



İran'ın Basra Körfezi'ni Bloke İhtimali ve Hürmüz Boğazı'ndan Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi

Ali DEMİR¹

Öz

Basra Körfezi Ortadoğu Bölgesinden elde edilen petrol ve gaz enerji kaynaklarının pek çoğunu havzasında bulundurması ve bu bölgeden elde edilen fosil yakıtların ihraç yolu olması özelliği ile uluslararası öneme sahip bir bölgedir. Basra Körfezi'nin önemli ülkelerinden olan İran, 1979 Devrimi sonrası Batı Dünyası ile uyumsuz bir ilişki yaşamaya başlamış ve dünya enerji trafiğinin önemli bir geçiş güzergâhı olan Basra Körfezi'ni kapatma ihtimali ile gündeme gelmeye başlamıştır. Körfezin en dar noktası olan Hürmüz Boğazı bu anlamda en hassas geçiş yerini oluşturmaktadır. Uzun menzilli silah ve füze teknolojisine sahip olduğu bilinen İran böyle bir ihtimalin dikkate alınması gerektiğini dikte etmektedir. Üstelik İran'ın sahip olduğu nükleer teknoloji ile nükleer silah sahibi olması ihtimali, bu yöndeki tehdit algısını daha da güçlendirmektedir. Bu çalışmada, Basra Körfezi havzasının petrol ve gaz açısından önemi vurgulanmış, Basra Körfezine kıyısı olan ülkelerin tehdit algılamaları ve kurdukları güvenlik ittifakları ele alınmış, İran'ın Basra Körfezi'ni bloke edemeyeceği uluslararası hukuk kurallarına göre incelenmiştir. Yapılan analiz neticesinde, İran'ın Hürmüz Boğazı'nı kapatarak Basra Körfezi'ni kısıtlı olarak bloke etmesinin mümkün olabileceği ancak uluslararası hukuk kurallarına göre ülkelerin Hürmüz Boğazı'ndan geçişlerinin engellenemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Basra Körfezi, Hürmüz Boğazı, İran, Enerji, Transit Geçit.

Analyzing the Possibility of Iran to Block the Persian Gulf and Passage through Hormuz Strait under the International Law

Abstract

Persian Gulf with harbouring the oil and gas which are derived in the Middle East region and being the route to transport the fossil fuels of the area to abroad stands as the internationally significant region. One of the important countries of the Persian Gulf, Iran, after the revolution of 1979, began to have an incongruent relationship with the Western world, and became as a risk factor that could close the Persian Gulf, which is an important transit route for energy. Strait of Hormuz, the narrowest point of the Gulf, constitutes the most delicate passage. The fact that Iran possesses long-range weapons and missile technology, dictates such kind of possibility to take into consideration. Moreover, Iran's nuclear technology and her possibility of having nuclear weapons strengthen the likelihood of such a threatening scenario. In this study, oil and gas of the Persian Gulf are highlighted, the threat perceptions and security agreements of the Gulf countries are examined and the capability of Iran to block the Persian Gulf is investigated under the international law. As a result of the analysis, it has been concluded that Iran has limited capability to block the Persian Gulf by closing the Strait of Hormuz, nevertheless, under the international law; no country has the right to stop the passage of the countries through the Strait of Hormuz.

Keywords: Persian Gulf, Hormuz Strait, Iran, Energy, Transit Passage.

¹ Yazışma Adresi: Kara Harp Okulu, Savunma Bilimleri Enstitüsü, Bakanlıklar, Ankara, mandemir@gmail.com.tr.

Giriş

Basra Körfezi dünya enerji trafiğinde kritik bir coğrafi geçiş yeri olması nedeniyle önemlidir. İran, Irak, Kuveyt, Bahreyn, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) enerji ürünleri Basra Körfezi'nden dünya ülkelerine sevk edilmektedir. Körfez, enerji ulaşımı açısından ekonomik anlamda alternatifsizdir.

Uzun bir zaman Türk hâkimiyeti altında olan bu bölge devrin dinamiklerinin değişip Osmanlı'nın çağa ayak uyduramaması sonucu güçsüzleşmesi nedeniyle elinden çıkmıştır. Dönemin Osmanlı Sadrazamı Mahmut Şevket Paşa'nın 17 Temmuz 1913'te Kuveyt ve Katar'la ilgili şu sözleri aslında o dönemde bu coğrafyadaki devletlere Osmanlı'nın bakış açısını da yansıtmaktadır: “Kuveyt ve Katar gibi çölden ibaret iki kaza yüzünden İngiltere ile ihtilaf çıkaramayız. Bu ehemmiyetsiz topraklardan ne gibi faydamız olabilir? Kuveyt ve Katar'ı İngiltere'ye bırakmaya ve zengin Irak vilayetimizle uğraşmaya karar verdim.” (Gerçeksever, 2005: 76).

Sözlerin söylendiği 1913 yılı İran'da ilk petrol arama hakkının Baron Julius de Reuters'e verilmesinden 41 yıl sonraki bir tarihtir (Yergin, 2009: 119-121). Bu sözlerden bir yıl sonra, 1914'te, Foreign Office Anlaşması ile Türk Petrol Şirketi (İngiliz, Alman, Hollanda şirketi)'ne petrol arama hakkı verilmiştir. Bu anlaşmada şirketin ortaklarından Gülbenkyan'ın çizdiği ve Türk Petrol Şirketine verilen petrol arama hakkı haritası (ki sonradan 1928 yılında Kırmızı Çizgi Anlaşmasına konu olan harita) tüm Arap Yarımadasını göstermektedir ki, bu daha o dönemde Batılıların bu coğrafyada önemli petrol kaynaklarının bulunduğu yönünde inanç sahibi olduğunu göstermektedir (Yergin, 2009: 188). Zaten, I'inci Dünya Savaşı döneminin Savaş Kabinesi Sekreteri Sir Maurice Hankey, Dışişleri Bakanı Arthur Balfour'a “... petrol kaynakları (İran-Mezopotamya) üzerinde kontrol tesis etmek İngiltere için birinci sınıf savaş hedefidir.” (Yergin, 2009: 172) derken bölgenin ekonomik önemi hakkında soru işaretine ihtiyaç bırakmamaktadır.

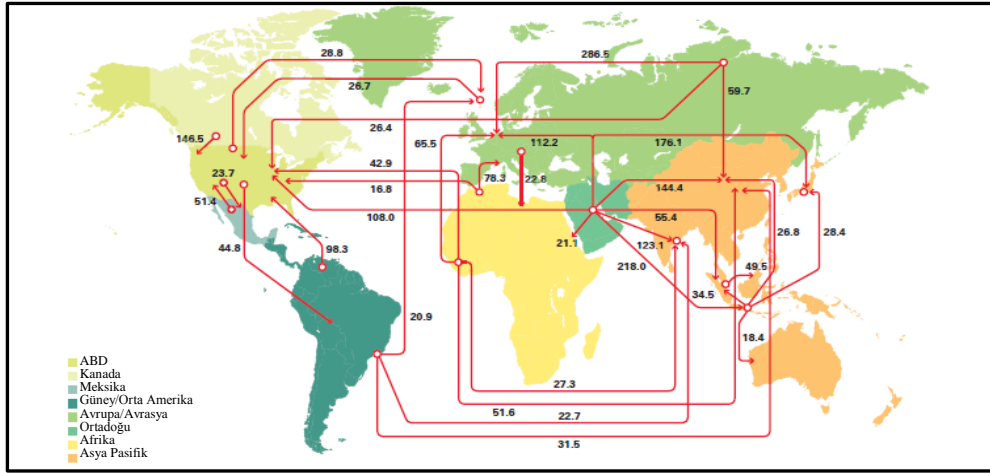
Basra Körfezi'nde yer alan Kuveyt aynı zamanda Irak'ın denize açıldığı noktadır. Basra Körfezi ise Osmanlı'nın dört büyük donanmasından birisinin bulunduğu yerdir. Bu özellikleri ile bölgenin önemi ortadadır. Ancak, yukarıdaki sözler devleti yönetenlerin o dönemki ümitsizliği ile strateji belirlemelerindeki isabetsizliğin göstergesi olarak değerlendirilebilir.

Bölgeden İngilizlerin çekildiği tarih olan 1971'den sonra boşluğu Amerika Birleşik Devleti (ABD) doldurarak İran ve Suudi Arabistan tabanlı, iki temelli politika izlemiştir. Ne var ki ABD'nin bu politikası 1979 yılındaki İran İslam Devrimi'ne kadar devam etmiştir. Bu tarihten sonra bölgede alternatifli politikalar sürdürülmüştür.

Basra Bölgesi'nin Enerji Kaynakları ve Hürmüz Boğazı'nın Önemi

Ortadoğu ülkeleri ve özellikle Basra Körfezi ülkeleri fosil yakıtlar bakımından zengin ülkelerdir. Suudi Arabistan günlük 9,7 milyon varil petrol üretimiyle dünyada ilk sırada, İran günlük 4,1 milyon varillik üretimiyle 4'üncü sırada yer alırken; dünya petrol tüketiminde ABD günlük 20,5 milyon varillik ve Çin günde 6,4 milyon varillik rakamlarla ilk iki sırada yer almaktadır (Sieminski, 2005: 29). Ortadoğu ülkeleri üretilen petrolün çoğunluğunu ABD, Çin ve Avrupa Birliği (AB) ülkelere ihraç etmektedirler.

Aşağıdaki dünya petrol akış trafiğini gösteren şekilde görüldüğü gibi bu trafiğin merkezi Ortadoğu, Ortadoğu'nun düğüm noktası ise Körfez'dir. Dünya petrol trafiğinin yaklaşık % 40'ı Basra Körfezi üzerinden akmaktadır.



Şekil 1: 2012 Yılı Dünya Petrol Ticareti Trafiği (milyon ton) (BP World Energy, 2013: 19)

Yakın gelecekte de petrole bağımlılık artacak gibi görünmektedir. Kenderine ve Motiz (2005: 429) “2025 yılına kadar, petrol tüketiminin, 2001 yılındaki tüketim rakamı olan günlük 77 milyon varil üzerinden % 54 artış ile 119 milyon varili aşacağını tahmin ediyoruz.” sözleriyle önümüzdeki yıllarda petrol talebinin artacağına işaret etmektedir.

Bölge aynı zamanda gaz zengindir. BP'nin 2012 yılı verilerine göre, her ne kadar gaz üretiminde aynı başarı görülme de, küresel gaz rezervleri pastasında Ortadoğu-Kuzey Afrika Ülkelerinin toplam payı % 45 civarındadır. İran, Katar, Suudi Arabistan ve BAE gibi Basra Körfezi ülkeleri de gaz rezervleri açısından listede başı çekmektedirler.

Tablo 1: 2012 Yılı Doğal Gaz Dengesi (BP World Energy, 2013)

Ülke	Rezerv(%)	Üretim (milyar m ³ /%)	Ülke	Tüketim(%)
İran	18	160 (4,8)	ABD	21,9
Rusya	17,6	592 (17,6)	Rusya	12,5
Katar	13,4	157 (4,7)	İran	4,7
Türkmenistan	9,3	64 (1,9)	Çin	4,3
ABD	4,5	681 (20,4)	Japonya	3,5
SA	4,4	102 (3)	SA	3,1
BAE	3,3	51 (1,5)	Kanada	3
Venezuela	3,0	33 (1)	Meksika	2,5
Nijerya	2,8	43 (1,3)	İngiltere	2,4
Cezayir	2,4	82 (2,4)	Almanya	2,3
Avustralya	2	49 (1,5)	BAE	1,9
Çin	1,7	107 (3,2)	Hindistan	1,6 / 1,6
Mısır	1,1	61 (1,8)	Ukrayna	1,5 / 1,5

Dünya gaz akış trafiğini gösteren BP Verileri Gaz Akış Grafiği (BP World Energy, 2013: 29), 2012 yılında boru hattı ile yapılan gaz ticaretinde 17,3 milyar m³'lük ihracatla Basra Körfezi ülkelerinin toplam boru hattından yapılan gaz transferinin yaklaşık % 4'ünü gerçekleştirdiğini göstermektedir. Aynı grafiğe göre, bölge ülkeleri LNG ismi verilen sıvılaştırılmış gaz trafiğinde ise 112,4 milyar m³'lük ihracat ile bölge dünya gaz trafiğinin yaklaşık % 66'sını barındırmaktadırlar. Sıvılaştırılmış gazın büyük oranda denizden gemilerle taşındığı göz önüne alındığında, bahsedilen gazın Basra Körfezi'nden transfer edildiği anlaşılmaktadır.

