maddesinde, açık deniz şöyle tanımlanır: "Bir ülkenin karasularının veya iç sularının bir parçası olmayan denizin tüm kısımları."

Günümüzde münhasır ekonomik bölgenin varlığı ve takımda ülkelerinin çevresindeki suları özel statüsünün sağlanması ile birlikte, Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeki açık deniz

³²Aksar, **a.g.k.**, 2015, 70-72.

³³Shaw, **a.g.k.**, 2018, 433.

³⁴Gündüz, **a.g.k.**, 2014, 208-214.

tanımı büyük ölçüde değişim geçirmiş; bu şekilde münhasır ekonomik bölge ve takımadaların suları açık deniz kapsamı dışında bırakılmıştır.³⁵

Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemilerin açık denizlerde sefer yapmasına izin verme hakkına sahiptir (ADS, 4. M. ve BMDHS, 87. 90. M.). Gemiler bayrağını çekme iznine sahip oldukları devletin uyuğunda sayılır. Sonuç olarak, her devlet ve her gemi arasında temel, gerçek ve resmi bir şekilde bir bağ olmalıdır.³⁶ Gemi resmi olarak başka bir kişiye devredilmedikçe veya kaydı değiştirilmedikçe, geminin bayrağı yolculuk sırasında ve hatta varış limanında bile değiştirilmemelidir (ADS, 6. M. 1. F. ve BMDHS, 92. M. 1. F.).

Açık denizde serbestliğin kapsamı veya çerçevesi, diğer bir ifadeyle açık denizde her türlü hürriyetin kullanılmasının şartları, başta deniz hukuku sözleşmeleri olmak üzere uluslararası hukuk tarafından belirlenmektedir (ADS, 2. M. ve BMDHS, 87. M.). Bu hürriyetleri sınırlayan en önemli şartlardan biri de açık denizin barışçıl amaçlarla kullanılması şartıdır (BMDHS, 88. M.). Bu bağlamda BMDHS'nin 87. maddesine göre açık denizdeki serbestlikler aşağıdaki şekilde belirtilmektedir:

- a. Seyrüsefer serbestliği
- b. Açık deniz üzerinden uçuş serbestisi
- c. Denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisi
- d. Sun'î adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi
- e. Balık avlama serbestisi
- f. Bilimsel araştırma serbestisi.³⁷

7. BOĞAZLAR

Boğazlar, coğrafi olarak insan eliyle kazılmayan, doğal olarak oluşan ve farklı deniz alanları arasında bağlantı sağlayan dar su yolları olarak tanımlanmaktadır. Boğazların önemi, hem ticari hem de stratejik açıdan büyük olabilir. Boğazlar stratejik açıdan önemlidirler çünkü devletlerin deniz yolu ulaşımını kontrol etmelerine veya engellemelerine izin verirler. Bu, ticaret ve askeri hareketliliği etkileyebilir ve hatta savaş durumunda ciddi sonuçlara

³⁵Shaw, **a.g.k.**, 2018, 433. ve BMDHS, 86. M.

³⁶Ş. Ünal (2005). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Yetkin Basım, 147.

³⁷Ayrıntılı bilgi için bkz. Kuran, **a.g.k.**, 2007, 237-238.

neden olabilir. Boğazlar aynı zamanda ekonomik açıdan da önemlidir. Boğazlar, limanlara erişimi olan ülkelerin ticaret hacmini artırabilir ve daha fazla iş fırsatı yaratabilir. Özellikle petrol taşımacılığı için stratejik önem taşıyan boğazlar, küresel ekonomik dengeleri etkileyebilir.³⁸

7.1. Ulusal Boğaz

Bu bağlamda, boğazın, devletin iç sularını açık denize bağlayan dar ve doğal su yolu niteliğinde olması durumunda ve her iki kıyısı aynı devlete ait olması şartı ile, boğazdan geçiş rejiminin tamamını kıyı devleti belirtmekle beraber bu boğazın bir ulusal boğaz olmasını sağlamaktadır. Bu tür boğazlara örnek olarak, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) dönemindeki Azak Denizi'ni Karadeniz'e bağlayan *Kerç*³⁹ Boğazını verebiliriz.⁴⁰

7.2. Uluslararası Boğaz

Bu tür su yolları, sefere elverişli ise ve uluslararası hukuk bakımında uluslararası sığa sahip oluyorsa, boğazın tamamı bir devletin sınırları içinde olmasına rağmen "uluslararası boğazlar" olarak kabul edilir.⁴¹

1946 yılında İngiltere'nin savaş gemilerinin, Arnavutluk devleti tarafından hasar görmesinden sonra Uluslararası Adalet Divanı'nda İngiltere tarafından, Korfu Boğazı bir uluslararası boğaz niteliğine sahip olup, uluslararası seyrüsefer için uygun olduğuna dair karar verilmesine ilişkin açılmıştır. Ancak Arnavutluk tarafından yapılan savunma, bu söz konusu olan su yolunun uluslararası su yolu olarak kabul edilmesinin mümkün olmadığını açıklamaktadır. Savunma özet olarak şu şekildedir; "Korfu Boğazı açık denizin iki bölümünü birleştirmekle beraber, geçilmesi zorunlu bir yol değildir; ikinci derece öneme sahiptir ve

³⁸Özman, **a.g.k.**, 2006, 355.

³⁹Halen Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasında denizden sınırı oluşturan, 18.3 mil uzunluğunda ve en dar yerinde 2.1 genişliğinde olan Kerç Boğazı, eski SSCB döneminde tamamen bu devletin sınırları içinde bulunmaktadır. S. Fallahi, *Umman Körfezi ile Basra Körfezi arasındaki geçiş rejimleri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 4.

⁴⁰Topsoy, **a.g.k.**, 2011, 153.

⁴¹Aksar, **a.g.k.**, 2015, 44.

sadece bölgesel trafik için kullanılmaktadır” Arnavutluk savunmasında bu su yolunun sadece deniz ticareti yönünden önemli olmasını vurgulamıştır.⁴²

Uluslararası Adalet Divanı’nın 9 Nisan 1949⁴³ tarihinde verdiği kararda, bir uluslararası boğazın seyrüsefer yoğunluğuna değil, onun coğrafi niteliğine de bakılması ile iki denizi birbirine bağlaması ve uluslararası seyrüsefer için kullanılıyor olmasının yeterli olduğu sonucuna varmıştır. Bu bağlamda Korfu Boğazı, Akdeniz ile Adriyatik denizi arasında seyrüsefer için zorunlu olmasa bile bu boğaz uluslararası seyrüsefer için faydalı olabilmektedir. Sonuç olarak; Uluslararası Adalet Divanı’nın Korfu Boğazı davasında 9 Nisan 1949 tarihli kararındaki görüşüne göre uluslararası boğazlar, iki açık denizi birbirine bağlayan ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan doğal su yollarıdır.⁴⁴

1958 Cenevre KBBS, uluslararası boğazlar için daha geniş bir kavram sunmaktadır. Söz konusu Anlaşmanın 16. maddesinin 4. fıkrasına göre uluslararası boğazlar, uluslararası deniz taşımacılığında kullanılan ve açık denizin bir bölümünü açık denizin başka bir bölümüne veya yabancı bir devletin karasularına bağlayan boğazlardır.

BMDHS’ndeki uluslararası boğazların tanımı, yukarıda belirtilen tanımdan biraz farklıdır. Bu anlaşmada uluslararası boğazlar şunları içerir: uluslararası gemiciliğe hizmet eden ve açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümünü açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin başka bir bölümüne bağlayan boğazlardır (BMDHS, 37. M.). Ayrıca, bir devletin karasularını başka bir devletin açık denizinin bir bölümüne veya münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlardır (BMDHS, 45. M. 1. F. b Bendi.).

7.3. Hukuki Açıdan Uluslararası Boğazlar

Hukuki açıdan uluslararası boğazlar iki kategoriye ayrılır: Hürmüz Boğazı gibi genel hukuk sistemine tabi olanlar, diğerleri ise İstanbul Boğazı veya Çanakkale Boğazı gibi özel hukuk sistemlerine tabi olanlar. Bir boğaz, belirli bir hukuk sistemine tabi değilse, genel veya

⁴²İnaç, H. & Yazıcı, B. (2018). Uluslararası Hukuk Açısından Korfu Boğazı Davası ve Sonuçları. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, (70), 160-162.

⁴³International Court Of Justice resmi web sitesi, <https://www.icj-cij.org/node/103099> (Erişim Tarihi: 18.05.2023)

⁴⁴Özman, a.g.k., 2006, 358.

ortak bir hukuk sistemine tabidir. Başka bir ifadeyle, belirli uluslararası sözleşmelere dayalı olarak kullanmakta olan boğazların hukuk sistemi, BMDHS hükümlerine tabi değildir.⁴⁵

7.3.1. Özel sözleşmelere tabi olan boğazlar

Bu tür boğaz, BMDHS'nin öngörülüşüne göre, geçiş rejimini uzun süreden beri yürürlükte sözleşme ile düzenlenen veya bu boğaza özel akdedilen sözleşme ile idare edilen boğazları kapsamaktadır. Bu bağlamda, Türk boğazlarından ve kendine özel olarak yapılan Montrö Sözleşmesi ile halihazırda idare edilen, Çanakkale ve İstanbul Boğazı örnek olmaktadır.⁴⁶

7.3.2. Transit geçiş rejimine tabi olan boğazlar

Bu tür boğazların hangi özelliklere sahip olduğu BMDHS'nin 37. maddesine bakıldığında, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılmakta olduğu anlaşılmaktadır.

7.3.3. Zararsız geçiş rejimine tabi olan boğazlar

BMDHS bu tür boğazları iki guruba ayırmıştır. Birinci grup ise bir devletin sahili ve ona ait bir adanın arasındaki kalan boğazdır. Bu tür durumlarda BMDHS'nin 38. ve 45. maddelerine göre eğer adanın açık deniz tarafında veya münhasır ekonomik bölgesinde, seyrüsefer için uygun başka yol da varsa, bu durumda boğazda zararsız geçiş rejimi uygulanmaktadır. İkinci tür zararsız geçiş rejimine tabi olan boğazlar, “açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçası ile yabancı bir devletin karasuları arasında yer alan boğazdır (BMDHS, 45. M. 1. F.)”.

Zararsız geçiş rejimi aslında karasuları için öngörülen bir rejimdir ancak çoğu uluslararası boğazlarda da kullanılmakta olup tamamen BMDHS'nin ikinci kısmın üçüncü bölümünde bulunan kurallar uygulanmaktadır (BMDHS, 45. M. 1. F.). Bir devletin sahili ve ona ait bir adanın arasındaki kalan boğazlarda eğer adanın açık deniz tarafında veya münhasır

⁴⁵Ziai Bigdeli, **a.g.k.**, 2018, 347.

⁴⁶S. Ögüt, (2014). Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 10(38), 126-127.

ekonomik bölgesinde, seyrüsefer için uygun başka yol da varsa, bu durumda boğazda zararsız geçiş rejimi geçerli olacaktır. Ayrıca açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçası ile yabancı bir devletin karasuları arasında yer alan boğazda aynı rejim uygulanacaktır (BMDHS, 45. 38. M.). Bu bağlamda, boğazdan geçiş yapan nesnenin, zararsız geçiş yapma şartlarını sağlamak zorunluluğu vurgulanmaktadır. Dolayısıyla geçiş sırasında, zararsızlık şartlarını ihmal eden nesne, ticari gemi ise kıyı devleti tarafından geçişin engellenmesi ve geminin üzerine gereken işlemi yapılması veya gemi bir devlet türü gemilerden olsa, derhal o suları terk etmesi isteğinde bulunma gibi işlemleri yapmada özgürlüğe sahiptir.⁴⁷

7.3.4. Serbest geçiş rejimine tabi olan boğazlar

Bu geçiş rejimi, boğazın genişliği kıyı devletin karasularının iki katından fazla olan boğazlar için geçerlidir. Ortada kalan bölüm tarihi haklar⁴⁸ sebebi ile kıyı devletinin egemenliğine ait olmadıkça açık deniz sayılarak serbest geçiş rejimi kullanılacaktır. Bu bağlamda yabancı gemiler herhangi bir müdahaleye uğramadan açık denizden, serbest geçiş ilkesini kullanarak geçiş yapabilmektedirler (BMDHS, 36. M. 87. M. 1. F).

7.4. Transit Geçiş Rejimi

Bu çeşit geçiş ilk defa BMDHS’de düzenlenmiş bir kavramdır. Sözü geçen geçiş rejimi gündeme gelmek ile beraber yabancı gemiler için, zararsız geçişe göre, daha serbesti tanımakta olup kıyı devletinin bu gemiler üzerindeki yetkilerini azaltmaktadır.⁴⁹

BMDHS’nde transit geçiş uygulanacağı iki çeşit su yollarından bahsedilmiştir; biri, “açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar” dır (BMDHS, 37. M.). Diğer ise takımadalar arasından geçiş olarak “açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında (BMDHS, 53. M. 3. F.)” devamlı, sürekli ve serbest şekilde transit geçişi sağlamaktır.

⁴⁷Özman, a.g.k., 2006, 364-365.

⁴⁸Pazarcı, a.g.k., 2008, 343.

⁴⁹Özman, a.g.k., 2006, 366.

Bu tür geçişte önemli olan hususlardan, sürekli ve hızlı şekilde geçiş yapılmasıdır. BMDHS 38. maddesinin 2. fıkrası şu şekildedir; “Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasındaki boğazlarda devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla ...”.

7.4.1. Yabancı gemi ve uçakların hakları ve yükümlülükleri

Transit geçişte, ticari veya devlete ait tüm yabancı gemi ve uçaklar tarafından herhangi bir engel olmaksızın, sürekli, hızlı ve kesintisiz yapılmaktadır. Acil durumlar, bu maddenin zorunluluklarını kaldırır. Maddeye göre;

Madde 39- Boğaz Devletlerinin egemenliğine ve ülkesel bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı veya Birleşmiş Milletler Şartı'na geçirilmiş olan milletlerarası hukuk ilkelerini ihlal edecek herhangi bir tarzda kuvvet kullanma tehdidinde bulunmaktan veya kuvvet kullanmaktan kaçınacaklardır (BMDHS, 39. M. 1. F.).

Uluslararası denizcilik ve havacılık düzenlemelerine uymayı, BMDHS madde 39 ve 41'e göre şu şekilde özetleyebiliriz; 1) Boğazlardan geçen tüm gemiler, denizde gemi taşımacılığının güvenliğine ilişkin uluslararası kural ve usullere, özellikle denizde çarpışmaların önlenmesine ve gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesine, azaltılmasına ve kontrol altına alınmasına ilişkin uluslararası düzenlemelere uymak zorundadırlar (BMDHS, 39. M. 2. F.). 2) Boğazlardan transit geçiş yapan tüm hava araçları, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün sivil uçaklarına ilişkin oluşturduğu uluslararası havacılık düzenlemelerine uymak zorundadırlar. Devlete ait uçaklar ve gemiler de bu yönetmeliklerde belirtilen güvenlik önlemlerini ve gemi güvenliğine ilişkin düzenlemeleri uygulamak zorundadır (BMDHS, 39. M. 3. F.). 3) “Transit halindeki gemiler bu maddeye göre tahsis edilmiş olan geçerli geçiş yollarına ve trafik ayırma şemalarına riayet edeceklerdir (BMDHS, 41. M. 7. F.)”. Uluslararası boğazlardan geçiş yapan yabancı gemiler veya uçaklar, durumlarını, kıyı devletin geçiş için kurmuş olan, yasalar ve yönetmeliklere uygun şekilde düzenlemek zorundadırlar (BMDHS, 42. M. 4. F.).

Boğazlardan geçiş hakları konusunda BMDHS'nde ticaret gemileri ile savaş gemileri arasında bir ayrıma gidilmemiştir; transit geçiş konusunda, egemenlikten doğan dokunulmazlıktan yararlanan bir geminin veya bir uçağın boğazlara kıyısı olan devletlerin transit geçişine ilişkin kanun ve kurallarına veya Sözleşmenin transit geçiş konusundaki

hükümlerine aykırı davranması halinde, geminin bayrağını taşıdığı devlet veya uçağın tescil edildiği devletin, bu ihlal sonucunda kıyıdaş devletler için ortaya çıkacak her türlü kayıp ve her türlü zararlardan dolayı uluslararası sorumluluğu yükleneceği belirtilmiştir (BMDHS, 42. M. 5. F.). Zararsız geçiş konusunda ise; BMDHS'nde, bir savaş gemisinin kıyı devletin karasularından geçişe ilişkin kanunlarına ve kurallarına uymaması ve bunlara uyması konusunda kendisine yapılan talebi dikkate almaması halinde, kıyı devletin bu geminin derhal karasularını terk etmesini isteyebileceği ifade edilmiştir (BMDHS, 30. M.). Bu durumda ise; savaş gemisinin bayrak devleti, geminin, kıyı devletin karasularından geçişe ilişkin kanun ve kurallarına veya Sözleşme hükümlerine veya diğer uluslararası hukuk kurallarına uymaması sonucu kıyı devletin maruz kaldığı her türlü kayıp ve zarardan dolayı uluslararası sorumluluğu yüklenecektir (BMDHS, 31. M.).⁵⁰

“Transit geçiş esnasında olan yabancı gemiler, deniz bilimsel araştırma ve hidrografik ölçüm gemileri de dahil olmak üzere, boğaz Devletlerinin ön-izni olmadan herhangi bir araştırma veya ölçüm faaliyeti yapamazlar (BMDHS, 40. M.)”. Denizaltılar ve su altında hareket eden araçlar, boğazlardan geçişlerinde su yüzeyinde seyretmeleri ve bayraklarını açmak, zorunlu değildir. Bu bağlamda, BMDHS'nin açık hükümleri olmamaktadır. Transit geçiş sistemi ile zararsız geçiş sisteminin arasındaki en önemli fark budur.⁵¹

7.4.2. Kıyı devletlerin yetkileri ve yükümlülükleri

Boğaz devletleri devamda gelenlerin tamamı veya bir kısmı hususunda boğazlardan geçişle ilgili kanunlar veya düzenlemeleri yapabilmektedirler: a) seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiği düzenlemesi; b) kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması; c) balıkçı tekneleri için, avlama yasağı; d) Gümrük, muhaceret, maliye veya sağlıkla ilgili, kanun ve yönetmeliklerine aykırı olarak gemiye eşya, para veya insan taşımakla alakalı kanunlar düzenlenmesi (BMDHS, 42. M.). Bu kurallar ve düzenlemeler, yabancı gemiler arasında, şeklen ve fiilen herhangi bir ayrımcılığa neden olmamalıdır ve bunların uygulanması, transit geçiş hakkının kullanılmasını, kısıtlama veya engellemeye yol

⁵⁰H. S. Canca, (2015). *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri*. Ankara: Seçkin. 197.

⁵¹Özman, a.g.k., 2006, 372.

açmamalıdır. Bu bağlamda, “Boğaz Devletleri, bu gibi bütün kanun ve düzenlemeleri gerekli şekilde kamuya duyuracaklardır (BMDHS, 42. M. 3. F.)”.

Boğazda kıyı devletler ile aynı boğazı kullanan devletler, anlaşma yolu ile devamda gelen alanlarda iş birliği yapmalıdırlar; a) Boğazlarda gemi taşımacılığı için gerekli emniyet ve yardım tesisleri ile uluslararası nakliyeyi kolaylaştıracak diğer teçhizatı kurmak ve bakımını yapmak; b) Gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması (BMDHS, 43. M.).

Kıyı devletler boğazdan geçişe engel olmamalı ve uygun araçlarla, boğazda seyrüsefer etme veya boğaz üzerinden uçuşla ilgili herhangi bir tehlikeyi gerekli şekilde kamuya duyurmak zorundadır. Transit geçiş hakkı askıya alınamaz ve ertelenemez (BMDHS, 44. M.). BMDHS, 34. maddesinin ikinci fıkrasına bakıldığında, Uluslararası deniz taşımacılığına hizmet veren boğazlardan geçiş düzeni, boğaz devletlerin bu suların altı ve hava sahalarının üzerindeki egemenliği veya yargı yetkisini, etkilemeyebilir.

İKİNCİ BÖLÜM

1. HÜRMÜZ BOĞAZI GENEL OLARAK TANIMI VE COĞRAFI KONUMU

Coğrafi çalışmalarda, konum, diğer incelemelerden daha önemlidir. Uluslararası siyasette ve ilişkilerde, olumlu veya olumsuz rolünü her zamanda, ister savaş zamanı ister barış zamanı olsun, suda veya karada önemini göstermektedir. Hürmüz Boğazının coğrafi konumu, uluslararası ve bölgesel rakipler için tarih boyunca büyük öneme sahip olmuştur. Ayrıca Hürmüz Boğazı'nın çevresinde dünyanın en büyük petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip olan ülkeler bulunmaktadır. Bu bağlamda, dünya petrol ve doğalgaz ticaretinin yaklaşık 40% oranı bu su geçiş yolundan yapılmakta olup, söz konusu durum boğazın önemini daha da arttırmaktadır.⁵²

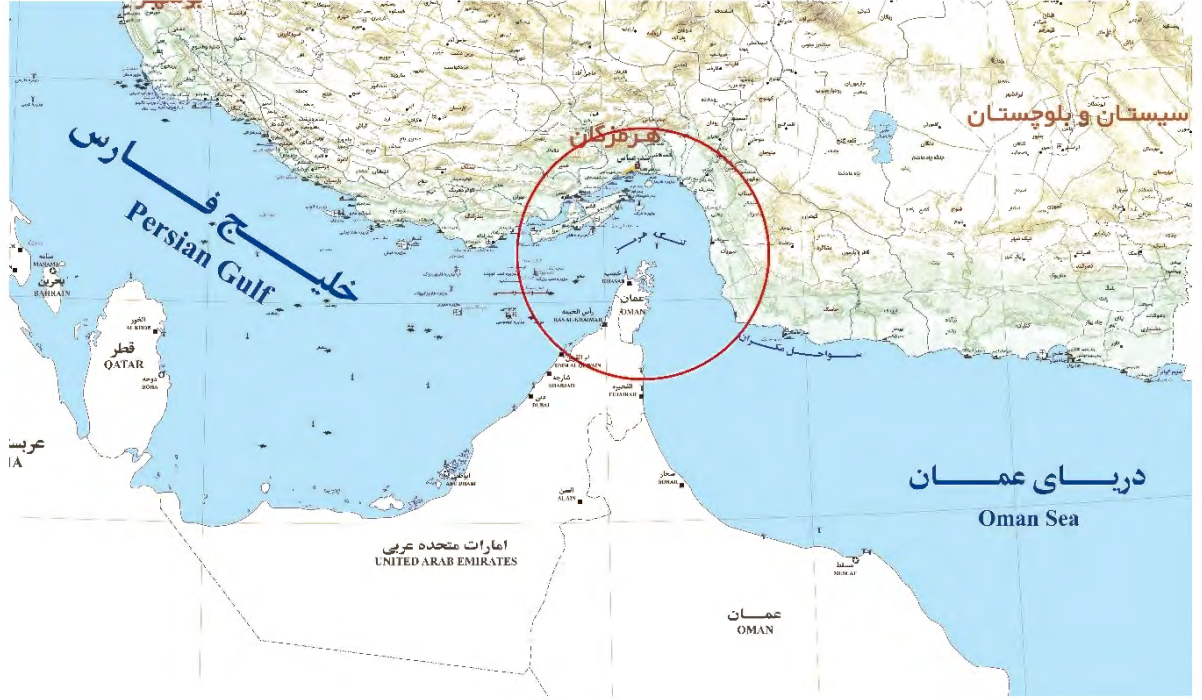
Hürmüz Boğazı, İran'ın Hormozgan Eyaleti ile Umman'ın Musandam Eyaleti arasında, Umman Denizi'ni Pers Körfezi'ne⁵³ bağlayan bir su yoludur. Bu Boğaz sekiz kıyıdaş Körfez devletinin, körfez yolundan, uluslararası sulara erişebildiği tek su yoludur.⁵⁴ Bu su yolunun uzunluğu 158 ila 167 kilometredir. Genişliği, Bandar Abbas'tan Umman'daki Ras Shuriteh'e kadar 39 ila 96 kilometre arasındadır. Hürmüz Boğazı'nın derinliği Pers Körfezi'nden daha fazladır ve tabanının dik eğimi nedeniyle kuzeyden güneye değişir, böylece Lark Adası yakınında yaklaşık 36 metredir ve güney kıyısında Musandam Yarımadası yakınında, 100 metreden fazlaya ulaşır. Halbuki Pers Körfezi'ndeki maksimum su derinliği 90 metredir. Boğazın yayı, kuzeye ve İran platosunun içlerine doğru bakmaktadır. Bu nedenle İran kıyı

⁵²S. O. Rashid, (2022). *Hürmüz Boğazı'nın Stratejik Önemi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 5.

⁵³"Basra Körfezi ise, Hint Okyanusunun Arabistan Yarımadası ve İran arasındaki girintisidir. Doğusunda İran, kuzeybatıda Irak ve Kuveyt, batısında Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri bulunur. Dicle ve Fırat nehirleri birleşerek Şattülarab adıyla körfezin kuzey ucundan denize dökülür. Körfez, kuzey-güney doğrultusunda Şattülarab'ın döküldüğü yerden Hürmüz Boğazına kadar uzanır. Buradan Umman Denizine ve oradan da Hint Okyanusuna bağlanır. Körfezin tarihsel adı "Pers Körfezi'dir". Ama körfezin Pers kıyılarının Arap fetihleriyle ele geçmesi ve Arap denizcilerin Afrika kıtasında koloniler kurabilecek kadar gelişmesi sonucu "Arap Körfezi" tanımı doğmuştur. Körfezin, Türkçe adı ise, İzmir, Antalya veya İskenderun Körfezinde olduğu gibi körfezin kıyısındaki en gelişmiş yerleşim yeri olan Basra kentinden dolayı "Basra Körfezi'dir. İran, Pers ismini korumak için "Milli Pers Körfezi Günü" ilan etmiştir. Ama özellikle körfezin Arap ülkeleri tarafından "Arap Körfezi" ismi hala kullanılmaktadır. Günümüzde ise, Birleşmiş Milletler Pers Körfezi ismine destek vermiştir". S. Kaya Kılıç, (2014). 19.Yüzyılda Osmanlı İdaresi Altında Basra Vilayeti ve Körfezine İlişkin Bazı Tespitler. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 54(2). 320.

⁵⁴Fallahi, a.g.k., 2015, 60.

