

2BLACKDOT..

“Esasen konu hep 2 nokta arasındadır”

Haftalık Politik ve Jeopolitik Gelişmeler

20 Temmuz 2026 – Sayı 118



Bu hizmet size **2blackdot** ve **Tema Grup** tarafından ücretsiz verilmektedir. **Bu yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.**

Hazırlayan: Hakan Çalışkantürk

2twoblackdots@gmail.com

<https://www.2blackdots.com>

*** Yasal Uyarı:*** Burada yer alan yatırım bilgi, yorum ve tavsiyeleri yatırım danışmanlığı kapsamında değildir. Yatırım danışmanlığı hizmeti; a racı kurumlar, portföy yönetim şirketleri, yatırım ve kalkınma bankaları ile müşteri arasında imzalanacak yatırım danışmanlığı sözleşmesi çerçevesinde ve yetkili kuruluşlar tarafından kişilerin risk ve getiri tercihleri dikkate alınarak kişiye özel olarak sunulmaktadır. Burada yer alan yorum ve tavsiyeler ise genel niteliktedir. Bu yorum ve tavsiyeler mali durumunuz ile risk ve getiri tercihinize uygun olmayabilir. Bu nedenle sadece burada yer alan bilgilere dayanarak yatırım kararı verilmesi beklentilerinize uygun sonuçlar doğurmayabilir. Gerek bu yayındaki gerekse bu yayında kullanılan kaynaklardaki hata ve eksikliklerden ve bu yayındaki bilgilerin kullanılması sonucundaki yatırımcıların ve/veya ilgili kişilerin uğrayabilecekleri doğrudan ve/veya dolaylı zararlardan, kar yoksunluğundan, manevi zararlardan ve her ne şekilde olursa olsun üçüncü kişilerin uğrayabileceği her türlü zarardan dolayı **2blackdot** ve **Hakan Çalışkantürk** sorumlu tutulamaz.

Küresel Enerji ve Hukuk Düzeni Üzerindeki Etkiler

2026 itibarıyla Hürmüz Boğazı, ABD ve İran arasındaki askeri gerilimler nedeniyle hukuken açık ancak fiilen yüksek riskli bir koridora dönüşmüş, küresel tedarik zincirlerini ve tarafsız devletleri milyarlarca dolarlık zarara uğratan bir uluslararası hukuki hesaplaşma zemini.

STRATEJİK ÖNEM VE MEVCUT RİSK DURUMU



KÜRESEL PETROL TİCARETİNİN

Dünya ham petrol ticareti için hayati güzergah.



KÜRESEL LNG TİCARETİNİN %20'Sİ



TEHDİT SEVİYESİ: CİDDİ (SERIOUS)

16 Temmuz 2026 itibarıyla günlük gemi geçişleri 3'e düşmüştür.



ALTERNATİF ROTALARA ZORUNLU YÖNELME

HUKUKİ ÇATIŞMA: GEÇİŞ REJİMLERİ

TRANSİT GEÇİŞ (BMDHS)



Uluslararası seyrüseferde gemiler engellenemez ve geçişleri askıya alınamaz.

İRAN'IN İDDİASI: ZARARSIZ GEÇİŞ



Kıyı devletine geniş kısıtlama yetkisi veren rejim ve ısrarlı muhalif savunması.

TARAFLARIN HUKUK İHLALLERİ

İRAN'IN HAKSIZ UYGULAMALARI

- Sivil tankerlere saldırılar
- Uluslararası hatların mayınlaması
- Hukuki dayanağı olmayan zorunlu transit harç talepleri

ABD'NİN HAKSIZ UYGULAMALARI

- İran limanlarına yönelik genişletilmiş deniz ablukası
- Geçen yüklerden %20 güvenlik harcı talebi niyeti
- Üçüncü taraf şirketlere ikincil yaptırım tehditleri

ÜÇÜNCÜ DEVLETLERİN MAĞDURİYETİ VE TAZMİNAT HAKKI



20.000
DENİZCİ MAHSUR
(Nisan 2026)



1.600
GEMİ MAHSUR



DEVLETİN ULUSLARARASI SORUMLULUĞU
(ILC 2001 normları uyarınca maddi/manevi tazminat yükümlülüğü).

KRİTİK OLAYLAR KRONOLOJİSİ (2026)

11 Mart 2026 (BMGK):
Karar 2817: İran'ın boğazı kapatma tehditleri kınandı.

23 Haziran 2026 (IMO):
11.000'den fazla denizci için tahliye planı başlatıldı.

24 Nisan 2026 (IMO):
"Hürmüz'ün hiçbir yerinde güvenli geçiş yok" açıklaması.

14-16 Temmuz 2026 (ABD/İran):
ABD ablukayı yeniledi; trafik ağır düştü, tehdit "Ciddi" seviyeye çıktı.

ULUSLARARASI HUKUK VE JEOPOLİTİK KISKACINDA HÜRMÜZ BOĞAZI: ABD VE İRAN'IN SORUMLULUĞU İLE ÜÇÜNCÜ DEVLETLERİN MAĞDURİYETİ

Özet:

Hürmüz Boğazı, küresel enerji arz güvenliğinin kalbi olmasının yanı sıra uluslararası deniz hukukunun en dinamik ve ihtilaflı uyuşmazlık alanlarından birini teşkil etmektedir. Özellikle 2026 yılı itibarıyla tırmanan askeri gerilimler, tek taraflı seyrüsefer kısıtlamaları, deniz mayınlamaları ve liman ablukaları, konuyu jeopolitik bir kriz olmaktan çıkarıp uluslararası hukuki bir hesaplaşma zeminine taşımıştır. Bu çalışma, Hürmüz Boğazı'ndaki güncel durumu Uluslararası Deniz Hukuku (BMDHS) ve Uluslararası Teamül Hukuku çerçevesinde analiz etmektedir. Makale kapsamında, İran İslam Cumhuriyeti ve Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) tek taraflı haksız uygulamaları, Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun (ILC) "Devletin Uluslararası Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğu" normları uyarınca incelenmiştir. Ayrıca, çatışmanın doğrudan tarafı olmayan üçüncü devletlerin uğradığı ticari, lojistik ve ekonomik zararlar ile bu zararların tazmini meselesi hukuki bir projeksiyonla ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Hürmüz Boğazı, Transit Geçiş Hakkı, Zararsız Geçiş, Devletin Sorumluluğu, Üçüncü Devletlerin Mağduriyeti.

Bugün itibarıyla, boğaz "hukuken açık fakat fiilen ağır biçimde riskli" bir koridor niteliği taşımaktadır. Resmî deniz güvenliği bültenlerine göre 16 Temmuz 2026 itibarıyla Hürmüz'de tehdit seviyesi "Ciddi" olarak değerlendirilmiş, trafik çatışma öncesi seviyelerin belirgin biçimde altında kalmış, gemiler yoğun askeri varlık, mayın riski, GNSS/AIS karıştırması, VHF hailing ve yönlendirme baskısı ile karşı karşıya kalmıştır; 14-15 Temmuz'da yalnızca 13 ve 12 geçiş rapor edilmiş, Reuters 17 Temmuz'da emtia taşıyan gemi geçişlerinin gün içinde üçe kadar düştüğünü bildirmiştir (Joint Maritime Information Center [JMIC], 2026b; Reuters, 2026g).

