

^HJAPON BOĞAZLARI

Dr. Anıl ÇAMYAMAÇ

As a maritime power Japan, due to her strong economy shaped by production industry, has always been relying on maritime trade. This is true for both incoming goods and outgoing products. Since Japan is an insular country situated in the Northeast part of the Pacific Ocean next to the mainland of Asia, the delicate balance of her economy requires the safety of navigational routes, which are directed to her. Most of these routes are consisting of narrow sea spaces, especially straits. Hence, the problem of straits has been vital for Japan since its first appearance on the table. But, this is not (a) one way problem. Thanks to her very own complicated geographic composition, Japan has as many as 69 straits, most of which are not only vital to her, but also to her neighbours and other trading nations in the region. Thus, it would be wise to assess how Japan reacts in her own straits and regulates them. To show this point, this article will be arranged as follows;

- Presentation of geographical configuration of Japan and her straits.
- General assessment of straits' regulation in LOS Convention.
- Observing Japan under the law of the sea.
- Assessment of the legal régime of Japanese Straits.

I. Giriş

Boğazlar, özellikle karasularının azamî genişliği olarak 12 deniz milinin benimsenmesiyle birlikte önemleri artan coğrafi deniz alanları olarak

^H Hakem incelemesinden geçmiştir.

karşımıza çıkmışlardır¹. Bu dar deniz alanları birçok deniz alanının birbiriyle bağlanmasını sağlamakta; böylelikle, başta ticarî aktiviteler olmak üzere askerî ve daha birçok faaliyetin denizlerde gerçekleştirilebilmesinde oldukça ciddi rol oynamaktadırlar². III. Deniz Hukuku Konferansı esnasında, özellikle büyük denizci devletler karasuları genişliğinin arttırılmasını boğazlardan geçiş serbestisine bağlamakta ısrarcı olmuş³ ve sonucunda da 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde boğazlar için dâhil oldukları benzeri diğer ülkesel deniz yetki alanlarına vakfedildenden daha liberal bir geçiş sistemi olan “transit geçiş rejimi” (*transit passage régime*) benimsenmiştir.

Önemli denizci devletler arasında yer alan Japonya ise, özellikle ekonomisinin sağlığı açısından boğazlara tâbidir. Gerek Japonya’ya gelen hammadde, gerek üretilen Japon mallarının sevkiyatı, başta Güneydoğu Asya’da bulunanlar olmak üzere dünyadaki birçok boğazın güvenliğine bağlıdır⁴.

¹ Makalenin ilerleyen bölümlerinde de belirtileceği üzere, önemle vurgulanmalıdır ki, boğazlar bir deniz yetki alanı değildir. Boğazlar, bu itibarla, genişliklerine göre çeşitli muhtevada deniz yetki alanlarını haiz olacaklardır.

² Meselâ, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi öncesinde Rus delege *Kolesnik*, ülkesinin boğazlardan engellenmeden geçiş olmaksızın açık deniz serbestilerinin sadece bir kurgu olacağına açık olması karşısında boğazlardan serbest geçiş kurallarının açık denizlerin serbestliği ilkesinin doğal bir uzanımı hâline geldiğine inandığını belirtmiştir. Bkz. **Ghosh S.**, Superpower Co-Operation and Transit Passage through Straits, *Economic & Political Weekly*, vol. 20/18, 1985, s. 809.

³ Hattâ, daha III. Deniz Hukuku Konferansı başlamadan dönemin iki süpergücü Amerika Birleşik Devletleri ve SSCB bu konuda ortak bir tutum sergilemişlerdir. Amerika Birleşik Devletleri ve SSCB’nin konuya ilişkin geliştirdikleri ortak tutuma dair daha geniş açıklamalar için bkz. **Ghosh**, s. 807-808; **Sanger C.**, Ordering the Oceans: The Making of the Law of the Sea, Avon, 1987, s. 20-21. Öte yandan, *Friedheim*, Rusya’nın özellikle de coğrafi olarak elverişsiz konumu göz önüne alındığında, boğazlardan geçiş güvenliğinin iki süpergüçten bu devlete yaradığının, bunun Amerika tarafından bilindiğinin, yine de Amerikan donanmasının da hareket kabileyeti düşünülerek beraber davranmanın uygun görüldüğünün altını çizmiştir. Bkz. **Friedheim R.L.**, Negotiating the New Ocean Regime, Columbia, 1993, s. 85-86.

⁴ Bu boğazların en başında, şüphesiz, Malaka ve Singapur Boğaz(lar)ı (bundan sonra Malaka Boğazları) gelmektedir. Bu bağlamda, Japonya 1969 yılında kendi bünyesinde “Malaka Boğazı Konseyi”ni (*Malacca Strait Council*) kurmuş; özellikle, bu Konsey eliyle, kâh tek başına, kâh kıyıdaş devletlerle birlikte hareket ederek ilgili boğazlara

Japonya'nın boğazlara tâbi olmasının (boğaz kullanıcısı bir devlet olmasının) yanı sıra, coğrafi konumu ve özellikleri bu devletin kendisini de aynı zamanda bir boğaz devleti hâline getirmektedir.