şeridi ummana göre daha fazladır. Hürmüz Boğazı kuzeyde 27 ° -25 ° enlemler arasında ve 55 ° -57 ° doğu boylamlar arasında yer almaktadır.⁵⁵



Görsel 2.1. Hürmüz Boğazının coğrafi konumu (<https://fa.ncc.gov.ir> , Erişim Tarihi: 16.05.2023)

1.1. Tarihçe ve Egemenlik

Yabancıların Pers Körfezi'ne ilk girişi Safeviler dönemindedir. Bu giriş, Portekizlilerin İran'ın güney kıyılarına gelişleri ile başlanmaktadır. Portekizliler⁵⁶ bir çağı aşkın bir süre, bölgede ticari faaliyetlerde bulunmaktaydılar ve bu Pers Körfezi kıyılarında ve adalarında kalma istekleri 1507'de başlamış ve yaklaşık 108 yıl sürmüştür. Ünlü Portekizli denizci Yüzbaşı *Albuquerque*'nin önderliğinde Pers Körfezi'ne girmişler ve bölgeye musallat olma isteklerini ilk önce Arap yarımadasına saldırarak belirtmişlerdir. Adı geçen komando, Hürmüz sultanlığının güneyinde bulunan Muskat ve Kalhat gibi liman şehirlerde isteğine

⁵⁵Z. Masumizadeh, (2006). تاریخچه سیاسی تنگه ی هرمز. [Hürmüz Boğazı'nın siyasi tarihi]. *Yad dergisi*, 80, 145-170.

⁵⁶15. Yüzyıldan itibaren deniz keşfine çıkan bu Portekizler, Afrika'yı dolaşarak Hindistan yolunu keşfetmeye çalışmıştır. 16. Yüzyılın başından itibaren Hindistan ile düzenli ticaret yapan ve Arap Denizinde iktidarını kurmaya çalışan Portekizler, ticari çıkarlarının peşinde olmalarının bir gerekçesi olarak Pers körfezine girmeleri önemli olmuş ve buna bağlı olarak Hürmüz boğazına musallat olmalarına ihtiyaç duyulmuştur. T. K. Taştan, (2021). Hürmüz sultanlığının Portekizliler tarafından hâkimiyet altına alınması ve Portekiz'in İran Körfezi'ne adım atması. *İran ve Turan Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 4(6), 100-117.

karşı istikamet görünce, çok acımasızca saldırmaya başlamış ve birçok ölü ve yaralı bırakmıştır. Bu saldırılarda asker sayısı az olmasına rağmen üstün çıkabilme sebebi silahlarıdır.⁵⁷

Arap Yarımadasında, büyük bir can kaybı veren *Albuquerque*, Hürmüz Sultanlığını da fethetmek istedi ancak kaptanlarının bu saldırı durumlarını daha kritik hale getirebileceği düşüncelerini duyduktan sonra karşında askeri ve savaş açıdan hazırlanıp duran Hürmüz Sultanlığı ile müzakere ederek anlaşmaya çalıştı. Ama bu çabanın arkasında olumsuz bir netice ortaya çıkınca komutan bir kez daha saldırıya karar vererek ardından büyük bir savaş çıkarttı. Bu savaşın sonunda Portekizler kazanmıştır ve Hürmüz Sultanlığının Portekiz Krallığına bağlanması ve her sene vergi ödeme zorunluğu ile bitmiştir. O dönemde İran Hükûmeti Safevilerin elindeydi ve *Albuquerque* onlar ile de bir savaş gerçekleştirdi. Bu savaş kazanıldığından sonra, iki devletin ilişkileri, elçiler aracılığı ile barış halinde devam etmiştir. Portekizler, Qeshm, Hürmüz Adası ve Gambron'u (günümüzde Bandar Abbas) tamamen ele geçirmişlerdir ve bu durumda, doğal olarak Hürmüz boğazı bu gücün eline geçmiştir. Şah Abbas⁵⁸, Portekizlileri bölgeden dışarıya çıkartmak için generallerinden biri olan İmam Qoli Khan'ı görevlendirdi ve nihayet, Britanya'nın yardımıyla ve birçok çatışmadan sonra, Portekiz'in Pers Körfezi kıyılarında ve adalarında 108 yıllık egemenliğine son vermeyi başarmıştır.⁵⁹

Portekizlilerin bölgeden çıkarılmasıyla Şah Abbas'ın ölümü ve Hürmüz Boğazı'nın egemenliğinin Safeviler'e geçmesi neticesinde, İngiltere ile Hollanda arasında Hürmüz Boğazı'nın kontrolü konusunda bir rekabet yaşandı ve bunun neticesinde, İran'daki merkezi hükümetin zayıflığı nedeniyle, Hollandalılar, Portekiz'in bir asır önce yaptığı gibi Pers Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nın kontrolünü ele geçirdi. Hollandalıların Pers Körfezi'ndeki

⁵⁷Portekizlerin bu dönemde yapmış olan korkunç saldırılar ve katliamların nedeni ise güney Asya'nın çok sayıda nüfusa sahip olan ülkelere karşı, küçük ve az nüfusa sahip olan Portekiz, kendinden bu kadar uzak mesafeye kuvvet gönderip barındırabiliyordu. Ellerindeki tek avantaj silahları ve gemileri olan Portekizler kendilerine karşı en ufak direnişi, düşmanlarının yüreğine korku salma amacı ile, sahip oldukları silahla merhametsizce cevaplıydılar. Taştan. **a.g.k.**, 2021, 105.

⁵⁸Büyük Şah Abbas olarak bilinen I. Şah Abbas (25 Temmuz 1588- 19 Ocak 1629), Safevi hanedanının beşinci kralıydı. Şah Muhammed Khodabandeh'in oğlu olan o, İran'ı 1588'den ölümüne kadar 41 yıldan fazla yönetmiştir. C. Aydoğmuşoğlu, (2011). Şah Abbas (1587-1629) Devrinde İran da Sosyal ve Kültürel Hayat. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 11(2), 261-265.

⁵⁹Taştan, **a.g.k.**, 2021, 100-117.

otoritesi, İran'ın Afganların tarafından işgali ve üzerlerindeki baskılar ve ayrıca Fransa Kralı XIV. Louis 'in Hollanda'ya yaptığı saldırı, ve bölgede onlara karşı yapılan isyan sonucunda, sona erdi. Sonunda Hollanda, sırayla iki aşamada (1759 ve 1765 yıllarında) Bandar Abbas ve Khark Adası'ndan ayrılmak zorunda kaldı. Bu nedenler, Pers Körfezi'ndeki diğer güçlerin (yani İngiltere), büyümesini ve nüfuzunu arttırmasını sağladı. Kaçar döneminde İran en çok kıyıya ve adaya sahip olmasına ve Umman'ın da Hürmüz Boğazı'nda uygun bir savunma pozisyonuna sahip olmasına rağmen; ticari gemilerin güvenliği sağlanamadı. Bu nedenle kıyıların ve vatandaşlarının güvenliğini sağlamak için dış güçlere yönetildi. Ayrıca bölgede güçlü rakiplerin olmaması; İngiltere'nin Avrupa'nın iç çatışmalarından kurtuluşu, korsanları bastırma, köle ticareti ve silah kaçakçılığına karşı mücadele etme bahanesi, İngiltere'nin, yaklaşık iki yüzyıl boyunca (1763'ten 1971'e kadar) Pers Körfezi ve Hürmüz Boğazı'ndaki aktif varlığının nedeni olmuştur.⁶⁰

1.2. Hürmüz Boğazı'nın Stratejik Önemi

Hürmüz Boğazı'nın Stratejik önemini anlayabilmemiz için ilk önce taşımacılık için neden su yollarının tercih edildiğinin açıklanması gerekmektedir. Bildiğimiz gibi dünya ticaretinin yaklaşık %75 deniz yolundan yapılır. Dünya üzerinde ülkelerin ve bölgelerin birçoğu denizler ile birbirinden ayrılmakta olup sadece deniz yolu veya hava yolu ile ulaşım yapabilmektedirler. Ayrıca deniz yolu taşımacılıkla, birim maliyetin başka tür taşımacılıklara göre daha düşük fiyatla ve daha büyük kapasitede yapılmaktadır. Uluslararası taşımacılıkta, havayolu ve karayolu kullanmakla beraber, ülkelerin sınırlarından geçmek mecburiyeti birçok zorluklar yaratabilmektedir. Bu konu ile ilgili devletler uluslararası sulardan en az problemle ve daha emniyetli bir şekilde taşımacılıklarını yapmayı tercih etmektedirler. Bu şekilde büyük miktardaki sanayi hammaddelerden oluşan yüklerini, deniz taşımacılığı ile bir yerden başka bir yere, bir defada daha kolay ve başka taşımacılık yollarına göre düşük fiyatla yapabilmektedirler. “Günümüzde, devletlerin kısa ve uzun vadeli hedeflerinin

⁶⁰M. Mirzaiitabar, (2015). تنگه ی هرمز و نقش استراتژیک آن در گذر تاریخ. [Hürmüz Boğazı ve tarihteki stratejik rolü]. *Profesyonel Pers Körfezi Çalışmaları Dergisi*, 1(4), 73-85.

uygulanmasında, denizcilik sektörü etkin görevler üstlenerek, ulaştırma sektörünün en önemli alt sistemlerinden birini oluşturmaktadır.”⁶¹

Strateji, hedefler belirlemek ve onlara ulaşmak için bir plan yapmak anlamına gelir. Başka bir deyişle, strateji, belirli bir uzun vadeli hedefe ulaşmak için tasarlanmış bir plandır. Strateji, askeri alandan gelen ve ekonomi, ticaret ve özellikle siyaset ve devlet yönetimi gibi diğer alanlarda da yaygın olarak kullanılan bir kavramdır. Ayrıca, stratejik bir konum, sahibine potansiyel olarak küresel kontrol gücü vermektedir.⁶²

Tüm dünyada, okyanuslar ve su yolları arasında genişliği 40 kilometreden az olan 100'den fazla boğaz tespit edilmiştir. Bu su yollarının, gemi geçişi sayısı, ekonomi, coğrafi hasarlar ve askeri kullanıma göre sıralanması istense, Batı için büyük ekonomik ve askeri öneme sahip olan Hürmüz Boğazı, stratejik rolü göz önüne alındığında, dünyanın en önemli 11 boğazından biridir. Bu boğaz Florida, Mozambik, Süveyş Kanalı, Cebelitarık, Bab al-Mendeb, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı gibi önemli su geçişlerinden biridir.⁶³

Hürmüz Boğazı'nda İran veya Umman'ın yetki alanına giren büyük ve küçük çok sayıda ada vardır. Boğazın güney tarafında bulunan adalar ise Al-Musandam, Al-Fyarin, Al-Ghanm, büyük Qunin ve küçük Qunin, Tawakkel ve Banatah'dır. Öte yandan, bazıları kayalık yapıları ve Hürmüz Boğazı'nın derin kesimlerine yakınlıkları nedeniyle iyi bir stratejik ve kontrol değerine sahiptir ve bu nedenle bazıları El-Ghanam adası gibi askeri üslere dönüşmüştür. Kuzey tarafında ise Keşim, Hürmüz, Büyük Tunb, Küçük Tunb, Hengama, Abu Musa adaları vardır. Boğazın jeostratejik yönlerinden biri, Pers Körfezi bölgesinde petrol bulunmasıdır ki kendisi yeni stratejik askeri ihtiyaçların ve gerekliliklerin sebebidir. 21. yüzyılda petrol fiyatlarındaki artış ve bu petrolün sanayileşmiş dünyanın bekası için, hayati önemi göz önüne alındığında, Pers Körfezi ve özellikle Hürmüz Boğazı, ilgi

⁶¹G. Elbirlik, (2008). *Türk lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının önemi ve sorunları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 21-26.

⁶²H. Yükselen, (2018). Strateji kavramını çalışmak. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 14(27), 1-38.

⁶³Z. Koday, S. Koday, & Ç. Kaymaz, K. (2017). Dünyadaki bazı önemli boğazlar ile kanalların coğrafi özellikleri ve jeopolitik önemleri. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(3), 879-910.

odağı ve uluslararası çatışmaların merkezi olmaya devam edecektir. Dünya ham petrolünün yüzde 40'tan fazlasının Hürmüz Boğazı'ndan geçmesi önemini daha da arttırmaktadır.⁶⁴

Bölgesel güç dengesine yönelik, Pers Körfezi'ne kıyısı olan sekiz devlet arasında Hürmüz Boğazı'nın kuzey ve güney kıyılarını, İran ve Umman kendilerine ayırmışlardır. Deniz trafiği o bölgede, bu iki devletin karasularından geçmektedir. Dolayısıyla deniz taşımacılığını kontrol ve denetleme yetkisinin bu iki devletin elinde olması doğaldır.⁶⁵

Hürmüz Boğazı, yağ, hurma, halı, kuruyemiş, gıda ürünleri, kızıl toprak, balık, karides, inci, araba, ilaç, mekanik ve elektronik ürünler gibi ürünlerin ihracatı için çok önemli bir uluslararası ticari merkezi ve deniz yolu geçiştir. Pers Körfezi'nin güvenliği, özellikle onun küçük açılımı, Hürmüz Boğazı'nın, sadece Pers Körfezi devletleri için değil, aynı zamanda Batı'nın sanayileşmiş dünyası ve Japonya başta olmak üzere tüm dünya devletleri için son derecede önemlidir.⁶⁶

Boğazın özelliklerine göre Hürmüz Boğazı'ndan geçişin hukuki niteliği ve gelişmiş ülkelerin BMHDS'deki görüşlerinin uygulanması, Hürmüz Boğazı'nı gelişmiş ülkelerin ve boğazla kıyıdaş devletlerinin ilgi odağı ve dünyada kritik ve hassas bir nokta haline getirmiştir.

2. ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN ÖNEMİ

Uluslararası deniz hukuku, uluslararası kamu hukukunun bir parçası olarak, dünya sularının sınırları ve bölgeleri ile ilgili hükümetlerin egemenlik ve yargı yetkilerinin sınırlarını belirlemekle ilgilenir. 1958 CDHS'nde boğazlar ve boğazlardan geçiş konusu tartışılmıştır. Uluslararası boğazın açık deniz sahası varsa taşımacılık açısından bir sorun teşkil etmemekte, ancak boğazın tamamı kıyı devletlerin, karasularında yer alıyorsa o zaman 1958 CHDS'ne göre gemiler, boğazdan zararsız geçiş hakkına sahip olacaktır. Bu hakkın örfi

⁶⁴N. Fallahtabar, (2017). تنگه استراتژیک و ژئوپلیتیک هرمز و نقش راهبردی ایران [Hürmüz'ün stratejik ve jeopolitik boğazı ve İran'ın stratejik rolü]. *Beşeri coğrafyada yeni bakış açısı dergisi*, 9(2), 19-32.

⁶⁵A. Jafari, (2010). ژئوپلیتیک تنگه هرمز و روابط ایران و عمان [Hürmüz Boğazı jeopolitiği ve İran-Umman ilişkileri]. *Siyaset bilimi araştırma dergisi*. 5(3), 35-67.

⁶⁶H. Noorbakhsh, (1983). جزایر ایرانی تنب بزرگ، تنب کوچک و ابوموسی در خلیج فارس. [Pers Körfezi ve İran adaları]. (1. Baskı), Tahran: Nobovvat yayın evi. 16.

bir yönü vardır ve Lahey Uluslararası Adalet Divanı'nın 1949 yılında Korfu Boğazı davasında verdiği karara dayanılarak tesis edilmiştir.⁶⁷

Boğazlara kıyısı olan devletlerin 12 millik karasuları sınırı uygulaması, deniz gücüne sahip devletler için sorun yaratıyordu, çünkü gemiler zararsız geçiş hakkını kullanmak zorundalar ve kıyı devletleri barış ve güvenlik açısından kendilerini tehlike altında hissetme bahanesiyle bahsedilen güçlü devletler için sorun yaratabiliyorlardı. Bu durum sanayileşmiş devletleri 1982 BMDHS müzakerelerinde yeni pozisyonlar almaya itmiş ve bu devletler de denizaltı cihazların stratejik misyonunu sürdürme ihtiyacı ve uluslararası denizcilikte ortaya çıkan sorunlar gibi argümanlarla her türlü kısıtlamanın kaldırılmasını istemişlerdir. Boğazlara kıyısı olan devletler ise bu talebi kıyı devletinin karasuları üzerindeki egemenliği ilkesine aykırı bulmuş ve zararsız geçiş ilkesini kabul etmeye devam etmişlerdir. İngiltere hükümeti bu çıkmazdan çıkmak için "transit geçiş" teorisini önermiş ve sonunda bu teori onaylanmıştır. Boğazlardan transit geçiş planının onaylanmasına karşılık olarak, büyük güçler esnekliklerini göstermişler ve karasularının genişliğinin azami 12 deniz mili olması konusunda anlaşmışlardır.⁶⁸

BMDHS'ye göre, denizaltılar uluslararası boğazların derin sularından transit geçiş hakkını kullanarak geçebilirler ve kıyı devletlerinin geçiş trafiğini engelleme hakları yoktur. İşte bu noktada uluslararası deniz hukuku ile kıyı devletlerinin iç hukuku arasında uyumsuzluk olabilir. Çünkü kıyı devletininin BMDHS'ye taraf olmaması ve iç hukukunda transit geçişin öngörmemiş olması, uluslararası niteliğe sahip bir boğazdan, geçişlerde problem yaratabilmektedir. Hürmüz Boğazı BMDHS'ye göre bir uluslararası boğaz olarak tanımlanmaktadır ve bu nedenle boğaz kıyılarındaki devletlerin davranışları uluslararası deniz hukuku açısından ve olası sorunların nasıl çözülmesi açısından önemlidir.

3. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAN GEÇİŞ REJİMLERİ

KBBS'nin 16. maddesinin 4. fıkrası ve BMDHS'nin 34. ve 37. maddelerine bakıldığında, Pers Körfezi'ni Umman Denizine ve ardından Hint Okyanusu'na bağlayan

⁶⁷M. Hafeznia, (1992). تنگه هرمز و حقوق بين المال درياها. [Hürmüz Boğazı ve uluslararası deniz hukuku]. *Coğrafya gelişimi eğitimi dergisi*, 27. 36-43.

⁶⁸Hafeznia, a.g.k., 1992, 36-43.

Hürmüz Boğazı, iki münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağladığından dolayı uluslararası bir boğaz niteliğinde değerlendirilmektedir.

Hürmüz Boğazı yaklaşık 104 deniz mili uzunluğundadır ve Umman Denizine doğru en geniş noktasında 52 deniz miline ulaşır. Halbuki Pers Körfezi'ne doğru olan en dar kısım ise sadece 20 deniz mili genişliğindedir ve özellikle burada boğaz tamamen karşı kıyıdaş devletlerin (İran ve Umman) karasuları ile kaplıdır. Çünkü bu bölgenin genişliği, devletlerin karasularının genişliğinin iki katından azdır. Hürmüz Boğazı'nın sularının derinliği, Pers Körfezi'nin sularının derinliğine benzer, ancak Umman kıyısına, bitişik sular daha derindir ve bu nedenle gemi ile iyi seyredilebilir. Kuzey kıyısında ise İran'a bitişik sular çok daha sığ ve seyrüsefer için uygun değil.⁶⁹

Boğazda sadece iki devletin kıyısı vardır, kuzey sınırı tamamen 12 mil genişliğindeki karasuları için düz esas hatları sistemini seçip, esas hattını oluşturan İran tarafından işgal edilmiş durumdadır ve güney kıyısı ise Umman Yarımadası tarafından işgal edilmiş olup, 12 mil genişliğindeki karasuları için düz esas hat, çizilmiştir. Tabii ki geçiş hakkı ve uluslararası taşımacılık açısından boğazın durumu sorunsuz olmayacaktır.⁷⁰

Hürmüz Boğazı'ndan geçiş hakkı meselesi hem barış zamanında hem de savaş zamanında, örf ve adet olarak tanılan, zararsız geçiş hakkı ile yeni transit geçiş hakkı arasında bir seçim yapma meselesi olarak, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansının açılışından sonra tam olarak tartışılmıştır.

Pers Körfezi olan bu yarı kapalı deniz alanını sınırlayan sekiz devletin hepsi, karasuları için 12 deniz millik genişliği seçmişlerdir. Bu sınırlar, açık denizde ticari trafik için yeterli alan bıraktıkları için Pers Körfezi'ndeki uluslararası taşımacılık için bir sorun oluşturmamaktadır. Ancak İran ve Umman karasularının birleştiği Hürmüz Boğazı'nda denizin Pers Körfezi'ne giren en dar yerinde sıkıntılar yaşanmaktadır. Hürmüz Boğazı için en önemli olan konu, geçiş rejimidir. Hürmüz, Hint Okyanusu'nu Pers Körfezi'ne bağlayan

⁶⁹A, Zakirhossein. (1993). [Pers Körfezi'ndeki kıta sahanlığın sınırlandırılması ve Hürmüz Boğazı'ndan geçiş hakkı]. *Tahran Üniversitesi Hukuk Fakültesi ve Siyaset Bilimi Dergisi*, 28, 217-254.

⁷⁰S, Bagheri. İran ve Deniz Hukuku: Güncel Tartışmalar. *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 17(3-4), 164.

uluslararası bir boğazdır. Bu nedenle, denizcilik özgürlüğü, savaş ve barış zamanında geçiş hakları, Hürmüz Boğazı'nın kullanımını etkilemektedir.⁷¹

İran devleti BMDHS'ni imzalamış, ama henüz meclisi tarafından onaylanmadığı için taraf değildir.⁷² Ancak 1969 yılındaki Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesinin⁷³ 18. maddesine göre, meclisinin tasvibine kadar imzaladığı sözleşmenin konu ve amacını ortadan kaldıracak hareketlerden kaçınmak mecburiyetindedir. İran hükümeti, BMDHS'yi imzalarken, yalnızca, bu sözleşmeyi imzalamış olan devletler için, Hürmüz Boğazı'ndan "transit geçiş" hakkını uygulayacağını beyan etmiştir. Bu bağlamda BMDHS'yi imzalamayan devletler üzerine CHDS'deki bulunan "zararsız geçiş" hakkı uygulanmaktadır. İran devleti, İDBK'nın 5'inci maddesinde gemiler, İran karasularından zararsız geçişe tabi olarak geçebileceklerini beyan etmiştir. Ancak İDBK'nın 9'uncu maddesinde zararsız geçişten yararlanacak bazı gemiler için kısıtlama tanımış ve onların geçişlerini önceden İran devletine haber vererek yapmaları ile yükümlendirmiştir. Örneğin, savaş gemilerinin İran'ın karasularına girmeden önce izin almaları gerekmektedir. Umman hükümeti, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda, BMDHS hükümlerinin, ülkenin barış ve güvenlik konusundaki çıkarlarını korumak için uygun önlemleri almasını engelleyemeyeceğini resmen ilan etmiştir.⁷⁴

⁷¹Zakirhossein, **a.g.k.**, (1993). 28, 217-254.

⁷²Fallahi, **a.g.k.**, 2015, 94-95.

⁷³Birleşmiş Milletler resmi web sitesi,

https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf (Erişim Tarihi: 18.05.2023).

⁷⁴Ziai Bigdeli, **a.g.k.**, 2018, 353-354.

Tablo 2.1. BMDHS'ye taraf olma ve imzalama tarihi (<https://treaties.un.org>)⁷⁵

Ülke	İmzalama Tarihi	Taraf Olma tarihi
Bahreyn	10 Aralık 1982	30 Mayıs 1985
Irak	10 Aralık 1982	30 Temmuz 1985
İran	10 Aralık 1982	
Kuveyt	10 Aralık 1982	2 Mayıs 1986
Katar	27 Kasım 1984	9 Aralık 2002
Suudi Arabistan	7 Aralık 1984	24 Nisan 1996
Birleşik Arap Emirlikleri	10 Aralık 1982	
Umman	1 Temmuz 1983	17 Ağustos 1989

4. HÜRMÜZ BOĞAZI İLE İLGİLİ YAPILAN SÖZLEŞMELER

Hürmüz Boğazı, dünya deniz ticaretinde stratejik öneme sahip olan bir su yolu olarak kabul edilir. Bu sebeple, bölgede yaşanabilecek çatışma ve uyuşmazlıkların uluslararası deniz ticaretini olumsuz etkilememesi için çeşitli uluslararası sözleşmeler yapılmıştır. Bu sözleşmeler, bölgede seyrüseferi düzenlemekte, gemi trafiğini yönetmekte, güvenliği sağlamakta ve çevre koruma tedbirleri alınmasını sağlamaktadır.

Hürmüz Boğazı'nın yönetimi ve güvenliğiyle ilgili olarak uluslararası alanda ilk önemli anlaşma, dolaylı olsa bile, 1856 tarihli Paris Anlaşması'dır⁷⁶. Bu anlaşma ile İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, Prusya ve Osmanlı İmparatorluğu, Boğazların savaş gemilerine kapatılmaması ve bu boğazdan geçen ticari gemilerin güvenliğinin sağlanması konusunda

⁷⁵Birleşmiş Milletler antlaşması koleksiyonu.

https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en#EndDec (Erişim Tarihi: 03.04.2023).

⁷⁶1856'da Paris Antlaşması, Kırım Savaşı'nın sona ermesinden sonra savaşan taraflarca imzalanan bir antlaşmaydı. Bir tarafta Rus İmparatorluğu, diğer tarafta Osmanlı İmparatorluğu, Büyük Britanya, İkinci Fransız İmparatorluğu ve Sardunya Krallığı'nın olduğu bir savaş. Bu antlaşma 30 Mart 1856'da Paris Kongresi'nde imzalandı. Bu antlaşmaya göre Karadeniz tarafsız ve sivil bir bölge haline gelmiş, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü de tanınmıştır. Rus İmparatorluğu kaçınılmaz olarak bu antlaşmayı imzaladı. Rus İmparatorluğu 14 yıl sonra bu antlaşmayı ihlal etmiştir. S. C. Sannav, Kırım Savaşı'nın (1853-1856) Balkanlar'daki milliyetçilik hareketlerine etkileri. *Anadolu ve Balkan Araştırmaları Dergisi*, 5(9), 257-277.

anlaşmışlardır. Daha sonra 1907 tarihli Rus-İngiliz Antlaşması⁷⁷ ile de İngiltere ve Rusya arasında Hürmüz Boğazı'nın güvenliği konusunda anlaşma sağlanmıştır. Bu anlaşmaya göre, Hürmüz Boğazı, Rusya ve İngiltere'nin ortak bir koruma alanı olarak kabul edilmiştir.