1. GİRİŞ VE GÜNCEL JEOPOLİTİK DURUM

Hürmüz Boğazı, Umman Basra Körfezi ile Umman Körfezi'ni birbirine bağlayan ve küresel ham petrol ticaretinin yaklaşık %27'sinin, sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) trafiğinin ise %20'sinin geçiş güzergahını oluşturan hayati bir jeostratejik dar boğazdır. Tarihsel süreçte Tanker Savaşları (1980-1988) gibi krizlerle sarsılan bu bölge, 2026 yılının ilk yarısından itibaren ABD, İsrail ve İran arasındaki doğrudan askeri angajmanlar neticesinde tarihin en derin seyrüsefer krizlerinden birine sahne olmaktadır. Şubat 2026'da başlayan askeri operasyonların ardından İran İslam Cumhuriyeti, Hürmüz Boğazı'nı ticari gemilere "kapattığını" ilan etmiş ve onaylanmayan rotaları kullanan gemilere karşı askeri güç kullanmıştır. Buna karşılık ABD yönetimi, seyrüsefer serbestisini (Freedom of Navigation) yeniden tesis etmek gerekçesiyle İran limanlarına yönelik tek taraflı bir deniz ablukası (naval blockade) uygulamaya koymuş ve Boğaz'dan geçen ticari yüklerden bir güvenlik harcı/geçiş ücreti tahsil etme niyetini beyan etmiştir. Güncel durumda, Boğaz'ın geleneksel Trafik Ayrım Düzeni (Traffic Separation Scheme) İran tarafından dökülen deniz mayınları sebebiyle işlemez hale gelmiştir. Gemiler, Umman veya İran kara sularına çok yakın, güvenlik riski yüksek alternatif rotalara zorlanmaktadır. Bu durum, sigorta primlerinin katlanmasına, onlarca LNG tankerinin mahsur kalmasına ve küresel tedarik zincirinde milyarlarca dolarlık haksız zararların doğmasına yol açmıştır.

Uluslararası hukuk bakımından temel mesele, Hürmüz'ün niteliğinin "uluslararası seyrüseferde kullanılan boğaz" olması ve bu nedenle transit geçiş rejimine tâbi bulunmasıdır. UNCLOS m. 37-44 uyarınca tüm gemiler ve hava araçları transit geçiş hakkından yararlanır; kıyı devletleri bu geçişi engelleyemez, askıya alamaz ve ancak seyrüsefer güvenliği, kirlilik, balıkçılık ve gümrük/sağlık gibi sınırlı alanlarda, geçişi fiilen inkâr etmeyecek biçimde düzenleme yapabilir. Corfu Channel kararı¹ da boğaz geçişi, mayın tehlikesini bildirme yükümlülüğü ve kıyı devletinin deniz tehlikeleri karşısındaki sorumluluğu bakımından hâlen kurucu içtihatır [UNCLOS], 1982, arts. 37-44; International Court of Justice [ICJ], 1949).

¹ II. Dünya Savaşı'nın ardından, 22 Ekim 1946 tarihinde İngiliz Donanmasına ait iki savaş gemisi (HMS *Saumarez* ve HMS *Volage*), Arnavutluk ile Yunanistan arasındaki Corfu Kanalı'ndan geçerken deniz mayınlarına çarptı.

Sonuç olarak:

- 44 İngiliz denizci öldü,
- 42 denizci yaralandı,
- Gemiler ağır hasar gördü.

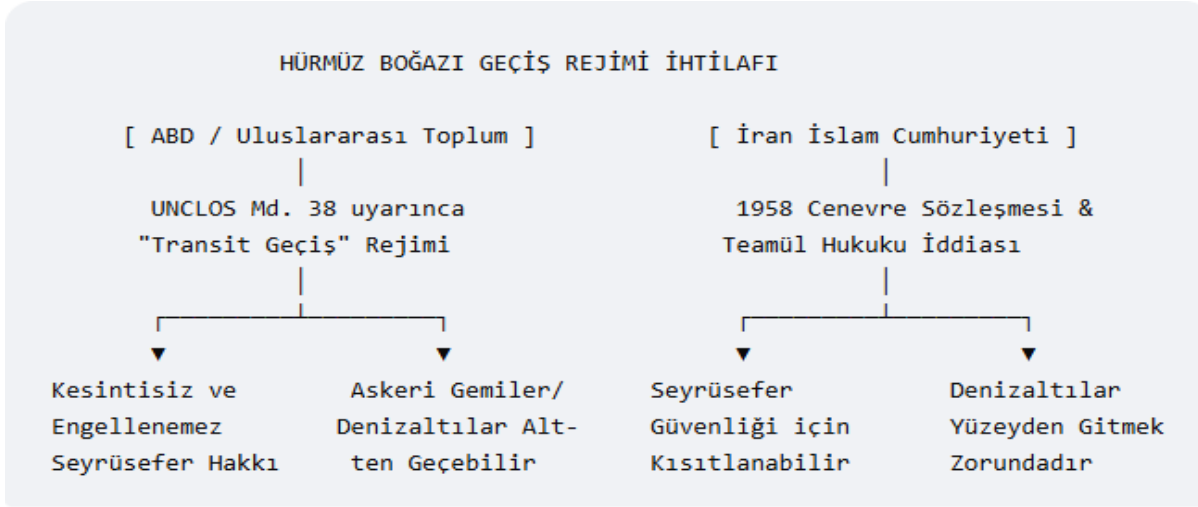
İngiltere, mayınların Arnavutluk'un bilgisi dahilinde yerleştirildiğini veya en azından Arnavutluk'un bunların varlığını bildiğini ileri sürdü. Arnavutluk ise;

- Mayınları kendisinin döşemediğini,
- Olaydan haberdar olmadığını,
- Dolayısıyla sorumlu tutulamayacağını savundu.

Corfu Boğazı Davası (Birleşik Krallık/Birleşik Krallık – Arnavutluk, 1949), Uluslararası Adalet Divanı'nın devlet sorumluluğu hukukunun gelişiminde dönüm noktası kabul edilen kararlarından biridir. Divan, Arnavutluk'un karasularındaki mayınlardan haberdar olduğu veya haberdar olması gerektiği hâlde diğer devletleri uyarmamasının uluslararası hukuktan kaynaklanan gerekli özeni gösterme (due diligence) yükümlülüğünü ihlal ettiğine ve bu nedenle meydana gelen zarardan uluslararası sorumluluk taşıdığına hükmetmiştir. Karar, devletlerin egemenlik alanlarını başka devletlerin haklarına zarar verecek şekilde kullandırılamayacakları ve kendi yetki alanlarından kaynaklanan ciddi tehlikeleri önleme veya en azından bunlar hakkında zamanında uyarıda bulunma yükümlülüğü altında oldukları ilkesini teyit etmiştir. Ayrıca Divan, uluslararası seyrüseferde açık boğazlarda savaş gemilerinin zararsız geçiş (innocent passage) hakkını kabul ederken, Birleşik Krallık'ın Arnavutluk'un rızası olmaksızın delil toplamak amacıyla gerçekleştirdiği askeri operasyonun (Operation Retail) Arnavutluk'un egemenliğini ihlal ettiğine karar vermiştir. Böylece Corfu Boğazı Kararı, hem devletlerin zarar vermeme (no-harm) ve gerekli özen yükümlülüklerinin hem de egemenliğe saygı ilkesinin uluslararası teamül hukukundaki en önemli yargısal dayanaklarından biri olarak kabul edilmektedir (Corfu Channel (United Kingdom v. Albania), Merits, ICJ Reports 1949, s. 4-36).