Bölge enerjisinin taşınması büyük oranda gemi taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Bunun temel sebebi ise gemi taşımacılığının daha ekonomik olmasıdır. Konunun uzmanlarına göre deniz taşımacılığı demiryoluna göre 3 kat, kara taşımacılığına göre 7 kat, hava taşımacılığına göre ise 22 kat daha ucuza mal olmaktadır (Gürdeniz, 2009: 219). Deniz taşımacılığının tercih edilmesi deniz yollarının önemini artırırken, aynı zamanda hassasiyetini de artırmaktadır.

Aşağıdaki tabloda dünya enerji ulaşımında önem arz eden deniz geçiş noktaları gösterilmiştir (Kraska, 2009: 104):

Tablo 2: Denizlerdeki Önemli Enerji Geçiş Yerleri

Adı	Genişlik (nm)	Komşu Ülkeler	Petrol Akışı(mbpd)
Babel Mandeb Boğazı	18	Yemen-Cibuti	3,3
Cebelitarık Boğazı	8	Fas-İspanya	Net bilgi mevcut değil.
Hürmüz Boğazı	21	Umman-İran	17
Malakka Boğazı	8	Endonezya-Malezya	15
Süveyş Kanalı	1.000 feet	Mısır	4,5

nm: deniz mili mbpd: milyon varil/günlük

Hürmüz ve Malakka Boğazları (Endonezya ve Malezya arasında) içlerinden akan yaklaşık günlük 30 milyon varil petrol ile dünyanın en önemli petrol deniz geçiş noktalarını oluşturan geçitlerdir. Yüksek maliyet ve daha uzun ulaştırma yolları göz önüne alınırsa petrol ve ticari tankerleri Malakka Boğazı yerine başka bir deniz yolundan geçirmek mümkündür. Ancak, Hürmüz Boğazı'nı kullanmadan petrol taşımak neredeyse imkânsızdır. Ortadoğu petrolünün yaklaşık %75'i Hürmüz (17 mbpd) ve Bab el Mandeb Boğazlarından (3,3 mbpd) geçmektedir" (Wenger, Ortung ve Perovic, 2009:49). Bu geçiş yerlerinin hemen hemen hiçbir alternatifi yoktur. İran ise bulunduğu coğrafi konum ve sahip olduğu askeri imkânlar itibari ile Hürmüz Boğazı'ndan geçişi engelleme şansına sahiptir.

Körfez Ülkelerinin Tehdit Algılamaları

Bölgedeki güvenlik ihtiyacını ortaya koymak için bakılması gereken en önemli husus tehdit algılamalarıdır. 1979 İran Devrimi öncesi dönemde, bölgedeki ortak tehdit algılamasının SSCB olduğunu söylemek mümkündür. Ancak İran'ın İslami rejime geçmesi ve Şii temelli bir devlet haline gelmesinden sonra, Körfezdeki Arap Ülkelerinin tehdit algıları ağırlıklı olarak İran üzerinde yoğunlaşmaya başlamıştır. Enerji zengini ama küçük ve zayıf devletler olarak, Körfez Ülkeleri acil ve kararlı güvenlik kalkanına gereksinim duymaktadırlar. Kishk'e (2009) göre Körfez İş Birliği Ülkeleri (KİÖ)'nin (Suudi Arabistan, Bahreyn, Umman, Katar, Kuveyt, BAE) silahlı kuvvetlerinin toplam personel sayısı 352.000 iken İran ordusu tek başına 545.000 personele sahiptir. Üstelik İran askeri harcamaları 2001'den 2007'ye kadar % 136 oranında artmıştır (2001'de 3,029 milyar dolarken, 2007 yılında 7,160 milyar dolara yükselmiştir) (Kishk, 2009: 49). Dini mezhep farklılığı ve tarihi konjonktür, bölgedeki Arap devletlerinin ortak tehdit algılamalarının odağına kendilerine göre güçlü bir ülke olan İran'ın oturmasına neden olmuştur. Bu durum, Körfezin zayıf Arap Devletlerini güvenlik ihtiyacını karşılamak maksadıyla yabancı müdahalelere ve ağır silah yatırımlarına karşı duyarlı hale getirmektedir. Özellikle 1979 sonrası dönemde, Arap ülkeleri kurdukları ittifaklarla İran'ı kısıtlamaya ve etkinliğini azaltmaya yönelmişlerdir.

Körfezde Güvenlik Arayışları

Küçük ama zengin Körfez Ülkeleri tek başlarına Körfezin güvenlik ve istikrarını sağlayamayacaklarının farkındadırlar. Bölgesel ve uluslararası ittifak arayışları içerisine girmekte ve Körfezi emniyete almaya çalışmaktadırlar.

Başta KİÖ olmak üzere pek çok ittifak bu amaca hizmet etmektedir. KİÖ Suudi Arabistan, Umman, Bahreyn, Kuveyt, Katar, BAE'den meydana gelmektedir. KİÖ üyeleri 2000 yılında bir müşterek savunma paktı (Pakt aynen NATO'nun 5'inci maddesinde olduğu gibi KİÖ'ye üye bir devlete saldırı tüm KİÖ üyelerine yapılmış sayılacaktır maddesini kabul etmiştir) anlaşması imzalamıştır (Russell, 2005: 77-88). Bu anlaşma gereği KİÖ Savunma Kalkanının 5.000 olan askeri gücü 25.000'e çıkartılmış, üye ülkeler ortak erken ikaz sistemleri geliştirmeye karar vermişlerdir. Altı KİÖ üyesinin 1984 yılında ortak savunma amaçlı kurdukları bir savunma gücü olan Körfez Savunma Kalkanı çok uluslu müşterek tatbikatlar ile savunma hazırlıklarını test etmektedir (Agence France-Presse, 2013).

Körfez Savunma Kalkanı kuruluş amacının ötesinde KİÖ ülkelerinde meydana gelen iç asayiş olaylarının bastırılmasında da kendini göstermiştir. Mart 2011'de Bahreyn'de Sünni iktidara karşı ayaklanan Şii çoğunluğu bastırmak için Savunma Kalkanı Karargâhının emriyle 1.000 Suudi Arabistan askeri, 500 BAE askeri ve birkaç yüz Katar askerinin müdahalesi ile dünya kamuoyunda sesini duyurmuştur (France 24, 2013).

Körfezde kıyısı olan Arap Devletleri güçlü ülkelerle ve NATO ile ortaklık kurma arayışına girerek tehditlere karşı güvenlik şemsiyesi altına girmek istemektedirler. NATO'nun 2004 yılı İstanbul Zirvesinde KİÖ üyelerine yaptığı çağrı üzerine bunlardan dördünün (Bahreyn, Katar, Kuveyt, BAE) olumlu yanıt vermesi (Suudi Arabistan ve Umman henüz olumlu cevap vermeseler de İİG'nin üst düzey toplantılarına iştirak etmektedirler) sonucu İstanbul İş Birliği Girişimi (İİG) kurulmuştur. İİG, Körfez Ülkelerini NATO'nun ortağı haline getirirken ortak amaç olan Körfezin güvenlik ve istikrarının müştereken sağlanmasını hedeflemektedir. Her ne kadar İİG çerçevesinde somut adımların atılmasına halen şahit olunmamışsa da bu girişim bir nevi ittifak arayışının sonucudur.

Roma'da bulunan NATO Savunma Koleji'nde yapılan 2-3 Aralık 2009 tarihli "NATO ve Körfez Güvenliği" adlı seminerde, İran sahip olduğu balistik ve nükleer silahlar ve potansiyel terörist faaliyetleri ile Körfezi tehdit eden unsurların başında zikredilmiş ve katılımcılar tarafından Körfezin güvenliğinin ancak ve ancak ABD-İran arasındaki kurulacak

diyaloğun sonucuna göre belirleneceği görüşü benimsenmiştir (NDC Seminer Raporu, 2013).

NATO'nun İİG şemsiyesi altında KİÖ üyeleriyle girdiği ortaklık ilişkisiyle KİÖ tarafından tehdit olarak algılanan İran'ı çevrelemeyi amaçladığı söylenebilir. Rozoff (2010), altı KİÖ üyesinden herhangi birisinin İran'ın saldırısına uğraması durumunda, İİG çerçevesinde NATO'nun 5'inci madde kapsamının gündeme gelme ihtimalinin bulunduğunu ve Körfez Ülkelerinin NATO destekli Okyanus Kalkanı (Aden Körfezi ve Somali açıklarında korsanlıkla mücadele harekâtı) ve Etkin Çaba (Akdeniz'de anti-terörizm eksenli deniz güvenlik harekâtı) deniz devriye harekâtları ile Basra Körfezi ve buraya açılan deniz yollarının emniyete alınmasını hedeflediğini belirtmektedir.

Körfez Ülkeleri güvenlik şemsiyesi arayışlarını ikili anlaşmalarla da sürdürmektedir. Bu kapsamda başta ABD olmak üzere güçlü Batı devletleriyle güvenlik anlaşmaları imzalama girişimlerine devam etmektedirler. Aslında, bu girişimler II'nci Dünya Savaşından sonra başlamıştır. ABD, Truman Doktrini çerçevesinde yapılan yardımların yanı sıra 1947 yılında Suudi Arabistan ile üs ve 1949 yılında Bahreyn ile liman kolaylığını öngören anlaşmalar imzalamıştır (Arı, 1992: 62). Suudi Arabistan'da ABD'nin Dahran Kara Üssü ve dünyanın en gelişmiş ve en büyük hava üslerinden birisi olan Prens Sultan Hava Üssü bulunmaktadır (Gerçeksever, 2005:307). Prens Sultan Hava Üssü sadece Basra Körfezi değil, kuzeydoğu Afrika ve Afganistan'a yönelik operasyonları da idare edilebilecek bir anlayışla kurulmuş komuta merkezi niteliğindedir. ABD, Bahreyn'le yapılan 1949 yılındaki anlaşmaya ek olarak Ekim 1991'de yapılan Savunma İş Birliği Anlaşmasını imzalayarak bu ülkenin askerî üslerini kullanma hakkını da elde etmiştir (Gerçeksever, 2005: 344).

Yakın dönemde gerçekleşen ittifak ve savunma anlaşmaları kapsamındaki girişimler arasında (Erdoğan, 2008: 241);

- Kuveyt ve İngiltere arasında Şubat 1991'de imzalanan askerî iş birliği anlaşması,
- Kuveyt'le ABD arasında Eylül 1991'de imzalanan 10 yıllık askerî ittifak anlaşması,
- BAE ile Fransa arasında Eylül 1991'de silah satışı konusunda imzalanan sözleşme,
- BAE ile ABD arasında 1992 yılında imzalanan ABD'ye geçici üs ve topraklarında ön konuşlanma izni veren anlaşma (Gerçeksever, 2005: 322),
- Umman ve ABD arasında 1980 yılında imzalanan Masirah, Thumrait, Seeb Hava üsleri ile Muskat, Salalah ve Al Khasab'daki

limanların ABD tarafından kullanılmasına olanak sağlayan üs kolaylıkları anlaşması (Gerçeksever, 2005: 361),

▪ Katar'ın ABD ile Haziran 1993 tarihinde imzaladığı askerî savunma iş birliği anlaşmasını saymak mümkündür.