4.1. İran ile Umman Arasındaki Sözleşmeler

İran ile Umman aralarındaki deniz sınırlarını belirtmek üzere ilk 25 Temmuz 1974'te anlaşma⁷⁸ yapmaya kalkmışlardır ancak bu durum İran devriminden sonra tekrar değerlendirerek 26 Mayıs 2015 yılında “Umman Denizi'nde İran İslam Cumhuriyeti ile Umman Sultanlığı Arasında Deniz Sınırının Sınırlandırılmasına İlişkin Anlaşma”, [Agreement on the delimitation of the maritime boundary in the Sea of Oman between the Islamic Republic of Iran and the Sultanate of Oman] adlı yeni bir anlaşma yapılarak sonlandırılmıştır. Son anlaşma dokuz maddeden oluşmakta ve üç dilde yazılmaktadır.⁷⁹

İran ile Umman arasında 26 Mayıs 2015 'te imzalanan anlaşmaya göre Umman Denizin tamamı boyunca iki kıyıdan başlanıp tam ortada olan bir çizgi ile ikiye bölünerek sınırlandırılmıştır. Hatırlatmak gerekir ki bu çizgiler sözleşmede belirlenen birtakım

⁷⁷Petersburg Antlaşması 31 Ağustos 1907'de imzalanmıştır. Rusya İmparatorluğu ile Britanya İmparatorluğu arasında 1907 yılında İran, Afganistan ve Tibet ile ilgili olarak St. Petersburg bölgesinde imzalanan bu anlaşmaya göre: İran, Rusya ve İngilizler arasında bölünmüştü. Kuzey bölgesi Rus İmparatorluğu'na, güney bölgesi ise İngiliz İmparatorluğu'na verilmiştir. N. Hayta, İngiltere Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Sir Charles Hardinge'in Raporuna Göre 1908 Reval Görüşmeleri. *Dergi park*. 1272-1283.

⁷⁸İran ve Umman arasında Hürmüz Boğazı'ndaki karasularının belirlenmesine ilişkin anlaşma, 25 Temmuz 1974 tarihinde Tahran'da imzalanmıştır. Antlaşma uyarınca, İran ve Umman'ın sınırı, Hürmüz Boğazı'ndan Umman Denizi boyunca doğuya doğru uzanan ve Körfez'in diğer kıyılarından gelen suların bulunduğu noktaya kadar devam eden bir çizgiyle belirlenmiştir. Anlaşma, iki ülke arasındaki deniz sınırlarını netleştirmek ve deniz ticaretini kolaylaştırmak amacıyla yapılmıştır. Bu anlaşmanın ayrıntıları, diplomatik yazışmalar ve belgelerle desteklenmektedir ve İran ve Umman tarafından yürürlüğe konmuştur. Sınır çizgisi aslında Hürmüz Boğazı'nı ikiye bölen çizgisi olup, Hürmüz Boğazı'nın kuzey ve güneyindeki iki ülke, İran ve Umman kıyılarının sınır çizgisi dikkate alınarak belirlenir ve mesafesi Hürmüz Boğazı'nın kıyılarına eşittir. Bu durumdaki tek istisna, İran'ın Lark adası ile Umman'ın Quwain adası arasındaki bölge ile ilgilidir. Esas hat olarak belirlenen bu iki adanın her birinin karasuları 12 deniz mili olmak üzere toplam 24 deniz mili olup, bahsi geçen iki ada arasındaki mesafe ise 21 deniz milidir. Bu bağlamda, iki ülkenin karasuları yaklaşık üç deniz mili örtüşüyor. İki ülkenin ortak karasularının uzunluğu yaklaşık 16 deniz milidir. Pers Körfezi Çalışmaları Merkezi, <http://www.persiangulfstudies.com/fa/pages/822> (Erişim Tarihi: 03.04.2023).

⁷⁹Birleşmiş Milletler resmi web sitesi, <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028049ccbd&clang=en> . (Erişim Tarihi: 11.05.2023).

koordinatların birbirine bağlanması ile doğmaktadır. Bu durum aşağıdaki resimde daha detaylı izlenmektedir.⁸⁰



Görsel 3.1. İran ile umman arasındaki deniz sınırı (treaties.un.org)

26 Mayıs 2015'teki sözleşmenin 2. maddesinde taraflar, sınır hattının petrol kaynaklarının bulunduğu yerden geçmesi halinde, iki hükümetten birinin diğerine danışmadan üretim kısmı sınır hattına 125 metreden daha yakın olan bir kuyuya sondaj yapmayacağını taahhüt etmişlerdir. Adı geçen sözleşmenin Farsça veya Arapça dilinde olan nüshalarında bir anlaşmazlık ortaya çıktığı zaman İngilizce nüsha esas alınacaktır. Sözleşmenin 9'uncu maddesine göre bu Sözleşmenin kayıt durumu Birleşmiş Milletler

⁸⁰Birleşmiş Milletler resmi web sitesi, https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028049ccbd&clang=_en . (Erişim Tarihi: 11.05.2023).

Antlaşmasının antlaşmaların tescil ve ilanıyla ilgili olan 102'nci maddesinin niteliğinde olacaktır.

Bu ortak sözleşmede geçiş rejimlerinden bahsedilmemiştir. Bu durumda her devlet doğal olarak kendi iç hukukuna bakarak yabancı gemiler ve denizaltıların karasularından geçişinin nasıl uygulanacağına karar vermektedir. Ancak BMDHS'nın maddelerinin geçerliliğine bakmak istediğimiz zaman ilk önce söz konusu olan devletin bu Sözleşmeye taraf olup olmadığına bakmak gerekmektedir.

4.2. İran-Türkiye Deniz Taşımacılığı Anlaşması

Hürmüz Boğazı, İran ve Türkiye arasındaki deniz ticareti için önemli bir yoldur. İki devlet arasında 1996 yılında imzalanan “Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması”, gemi trafiğini düzenlemek, güvenliği sağlamak ve gemilerin düzenli olarak sefer yapabilmesini sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Anlaşma, iki devlet arasındaki deniz taşımacılığına ilişkin koşulları belirlerken, ayrıca gemi personeli ve yükün güvenliği, gemi kazaları ve acil durumlar gibi diğer konuları da ele almaktadır. Anlaşma, İran ve Türkiye arasındaki deniz ticaretini kolaylaştırmak ve geliştirmek için önemli bir adım olmuştur. Hürmüz Boğazı, Türkiye'nin Orta Asya'ya erişimi için önemli bir geçiş noktasıdır ve İran, Türkiye'ye doğalgaz ihracatı yapmaktadır. Anlaşma, iki devlet arasındaki ticari işbirliğini artırarak, karşılıklı yarar sağlamayı amaçlamaktadır. “Uluslararası alanda taşımacılıkta Konteyner taşımacılığı ile İran'a sefer düzenleyen firmaların sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Birçok Türk firması da İran Bandar Abbas limanına seferler düzenlemekte ve deniz taşımacılığı gerçekleştirmektedir.”⁸¹

5. KOMŞU DEVLETLERİN İLİŞKİLERİ

Pers Körfezi ve Hürmüz Boğazı, Orta Doğu'da stratejik öneme sahip iki önemli su yolu ve bölgesel bir güç mücadelesi alanıdır. Komşu devletlerin ilişkileri, bölgedeki güç mücadelesi nedeniyle zaman zaman gerilimli olabilmektedir.

⁸¹B. Usta, (2019). *Uluslararası ticaret, Türkiye-İran ilişkileri ve taşımacılık*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. 92.

Pers Körfezi'nde, Suudi Arabistan, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri, Kuveyt, Irak ve İran gibi çeşitli devletler bulunur. Bu devletler arasında petrol ve gaz kaynakları, bölgesel etki, sınır anlaşmazlıkları ve mezhep farklılıkları gibi nedenlerle zaman zaman gerilim yaşanabilmektedir. Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemi, bu su yolunun çevresindeki devletlerin arasındaki ilişkileri etkilemektedir. Hürmüz Boğazı'nın çevresindeki devletler arasında bazı gerilimler de yaşanmaktadır⁸². İleride yaşanan bazı gerilimlerden bahsedilecektir.

5.1. İran ve Umman İlişkileri

Umman ile İran arasındaki ilişki, tarihsel ve coğrafi bağlar nedeniyle oldukça önemlidir. İki devlet arasındaki ilişkilerin kökleri, binlerce yıl öncesine dayanmaktadır ve her iki devlet de İslam'ın yayılmasında etkili olmuştur.⁸³ Günümüzde ise, iki devlet arasındaki ilişkiler hem ekonomik hem de siyasi açıdan gelişmektedir. Siyasi olarak, İran ve Umman, birçok bölgesel konuda benzer pozisyonlarda yer almaktadır. Özellikle Yemen'deki savaş ve Suriye'deki kriz gibi bölgesel sorunlar konusunda benzer görüşlere sahiptirler. İki devlet arasındaki diyalog, bu konularda iş birliği yapmalarına olanak sağlamaktadır.⁸⁴

İran ve Umman, Pers Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nda yer almaları nedeniyle stratejik olarak önemli bir konumdadırlar. Her iki devlet de enerji kaynaklarına sahiptir ve bu nedenle petrol ve doğalgaz ihracatında birbirlerine bağımlıdırlar. Ancak, İran ve Umman arasındaki ilişkiler, bazı konularda da gerilimlere sahne olmuştur. Özellikle, İran'ın nükleer programı ve Suudi Arabistan ile gergin ilişkileri, Umman'ın İran'a yaklaşımını etkilemiştir. Bununla birlikte, Umman, her zaman bölgesel krizlerin barışçıl yollarla çözümü için arabuluculuk yapmaya hazır olduğunu vurgulamaktadır.⁸⁵

5.2. İran ve Birleşik Arap Emirlikleri Arasında Abu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb Adaları Üzerindeki Egemenlik İddiaları

⁸²Y, Konukcu. (2018). Jeopolitik Güç Mücadelesi ve Basra Körfezinin Önemi. *Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi*, 9(17), 21-26.

⁸³Jafari, a.g.k., 2010, 41-42.

⁸⁴A, Semin. (2015). Yemen Krizi, Husiler ve İran-Körfez Güç Mücadelesi. *Bilgesam stratejik araştırmalar merkezi*. (1201), 1-7.

⁸⁵Gh, Yusefi. (2017). اندازه مناسبات: ایران - عمان: [İran-Umman: ilişkilerin boyutu]. *İslam Dünyası Stratejik Araştırmalar Dergisi*. (71), 40-44.

Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ve İran arasında, İran'ın üç adası (Büyük Tunb, Küçük Tunb ve Abu Musa) üzerinde anlaşmazlık vardır. Bu adalar, stratejik konumları nedeniyle bölgedeki deniz trafiğini kontrol etme açısından önemlidir. İran ve Birleşik Arap Emirlikleri arasında uzun süredir devam eden bir bölgesel tartışma, iki devlet arasındaki stratejik çıkarlar ve coğrafi konumları nedeniyle oldukça karmaşık bir durum arz etmektedir. Tartışmanın merkezinde, Abu Musa, Büyük Tunb ve Küçük Tunb adaları yer almaktadır. Bu adalar, İran ve BAE arasında egemenlik iddiaları nedeniyle yıllardır gerilimli bir durumda bulunmaktadır.⁸⁶

BAE, adaların BAE'nin parçası olduğunu iddia etmektedir. Ancak İran, adaların İran toprağı olduğunu savunmaktadır ve adaların stratejik önemi nedeniyle onlara sahip çıkmaktadır. Adalar, Pers Körfezi'ndeki petrol ve doğalgaz yataklarına yakın bir konumda bulunmaktadır. İki devlet arasındaki gerilim, zaman zaman askeri çatışmalara bile yol açmıştır. Özellikle, 1971 yılında BAE'nin kurulmasından sonra İran, adaları kontrol altına almak için bir askeri operasyon düzenlemiş ve adalardaki BAE varlığını sonlandırmıştır. Bu olayın ardından, iki devlet arasındaki halen daha zaman tamamen çözüme kavuşmamıştır.⁸⁷

Son zamanlarda, İran ve BAE arasındaki gerilim, BAE'nin İsrail ile normalleşme anlaşması imzalaması ve İran'ın bölgedeki genişleyen etkisi nedeniyle artmıştır. Ancak, son dönemde İran ve BAE arasında diyalogun artması ve gerginliklerin azalması yönünde adımlar atılması olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmektedir.⁸⁸

5.3. İran ve Irak Arasında Shattülarap Nehri Üzerindeki Sınır Anlaşmazlığı

İran ve Irak arasındaki Shattülarap nehri üzerindeki sınır anlaşmazlığı, uzun bir tarihe dayanan bir sorun olarak bilinmektedir. Nehir, Pers Körfezi'nde yer almaktadır ve 120 km

⁸⁶A, Çağatay. (2016). Hürmüz Boğazı'ndaki Abu Musa ve Tunb Adaları Üzerindeki Anlaşmazlıklar, *International Journal of Afro-Eurasian Research*. 27-28.

⁸⁷Çağatay, a.g.k., 2016, 28-32.

⁸⁸M. Dehghanian, B. Zareii ve A. Ghorbani (2021). تبیین پیامدهای رابطه اسرائیل و امارات متحده عربی بر امنیت منطقه ای , جمهوری اسلامی ایران [İsrail ile Birleşik Arap Emirlikleri arasındaki ilişkinin İran İslam Cumhuriyeti'nin bölgesel güvenliği üzerindeki sonuçlarının açıklanması]. *Kutsal Savunma Çalışmaları ve Çağdaş Savaşlar dergisi*, 6(4). 163-196.

uzunluğunda Irak ve İran arasında sınır oluşturur. Bu bölgedeki anlaşmazlık, iki devlet arasındaki diplomatik ilişkileri ve bölgesel istikrarı etkileyen önemli bir faktördür.⁸⁹

Anlaşmazlık, tarihsel olarak 1937'de İran ve Irak arasında imzalanan bir antlaşmaya dayanmaktadır. Bu antlaşmada, Shattülarap nehri boyunca bir sınır çizgisinin belirlenmesi konusunda anlaşmaya varılmıştır. Ancak, bu anlaşma zaman içinde uygulanmamış ve iki devlet arasında farklı yorumlamalara yol açmıştır. İran, nehrin tamamının kendisine ait olduğunu iddia ederken, Irak ise orta çizgi prensibine dayanarak nehrin yarısının kendisine ait olduğunu savunmaktadır. Bu anlaşmazlık, iki devlet arasında zaman zaman askeri çatışmalara yol açmıştır. Özellikle 1980-1988 yılları arasındaki İran-İrak Savaşı sırasında, Shattülarap nehri boyunca savaşlar yaşanmış ve bu bölgede ciddi kayıplar verilmiştir. Bugün bile, nehrin güvenliği ve kullanımı konusunda anlaşmazlıklar devam etmektedir.⁹⁰

5.4. Suudi Arabistan ve Katar arasında Sınır Anlaşmazlıkları

Suudi Arabistan ve Katar arasındaki sınır anlaşmazlıkları, yıllardır devam etmektedir. İki devlet, Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) devletleri arasında bulunmaktadır. Anlaşmazlık, Suudi Arabistan ve Katar arasındaki Khor Al-Udaid deniz bölgesi dahil olmak üzere sınırın birkaç noktasında yaşanmaktadır. Suudi Arabistan ve Katar arasındaki sınır anlaşmazlığı, Katar'ın petrol kaynakları ve zengin doğal gaz rezervleri nedeniyle stratejik önem taşımaktadır. Sınır anlaşmazlığı, her iki devlet arasındaki ilişkileri olumsuz etkilemiştir. 2017 yılında, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Bahreyn ve Mısır, Katar ile diplomatik ilişkileri kesmiş ve ülke bir ambargo uygulamışlardır. Bu krizin çözümü için bir dizi görüşme gerçekleştirilmiştir, ancak sınır anlaşmazlıkları hala devam etmektedir.⁹¹

5.5. Kuveyt ve Irak Arasındaki Sınır Anlaşmazlığı

Kuweyt ve Irak arasındaki sınır anlaşmazlığı, Pers Körfezi'nde önemli bir sorun olarak bilinmektedir. Bu anlaşmazlık, iki devlet arasında uzun yıllardır devam eden siyasi, askeri ve ekonomik gerilimlere yol açmıştır. Anlaşmazlık, Kuveyt'in bağımsızlığını ilan etmesi

⁸⁹N. Aydın, B. Ertürk, (2015). Ortadoğu'da Şattülarap'ın Önemi ve Şattülarap Üzerindeki Çekişmeler. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, 1(28), 72-73.

⁹⁰B. Kurt, (2007). Dünden Bugüne Şatt-ül Arap Sorunu. *Akademik Orta Doğu Dergisi*, 1(2), 137-155.

⁹¹H. Öztürkler, (2017). Katar krizinin ekonomi politikası. *Ortadoğu Analiz*, 9(81), 78-80.

sonrasında ortaya çıkmıştır. Irak, Kuveyt'in topraklarının bazı bölümlerinin kendi toprakları olduğunu iddia etmiştir. Bu iddia, 1990 yılında Irak'ın Kuveyt'i işgali ile doruk noktasına ulaşmıştır. Ancak, bu işgal, BM tarafından kınanmış ve Irak'a karşı bir koalisyon gücü oluşturulmuştur. Bu güç, 1991'de Kuveyt'i kurtarmak için bir askeri müdahale gerçekleştirmiştir.⁹²

Bugün bile, Kuveyt ve Irak arasındaki sınır anlaşmazlığı devam etmektedir. İki devlet arasında sınır çizgisi konusunda hala anlaşmazlıklar bulunmaktadır ve bu anlaşmazlık, bölgedeki istikrarsızlığı artırmaktadır. Ayrıca, bu anlaşmazlık, petrol ve doğal gaz kaynakları açısından zengin bir bölgede bulunması nedeniyle, bölgesel ve küresel ekonomik etkilere sahip olmaktadır.⁹³

5.6. Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri Arasında Sınır Anlaşmazlıkları

Katar ve BAE arasındaki sınır anlaşmazlıkları, iki devlet arasındaki ilişkilerin birçok kez gerilmesine neden olmuştur. İki devlet arasındaki ana anlaşmazlık noktası, Katar'ın kuzeydoğusunda yer alan Zubarah bölgesidir. BAE, bu bölgeyi tarihi ve kültürel açıdan önemli bir yer olarak kabul etmekte ve Katar'ın bölgede arkeolojik kazı çalışmaları yapmasına karşı çıkmaktadır. Sınır anlaşmazlığı, aynı zamanda iki devlet arasındaki deniz sınırında da yaşanmaktadır. Bu anlaşmazlık, doğal kaynakların kontrolü, özellikle doğal gaz kaynaklarının paylaşımı açısından önemlidir. 2018 yılında, BAE, Katar'ın kara sınırlarını ve hava sahasını kapatan bir ambargo uygulamıştır. Bu ambargo, Katar ekonomisini olumsuz etkilemiş ve iki devlet arasındaki ilişkiler daha da gerilmiştir.⁹⁴

5.7. İran ve Suudi Arabistan Arasında Stratejik Konularda Ayrılıklar

İran ve Suudi Arabistan arasında stratejik konulardaki ayrılıkları, uzun yıllardır devam eden ve bölgesel istikrara olumsuz etki eden bir durumdur. İki devlet arasındaki temel ayrılıklar, mezhepsel farklılıklar, bölgesel nüfuz mücadelesi, enerji kaynaklarının kontrolü

⁹²E. Daban, Z., C. Daban, (2018). Saddam Hüseyin Dönemi Irak Dış Politikası: Irak-İran Savaşı, Kuveyt'in İşgali ve ABD'nin Irak'a Müdahalesi. *Ahi Evran Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1), 97-101.

⁹³E. Daban, Z., C. Daban, **a.g.k.**, 2018, 102-103.

⁹⁴A. Jafari, (2010). ژئوپلیتیک مرزهای امارات متحده عربی. [Birleşik Arap Emirlikleri sınırlarının jeopolitiği]. *Politik-ekonomik bilgi*. 24(274), 81-83.

ve bölgedeki çatışmaların çözümü gibi konular etrafında dönmektedir. İran ve Suudi Arabistan arasındaki en önemli ayrılıklardan biri, İran'ın Şii ve Suudi Arabistan'ın Sünni bir ülke olmasıdır. Bu farklılıklar, iki devlet arasındaki mezhepsel gerginliği arttırmaktadır. İran, Şii nüfusun çoğunlukta olduğu Irak, Suriye ve Lübnan gibi ülkelerde etkin bir rol oynarken, Suudi Arabistan ise bölgedeki Sünni liderlere destek vermektedir.⁹⁵

İran ve Suudi Arabistan arasındaki bir diğer stratejik ayrılık noktası ise Pers Körfezi ve enerji kaynaklarıdır. Bölgedeki en büyük petrol üreticisi olan Suudi Arabistan, enerji kaynaklarının kontrolünü elinde bulundurmaktadır. İran ise dünyanın en büyük doğal gaz rezervlerine sahip olan ülkelerinden biridir. Bu durum, iki devlet arasında enerji mücadelesine neden olmakta ve bölgesel istikrarsızlığı arttırmaktadır.⁹⁶

Sonuç olarak, Pers Körfezi ve Hürmüz Boğazı, Orta Doğu'daki stratejik önemi nedeniyle çeşitli devletler arasındaki gerilimlerin sürdüğü bir bölgedir. Ancak, bölgesel güvenlik ve istikrar, bölgedeki tüm devletlerin işbirliği ve diyalogu yoluyla sağlanabilir. Bu nedenle, bölgedeki devletlerin barışçıl bir şekilde birlikte çalışması, bölgedeki tüm tarafların çıkarına olacaktır.

6. İRAN VE UMMAN'IN GEÇİŞLERDEN ÜCRET ALMA DURUMU

Hürmüz Boğazı, uluslararası boğazlar içerisinde yer alır ve gemi trafiği serbesttir. Ayrıca BMDHS'nın 26'ncı Maddesinin 1'inci fıkrasına göre devletler gemilerden karasularından geçiş yaptıkları için ücret talep edemeyeceklerdir. Bu nedenle, İran ve Umman, Hürmüz Boğazı'nda gemilerden boğazdan geçişleri için para almaları mümkün değildir. Ancak, her iki devlet de Hürmüz Boğazı'nda bulunan limanlarında gemi trafiği ve liman hizmetleri için ücretlendirme yapabilecektir. Bu ücretler, gemi boyutuna, taşıdığı yüke ve liman hizmetleri gereksinimlerine göre değişiklik göstermektedir.⁹⁷

⁹⁵M. H. Özev, (2016). İran-Suudi Arabistan İlişkileri. *Journal of the Faculty of Economics/Iktisat Fakültesi Mecmuası*, 66(1), 206-210. 222.

⁹⁶M. Aghaalkhani, A. Azghandi, (2013). بررسی عوامل منطقه ای واگرایی در روابط ایران و عربستان. [İran ve Suudi Arabistan ilişkilerinde bölgesel ayrışma faktörlerinin araştırılması]. *Hukuk ve Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 43(2), 234.

⁹⁷Fallahi, a.g.k., 2015, 40.

İran, Hürmüz Boğazı'nın kuzeyinde bulunan limanlarından petrol ihracatı gerçekleştirmektedir ve bu limanlarda liman hizmetleri için ücret alınmaktadır. Benzer şekilde, Umman'ın Hürmüz Boğazı'ndaki kıyı şeridinde de petrol ihracatı yapılmakta ve liman hizmetleri için ücret alınmaktadır. Ancak, her iki devlet de gemilerden geçiş ücreti talep etme gibi bir hakları bulunmamaktadır. Hürmüz Boğazı, dünya ticaretinde önemli bir rol oynadığı için, gemi geçişleri herhangi bir devletin engeline takılmadan serbest bir şekilde gerçekleştirilmelidir.⁹⁸

Hürmüz Boğazı'nda deniz trafiğinin ayrılmasına yönelik, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)⁹⁹ tarafından iki plan hazırlanmıştır. İran ve Umman tarafından onaylanmış olan bu iki planın biri Umman karasularında, diğeri ise İran karasularında olmaktadır. Günümüzde uluslararası ulaşım, taşımacılık genellikle birinci plan kullanılarak yapılmaktadır; bu planla gemiler Umman Denizi tarafından boğaza girerken boğazın kuzeyinden, çıkışta ise boğazın güneyinden geçmektedirler. Bunun sonucunda Umman hükümeti gemi trafiğini kolaylaştırmak için, seyrüsefer yardım levhaları ve telekomünikasyon gibi gerekli tüm tedbirleri, hizmetlerinin ücret karşılığını almak şartı ile yapmakla sorumludur. Elbette boğazın güvenliğinin sağlanması, iki devletin ortak sorumluluğundadır.¹⁰⁰

7. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAN GEÇEN GEMİ TÜRLERİ

Hürmüz Boğazı, dünyanın en yoğun deniz trafiğine sahip bölgelerinden biridir. Her yıl binlerce gemi buradan geçmektedir. Bu gemiler arasında, petrol tankerleri, sıvı doğal gaz (LNG) tankerleri, kimyasal tankerler, konteyner gemileri, genel kargo gemileri, yolcu gemileri, diğeri ticari gemiler ve savaş gemileri yer almaktadır.¹⁰¹

Petrol tankerleri, Hürmüz Boğazı'ndan en sık geçen gemi türlerinden biridir. Bu tankerler, Pers Körfezi'nde yer alan petrol üreticisi ülkelerden çıkan ham petrolü dünya pazarlarına taşımaktadır. Hürmüz Boğazı'ndan geçen petrol tankerleri dünya petrol

⁹⁸Rashid, a.g.k., 2022, 55-130.

⁹⁹Uluslararası Denizcilik Örgütü (İngilizce: International Maritime Organization, IMO).

¹⁰⁰R. Musazadeh, (2018). سازمان های بین المللی, [International Organization]. (27. b.). Tehran: Mizan Legal Foundation.

¹⁰¹Koday, kaymaz, a.g.k., 2017, 893-896.

ticaretinin %20'sinden fazlasını taşımaktadır. LNG tankerleri de Hürmüz Boğazı'ndan geçen diğer bir gemi türüdür. Bu tankerler, doğalgaz üreticisi ülkelerden doğalgazı dünya pazarlarına taşımaktadır. Hürmüz Boğazı'ndan geçen LNG tankerleri dünya doğal gaz ticaretinin %33'ünden fazlasını taşımaktadır. Kimyasal tankerler, petrol ürünleri, sıvı kimyasallar ve diğer tehlikeli maddelerin taşınmasında kullanılan gemilerdir. Konteyner gemileri, genellikle mal taşımak için kullanılırken, yolcu gemileri turistik faaliyetler için kullanılmaktadır. Hürmüz Boğazı, savaş gemilerinin de geçiş yaptığı stratejik bir su yolu olduğundan, savaş gemileri de boğazdan geçmektedir. Hürmüz Boğazı, dünya petrol ticaretinin yaklaşık üçte birinin geçtiği bir bölge olduğundan, savaş gemileri burayı korumak ve serbest geçişi sağlamak için de sık sık bu bölgeden geçmektedir. Savaş gemileri, genellikle bölgedeki güvenliği sağlamak için geçmektedir. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere ve Fransa gibi devletler, bölgedeki deniz trafiğini kontrol etmek ve dünya petrol ticaretini korumak için savaş gemilerini görevlendirmektedir. Bunların yanı sıra, bölgedeki güvenliği sağlamak için İran ve Umman savaş gemilerini görevlendirmektedir. Savaş gemileri, genellikle gemi trafiğinden ayrılmadan seyrederler ve gemilerin geçişlerini kontrol altında tutarlar. Böylece, deniz trafiğinin güvenliği sağlanır ve herhangi bir saldırı veya korsanlık olayına karşı önlemler alınır.¹⁰²

Hürmüz Boğazı'ndan geçen gemilerin çoğu, dünya ticaretinde büyük bir rol oynayan Asya ve Avrupa arasındaki ticari bağlantıları sağlamaktadır. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı'ndaki gemi trafiği, küresel ekonominin bir göstergesi olarak kabul edilmektedir.

8. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDA TİCARET VE DÜNYA ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Hürmüz Boğazı, dünya petrol ticaretinde stratejik bir konuma sahip olduğu için enerji taşımacılığı için önemli bir geçiş noktasıdır. Pers Körfez devletleri ve Asya devletleri arasındaki ticaretin önemli bir kısmı Hürmüz Boğazı'ndan geçmektedir. Bu ticaret, petrol, doğal gaz, kimyasallar ve petrokimya ürünleri, gıda ürünleri, inşaat malzemeleri ve diğer

¹⁰²Y. Jamur, (2007). اطلس ملی حمل و نقل ایران. [Iran'ın ulusal ulaşım atlası]. Tahran: İran Ulusal Haritalama Ajansı, 44-58.

tüketim mallarını içermektedir. Dünya petrol tüketiminin yaklaşık %20'si Hürmüz Boğazı'ndan geçmektedir.¹⁰³

Hürmüz Boğazı ayrıca dünya üretim ve tüketimini etkileyen birçok ülkeye de hizmet vermektedir. Petrol ihracatçısı ülkeler, Hürmüz Boğazı'nın güvenliği konusunda endişelenmektedirler. Çünkü bölgedeki politik istikrarsızlık ve askeri tehditler, boğazın kapatılmasına neden olabilecek riskleri artırmaktadır. Aynı zamanda, Asya ülkeleri, özellikle Çin ve Hindistan, Hürmüz Boğazı'ndan geçen petrol ve doğal gazın büyük bir kısmını ithal etmektedirler. Bu nedenle, bölgedeki herhangi bir jeopolitik gerilim, bu ülkelerde ekonomik etkiler yaratabilir.¹⁰⁴

Hürmüz Boğazı bölgesinden yapılan ticarete gıda ürünleri, inşaat malzemeleri ve diğer tüketim malları da önemli bir yer tutuyor. Özellikle, Orta Doğu bölgesindeki devletlerin birçoğu, gıda ürünleri ithalatı için Hürmüz Boğazı üzerinden deniz yoluyla ulaşımı tercih ediyorlar. Bu devletler arasında özellikle Suudi Arabistan, İran, BAE, Katar ve Kuveyt önemli ithalatçılar arasında yer almaktadır. Ayrıca, inşaat sektörü de bölgede önemli bir ticaret alanıdır ve Hürmüz Boğazı üzerinden taşınan inşaat malzemeleri arasında çimento, demir ve çelik gibi malzemeler yer almaktadır. Bunun yanı sıra, bölgedeki diğer tüketim malları arasında elektronik ürünler, ev eşyaları, tekstil ürünleri ve otomotiv yedek parçaları gibi ürünler de yer almaktadır. Bu ürünler genellikle Asya ülkelerinden gelmektedir ve Hürmüz Boğazı, bu ürünlerin Ortadoğu ülkelerine ulaştırılması için önemli bir geçiş noktasıdır.¹⁰⁵

Sonuç olarak, Hürmüz Boğazı'nın ticari ve stratejik önemi dünya genelinde hissedilmektedir. Bu bölgenin güvenliği ve istikrarı, dünya ekonomisi ve enerji piyasaları için son derece önemlidir.

9. PERS KÖRFEZİ İÇİN HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN ÖNEMİ

¹⁰³Fallahi, a.g.k., 2015, 60-63.

¹⁰⁴Gh. Ashuri, A. Ezzati, Sh. Mortezaei, (2018). بررسی و تحلیل ساختار امنیتی خلیج فارس و تنگه هرمز در راستای الگوی امنیتی بازدارندگی با تأکید بر نقش راهبردی منطقه‌ای و بین‌المللی [Pers Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nın güvenlik yapısının, bölgesel ve uluslararası stratejik rol vurgusu ile caydırıcılık güvenlik modeli doğrultusunda incelenmesi ve analizi]. *Beşeri coğrafyada yeni tutumlar Dergisi*, 10(2). 197-202.

¹⁰⁵Noorbakhsh, a.g.k., 1983, 16.

Pers Körfezi, dünyanın en önemli petrol üretim ve ihracat bölgesi olan Ortadoğu'da yer almaktadır. Bu nedenle, Pers Körfezi, dünya ekonomisi açısından büyük önem taşımaktadır. Körfezin limanları, petrol ihracatı ve ithalatı, ticaret ve deniz taşımacılığı için stratejik bir konumdadır. Ayrıca, Pers Körfezi, birçok Orta Doğu ülkesi devletleri için bir geçiş noktasıdır.¹⁰⁶

Hürmüz Boğazı, Pers Körfezi'ni Hint Okyanusu'na bağlayan ana su yolu olarak önemli bir rol oynamaktadır. Bu bölgedeki deniz taşımacılığı hacmi oldukça yüksektir ve dünya çapında ticaretin büyük bir bölümü buradan gerçekleşmektedir. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı, dünya petrol ticaretinin yaklaşık dörtte birinin geçtiği önemli bir bölgedir. Bu bölge, ticaret ve enerji kaynaklarına erişim için stratejik bir geçiş noktasıdır ve dünya ekonomisi için büyük önem taşımaktadır. Asya ülkelerinden Avrupa'ya ve Amerika'ya ticaret yapan gemilerin çoğunun bu su yolunu kullanması, bu su yolun küresel ticaret üzerindeki etkisini daha da arttırmaktadır. Hürmüz Boğazı, Pers Körfezi'nde yer alan tek giriş ve çıkış noktası olduğu için önemlidir. Alternatif bir su yolu bulunmaması, Hürmüz Boğazı'nın önemini daha da arttırmaktadır. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı'nın açık ve güvenli bir şekilde kullanılması, dünya ekonomisi açısından büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, bölgedeki deniz yollarının güvenliği de büyük önem taşımaktadır. Çünkü bölgedeki herhangi bir saldırı veya çatışma, petrol ve doğal gaz fiyatlarında ciddi bir artışa sebep olabilir ve dünya ekonomisinde önemli bir etki yaratabilir. Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemi bu nedenle sadece bölge ülkeleri için değil, dünya genelindeki ekonomik ve siyasi aktörler için de önemli bir konudur.¹⁰⁷

¹⁰⁶S. Şahin, (2003). *Basra Körfezi'nin Jeopolitik önemi*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü. 5-10.

¹⁰⁷H. Rabii, (2013). *اهمیت ژئواکونومیک خلیج فارس و نقش تنگه هرمز از نگاه آمار*. [Pers Körfezi'nin jeoekonomik önemi ve Hürmüz Boğazı'nın istatistik açısından rolü]. *Politik-Ekonomik Bilgi Dergisi*, (290). 20-33.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1. HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN İRAN MİLLİ GÜVENLİĞİNDEKİ ROLÜ

Hürmüz Boğazı, İran'ın milli güvenliği açısından son derece önemli bir role sahiptir. Boğaz, Pers Körfezi'ndeki petrol ve doğal gaz rezervlerinin, dünya pazarlarına ulaşmasını sağlayan en önemli geçiş noktasıdır. Dolayısıyla, boğazın güvenliği, İran'ın ekonomik çıkarları ve milli güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır. İran, Hürmüz Boğazı'nın güvenliğini sağlamak için çeşitli önlemler almaktadır. İran, boğazdaki gemi trafiğini denetleyen ve güvenliği sağlayan İran İslam Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri'ni kurmuştur. Bu kuvvetler, Boğaz'da seyreden gemilerin uygun seyir ve güvenlik tedbirlerini almalarını sağlamakta, herhangi bir tehdit veya saldırı durumunda ise müdahale etmektedir. Bunun yanı sıra, İran, denizaltılar, savaş gemileri ve füzeler dahil olmak üzere modern savunma sistemleriyle Hürmüz Boğazı'nı korumaktadır.¹⁰⁸

İran, Hürmüz Boğazı'nın uluslararası toplumun güvenliği için de kritik önem taşıdığını kabul etmektedir. İran, Boğaz'dan geçen gemilerin serbest geçiş hakkını tanıyan ve boğazın güvenliği için işbirliğini öngören uluslararası antlaşmaları desteklemektedir. Ancak, İran aynı zamanda, Hürmüz Boğazı'nın kendi milli güvenliği açısından kritik bir konuma sahip olduğunu ve bu nedenle gerektiğinde boğazın güvenliğini sağlamak için kendisine yetki verildiğini belirtmektedir.¹⁰⁹

1.1. Sınırın Korunması

İran, Hürmüz Boğazı'ndaki karasularını İBDK yasası ile sınırlandırmaktadır. Bu yasa, İran'ın Hürmüz Boğazı'nın kuzeyindeki deniz sularında egemenlik haklarına sahip olduğunu belirtmektedir. Buna göre, İran'ın karasuları, 12 deniz mili genişliğinde ve sınırları, Hürmüz Boğazı'nın kuzeyindeki en yakın kıyıya kadar uzanmaktadır.¹¹⁰

İran İslam Cumhuriyeti, Hürmüz Boğazı'nı yabancı devletlere karşı koruma altına alan sınır güvenliği önlemleri almaktadır. Sınır güvenliği önlemleri arasında, Hürmüz Boğazı'nda gemi trafiğini izlemek için radar sistemleri, uçaklar ve insansız hava araçları kullanımı yer

¹⁰⁸Fallahtabar, a.g.k., 2017, 26.

¹⁰⁹Mirzaiitabar, a.g.k., 2015, 84.

¹¹⁰Zakirhossein, a.g.k., 1993, 221-223.

almaktadır. Ayrıca, boğazda devriye görevi yapan İran İslam Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri gemileri, Boğaz'da seyreden gemilerin güvenliği için sürekli olarak denetim yapmaktadır.¹¹¹

İran'ın sınır güvenliği önlemleri bazen yabancı devletlerin eleştirilerine neden olmuştur. Özellikle, ABD ve diğer bazı Batılı ülkeler, İran'ın sınır güvenliği önlemlerini, Hürmüz Boğazı'nda uluslararası hukuka uygun olmayan uygulamalar olarak değerlendirmektedirler. Ancak, İran bu eleştirileri reddetmekte ve sınır güvenliği önlemlerinin uluslararası hukuka uygun olduğunu ve yalnızca boğazın güvenliğini sağlamayı amaçladığını savunmaktadır.¹¹²

1.2. Boğazın Güvenliği ile İlgili, İran'ın Aldığı Önlemler

İran, Hürmüz Boğazı'nın güvenliğini sağlamak için çeşitli askeri, diplomasi, ve diğer önlemler almaktadır. Bu önlemler arasında şunlar yer almaktadır:

1.2.1. Deniz kuvvetleri

İran'ın Deniz Kuvvetleri, Hürmüz Boğazı'nda gemi trafiğini kontrol etmek, yasadışı faaliyetleri tespit etmek ve deniz güvenliği sağlamak için görev yapmaktadır. Deniz Kuvvetleri gemileri, devriye gezmekte ve İran'ın deniz alanlarını gözetlemektedir.¹¹³

1.2.2. Kara birlikleri

İran'ın Hürmüz Boğazı çevresindeki kara birlikleri, kıyıda radar ve diğer izleme teknolojileri kullanarak İran'ın kıyılarını gözetlemektedir. Ayrıca, kıyı birlikleri, istihbarat toplamak ve gerekli müdahaleleri yapmak için hazırlıklıdır.¹¹⁴

1.2.3. Diplomasi

¹¹¹A. Nejat, İ. Abbasi, S. Talebi, (2016). *الگوی امنیتی بازدارندگی در تنگه هرمز و امنیت ملی*. جمهوری اسلامی. [Hürmüz Boğazı'ndaki caydırıcılık güvenlik modeli ve İran İslam Cumhuriyeti'nin ulusal güvenliği]. *Stratejik politika araştırması dergisi*. 5 (17). 61. 71-73.

¹¹²B. Alagöz, (2013). *İran İslam Cumhuriyeti Dış Politikasında Etkili Bir Unsur Olarak Güvenlikleştirme Siyaseti: 2003 Irak Savaşı Sonrası İran'ın Basra Körfezi Politikası*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü. 225-235.

¹¹³A. Nejat, İ. Abbasi, S. Talebi, **a.g.k.**, 2016, 74.

¹¹⁴Ashuri, Gh. Ezzati, A. Mortezaei, **Sh. a.g.k.**, 2018, 209.

İran, Hürmüz Boğazı'nın güvenliği konusunda diğer bölge devletleri ve uluslararası toplumla diyalog ve işbirliği yürütmektedir. İran, bölgedeki devletlerle askeri ve istihbarat işbirliği yaparak, istikrarı ve güvenliği sağlamaya çalışmaktadır.¹¹⁵

1.2.4. Tehdit algısı

İran, bölgedeki güvenlik tehditlerini sürekli olarak değerlendirmekte ve buna göre tedbirler almaktadır. İran, bölgedeki istikrarsızlığı ve terörist faaliyetleri önlemek için diğer devletlerle işbirliği yapmakta ve bölgede güvenliği sağlamak için çalışmaktadır.¹¹⁶

1.2.5. Silahlı insansız hava araçları

İran, Hürmüz Boğazı'nın güvenliği için silahlı insansız hava araçları kullanmaktadır. Bu araçları, yasadışı faaliyetleri tespit etmek ve gerekli müdahaleleri yapmak için kullanılmaktadır.¹¹⁷

1.2.6. Deniz mayınları

İran, Hürmüz Boğazı'nda deniz mayınları kullanarak, bölgedeki gemilerin güvenliğini sağlamaktadır. Deniz mayınları, İran'ın Hürmüz Boğazı'ndaki kıyı şeridinde konuşlandırılmıştır.¹¹⁸

Bu önlemler, İran'ın Hürmüz Boğazı'nın güvenliğini sağlamak için kullandığı yöntemlerden bazılarıdır. Ancak, bölgedeki güvenlik tehditleri devam ettiği sürece, İran'ın bu önlemleri sürekli olarak güncellemesi ve geliştirmesi gerekmektedir.

2. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDA ÇIKAN TARTIŞMALAR VE KAZALAR

Hürmüz Boğazı, Pers Körfezi'nden Umman Denizi'ne uzanan bir su yolu ve dünya deniz ticareti için kritik bir geçiş noktasıdır. Boğaz, her gün yaklaşık 100 petrol tankerinin geçtiği dünyanın en yoğun deniz trafiğine sahip boğazlarından biridir. Bununla birlikte, bu

¹¹⁵Ashuri, Gh. Ezzati, A. Mortezaei, Sh. a.g.k., 2018, 208.

¹¹⁶B. Sazmand, M. Jokar, (2016). مجموعه امنیتی منطقه‌ای، پویشها و الگوهای روابط. کشورهاي حوزه خليج فارس [Pers Körfezi ülkelerinin bölgesel güvenlik kompleksi, kampanyaları ve ilişki kalıpları]. *Jeopolitik dergisi*. 12(2), 169-170.

¹¹⁷E.H. Armağan, (2022). *İran devrim muhafızları ve siyasal sistemdeki yeri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. 65-67.

¹¹⁸E.H. Armağan, a.g.k., 2022, 76.

yüksek yoğunluklu gemi trafiği, bazen kaza riskini artırır. Hürmüz Boğazı, dar bir geçit olduğu için gemilerin yan yana geçmesi çok zordur. Ayrıca boğazda çift yönlü akıntılar da mevcuttur, bu da gemilerin manevra yapmasını zorlaştırmaktadır. Hürmüz Boğazı ve Pers Körfezi, tarihte birçok önemli olaya ev sahipliği yapmış olan stratejik noktalardır.¹¹⁹ Bu bölgede gerçekleşen olaylardan bazıları şunlardır:

2.1. Tanker Savaşları

1980'lerde, İran-İrak Savaşı sırasında, Hürmüz Boğazı, iki devlet arasındaki çatışmaların bir alanı haline gelmiştir. Bu dönemde, gemilerin bölgeden geçişi zorlaştı ve her iki taraf da petrol tankerlerine saldırdı ve birçok tanker hasar gördü veya batırıldı. Bu olaylar, dünya petrol ticaretini olumsuz etkiledi ve petrol fiyatlarının artmasına neden oldu. Tanker savaşlarından Körfez Savaşı bölümünde daha detaylı şekilde bahsedilecektir.¹²⁰

2.2. İran Yolcu Uçağının Vurulması

1988 yılında, İran-İrak Savaşı sırasında, ABD Donanması'na ait USS Vincennes adlı bir savaş gemisi, İran Hava Yolları'na ait bir yolcu uçağına füze atarak uçağın düşürülmesine neden oldu. Olay, 3 Temmuz 1988 tarihinde Hürmüz Boğazı'nın üstünde gerçekleşti. Uçakta bulunan 290 kişi hayatını kaybetti. ABD hükümeti, olayın bir kazayla gerçekleştiğini iddia etti ve USS Vincennes gemisinin İran tarafından düzenlenen saldırılara karşı önlem almak için uçağı düşürdüğünü savundu.¹²¹ Ancak, olay uluslararası toplumda büyük bir tartışmaya neden oldu ve İran hükümeti olayı kınadı. Olayın ardından, ABD hükümeti resmi olarak özür dilemedi, ancak İran'a tazminat ödemesi yapmayı kabul etti. ABD Donanması ise, USS Vincennes gemisinin kaptanı dahil olmak üzere bazı personelin disiplin cezaları aldığını açıkladı. Bu olay, ABD ve İran arasındaki ilişkileri daha da gerdi ve iki devlet arasındaki gerginliği artırdı.¹²²

¹¹⁹A. O. Diriöz, (2012). Hürmüz Boğazı ile ilgili Jeopolitik Riskler. *Ortadoğu Analiz*, 4(42).

¹²⁰F. Övüngen, (2017). *Silahlı Çatışmalarda Denizde Zapt ve Müsadere*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. 9-10. 199-200.

¹²¹Rashid, a.g.k., 2022, 30.

¹²²R. Jahanfar, (2016). *بازخوانی پرونده یک جنایت؛ بررسی فنی عملکرد ناو وینسنس در حمله به هواپیمای مسافربری ایران*. *Tarihsel çalışmalar dergisi*. [Bir Suç Dosyasını Yeniden Okumak; İran Yolcu Uçağına Yapılan Saldırıda Vincennes Gemisinin Performansının Teknik Değerlendirmesi]. (52), 10-41.

2.3. USS Stark Olayı

1987 yılında, Amerika gemisi olan USS Stark firkateyni Pers Körfezi'nde seyir halindeyken, Irak ait bir savaş uçağı tarafından füze saldırısına uğradı. Saldırı sonucu, 37 Amerikan askeri öldü ve 21 kişi yaralandı. Bunun üzerine ABD hükümeti, Irak'a karşı bir dizi diplomatik hareket gerçekleştirdi. Irak hükümeti bu saldırı için özür diledi ve ölenlere tazminat ödedi. Bu hasarın ardından USS Stark Bahreyn'e götürüldü ve ön onarımların ardından Florida'daki Mayport Deniz Üssü'ne götürüldü ve orda 1999 yılına kadar aktif kaldı ve nihayet 2006'da görevden alındı.¹²³

2.4. İngiltere'ye Ait Gemiye El Koyulması

Stena Impero, Birleşik Krallık'a ait bir petrol tankeridir. 19 Temmuz 2019 tarihinde, Stena Impero, İran'a ait İslam Devrim Muhafızları (Sepah) tarafından dünya ticaret yolundaki Hürmüz Boğazı'nda durdurulup, el koyuldu. Olaya göre, İran, Stena Impero'yu "deniz güvenliğine aykırı hareket etmek" ve "uluslararası denizcilik kurallarını ihlal etmek" suçlamalarıyla durdurdu. İran yetkilileri, tankerin İran karasularına girdiğini ve gemi mürettebatının, diğer gemilere çarpmamak için ani bir manevra yapmak zorunda kalmasına rağmen, bölgede seyir yaparken gerekli izinleri almadığını iddia etti. Stena Impero'nun 23 mürettebatı, gemi'ye el koyulmasında gözaltına alındı ve İran'a götürüldü.¹²⁴

Ancak duruma başka açıdan bakıldığında, İran'a ait Grace 1 petrol tankerin, 4 Temmuz 2019 tarihinde Birleşik Krallık Denizasıırı Topraklarına bağlı olan Cebelitarık'ta İngiliz yetkililer tarafından el koyulması ile alakalı olduğu iddia edilmektedir. Daha sonra, İran da benzer bir şekilde Stena Impero petrol tankerin Hürmüz Boğazı'nda el koyarak karşılık verdi. İran, Grace 1'in serbest bırakılmasını talep ederek, Stena Impero'nun da serbest bırakılmasını istemişti. Ancak, Grace1 olayı, 15 Ağustos 2019 tarihinde, Cebelitarık'ın İran'a

¹²³A. Price, (2001). *War in the Fourth Dimension, US Electronic Warfare from the Vietnam War to the Present*, London: Greenhill Books, 159-161.

¹²⁴Cumhurbaşkanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi'nin resmi web sitesi, سایت رسمی مرکز بررسی های استراتژیک ریاست جمهوری, https://css.ir/fa/content/114847/%D9%86%DA%A9%D8%A7%D8%AA_%D8%AD%D9%82%D9%88%D9%82%DB%8C_%D9%BE%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%85%D9%88%D9%86_%D8%AA%D9%88%D9%82%DB%8C%D9%81_%DA%A9%D8%B4%D8%AA%DB%8C_%D8%A7%D9%86%DA%AF%D9%84%DB%8C%D8%B3%DB%8C_%D8%AA%D9%88%D8%B3%D8%B7_%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86 (Erişim Tarihi: 13.04.2023).

yönelik petrol ambargosunu ihlal etmediğine dair taahhüt verilmesi ve birkaç hukuki sürecin ardından, tankerin serbest bırakılmasıyla sonuçlandı. Tanker, Cebelitarık yetkililerinin verdiği karar doğrultusunda serbest bırakıldı ve onun ardından İran benzer bir kararla el koyduğu Stena İmpero tankeri serbest bıraktı ve olay böylece sona erdi.¹²⁵

3. HÜRMÜZ BOĞAZI BÖLGESİNDEKİ SAVAŞLAR

Hürmüz Boğazı ve Pers Körfezi'nin önemi, dünya petrol arzının önemli bir kısmının bu bölgeden geçmesinden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, bölge, dünya ekonomisi ve siyasi dengeleri üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Bölgenin stratejik önemi, uluslararası güçlerin bölgedeki jeopolitik duruma müdahale etmelerine neden olmuştur. Bu müdahaleler, bölgedeki çatışmaların artmasına ve bölge devletleri arasındaki gerilimin yükselmesine yol açmıştır. Ayrıca, bölgedeki petrol kaynakları ve tesislerinin güvenliği, uluslararası ticaretin ve ekonominin sürdürülebilirliği için kritik önem taşımaktadır. Bu nedenle, bölgedeki savaşlar ve çatışmalar, küresel ekonomi ve siyasi dengeler açısından büyük bir önem arz etmektedir.¹²⁶

3.1. İran-Irak Savaşı

İran-Irak Savaşı, 1980-1988 yılları arasında İran İslam Cumhuriyeti ve Irak arasında gerçekleşen bir savaştır. Bu savaş, modern dönemlerdeki Orta Doğu'nun en kanlı çatışmalarından biri olarak kabul edilir ve birçok devlet ve güç bloğu tarafından desteklendi veya eleştirildi. İran-Irak Savaşı, Saddam Hüseyin'in başkanlık ettiği Irak'ın İran'ın İslam Cumhuriyeti'ni istikrarsızlaştırmaya ve ülke içindeki Şii Müslümanların ayaklanmasını bastırmaya çalıştığı bir dizi saldırı ile başladı. İran İslam Cumhuriyeti, savaşın başlangıcında hükümet içinde bölünmüş durumdaydı ve devletin savunmasında yeterli hazırlıklar yapılmamıştı. İlk saldırıların ardından İran, Irak'a karşı savaş ilan etti ve hızlı bir şekilde toparlandı. İran ordusu, düşük teknolojik seviyesine rağmen, geniş halk desteği, savaşçı taktikler ve İslami bağlılığı sayesinde Irak ordusuna karşı önemli zaferler kazandı. Savaşın ilerleyen yıllarında, her iki taraf da yoğun kayıplar verdi ve çatışmalar çoğunlukla sınırda ve

¹²⁵T. J. Artista, B., Hermono, E. S. Puspayu, (2020). Penyelesaian Sengketa Tindakan Penyitaan Kapal Tanker Stena Impero Berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz Menurut Hukum Internasional. *Hukum Dergisi*, 7(1).

¹²⁶Fallahi, a.g.k., 2015, 63-71.

Irak'ın Pers Körfezi'ndeki şehirlerinde gerçekleşti. Her iki taraf da ağır silahlar kullanarak savaşı ve binlerce sivil öldü ya da yaralandı.¹²⁷

3.1.1. Savaşın nedenleri

Irak, İran-İrak Savaşı'nın başlamasına neden olan ilk saldırıyı gerçekleştiren taraf oldu. Irak lideri Saddam Hüseyin, 1980 yılında İran'ın savunmasız olduğunu düşünerek, İran'ın sınır bölgelerine saldırdı. İran-İrak Savaşı'nın nedenleri oldukça karmaşık ve birden fazla faktörden kaynaklanmaktadır.¹²⁸ Ancak, Irak'ın İran'a karşı savaş ilan etmesindeki ana sebepler aşağıdaki gibi sıralanabilir:

3.1.1.1. Sınır anlaşmazlıkları

İki devlet arasındaki sınırın belirlenmesi konusunda yaşanan anlaşmazlıklar, özellikle Şattülarap nehrinin bulunduğu bölge, savaşın patlak vermesinde etkili oldu. Şattülarap, Dicle ve Fırat ardından nehirlerinin birleşmesiyle oluşan, İran ve Irak sınırında geniş bir nehirdir. Şattülarap, 400 metre ile 1000 metre arasında değişken bir genişliğe ve yaklaşık 18 metre derinliğe sahiptir. 1975 yılında Muhammed Rıza Pehlevi ile Saddam Hüseyin arasında imzalanan Cezayir Antlaşması'nda Irak, İran'ın Şattülarap Nehri ile ilgili taleplerini kabul etmiş ve Talog hattı bu nehirde ilk kez iki devletin resmi sınırı olmuştur. Karşılığında İran, Kürt isyancılara desteği sona erdirme sözü vermiştir. Ancak beş yıl sonra Saddam Hüseyin bu anlaşmayı iptal etti ve İran'ın hükümlerine uymaması nedeniyle bu anlaşmanın geçerliliğini yitirdiğini iddia etmiştir. Şattülarap Nehri, İran ve Irak arasındaki sınırdaki yer alıyor ve bu bölgedeki sınırın tam yerinin belirlenmesi tartışma konusu olmuş ve ana sınır anlaşmazlığı İran- Irak savaşına neden olmaktadır.¹²⁹

3.1.1.2. Petrol kaynakları

İran ve Irak arasındaki uzun süreli savaşın birçok sebepleri arasında petrol kaynakları da önemli bir faktördü. Her iki devlet de zengin petrol rezervlerine sahip olup, petrol

¹²⁷H. Çakırtaş, (2018). *İran-İrak Savaşı (1980-1988)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Elazığ: Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.10-55.