Bu kısa çalışmada, Japon Boğazlarının⁵, hukukî statüsü de dâhil genel durumu irdelenecektir. Bu çerçevede, Japonya'nın, elverdiğince coğrafi

ilişkin hidrografik ve deniz araştırmaları gerçekleştirmiştir. Bkz. **Koh** K. L., *Straits in International Navigation: Contemporary Issues*, New York, 1985, s. 80-81; **Saishoji** K., *Japan's Contribution to Safe Navigation in the Straits of Malacca and Singapore*, *Singapore Journal of International & Comparative Law*, vol. 2/2, 1998, s. 511-516; **Vertzberger** Y. Y. I., *Coastal States, Regional Powers, Superpowers and the Malacca-Singapore Straits*, Berkeley, 1984, s. 9 ve 71. Öte yandan, özellikle ham petrolün taşınmasında kullanılan büyük tankerlerin geçişiyle ilgili yaşanan tartışmalar ve bunun sonucunda önerilen çözümler göz önüne alındığında, Endonezya Takımadaları dâhilinde yer alan Sunda, Lombok gibi boğazlar da es geçilmemelidir. Fakat, Endonezya dâhilindeki bu boğazlar takımada geçişine tâbi oldukları için, bu boğazlar bakımından, en azından teknik açıdan, farklı bir düzenleme (takımada geçişi-1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 53) söz konusudur. Japonya açısından bir diğer önemli boğazlar grubu Dampier Boğazı, Bouganville Boğazıyla birlikte Avustralya-Japonya arasındaki ticarete yoğun olarak kullanıldığı ifade edilen ve fakat isimlendirilmemiş Yeni İrlanda ve Bouganville Adaları arasında konumlanan boğazlardır. Bkz. **Alexander** L. M., *Navigational Restrictions within the New LOS Convention: Geographical Implications for the United States*, Rhode Island, 1986, s. 306.

⁵ Japonya'ya ait boğazların kısaca "Japon Boğazları" (*Japanese Straits*) olarak adlandırılmasında bir sakınca görülmemiştir. Meselâ, **Kovalev**, "Uzak Doğu Boğazları" (*Far Eastern Straits*) altında Japonya'ya ait belirli boğazları incelemektedir. Bkz. **Kovalev** A. A., *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, edited & translated by Butler, Utrecht, 2004, s. 215-218. **Pak** ise, "Kuzeydoğu Asya Boğazları" (*Northeast Asian Straits*) irdelerken sadece Japon Boğazlarını irdelememiştir. Bkz. **Pak** C. Y., *The Korean Straits*, Dordrecht, 1988, s. 69 (Dikkat edilmesi gereken, **Pak**'ın aynı eserinin ilerleyen kesimlerinde, aşağıda da belirtileceği üzere, "Japon Boğazları" terimini ayrıca kullanmış olmasıdır). Öte yandan, bazı Japon Boğazlarının bağlandıkları deniz alanlarıyla isimlendirildiği durumlara da rastlanmaktadır. Meselâ, **Deaton**, "Japon Denizi Boğazları" (*Sea of Japan Straits*) terimini kullanmıştır. Bkz. **Deaton** J. P., *The Significance of International Straits to Soviet Naval Operations*, Monterey, March, 1975, s. 26 vd. via www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA009824 (ziyaret tarihi: 19/03/14). Bu kullanımın Japonya'ya ait sadece belirli boğazları kapsadığı görülürken, ayrıca o dönemin Sovyetler Birliği (ve daha genel olarak Sosyalist Devletler Bloku) ve günümüzün Rusya Federasyonu anlayışına uygun bir isimlendirme olduğu da gözlenmektedir (Süpheşiz, Deaton ele aldığı

konumu ve boğazlarının coğrafi tanımlaması gerçekleştirilecek, daha sonra boğazlara ilişkin deniz hukuku kuralları kısa bir biçimde değerlendirilerek Japon Boğazlarının bu açıdan incelenmesi yapılmaya çalışılacaktır.

II. Japonya'nın Coğrafi Konumu ve Japon Boğazları

Japonya'ya ait boğazların irdelenebilmesi, öncelikle Japonya'nın coğrafi konumunun ortaya konulmasını gerektirmektedir.