2. HÜRMÜZ BOĞAZI'NIN HUKUKİ STATÜSÜ VE GEÇİŞ REJİMLERİ

Hürmüz Boğazı'nın hukuki statüsü üzerindeki tartışma, uluslararası sözleşme hukuku ile teamül hukuku arasındaki çatışmanın en bariz örneğidir. Deniz hukukunda iki temel geçiş rejimi bu ihtilafın merkezinde yer almaktadır: **Transit Geçiş (Transit Passage)** ve **Zararsız Geçiş (Innocent Passage)**.



Bu çerçevede İran'ın boğazı kapatma, geçişi "güvenlik ve kontrol düzenlemelerine" bağlama, bazı gemileri kuzey İran koridoruna zorlayacak şekilde baskı uygulama, tarafsız veya üçüncü devlet gemilerini alıkoyma ve seyrüsefer emniyetini ağırlaştırma uygulamaları; transit geçişin engellenmemesi ilkesi, serbest seyrüsefer, tarafsız ticaretin korunması ve devlet sorumluluğu bakımından ciddi hukuka aykırılık iddiaları doğurmaktadır. İran'ın 1993 tarihli deniz alanları kanunu ise zararsız geçiş ve ön izin mantığına dayanmakta; savaş gemileri, nükleer yakıt taşıyan gemiler ve belirli yabancı gemiler için ön onay aramakta, ayrıca geçişi askıya alma yetkisi tanımaktadır. Bu yaklaşım, en azından baskın görüşe göre, Hürmüz'de geçerli transit geçiş rejimiyle bağdaşmamaktadır (Law of Marine Areas of the Islamic Republic of Iran, 1993, arts. 8–9; Lott & Kawagishi, 2022; Cataldi, 2020).

2.1. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS / UNCLOS) ve Transit Geçiş

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 37. ve 38. maddeleri, açık denizlerin veya münhasır ekonomik bölgelerin bir parçası ile diğer bir parçası arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda "transit geçiş" rejiminin geçerli olduğunu hükme bağlar. Transit geçiş hakkı uyarınca:

- Kıyı devletleri, yabancı gemilerin sürekli ve süratli geçişlerini engelleyemez, durduramaz veya askıya alamaz (BMDHS, Md. 44).
- Askeri gemiler ve denizaltılar da dahil olmak üzere tüm gemiler, normal seyir modlarında (örneğin denizaltılar su altından) geçiş hakkına sahiptir.

ABD bakımından ise mesele daha karmaşıktır. ABD, uzun süredir Hürmüz'de transit geçişin örf ve âdet hukuku niteliği taşıdığını ve İran'ın aşırı deniz yetki iddialarının olduğunu savunmaktadır; 2026'da da ABD ve Körfez ortakları boğazda "tolls/fees" ve tek taraflı İran denetimine karşı açıklamalar yapmıştır. Ne var ki aynı ABD, 2026 bahar ve yaz krizinde İran liman ve kıyı alanlarına yönelik abluka tedbirleri uygulamış, gemiler üzerinde visit-and-search tarzı kontroller öngörmüş, kısa süreliğine boğazdan geçen yüklere yüzde 20 ücret fikrini ortaya atmış, daha önemlisi İran kıyı ve liman altyapısına yönelik genişleyen askerî saldırılar yürütmüştür. Bu uygulamalar, özellikle tarafsız devlet ticaretine etkileri, kuvvet kullanma yasağı, karşı önlem hukukunun kuvvet kullanımını dışlaması ve denizde silahlı çatışma hukukunun tarafsız gemiler üzerindeki sınırlamaları bakımından ciddi hukukî sorunlar üretmektedir (U.S. Department of Defense, 2024; International Law Commission [ILC], 2001, arts. 49–50; Reuters, 2026d, 2026e, 2026f).

Ancak ne ABD ne de İran 1982 BMDHS'sine taraf devletlerdir (Weller, 2026). ABD sözleşmeyi hiç imzalamamış; İran ise imzalamış fakat meclisinde onaylamamıştır. ABD ve müttefikleri, BMDHS'de düzenlenen transit geçiş rejiminin zamanla bir **uluslararası teamül hukuku (customary international law)** kuralına dönüştüğünü ve bu nedenle sözleşmeye taraf olmasalar dahi İran dahil tüm devletleri bağladığını savunmaktadır (Chatham House, 2026; Roach & Smith, 2012).

Üçüncü ülkeler açısından zarar salt ekonomik değildir. Uluslararası Denizcilik Örgütü, Nisan 2026 itibarıyla yaklaşık 20.000 denizcinin ve yaklaşık 1.600 geminin Körfez'de mahsur kaldığını, 23 Haziran'da 11.000'den fazla denizcinin tahliye planının başlatıldığını, çatışmalar boyunca denizcilerin öldüğünü ve yaralandığını açıklamıştır. Hint, Ukraynalı, Japon, Yunan, Rumen, İngiliz ve başka ülke vatandaşları; Marshall Adaları, Panama, Portekiz/Madeira, Birleşik Krallık, Kıbrıs ve diğer bayrak devletleri; ayrıca yük ilgilileri, sigortacılar ve liman işletmecileri doğrudan etkilenmiştir (International Maritime Organization [IMO], 2026b, 2026c, 2026d; Reuters, 2026b; MSC, 2024).

2.2. İran'ın "Zararsız Geçiş" ve "İsrarlı Muhalif" İddiaları

İran İslam Cumhuriyeti, Hürmüz Boğazı'ndaki kara sularının 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile teamül hukukunun "zararsız geçiş" rejimine tabi olduğunu ileri sürmektedir (Juda, 2026; Kraska, 2011). Zararsız geçiş rejimi kıyı devletine çok daha geniş yetkiler tanır:

- Kıyı devleti, barışına, iyi düzenine veya güvenliğine zararlı gördüğü durumlarda yabancı gemilerin geçişini askıya alabilir veya kısıtlayabilir.
- Denizaltıların su üstünden gitmesi ve bayraklarını çekmesi zorunludur.
- Devletlerin askeri uçaklarının boğaz üzerinde uçuş hakkı (overflight) bulunmamaktadır.

İran, transit geçiş rejiminin teamül kuralı haline geldiği tezini reddederek kendisinin bu kuralın oluşum aşamasından beri **"İsrarlı Muhalif" (Persistent Objector)**² olduğunu beyan etmektedir (Bederman, 2001; SSRN, 2026). Dolayısıyla İran, Boğaz'ın kendi kara sularına isabet eden koridorlarında mutlak egemenlik hakkına dayanarak ulusal güvenliği gerektirdiğinde seyrüseferi denetleme ve kısıtlama yetkisine sahip olduğunu iddia etmektedir.