¹²⁸K. Sağlam, (1995). *Körfez Savaşı ve Türkiye Ekonomisine Etkileri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü. 84.

¹²⁹Sağlam, **a.g.k.**, 1995, 85.

ekonomilerine büyük ölçüde bağımlıydı. Savaşın başlamasındaki nedenlerden biri, sınır anlaşmazlıkları ve petrol konularıydı. İki devlet arasında tartışmalı olan bazı sınır bölgeleri, petrol ve doğal gaz rezervleri bakımından zengindi. Her iki devlet de bu zengin kaynaklara sahip olmak için rekabet içindeydi ve savaş, bu kaynakların kontrolü için mücadeleye dönüştü. Aynı zamanda ekonomik zorluklar ve petrol fiyatlarının düşmesi nedeniyle, her iki devlet de petrol gelirlerine olan bağımlılıklarını artırmak istedi ve bu da savaşın bir itici gücü oldu. Petrol kaynakları, savaşın sürekliliğinde ve yoğunluğunda önemli bir rol oynadı.¹³⁰

3.1.1.3. Etnik ve dini farklılıklar

İran ve Irak arasında gerçekleşen savaşın dini farklılıklarının, çeşitli sebeplerle çatışmanın kökeninde yer aldığı söylenebilir. Öncelikle, İran ve Irak arasındaki tarihi sürtüşmelerin temelinde Şii ve Sünni İslam mezhepleri arasındaki ayrılıklar yer almaktadır. İran, Şii İslam'ın en büyük ve tek İslam Cumhuriyeti olarak, Şiilik mezhebine mensup olan İran liderleri, Şii İslam'ın egemen olduğu bir bölgesel güç olma hedefi gütmüştür. Irak ise çoğunlukla Şii nüfusa sahip olmasına rağmen, Sunni İslam mezhebine mensup olan azınlık grupların da bulunduğu bir ülke olarak, İran'ın bölgesel nüfuzunu dengelemek ve Sunnilere yönelik tehditleri önlemek amacıyla savaşa girişmiştir. Bu dini farklılıklar, siyasi, ekonomik ve toprak anlaşmazlıklarıyla birleştiğinde, savaşın temel nedenlerinden biri olarak ortaya çıkmıştır.¹³¹

Bu faktörlerin her biri, Irak'ın İran'a karşı savaş ilan etmesine neden olan karmaşık bir durumun parçalarıdır.

3.1.2. Savaşın başlangıcı (1980-1982)

22 Eylül 1980 yılında başlayan İran-İrak Savaşı, birçok faktörün bir araya gelmesi sonucunda patlak verdi. İlk olarak, savaş Irak tarafından başlatıldı ve Saddam Hüseyin liderliğindeki Irak ordusu, İran'ın batısındaki Hürmüzgan eyaletine saldırdı. Bu saldırıya İran güçleri hızlıca karşılık verdi ve savaşın ilk çatışmaları başladı. Savaşın başlangıcı, Irak güçlerinin başlangıçta üstünlük sağlamasıyla karakterize edildi. İran ordusunun üst düzey

¹³⁰Sağlam, a.g.k., 1995, 85.

¹³¹M. Yazdanfam, (2002). عوامل و دلایل گسترش جنگ ایران و عراق, [İran-İrak savaşının şiddetlenmesinin faktörleri ve nedenleri]. *İran'ın Negin dergisi*, (1). 36-38.

komutanları arasında yaşanan anlaşmazlıklar ve koordinasyon eksiklikleri, savaşın ilk aylarında İran güçlerinin geri çekilmesine neden oldu. Ancak, İran hızlı bir şekilde toparlandı ve savaşın ilk yılında toprak kayıplarını geri almak için çaba sarf etti. İran, kendi topraklarına yönelik saldırılara karşı savunma pozisyonuna geçti ve savaş, sınır bölgelerindeki çatışmalarla devam etti.¹³²

3.1.3. Cephe değişimleri (1982-1984)

İran-İrak Savaşı'nın ikinci aşaması, 1982-1984 yılları arasında gerçekleşen cephe değişimleri dönemi olarak adlandırılır. Bu dönemde, savaşın dinamikleri önemli ölçüde değişti ve her iki taraf da savaşta üstünlük sağlamak için taktiksel değişiklikler yaptı. Savaşın bu döneminde, Irak ordusu İran topraklarına büyük ölçekli saldırılar gerçekleştirdi. Irak, Hürmüzgan ve Pers bölgelerindeki İran limanlarını ele geçirmeyi ve İran ordusunu Pers Körfezi kıyılarından atmayı amaçlıyordu. Ancak, İran güçleri bu saldırılara karşı başarılı bir şekilde direndi ve Irak'ın ilerleyişini durdurdu.¹³³

Cephe değişimleri döneminde, her iki taraf da savaşta üstünlük sağlamak için ağır silahlar ve füze saldırıları gibi daha ölümcül taktikler kullandı. Savaşın her iki taraf için de askeri, ekonomik ve siyasi bir yük haline geldiği bir dönemdi. Savaşın devam etmesi, bölgedeki jeopolitik dengeyi etkiledi ve dünya petrol piyasalarını da etkiledi. Ayrıca, savaşın sürmesi sivil kayıpları arttırdı ve insani bir krize dönüştü.¹³⁴

3.1.4. İran'ın üstünlüğü (1984-1986)

İran-İrak Savaşı'nın üçüncü aşaması, 1984-1986 yılları arasında gerçekleşen İran'ın üstünlüğü dönemi olarak adlandırılır. Bu dönemde, İran ordusu savaşta önemli bir üstünlük elde etti ve Irak'a karşı bir dizi başarılı saldırı gerçekleştirdi. İran ordusu çeşitli taktikler kullanarak Irak ordusunu geri püskürttü ve topraklarını geri aldı. İran, 1984 yılında güneybatıdaki Hürmüzgan bölgesini ele geçirdi ve ardından Pers Körfezi'nin batısındaki Fav yarımadasını kontrol altına aldı. Hürmüzgan bölgesi, İran'ın petrol ihracatı için stratejik

¹³²Çakırtaş, a.g.k., 2018, 58-62.

¹³³Çakırtaş, a.g.k., 2018, 62-64.

¹³⁴k. Bayat, (2002). جنگ ایران و عراق معرفی و نقد. [İran-İrak savaşına giriş ve eleştirisi]. *Kitap evreni dergisi*, 7(11). 32-33.

öneme sahipti ve İran'ın bu bölgeyi geri alması, ülkenin ekonomisini olumlu yönde etkiledi.¹³⁵

3.1.5. Tanker savaşı

1980'lerde gerçekleşen İran-İrak savaşı, tarihte benzeri görülmemiş bir tanker savaşıyla da bilinir. Bu dönemde, İran ve Irak, Pers Körfezi'nde petrol nakliyatı yapan ticari tankerlere saldırarak düşmanın petrol ihracatını engellemeyi hedeflediler. Tanker savaşı, her iki devletin de ticari gemilere yönelik saldırılarına bağlı olarak 1984 yılında başladı. İran ve Irak, kıyıda yaklaşık 100 km uzakta olan hedefleri vurmak için füzeler, savaş uçakları ve deniz mayınları kullandılar. Bu mayınlar, gemilerin körfezde seyir halindeyken veya limanlara girmeye çalışırken patlamasıyla geminin hasar görmesini sağlamaktadır.¹³⁶

Tanker savaşı, yüzlerce ticari geminin hasar görmesine ya da batırılmasına neden oldu. Her iki devlet de büyük kayıplar verdi. Tanker savaşı, bölgedeki petrol ihracatını ciddi şekilde etkiledi ve fiyatları yükseltti. Ayrıca, savaşın sürmesi, bölgede gerginliği arttırdı ve dünya genelinde endişe yarattı. Bu nedenle, Amerika Birleşik Devletleri ve diğer devletler, savaşı sona erdirmek için çeşitli girişimlerde bulundular.¹³⁷

Tablo 3.1. Savaşta İran ve Irak tarafından saldırılan tanker sayısı (Rourke,1988)

Ülke	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	Toplam
İrak	5	22	16	53	33	66	88	283
İran	0	0	0	18	14	45	91	168

3.1.6. Savaşın sonu (1988)

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 598 sayılı kararı¹³⁸, 1987 yılında İran ve Irak arasındaki uzun süreli savaşı sonlandırmayı hedefleyen bir çabaydı. Bu karar, barış görüşmelerinin yapılması, ateşkesin sağlanması ve çatışmanın sonlandırılması için çağrıda

¹³⁵A. Lotfollahzadeh, (2008). دلایل ورود به خاک عراق؛ پس از آزادسازی خرمشهر. [Irak'a giriş nedenleri; Khorramshahr'ın kurtarılmasından sonra]. *Negin İran dergisi*, 6(25). 87-94.

¹³⁶Rashid, a.g.k., 2022, 29.

¹³⁷T.W. Costello, (2000). *Persian Gulf Tanker War and International Law*, London: Cambridge University Press.

¹³⁸United Nations Peacemaker resmi web sitesi, <https://peacemaker.un.org/iraqiran-resolution598> (Erişim Tarihi: 11.05.2023).

bulunuyordu. Karar, savaşı tarafların barış görüşmeleri yapmaları için çağrıda bulunurken, savaşın sonlandırılması için bir yol haritası da sunuyordu. Bu yol haritası, her iki tarafın da savaşı durdurması, bir ateşkes ilan etmesi ve sınır çatışmalarının sona erdirilmesini içeriyordu. Kararın alınması, tarafların barış görüşmeleri yapmalarına yardımcı oldu ve sonunda 1988 yılında İran-İrak Savaşı sona erdi. Bu karar, savaşın sonlandırılmasında önemli bir adım olarak kabul edilir ve bölgede barışın sağlanması için atılmış önemli bir adımdır.¹³⁹

3.2. Irak'ın Kuveyt'i İşgali (1990)

1990 yılında Irak lideri Saddam Hüseyin, petrol kaynaklarına erişimini arttırmak ve ülkesinin ekonomik krizinden çıkmak için Kuveyt'i işgal etti. Irak, Kuveyt'in zengin petrol kaynaklarını ele geçirdi ve ülkeyi kendi toprağına katmak istedi. Irak hükümeti, Kuveyt'in işgalini "ulusal birliği sağlamak" gerekçesiyle meşru bir eylem olarak tanımladı. Ancak, uluslararası toplum bu işgali kınadı ve Irak'a karşı yaptırımlar uygulamaya başladı. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, Irak'ın Kuveyt'i işgalini kabul etmedi ve Irak'a geri çekilme çağrısında bulundu. Ancak Saddam Hüseyin, geri çekilme çağrısını reddetti ve askeri güç kullanarak işgalini sürdürdü.¹⁴⁰

3.2.1. İşgal nedenleri

Irak'ın Kuveyt'i işgal etmesinin birkaç nedeni vardı. En önemli sebeplerden biri, Irak'ın petrol kaynaklarına erişimini arttırmak ve ülkesinin ekonomik krizinden çıkmak istemesiydi. Kuveyt, Irak'ın doğal kaynaklarına yakın olmasına rağmen, bu kaynaklara sahip olmanın avantajını kullanarak Irak'ı boykot etmişti. Irak, bu boykot nedeniyle petrol ihracatında büyük kayıplar yaşamıştı ve Kuveyt'i işgal ederek petrol kaynaklarına erişimini arttırmayı hedeflemişti. Diğer bir neden ise, tarihsel ve sınır anlaşmazlıklarıydı. Irak ve Kuveyt arasında tarihsel olarak toprak anlaşmazlıkları bulunmaktaydı.¹⁴¹ Irak, Kuveyt'in doğu kesimlerini

¹³⁹Çakırtaş, a.g.k., 2018, 59. 79-80.

¹⁴⁰E. Z. Daban, & C. Daban, (2018). Saddam Hüseyin Dönemi Irak Dış Politikası: Irak-İran Savaşı, Kuveyt'in İşgali ve ABD'nin Irak'a Müdahalesi. *Ahi Evran Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1), 97-98.

¹⁴¹Kuveyt, 1899 yılında Osmanlı İmparatorluğu tarafından ilhak edilmişti ve 1913 yılında Birleşik Krallık tarafından koruma altına alınmıştı. İkinci Dünya Savaşı sırasında, Birleşik Krallık, Kuveyt'in petrol kaynaklarını korumak için bölgeye asker göndermişti. 1946'da, Birleşik Krallık tarafından kabul edilen bir anlaşma ile Kuveyt, özerkliği ve kendi iç işlerini yönetme hakkını kazandı. Ancak, Birleşik Krallık, dış politika, güvenlik ve savunma konularında Kuveyt'e müdahale etmeye devam etti. Bu nedenle, Kuveyt, tam bağımsızlık

kendi toprağı olarak görüyordu. Bunun yanı sıra, Irak lideri Saddam Hüseyin, Kuveyt'in Irak'ın petrol kaynaklarına hak iddia ettiğini iddia etti ve bu iddiayı kabul etmeyen Kuveyt'i işgal etmekle tehdit etti. Ancak, Kuveyt'in bu iddiaların aksine hareket ettiği ve Irak'ın taleplerini kabul etmediğı bilinmektedir.¹⁴²

3.2.2. Irak ve Kuveyt'in sınır anlaşmazlığının tarihsel boyutları

Kuweyt ve Irak arasındaki sınır anlaşmazlığı tarihsel bir kökene sahiptir. Bu anlaşmazlık, Irak'ın Kuveyt'i işgalinin önemli nedenlerinden biri olarak kabul edilir. 1922 yılında, Irak ve Kuveyt arasında Umm Kasr bölgesinde bir anlaşmazlık yaşandı. Bu anlaşmazlık, Pers Körfezi'nde bulunan bir limanın kontrolüne ilişkindi. Irak, bu limanın kendisine ait olduğunu iddia etti, ancak Kuveyt de bu limanın kendisine ait olduğunu savunmuştur. Sonunda, Irak'ın kontrolü altında olan liman, Irak ve Kuveyt arasında paylaşıldı. 1961 yılında, Kuveyt, bağımsızlığını kazandıktan sonra Irak ile sınır anlaşmazlıkları yeniden gündeme geldi. Irak, Kuveyt'in güneyindeki Burdan ve Warbah adalarının kendisine ait olduğunu iddia etti. Ancak, Kuveyt, bu adaların kendisine ait olduğunu ve uluslararası toplum tarafından da tanındığını belirtti. 1980'lerde, Irak ve Kuveyt arasındaki sınır anlaşmazlıkları daha da arttı. Irak, Kuveyt'in doğu kesimlerinin kendisine ait olduğunu iddia etti ve bu iddialar nedeniyle Kuveyt'in petrol üretimini engellemek için sınırda askeri birlikler konuşlandırdı.¹⁴³

3.3. 1991 Körfez Savaşı

1991 Körfez Savaşı, 1990 yılında Irak'ın Kuveyt'i işgal etmesi sonucu başlayan bir savaştır. Irak lideri Saddam Hüseyin, Kuveyt'i Irak'ın 19. eyaleti olarak ilan etti. BM, Irak'a geri çekilmesi için bir dizi yaptırım uyguladı, ancak Saddam Hüseyin geri adım atmadı ve

in mücadele etmeye başladı. 1950'lerde, Kuveyt, Birleşik Krallık ile müzakereler yürüttü ve bağımsızlık için taleplerini ilettiler. Bu müzakereler sonucunda, 19 Haziran 1961'de Birleşik Krallık, Kuveyt'in tam bağımsızlığını tanıdı ve Kuveyt, bağımsız bir devlet olarak uluslararası toplumda yerini aldı. T. Murat, (2013). Kuveyt Üzerinde Osmanlı – İngiliz Mücadelesi. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(1). 307-3016.

¹⁴²S. Doğan, (2019). Irak-Kuweyt İlişkilerinde Yeni Dönem: Kırılma Noktaları ve İş Birliği. *İnsani ve Sosyal Araştırmalar Merkezi, Araştırma 105*. 1-12.

¹⁴³Y. K. Çelik, (2023). Irak ile Kuveyt Arasındaki Sınır Münasebetleri. *Anasay*, 7 (23), 201-217.

1991 yılının başlarında ABD liderliğindeki koalisyon güçleri, Kuveyt'i kurtarmak için Irak'a karşı askeri operasyon başlattı.¹⁴⁴

Amerika Birleşik Devletleri öncülüğündeki koalisyon güçleri, Körfez Savaşı'nın başlangıcından kısa bir süre sonra Irak'a karşı bir askeri müdahale başlattı. Koalisyon güçleri, Irak'ın Kuveyt'ten çekilmesini talep etti ve bu talebi kabul etmeyen Irak'a karşı bir hava saldırısı düzenledi. Daha sonra, kara güçleri de dahil olmak üzere birçok ülkeden yaklaşık 700.000 asker, Kuveyt'in geri alınması için Irak'a karşı saldırıya geçti. Koalisyon güçleri, hava saldırıları, tank savaşları ve deniz hareketi gibi bir dizi askeri hareket yürüttü ve Irak güçlerini geri püskürttü. Savaş, 100 saatten daha kısa bir sürede sona erdi ve koalisyon güçleri zafer kazandı. Ancak savaşın sonunda Irak'ın yenilgisine rağmen, Saddam Hüseyin iktidarda kaldı ve Irak, yıllarca süren yaptırımlar ve iç karışıklıklarla karşı karşıya kaldı.¹⁴⁵

3.4. 2003 Irak Askeri Müdahalesi

2003 Irak Askeri Müdahalesi, Amerika Birleşik Devletleri önderliğindeki koalisyon güçlerinin, Saddam Hüseyin'in hükümetini devirme amacıyla Irak'a askeri müdahale yapmasıyla gerçekleşti. Müdahale, 20 Mart 2003 tarihinde başladı ve 1 Mayıs 2003 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Başkanı George W. Bush tarafından müdahale sona erdiği açıklandı. Müdahalenin başlama nedenleri arasında, Saddam Hüseyin'in uluslararası toplum tarafından terörizmi desteklemek, insan hakları ihlallerinde bulunmak ve kitlesel imha silahlarına sahip olmakla suçlanması yer almaktadır. Müdahalenin sonucunda, Saddam Hüseyin'in hükümeti devrildi ve yerine yeni bir hükümet kuruldu. Ancak, müdahalenin sonuçları, Irak'ın içindeki siyasi ve etnik gerilimleri arttırdı ve ülkede şiddet olayları devam etti. Ayrıca, müdahalenin yıkıcı etkileri nedeniyle birçok insan hayatını kaybetti ve Irak'ta istikrarsızlık devam etmektedir.¹⁴⁶

4. HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN KAPATILMA İHTİMALİ

¹⁴⁴G. Kavak, (2013). Birinci Körfez Savaşı Sonrası Irak'tan Türkiye'ye Göç ve Sonuçları. *II. Türkiye Lisansüstü Çalışmalar Kongresi*, 436.

¹⁴⁵K. Sağlam, (1999). *Körfez Savaşı ile Değişen Güç dengeleri*. İstanbul: Elit Kitaplar. 126-181.

¹⁴⁶A. Beden, (2011). Türk Basınına Göre, 2003 Irak Savaşı'nın Temel Nedenleri Hakkında Bir Değerlendirme (Kitle İmha Silahları ve El-Kaide Bağlantısı). *History Studies, ABD ve Büyük Ortadoğu İlişkileri Özel Sayısı*, 65-80.

Hürmüz Boğazı, Orta Doğu'nun en önemli deniz geçiş noktalarından biridir ve dünya enerji ticaretinin büyük bir kısmının geçtiği stratejik bir su yoludur. Ancak, bölgedeki politik gerilimler, askeri çatışmalar, çevresel tehditler ve ticaret anlaşmazlıkları gibi faktörler, Hürmüz Boğazı'nın kapatılma ihtimalini arttırabilir. Özellikle, bölgedeki siyasi veya askeri tansiyonun yükselmesi, deniz güvenliği endişeleri ve ticaret faaliyetlerindeki bozulmalar, Hürmüz Boğazı'nın geçişlere kısıtlamalar getirilme riskini arttırabilir. Bunun sonucunda, uluslararası ticaret, enerji tedariki ve deniz güvenliği konularında ciddi etkiler ortaya çıkabilir. Ancak, bu tür bir kapatılma senaryosunun gerçekleşip gerçekleşmeyeceğine dair kesin bir tahminde bulunmak zor, çünkü birçok karmaşık faktörün etkileşim içinde olması ve olayların sürekli olarak değişebilmesi söz konusudur.¹⁴⁷

4.1. Hürmüz Boğazı'nda Güvenlik Riskleri ve Nedenleri

Hürmüz Boğazı, dünya enerji kaynakları açısından oldukça stratejik bir bölgede bulunmaktadır. Bu sebeple, burada meydana gelebilecek herhangi bir güvenlik riski küresel ölçekte ciddi sonuçlara yol açabilir.¹⁴⁸ Güvenlik riskleri ise genellikle şu nedenlerden kaynaklanmaktadır:

4.1.1. Coğrafi konum

Hürmüz Boğazı, Pers Körfezi'nin Hint Okyanusu'na açılan tek çıkış noktasıdır ve dünyanın en önemli deniz ticaret yollarından biri olarak kabul edilir. Bu boğaz, petrolden doğalgaza, endüstriyel ürünlere kadar birçok önemli ticaret ürününün taşıdığı bir geçittir. Bu sebeplerle, bölge devletlerinin tamamı buradan geçen gemi trafiğini kontrol etmek istemekte ve boğazın kullanışlı olmasını istemektedirler. Aynı zamanda, boğazın darlığı da gemi trafiğini zorlaştırmaktadır ve kazalara sebep olabilmektedir.¹⁴⁹

4.1.2. Siyasi gerilimler

Bölgedeki siyasi gerginlikler, Hürmüz Boğazı'nda güvenliğin azalmasına ve Boğaz'ın kapanma riskinin artmasına yol açabilir. Bölgedeki devletler arasındaki politik

¹⁴⁷A. Demir, (2014). İran'ın Basra Körfezi'ni Bloke İhtimali ve Hürmüz Boğazı'ndan Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi. *Savunma Bilimleri Dergisi*, 13(1), 107-140.

¹⁴⁸Demir, a.g.k., 2014, 107-140.

¹⁴⁹Rashid, a.g.k., 2022, 5-17.

anlaşmazlıklar, deniz sınırlarının belirsizliği, kara ve deniz kısıtlamalarının uygulanması ve gemilere yönelik tacizler gibi faktörler, Hürmüz Boğazı'ndaki siyasi gerilimleri ve boğazın kapanma riskini arttırabilir. Özellikle İran ve ABD arasındaki gerilimler, Hürmüz Boğazı'nda askeri hareketliliklere ve gerilim artışlarına yol açmaktadır.¹⁵⁰

4.1.3. Deniz haydutluğu

Hürmüz Boğazı bölgesi, uluslararası deniz ticaretinin önemli bir geçiş noktasıdır ve dünya ekonomisi için stratejik bir öneme sahiptir. Ancak, bölgedeki güvenlik durumu, haydutluk faaliyetleri nedeniyle boğazın kapanmasına yol açabilir. Haydutluk faaliyetleri, denizde ticaret yapan gemilere saldırılar düzenleyerek, gemilere ve mürettebatına zarar verme, gemileri kaçırma, fidye talep etme veya korsanlık gibi illegal eylemleri içermektedir. Hürmüz Boğazı, bölgedeki güvenlik durumunun karmaşık ve hassas olduğu bir bölgedir. Bu tür haydutluk faaliyetleri, bölgedeki deniz trafiğini tehdit edebilir ve gemilerin güvenli seyirlerini engelleyebilir.¹⁵¹

4.2. Hürmüz Boğazı'nın Kapatılması ve Etkileri

Hürmüz Boğazı'nın kapatılması sadece enerji kaynakları açısından değil, aynı zamanda bölgedeki jeopolitik ve güvenlik riskleri açısından da ciddi sonuçlara neden olabilir. Bu bölge, dünya ticaretinin önemli bir kısmını barındırdığı için kapatılması halinde ticari gemilerin rotalarında değişiklikler yaşanabilir ve bu da deniz yolu ticaretinde ciddi bir soruna yol açabilir. Ayrıca, bölgede yer alan devletler arasındaki gerilimlerin artması ve çatışmaların çıkması da söz konusu olabilir. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı'nın güvenliği, sadece enerji kaynaklarına bağımlı olmayan diğer sektörlerin de dikkate aldığı bir konudur. Hürmüz boğazının kapatılmasının yaratabileceği etkilere örnek olarak petrol fiyatlarında artış, enerji piyasalarında karışıklık, deniz yolu ticaretinde sorunlar, jeopolitik gerilimler verilebilir.¹⁵²

4.2.1. Hürmüz Boğazı'nın kapatılmasının enerji piyasalarına etkisi

¹⁵⁰Rashid, a.g.k., 2022, 2. 28.

¹⁵¹J. N. Ece, (2010). Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2), 1-20.

¹⁵²Belirsiz, (2012). بستن تنگه هرمز و پیامدهای آن, [Hürmüz Boğazı'nın kapatılması ve sonuçları]. *Ulusal Güvenlik İzleme Dergisi*. (1). 11-16.