Basra Körfezi Bölgesine Yönelik ABD Politikaları

ABD Basra Körfezi'ndeki milli hedeflerini açıkça belirtmekten çekinmemiştir. 23 Ocak 1980 tarihinde İran Devriminin hemen akabinde, ABD Başkanı Carter, Kongrede yaptığı bir konuşmada (Arı, 1992:204); “Basra Körfezi'nde denetimi ele geçirmek amacıyla herhangi bir yabancı güç tarafından yapılacak müdahale ABD'nin yaşamsal çıkarlarına bir saldırı olarak dikkate alınacak ve böyle bir saldırıya askerî güç de dâhil olmak üzere gerekli her türlü araçla karşı konacak” derken aslında Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'ni kastetmektedir. Aynı zamanda, bu ifade İran gibi daha küçük tehditleri sindirmeyi de göze almaktadır.

Körfez güvenliği söz konusu olduğunda ABD'nin çıkarları ana hatları ile üçe ayrılabilir: Petrol akışının sürekliliğini garanti altına almak, gemilerinin Körfezde serbest dolaşımını temin etmek, terörizm ve anti-Amerikan güçlerin Körfezdeki etkisini önlemek. Eş Başkanlığını Zbigniew Brzezinski ve Robert M.Gates'in yaptığı Bağımsız Çalışma Grubu'nun 2004 yılında ABD Dış İlişkiler Konseyine sunduğu İran ile ilgili raporda da aynı temalar işlenmektedir: Brzezinski ve Gate (2008: 25) ABD'nin İran ile ilgili çıkarlarını; Ortadoğu'da demokrasi ve refahın sağlanması ile İran Körfezi'nden istikrarlı petrol akışının teminatı olarak sıralamaktadırlar.

ABD politikaları, ABD'nin operasyonel olarak bölgede hazır olmasını bunun için de bölgede askerî üslere sahip olmasını dikte etmektedir. ABD, enerji hatlarının güvenliğini sağlamak, istediği yer ve zamanda bölgedeki menfaatlerini korumak için Körfez'de askerî varlığa ihtiyaç duymaktadır. ABD Arap yarımadası ve Kuzey Afrika'da güçlü üslere sahiptir. Bahreyn, Katar, Mısır, Umman, İtalya, Portekiz ve İspanya gibi pek çok ülkede üslere sahip olmasına rağmen, bunlar arasında, Bahreyn ve İtalya'da bulunan deniz üsleri stratejik öneme sahiptir. Bu iki ülkede ABD'nin güçlü deniz filoları konuşlanmaktadır.

1971 yılında, Bahreyn tam bağımsızlığını elde ettiği zaman, ABD Deniz Kuvvetleri eski İngiliz üssünü kiralamış ve buraya Bahreyn'deki ABD İdari Destek Birimi adını vermiştir (USA Naval Forces, 2014). Daha sonra 1999 yılında, üssün adı daha geniş destek rolünü yansıtmak amacıyla Bahreyn Deniz Destek Faaliyeti olarak değiştirilmiştir. 1995 yılında, ABD Beşinci Filo ve ABD Deniz Kuvvetleri Merkez Komutanlığı rotasyona tabi tutulan gemilere ve Körfezde daha uzun süreli kalan ABD gemilerine komuta etmek

üzere görevlendirilmiştir (USA Naval Forces, 2014). ABD Deniz Kuvvetlerinin resmî web sitesine göre, Bahreyn'deki Beşinci Filo bir Taarruz Grubu, Amfibi Hazırlık Grubu veya Keşif Grubu ile diğer gemi ve uçakları içeren yaklaşık 25.000 kişi ve 3.000 destek personelini barındırmaktadır (USA Naval Forces, 2014). Bu güçlü grup Körfez'in ve deniz enerji trafiği güvenliğinin bir nevi garantisidir.

Bir diğer Körfez ülkesi Katar, ABD ve koalisyon güçleri için ülkesinde üsler açmıştır. Başkent Doha'dan 30 km mesafedeki, Al-Udeid Hava Üssü uzun zamandan beri ABD askerleri tarafından kullanılmaktadır. Üste 4.000-10.000 civarında ABD askeri bulunmaktadır. Al-Udeid Üssünde "ABD 50 kadar savaş uçağını ve birkaç bin askeri kalıcı olarak tutmakta olduğu değerlendirilmektedir." (Al Udeid Air Base, 2011).

Aslında İran da devrim öncesinde ABD ile yakın iş birliği içindedir (O dönemde özellikle SSCB tehdidine karşı). 1975'te İran'da bulunan ABD'li askeri danışmanların 5.000'i geçtiği belirtilirken, 1977'ye gelindiğinde İran ve Suudi Arabistan'da bulunan ABD'li askeri ve sivil uzmanların toplam sayısı 80.000'e ulaşmış, İran devriminin hemen öncesinde bu rakam 150.000'i bulmuştur (Arı, 1992: 74). Devrimden sonra ise iki ülke birbirini düşman olarak görmeye başlamış ve ilişkiler askıya alınmıştır.

ABD'nin bölgedeki askerî varlığının maliyeti ve bölgedeki askerî operasyonlara katkısı ABD'nin siyasi hedeflerini ve bölgedeki menfaatlerini yansıtmaktadır. ABD Savunma Bakanlığı 2010 Üs Yapısı Raporu²'na göre, 30 Eylül 2009 tarihi itibarıyla, ABD'nin kiralık olanlar dâhil olmak üzere, 51.891'i yurt dışında olan toplam 300.658 binası vardır. ABD tesislerinin yaklaşık %18'i yurt dışında olup ilave ulaştırma vb. pek çok ilave maliyete sahip yapılardır. Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgesinde, ABD'nin bina ve tesisleri toplam 1.065,6 milyon dolarlık bir değere sahip olup, bu binalar ağırlıklı olarak Bahreyn (232), Cibuti (650), Mısır (37), Kuveyt (3), Umman (8) ve BAE (8)'nde bulunmaktadır. Bölgede yürüttüğü operasyonların da ABD bütçesine yükü çok ağır olmuştur. Belasco (2009), 2010 Mali Yılı için Afganistan'daki "Kalıcı Özgürlük Operasyonu"nun ABD'ye maliyetini 93,8 milyar dolar olarak ve Irak'taki "Irak'a Özgürlük Operasyonu"nun maliyetini ise 71,3 milyar dolar olarak tahmin etmektedir. ABD'nin bu askerî harcamalarının eğilimi beklenenin aksine yükseliş yönündedir. Bu rakamlar Ürdün, Tunus, Umman gibi bazı ülkelerin gayri safi milli hâsıllarından daha yüksektir. Ayrıca, Belasco (2009), ABD Kongresi'nin askerî operasyonlar, üs bölgesi emniyeti, yeniden inşa, dış yardım, elçilik maliyetleri ve 9/11'den bu

² Ayrıntılar için www.defense.gov/pubs/adresine bakınız.

yana Irak, Afganistan ve diğer “teröre karşı küresel savaş” faaliyetlerinde gazi olmuş personelinin sağlık faaliyetleri için 1.283 trilyon ABD dolarını onayladığını ifade etmektedir. Söz konusu rakamlar oldukça yüksektir. Diğer taraftan, ABD politikacılarının bu harcamaların sebeplerini halka açıklayabildikleri ve ABD’li vergi mükelleflerinden büyük oranda itiraz almadıkları anlaşılmaktadır. Aksi takdirde, bu giderlere bir de insan kayıpları eklendiğinde, ABD gibi demokratik ve halkın refah düzeyinin yüksek olduğu bir ülkede, toplum rahatsız olacak ve hükümeti protesto edecektir. ABD Deniz Kuvvetleri Müsteşarı Ralph Bard’ın şu sözleri Ortadoğu’ya yapılan bunca büyük yatırımın gerekçelerini açıklamaktadır: “petrol olmadan ... oynadığı rol ve buna bağlı amacı olmadan bölgedeki ABD Deniz Kuvvetlerinin varlığı anlamsızdır.” (Randall, 2005: 202).

Körfezdeki Güvenlik Kırılmaları

Basra Körfezi’nde ülkeler arasında başta toprak problemleri olmak üzere pek çok istikrarsızlık kaynağı mevcuttur. Bu problemler bölgenin güvenliğinin kırılgan olmasına neden olmaktadır.

BAE ve İran arasında Basra Körfezi’ndeki üç adanın-Büyük Tunb, Küçük Tunb ve Ebu Musa- mülkiyeti üzerinde uzun yıllardır anlaşmazlık yaşanmaktadır. Hâlihazırda İran bu üç adayı işgal etmiş durumdadır (Farrar-Welman ve Frasco, 2010). BAE İran'dan adaların işgaline son vermesini istemekte ve adaların kendisine ait olduğunu iddia etmektedir. Tayyar Arı (1992: 126) Ebu Musa adasının işgalinin BAE ile yapılan anlaşmaya dayandığını iddia etmektedir. BAE’nin İran'dan bu üç adayla ilgili müzakere yapmayı talep etmesine karşılık İran Dışişleri Bakanlığı sözcüsü Ramin Mehmanparast’ın, "bu üç adanın İran topraklarının tartışılmaz bir parçası olmaya devam ettiği" yolundaki açıklamaları (Iran Rejects UAE's Claims, 2010) İran’ın bu konudaki duruşunu göstermektedir. Haritadan (Şekil 4) da görüldüğü üzere bu üç ada Hürmüz Boğazı’nın hemen önünde, hem stratejik hem de ekonomik anlamda önem arz eden mevkide yer almaktadır. Arı (1992) bu üç adanın yanında İran’ın Körfezde etkinliğini artırma çabaları arasında, Sir, Bani Yas ve Ebu Nuayr gibi başka adaları işgal etmesini de saymaktadır (Arı, 1992: 127).

İran Körfez Ülkelerinden Bahreyn’i sahip olduğu Şii nüfus itibarıyla ve konumu dolayısıyla hep arka bahçesi olarak görmek istemektedir. 1950’lerde Bahreyn, Suudi Arabistan ile İran arasında anlaşmazlık konusu olmuştur. İran, Bahreyn’in kendisinin bir eyaleti olduğunu savunmuş ve burayı, kendi topraklarına katma isteğinde bulunmuştur. Bahreyn, İran Meclisinin 1957 yılında aldığı bir kararla resmen İran’ın 14’üncü vilayeti ilan edilmiş ve İran tarafından yeniden ülkeye katılması gerektiğine inanılan bir toprak parçası olarak görülmeye başlanmıştır (Keneş, 2012: 70). Bu

durum, İran'ın tamamen Basra Körfezi'ne hâkim olması anlamına geleceğinden, Suudi Arabistan buna karşı gelmiştir. Konu 1970 yılında BM'ye götürülmüş ve İran'ın Bahreyn'i tanıması ile son bulmuştur (Veliyev, 2006: 419). İslam devriminin hemen akabinde Ayetullah Sadık Ruhani 1979 Şubatında yaptığı bir açıklamada (Arı, 1992: 135) Bahreyn'in İran'ın 14'üncü ili olduğunu söylerken bu gizli emeli bir nevi dışa vurmuştur.