3. TARAFLARIN HAKSIZ UYGULAMALARI VE ULUSLARARASI HUKUK İHLALLERİ

2026 yılındaki kriz sürecinde hem İran hem de ABD, uluslararası seyrüsefer serbestisini ve devletler hukukunu açıkça ihlal eden eylemlerde bulunmuştur.

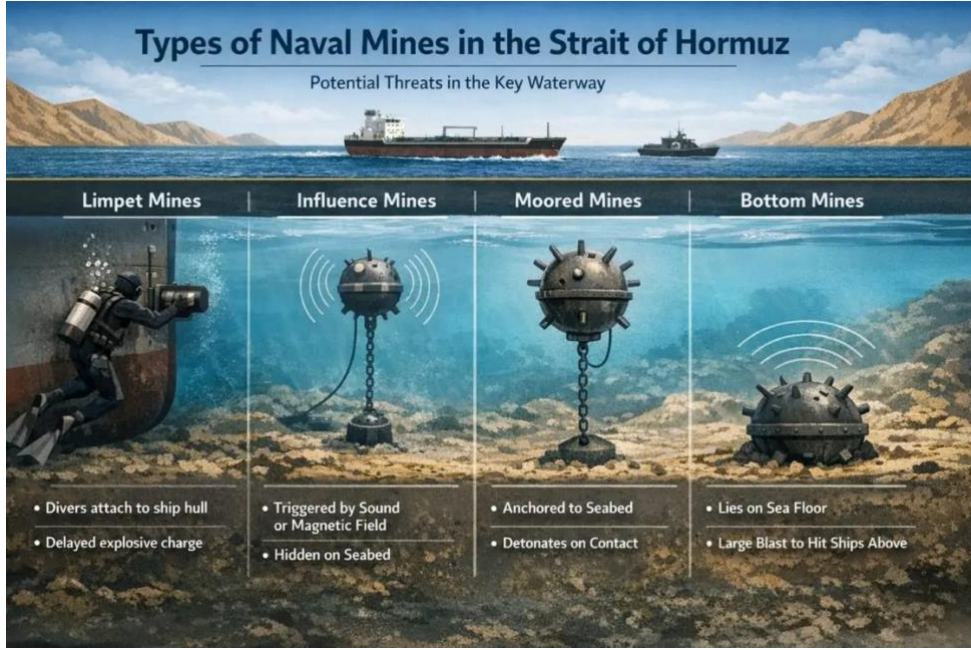
San Remo Manual (1994) Deniz harbi hukukunda aynı ilkeyi açık biçimde tekrar eder. Özellikle: **Paragraf 39** Siviller ile savaşçılar, sivil nesneler ile askerî hedefler arasında her zaman ayırım yapılmalıdır. **Paragraf 40** Askerî hedef tanımı (AP I m.52(2)'nin aynısı). **Paragraf 41** Saldırıları yalnızca askerî hedeflere yöneltilebilir. Ticaret gemileri ve sivil hava araçları, askerî hedef hâline gelmedikçe sivil nesnedir. **Paragraf 42** Ayırım gözetmeyen saldırılar yasaktır.

3.1. İran'ın Haksız Uygulamaları

1. **Boğazın Hukuka Aykırı Kapatılması ve Ticari Gemilere Saldırıları:** İran'ın, ABD müdahalesini gerekçe göstererek seyrüseferi tamamen durdurması ve sivil tankerlere (örneğin BAE bandıralı gemilere) füze ve insansız hava araçlarıyla saldırmaları, Uluslararası İnsani Hukuk ve Deniz Harbi Hukuku'ndaki "askeri unsurlar ile sivil nesnelerin ayırt edilmesi" (distinction) ilkesini ihlal eder (INSS, 2026).³

² İsrarlı muhalif (persistent objector) doktrini, bir devletin oluşmakta olan bir uluslararası örf ve adet hukuku (customary international law) kuralına, kuralın oluşum süreci boyunca açık, sürekli ve tutarlı biçimde itiraz etmesi halinde, söz konusu örf ve adet kuralıyla bağlı olmayacağını ifade eder. Bu doktrin, devletlerin rızasına dayalı uluslararası hukuk anlayışının bir istisnası olarak kabul edilir. Ancak bir devletin bu statüden yararlanabilmesi için itirazını kural henüz oluşum aşamasındayken ortaya koyması, itirazını kesintisiz sürdürmesi ve uluslararası platformlarda açıkça beyan etmesi gerekir. Örf ve adet kuralı oluşuktan sonra yapılan itirazlar hukuki sonuç doğurmaz. Ayrıca doktrinin jus cogens (emredici hukuk) normları ve erga omnes yükümlülükler bakımından uygulanamayacağı genel kabul görmektedir. Bu nedenle soykırım yasağı, işkence yasağı, saldırı yasağı veya kölelik yasağı gibi emredici normlara karşı hiçbir devlet "İsrarlı muhalif" statüsünü ileri süremez. Doktrin uygulamada nadiren kabul edilmekle birlikte, özellikle deniz hukuku ve devlet bağımsızlığı gibi alanlarda teorik önemini korumaktadır. Bununla birlikte, uluslararası ticaret ve küresel deniz ulaştırması açısından taşıdığı kritik önem nedeniyle, bu rejimin uluslararası toplumun ortak menfaatlerini koruyan (community interest) kurallardan biri olduğu ve özellikle UNCLOS'a taraf devletler bakımından erga omnes partes niteliğine yaklaştığı yönünde doktrinde görüşler bulunmaktadır.

³ İran'ın sivil ticaret gemilerini veya ayırım gözetmeksizin uluslararası deniz trafiğini hedef alan eylemleri, 1977 I. Ek Protokol'ün 48 ve 52(2). Maddelerinde düzenlenen distinction ilkesine, San Remo Manual'ın 39–42. paragraflarına ve ICRC Customary IHL Rule 7'ye aykırılık oluşturmaktadır.

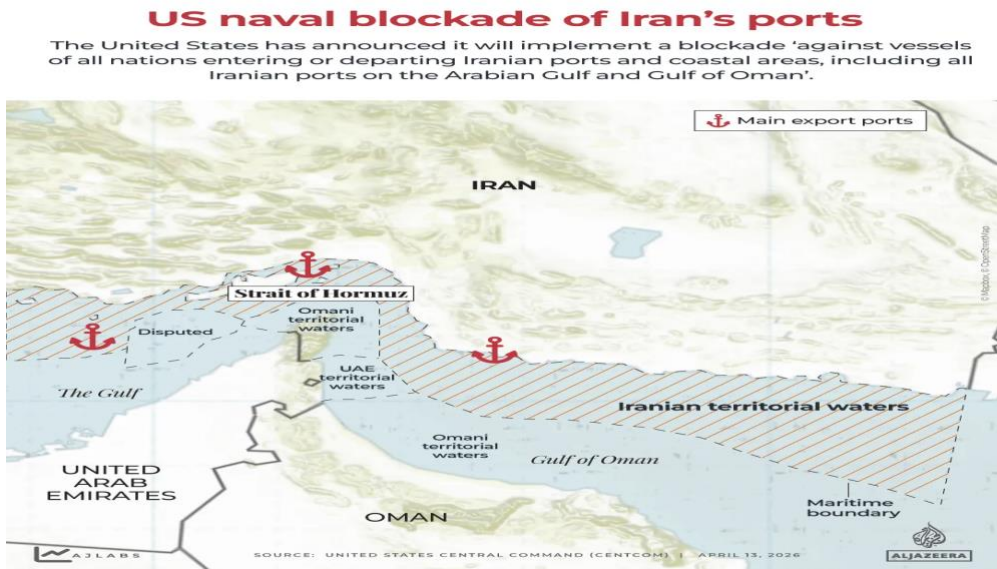


<https://www.timesnownews.com/world/middle-east/iran-strait-of-hormuz-naval-mines-explained-us-president-donald-trump-warning-iran-war-article-153804897>