Japonya, Pasifik Okyanusunun kuzeybatısında Doğu Asya'da konumlanmaktadır. Böylelikle, Japonya, Doğu Asya kıyılarında yer alan yarı-kapalı ve kapalı deniz alanları ile Pasifik Okyanusu arasında bulunmakta ve âdeta bir duvar görevi görerek bu denizleri Pasifik Okyanusundan ayırmaktadır. Spesifik olarak, Japonya'nın doğusunun tamamı Pasifik Okyanusuyla çevriliyken, ülkenin batısında ise kuzeyden güneye sırasıyla Ohotsk Denizi, Japon Denizi ve Doğu Çin Denizi yer almaktadır. Bu deniz alanları haricinde ülkenin güney batısında yer alan ve topraklarının bir kısmını da barındıran "Filipinler Denizi" (*Philippine Sea*)⁶ de es geçilmemelidir.

konu bağlamında bu ismi kullanmıştır). Meselâ, "Türk Boğazları"nın (*Turkish Straits*) "Karadeniz Boğazları" (*Black Sea Straits*) olarak, "Danimarka Boğazları"nın (*Danish Straits*) ise "Baltık Boğazları" (*Baltic Straits*) olarak anılması gibi. Kanımızca, gerek "Uzak Doğu Boğazları" terimi, gerek "Kuzeydoğu Asya Boğazları", hattâ belirli bir deniz alanıyla ilişkilendirilen "Japon Denizi Boğazları" terimleri Japonya'ya ait tüm boğazları nitelendirmek açısından uygun değildir. İlk iki terim sadece Japonya'ya ait değil, ilgili bölgede diğer devletlere ait boğazları da içermekte, en azından akla getirmektedir. Üçüncü terim ise, Japonya'ya ait olan sadece bir kısım boğazları içermektedir (ayrıca, bu son terimlendirmenin seçilmesiyle, meselâ Rusya'ya ait Tartar Boğazının da denkleme eklenebileceği düşünülebilir). Bu yüzden, bu kısa çalışmada, "Japon Boğazları" teriminin kullanılması uygun bulunmuştur. Nitekim, doktrinin de bu terimi çeşitli vesilelerle kullandığına rastlanılmaktadır. Bkz. **López Martín** A. G., *International Straits: Concept, Classification and the Regime of Passage*, Heidelberg, 2010, s. 51; **Pak**, 1988, s. 81; **Shearer** I., *Navigation Issues in the Asian Pacific Region*, in *The Law of the Sea in the Asian Pacific Region: Developments and Prospects*, edited by Crawford, Dordrecht, 1995, s. 214.

⁶ "Filipinler Denizi"nin konumu, sınırları ve koordinatları için bkz. "Limits of Oceans and Seas", 3rd edition, *International Hydrographic Society-Special Publication no: 23*, Monte Carlo, 1953, s. 33.

Coğrafi olarak irdelendiğinde, her şeyden evvel, Japonya bir takımadadır⁷. Daha açık ifadeyle, Japon ülkesi çeşitli adalar ve ada gruplarından oluşmaktadır. Temel olarak iki ana gruba ayrılabilen bu ada gruplarından ilki, Japon ana ülkesini oluşturan dört büyük ada ve onları çevreleyen ada, adacık vs.’den oluşurken, ikinci büyük grup ise aralarında Okinawa’nın da bulunduğu çeşitli irili ufaklı ada ve adacıklardan oluşan birçok takımada grubunun oluşturduğu ve Kyushu’nun güneyinden başlayarak Tayvan’a kadar güney-batılı bir zincir şeklinde sıralanan “Ryukyu Adaları”dır. Bu iki ana grup dışında bir üçüncü grup olarak ise, “Ryukyu Adaları”nın doğusunda birbirinden ayrıık biçimde konumlanan irili ufaklı ada ve adacıkların oluşturduğu “Ogasawara” veya daha yaygın adıyla “Bonin Adaları” gelmektedir. Her ne kadar fizikî coğrafya bağlamında “Ogasawara Grubu”na ait olmasalar da “Okinotorishima” ve “Minamitorishima” gibi oluşumlar da bu grup dâhilinde ele alınmaktadır. Kuzeyde ise, Japonya tarafından “Kuzey

⁷ Coğrafi anlamda takımada olmak, resmî olarak ilk kez 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde yer verilen takımada düzenlemesine (1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 46-54-IV. Bölüm) doğrudan tâbi olmayı gerekli kılmamaktadır. Her şeyden evvel, takımada düzenlemesinden yararlanmak bağımsız bir devlet olmayı gerektirdiği gibi, aynı zamanda ilgili takımada formunun çeşitli ölçütlere uyması da gerekmektedir (1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 46(a) ve m. 47). Tam da bu noktada, bazı yazarlarca, Japonya’nın bu ölçütleri karşılamadığı vurgulanmaktadır. Bkz. **Harris D. J.**, *Cases and Materials on International Law*, 7th edition, London, 2011 (reprint of 2010 edition), s. 340 dipnot: 98. Japonya açısından takımada ölçütleri belirli şekillerde esnetilebilir. Fakat, bu husus bir yana, Japonya takımada düzenlemesinden herhangi bir çıkar elde etmediği gibi, kendisine uzanan hayatî ulaşım noktalarında konumlanan takımada devletlerinin bu düzenlemeden yararlanmasına da, ticarî çıkarlarının olumsuz etkilenebileceği endişesiyle kuralların ilk oluşum aşamasında şiddetle karşı çıkmıştır. Bu konu hakkında ayrıntılı açıklama ve değerlendirmeler için bkz. **Charney J. I.**, *Central East Asian Maritime Boundaries and the Law of the Sea*, *American Journal of International Law*, vol. 89/4, 1995, s. 732; **Çamyamaç A.**, *Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açıldan Elverişsiz Devletlerin Hukukî Durumu*, Ankara, 2012, s. 235-236 dipnot: 972; **Precott J. R. V.**, *Maritime Jurisdiction in East Asian Seas*, Honolulu, 1987, s. 12. Ayrıca bkz. **Kwiatkowska B. & Agoes E. R.**, *Archipelagic Waters: An Assessment of National Legislation*, in *Law of the Sea at the Crossroads: The Continuing Search for a Universally Accepted Régime*, edited by Wolfrum & Heinz & Bizzaro, Berlin, 1991, s. 113.