Hürmüz Boğazı, dünya petrol ve doğal gaz ticaretinde önemli bir konuma sahip olan stratejik bir su yoludur. Boğaz, İran ve Umman arasındaki bir su yolu olarak Pers Körfezi'nden geçmektedir. Boğaz'dan Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika'ya petrol ve doğal gaz ihracatı yapılır. Hürmüz Boğazı'nın kapatılması, dünya ekonomisine büyük bir etki yapabilir. Hürmüz Boğazı'nın kapatılması nedeniyle dünya petrol ve doğal gaz piyasalarında arzın azalması nedeniyle petrol fiyatları yükselir. Petrol fiyatlarındaki artış, dünya ekonomisini olumsuz etkiler. Bunun yanı sıra, dünya ekonomisinde petrol ve doğal gaz fiyatlarındaki artış, diğer sektörlerin de maliyetlerini artırabilir. Örneğin, ulaşım, tarım ve sanayi sektörleri, petrol ve doğal gaz fiyatlarındaki artış nedeniyle daha yüksek maliyetlerle karşı karşıya kalabilirler. Bu durum, sonunda tüketicilere de yansiyabilir ve nihayetinde enflasyonu artırabilir.¹⁵³

Hürmüz Boğazı'nın kapatılması, enerji kaynaklarına erişimdeki sıkıntılar nedeniyle devletlerin ekonomik büyümesini de olumsuz yönde etkileyebilir. Bu nedenle, birçok devlet enerji güvenliğini artırmak için alternatif enerji kaynaklarına yatırım yapmaktadır.¹⁵⁴

4.2.2. Hürmüz Boğazı'nın kapatılması ve Orta Doğu politikaları

Hürmüz Boğazı, İran ve Umman arasında yer alan ve dünya petrol sevkiyatının yaklaşık dörtte birinin geçtiği bir stratejik boğazdır. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı'nın kapatılması Orta Doğu politikalarında önemli bir etkiye sahiptir. Hürmüz Boğazı'nın kapatılması, bölgede tansiyonu artırabilir ve Orta Doğu devletleri arasındaki gerilimi tetikleyebilir. İran, Hürmüz Boğazı'nın kapatılması dahil olmak üzere çeşitli tehditlerde bulunmuştur. Bunun yanı sıra, Suudi Arabistan ve BAE gibi diğer petrol üreten devletler, Hürmüz Boğazı'nın kapatılması nedeniyle petrol sevkiyatlarının kesilmesi durumunda büyük kayıplar yaşayabilir. Bu durum, petrol fiyatlarını etkileyebilir ve küresel ekonomik dengeleri bozabilir.¹⁵⁵

¹⁵³E. Sedaghat, (2018). چالش های حقوقی و تاثیر آن بر تجارت نفت. [Hürmüz Boğazı'nın kapatılması, hukuki zorluklar ve petrol ticaretine etkisi]. *The 5th National Conference on Management and Human Sciences Research in Iran*. 1710-1726.

¹⁵⁴Fallahi, a.g.k., 2015, 87-88.

¹⁵⁵Diröz, a.g.k., 2012, 87-91.

Orta Doğu politikaları, dünya güç dengeleri açısından da önemlidir. Hürmüz Boğazı'nın kapatılması, bölgedeki güç dengelerini değiştirebilir ve ABD, Rusya ve Çin gibi büyük güçler arasındaki rekabeti artırabilir.¹⁵⁶ Sonuç olarak Hürmüz Boğazı'nın kapatılmasının jeopolitik etkisi olmaktadır.

4.3. Hürmüz Boğazı'nın Kapatılması ve Uluslararası Hukuk

Uluslararası hukuk, bir devletin diğer devletlerle olan ilişkilerini ve uluslararası örgütlerin faaliyetlerini düzenleyen hukuk kurallarının bütünüdür. Hürmüz Boğazı, İran ve Umman arasındaki sınırdaki yer alır ve dolayısıyla bu iki devletin egemenliği altındadır. Ancak, boğazın çevresindeki devletlerin deniz hakları ve boğazdan geçiş serbestisi gibi hakları da vardır.¹⁵⁷

Uluslararası hukuk açısından, Hürmüz Boğazı'nın kapatılması, deniz hukuku ve uluslararası anlaşmalar açısından çeşitli sorunları beraberinde getirir. İran'ın, boğazı kapatmak gibi bir eylemi, BMDHS'ye aykırı olacaktır. Sözleşme, boğazların stratejik önemlerine dikkat çekerek, "boğazların statüsü, açık veya kapalı olmaları, boğazlardan geçiş serbestisi, boğazlarda geçişin düzenlenmesi ve boğazların güvenliği" gibi konuları düzenler.¹⁵⁸

Bununla birlikte, Hürmüz Boğazı, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından "MARPOL" adlı Uluslararası Denizcilik Çevre Koruma Konvansiyonu kapsamında korunan bir bölgedir. Bu anlaşma, denizlerin kirliliğe karşı korunmasını amaçlamaktadır.¹⁵⁹ Ayrıca, Hürmüz Boğazı, BMDHS'nin bir diğer önemli maddesi olan 43. madde kapsamında yer alır. Bu madde, uluslararası sularda yaşayan tüm canlıların korunması gerektiğini ve her türlü kirlilik veya çevresel zararın önlenmesi için alınacak tedbirlerin uluslararası hukuka uygun olması gerektiğini belirtir. Hürmüz Boğazı'nın kapatılması, gemilerin o bölgede beklemeleri gerektiği anlama gelmektedir. Bekleme sürecinde gemilerin bozulması veya gemi kazaları söz konusu olabilecektir. Örneğin, bir petrol taşıyan gemi, kaza geçirip taşıyan petrolü denize

¹⁵⁶M. Ghashghavi, (2013). «گزینه» بستن تنگه هرمز. [İran ve Hürmüz Boğazı'nı kapatma "seçeneği"]. *Kanun Şehri Dergisi*. (1). 128.

¹⁵⁷Demir, a.g.k., 2014, 113. 121-125.

¹⁵⁸Demir, a.g.k., 2014, 113. 128-137.

¹⁵⁹N. Öztürk, & E. Y. Küçükgül, (2008). Deniz Ticareti ve Limanlardan Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi ve Marpol Ek VI. *Hava Kirliliği ve Kontrolü Ulusal Sempozyumu*. 661-662.

döküldüğü zaman deniz kirliliği ve çevresel hasara neden olabileceğinden, BMDHS'nin bu maddesi de ihlal edilmiş olabilir.¹⁶⁰

Hürmüz Boğazı, BMDHS kapsamında bir uluslararası geçiş yolu olarak kabul edilir ve uluslararası hukuk kapsamında değerlendirilmelidir. Bu nedenle, İran'ın Hürmüz Boğazı'nı geçici bir süre içinde kapatması, BMDHS'nin 44. maddesi uyarınca, uluslararası hukuka aykırı bir eylem olarak kabul edilebilir.¹⁶¹

4.4. Hürmüz Boğazı'nın Kapatılması ve Diplomatik Çözümler

Hürmüz Boğazı'nın kapatılması ciddi sonuçlar doğurabilecek bir senaryo olmasına rağmen, diplomatik çözümlerle önlenmesi mümkündür. Bölgedeki tüm tarafların bir araya gelerek, krizin barışçıl bir şekilde çözülmesi yönünde adımlar atmasını gerektirir. Bunlar arasında, bölgedeki taraflar arasında diyalogun artırılması, çatışmaların barışçıl yollarla çözüme kavuşturulması ve uluslararası toplumun arabuluculuk çabalarının desteklenmesi yer almaktadır.¹⁶² Bu doğrultuda, şu önlemler alınabilir:

4.4.1. Diplomatik diyalog

Bölgedeki tüm devletlerin bir araya gelerek, bir diplomatik diyalog oluşturması gerekmektedir. Bölgesel istikrarın korunması için birbirleriyle konuşarak, diplomatik müzakereler yoluyla krizi çözmeye çalışmaları önemlidir. Diplomatik müzakereler, tarafların taleplerini ve endişelerini birbirlerine ileterek, krize çözüm önerileri sunmalarına olanak tanır.¹⁶³

4.4.2. Bölgesel güven arttırıcı önlemler

Bölgedeki tüm devletlerin güvenliklerini arttırması ve birbirlerine karşı güven oluşturması için adımlar atması gerekmektedir. Bu kapsamda, askeri varlıkların azaltılması, bölgesel güvenlik işbirliği ve güven arttırıcı önlemler gibi tedbirler alınabilir. Ayrıca

¹⁶⁰Kaya, **a.g.k.**, 2020, 324-326.

¹⁶¹Kaya, **a.g.k.**, 2020, 326.

¹⁶²Diröz, **a.g.k.**, 2012, 85-89.

¹⁶³Diröz, **a.g.k.**, 2012, 92-93.

bölgedeki tüm devletlerin uluslararası hukuka saygı duyması ve hukuki yollarla krizin çözüme kavuşturulması, krizi çözmek için barışçıl yöntemlerden biri olmaktadır.¹⁶⁴

4.5. Hürmüz Boğazı'nın Kapatılması Senaryoları

Hürmüz Boğazı'nın kapatılması senaryoları, bölgedeki enerji güvenliğini ve dünya ekonomisini doğrudan etkileyecek son derece ciddi bir konudur. Bu senaryolar, çeşitli nedenlerden kaynaklanabilir ve sonuçları oldukça farklı olabilir. Askeri çatışmalar, terör saldırıları, ekonomik boykotlar, doğal afetler ve teknik arızalar gibi farklı nedenlerle Hürmüz Boğazı'nın kapatılması senaryosu ortaya çıkabilir. Özellikle İran, bölgedeki enerji kaynaklarının büyük bir bölümünü kontrol ettiği için, devletin politikaları ve tutumu, Hürmüz Boğazı'nın kapatılması senaryolarının oluşmasında büyük bir rol oynayabilir. Bu nedenle, uluslararası toplum, İran ile diyalog yollarını açık tutarak, bölgede istikrarı ve güvenliği sağlamak için çalışmaktadır.¹⁶⁵ Hürmüz Boğazı'nın kapatılması senaryolarından bazıları şunlardır:

4.5.1. Askeri çatışmalar

Askeri çatışmalar, genellikle çatışma bölgesindeki güvenliği tehlikeye atan bir dizi faktörü tetikleyebilir ve bölgenin kapatılmasına yol açabilir. Çatışmaların şiddeti ve süresi, bölgedeki altyapının zarar görmesi, güvenlik güçlerinin bölgeyi kontrol altına alma çabaları ve ticari şirketlerin güvenliğinin tehlikeye girmesi gibi etkenler, Hürmüz Boğazı bölgesinin kapatılmasına neden olabilir. Bu durum, gemilerin bölgeye giriş ve çıkışlarının sınırlandırıldığı, ticaretin ve ekonomik faaliyetlerin durduğu, günlük hayatın etkilendiği ve bölgedeki hareketliliğin kısıtlandığı bir durumu ifade edebilir. İran, bu stratejik noktayı kontrol etmesi nedeniyle zaman zaman bölgedeki politik veya askeri gerilimleri kullanarak Hürmüz Boğazı'nı kapatma tehdidini kullanmıştır.¹⁶⁶

4.5.2. Terör saldırıları

¹⁶⁴B. Doster, (2012). Bir bölgesel güç olarak İran'ın Ortadoğu politikası. *Ortadoğu Analiz*, 4(44), 45-49.

¹⁶⁵M. Ajourlu, & M. Bapiri, (2013). نقش تنگه هرمز و جزایر شمالی آن در تأمین امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران. [Hürmüz Boğazı ve kuzey adalarının İran İslam Cumhuriyeti'nin ulusal güvenliğini sağlamadaki rolü]. *Savunma Politikası Dergisi*. 21(84). 99-134.

¹⁶⁶M. E. Erendor, (2019). Silahlı Çatışma Hukuku İlkelerinin Değerlendirilmesi: Askeri Gereklilik, Gereksiz Acı ve İstirabın Önlenmesi ve Onur. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8(2). 1991-2000.

Hürmüz Boğazı çevreleyen devletler, bölgesel güçler arasında gerilimlerin yaşandığı bir bölgede yer almaktadır. Bu nedenle, terörizm Hürmüz Boğazı'nın kapanmasına neden olabilecek bir tehdit olarak değerlendirilebilir. Terörizm, bir ülkede veya bölgede hükümete karşı şiddetli eylemler yaparak korku ve paniği yaymayı amaçlayan bir taktır. Hürmüz Boğazı'nın çevresindeki devletler, terörist saldırılarla sık sık karşı karşıya kalmaktadır. Özellikle, Hürmüz Boğazı'na kıyısı olan bölgeler, ayrılıkçı gruplar ve diğer terörist örgütler tarafından hedef alınabilir. Bu tür saldırılar, gemi trafiğini etkileyebilir ve Hürmüz Boğazı'nın kapatılması veya askeri bir müdahaleye neden olabilir. Ayrıca, terörist gruplar, Hürmüz Boğazı'nı geçen gemilere saldırarak petrol ve doğalgaz ticaretinde ciddi bir kesintiye yol açabilirler ve Hürmüz Boğazı'nın kapatılmasına neden olabilirler.¹⁶⁷

4.5.3. Doğal afetler

Hürmüz Boğazı, coğrafi yapısı sebebiyle sıklıkla doğal afetlere maruz kalabilmektedir. Örneğin, fırtınalar, gemi trafiğini sekteye uğratarak güvenlik riski oluşturuyor veya depremler ve tsunamiler, bölgedeki petrol ve gaz taşıyan gemilerin hasar görmelerine neden olabilmektedirler. Bu nedenlerden dolayı, Hürmüz Boğazı'nın kapanma riski her zaman varlığını korumaktadır. Bu risklerin yönetilmesi ve en aza indirgenmesi için bölge devletleri ve uluslararası toplum sürekli olarak çözüm arayışı içerisinde.¹⁶⁸

4.6. İran ve Hürmüz Boğazı'nın Kapatılma ihtimali

İran, Hürmüz Boğazı'nın kuzeyinde yer almakta ve bölgede stratejik konumunu kullanarak boğazdan geçen petrol ve doğalgaz tedarik zincirini kontrol etmektedir. Bu nedenle, İran, uluslararası baskılara rağmen, Hürmüz Boğazı'nı kapatma tehdidinde bulunmuştur. İran'ın bu adımı atması, bölgedeki tansiyonu artırabilir ve uluslararası toplumu harekete geçirmek zorunda bırakabilir. Bununla birlikte, Hürmüz Boğazı'nın kapatılması senaryosu, İran'ın çıkarına olmayabilir. Bu adım, İran'ın uluslararası toplumla olan ilişkilerini

¹⁶⁷Demir, a.g.k., 2014, 113. 120.

¹⁶⁸A. B. Özcan, (2011). Uluslararası Güvenlik Sorunları ve ABD'nin Güvenlik Stratejileri. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 11(22), 445-466.

daha da bozabilir ve ülkenin ekonomisini olumsuz etkileyebilir. Ayrıca, boğazın kapatılması halinde, İran'ın kendi enerji ihracatı da etkilenecektir.¹⁶⁹

İran'ın Hürmüz Boğazı'nı kapatma tehdidi, çeşitli nedenlere dayanabilir. Bunlar arasında İran'ın nükleer programı ve nükleer silahlarla ilgili uluslararası müdahaleler, bölgedeki politik veya askeri gerilimler ve yaptırımların etkisine karşı stratejik bir hamle olarak sayılabilir.¹⁷⁰

5. PERS KÖRFEZİNDEKİ ADALAR VE HÜRMÜZ BOĞAZI İÇİN ÖNEMİ

Hürmüz Boğazı, Pers Körfezi'ne açılan bir yolu sağlamaktadır. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı ve Pers Körfezi, bölgedeki stratejik önemi nedeniyle jeopolitik bir mücadele alanı olarak görülmektedir. Bu bağlamda, Pers Körfezi'ndeki adaların sahipliği ve kontrolü de tartışmalı bir konu olmuştur. Körfezin doğusunda bulunan ve İran tarafından Abu Musa ve Tunb adaları olarak adlandırılan adalar, Hürmüz Boğazı'ndan geçişleri kontrol etmek için oldukça stratejik bir konuma sahiptir. Bu adalar İran egemenliği altındadır ancak BAE tarafından da egemenlik iddia edilmektedir.¹⁷¹

5.1. Adaların Stratejik Konumu

Hürmüz Boğazı'na karşı konumda olan adalar, Abu Musa, Büyük ve Küçük Tunb adalarıdır. Abu Musa, Hürmüz Boğazı'nın girişinde yer almaktadır. Tunb adaları ise Abu Musa'nın güneyinde yer almaktadır. Abu Musa ve Tunb adaları, Hürmüz Boğazı'nın girişinde stratejik bir konumda yer aldığından önemli bir stratejik değere sahiptir ve bu nedenle, adaların kontrolü, bölgedeki deniz trafiği üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Ayrıca, bu adaların yakınlarında zengin petrol ve doğalgaz kaynakları bulunmaktadır. Abu Musa adası, özellikle petrol ve doğalgaz kaynakları açısından zengindir. Adanın sahipliği ve kontrolü, bu kaynakların çıkarılması ve kullanımı için de önemlidir.¹⁷²

¹⁶⁹W. D. O'Neil, & C. Talmadge, (2008). Costs and difficulties of blocking the Strait of Hormuz. *International security*, 33(3), 190-198.

¹⁷⁰Fallahi, a.g.k., 2015, 85-86.

¹⁷¹Çağatay, a.g.k., 2016, 28-30.

¹⁷²J. Musavi, (2019). حاکمیت سرزمینی ایران بر جزایر ایرانی و رد ادعاهای امارات متحده عربی با پاسخهای حقوقی. [İran'ın İran adaları üzerindeki toprak egemenliği ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin iddialarını hukuki yanıtlarla reddetmesi]. *Pers Körfezi Araştırmaları Dergisi*. (17). 30-31.

5.2. Adaların Egemenliği

Abu Musa ve Tunb adaları, bölgenin tarihinde İran ve Birleşik Krallık gibi farklı güçlerin egemenlik iddialarıyla karşı karşıya kalmıştır. Abu Musa ve Tunb adaları, İngiltere'nin 19. yüzyılda bölgedeki petrol yataklarını keşfetmesi sonucu ilhak ettiği bölgede yer almaktadır. Ancak İran, adaların Safeviler döneminden beri İran'a ait olduğunu savunmaktadır. Abu Musa ve Tunb adaları, 29 Kasım 1971 yılında Şarje ve İran hükümeti arasında imzalanan anlaşma ile ortak egemenlik uygulamasına geçilmiştir. Fakat İran, adanın kendisine ait olduğunu savunarak, tam BAE kendi bağımsızlığını ilan etmesinden iki gün önce ortak egemenliği sonlandırarak 30 Kasım 1971'de bu adaların egemenliğini askeri bir müdahaleyle ele geçirmiştir.¹⁷³

Bu adaların egemenliği, İran ve BAE arasında uzun süredir tartışmalı bir konu olmuştur. BAE, BM'ye İran'ın adalardaki askeri varlığına itiraz etmiş ve adaların egemenliğinin kendilerine ait olduğunu belirtmiştir. Ancak bu çabalar sonuçsuz kalmıştır. Abu Musa ve Tunb Adaları'nın egemenliği konusunda İran ve BAE arasında hala tartışmalar devam etmektedir ve bu konu bölgedeki siyasi gerginliği artırmaktadır.¹⁷⁴

6. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAKİ FAALİYETLER

Hürmüz Boğazı, İran ve Umman arasındaki sınırı oluşturan bir bölgedir ve bu nedenle bu iki devletin karasuları içinde yer almaktadır. Uluslararası hukuk, bir devletin kendi karasuları içinde egemenlik haklarına sahip olduğunu ve diğer devletlerin bu bölgelerde herhangi bir faaliyette bulunamayacaklarını belirtmektedir. Bu egemenlik hakları, karasuları üzerindeki devletin, kaynakları kontrol etme, yönetme ve kullanma hakkını içerir.¹⁷⁵ Dolayısıyla, Hürmüz Boğazı'nda gerçekleştirilen her türlü faaliyet, İran ve Umman'ın egemenlik haklarına tabidir. Diğer devletler, bu bölgelerde herhangi bir faaliyette bulunmak istediklerinde, öncelikle İran ve Umman'ın iznini almalıdır. İran ve Umman, uluslararası anlaşmalar aracılığıyla diğer devletlerin belirli koşullar altında balıkçılık faaliyetleri yapmasına izin vermiş olsa da, bu izinler genellikle sınırlıdır ve İran ve Umman'ın kontrolü

¹⁷³Çağatay, a.g.k., 2016, 29-30.

¹⁷⁴Çağatay, a.g.k., 2016, 31-32.

¹⁷⁵M. Dixon (2000). *Textbook on International Law*. (4. Baskı), London: Blackstone Press, 200-203.

altındadır. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı'nda gerçekleştirilen tüm faaliyetler, İran ve Umman'ın karasuları içinde gerçekleştiği için, bu iki devletin egemenlik haklarına tabidir ve diğer devletlerin bu haklara saygı göstermesi gerekmektedir.¹⁷⁶

6.1. Balıkçılık

Hürmüz Boğazı'nda balıkçılık faaliyetleri sadece İran ve Umman tarafından gerçekleştirilebilir. Ancak, uluslararası hukuk kapsamında bazı durumlarda diğer devletlerin de geçici olarak Hürmüz Boğazı'nda balıkçılık yapmalarına izin verilebilir. Örneğin, İran ve Umman, deniz yetki alanlarında başka devletlerin geçici olarak balıkçılık faaliyetleri için izin verilmesini içeren uluslararası anlaşmalar imzalamışlardır. Bu anlaşmalar, İran ve Umman'ın izni dahilinde ve belirli kotalarla sınırlı olarak diğer devletlerin de balıkçılık faaliyetleri gerçekleştirmesine izin verir. Ancak, bu tür izinler genellikle diğer devletlerin kıyı şeridindeki balıkçılık faaliyetlerini desteklemek ve sürdürülebilir balıkçılık yönetimi için yapılır. Hürmüz Boğazı'nda balıkçılık faaliyetleri genellikle İran ve Umman'ın kendi balıkçılık sektörlerini desteklemek amacıyla gerçekleştirilir ve diğer devletlerin balıkçılık faaliyetleri için sınırlı izinler verilir.¹⁷⁷

İran tarafında, balıkçılık faaliyetleri İran Balıkçılık Örgütü tarafından yönetilmektedir. İran kanunlarına göre, Hürmüz Boğazı'nda balıkçılık yapmak isteyen herkesin öncelikle İran Balıkçılık Örgütü'ne kaydolması gerekmektedir. İranlı balıkçılar, izin aldıktan sonra belirlenmiş bölgede avlanabilirler. Bazı türlerin avlanması sınırlandırılmaktadır ve balıkçıların bu sınırlandırmalara uyması gerekmektedir.¹⁷⁸

Her iki devlet de, Hürmüz Boğazı'nda balıkçılık faaliyetlerini düzenleyen uluslararası anlaşmalara taraf olmuştur ve bu anlaşmaların gerekliliklerine uymaktadır. Ayrıca, her iki devlet de balık stoklarının korunması ve sürdürülebilirliği için belirli kotalar ve sınırlamalar

¹⁷⁶M. Zareii, (2022). بررسی مبنای صلاحیت ها و حاکمیت دولت ایران در دریای سرزمینی با تاکید بر نقش نیروهای نظامی و انتظامی [Ordu ve kolluk güçlerinin rolü vurgulanarak İran hükümetinin karasularındaki yetki ve egemenliğinin temellerinin incelenmesi]. *Deniz Güvenlik Dergisi*, (47). 45-50.

¹⁷⁷A. Purhashemi, A. Nemati, F. Heydari, (2013). رژیم حقوقی حفاظت محیط زیست آبراه های بین المللی با تاکید بر تنگه هرمز [Hürmüz Boğazı başta olmak üzere uluslararası su yollarının çevre korumasına ilişkin yasal rejim]. *Hukuk ve siyaset Dergisi*. (20). 93-97.

¹⁷⁸E. Khalili, (2012). بررسی مقررات و قوانین ایران در مورد حقوق دریاها از منظر حقوق بین الملل [Iran'ın denizler hukukuna ilişkin düzenleme ve kanunlarının uluslararası hukuk perspektifinden incelenmesi]. *Modern bilimlerin aynasından uluslararası hukuk konferansı*. 4-8.

belirlemektedir. İran ve umman deniz sınırı anlaşmasında 3. maddesine göre iki devlet, 1. maddedeki sınır çizgisine uyarak kendi deniz alanlarında canlı ve cansız doğal kaynaklarının yönetmenliğini yapmakta özgürlerdir.¹⁷⁹

6.2. Askeri Varlık ve Tatbikatlar

Hürmüz Boğazı, stratejik öneme sahip bir geçit noktasıdır ve bu nedenle bölgede askeri tatbikatlar sıklıkla gerçekleştirilir. Bu tatbikatlar, bölgedeki devletlerin savunma kabiliyetlerini artırmak, bölgedeki güvenliği sağlamak ve askeri işbirliği geliştirmek gibi amaçlarla düzenlenir. Askeri tatbikatlar genellikle uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler çerçevesinde düzenlenir. Örneğin, Hürmüz Boğazı'nda askeri tatbikatlar yapmak isteyen devletler, IMO ve BMDHS gibi uluslararası kuruluşların belirlediği kurallara uygun davranmak zorundadır. Bu kurallar arasında, Hürmüz Boğazı'nda yapılan askeri tatbikatların önceden ilan edilmesi, bölgede bulunan diğer devletlerle koordinasyonun sağlanması, boğazın geçiş trafiğine müdahale edilmemesi, çevrenin korunması ve askeri tatbikatların uluslararası hukuka uygunluğunun sağlanması gibi konular yer alır. Bu kuralların uygulanması, Hürmüz Boğazı'nda askeri tatbikatların güvenli ve etkili bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak sağlar.¹⁸⁰

ABD, Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemini kabul eden devletlerden biridir. ABD, bölgedeki müttefikleriyle birlikte düzenli olarak deniz tatbikatları düzenleyerek ve boğazdaki güvenliği sağlamak için askeri varlığını artırarak bölgedeki çıkarlarını korumaya çalışmaktadır.¹⁸¹

7. HÜRMÜZ BOĞAZIYLA İLGİLİ ULUSLARARASI ÖRGÜTLER

Hürmüz Boğazı, uluslararası ticaret ve nakliye için önemli bir geçiş noktasıdır ve dünya petrol üretiminin önemli bir bölümünün bu yoldan taşınmasıyla bilinmektedir. Bu nedenle, Hürmüz Boğazı'nda faaliyet gösteren uluslararası örgütler ve kuruluşlar, su yolu güvenliği

¹⁷⁹İran Meclisi resmi web sitesi, <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/971969>. (Erişim Tarihi: 27.02.2023).

¹⁸⁰Topsoy, F. (2012). Münhasır ekonomik bölgede yürütülen yabancı askeri faaliyetlerin hukuki niteliği. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 16(3), 217-266.