- Uluslararası Seyrüsefer Hatlarının Mayınlanması:** İran Devrim Muhafızları Ordusu (IRGC) tarafından Trafik Ayrım Düzeni alanına serbestçe sürüklenen veya demirlenen deniz mayınlarının dökülmesi, 1907 tarihli La Haye Sözleşmesi (VIII) hükümlerine ve uluslararası teamül hukukuna aykırıdır. Barışçıl ticari gemiler için güvenli koridorlar sağlamadan yapılan körü körüne mayınlama, uluslararası hukuka göre açıkça hukuka aykırıdır (Opinio Juris, 2026).
- Tek Taraflı Transit Ücreti/Harç Dayatması:** İran'ın seyrüsefer geçişi için ticari gemilerden hukuki dayanağı olmayan zorunlu harçlar talep etmesi ve bunu bürokratik engellerle yavaşlatması, sürekli ve süratli geçiş ilkelerine aykırıdır (Future UAE, 2026).

3.2. ABD'nin Haksız Uygulamaları

- Yasadışı Koruyucu/Zorunlu Transit Ücretleri:** ABD yönetiminin, Hürmüz Boğazı'nın "koruyucusu" sıfatıyla bölgeden geçen tüm kargolardan %20 oranında zorunlu bir geçiş harcı (toll) alacağını ilan etmesi uluslararası hukuka aykırıdır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve bağımsız hukukçular, hiçbir devletin uluslararası bir su yolunda seyrüsefer serbestisi karşılığında zorunlu vergi veya harç koyma hakkı olmadığını teyit etmiştir (Weller, 2026).
- Genişletilmiş Deniz Ablukası ve Ticari Gemilere Müdahale:** ABD'nin sivil deniz trafiğini koruma gerekçesinin ötesine geçerek İran limanlarına yönelik geniş kapsamlı ve sivil ekonomiyi tamamen felç etmeyi amaçlayan bir deniz ablukası (naval blockade) uygulaması, insani hukuk sınırlarını aşmaktadır (Chatham House, 2026). Birleşmiş Milletler Şartı'nın 2(4). Maddesindeki kuvvet kullanma yasağının ihlali niteliğindeki bu eylemler, meşru müdafaa sınırlarının (proportionality and necessity) ötesinde "hukuka aykırı ekonomik ve askeri yaptırım" teşkil etmektedir.



3. **Kapsam Dışı Yaptırım Tehditleri:** ABD Yabancı Varlıkları Kontrol Ofisi'nin (OFAC), sadece İran'a boğazdan güvenli geçiş için ücret ödeyen üçüncü taraf sivil gemicilik şirketlerini dahi ikincil yaptırımlarla (secondary sanctions) tehdit etmesi, devletlerin yargı yetkisinin sınırlarını aşan aşırı sınır-ötesi (extraterritorial) bir hukuk ihlalidir (BBC, 2026).

4. DEVLETİN SORUMLULUĞU VE HUKUKİ HESAP VEREBİLİRLİK

Bir devletin uluslararası hukuka aykırı eylemleri, Birleşmiş Milletler Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun (ILC) "Devletin Uluslararası Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğu Metni" (Draft Articles on State Responsibility - 2001) kapsamında değerlendirilir (Crawford, 2002).

DEVLETİN ULUSLARARASI SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI
1. Unsur: Atfedilebilirlik (Attributability)
* IRGC eylemleri doğrudan İran devletine (ILC Md. 4)
* CENTCOM / ABD Donanması eylemleri doğrudan ABD'ye atfedilir.
2. Unsur: Uluslararası Yükümlülüğün İhlali (Breach of Obligation)
* Seyrüsefer serbestisinin engellenmesi, haksız abluka ve saldırılar.
= HUKUKİ SONUÇ: Aynen Tazmin (Restitution) veya Tazminat (Compensation)

4.1. Kusur ve Atfedilebilirlik (Attributability)

ILC metninin 4. maddesi uyarınca, devlet organlarının (silahlı kuvvetler, resmi makamlar) eylemleri doğrudan o devlete atfedilir (ILC, 2001).

- **İran Açısından:** İran Devrim Muhafızları Ordusu'nun (IRGC) sivil tankerleri vurması, körü körüne mayın dökmesi ve Boğaz'ı kapatması doğrudan İran devletinin haksız fiilidir (NPR, 2026; ILC, 2001). İran, bu eylemleri askeri müttefikleri veya vekilleri (örneğin Yemen'deki Husiler) aracılığıyla yapsa dahi, eylemler üzerinde "etkin kontrol" (effective control) sahibi olduğu ölçüde ILC 8. maddesi uyarınca sorumlu tutulacaktır.
- **ABD Açısından:** ABD Merkez Komutanlığı (CENTCOM) ve Donanması tarafından ticari gemilerin zorla alıkonulması, limanların bloke edilmesi veya sivil çifte-kullanımlı altyapıların orantısız şekilde vurulması doğrudan ABD devletinin uluslararası hukuki sorumluluğunu doğurur (Iran International, 2026; ILC, 2001).

4.2. Hukuka Aykırılığı Ortadan Kaldıran Sebeplerin Geçersizliği

Devletler, askeri kriz dönemlerinde sıklıkla "Meşru Müdafaa" (ILC Md. 21) veya "Zorunluluk Hali" (Necessity - ILC Md. 25) savunmalarına sığınır (Uerpmann-Wittzack, 2018). Ancak uluslararası yargı içtihatları (örneğin Uluslararası Adalet Divanı'nın *Korfu Boğazı Davası* ve *Petrol Platformları Davası*⁴ kararları), uluslararası seyrüsefere açık bir boğazın sivil gemilere tamamen kapatılmasını veya sivil gemilerin güvenliğinin tehlikeye atılmasını "zorunluluk hali" kapsamında haklı bulmamaktadır (ICJ, 1949; ICJ, 2003). Dolayısıyla ne İran'ın güvenlik mülahazaları ne de ABD'nin koruma misyonu iddiaları, işlenen haksız fiillerin hukuka aykırılığını ortadan kaldırmamaktadır.