Nüfusa oranla Şiiilerin Bahreyn yönetiminde temsilleri iç açıcı değildir. Bahreyn nüfusunun % 70'inin Şii olmasına karşın, kabinede sadece 5 Şii Bakan bulunmakta, bunlar da nispeten önemsiz bakanlıklardan oluşmaktadır (Keneş, 2012: 69). Bahreyn İran'ın bu ülkedeki kendisine müzahir bu grubu desteklediğini ve Sünni yönetime karşı eyleme teşvik ettiğini iddia etmektedir. İran Basra Körfezi'ndeki Bahreyn Adası'nın Emiri'ni devirmek için siyasi komplolar düzenlemiştir (Keneş, 2012: 28). Keneş (2012: 70-71)'e göre İran Bahreyn'deki Şii gruplarla ilişkilerini, merkezi Tahran'da olan Bahreyn Kurtuluş Cephesi vasıtasıyla yürütmektedir.

BAE'nin gerek emirlikler arası, gerekse BAE ile komşu ülkeler arasında var olan sınır problemleri bölgede güven bunalımına neden olabilmektedir. Umman ile BAE arasındaki sınır sorunu 1999 yılında yapılan anlaşma ile 2002'de çözülmüş olsa da BAE ile Suudi Arabistan arasındaki sınır kesin olarak belirlenmemiştir (Gerçeksever, 2005: 315-316). Musandam Adası üzerinde bulunan BAE Emirliklerinden Ras el Kayma ile Eş Şarkiya arasındaki sınır hattının hala tartışma konusu olması (Gerçeksever, 2005: 315) ise ülke içi istikrar krizine neden olabilecek bir mahiyete sahiptir.

Yukarıdaki problemlere ek olarak, Körfez Ülkeleri arasındaki istikrarsızlık konularında birisi de Bahreyn ile Katar arasında yaşanmaktadır. On altı küçük adadan oluşan ve adalar topluluğu olan Katar bitişindeki Hawar adalarında iki ülke de hak iddia etmektedir (Arı, 1992: 142-144). Haritadan da görüldüğü gibi Katar'a daha yakın olan adaların mülkiyeti şimdilik Bahreyn'e aittir.



Şekil 2: Hawar Adaları

Körfezdeki Güvenlik Kırılmaları Kapsamında İran Huzistanı

II'nci Dünya Savaşı'ndan önce bölgede etkin olan hegemon güç İngiltere'dir. Buşehr'deki Alman Konsolosunun ifadesiyle, İngiltere, Körfezi bir İngiliz gölüne çevirmek ve rakipleri Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Almanya'nın bu bölgedeki gücünü ve etkisini kırmak için Şeyh Hazal gibi kimseleri desteklemiş ve grubun temsilcileri ile yaptığı anlaşmalarda Şeyhin Huzistan'daki saltanat yönetimini tanıdığını belirtmiştir. Bu anlaşmalardan en önemlisi 1914 yılında imzalanmış olan Şeyhin Osmanlı ile savaştan İngiltere'ye yapacağı yardımlar karşılığında İngiltere'nin vaatlerini içeren anlaşmadır (Nebevi, 2009: 290).

Ancak, Şeyhin çabaları sonuç vermemiş ve 1924 yılında İran ordusu kolay bir şekilde Şeyh Haz'al'ın iktidarına son vermiştir (Nebevi, 2009: 292). 1925 yılında Tahran'a sürgüne gönderilen Şeyh, 1936 yılında emniyet güçleri tarafından öldürülmüştür (Nebevi, 2009: 292).

İran'ın en önemli enerji havzası olan güney batı İran'da yer alan Huzistan bölgesinde çoğunlukla Arap Şiiler yaşamaktadır. Bölgenin adı Pehlevi'nin Şeyh Hazal iktidarına son verdiği 1925'ten önce Arabistan'dır. Pehlevi 1925'te bölgenin adını Huzistan'a çevirmiştir (Nebevi, 2009: 292).

İran Huzistanı'nda Arabistan Emirliği 20'nci yy. başlarına kadar fiili olarak bağımsız olmuştur (Nebevi, 2009: 294). Özerklik en azından Kaçarlar döneminde mevcuttur ve bu dönemde İran'ın adı Memalik-i Mahruse-i İran'dır (Nebevi, 2009: 304).

İran Huzistanı'nda bağımsızlık mücadelesi veren Arap Halkı Teşkilatı Huzistan için -üstelik sözde Arabistan adıyla- özerklikten daha aşağı bir yönetimi kabul etmemekte ve hedefine ulaşmak için terör eylemlerinden yabancı ülkelerle iş birliği yapmaya kadar, her yola başvurmadan çekinmemektedir (Nebevi, 2009: 299). İran Huzistanı'ndaki ayrılıkçı Arap akımları aşağıdaki savları ön plana çıkarmaktadırlar (Nebevi, 2009: 305-306):

- Araplar Aryan ırkının göçünden çok önce bölgede yaşamaktadırlar ve bölgenin yerli halkıdır. Bölgenin gerçek adı Ahvaz veya Arabistan'dır.
- Huzistan son 500 yıl boyunca ya bağımsız ya da yarı bağımsız olmuştur ve bölgenin resmi dili Arapçadır. İran bölgeyi zor kullanarak almıştır.
- Araplar en başta ana dilde eğitim olmak üzere pek çok haklarını kaybetmişler ve ayrımcılığa tabi tutularak küçük görülmüşlerdir.

Huzistan Arapları, değişik platformlarda haklarının arayışını sürdürmektedirler. Örneğin, Kerim Benisaid 24 Ocak 2004'te Ahvaz

Araplarının Temsilcisi sıfatıyla Danimarka Parlamentosu'nda yapmış olduğu bir konuşmada şunları söylemiştir (Nebevi, 2009: 307):

“Halkımız Pehlevilerin krallık ve İslam Cumhuriyetinin velayet-i fakih rejiminde, en korkunç baskılara ve etnik temizliğe maruz bırakılmıştır. Günümüz rejiminin siyaseti tıpkı önceki rejimde olduğu gibi Arap ulusunun ulusal ve kültürel kimliğini yok etmeye, ortadan kaldırmaya dayalıdır.”

Şii de olsa, İran topraklarındaki Arap azınlığın orta ve uzun vadede İran'ın ülke güvenliğine tehdit teşkil edeceği anlaşılmaktadır.

İran'ın Körfezle İlgili Alternatif Hareket Tarzları

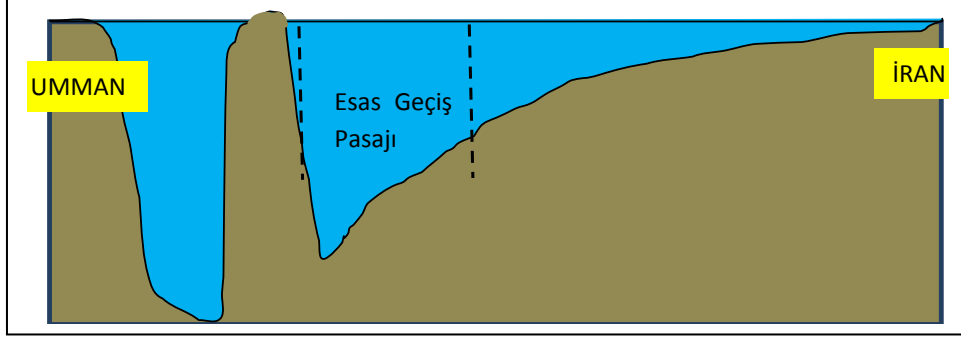
İran için Körfez'in güvenliği uluslararası suların güvenliğinden ziyade ülke içi güvenliğin bir parçası olarak algılanmaktadır ve bu oranda önem atfedilmektedir. Körfezde etkinliğini artırmak amacıyla İran'ın Hürmüz Boğazı'nı bloke etmek için kullanabileceği bir takım araçları mevcuttur. Nükleer silahlarını bir kenara bırakırsak, deniz mayınlarını, uzun menzilli balistik füzelerini, toplarını, klasik deniz/denizaltı harp silah ve araçlarını bu kapsamda değerlendirmek mümkündür. İran'ın yakın geçmişte, 1980-1988 yılları arasında Irakla savaşırken Şattülarap su yolu girişinde Körfezin batısında gemilere saldırdığı ve yine aynı bölge ve BAE sularında az da olsa mayınlama faaliyetinde bulunduğu bilinmektedir (Talmadge, 2008: 82-117).

İran Körfezde mayın harekâtı konusunda tecrübelidir. İran Irak Savaşı sırasında Irak'a batının yardımını kesmek için Körfez'e 200 mayın döşemiş, bu mayınlara toplam 10 gemi çarpmış ve ağır hasarlar vermişlerdir (Eisenstadt, 1996: 55). Ancak Hürmüz Boğazı mayın savaşı için ideal bir yer değildir. Boğazdaki akıntı, mayını dibe itmekte veya demirleme kablolarının kopmasına neden olmaktadır. Aynı şekilde gemilerin geçiş yaptıkları pasaj dip mayınlarının etki etmesi için gerekli olandan çok daha fazla derindir. 1997 yılı bilgilerine göre İran bu tip bir su yolunda ihtiyaç duyulan “yükselen mayın” ismiyle bilinen mayınlara sahip değildir (Eisenstadt, 1996: 56). Ancak bu geçen süreçte İran'ın bu tip mayınları temin etmiş olma ihtimali de bulunmaktadır.

İran körfezde yaptığı askerî tatbikatlarla Hürmüz Boğazı ve Körfezde söz sahibi olduğunu göstermek istemektedir. 2010 yılında Hürmüz Boğazı ve çevresinde yaptığı Büyük Peygamber-5 tatbikatında yeni geliştirilen ve radara yakalanmayan, süratli, uzaktan kumandalı, taşıdıkları füzelerle düşman gemilerinde yedi metre delik açabilen “Ya Mehdi” sürat motoru vb. modern harp araç, silah ve gereçlerini kullanmıştır (Keneş, 2012: 358-359). Tatbikatla, muhtemel saldırılara karşı Hürmüz Boğazı'na müdahale edip

boğazı kontrol ve güvenlik altına almaya kararlı olduğunu göstermeye çalışmıştır.

Aşağıdaki Hürmüz Boğazı kesitinden görüldüğü gibi gemilerin asıl geçiş pasajının Umman'a yakın olan bölgede yer alması da İran'ın Hürmüz Boğazı'ndan geçiş yapacak gemilere yönelik tehdidini azaltmaktadır.



Şekil 3: Hürmüz Boğazı'nın Dikey Kesiti (Eisenstadt, 1996)

Eisenstadt (1996: 61) gibi bazı yazarlar, İran'ın elindeki imkânlarla Hürmüz Boğazı'nı geçici olarak bloke edebileceğini iddia etseler de, kalıcı gemi trafiğinin durdurulması imkân dışında görülmektedir. Her şeyden önce büyük çaplı bir blokaj sonrası ABD'nin müdahale etme ihtimali yüksektir. Körfezde deniz trafiğinin kesilmesinin faturasının büyük olacağı ve sadece Körfez ülkelerinin değil tüm dünya ülkelerinin ekonomilerini etkileyecek olması dolayısıyla doğacak karşı tepki riskinin alınamayacağı açıktır. İran Körfez'de yapacağı böyle bir girişimin kendisine ne denli büyük faturası olacağını tahmin edebilecek bir devlet kültürüne sahiptir. Kaldı ki önünde Saddam örneği de bulunmaktadır.

İran'ın Körfezde deniz trafiğinin güvenliğini tehdiye yönelik uygulayabileceği bir diğer metot da terörizmdir. Ancak, bu tehlikeli seçenek içinde yüksek risk taşımaktadır. Kaldı ki büyük oranda yalnızlaşmış İran'ın Körfez gibi tüm dünyayı ilgilendiren bir bölgede terörizm veya deniz korsanlığı faaliyetlerinde bulunması tamamen izolasyonuna neden olacak tehlikeli bir tercih olduğundan, İran'ın bu seçeneği kullanma ihtimali düşüktür.