¹⁸¹Diriöz, a.g.k., 2012, 87-88.

ve deniz ticaretinin sorunsuz işleyişi konularında önemli bir rol oynamaktadırlar. Örneğin, IMO, Hürmüz Boğazı'nda güvenli denizcilik uygulamalarını teşvik etmek ve deniz çevresinin korunmasını sağlamak için çeşitli faaliyetler yürütmektedir. Benzer şekilde, uluslararası nakliye şirketleri ve ticaret örgütleri de Hürmüz Boğazı'ndaki işlemleri kolaylaştırmak için çeşitli tedbirler almaktadırlar.¹⁸²

7.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Uluslararası Denizcilik Örgütü [The International Maritime Organization (IMO)], Hürmüz Boğazı'ndan geçen gemilerin güvenliği ve çevre koruması konularında önemli bir rol oynamaktadır. IMO, 1952 yılında imzalanan "Uluslararası Deniz Trafik Hizmetleri Konvansiyonu" (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) ile gemi trafiğinin yönetilmesini sağlamaktadır. Bu konvansiyon, gemilerin birbirleriyle ve diğer deniz araçlarıyla güvenli bir şekilde geçiş yapabilmesi için belirli kurallar ve yönergeler belirlemektedir.¹⁸³

Hürmüz Boğazı'nda gemi trafiğini yönetmek için IMO ayrıca "Gemi Trafik Hizmetleri" [Vessel Traffic Services]¹⁸⁴ adlı bir sözleşme imzalamıştır. Bu sözleşme, bölgede faaliyet gösteren gemilerin güvenli bir şekilde seyahat etmelerini sağlamak için gemi trafik hizmetleri, liman kontrolü, acil durum planlama ve çevre koruma gibi konuları düzenlemektedir. Bu sözleşme, gemi kaptanlarının ve mürettebatının, Hürmüz Boğazı'ndan geçerken belirlenen kurallara uymalarını ve bölgedeki diğer gemilerle işbirliği yapmalarını gerektirmektedir.¹⁸⁵

7.2. Körfez İşbirliği Konseyi (KİK)

Körfez İşbirliği Konseyi [Gulf Cooperation Council (GCC)], Pers Körfezi'ndeki yer alan Kuveyt, Bahreyn, Katar, Suudi Arabistan, Umman ve BAE devletlerinin oluşturduğu bir bölgesel işbirliği örgütüdür. KİK, 25 Mayıs 1981 yılında Pers Körfezi'ndeki devletler

¹⁸²Şahin, a.g.k., 2003, 133-161.

¹⁸³Uluslararası denizcilik örgütü resmi web sitesi,

<https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (Erişim Tarihi: 16.04.2023)

¹⁸⁴IMO resmi web sitesi, <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/VesselTrafficServices.aspx> (Erişim Tarihi: 11.05.2023).

¹⁸⁵D. S. Mısır, (2008). Gemi Trafik Hizmetleri-VTS. *Aquaculture Studies*, (3), 11-15.

arasında işbirliğini artırmak, ekonomik, siyasi ve güvenlik alanlarında birlikte çalışmayı sağlamak amacıyla kurulmuştur. KİK, bölgedeki enerji kaynakları, petrol, gaz, petrol ürünleri ve petrokimya gibi sektörlerde işbirliği yapmak, ortak projeler geliştirmek ve kalkınmayı teşvik etmek için çalışmalar yürütmektedir. Ayrıca, bölgedeki istikrarı korumak ve güvenliği sağlamak için de çalışmalar yapmaktadır. KİK, bölgesel işbirliği, ticaret ve yatırımları artırmayı amaçlayan bir dizi girişimde bulunmuştur ve bölgesel kalkınmayı teşvik etmek için önemli bir role sahiptir.¹⁸⁶

7.3. Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği

Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği [International Association Of Marine Aids to Navigation And Lighthouse Authorities (IALA)], denizcilik sektöründe deniz güvenliği, navigasyon ve deniz işaretleri konularında faaliyet gösteren bir uluslararası kuruluştur. IALA, üye devletler arasında deniz güvenliği ile ilgili teknik bilgi ve deneyimlerin paylaşılmasını ve uluslararası standartların belirlenmesini sağlamak amacıyla 1957 yılında kurulmuştur. IALA, deniz işaretleri, deniz fenerleri, radar, GPS ve diğer deniz seyir araçları gibi teknolojik gelişmelerin denizcilik sektöründe etkili bir şekilde kullanılmasını teşvik etmektedir. Kuruluş, uluslararası standartlar geliştirerek, deniz güvenliğini arttırmak ve deniz kazalarını en aza indirmek için dünya genelinde deniz işaretlerinin, deniz fenerlerinin ve diğer deniz seyir araçlarının kullanımını düzenlemektedir.¹⁸⁷

7.4. Uluslararası Örgütlerin Kararları

Uluslararası örgütlerin kararları, dünya genelinde birçok ülke ve topluluğu etkileyebilir. Bu kararlar, küresel ekonomik, siyasi, çevresel, sosyal veya insani sorunların çözümüne veya yönetimine yönelik olabilir. Bu kurumlar arasında Birleşmiş Milletler, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Dünya Ticaret Örgütü gibi kurumlar bulunmaktadır.

¹⁸⁶Körfez İşbirliği Konseyi resmi web sitesi, <https://gcc-sg.org/en-us/AboutGCC/Pages/Primarylaw.aspx> (Erişim Tarihi: 16.04.2023).

¹⁸⁷Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği resmi web sitesi, <https://www.iala-aism.org/about-iala/> (Erişim Tarihi: 16.04.2023).

Örneğin, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin aldığı kararlar, üye ülkelerin barış ve güvenlik sorunlarına müdahale etmesi açısından büyük önem taşır.¹⁸⁸

Denizler ve boğazlar, dünya genelinde birçok ülke için stratejik öneme sahiptir. Özellikle, Hürmüz Boğazı gibi önemli boğazlar, uluslararası ticaretin anahtar yollarından biridir ve dünya ekonomisi için büyük bir öneme sahiptir. Uluslararası kurumlar, denizlerin ve boğazların güvenliği, çevresel koruma, denizlerdeki kaynakların yönetimi, balıkçılık yönetimi, deniz sınır anlaşmaları ve deniz hukuku gibi konularda kararlar alabilirler. Bu kararlar, ülkelerin denizlerdeki faaliyetleri, ticaret yolları ve deniz güvenliği gibi konularda etkili olabilir.¹⁸⁹

7.4.1. İran'ın nükleer krizi ve BM güvenlik konseyi

2003 yılında başlayan İran nükleer krizi, Batı dünyası ile İran arasındaki ilişkileri her geçen gün biraz daha gerilmiştir. İran'ın nükleer programı, uluslararası toplumun endişelerine neden olmuştur. Bu nedenle, BM Güvenlik Konseyi, İran'ın nükleer faaliyetlerini durdurması için yaptırım kararları almıştır. Ancak, BM Güvenlik Konseyi tarafından onaylanan yaptırım kararları, İran'ın nükleer programını durdurmakta yetersiz kalmıştır. Bunun sonucunda, ABD ve Avrupa Birliği, tek taraflı olarak yaptırımlar uygulamaya başlamıştır. Bu yaptırımların ana hedefi, İran'ın petrol ve doğalgaz sektörüne erişimini kısıtlamaktır. ABD Başkanı Barack Obama, İran Merkez Bankası ile iş yapan mali kuruluşlara yaptırımlar getiren yasayı imzalayarak, İran'ın petrol ihracatını hedef almıştır. İran, bu yaptırımlara karşı atağa geçmiştir. Hürmüz Boğazı'nı bloke edebileceği tehdidinde bulunarak, dünya gündemini meşgul etmiştir. Hürmüz Boğazı, dünya petrol ticaretinin yaklaşık dörtte birinin geçtiği bir su yolu olduğundan, İran'ın böyle bir hamlesi küresel petrol arzını ve fiyatını ciddi şekilde etkileyecektir. İran ayrıca, yaptırımlara karşı savunma mekanizmalarını geliştirmek için yoğun bir şekilde çalışmaktadır.¹⁹⁰

BM Güvenlik Konseyin 2006 yılındaki S/RES/1696 sayılı kararda, İran'ın nükleer programının münhasıran barışçıl amaçlara yönelik olduğunu garanti eden müzakere edilen

¹⁸⁸S. Öğüt, (2014). *Uluslararası örgütlerin Sorumluluğu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık. 127-163.

¹⁸⁹Özman, a.g.k., 2006, 137-159.

¹⁹⁰Fallahi, a.g.k., 2015, 85-86.

bir çözüm bulmak için siyasi ve diplomatik çabaların önemini vurgulayarak ve böyle bir çözümün başka yerlerde nükleer silahların yayılmasının önlenmesine fayda sağlayacağını kaydederek, İran'ı daha fazla gecikmeden gerekli adımları atmaya çağırılmaktadır.¹⁹¹

Güvenlik Konseyi, 20 Temmuz 2015 yılındaki 2015/2231 sayılı karar, İran'ın nükleer programına ilişkin anlaşmaya varılmasının ardından bir karar aldı. Bu karar, İran'a uygulanan bazı yaptırımların kaldırılmasını ve İran'ın nükleer programı ile ilgili denetimlerin artırılmasını içeriyordu.¹⁹²

8. HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN GÜVENLİĞİ

Hürmüz Boğazı, dünya petrol sevkiyatının yaklaşık dörtte birinin geçtiği çok stratejik bir su yolu ve bu nedenle uluslararası güvenliğin önemli bir parçasıdır. Boğazın güvenliği, dünya enerji piyasaları için büyük bir önem taşıdığı için uluslararası toplumun ilgi odağıdır. Hürmüz Boğazı'ndaki güvenlik, genellikle çeşitli risklerin yönetimi ve engellenmesini içerir. Bu riskler arasında terörizm, korsanlık, gemi kazaları, doğal afetler ve çatışmalar yer alır. Güvenlik önlemleri arasında gemilerin denetlenmesi, patlayıcıların aranması, denizaltıların takibi, radar sistemlerinin kullanımı ve bölgede devriye gezen askeri gemilerin varlığı yer alır. Boğazda güvenlik, çeşitli uluslararası örgütler, devletler ve askeri güçler tarafından sağlanır. Bunlar arasında ABD, İngiltere, Fransa ve Suudi Arabistan gibi devletlerin donanmaları bulunmaktadır. Ayrıca, Umman ve İran kıyılarındaki askeri birlikler ve güvenlik görevlileri de bölgede görev yapmaktadır.¹⁹³

8.1. ABD

ABD, bölgedeki çeşitli güvenlik risklerine karşı mücadele etmek ve gemilerin güvenliğini sağlamak için denizaltılar, uçaklar ve savaş gemileri ile devriye gezmekte ve aynı zamanda bölgedeki diğer devletlerle işbirliği yaparak bölgesel güvenliği artırmaya çalışmaktadır. Ancak, ABD'nin bölgedeki varlığı aynı zamanda bazı riskleri de beraberinde

¹⁹¹BM Güvenlik Konseyi resmi web sitesi, <https://www.un.org/securitycouncil/content/resolutions-adopted-security-council-2006> (Erişim Tarihi: 20.04.2023).

¹⁹²BM Güvenlik Konseyi resmi web sitesi, <https://www.un.org/securitycouncil/content/resolutions-adopted-security-council-2015> (Erişim Tarihi: 20.04.2023).

¹⁹³V. Gholamzadeh, (2020). امنیت در انتقال نفت و گاز شرق تنگه هرمز و توسعه سواحل مکرون. [Hürmüz Boğazı'nın doğusundaki petrol ve gaz transferinde güvenlik ve Makron kıyılarının gelişimi]. *Uman Sciences Research Journal*. 4(29). 371-375.

getirebilir. Bölgedeki çatışmaların bir parçası olma riski, ABD'nin bölgedeki diğer devletlerle ilişkilerinin bozulması veya bölgedeki tansiyonun artması gibi sorunlar bu riskler arasındadır. Ayrıca, ABD'nin bölgedeki varlığı bazı devletler tarafından da eleştirilebilir ve bu da bölgedeki gerilimi artırabilir.¹⁹⁴

8.2. İran

Hürmüz Boğazı, İran'ın önemli bir stratejik konumu olan bir su yolu olduğundan, İran'ın bölgedeki güvenlik konusunda önemli bir rolü vardır. İran, bölgedeki tüm devletler gibi, Hürmüz Boğazı'ndan geçen gemilerin güvenliğini sağlamakla yükümlüdür. İran, bölgedeki güvenliği artırmak için çeşitli önlemler almaktadır. Bu önlemler arasında, bölgedeki gemilere koruma sağlamak, terörizm ve korsanlık faaliyetlerine karşı mücadele etmek ve gemi kazalarını önlemek yer almaktadır. Ancak, İran'ın Hürmüz Boğazı'ndaki varlığı ve yetkileri bazı devletler tarafından eleştirilmektedir. Özellikle, ABD ve bazı Batılı devletler, İran'ın bölgedeki faaliyetlerini ve nükleer programını eleştirerek, İran'ın bölgedeki güvenliği tehdit ettiğini iddia etmektedirler. İran, bölgedeki en güçlü askeri varlığa sahip olan devletlerden biridir. İran'ın deniz kuvvetleri, Hürmüz Boğazı ve çevresinde devriye gezerek bölgenin güvenliğini sağlamaktadır. İran'ın deniz kuvvetleri, birçok farklı sınıfta gemi, denizaltı ve hava aracına sahiptir. Bu gemiler arasında firkateynler, korvetler, hücumbotlar, devriye botları ve amfibi gemiler bulunur. İran'ın deniz kuvvetleri, denizden gelen tehditlere karşı hazırlıklı olmak için düzenli olarak tatbikatlar yapmaktadır.¹⁹⁵

8.3. Umman

Umman, KİK üyesidir ve bu konsey, bölgedeki güvenliği artırmak için çeşitli önlemler almaktadır. Ayrıca Umman, ABD ve diğer Batılı devletlerle de işbirliği yaparak, bölgedeki güvenliği artırmaya çalışmaktadır. Umman Deniz Kuvvetleri, düzenli olarak bölgede devriye gezerek terörizm, kaçakçılık ve diğer suç faaliyetlerini engellemeye ve bölgenin deniz trafiğini kontrol etmeye yardımcı olmaktadır. Umman, gemilere havadan ve denizden koruma sağlamak için devriye gezen askeri gemiler ve helikopterleri kullanmaktadır.¹⁹⁶

¹⁹⁴Demir, a.g.k., 2014, 113. 112-116.

¹⁹⁵A. Nejat, İ. Abbasi, S. Talebi, a.g.k., 2016, 71-76.

¹⁹⁶Şahin, a.g.k., 2003, 89-94.

9. HÜRMÜZ BOĞAZI VE PETROL

Petrol, dünya ekonomisinde önemli bir yere sahip olan bir enerji kaynağıdır. Birçok ülke, petrol ihracatından önemli miktarda gelir elde etmektedir. Ancak petrol üretimi ve ihracatı, üretici ülkeler ile tüketiciler arasında coğrafi zorluklarla karşı karşıya kalır. Özellikle, Orta Doğu'da bulunan petrol üreticisi ülkelerin petrolünü tüketicilere ulaştırmak için Hürmüz Boğazı gibi dar ve stratejik noktalardan geçmesi gerekiyor.¹⁹⁷

Hürmüz Boğazı, dünya petrol tedarikinde en önemli geçiş noktalarından biridir. Dünya petrol üretiminin yaklaşık %20'si bu bölgeden geçerek tüketicilere ulaşır. Ancak, bazı siyasi veya askeri krizler Hürmüz Boğazı'nda petrol sevkiyatını tehlikeye atabilir. İran'ın nükleer programı, Suudi Arabistan ve İran arasındaki gerilimler ve bölgedeki diğer jeopolitik faktörler, boğazda olası kapanmaların yaşanabileceği endişelerini arttırmaktadır. Bu endişeler nedeniyle, birçok devlet alternatif petrol ulaşım yolları arayışına girmiştir. Bu alternatifler arasında, petrol boru hatları, tren taşımacılığı ve LNG taşımacılığı gibi seçenekler yer alır. Birçok devlet, Petrol boru hatları yöntemi kullanarak petrolün tüketicilere ulaştırılmasını sağlamaktadır. Örneğin, Birleşik Arap Emirlikleri, Habshan'daki petrol üretim tesislerinden Fujairah'a kadar uzanan bir boru hattı inşa etmiştir. Bu boru hattı, Hürmüz Boğazı'nı geçmeden doğrudan Fujairah'a petrol ihracatı yapılmasına olanak tanır.¹⁹⁸

9.1. Petrol Arama Faaliyetleri

İki veya daha fazla devlet arasındaki deniz alanlarının genişliği, haliçlerin, kayalıkların veya takım adalarının bulunması, deniz yatağının altındaki kaynaklar gibi faktörlerin varlığı, deniz alanlarının nasıl sınırlandırılacağı ve yargı yetkisinin konusunda etkili olabilir. Denizlerden petrol çıkarılması konusunda, arama ve çıkarma bölgesinin belirtilmesi, ulusal yetki alanı içinde mi yoksa uluslararası otoritenin yargı yetkisi kapsamında mı olduğunun belirtilmesi gerekmektedir. Özellikle kıyı devletleri arasında petrol kaynakları keşfedilirse, Anlaşmazlık durumunda, iki veya daha fazla kişi arasındaki bölgeyi sınırlamanın temel yolu, ilk önce özel anlaşmalardır. Hükümetler arasında sınır çizme yapılırsa, çıkarma doğrudan

¹⁹⁷Gürel, a.g.k., 2018, 61-78.

¹⁹⁸Fallahi, a.g.k., 2015, 60-63.

kıyı hükümeti tarafından yapılacak şekilde ulusal yargı yetkisinin alanında olacaktır. Devletlerin petrol arama yapacakları alanlar birbirine girme halinde ortaya çıkan problemlerin barış çerçevesinde çözülmesi büyük bir önem taşımaktadır.¹⁹⁹

Umman Denizi bölgesinde petrol aramaları ve diğer deniz faaliyetleri, İran ve Umman'ın egemenlik haklarına tabidir. Petrol aramaları için, her iki devletin de kendi yasaları, uluslararası hukuk ve ilgili uluslararası anlaşmalar çerçevesinde belirlediği düzenlemeler ve kurallar geçerlidir. Bu kurallar genellikle, petrol aramaları için özel izin ve ruhsatlandırma gereksinimlerini, çevre koruma önlemlerini ve sürdürülebilirlik ilkelerini içerir. İran ve umman deniz sınırı anlaşmasının 4. 5. ve 6. maddelerine göre iki devlet, 1. maddedeki sınır çizgisine uyararak kendi deniz alanlarında canlı ve cansız doğal kaynaklarının yönetmenliğini yapmakta özgürlerdir. Ayrıca belirlenen sınırın 250 metreliğinde yapılacak araştırmalar iki tarafın haberi ile yapılacaktır ve bulunan petrol kaynağı sınıra 150 metre yakınlığında veya sınırın iki tarafında olursa, iki devlet anlaşmalı olarak kaynakları, hakkaniyet ve adalet ilkesine uyararak kullanacaktır.²⁰⁰

9.2. Hürmüz Boğazı İçin Alternatifler

Son zamanlarda, özellikle de BAE'nin El-Fucairah limanına petrol tankerlerinin hedef alınması, İngiliz bir petrol tankeri ile İran arasında yaşanan petrol tankerlerinin durdurulması gibi olaylar, Hürmüz Boğazı ve Pers Körfezi'nin güvenliğine dair endişeleri arttırdı. Bu nedenle, bölgedeki petrol ihracatı için Hürmüz Boğazı'na alternatif geçiş yolları arayışı yeniden gündeme geldi. Bölgedeki Arap devletleri, bu alternatif yolların yanı sıra boru hatları gibi diğer taşıma yöntemlerini de geliştirmeyi düşünüyorlar.²⁰¹

Hürmüz Boğazı'na alternatif bir yol bulunması, boğazın kapatılması durumunda dünya petrol ticaretinin tehlikeye girmesini engelleyebilir ve tedarik zincirlerinin aksamadan devam etmesini sağlayabilir. Körfez ülkelerinde üretilen ve Hürmüz Boğazı'ndan geçen petrol üretimlerinin yanı sıra, milyarlarca dolar değerindeki büyük bir ticaret transit ağı da bu

¹⁹⁹Ş. S. Gürel, (2018). *Orta Doğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri*. Ankara: İmge Yayın evi. 61-102.

²⁰⁰İran Yasaları ve Düzenlemeleri Veri Tabanı, <http://www.dastour.ir/brows/?lid=370264> (Erişim Tarihi: 15.04.2023).

²⁰¹Fallahi, a.g.k., 2015, 84.

geçitten gerçekleştiriliyor. Bu durum Hürmüz Boğazı'nı dünyanın en önemli deniz geçidi haline getiriyor. İran tarafından bu boğazın kapatılması durumunda, günlük 15 milyon varil petrol bu bölgeden geçtiği için petrol fiyatları ciddi miktarda artabilir ve dünya piyasaları dalgalanabilir. Bu bağlamda bu alternatif yolların ne olduğunu ve nasıl Hürmüz boğazını etkileyebileceğini inceleyeceğiz.²⁰²

Boru hatları, petrol sevkiyatı için daha güvenli bir seçenek olmasına rağmen, inşa edilmesi oldukça maliyetlidir ve uzun bir süreç gerektirir. Bu nedenle, alternatifler arasında en popüler olanı değildir. Petrol ve Hürmüz Boğazı arasındaki bağlantı, dünya ekonomisinde önemli bir rol oynamaktadır. Ancak, olası siyasi veya askeri krizler, tüketicileri petrol ihtiyaçlarını karşılamak için alternatif yol arayışına yönlendirmektedir.²⁰³

9.2.1. Petroline projesi

Petroline projesi, Suudi Arabistan'ın doğusunda yer alan Abqaiq'dan Kızıldeniz kıyısındaki Yanbu'ya kadar uzanan bir petrol boru hattı projesidir. Bu proje, Suudi Arabistan'ın dünya petrol piyasasındaki liderliğini güçlendirmeyi ve petrol ihracatını kolaylaştırmayı hedefliyordu. Petrolün deniz yolu yerine boru hattı ile taşınması, nakliye maliyetlerini azaltacak ve güvenlik risklerini ortadan kaldıracaktı. Petroline projesi, 1981 yılında tamamlandı ve o dönem dünyanın en uzun petrol boru hattıydı. Hattın uzunluğu 1,200 kilometreydi ve saatte 5 milyon varil petrol taşıma kapasitesine sahipti. Ancak proje yapım sürecinde bazı zorluklarla karşılaşıldı. İnşaat maliyetleri yüksek olmuş ve projenin tamamlanması gecikmiştir.²⁰⁴

9.2.2. Habshan-Fujairah petrol boru hattı

Bu proje, BAE'deki Habshan ve Fujairah limanı arasında uzanan yaklaşık 400 kilometre uzunluğundaki bir petrol boru hattını kapsar. Amacı, BAE'nin petrol ihracatının büyük bir kısmının geçtiği ve İran ile Umman'ı birbirine bağlayan Hürmüz Boğazını

²⁰²Rashid, a.g.k., 2022, 138.

²⁰³M. Modarres, M. Karami, (2014). پیامدهای ژئوپلیتیکی خطوط لوله عربی بر تنگه هرمز. [Hürmüz Boğazı'ndaki Arap boru hatlarının jeopolitik sonuçları]. *Dünya Siyaseti Dergisi*. 3(1). 241-246.

²⁰⁴F. Rahbar, M. Robati, (2010). بررسی میزان وابستگی کشورهای صنعتی به نفت صادراتی از تنگه ی هرمز به وسیله تخمین تابع تقاضا برای نفت منطقه ی [Pers Körfezi bölgesindeki petrol talep fonksiyonunu tahmin ederek sanayileşmiş ülkelerin Hürmüz Boğazı'ndan ihraç edilen petrole bağımlılık derecesinin araştırılması]. *Ekonomik Araştırmaları Dergisi*. (91). 107.

atlayarak, doğrudan Hint Okyanusu'na ulaşmaktır. 2012 yılında başlattığı bu proje günlük 1,5 milyon varil kapasiteli bir hat olarak tasarlanmıştır. Bu, BAE'nin petrol ihracatının yaklaşık %60'ına denk gelmektedir. Projenin maliyeti yaklaşık 3,3 milyar Amerikan doları olarak tahmin edilmektedir.²⁰⁵

²⁰⁵M. Modarres, M. Karami, **a.g.k.**, 2014, 250-252.

SONUÇ

Uluslararası boğazlarda geçiş rejimi, geçiş özgürlüğüne dayanmaktadır. Bu boğazlar, açık denizin bir kısmından diğer bir kısmına geçişi sağlar ve kıyıdaş devletlerin karasularına tamamen dahildir. Boğazlardan geçiş hakkı ilk olarak Korfu Boğazı Davası'nda ele alınmıştır. Divan, barış zamanında savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkına sahip olduğunu kabul etmiştir. Bu ilke, kaynağından örf adet niteliğinde kabul edilmiş ve 1958 Cenevre KBBS'de teyit edilmiştir. Ticaret gemisi ve savaş gemisi ayırımı yapılmaksızın, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan geçiş, karasularından zararsız geçiş ile aynı hukuki esaslara tabi tutulmuştur. Ancak, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardaki zararsız geçiş hakkı, ertelenmeyeceği ilkesine tabidir.

BMDHS, 1958 Cenevre KBBS'den farklı bir düzenleme getirmiştir. Bu düzenleme, geçiş özgürlüğünün kullanılmasındaki koşullar bakımından ele alınmaktadır. BMDHS'de iki tür uluslararası boğaz için farklı rejimler öngörülmektedir. İlk tür boğazlar, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümüyle diğer bir bölümü arasında yer alan boğazlardır. Bu boğazlar, bir istisna dışında "transit geçiş" rejimine tabidirler. Bu istisna, aynı devlete ait kıta ülkesi ve bir ada nedeniyle oluşan ve adanın diğer tarafında ulaşıma elverişli bir açık deniz veya MEB kesimi bulunan bir boğazdan geçişte uygulanan "zararsız geçiş" rejimidir. İkinci tür boğazlar ise, bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlardır. Bu boğazlarda ise "transit geçiş" rejimi uygulanmaktadır.

Uluslararası seyir amacıyla kullanılan boğazların, özel bir antlaşma ile hukuki statüleri düzenlenmediği takdirde, kıyı devleti veya kıyıdaş devletlerin karasularına dahil kabul edilir ve bu boğazlara transit geçiş rejimi uygulanır. Transit geçiş, suyun yüzeyinden ve dalmış durumda su altından yapılan seyir ile boğazın üzerinden uçuş hakkını kapsar. Transit geçişin zararsız geçişten farkı, denizaltılar ve diğer sualtı araçlarının dalmış halde seyir yapabilmesidir. Hava araçları da transit geçiş hakkından yararlanabilirler.

Boğaz suları üzerindeki uluslararası deniz taşımacılığın serbest olması ilkesi, kıyı devletlerinin veya kıyıdaş devletlerinin karasuları üzerindeki yetkilerine oranla daha az bir yetkiye sahip olmalarına neden olmuştur. Bu durum, zararsız geçiş rejimi yerine daha özgür

bir geçiş rejimi olan transit geçiş rejimini ortaya çıkarmıştır. BMDHS kapsamında, kıyı devleti zararsız geçiş rejimine tabi olduğu karasularında, zararsız olmayan bir geçişi önleyebilir, yasaklayabilir veya erteleyebilir ve ayrıca ulusal mevzuatında öngörülen tedbirleri alabilir. Ancak, kıyı devletleri transit geçişi engelleme ve ertelemenin haklarına sahip değillerdir.