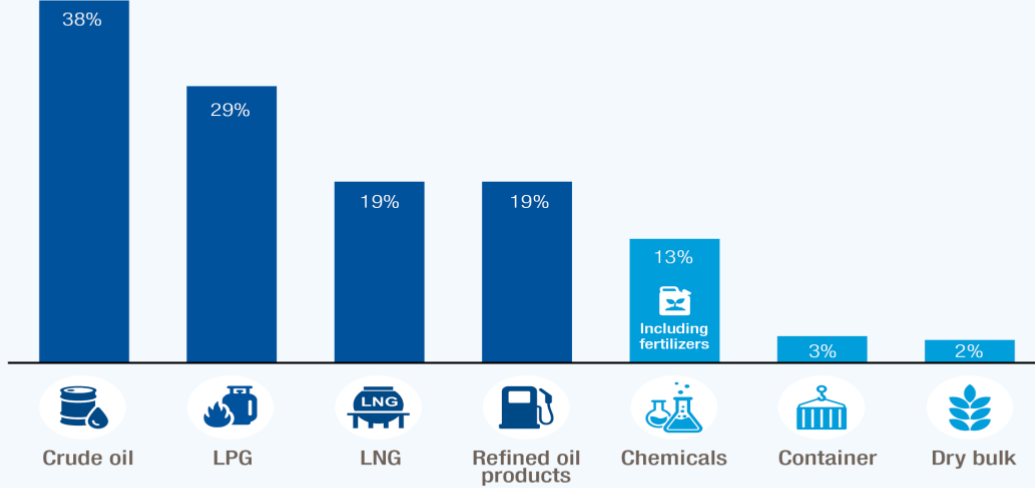
⁴ *Petrol Platformları Davası* (Oil Platforms, İran/ABD, 2003), meşru müdafaa hakkının uygulanması ve kuvvet kullanımının hukuka uygunluğuna ilişkin uluslararası hukukun temel ilkelerini somutlaştıran emsal kararlardan biridir. Dava, ABD'nin 1987 ve 1988 yıllarında Basra Körfezi'nde İran'a ait petrol platformlarına düzenlediği askeri saldırılar üzerine İran'ın 1955 Dostluk, Ekonomik İlişkiler ve Konsolosluk Hakları Antlaşması'na dayanarak Uluslararası Adalet Divanı'na başvurusuyla görülmüştür. Mahkeme, ABD'nin İran'ın silahlı saldırılarından sorumlu olduğunu yeterli delillerle ispatlayamadığını, bu nedenle Birleşmiş Milletler Şartı'nın 51. maddesi kapsamında ileri sürülen meşru müdafaa savunmasının gereklilik (necessity) ve orantılılık (proportionality) koşullarını karşılamadığını değerlendirmiştir. Ayrıca, hedef alınan petrol platformlarının askeri hedef niteliği taşıdığı da yeterli şekilde ortaya konulamamıştır. Bununla birlikte Divan, İran'ın da söz konusu saldırıların 1955 Antlaşması kapsamında ticaret serbestisini ihlal ettiğini ispatlayamadığı sonucuna ulaşmış ve her iki tarafın taleplerini reddetmiştir. Karar, özellikle meşru müdafaa iddiasında bulunan devletin silahlı saldırının gerçekleştiğini ve ilgili devlete isnat edilebildiğini ikna edici delillerle ortaya koyma yükümlülüğünü vurgulaması bakımından önem taşımaktadır. Aynı zamanda askeri güç kullanımında gereklilik ve orantılılık ilkelerinin zorunlu niteliğini teyit ederek, Hürmüz Boğazı gibi stratejik deniz alanlarında meydana gelebilecek krizlerin uluslararası hukuk bakımından değerlendirilmesinde temel emsal kararlardan biri olarak kabul edilmektedir (Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America), Judgment, I.C.J. Reports 2003, ss. 161–242).

5. ÜÇÜNCÜ DEVLETLERİN MAĞDURİYETİ VE ZARARLARIN TAZMİNİ

Hürmüz Boğazı krizinin en büyük maliyetini, çatışmanın doğrudan tarafı olmayan ancak küresel deniz ticaretini yürüten üçüncü (nötr) devletler ve bunlara ait ticari şirketler ödemektedir.

The Strait of Hormuz is a vital passage for world trade

Share of global trade passing through the Strait, based on average flows during the week before the military escalation that began on 28 February.



Source: UN Trade and Development (UNCTAD), based on data provided by Clarksons Research 2026.

Notes: In 2024, total oil transported through the Strait was around 20 million barrels per day (bpd), or the equivalent of 25 per cent of global seaborne oil trade. Crude oil and condensate account for 14 million bpd and petroleum products for 6 million bpd. LPG: Liquefied Petroleum Gas, LNG: Liquefied Natural Gas, dry bulk includes grains.

<https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-implications-global-trade-and-development>

5.1. Doğan Doğrudan ve Dolaylı Zararlar

Üçüncü devletlerin (örneğin AB ülkeleri, Japonya, Güney Kore, Hindistan ve Körfez ülkeleri) yaşadığı mağduriyetler şu şekilde kategorize edilebilir:

- **Fiziki Zararlar:** Tankerlerin füzeler, sabotajlar veya mayınlar sebebiyle hasar görmesi, batması veya mürettebat kaybı (örneğin BAE bayraklı gemilerdeki can kayıpları).
- **Lojistik ve Operasyonel Zararlar:** Gemilerin haftalarca Boğaz içinde mahsur kalması (örneğin mahsur kalan Yunanistan işletmeli LNG tankerleri), yüklerin gecikmesi veya bozulması.
- **Finansal Zararlar:** Savaş riski sigortası (War Risk Insurance) primlerindeki fahiş artışlar, alternatif rotaların (Ümit Burnu vb.) kullanılması sebebiyle uzayan sefer süreleri ve artan yakıt maliyetleri.

5.2. Diplomatik Himaye ve Uluslararası Yargı Yolları

Mağdur olan üçüncü devletler, haksız fiil sahibi olan İran ve ABD'ye karşı uluslararası hukukta **Diplomatik Himaye (Diplomatic Protection)** hakkına sahiptir (ILC, 2006). Hakları ihlal edilen sivil gemicilik şirketleri ve armatörler doğrudan uluslararası mahkemelere gidemediği için, bayrak devletleri (Flag States) devreye girerek kendi vatandaşlarının ve şirketlerinin uğradığı zararları devlet düzeyinde sahiplenebilir.

- **Tazminat Talepleri:** Mağdur devletler, ILC'nin 36. maddesi uyarınca haksız fiilde bulunan devletlerden maddi ve manevi zararların tam olarak tazmin edilmesini (compensation) talep etme hakkına sahiptir (Crawford, 2002).
- **Yargı Mercileri:** Uyuşmazlıklar, Hamburg'daki **Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (ITLOS)** önüne veya devletlerin rızası dahilinde **Uluslararası Adalet Divanı'na (UAD / ICJ)** taşınabilir. Geçmişteki *Korfu Boğazı (İngiltere v. Arnavutluk)* davası, uluslararası boğazı mayınlayarak üçüncü devlet gemilerine zarar veren kıyı devletinin tazminat ödemekle yükümlü olduğuna dair en net emsal karardır (ICJ, 1949).