Toprakları” (*Hoppo Ryodo*) olarak adlandırılan ve hâlihazırda Rusya Federasyonunun fiilî hâkimiyeti altında olan (Güney) Kuril Adalarını oluşturan en güneyli dört ada gelmektedir. Tüm bunları sistematik bir biçimde sıralamak gerekirse:

- Kuzeyde dört büyük ada olan Hokkaido, Honşu, Shikoku ve Kyushu yer almaktadır. Japonya'nın nüfusunun da % 80'inin konumlandığı bu adaların en büyüğü başkent Tokyo'nun da bulunduğu Honşu Adasıdır. Tüm bu adalar çevresinde irili ufaklı ada, ada grupları ve adacıklar yer almaktadır.

- Japonya'ya ait bir diğer adalar dizini bu dört büyük adanın en güneyinde yer alan Kyushu'nun güneyinden başlayarak tek bir düzlemde ve güney-batılı bir kavis çizerek Tayvan'a kadar uzanan Ryukyu Adalarıdır. Esasen, Ryukyu Adaları da kendi içerisinde birçok takımda grubundan oluşmaktadır. Kuzeyden güneye bu takımda gruplarını kabaca sıralamak gerekirse: Osumi Grubu, Tokara Grubu, Amami Grubu, Okinawa Grubu, Sokishima Grubu ve Yonoguni Grubu.

- Ryukyu Adalarının tam doğusunda ise, yine birçok takımda grubundan ve bağımsız ada ve adacıklardan oluşan Ogasawara Adaları sıralanmaktadır. Yukarıda da vurgulandığı üzere, fizikî coğrafya bağlamında Ogasawara Adaları içerisinde yer almayan, fakat günümüzde en azından idarî olarak onun bir parçası olarak ele alınan Volkan Adaları (*Kazan Retto/Volcano Islands*), Okinotorishima ve Minamitorishima da bulunmaktadır. 30'un üzerinde küçük sub-tropik ve tropik ada ve adacıktan oluşan Ogasawara Adaları temelde üç gruba ayrılmaktadır: Mukojima Grubu (5 ada), Chichijima Grubu (7 ada) ve Hahajima Grubu (6 ada)⁸. 2011 Haziranında “Dünya Mirası Listesine” (*World Heritage List*) dâhil olan bu adalardan sadece ikisinde, Chichijima (yaklaşık 2000 kişi) ve Hahajima'da (yaklaşık 450 kişi) sürekli yerleşim söz konusudur⁹. Bir kez daha belirtmelidir ki, adları Ogasawara Adaları içerisinde zikredilen ve onların batısında

⁸ Bkz. “Bonin Islands”, *Encyclopedia of Britannica*, on-line edition, via www.britannica.com/EBchecked/topic/73170/Bonin-Islands (ziyaret tarihi: 12/03/13); “Bonin Islands”, *Wikipedia*, via http://en.wikipedia.org/wiki/Bonin_islands (son ziyaret tarihi: 13/03/14); “World Heritage; Ogasawara Islands”, *Pamphlet*, Tokyo, 2011, s. 2 via www.vill.ogasawara.tokyo.jp/heritage/pdf/en_pamphlet.pdf (ziyaret tarihi: 13/03/13).

⁹ Bkz. “World Heritage; Ogasawara Islands”, *supra* bir üst dipnot.

bulunan “Volkan Adaları” ile birlikte Ninhinshima, Japon ülkesinin en uç noktalarını teşkil eden Okinotorishima (en güneydoğu uç) ve Minamitorishima (en doğu uç) idarî olarak Ogasawara Adalarına bağlıdır.