Uluslararası hukuk kurallarına aykırılığı (aşağıda incelenmiştir) bir yana Hürmüz Boğazı'nı bloke etme teşebbüsü pahalıya mal olacak bir düşüncedir. O'Neil (2008: 190-198) İran'ın Hürmüz Boğazı'nı bloke etme imkân ve kabiliyetini incelemiş ve aşağıdaki bulgulara ulaşarak bu tür bir hamlenin İran için sonuçlarını ortaya koymuştur:

- İran'ın petrol gelirlerinin azalması, kritik altyapı tesislerinin zarar görmesi, silahlı kuvvetlerinin yıpranmasına neden olacaktır.

▪ Hürmüz Boğazı'nın bloke edilmesi için 1.000 kadar mayın (2 denizaltı ile yaklaşık 1 hafta sürecek bir çalışma) gerekmektedir. Suların derinliğinin az olması nedeniyle denizaltılarla mayın döşemek zordur. Gemilerle yapılacak bir mayın döşeme işlemi ise kolayca ifşa olacaktır.

▪ İran'ın gemilere karşı olası bir füze saldırısı ise bu saldırıyı gerçekleştirmek için gerekli keşif imkânlarının kısıtlı olmasından dolayı mümkün görülmemektedir. Hürmüz Boğazı'ndaki yüksek ısı radyasyonu infrared radarları devre dışı bırakmaktadır. Normalde zeminden farklı ısıya sahip olması beklenen deniz araçlarının tespiti ve radarlar tarafından yakalanması Hürmüz Boğazı'ndaki mevcut su buharlaşması ve tozdan dolayı güç hale gelmektedir. Yine Boğazda adaların fazlalığı ve yoğun insan yapıları ile petrol arama çıkarma yapıları gemilerin tespitini güçleştirmektedir.

▪ ABD olası bir Hürmüz Boğazı blokajını açmak için her türlü tedbiri alacak ve bunu ne pahasına olursa olsun kaldıracak azimdedir.

Hürmüz Boğazı Geçişlerinin Hukuki Boyutu

Umman ile İran arasında yer alan Hürmüz Boğazı'nın en dar yeri yaklaşık 50 km (21 deniz mili) genişliğindedir. İki ülkenin de kıta sahanlığı yaklaşık tam ortadan geçmektedir. Buna rağmen ağır taşımacılık açısından önem arz eden derin deniz suları yukarıdaki şekilde (Şekil 3-4) de görülebileceği gibi Umman kara ülkesine yakın olan taraftadır.

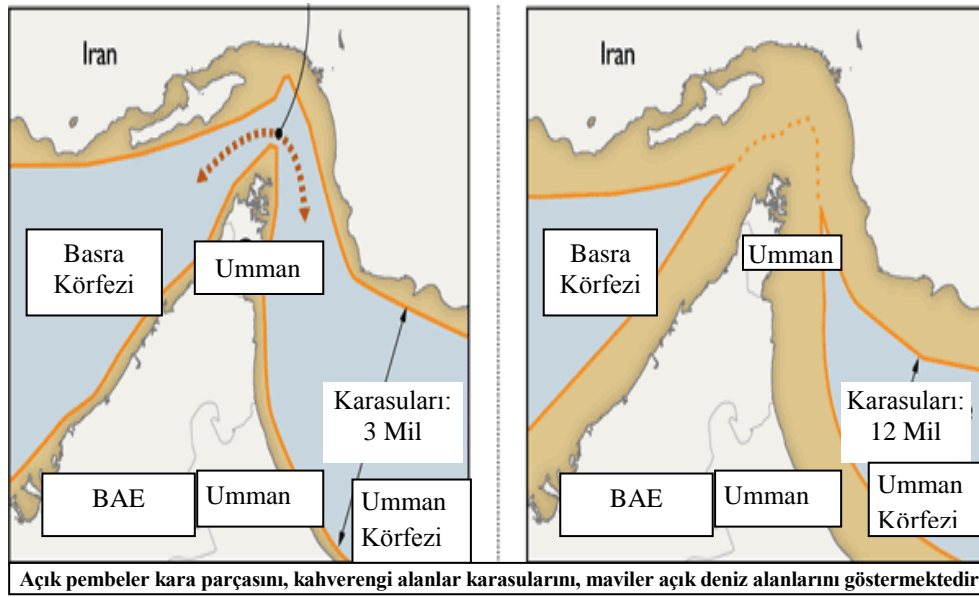


Şekil 4: Hürmüz Boğazı (viewfrom, 2012)

Uluslararası boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen en önemli kurallar bütünü 1958 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

(KBBS) ile 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nde yer almaktadır. Söz konusu sözleşmeler incelendiği zaman karşımıza dört çeşit geçiş çıkmaktadır: Serbest geçiş, adhoc (özel) geçiş, zararsız geçiş ve transit geçiş rejimleri. Uluslararası hukuk çerçevesinde mümkün olan bu dört çeşit geçiş rejimi Ek-A'da detaylı olarak incelenmiştir.

Hürmüz Boğazı'nın genişliği 21 deniz mili olduğu için 20'nci yüzyılın ortalarından önceki dönemlerde geçiş problem oluşturmamaktaydı. Karasuları 3 deniz mili iken Hürmüz Boğazı'ndaki açık deniz alanından gemiler sorunsuz olarak geçiş yapmaktaydılar. Ancak 1959 yılında İran'ın, 1972 yılında Umman'ın karasularını 12 deniz miline çıkardıklarını ilan etmeleri (Groves, 2011) üzerine durum değişmiştir. Toplam genişliği 21 deniz mili olan Hürmüz Boğazı'nda açık deniz alanı kalmamış, tüm boğaz iki ülke arasında karasuları olarak taksim edilmiş ve geçişte sıkıntılar yaşanmaya başlanmıştır. Hürmüz Boğazı üzerinde karasularının 3 ve 12 mil olduğunda meydana gelen deniz alanları Şekil 5'te gösterilmiştir (Groves, 2011):



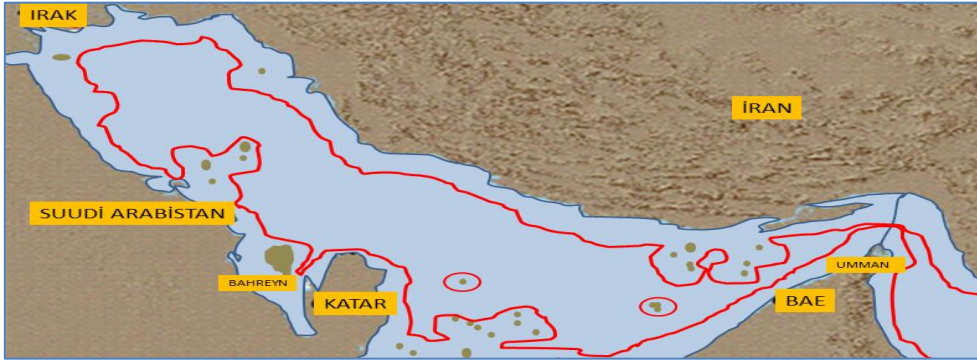
Şekil 5: Hürmüz Boğazı'nda Karasuları (Groves, 2011)

Hürmüz Boğazı'ndan geçişlerle ilgili olarak herhangi bir adhoc anlaşma bulunmamaktadır. Şekil 5'te görüldüğü üzere İran ve Umman'ın karasularını 12 mile çıkarmasıyla boğaz tamamen karasuları haline gelmiştir. Bu nedenle serbest geçiş de mümkün olmamaktadır. Dolayısıyla geriye KBBS ve BMDHS'nde yer alan "zararsız geçiş" ile BMDHS'nde yer

bulan “transit geçiş” rejimleri kalmaktadır. Geçiş yapacak ülkeler tarafından, hava sahasını kapsamaması (dolayısıyla hava araçlarının da bu haktan yararlanması) ve denizaltılara su yüzüne çıkmadan geçiş hakkı tanınması itibariyle transit geçiş, zararsız geçişe nazaran tercih edilmektedir.

BMDHS'nin md. 17-26 arası “zararsız geçiş” hakkını açıklamaktadır. Bu hükümler gereği sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar. EK-A'da detaylı şekilde açıklandığı gibi BMDHS'nin 19'uncu md.sinde yer alan 12 durum meydana gelmedikçe yabancı gemiler karasularından geçişte zararsız geçişten yararlanırlar. Bu bağlamda yabancı ülke gemileri Hürmüz Boğazı'ndan uluslararası hukuk kuralları gereği “zararsız geçiş” hakkına sahiptirler.

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



Şekil 6: Basra Körfezi'nde Karasuları Hatları (www.globalsecurity.com)

Bu kapsamda 1982 BMDHS'nin MEB'den transit geçişi düzenleyen maddeleri (37-44) gereği İran Hürmüz Boğazından geçiş yapan diğer ülkelerin savaş gemilerine dahi müdahale ve karışma hakkına sahip değildir.

Hürmüz Boğazı'na kıyısı olan devletlerden Umman BMDHS'ni imzalamış ancak İran sözleşmeye taraftar değildir (İran sözleşmeyi imzalamış ancak onaylamamıştır). Umman Sultanlığı o tarihe kadar savaş gemilerinin Hürmüz Boğazı'ndan geçişine karşı çıkarken, 1981 yılında

Hürmüz Boğazı'ndan gemi ve uçakların "zararsız geçiş" uygulayacağı yönünde karar almıştır (Groves, 2011). Zararsız geçiş rejiminin savaş gemilerinin geçişlerini de kapsadığı kabul edilmektedir. Dikkat edilirse bu karar henüz 1982 BMDHS imzalanmadan önce, yani transit geçiş kavramının icadından önce alınmış bir karardır. Umman 1989 yılında BMDHS'ni imzaladıktan sonra da tavrını değiştirmemiş ve zararsız geçiş kabul etmiş, boğazın Umman karasuları bölümünden geçecek yabancı savaş gemilerinden önceden geçişlerini bildirmesini talep etmiştir (Groves, 2011).

İran ise sözleşmeyi onaylamadığı için BMDHS'nin ancak sözleşmeye taraftar devletlere uygulanabileceğini savunmaktadır. İran Hürmüz Boğazı'ndan geçiş yapacak savaş gemileri, denizaltılar ve nükleer güçle çalışan gemilerin geçişten önce izin almaları gerektiğini ileri sürmektedir (Groves, 2011).

Körfezde en fazla söz sahibi olan ve büyük bir askerî varlığa sahip olan ABD'nin duruşu ise İran ve Umman'dan farklıdır. ABD Hürmüz Boğazı'ndan transit geçiş rejimi prensibini uygulamaktadır (Groves, 2011). Bu kapsamda gerek savaş gemilerinin, gerekse denizaltılarının Hürmüz Boğazı'ndan geçişleri için izin alınması gerektiği görüşüne de katılmamaktadır. Zaman zaman savaş gemilerinin geçiş için haber verse de, ABD uygulamalarını kendi kabul ettiği transit geçiş rejimine uygun olarak yapmaktadır. ABD'nin bu uygulamaları ile örf ve âdet hukuku meydana getirmek istediği değerlendirilmektedir.

Sonuç

Basra Körfezi'nin güvenliği Körfez Ülkeleri kadar sahip olduğu doğal kaynaklar nedeniyle ABD ve büyük ülkeler için de önem arz etmektedir. Körfezin en hassas noktası olan Hürmüz Boğazı ise alternatifsiz deniz geçiş yeri olması nedeniyle Körfezin en kritik geçiş noktasıdır.

İran, ABD ile aykırı politikaları nedeniyle zaman zaman Hürmüz Boğazı'nı bloke tehditlerinde bulunmaktadır. Ancak detayı yukarıda incelendiği şekilde gerek uluslararası hukuk kuralları, gerekse güç dengeleri nedenleriyle İran'ın kısa vadede bu tip tehditleri uygulamaya sokacak bir iradeye sahip olamayacağı değerlendirilmektedir.