Pers Körfezi, yaklaşık 805 km uzunluğunda ve genişliği yaklaşık 280 km olan bir su kütlesidir. Körfezin derinliği ortalama olarak 40-90 m arasında değişmektedir. Hürmüz Boğazı, derinliğin en fazla olduğu ve 100 metreye kadar ulaştığı yerdir. Pers Körfezi, İran-İrak Savaşı'nın 1980 ile 1988 arasındaki yılları ve Körfez Savaşı'nın 1991 yılında odak noktası olmuştur.

Ortadoğu'da bulunan Hürmüz Boğazı, dünya ticaretinin ve ham madde akışının en önemli su yollarından biridir. Bu su yolunun küresel dengeler açısından büyük bir önemi vardır. Jeopolitik aktarım hatları, kıtalararası etkileşim bölgeleri, küresel ve bölgesel güvenlik stratejileri ve güç dengeleri gibi faktörler, Hürmüz Boğazı'nın son derece belirleyici bir konumda bulunmasına neden olmaktadır. Hürmüz Boğazı, iki açık denizi birbirine bağladığı için uluslararası boğaz kapsamındadır. Bu sebeple, boğaz uluslararası bir statüye sahiptir ve Umman Denizi ile Pers Körfezi arasında bir bağlantı sağlamaktadır. Herhangi bir adanın etrafından dolanarak bu bağlantıyı aynı mesafede kat etmek mümkün olmadığından, Hürmüz Boğazı'ndan yapılacak geçişlerde "transit geçiş" rejimi uygulanabilir.

Hürmüz Boğazı, İran'ın Hormozgan eyaleti ile Umman'ın Musandam eyaleti arasında yer almaktadır ve Umman Denizi'ni Pers Körfezi'ne bağlayan bir su yoludur. Hürmüz Boğazı'nın uzun süreli veya kalıcı olarak kapatılması deniz hukukuna ve 1958 Cenevre Sözleşmesi'ne veya mevcut örf ve adete aykırıdır ve uluslararası hukuk açısından kabul edilemez. Ama te yandan İran'ın Hürmüz Boğazı'nda karasuları var. İran'ın 1982 tarihli BMDHS'ne katılmaması nedeniyle, olağanüstü hallerde ve İran'a yönelik askeri tehdit durumlarında zararsız geçiş hakkı, İran karasularında askıya alınabilir.

Hürmüz Boğazı, İran ve Umman için ekonomik, stratejik, güvenlik ve askeri açıdan önemli bir rol oynamaktadır. Hürmüz Boğazı İran ve Umman'ın bölgede ve dünyada stratejik önemini artırmıştır. Dünya petrol transitinin yaklaşık %20'si bu boğazdan geçmektedir,

dolayısıyla İnan, Umman ve sanayileşmiş ÷lkelerin güvenliği için önemli rol oynamaktadır. Hürmüz Boğazı, İnan ve Umman arasında ortak petrol ve gaz rezervlerine sahiptir. Bu nedenle Hürmüz Boğazı'ndaki petrol ve gaz kaynaklarının aranması ve çıkartılması için, iki devlet arasında gerekli mekanizmaların kurulması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- [1]. Churchill, R., & Lowe, V. (1999). *The Law of The Sea*. Manchester: Manchester University Press.
- [2]. Gündüz, A. (2014). *Milletlerarası Hukuk (7 b.)*. İstanbul: Beta Basım.
- [3]. Güler, T. (2006). *Antik Çağ Doğu Akdeniz Ticareti ve Ticaret Gemileri*. Yayımlanmamış yüksek Lisans Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [4]. Özbey, M. T. (2015). *Viking-Gemiciliği*. Yayımlanmamış yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [5]. Kaya, İ. (2020). *Uluslararası Hukukta Temel Belgeler*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- [6]. Zarepour, M. (2014). [1982], روشهای ترسیم خطوط مبدأ در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین الملل دریاها. [Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde esas hat çizme yöntemleri]. Bandar abbad: 16. *Deniz Endüstrisi Konferansı*.
- [7]. Kuran, S. (2007). *Uluslararası Deniz Hukuku*. İstanbul: Arıkan Basım.
- [8]. Özman, A. (2006). *Deniz Hukuku*. Ankara: Turan Kitabevi.
- [9]. Aydın, H. (2003). Karasularının Sınırlarının Tespiti ve İç Suların Hukuki Rejimi. *Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 7(1), 61-84.
- [10]. Pazarıcı, H. (2012). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- [11]. Shaw, M. (2018). *M.N. Shaw ()*. *Uluslararası Hukuk*. (Çev:). (Y. Acer, İ. Kaya, T. Demirtepe, & E. Şimşek, Çev.) Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi.
- [12]. Kılıçoğlu, M. E. (2021). 1956 Süveyş Krizi ve Ortadoğu'ya Etkisi. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 6 (2), 726-757.
- [13]. Ünal, Ş. (2005). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Yetkin Basım.
- [14]. Ziai Bigdeli, M. (2018). *حقوق بین الملل عمومی*, [Public International Law]. (58 b.). Tehran: Ganjedanesh Yayınları.
- [15]. Aksar, Y. (2015). *Teoride ve uygulamada uluslararası hukuk*. Ankara: Seçkin.
- [16]. İnaç, H. & Yazıcı, B. (2018). Uluslararası Hukuk Açısından Korfı Boğazı Davası ve Sonuçları. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, (70), 160-162.

- [17]. Ertuğrul, Ü. E. (2017). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine göre kıyı devletinin egemen hakları. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21(1), 41-81.
- [18]. Ögüt, S. (2014). Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 10(38),119-153.
- [19]. Canca, H. S. (2015). *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri*. Ankara: Seçkin.
- [20]. Rashid, S. O. (2022). *Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemi*. Yayımlanmamış yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmaray Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [21]. Topsoy, F. (2011). *Denize ilişkin bilimsel araştırmalar (MSR) ve Türkiye*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- [22]. Kaya Kılıç, S. (2014). 19.Yüzyılda Osmanlı İdaresi Altında Basra Vilayeti ve Körfezine İlişkin Bazı Tespitler. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 54(2). 319-336.
- [23]. Fallahi, S. (2015). *Umman Körfezi ile Basra Körfezi arasındaki geçiş rejimleri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [24]. Mirzaiitabar, M. (2015). تنگه ی هرمز و نقش استراتژیک آن در گذر تاریخ [Hürmüz Boğazı ve tarihteki stratejik rolü]. *Profesyonel Pers Körfezi Çalışmaları Dergisi*, 1(4).
- [25]. Taştan, T. K. Hürmüz sultanlığının Portekizliler tarafından hâkimiyet altına alınması ve Portekiz'in İran Körfezi'ne adım atması. *İran ve Turan Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 4(6).
- [26]. Masumizadeh, Z. (2006). تاریخچه سیاسی تنگه ی هرمز [Hürmüz Boğazı'nın siyasi tarihi]. *Yad dergisi*, 80, 185-170.
- [27]. Aydoğmuşoğlu, C. (2011). Şah Abbas (1587-1629) Devrinde İran da Sosyal ve Kültürel Hayat. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 11(2), 261-276.
- [28]. Elbirlik, G. (2008). *Türk lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının önemi ve sorunları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 21-26.

- [29]. Fallahtabar, N. (2017). تنگه استراتژیک و ژئوپلیتیک هرمز و نقش راهبردی ایران [Hürmüz'ün stratejik ve jeopolitik boğazı ve İran'ın stratejik rolü]. *Beşeri coğrafyada yeni bakış açısı dergisi*, 9(2), 19-32.
- [30]. Hafeznia, M. (1992). تنگه هرمز و حقوق بین الملل دریاها. [Hürmüz Boğazı ve uluslararası deniz hukuku]. *Coğrafya gelişimi eğitimi dergisi*, 27. 36-43
- [31]. Yükselen, H. (2018). Strateji kavramını çalışmak. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 14(27), 1-38.
- [32]. Koday, Z., Koday, S., & Kaymaz, Ç. K. (2017). Dünyadaki bazı önemli boğazlar ile kanalların coğrafi özellikleri ve jeopolitik önemleri. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(3), 879-910.
- [33]. Jafari, A. (2010). ژئوپلیتیک تنگه هرمز و روابط ایران و عمان [Hürmüz Boğazı jeopolitiği ve İran-Umman ilişkileri]. *Siyaset bilimi araştırma dergisi*. 5(3), 35-67.
- [34]. Zakirhossein, A. (1993). تحديد حدود فلات قاره در خليج فارس و حق عبور از تنگه هرمز. [Pers Körfezi'ndeki kıta sahanlığın sınırlandırılması ve Hürmüz Boğazı'ndan geçiş hakkı]. *Tahran Üniversitesi Hukuk Fakültesi ve Siyaset Bilimi Dergisi*. 28, 217-254.
- [35]. Bagheri, S. İran ve Deniz Hukuku: Güncel Tartışmalar. *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 17(3-4), 155-182.
- [36]. Sannav, S. C. Kırım Savaşı'nın (1853-1856) Balkanlar'daki milliyetçilik hareketlerine etkileri. *Anadolu ve Balkan Araştırmaları Dergisi*, 5(9), 257-277.
- [37]. Hayta, N. İngiltere Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Sir Charles Hardinge'in Raporuna Göre 1908 Reval Görüşmeleri. *Dergi park*. 1272-1283.
- [38]. Konukcu, Y. (2018). Jeopolitik Güç Mücadelesi ve Basra Körfezinin Önemi. *Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi*, 9(17), 19-36.
- [39]. Semin, A. (2015). Yemen Krizi, Husiler ve İran-Körfez Güç Mücadelesi. *Bilgesam stratejik araştırmalar merkezi*. (1201), 1-7.
- [40]. Yusefi, Gh. (2017). عمان: اندازه مناسبات. [İran-Umman: ilişkilerin boyutu]. *İslam Dünyası Stratejik Araştırmalar Dergisi*. (71), 35-74.
- [41]. Çağatay, A. (2016). Hürmüz Boğazı'ndaki Abu Musa ve Tunb Adaları Üzerindeki Anlaşmazlıklar, *International Journal of Afro-Eurasian Research*. 26-35.
- [42]. Dehghanian, M. Zareii, B. ve Ghorbani, A. (2021). تبیین پیامدهای رابطه اسرائیل و امارات. [İsrail ile Birleşik Arap Emirlikleri], *متحدہ عربی بر امنیت منطقه ای جمهوری اسلامی ایران*

- arasındaki ilişkinin İran İslam Cumhuriyeti'nin bölgesel güvenliği üzerindeki sonuçlarının açıklanması]. *Kutsal Savunma Çalışmaları ve Çağdaş Savaşlar dergisi*, 6(4). 163-196.
- [43]. Aydın, N., Şentürk, B. Ortadoğu'da Şattülarap'ın Önemi ve Şattülarap Üzerindeki Çekişmeler. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, 1(28), 63-75.
- [44]. Kurt, B. (2007). Dünden Bugüne Şatt-ül Arap Sorunu. *Akademik Orta Doğu Dergisi*, 1(2), 137-155.
- [45]. Öztürkler, H. (2017). Katar krizinin ekonomi politiği. *Ortadoğu Analiz*, 9(81), 78-80.
- [46]. Daban, E. Z., Daban, C. (2018). Saddam Hüseyin Dönemi Irak Dış Politikası: Irak-İran Savaşı, Kuveyt'in İşgali ve ABD'nin Irak'a Müdahalesi. *Ahi Evran Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1), 83-109.
- [47]. Jafari, A. (2010). ژئوپلیتیک مرزهای امارات متحده عربی , [Birleşik Arap Emirlikleri sınırlarının jeopolitiği]. *Politik-ekonomik bilgi*. 24(274), 74-85.
- [48]. Özev, M. H. (2016). İran-Suudi Arabistan İlişkileri. *Journal of the Faculty of Economics/Iktisat Fakültesi Mecmuası*, 66(1), 203-243.
- [49]. Aghaalikhani, M. Azghandi, A. (2013). بررسی عوامل منطقه ای واگرایی در روابط ایران و عربستان , [İran ve Suudi Arabistan ilişkilerinde bölgesel ayrışma faktörlerinin araştırılması]. *Hukuk ve Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 43(2), 225-243.
- [50]. Musazadeh, R. (2018). سازمان های بین المللی , [International Organization]. (27. b.). Tehran: Mizan Legal Foundation.
- [51]. Jamur, Y. (2007). اطلس ملی حمل و نقل ایران. [İran'ın ulusal ulaşım atlası]. Tahran: İran Ulusal Haritalama Ajansı, 44-58.
- [52]. Noorbakhsh, H. (1983). تنب بزرگ، تنب کوچک و ابوموسی در خلیج فارس. [Pers Körfezi ve İran adaları]. (1. Baskı), Tahran: Nobovvat yayın evi. 16.
- [53]. Ashuri, Gh. Ezzati, A. Mortezaei, Sh. (2018). بررسی و تحلیل ساختار امنیتی خلیج فارس و تنگه هرمز در راستای الگوی امنیتی بازدارندگی با تأکید بر نقش راهبردی منطقه‌ای و بین المللی ve Hürmüz Boğazı'nın güvenlik yapısının, bölgesel ve uluslararası stratejik rol vurgusu ile caydırıcılık güvenlik modeli doğrultusunda incelenmesi ve analizi]. *Beşeri coğrafyada yeni tutumlar Dergisi*, 10(2). 191-214.
- [54]. Mısır, D. S. (2008). Gemi Trafik Hizmetleri-VTS. *Aquaculture Studies*, (3), 11-15.

- [55]. Usta, B. (2019). *Uluslararası ticaret, Türkiye-İran ilişkileri ve taşımacılık*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [56]. Şahin, S. (2003). *Basra Körfezi'nin Jeopolitik önemi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü.
- [57]. Rabii, H. (2013). اهمیت ژئواکونومیک خلیج فارس و نقش تنگه هرمز از نگاه آمار , [Pers Körfezi'nin jeoekonomik önemi ve Hürmüz Boğazı'nın istatistik açısından rolü]. *Politik-Ekonomik Bilgi Dergisi*, (290). 20-33.
- [58]. Nejat, A. Abbasi, İ. Talebi, S. (2016). الگوی امنیتی بازدارندگی در تنگه هرمز و امنیت ملی . جمهوری اسلامی ایران [Hürmüz Boğazı'ndaki caydırıcılık güvenlik modeli ve İran İslam Cumhuriyeti'nin ulusal güvenliği]. *Stratejik politika araştırması dergisi*. (17). 59-80.
- [59]. Alagöz, B. (2013). *İran İslam Cumhuriyeti Dış Politikasında Etkili Bir Unsur Olarak Güvenlikleştirme Siyaseti: 2003 Irak Savaşı Sonrası İran'ın Basra Körfezi Politikası*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü.
- [60]. Sazmand, B. Jokar, M. (2016). مجموعه امنیتی منطقه ای، پویش ها و الگوهای روابط کشورهای [Pers Körfezi ülkelerinin bölgesel güvenlik kompleksi, kampanyaları ve ilişki kalıpları]. *Jeopolitik dergisi*. 12(2), 151-177.
- [61]. Armağan, E.H. (2022). *İran devrim muhafızları ve siyasal sistemdeki yeri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [62]. Diriöz, A. O. (2012). Hürmüz Boğazı ile ilgili Jeopolitik Riskler. *Ortadoğu Analiz*, 4(42).
- [63]. Övüngen, F. (2017). *Silahlı Çatışmalarda Denizde Zapt ve Müsadere*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [64]. Jahanfar, R. (2016). بازخوانی پرونده یک جنایت؛ بررسی فنی عملکرد ناو وینسنس در حمله به هواپیمای مسافربری ایران [Bir Suç Dosyasını Yeniden Okumak; İran Yolcu Uçağına Yapılan Saldırıda Vincennes Gemisinin Performansının Teknik Değerlendirmesi]. *Tarihsel çalışmalar dergisi*. (52).

- [65]. Price, A. (2001). *War in the Fourth Dimension, US Electronic Warfare from the Vietnam War to the Present*, London: Greenhill Books, 159-161.
- [66]. Artistia, T. J., Hermono, B., Puspoayu, E. S. (2020). Penyelesaian Sengketa Tindakan Penyitaan Kapal Tanker Stena Impero Berbendera Inggris oleh Iran di Selat Hormuz Menurut Hukum Internasional. *Hukuk dergisi*, 7(1).
- [67]. Çakırtaş, H. (2018). *İran-İrak Savaşı (1980-1988)* Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Elazığ: Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [68]. Sağlam, K. (1995). *Körfez Savaşı ve Türkiye Ekonomisine Etkileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü.
- [69]. Yazdanfam, M. (2002). عوامل و دلایل گسترش جنگ ایران و عراق, [İran-İrak savaşının şiddetlenmesinin faktörleri ve nedenleri]. *İran'ın Negin dergisi*, (1). 35-48.
- [70]. Bayat, k. (2002). جنگ ایران و عراق معرفی و نقد, [İran-İrak savaşına giriş ve eleştirisi]. *Kitap evreni dergisi*, 7(11). 32-33.
- [71]. Lotfollahzadeh, A. (2008). دلایل ورود به خاک عراق؛ پس از آزادسازی خرمشهر, [Irak'a giriş nedenleri; Khorramshahr'ın kurtarılmasından sonra]. *Negin İran dergisi*, 6(25). 87-94.
- [72]. Costello, T.W. (2000). *Persian Gulf Tanker War and International Law*, London: Cambridge University Press.
- [73]. Daban, E. Z., & Daban, C. (2018). Saddam Hüseyin Dönemi Irak Dış Politikası: Irak-İran Savaşı, Kuveyt'in İşgali ve ABD'nin Irak'a Müdahalesi. *Ahi Evran Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1), 83-109.
- [74]. Doğan, S. (2019). Irak-Kuweyt İlişkilerinde Yeni Dönem: Kırılğanlıklar ve İş Birliği. *İnsani ve Sosyal Araştırmalar Merkezi, Araştırma 105*.
- [75]. Murat, T. (2013). Kuveyt Üzerinde Osmanlı – İngiliz Mücadelesi. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(1). 307-3016.
- [76]. Çelik, Y. K. (2023). Irak ile Kuveyt Arasındaki Sınır Münasebetleri. *Anasay*, 7 (23), 201-217.
- [77]. Kavak, G. (2013). Birinci Körfez Savaşı Sonrası Irak'tan Türkiye'ye Göç ve Sonuçları. *II. Türkiye Lisansüstü Çalışmalar Kongresi*, 435-444.
- [78]. Sağlam, K. (1999). *Körfez Savaşı ile Değişen Güç dengeleri*. İstanbul: Elit Kitaplar.

- [79]. Beden, A. (2011). Türk Basınına Göre, 2003 Irak Savaşı'nın Temel Nedenleri Hakkında Bir Değerlendirme (Kitle İmha Silahları ve El-Kaide Bağlantısı). *History Studies, ABD ve Büyük Ortadoğu İlişkileri Özel Sayısı*, 65-80.
- [80]. Demir, A. (2014). İran'ın Basra Körfezi'ni Bloke İhtimali ve Hürmüz Boğazı'ndan Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi. *Savunma Bilimleri Dergisi*, 13(1), 107-140.
- [81]. Ece, J. N. (2010). Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2), 1-20.
- [82]. Özcan, A. B. (2011). Uluslararası Güvenlik Sorunları ve ABD'nin Güvenlik Stratejileri. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 11(22), 445-466.
- [83]. Belirsiz. (2012). بستن تنگه هرمز و پیامدهای آن [Hürmüz Boğazı'nın kapatılması ve sonuçları]. *Ulusal Güvenlik İzleme Dergisi*. (1). 11-16.
- [84]. sedaghat, E. (2018). انسداد تنگه هرمز، چالش های حقوقی و تاثیر آن بر تجارت نفت [Hürmüz Boğazı'nın kapatılması, hukuki zorluklar ve petrol ticaretine etkisi]. *The 5th National Conference on Management and Human Sciences Research in Iran*. 1710-1726.
- [85]. M. Ghashghavi, (2013). ایران و «گزینه» بستن تنگه هرمز [İran ve Hürmüz Boğazı'nı kapatma "seçeneği"]. *Kanun Şehri Dergisi*. (1). 128.
- [86]. Öztürk, N., & Küçükgül, E. Y. (2008). Deniz Ticareti ve Limanlardan Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi ve Marpol Ek VI. *Hava Kirliliği ve Kontrolü Ulusal Sempozyumu*. 655-669.
- [87]. Doster, B. (2012). Bir bölgesel güç olarak İran'ın Ortadoğu politikası. *Ortadoğu Analiz*, 4(44), 44-51.
- [88]. M. Ajorlu, & M. Bapiri, (2013). نقش تنگه هرمز و جزایر شمالی آن در تأمین امنیت ملی جمهوری [Hürmüz Boğazı ve kuzey adalarının İran İslam Cumhuriyeti'nin ulusal güvenliğini sağlamadaki rolü]. *Savunma Politikası Dergisi*. 21(84).
- [89]. Erendor, M. E. (2019). Silahlı Çatışma Hukuku İlkelerinin Değerlendirilmesi: Askeri Gereklilik, Gereksiz Acı ve İstirabın Önlenmesi ve Onur. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8(2).
- [90]. O'Neil, W. D., & Talmadge, C. (2008). Costs and difficulties of blocking the Strait of Hormuz. *International security*, 33(3), 190-198.

- [91]. Ögüt, S. (2014). *Uluslararası örgütlerin Sorumluluğu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- [92]. Musavi, J. (2019). حاکمیت سرزمینی ایران بر جزایر ایرانی و رد ادعاهای امارات متحده عربی با پاسخ‌های حقوقی [Iran'ın İran adaları üzerindeki toprak egemenliği ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin iddialarını hukuki yanıtlarla reddetmesi]. *Pers Körfezi Araştırmaları Dergisi*. (17).
- [93]. Dixon M. (2000). *Textbook on International Law*. (4. Baskı), London: Blackstone Press.
- [94]. Zareii, M. (2022). بررسی مبانی صلاحیت ها و حاکمیت دولت ایران در دریای سرزمینی با تأکید بر نقش نیروهای نظامی و انتظامی [Ordu ve kolluk güçlerinin rolü vurgulanarak İran hükümetinin karasularındaki yetki ve egemenliğinin temellerinin incelenmesi]. *Deniz Güvenlik Dergisi*, (47).
- [95]. A. Purhashemi, A. Nemati, F. Heydari, (2013). رژیم حقوقی حفاظت محیط زیست آبراه های بین المللی با تأکید بر تنگه هرمز [Hürmüz Boğazı başta olmak üzere uluslararası su yollarının çevre korumasına ilişkin yasal rejim]. *Hukuk ve siyaset Dergisi*. (20).
- [96]. E. Khalili, (2012). بررسی مقررات و قوانین ایران در مورد حقوق دریاها از منظر حقوق بین الملل [Iran'ın denizler hukukuna ilişkin düzenleme ve kanunlarının uluslararası hukuk perspektifinden incelenmesi]. *Modern bilimlerin aynasından uluslararası hukuk konferansı*.
- [97]. Gürel, Ş. S. (2018). *Orta Doğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri*. Ankara: İmge Yayın evi. 61-102.
- [98]. Gholamzadeh, V. (2020). امنیت در انتقال نفت و گاز شرق تنگه هرمز و توسعه سواحل مکرون [Hürmüz Boğazı'nın doğusundaki petrol ve gaz transferinde güvenlik ve Makron kıyılarının gelişimi]. *Uman Sciences Research Journal*. 4(29).
- [99]. F. Rahbar, & M. Robati, (2010). بررسی میزان وابستگی کشورهای صنعتی به نفت صادراتی از تنگه ی هرمز به وسیله تخمین تابع تقاضا برای نفت منطقه ی [Pers Körfezi bölgesindeki petrol talep fonksiyonunu tahmin ederek sanayileşmiş ülkelerin Hürmüz Boğazı'ndan ihraç edilen petrole bağımlılık derecesinin araştırılması]. *Ekonomik Araştırmaları Dergisi*. (91).

[100]. Modarres, M. & Karami, M. (2014). پیامدهای ژئوپلیتیکی خطوط لوله عربی بر تنگه هرمز [Hürmüz Boğazı'ndaki Arap boru hatlarının jeopolitik sonuçları]. *Dünya Siyaseti Dergisi*. 3(1).

http-1: <https://www.qavanin.ir/Law/TreeText/83588> (Erişim Tarihi.: 16.12.2022)

http-2: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en#EndDec (Erişim Tarihi: 03.04.2023)

http-3: <http://www.persiangulfstudies.com/fa/pages/822> (Erişim Tarihi: 03.04.2023)

http-4: <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028049ccbd&clang=en> (Erişim Tarihi: 11.05.2023)

http-5: https://css.ir/fa/content/114847/%D9%86%DA%A9%D8%A7%D8%AA_%D8%AD%D9%82%D9%88%D9%82%DB%8C_%D9%BE%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%85%D9%88%D9%86_%D8%AA%D9%88%D9%82%DB%8C%D9%81_%DA%A9%D8%B4%D8%AA%DB%8C_%D8%A7%D9%86%DA%AF%D9%84%DB%8C%D8%B3%DB%8C_%D8%AA%D9%88%D8%B3%D8%B7_%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86 (Erişim Tarihi: 13.04.2023).

http-6: <https://peacemaker.un.org/iraqiran-resolution598> (Erişim Tarihi: 11.05.2023)

http-7: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/971969> . (Erişim Tarihi: 27.02.2023)

http-8: <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (Erişim Tarihi: 16.04.2023)

http-9: <https://gcc-sg.org/en-us/AboutGCC/Pages/Primarylaw.aspx> (Erişim Tarihi:16.04.2023).

http-10: <https://www.iala-aism.org/about-iala/> (Erişim Tarihi:16.04.2023)

http-11: <https://www.un.org/securitycouncil/content/resolutions-adopted-security-council-2006> (Erişim Tarihi: 20.04.2023)

http-12: <https://www.un.org/securitycouncil/content/resolutions-adopted-security-council-2015> (Erişim Tarihi: 20.04.2023)

http-13: <http://www.dastour.ir/brows/?lid=370264> (Erişim Tarihi: 15.04.2023)

http-13:

<https://fa.ncc.gov.ir/fa/news/2350/%D8%A7%D8%AF%D8%A7%D8%B1%D9%87-%D9%86%D9%82%D8%B4%D9%87-%D9%87%D8%A7%DB%8C-%D9%85%D9%88%D8%B6%D9%88%D8%B9%DB%8C-%D9%85%D9%88%D8%B1%D8%AF%DB%8C> (Erişim Tarihi: 11.05.2023)

http-14: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/VesselTrafficServices.aspx> (Erişim Tarihi: 11.05.2023)

http-15: <https://www.icj-cij.org/node/103099> (Erişim Tarihi: 18.05.2023)

http-16: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf (Erişim Tarihi: 18.05.2023)