- Kuzeydeki dört büyük adanın en kuzeylisi olan Hokkaido Adasının kuzeyinde kuzey-güney yönlü bir zincir şeklinde tek sıra sıralanan Kuril Adalarının güney kesiminde yer alan Japonya’ya (Hokkaido’ya) yakın dördü¹⁰ üzerinde Rusya Federasyonu ile Japonya arasında egemenlik tartışması sürmektedir¹¹. Hâlihazırda, Rusya Federasyonu, bu adaların fiilî hâki-

¹⁰ Japonya ile Rusya Federasyonu arasında soruna yol açan ve Kuril Adalarının en güney kesiminde yer alan bu adalar şu şekilde sıralanabilir: Iturupu, Kunashiri, Shikotan ve Habomai Grubu. Bilindiği üzere, en son zikredilen Habomai grubu tek bir ada değil, adacıklardan oluşan ufak bir gruptur. Habomai Grubunu oluşturan adacıklar şu şekildedir: Shibotsu/Zelyonyi, Taraku/Polonskogo, Yuri/Yurii, Akiyuri/Anuschia, Suisho/Tanfileva ve Kaigara/Signal’nyi. Bkz. Lee S., Towards a Framework for the Resolution of the Territorial Dispute over the Kurile Islands, *IBRU Boundary & Territory Briefing*, vol. 3/8, 2001, s. 2 dipnot: 7.

¹¹ Kuril Adalarına ilişkin Rusya ve Japonya arasındaki soruna dair daha geniş açıklamalar için bkz. **Amanzholov Z. M. & Akhmetov Y. B.**, Japanese-Russian Territorial Disagreement and Their International Legal Substantiation, *Middle-East Journal of Scientific Research*, vol. 13, 2013, s. 16-24; **Call K. A.**, Southern Kurils or Northern Territories? Resolving the Russo-Japanese Border Dispute, *Brigham Young University Law Review*, vol. 1, 1992, s. 727-758; de **Villafranca R.**, Japan and the Northern Territories Dispute: Past, Present and Future, *Asian Survey*, vol. 33/6, 1993, s. 610-624; **Elleman B. A. & Nichols M. R. & Ouiemet M. J.**, A Historical Reevaluation of America’s Role in the Kuril Islands Dispute, *Pacific Affairs*, vol. 71/4, 1998/9, 489-504; **Hara K.**, Hoppo Ryodo Mondai (The Northern Territories Problem): A Territorial Issues between Japan and Russia, in *Eurasia*, edited by Grundy-Warr, London, 1994, s. 163-182; **Kimura H.**, The Northern Territories Issue: Japanese-Russian Relations and Concerns in Japan, in *Northern Territories, Asia-Pacific Regional Conflicts and the Åland Experience: Untying the Kurillian Knot*, edited by Hara & Jukes, Oxon, 2009, s. 25-38; **Lee**, *supra* bir üstteki dipnot; **Okita S. & Takahashi M.**, The Northern Territories/Southern Kuril Islands Dispute, in *“Northern Territories” and Beyond-Russian, Japanese and American Perspectives*, edited by Goodby & Ivanov, Shimotama, Westport, 1995, s. 5-10; **Price Q. W.**, Legal Analysis of the Kurile Island Dispute, *Temple International & Comparative Law Journal*, vol. 7/2, 1993, s. 395-422; **Quillen A.B.**, The “Kuril Islands” or the “Northern Territories”: Who Owns Them? Island Territorial Dispute Continues to Hinder Relations between Russia and Japan, *North Carolina Journal of International Law & Commercial Regulation*, vol. 18/3,

miyetini haizdir. Bu adalar arasında yer alan boğazlara da, en azından bu çalışmadaki listede, elverdiğince yer verilecektir.

Coğrafi bakımdan, tüm bu ada gruplarını oluşturan adalar arasında ve ayrıca bu ada gruplarının birbirleri arasında, kaçınılmaz biçimde, Japonya'ya ait çok sayıda boğaz bulunmaktadır. Bu boğazlardan, özellikle bir kısmı uluslararası seyrüsefer açısından oldukça önemlidir¹². Bu çerçevede, Japonya'nın, özellikle ana adaları arasında ve onların çevresinde konumlanan boğazlar bu çalışmanın başlıca konusunu teşkil etmektedir. Japon Boğazları çeşitli şekillerde sınıflandırılabilir¹³. Meselâ, kıyılarının sadece

1993, s. 633-661; **Rees D.**, *The Soviet Seizure of the Kuriles*, New York, 1985; **Schoenbaum T. J.** (ed.), *Peace in Northeast Asia: Resolving Japan's Territorial and Maritime Disputes with China, Korea and the Russian Federation*, Cornwall, 2008, s. 117-127 (7. bölüm); **Sutton J. L.**, *Territorial Claims of Russia and Japan in the Kurile Islands*, *Center for Japanese Studies Occasional Paper*, no: I, Ann Harbour, 1951, s. 35-61; **Thomsen S. D.**, *Kuril Islands*, *Encyclopedia of Public International Law: Geographical Issues*, vol. 12, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1990, s. 208-213; **Zinberg Y.**, *The Kuril Islands Dispute: Towards Dual Sovereignty*, *IBRU Boundary & Security Bulletin*, vol. 5/4, 1998, s. 89-98; **Zinberg Y.**, *The Moscow Declaration, the Year 2000 and Russo-Japanese Deadlock over the "Four Islands" Dispute*, *IBRU Boundary & Security Bulletin*, vol. 6/4, 1999, s. 86-95.