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

Kaynakça

- Ahmedi, H. (2009). İran: Ulusal kimlik inşası. İçinde Nebevi S.A. (Ed.), Hûzistan ve etnik sorunlar (ss. 285-323). İstanbul: Küre Yayıncılık.
- Arı, T. (1992). *Basra Körfezinde güç dengesi (1978-1991)*. Bursa: Uludağ Üniversitesi Basımevi.
- Beckman, R.C. (1998). The international legal regime governing the safety of navigation and the prevention of pollution in international straits, *Singapore Journal of International & Comparative Law*, 2, 350–392.
- Birleşmiş Milletler deniz hukuku sözleşmesi*. 1982 BMDHS
- Brzezinski, Z., Gates, R.M. (2008). *İran'ın zamanı geldi*. İstanbul: Profil Yayıncılık.
- Cenevre karasuları ve bitişik bölge sözleşmesi*. 1958 KBBS
- Eisenstadt, M. (1996). *Iranian military power capabilities and intentions*. Washington DC: The Washington Institute for Near East Policy, Policy Papers 42.
- Erdoğan, H. (2008). *Büyük Pers düşüncesinden Zülfikar'ın yumruğuna İran*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Gerçeksever, A. (2005). *Kayıp kimlik Basra Körfezi*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- İnan, Y. (1995). *Türk Boğazlarının siyasal ve hukuksal rejimi*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Kalichi, J. H., Goldwyn, D.L. (2005). Energy&security toward a new foreign policy strategy. İçinde Kenderdine M.A., Moniz E.J. *Technology development and energy security* (ss.425-461). Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Kalichi, J.H., Goldwyn, D.L. (2005). Energy&security toward a new foreign policy strategy. İçinde Sieminski A.E. (Ed.), *World energy futures* (ss.21-51), Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Keneş, B. (2012). *Hasan Sabahtan bugüne İran ve terör*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Kishk, A. (2009). *The Istanbul cooperation initiative agreement between NATO and the Gulf Cooperation Council Countries – obstacles and propositions*. Rome: NDC.
- MacDonald, B. (2009). The strategic impact of energy dependency. İçinde Kraska J. (Ed.), *Energy security in the coastal zone* (ss.96-110). Ottawa: The Conference of Defence Associations Institute (Vimy Paper 2009).

- O'Neil, W.D., Talmadge, C. (2008/09). Costs and difficulties of blocking the Strait of Hormuz. *International Security*, 33 (3), 190-198.
- Öztürk, O.M., Sarıkaya, Y. (2006). Kaosa doğru İran. İçinde Veliyev C. (Ed.) *Suudi Arabistan-İran ilişkileri* (ss.407-441). Ankara:Fark Yayınları.
- Pazarcı, H. (2013). *Uluslararası hukuk, 12'nci baskı*. Ankara: Turhan Kitapevi.
- Randall, S.J. (2005). *United States foreign oil policy since World War I*. London: McGill-Queen's University Press.
- Russell, R.L. (2005). The Persian Gulf's collective-security mirage. *Middle East Policy*, XII (4), 77-88.
- Şahan, E. (1999). *Uluslararası boğazlardan geçiş ve Türk Boğazlarının hukuki statüsü*. İstanbul: Harp Akademileri Yayını.
- Talmadge, C. (2008). Closing times: assessing the Iranian threat to the Strait of Hormuz. *International Security*, 33 (1), 82-117.
- Yergin, D. (2009). *The prize:the epic quest for oil, money&power*. New York: Free Press.
- Wenger, A., Orttung, R., Perovic, J. (2009). *Energy and the transformation of international relations*. Oxford University Press.
- Agence France-Presse (2013), Gulf force the Peninsula Shield begins war games in Kuwait. 10 Eylül 2013'de <http://www.thenational.ae/news/world/middle-east/gulf-force-the-peninsula-shield-begins-war-games-in-kuwait> adresinden alınmıştır.
- Al Udeid Air Base, Qatar (2011). 24 Temmuz 2011'de <http://www.globalsecurity.org/military/facility/udeid.htm> adresinden alınmıştır.
- Belasco, A. (2009). *Troop levels in the Afghan and Iraq wars, FY2001-FY2012: cost and other potential issues*. 24 Mayıs 2011'de <http://www.fas.org/sgp/crs/natsec/R40682.pdf> adresinden alınmıştır.
- BP Statistical Review of World Energy (2013). 01 Ocak 2014'de bp.com/statisticalreview adresinden alınmıştır.
- Farrar-Wellman, A., Frasco, R. (2010). *United Arab Emirates-Iran foreignrelations*. 09 Temmuz 2011'de <http://www.irantracker.org/foreign-relations/united-arab-emirates-iran-foreign-relations> adresinden alınmıştır.
- France 24, *It's official: Qatar has sent troops to Bahrain*. 10 Eylül 2013'de <http://dohanews.co/post/3957394943/its-official-qatar-has-sent-troops-to-bahrain> adresinden alınmıştır.

- Groves, S. (2011). *Accession to the U.N. convention on the law of the sea is unnecessary to secure U.S. navigational rights and freedoms*, 21 Aralık 2013/ 1 Ocak 2014'de
<http://www.heritage.org/research/reports/2011/08/accession-to-un-convention-law-of-the-sea-is-unnecessary-to-secure-us-navigational-rights-freedoms> adresinden alınmıştır.
- Gürdeniz, C. (2009). *The role of sea security on the security of energy supply, International symposium of seeking of common resolution for energy security*. 19 Temmuz 2013'de
http://www.harapak.edu.tr/saren2/files/GSD/SYMPOSIUM%20BOOK_ING.pdf adresinden alınmıştır.
- Iraq Survey Group Final Report. 01 Şubat 2014'de, www.globalsecurity.org adresinden alınmıştır.
- Iran Rejects UAE's Claims to 3 Disputed Islands, Arabian Business (2010). 09 Temmuz 11'de www.arabianbusiness.com/583559-iran-rejects-uaes-claims-to-3-persian-gulf-islands adresinden alınmıştır.
- NDC Seminer Raporu. *NATO and Gulf security*. , 14 Ağustos 2013'de
<http://www.ndc.nato.int/research/series.php?icode=3> adresinden alınmıştır.
- Rozoff, R. (2010). *NATO's role in the military encirclement of Iran voltaire network*. 20 Ağustos 2013'de
<http://www.voltairenet.org/article164004.html> adresinden alınmıştır.
- Susan (2012). *Is the Strait of Hormuz governed by treaty or by customary international law?*. 21 Ağustos 2013'de
<http://viewfromll2.com/2012/01/07/is-the-strait-of-hormuz-governed-by-treaty-or-by-customary-international-law/> adresinden alınmıştır.
- USA Naval Forces Central Command internet sayfası. *Fifth fleet*. 24 Mayıs 2011 ve 7 Ocak 2014'de
<http://www.cusnc.navy.mil/command/history.html> adresinden alınmıştır.
- Vank, M.D. (1998). *Uluslararası hukuki statüsü geçiş rejimleri ve Türk Boğazları*. 26 Kasım 2013'de
<http://www.ankarabarusu.org.tr/siteler/ankarabarusu/tekmakale/1998-1/6.pdf> adresinden alınmıştır.

EK**Uluslararası Hukukta Uluslararası Boğazlardan Geçiş****Tanım**

Uluslararası hukukta boğazın tanımına rastlanmasa da Vank (1998: 84)'ın "iki deniz parçasını birleştiren tabii ve dar su yolları" tabiri boğazın tanımı ve anlaşılması açısından yeterli bir ifade olarak kabul edilebilir. Bu anlamda insan yapımı Süveyş Kanalı'nı boğaz hukuku statüsünde değerlendirmek mümkün değildir. Boğazlar uluslararası hukukta, genelde, iki kategoride ele alınmaktadır: Ulusal ve uluslararası boğazlar. Ulusal boğazlar, İngiltere'nin The Minch Boğazı gibi, adı üzerinde bir devletin hâkimiyetinde olan ya da kapalı denize bağlanan dar deniz yolları olarak tanımlanır (Pazarcı, 2013: 271). Uluslararası boğaz ise iki açık denizi bağlayan boğazlardır. Bunun yanında BMDHS'nin 37'nci maddesi uluslararası boğazların tanımına MEB'leri de dâhil ederek uluslararası boğaz tanımını genişletmiştir. Pazarcı (2013: 273) bir boğazın bir anlaşmanın konusunu oluşturması durumunda her bakımdan ulusal boğaz özellikleri taşısa da uluslararası boğaz olabileceğini de belirterek; uluslararası boğazı "kara parçaları arasında ya bir açık deniz ya da MEB alanı ile bir başka açık deniz ya da MEB alanını ya da karasularını bağlayan ya da uluslararası bir antlaşma konusu oluşturan doğal deniz yolu olarak" tanımlamaktadır.

Uluslararası Hukuka Göre Boğazlardan Geçiş Rejimleri

Uluslararası boğazların trafiği düzenlenirken hem kıyı devletlerinin hak ve hukukları ile doğasını korumak, hem de geçiş yapan gemilerin ticari çıkarlarına zarar vermemek ve emniyetle geçişlerini sağlamak için bir takım geçiş rejimleri belirlenmiştir. Söz konusu geçiş rejimleri için uluslararası hukuk referansı olarak kabul edebileceğimiz temel dayanak noktaları 1958 Cenevre KBBS ve 1982 tarihli BMDHS (ancak 1994 yılında uygulamaya konulabilmiştir)'dir. Söz konusu sözleşmeleri incelediğimizde uluslararası boğazlardan geçişle ilgili olarak karşımıza 4 çeşit geçiş rejimi çıkmaktadır:

Serbest geçiş rejimi: Genişliği karasuları genişliğinin iki katından daha fazla olan uluslararası boğazlarda yer alan MEB ya da açık denizlerde serbest geçiş hakkı kullanılmaktadır (Pazarcı, 2013: 275).

Adhoc (özel geçiş) rejimi: Cebelitarık Boğazı, Danimarka Boğazları, Macellan Boğazı ve Türk Boğazlarından geçişler, özel anlaşma hükümlerine göre uygulanmaktadır (İnan, 1995: 2-3). Cebelitarık Boğazı'ndan geçişler İngiltere ve Fransa arasındaki 1904 tarihli Londra Bildirisiyle (sonradan

İspanya ve Fas da imzalamıştır); Danimarka Boğazlarından geçişler 1857 tarihli Kopenhag Anlaşmasıyla; Macellan Boğazı'ndan geçişler Şili ve Arjantin arasında imzalanan 1881 tarihli Buenos Aires Anlaşması ile Türk Boğazlarından geçişler ise 1936 Montreux Sözleşmesi ile düzenlenmiştir (İnan, 1995: 2).

Zararsız geçiş rejimi: Zararsız geçiş kavramı 1958 Cenevre KBBS ve 1982 BDHS'nin ikisinde de yer almaktadır. Şunu ifade etmek gerekir ki 1982 BMDHS'ne ithal edilen "transit geçiş" kavramı ile haklar anlamında zararsız geçişin çerçevesinde genişleme olmuştur denebilir.