6. SONUÇ

2026 yılı itibarıyla Hürmüz Boğazı'nda yaşanan kriz, hukukun askeri çıkarlar doğrultusunda araçsallaştırıldığı tehlikeli bir boyuta ulaşmıştır. İran İslam Cumhuriyeti'nin egemenlik ve ısrarlı muhalefet iddialarına sığınarak Boğaz'ı kapatması ve sivil gemileri hedef alması seyrüsefer serbestisine yönelik ağır bir ihlal teşkil ederken; ABD'nin

tek taraflı liman ablukaları, orantısız güç kullanımı ve uluslararası su yollarında yasadışı harç dayatmaları da aynı ölçüde hukuk dışıdır.

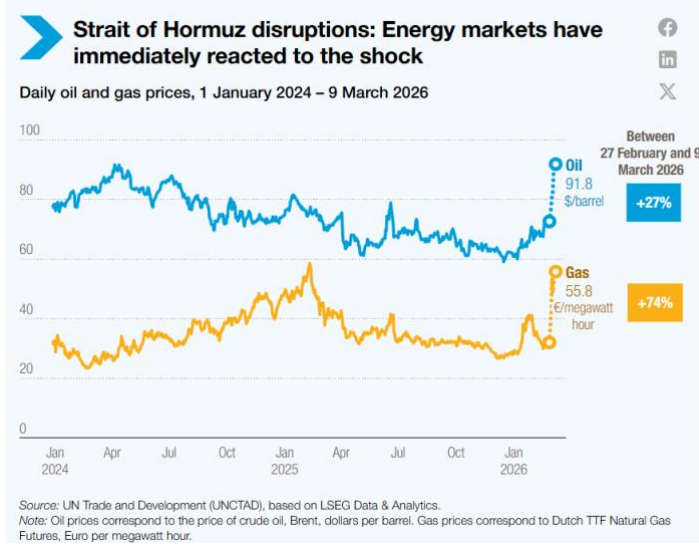
Diğer taraftan Hürmüz Boğazı'nın hukuki rejimi yalnızca İran'ın değil, boğazın diğer kıyı devleti olan Umman Sultanlığı'nın hak ve yükümlülükleri dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Bu nedenle hem İran hem de Umman, kıyı devleti sıfatıyla boğaz üzerindeki egemenliklerini kullanırken transit geçiş hakkını engelleyici veya fiilen ortadan kaldırıcı tedbirlerden kaçınmakla yükümlüdür. Buna karşılık İran'ın boğazı tek taraflı olarak bütünüyle kapatmaya çalışması, Umman'ın karasularına veya hava sahasına müdahale etmesi, Umman'ın deniz yetki alanlarında gemilere karşı zorlayıcı tedbirler uygulaması yahut mayınlama ve silahlı saldırılar yoluyla Umman'ın kıyı güvenliğini ve limanlarına erişimini tehlikeye düşürmesi, Umman'ın egemenliği, ülkesel bütünlüğü ve deniz alanlarından doğan hakları bakımından uluslararası hukuka aykırı bir fiil olduğu göz ardı edilmemelidir.

Uluslararası hukuka göre, küresel ticaretin ortak mülkü sayılan uluslararası boğazlar, devletlerin tek taraflı askeri ve ekonomik yaptırım sahasına dönüştürülemez. Ortaya çıkan muazzam ekonomik ve fiziki zararlar karşısında, mağdur olan üçüncü devletlerin diplomatik himaye mekanizmalarını işleterek hem İran'ı hem de ABD'yi uluslararası yargı mercileri önünde sorumlu tutma ve tam tazminat talep etme hakkı saklıdır. **Küresel istikrarın tesisi, ancak Hürmüz Boğazı'nın egemen güçlerin keyfi uygulamalarından arındırılarak teamüli seyrüsefer hukukuna tabi kılmasıyla mümkündür.**

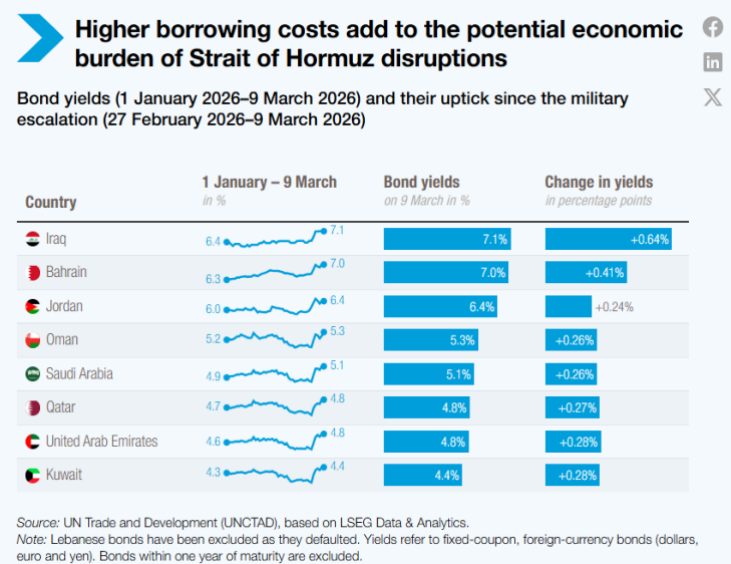
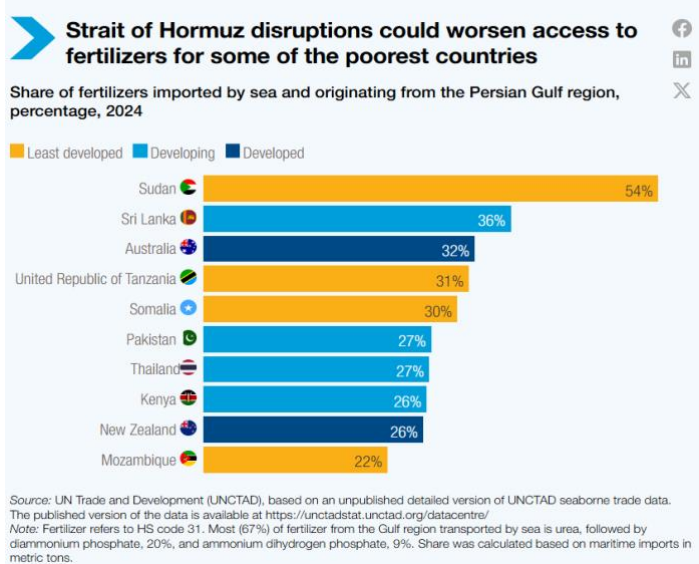
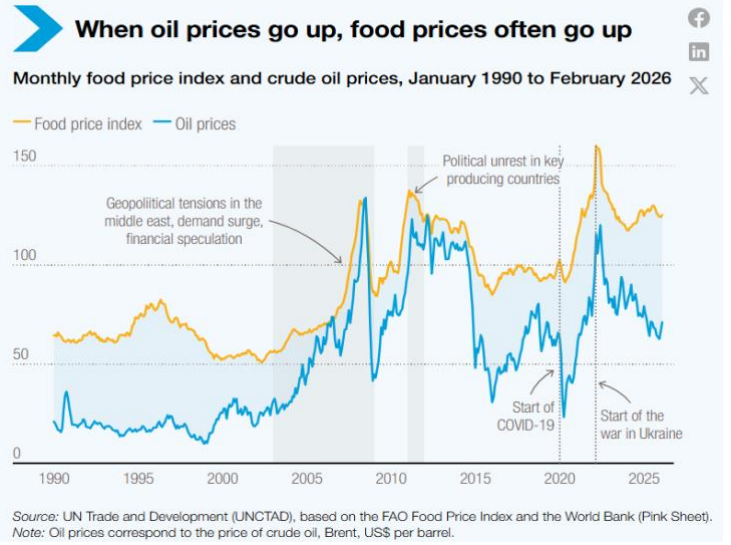
EKA