¹² Konuya ilişkin eserler dikkate alındığında, Japon Boğazlarının, en azından bir bölümünün, uluslararası alanda önemli olduğu görülmektedir. *Hodgson ve McIntyre* önemli deniz iletişim noktalarına (ticarî açıdan) dair gerçekleştirdikleri çalışmada 12 deniz millik karasuları genişliğiyle birlikte etkilenecek 116 boğazdan 38'ini öncelikli olarak tespit etmiş ve bunları da kendi arasında önem açısından üç ana gruba ayırmıştır. En son gruba dâhil olarak Japonya'ya ait şu boğazlara da yer verilmiştir: Soya, Tsuguru, Batı Tsushima, Doğu Tsushima ve Osumi Boğazları (yazarlar, boğazların farklı adlarını kullanmıştır). Bkz. **Hodgson R.D. & McIntyre T. V.**, *Maritime Commerce in Selected Areas of High Concentration*, in *Hazards of Maritime Transit*, edited by Clingan & Alexander, Massachusetts, 1973, s. 16. Konuyu irdeleyen diğer yazarların da, en azından, Japonya'nın bulunduğu bölgede, belirli Japon Boğazlarının ehemmiyetini vurgulamış oldukları görülmektedir. Bkz. **Alexander**, 1986, s. 243 ve 302; **Koh**, 1985, s. 17; **Van Dyke J. M.**, *Transit Passage through International Straits*, in *The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, edited by Chircop & McDorman & Rolston, Leiden, 2009, s. 228-229.

¹³ Spesifik olarak Japon Boğazlarının sınıflandırılması bir yana, *Smith* bir uluslararası boğazın stratejik niteliklerini beş kalemde irdelemiştir: "bağladıkları deniz alanları", "ayrıldıkları kara alanları", "hukukî statüleri", "trafik verileri" ve "uygun alternatif

Japonya'ya ait olup olmamasına göre bir sınıflandırma yapılabilecekken, bir diğer sınıflandırma boğazların konumlandığı coğrafi alanlara göre yapılabilir. Ama, esas sınıflandırma, bu boğazların uluslararası boğaz niteliğini haiz olup olmadığına göre yapılmalıdır, ki bu sınıflandırma Japon Boğazlarının hukukî rejiminin incelendiği alt bölümde zaten re'sen ortaya çıkacaktır. Bunlar arasında da ikili bir ayrıma gitmek mümkün görünmektedir. Buna göre, yukarıda da belirlenen sınıflandırma kriteri bağlamında, ilk kategoriye iki kıyısı da Japonya'ya ait boğazlar oluştururken, diğerini kıyılarından sadece birinin Japonya'ya ait olduğu boğazlar oluşturacaktır.

İlgili boğazlara ilişkin coğrafi özelliklerin mümkün olduğu oranda ortaya konulmasının, onların hukukî durumlarının belirlenmesine de yardımcı olacağı kuşkusuzdur. Bu çerçevede, kuzeyden-güneye Japon Boğazları¹⁴ ve coğrafi özellikleri kısaca şu şekildedir¹⁵:

güzergâhlar". Bunlardan dördüncü kalem hariç, diğer tüm kalemler doğrudan birtakım sınıflandırmaları da içermektedir. Örneğin, boğazların, bağladıkları deniz alanlarına göre beş ayrı sınıfı olduğunu belirten Smith, bunları şu şekilde sıralamıştır: "okyanusları birbirine bağlayanlar", "denizleri birbirine bağlayanlar", "deniz ve okyanusları birbirine bağlayanlar", "tek bir deniz alanı içinde bulunanlar" ve "tek bir okyanus alanı içerisinde bulunanlar". İkinci kalemi oluşturan boğazların ayırdıkları karaların niteliğine göre ise 3 ayrı sınıfın söz konusu olduğu belirtilmektedir: "kıtalar arasındakiler", "kıta ve ada arasındakiler", "adalar arasındakiler". Hukukî statüleri açısından da, Smith, boğazların, 3 sınıfa ayrılabilmesi üzerinde durmuş ve bunları şu şekilde ifade etmiştir: "açık deniz teşkil eden boğazlar", "karasuları teşkil eden boğazlar" ve "iç sular teşkil eden boğazlar". En son olarak, alternatif güzergâh açısından da 3'lü bir sınıflandırma tespit eden Smith sınıflandırmayı şu şekilde oluşturmuştur: "hiçbir alternatif güzergâhı bulunmayan boğazlar", "alternatif güzergâhı 500 milden daha az uzun olanlar" ve "alternatif güzergâhı 500 milden daha çok uzun olanlar". Bkz. **Smith R. W.**, *An Analysis of the Strategic Attributes of International Straits: A Geographical Perspective*, *Maritime Studies & Management*, vol. 2/1, 1974, s. 88-101. Bu konuda, ayrıca, **López Martín**'in boğazların tanımlanmasında coğrafi etmene ilişkin yaptığı açıklamalara da bakılabilir. Yazar, bu açıklamaları esnasında (c) ve (d) kalemlerinde **Smith**'in yaptığı ilk iki sınıflandırmaya paralel sınıflandırmalara yer vermiştir. Bkz. **López Martín**, s. 45-47.