Karasuları 3 deniz mili olarak uygulanırken uluslararası boğazlar genellikle toplamda 6 deniz milinden geniş oldukları için gemiler uluslararası boğazlardan sorunsuz olarak geçiş yapabilmekteydi. Dolayısıyla Cebelitarık (7,7 deniz mili), Hürmüz (21 deniz mili), Bab el Mandeb (18 deniz mili) boğazları gibi dünya ticaretinin önemli geçiş güzergâhlarında herhangi bir diplomatik problem meydana gelmeden geçiş yapılabilmekteydi. Ancak sonraları ülkelerin karasularını 12 deniz miline çıkarmasıyla uluslararası boğazlar karasuları haline gelmiş ve pek çok önemli boğazda açık deniz alanı kalmamıştır. Bu olayı canlandırmak maksadıyla Basra Körfezi'nin önemli bir geçiş noktası olan Hürmüz Boğazı üzerinde karasularının 3 ve 12 mil olduğunda meydana gelen deniz alanları yukarıda, Şekil 5'te gösterilmiştir. Şekilde karasuları 3 deniz miliyken Hürmüz Boğazı'ndaki açık deniz alanından gemiler sorunsuz olarak geçiş yapmaktaydılar. Ancak İran ve Umman devletleri karasularını 12 deniz miline çıkarınca toplam genişliği 21 deniz mili olan Hürmüz Boğazı'nda açık deniz alanı kalmamış ve tüm boğaz iki ülke arasında karasuyu olarak taksim edilmiş ve geçişte sıkıntılar yaşanmaya başlanmıştır. Denizcilikte gelişmiş ülkeler buna benzer sorunları aşmak maksadıyla yeni bir denizcilik kavramı olan zararsız geçiş kavramını geliştirmişlerdir.

Zararsız geçiş rejimiyle ilgili kurallar Geçiş yapanın güvenlik ve ticari menfaatlerini korurken, aşağıda daha net anlaşılacağı üzere sahildevletinin de ticari ve fiziki güvenliğini garanti altına almaya çalışmaktadır.

Zararsız geçiş kavramınının 1958 Cenevre KBBS ve 1982 BMDHS esaslarına göre açıklaması aşağıdadır:

1958 Cenevre KBBS'ye göre "zararsız geçiş" kavramı: 1958 Cenevre KBBS ile o güne kadar örf ve adet hukuku olarak uygulana gelen bir takım kurallar kodifiye edilerek, yazılı metin haline dönüştürülmüştür. Cenevre KBBS zararsız geçiş rejimini esas olarak kabul etmekle birlikte Sözleşme'nin 16'ncı maddesi gereği uluslararası boğazlardan genel geçiş prensibininin geçiş özgürlüğü olduğunu söylemek mümkündür. Söz konusu

sözleşmenin 5'inci maddesi zararsız geçişten bahsetmekte, III'üncü Bölüm madde 14, 15, 16 zararsız geçişle ilgili esasları konu edinmektedir. Md.16/4: *“Açık denizden açık deniz veya yabancı bir devletin karasuları arasındaki boğazlardan yabancı gemilerin uluslararası denize geçişi maksadıyla yaptıkları zararsız geçişleri engellenmez.”* hükmüyle zararsız geçişin kesintisiz olacağını ve açık deniz ile açık deniz arasında uygulanabileceği gibi karasuları ile açık denizler arasında da uygulanabileceğini belirtmektedir. 1958 Cenevre KBBS'de zararsız geçişin, genel olarak kıyı devletinin iç sularına uğranarak veya uğranmadan karasularından geçişte kullanılabileceği belirtilmektedir. Geçişin kıyı devletin güvenliğine hanel getirmediği, barışçıl olduğu sürece zararsız geçiş kabul edileceği ve zorunlu hallerde durma ve demir atmayı da kapsayabileceği belirtilmektedir.

Madde 16/4'te görüldüğü gibi Cenevre KBBS uluslararası boğazlardan geçiş özgürlüğünü “zararsız geçiş” olarak nitelemektedir. Yine aynı sözleşmenin aynı maddesinin 3'üncü fıkrası ise karasularından zararsız geçiş hakkını aşağıdaki şekilde özetlemektedir: *“Kıyı devleti eğer kendi güvenliği için gerekli görürse gemilerde herhangi bir ayrımcılık yapmadan karasularındaki zararsız geçişi askıya alabilir.”*

Bu ifadelerden zararsız geçiş hakkının ticari ve savaş gemisi ayrımı yapmadan her türlü gemiye tanındığı yorumu çıkmaktadır. Pazarıcı (2013:274) da Uluslararası Adalet Divanının 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'nın kararından boğazlardan zararsız geçiş hakkının bir “yapılageliş” kuralı olarak savaş ve ticaret gemilerine ayırım yapılmadan tüm gemilere tanındığını savunmaktadır. Md. 16/4'ten ayrıca, kıyı devletlerinin karasularından yapılan zararsız geçişleri askıya alma yetkisinin olduğu ancak uluslararası sularda böyle bir yetkinin mevcut olmadığı anlaşılmaktadır.

1982 BMDHS'ne göre “zararsız geçiş” kavramı: 1982 BMDHS içerisinde zararsız geçiş II'nci Kısımın 3'üncü Bölümünde ve III'üncü Kısımın 3'üncü Bölümünde geçmektedir. Bu anlamda sözleşmenin md. 17-26 arası ve md.45 zararsız geçiş esaslarını konu almaktadır. Söz konusu maddeler incelendiğinde “zararsız geçiş” rejiminin “geçiş” ve “zararsız”lık kavramları ayrı ayrı olmak üzere açıklandığı dikkat çekmektedir.

Geçiş unsuru: BMDHS'ne göre geçiş (md.18):

- Karasularını, iç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bir demirleme yerinde veya bir liman tesisinde durmaksızın kat'etmek veya
- İç sulara girmek veya bu suları terk etmek veya bu nitelikteki bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya buraları terk etmektir.

Geçiş sürekli ve çabuk olacaktır. 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.

“Zararsız”lık unsuru: Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe “zararsız”dır (md.19). Aşağıdaki 12 durum zararsız geçişin bozulmasına neden olmaktadır:

- Sahildar devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya BM Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;
 - Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;
 - Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;
 - Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;
 - Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;
 - Her türlü askeri makinelerin uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;
 - Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;
 - BMDHS’ne aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;
 - Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;
 - Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;
 - Sahildar devletin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;
 - Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması.

Zararsız geçiş rejiminin kullanılması: BMDHS’ne göre zararsız geçiş hakkı zararsızlığı bozucu hallerin herhangi birisi meydana gelmediği sürece devam edecektir.

Zararsız geçişte su altı araçlar ve denizaltıların geçişine kısıtlama getirilmektedir. Denizaltılar ve diğer sualtı araçları, karasularında, su üstünden seyretmek ve bayraklarını çekmek zorundadırlar (md. 20).

Zararsız geçişte kıyı devletin yetki ve yükümlülükler: Kıyı devletleri uluslararası boğazlarda ulaşım güvenliği ve deniz trafiğini düzenleme yetkisine sahiptir. Aşağıdaki haller dışında ve güvenlik tehdidi

olmadıkça sözleşme hükümlerine göre kıyı devletleri zararsız geçiş hakkını yasaklayamazlar (md. 24-25). BMDHS md 21-22 gereği kıyı devletleri:

- Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;
- Deniz seyrüsefer yardımcıları ve sistemlerinin ve diğer teçhizat veya tesislerinin korunması;
- Denizaltı kablolarının ve petrol borularının korunması;
- Denizin canlı kaynaklarının muhafazası;
- Sahildar devletin balıkçılığa ilişkin kanun ve kurallara aykırı davranışların önlenmesi;
- Sahildar devletin çevre alanlarının muhafazası ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;
- Denize ilişkin bilimsel araştırma ve hidrografik ölçümler yapılması;
- Sahildar devletin gümrük, maliye sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi konularını düzenleyebilir. Ayrıca;

• Kıyı devleti yabancı gemilerden, kendisinin belirlemiş olduğu ulaşım yollarını kullanmalarını ve gemilerin geçişlerinin düzenlenmesi amacıyla kendisi tarafından öngörülen trafik ayırım şemalarına uymalarını talep edebilir.

• Özellikle, tankerlerden, nükleer güçte çalışan gemilerden ve radyoaktif maddeleri veya özü itibarıyla tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyan gemilerde, sadece bu ulaşım yollarını kullanmaları talep edilebilir.

• Sahildar devlet, bir takım kurallar çerçevesinde ulaşım yollarını tespit eder ve trafik ayırım şemalarını düzenler.

Yine BMDHS'nin 41 ve 42'nci maddeleri gereği boğaza kıyısı olan devletler uluslararası boğazlarda gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları oluşturmaya ve bunlara uyulmasını istemeye yetkilidirler.

Kıyı devletinin yetkileri kapsamında nükleer güçle çalışan gemiler ile radyoaktif ve zararlı malzeme taşıyanlar hakkında tedbir alma yetkisi de bulunmaktadır (md. 23).

Bunların dışında kıyı devletleri uluslararası boğazlar üzerinde egemenlik yetkilerini ancak uluslararası hukuka uygun olarak kullanabilirler.

Zararsız geçişin uygulanacağı haller: BMDHS'nin zararsız geçişi anlatan 45'inci maddesi:

“1-Zararsız geçiş rejimi uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan:

a) 38'inci maddenin 1'inci paragrafı dolayısıyla transit geçiş rejiminin uygulanma alanı dışında bırakılan ve

b) Bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin MEB'ine bağlayan boğazlara uygulanacaktır.

2-Bu boğazlarda zararsız geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır.”

hükmüyle bir devletin karasularını açık deniz veya MEB'e bağlayan boğazlarda askıya alınamayacak bir “zararsız geçiş” hakkının mevcut olduğunu belirtmektedir.

Transit geçiş rejimi: Terim uluslararası hukuk literatürüne 1982 BMDHS ile girmiştir. BMDHS'nin 2'nci Bölüm md. 37-44 arası transit geçiş rejiminin detaylarını içermektedir. Vank (1998: 90) transit geçiş rejiminin çıkış kaynağının geleneksel denizci ülkeler tarafından karasuları dışında kalan ve açık deniz esaslı uygulanması gereken uluslararası boğazlarda sahildevletlerin karasularına benzer rejimler oluşturmalarına (geçişe sınırlandırma getirmelerine) engel olmak, sahildevletlerin uluslararası boğazlarda karasuları hak ve yetkilerini bir nevi kısıtlamak maksadıyla geliştirdikleri bir rejim olduğunu iddia etmektedir.

Tanım: Uluslararası boğazlardan transit geçişler BMDHS'nin md. 37-44 arası 2'nci Bölümünde yer almaktadır. Yukarıda ifade edildiği üzere, bu bölümdeki md.45 ise zararsız geçişi anlatmaktadır.

Açık denizin veya bir MEB'in bir bölümü ile açık denizin veya bir MEB'in diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar (md 37-38/1). Dolayısıyla transit geçiş hava sahasından geçiş hakkını da kapsamaktadır. Ancak, transit geçiş hakkı bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir MEB'de seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa uygulanmaz (md. 38/1). Bu maddeden boğaz sularının, tümüyle kıyı devletlerinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil olması gerektiği anlaşılmaktadır. Bir boğazın sularının tamamı kıyı devletlerinin karasularına dâhil değilse ve karasuları dışında geçişe elverişli açık deniz varsa orada serbest geçiş rejimi, böyle bir boğazın karasularında ise zararsız geçiş rejimi uygulanır (Şahan, 1999: 7).

Transit geçiş hakkından bütün gemiler ve uçakların yararlanacağını söylemek mümkündür. Ticaret gemisi, savaş gemisi, sivil ve askeri uçaklar arasında ayırım yapılmaksızın transit geçiş rejimi uygulanır (Şahan, 1999:9). 38'nci maddenin 2'nci fıkrası transit geçiş hakkından yararlanacak gemi ve uçakların bu geçişi hızlı ve kesintisiz yapmaları gerektiğini belirtmektedir.