Tarih	Aktör	Eylem	Sonuç	Kaynak
3 Temmuz 1988	ABD Donanması	USS Vincennes İran Air 655'i düşürdü	290 sivil öldü; olay sonradan tazminatlı uzlaşma sürecine girdi	(U.S. Navy, 2018; ICJ, n.d.)
13 Haziran 2019	Fail tartışmalı; ABD/İngiltere İran'ı suçladı, İran reddetti	Front Altair ve Kokuka Courageous saldırıları	Üçüncü ülke gemileri zarar gördü; isnat tartışmalı kaldı	(Reuters, 2019a, 2019b)
19 Temmuz 2019	İran	Stena Impero'nun alıkonulması	İngiliz bayraklı, İsveç bağlantılı gemi ve 23 mürettebat etkilendi	(Reuters, 2019c)
27 Nisan 2023	İran	Advantage Sweet'in uluslararası sularda ele geçirilmesi	Marshall Adaları bayraklı tanker 2024'e kadar alıkonuldu	(Reuters, 2023a; Reuters, 2024a)
3 Mayıs 2023	İran/IRGCN	Niovi'nin Hürmüz'de ele geçirilmesi	Panama bayraklı tanker Bandar Abbas yönüne zorlandı	(U.S. Naval Forces Central Command, 2023; Reuters, 2023b)
11 Ocak 2024	İran	St Nikolas'ın ele geçirilmesi	Marshall Adaları bayraklı/Yunan bağlantılı tanker 2026 başına kadar tutuldu	(Reuters, 2024b, 2026a)
13 Nisan 2024	İran	MSC Aries helikopterle basıldı	Portekiz/Madeira bayraklı gemi ve 25 mürettebat İran'a götürüldü	(MSC, 2024; Reuters, 2024c)
11 Mart 2026	BMGK	Karar 2817 kabul edildi	İran saldırıları ve boğazı kapatma/engelleme tehditleri kınandı	(United Nations Security Council, 2026a)
24 Nisan 2026	IMO	"Hürmüz'ün hiçbir yerinde güvenli geçiş yok" açıklaması	29 doğrulanmış saldırı, 10'dan fazla ölüm, 20.000 civarı mahsur denizci	(IMO, 2026b)
20 Haziran 2026	JMIC	"Boğaz açık" ve tehdit "moderate" bildirimi	Kısmî normalleşme, ancak mayın ve askeri varlık uyarısı sürdü	(JMIC, 2026a)
23 Haziran 2026	IMO	Tahliye planı duyuruldu	11.000'den fazla denizci için tahliye mekanizması devreye girdi	(IMO, 2026c)
14-16 Temmuz 2026	ABD ve İran	ABD ablukayı yeniden uyguladı; İran saldırı ve baskıları yeniledi	Tehdit seviyesi "Ciddi"; trafik ağır düştü, tarafsız transit dahi yüksek risk altına girdi	(JMIC, 2026b; Reuters, 2026g; United Nations, 2026)

EK B



<https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-implications-global-trade-and-development>



KAYNAKÇA:

- BBC. (2026, 2 Mayıs). *US threatens shipping firms with sanctions if they pay Iran tolls*. <https://www.bbc.com/news/articles/c3v2l2q9qql0>
- Bederman, D. J. (2001). *International Law Frameworks*. Foundation Press.
- Chatham House. (2026, 13 Nisan). *The Strait of Hormuz, shipping, and law*. <https://www.chathamhouse.org/2026/04/strait-hormuz-shipping-and-law>
- Crawford, J. (2002). *The International Law Commission's Articles on State Responsibility: Introduction, Text and Commentaries*. Cambridge University Press.
- Derasat. (2026, 6 Nisan). *The Strait of Hormuz: A Legal Perspective on Maritime Security*. <https://www.derasat.org.bh/en/the-strait-of-hormuz-a-legal-perspective-on-maritime-security/>
- Future UAE. (2026, 20 Nisan). *Why Iran's Transit Fees in the Strait of Hormuz Violate International Law*. <https://www.futureuae.com/en-us/Mainpage/Item/10939/serious-consequences-why-irans-transit-fees-in-the-strait-of-hormuz-violate-international-law>
- International Court of Justice (ICJ). (1949). *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)*, Judgment of April 9th, 1949.
- International Court of Justice (ICJ). (2003). *Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America)*, Judgment of November 6th, 2003.
- International Law Commission (ILC). (2001). *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*. United Nations.
- International Law Commission (ILC). (2006). *Draft Articles on Diplomatic Protection*. United Nations.
- Institute for National Security Studies (INSS). (2026, 29 Mart). *The Strait of Hormuz as a Key Theater of War—The Legal Dimension*. <https://www.inss.org.il/publication/hormuz-legal/>
- Iran International. (2026, 17 Temmuz). *Why US Strikes are moving deeper into southern Iran*. <https://www.iranintl.com/en/202607175273>
- JuWiss. (2026, 2 Nisan). *Navigating Conflict: Legal Dimensions of Iran's Control over the Strait of Hormuz*. <https://www.juwiss.de/31-2026/>
- Kraska, J. (2011). *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics*. Oxford University Press.
- NPR. (2026, 17 Temmuz). *U.S.-Iran battle over Strait of Hormuz raises risk for world's trade routes*. <https://www.npr.org/2026/07/17/nx-s1-5884849/us-iran-strait-hormuz-global-shipping-risk>
- Opinio Juris. (2026, 6 Mayıs). *The Closure of the Strait of Hormuz by Iran: Considerations over the Law of the Sea and Law of Naval Warfare*. <http://opiniojuris.org/2026/05/06/the-closure-of-the-strait-of-hormuz-by-iran-considerations-over-the-law-of-the-sea-and-law-of-naval-warfare/>
- Roach, J. A., & Smith, R. W. (2012). *Excessive Maritime Claims* (3rd ed.). Martinus Nijhoff Publishers.
- Romanian Association for Contemporary Studies (E-ARC). (2026, 2 Mayıs). *The Strait of Hormuz Crisis: A Legal Perspective*. <https://e-arc.ro/en/2026/05/02/the-strait-of-hormuz-crisis-a-legal-perspective-2/>
- Uerpmann-Witzack, R. (2018). *Necessity and Self-Defence in International Law*. *Max Planck Encyclopedias of International Law*.
- US Congressional Research Service (CRS). (2026, 11 Mart). *Iran Conflict and the Strait of Hormuz: Impacts on Oil, Gas, and Commodities*. <https://www.congress.gov/crs-product/R45281>