¹⁴ Bu kısımda anlatılanlar ekte yer alan haritalar eşlinde değerlendirilirse daha iyi anlaşılacaktır.

¹⁵ *Akaha*'nın, Japonya'nın "Denizcilik Güvenliği Ajansı"na (*Maritime Safety Agency*-günümüzde Japon Sahil Güvenliği'dir-*Japanese Coast Guard*) dayandırarak verdiği bilgiye göre, 6 ilâ 24 deniz mili genişliğinde toplam 69 adet Japonya'ya ait boğaz söz

- *Rishiri Boğazı*: Hokkaido Adasının batısı ile Rishiri Adasının doğu kesimi arasında konumlanan, oldukça derin ve seyrüsefer açısından herhangi bir tehlikesi bulunmayan Rishiri Boğazının en dar yeri 10 deniz milidir¹⁶.

- *Nemuro Boğazı*: Hokkaido Adasının kuzeyinde bu ada ile Kunashiri Adası arasında konumlanan ve Natsuke Boğazını da içine alan Nemuro Boğazı Pasifik Okyanusunu Ohotsk Deniziyle bağlamaktadır. Esasen, Natsuke Boğazı Nemuro Boğazının Pasifik Okyanusuna doğru uzanımını teşkil ettiği için bazı bilimsel kaynaklarda iki boğazın birbirinden ayrı ele alındıkları gözlenmektedir¹⁷. Bu itibarla oldukça uzun olan Nemuro Boğazının kuzeyinde genişlik 40 deniz mili, güney kesimlerinde genişlik 20 deniz mili kadarken, Natsuke Boğazında ise, genişlik 8,5 mildir¹⁸. Nemuro Boğazı oldukça derin bir boğaz olarak mütalâa edilebilir. Boğazda derinlik 2000 metrenin üzerinde seyretmekteyken, 44° Kuzey enleminin güneyinde derinlik aniden düşmekte, Natsuke Boğazında 7,3 metrenin altında birçok sığlık bulunmaktadır¹⁹.

- *Goyomai Boğazı*²⁰: Nemuro Boğazının ötesinde Pasifik Okyanusuyla Nemuro Boğazını bağlayan Goyomai Boğazı, Nosappu Burnu ile Kaigara

konusudur. Bkz. **Akaha** T., *Japan in Global Ocean Politics*, Honolulu, 1985, s. 126; **Akaha** T., *Internalizing International Law: Japan and the Regime of Navigation under UN Convention on the Law of the Sea, Ocean Development & International Law*, vol. 20/2, 1989, s. 128. Ayrıca, bkz. **Pak**, 1988, s. 78. Ne yazık ki, Akaha'nın atıflandırarak sadece sayı olarak belirttiği Japon Boğazlarının bir listesine ulaşamamıştır. Bu makalede, ancak tespit edebilen boğazlar inceleme altına alınabilmiştir.

¹⁶ Bkz. "Sailing Directions (en route)-Japan", vol. II, publication no: 159, 14th edition, Virginia, 2011, s. 8 via http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/SD/Pub159/Pub159bk.pdf (ziyaret tarihi: 14/04/14). (Bundan sonra "*Sailing Directions*", vol. II)

¹⁷ Bkz. **Alexander**, 1986, s. 195, 201 vb.

¹⁸ Bkz. "Sailing Directions (en route)-Japan", vol. I, publication no: 158, 13th edition, Maryland, 2011, s. 8 via <http://library.csum.edu/navpubs/pub158bk.pdf> (ziyaret tarihi: 21/06/14) (Bundan sonra "*Sailing Directions*", vol. I).

¹⁹ *ibid.*

²⁰ Goyamai adı, esasen, Kuril Adalarının Japonya ve Rusya arasında egemenlik sorunun yaşandığı en güneyli dört unsurundan Hobamai Grubunun bir diğer adı olarak geçmektedir. Bunun ötesinde, Goyamai Boğazının, İnternette araştırıldığında, Rusya'ya ait bir boğaz olarak ele alındığı görülmektedir. Oysa ki, Boğazın bir kısmını, açıklamalarda da

Sığılıği arasında konumlanan, sadece 0.5 deniz mili geçiş yolu barındıran ve sahip olduğu ilgili geçiş kanalının oldukça derin olduğu önemli bir boğazdır²¹.

- *Yururi Boğazı*: Hokkaido'nun güneybatısında Yururi To ve Miyururi To Adalarıyla kıyı arasında konumlanan Yururi Boğazı, 1 mil genişliğinde ve sadece 5 metre derinlikte bir seyrüsefer kanalına sahip olduğu için yalnızca küçük deniz araçları tarafından kullanılan bir boğazdır²².