Transit geçişte gemilerin ve uçakların yükümlülükleri: Md. 39-44 uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkı bulunan gemi ve uçakların uyacakları kuralların detayını anlatmaktadır. Boğazlardan transit geçiş yapan gemi ve uçaklar (md. 39/1):

- Boğazı hiç gecikmeksizin kat edecekler veya üzerinden uçacaklardır;

- Boğaza kıyıdaş olan devletlerin egemenliklerine, toprak bütünlüklerine veya siyasi bağımsızlıklarına karşı tehdit veya kuvvete başvurmadan veya BM Anlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlardan kaçınacaklardır;

- Zaruret hali veya yardım gerektiren durumlar hariç olmak üzere, normal seyrüsefer usulleri uyarınca, sürekli ve hızlı bir geçişin gerektirdiği faaliyetlerin dışında her türlü faaliyetten kaçınacaklardır.

- Transit geçiş halindeki gemilerin Uluslararası Çatışmayı Önleme Kuralları da dâhil olmak üzere, denizde güvenlikle ve gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uygun davranmaları gerekmektedir (md. 39/2).

Ayrıca, yabancı gemiler transit geçiş sırasında denize ilişkin bilimsel araştırmalar yapmaya veya hidrografik ölçümler almaya tahsis edilenler de dâhil olmak üzere, boğaza kıyısı olan devletlerin önceden izni olmaksızın araştırmalar veya ölçümler yapamazlar (md. 40).

Transit geçiş rejiminde kıyı devletlerinin yetkileri ve sorumlulukları (md. 42):

- BMDHS (md.41) öngörüldüğü şekilde, seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

- Boğaza petrol ve yağ, petrol ve yağ atıkları ve diğer zararlı maddelerin atılmasına ilişkin uluslararası uygulanabilir kurallara yürürlük kazandırarak, kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;

- Balıkçı gemileri ile ilgili olarak, balıkçılık vinçlerinin kullanımı da dâhil olmak üzere, balık avlama yasağı;

- Kıyısı olan devletlerin gümrük, maliye, sağlık ve muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı olarak mal ve kişilerin gemiden çıkartılması veya gemiye alınmasıdır.

Ancak kıyı devletleri transit geçiş hakkının kullanımını engelleyici, kısıtlayıcı veya bozucu sonuçlardan kaçınacaktır. Bu anlamda, md. 44,

“Boğazlara kıyısı olan devletler transit geçişi engellemeyecekler ve boğazdaki seyrüsefer veya boğaz üzerinde uçuşla ilgili olup bilgileri dâhilinde bulunan her türlü tehlikeyi uygun şekilde ilan edeceklerdir. Transit geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır.”

ifadesiyle kıyı devletlerinin yükümlülüklerini hatırlatmaktadır.

“Transit geçiş” ve “zararsız geçiş” rejimleri arasındaki farklılıklar: İlk başta aynıymış gibi görünen bu iki kavram arasında geçiş tekniği ve uygulaması açısından iki temel farklılık vardır (Beckman, 1998:350 – 392):

- Transit geçiş deniz üzerindeki hava sahasından geçişi kapsarken, zararsız geçiş kapsamamaktadır.
- Denizaltılar transit geçişte su altından gitmeye yetkiliyken, zararsız geçişte yüzeyde bayraklı olarak geçişe tabidirler.

Geçiş Rejimlerinin Değerlendirilmesi

Uluslararası boğazlardan geçiş rejimleri genel olarak 1958 Cenevre BMMS ve 1982 BMDHS ile düzenlenmektedir. Geçişlerle ilgili olarak boğazlarda açık deniz alanı mevcutsa çoğunlukla serbest geçiş ilkesi uygulanırken, boğazdan geçmek için kıyı devletin hükümler alanı olabilecek iç sular, karasuları, MEB gibi deniz alanlarından geçme durumu ortaya çıkıyorsa “zararsız geçiş” ve “transit geçiş” rejimleri söz konusu olabilmektedir. Bu kavramlardan “zararsız geçiş” kavramı hem 1958 Cenevre BMMS, hem de 1982 BMDHS’nde yer alırken, “transit geçiş” hakkı 1982 BMDHS ile doğmuştur. Detayı yukarıda açıklanan bu iki kavramla ilgili olarak transit geçiş rejiminin zararsız geçiş rejimine göre daha geniş yetkileri içerdiğini söylemek mümkündür.

BMDHS uluslararası sulardan geçişi iki temele ayırmaktadır:

- İki açık deniz ya da MEB arasındaki uluslararası boğazlarda; açık denizden geçiş imkânı veren eşit veya daha kısa bir deniz yolu yoksa “transit geçiş”,
- Karasuları ile açık deniz ya da MEB’i bağlayan uluslararası boğazlarda; “zararsız geçiş” hakkı söz konusudur.

Uluslararası boğazlarda uygulanan transit geçiş ile zararsız geçişin kurallarını inceleyen Pazarcı (2013: 275) özellikle geçişlerin önceden bildirilmesini gerektirmesi ve denizaltıların su yüzünden geçmesi zorunluluğunu içermesi açısından zararsız geçişin transit geçişe göre daha kısıtlayıcı olduğunu belirtmektedir.

Uygulamada uluslararası boğazlardan geçiş rejimleri ise 1958 Cenevre BMMS ve 1982 BMDHS dışında adhoc anlaşmalarla da düzenlenebilmektedir. İstanbul Boğazından geçişi düzenleyen ve halen yürürlükte olan 1936 Montrö Sözleşmesi bu adhoc anlaşmalara örnek gösterilebilir. Adhoc geçişlerde Cenevre BMMS ve 1982 BMDHS gibi genel kurallar yerine, uluslararası boğazlardan geçişlerde ağırlıklı olarak özel düzenlemeler geçerli olmaktadır.

Extended Summary

Analyzing the Possibility of Iran to Block the Persian Gulf and Passage through Hormuz Strait under the International Law

Energy Resources of Persian Gulf and the Importance of Hormuz Strait

Persian Gulf is the critical passage for the Middle East's fossil fuels. Gulf countries are also rich in terms of energy: oil and gas. While, Saudi Arabia is the leader of oil producing with 9,7 mbpd, USA and China are the biggest oil consumers with 20,5 mbpd and 6,4 mbpd respectively (Sieminski, 2005: 29). In terms of oil transportation, almost 40% of the world's oil transportation is held through Persian Gulf (BP, World Energy, 2013: 19). In terms of gas, Gulf countries have the biggest share in gas reserve: with North African countries they have the share of 45 %. The LNG form of gas transfers mostly takes place via Gulf (66 % of world exportation) (BP World Energy, 2013: 29).

Although there are different ways of energy transportation, shipping is the most common one. The experts tell that it is far cheaper than the other forms. Among world's sea passages, Hormuz (21 nm) stands as one of the world's most important passages with 17 million barrel of oil per day (Kraska, 2009:104). Fossil fuels, which are shipping through Persian Gulf, must go through Hormuz Strait.

Threat Perception of Gulf Countries and Security Seeking in the Gulf

After 1979, the threat perception of Arab Gulf countries has concentrated on Iran for several reasons: big army (double size of all Arab Gulf countries), enormous military spending, and different sect of Islam.

Small and energy-rich Gulf countries have been seeking security umbrella. Gulf Cooperation Council (GCC) is one of these endeavors with joint security agreement among the Gulf Arab countries. GCC has multinational military force with around 25.000 personnel (Russell, 2005:77-88). Although GCC has played minor regional role, as in the example of 2011 Bahrain protests (France 24, 2013), it is far from guaranteeing the Gulf security. Istanbul Cooperation Initiative (ICI) consists of another effort in this field. ICI is the result of perceiving Iran as the threat by both Arab Gulf countries and NATO. Besides GCC and

ICI, Gulf countries have signed security agreements with Western countries: USA, UK, and France.

USA Politics towards the Persian Gulf

USA has strong interest in the Gulf resources for several reasons: guaranteeing the energy flow through the Gulf, having the freedom of action in the Gulf, preventing religious terrorism. To secure the USA's interests, USA has a strong military presence in the Gulf. Fifth Fleet in Bahrain and Al-Udeid Base in Qatar are examples of US efforts in the region. Considering the USA military spending in the Gulf and US backed operations in the surrounding regions such as Iraq and Afghanistan, it seems that US officials have enough reasons to justify the huge cost. We believe that the following expression of the Under-Secretary of the Navy, Ralph Bard, explains the justification: "without oil, ... the presence of US Navy (in the Gulf) is meaningless." (Randall, 2005: 202).

Security Refraction in the Gulf and Khuzestan

Besides Iran's threatening position in the Gulf, there are many other sources of instability. Both UAE and Iran claim three islands of Gulf: Abu Musa, Greater and Lesser Tunbs, which are close to the Hormuz Strait. The islands are currently under the control of Iran (Farrar-Welman & Frasco, 2010). Iran's claim on Bahrain is another problem in Gulf. From 1957 to 1970, Iran assumes Bahrain as the 14th province of Iran. Although Iran recognized the independence of Bahrain in 1970 (Keneş, 2012:70), the recent expressions of Iranian officials hint the Iran's close and existing interest to control the Bahrain. Between Oman and UAE, despite the border agreement of 2002, there is no demarcation yet (Gerçeksever, 2005:315-316). Furthermore, there are border problems among the Emirates in UAE. Hawar islands stand as another source of problem in the Gulf. Although it is close to Qatar, Hawar islands belong to Bahrain. But both countries claim on the islands (Ari, 1992:142-144).

The important oil basin, Khuzestan, is located south west of Iran. Shia Arabs live there. Region stands as the touchy province in Iran with frustrated Arab population. Despite part of the Shia sect, Khuzestan's Arabs claim that the region should be independence or should have broader rights for historical and ethnic reasons.

Possible Courses of Action of Iran in Gulf

Iran's possible military tools in the Gulf could be as follows: nuclear weapon, sea mines, long range ballistic missiles, classical sea and undersea arsenals. Iran tried some of those tools during the war against Iraq. Iran has the military capability to interrupt the flow of transportation in the Gulf temporarily. Nevertheless, these kinds of attempts would harm the security and economy of the Iran. Analyzing the technical feasibility of Iran's possible military action in Gulf and global politics, we can conclude that Iran could block the Gulf, esp. Hormuz Strait, in the interim but not for the long term. Nevertheless, that sort of try would be harshly responded by the interested global powers.

Analyzing Passage through Hormuz Strait under the International Law

Hormuz Strait is an international strait with a width of 21 nm. There are two main international sources of law which regulate the passage in the international straits: Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, 1958 and the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. In sum, under the international law, there are 4 regimes of passage in the international straits: ad-hoc passage, free passage, innocent passage, and transit passage. There is no ad hoc agreement which arranges the passages through the Hormuz Strait as we have on Istanbul Strait. Therefore, there is no ad-hoc passage regime in the Hormuz Strait.

Since Oman and Iran announce their territorial waters as 12 nm in Hormuz Strait (Groves, 2011) and the width of the Strait is less than 24 nm, it is not possible to apply free passage.

Due to the fact that, Hormuz Strait is completely territorial waters, it is possible to exercise the rights under the innocent passage. These rights and freedoms are among the oldest and most widely accepted principles of the law of the sea. Transit passage is respectively new term for passages. As described in 1982 UNCLOS, transit passage means the freedom of navigation and over flight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone. When we consider the sea geography and conditions of Hormuz Strait, transit passage is also possible.

Conclusion

There are two possible regimes of passage through the Hormuz Strait under the international law: innocent and transit passages. Innocent passage is more restrictive than transit passage. Under the innocent passage, submarines are required to navigate on the surface and must show their flag. During the transit passage, submarines may transit submerged, military aircraft may overfly in combat formation, and warships may steam in formation and launch and recover aircraft.

Oman and Iran have more or less the same idea on the passage regime. They think that any passage should be informed beforehand and innocent passage should be the principle (Groves, 2011). The choice of USA is the more flexible one, which is transit regime. According to our findings, transit passage regime may be applied in the Strait of Hormuz under the international law.