- *Okushiri Boğazı*: Hokkaido Adasının batısıyla Okushiri Adası arasında konumlanan ve derin bir boğaz olan Okushiri Boğazının en dar kesimini teşkil eden Inaho Misaki ile Hogashi Misaki arasındaki 9,5 deniz mili olduğu telâffuz edilmektedir²³.

- *Soya Boğazı*: Japon Denizinin Pasifik Okyanusuna üç doğrudan çıkışından birini teşkil eden ve Rusya'ya ait Sakhalin Adası ile Japonya'nın Hokkaido Adası arasında konumlanan yaklaşık 40 deniz mili uzunluğundaki Soya Boğazının en dar yeri 23,2 deniz mili genişliğindedir.²⁴ Rusya'nın Pasifik Okyanusuna açılırken her geçen gün daha fazla kullandığı belirtilen bu boğazın derinliği ise 50 ilâ 74 metre arasında değişkenlik göstermektedir²⁵.

- *Tsugaru Boğazı*: Japon Denizinin Pasifik Okyanusuna üç doğrudan çıkışından bir diğerini teşkil eden Tsugaru Boğazı iki büyük Japon Adası

belirtildiği üzere, Japonya'nın Hokkaido Adasında yer alan Nosappu Burnu oluşturmaktadır. Bir başka deyişle, bu husus dahi boğazın otomatik olarak doğrudan Rus Boğazı olarak vasıflandırılmasının önüne geçmektedir. Bunun yanı sıra, yine ilgili açıklamalarda belirtildiği üzere, diğer kıyı Kaigara Sığılıği olarak tasvir edilmekte ve araştırıldığında bu unsurun da Japonya'ya ait olduğu görülmektedir. Böylelikle, boğaz Rus Boğazı olmadığı gibi, en azından edilebildiği kadarıyla, ortak paylaşımlı bir boğaz vasfında bile değildir.

²¹ Bkz. "Sailing Directions", vol. I, s. 9.

²² Bkz. "Sailing Directions", vol. I, s. 11.

²³ Bkz. "Sailing Directions", vol. II, s. 21.

²⁴ Bkz. **Deaton**, s. 27; **Pak**, 1988, s. 61. Soya Boğazının genişliğine ilişkin ayrıca bkz. **Wang J. C. F.**, Handbook on Ocean Politics and Law, Westport, 1992, s. 91.

²⁵ Bkz. **Pak**, 1988, s. 61-62. Ayrıca, bkz. **López Martín**, s. 86.

olan Hokkaido ile Honşu arasında konumlanmıştır. En dar yeri 10 deniz mili genişliğinde olan bu boğaz ortalama 150 metre derinliktedir²⁶.

- *Sado Boğazı*: Ana yerleşimin olduğu dört adanın en büyüğü olan Honşu Adasının batı kıyısı ile Sado Adası arasında konumlanan oldukça derin olan bu boğazın en dar yeri 17 deniz mili genişliğindedir²⁷.

- *Uraga Kanalı*: Tokyo Körfezi ve Sagami Körfezleri arasında konumlanan ve Tokyo Limanının girişini de teşkil eden Uraga Kanalı bir boğazdan öte bir körfez girişi olarak mütalâa edilebilir. Günlük yaklaşık 600 ve üzeri büyük geminin kullandığı bu boğaz, 1.4 km (1400 metre) genişliğinde, 14.8 km uzunluğunda ve ortalama 23 metrelik bir derinliği haizdir²⁸.

- *İrago Kanalı*: Honşu Adasının doğusunda yer alan İrago Körfezini Pasifik Okyanusuyla bağlayan İrago Kanalı, aynı zamanda körfezin en uç kısmında yer alan liman kenti Nagoya'nın da Pasifik Okyanusuna çıkışına sağlayan deniz yoludur. İrago Kanalı'nın da, tıpkı Uraga Kanalı'nda olduğu gibi, bir boğazdan öte körfez girişi olarak düşünülmesi gerçekçi olacaktır. Günlük 500 aracın seyrettiği ifade edilen²⁹ İrago Kanalı'nın, 2.23 mil genişlikte olduğu ifade edilmektedir³⁰.

- *Kii Kanalı*: “Japon İç Denizi” olarak da mütalâa edilen “Seto Denizi” (*Seto Nakai*) ile Pasifik Okyanusunu birbirine bağlayan su yollarından birini teşkil eden Kii Kanalı “ulusal boğaz” (*national straits*) olarak kabûl edilen boğazlar arasındadır³¹. Nitekim, bu konuda görüş bildiren yazarlarca da Kii Kanalı'nın Japon iç suları dâhiline girdiği açıkça ortaya konulmaktadır³².

- *Akashi Boğazı*: Seto İç Denizinde Awaji Adası ile Honşu arasında konumlanan Akashi Boğazı'nın en dar yerinde genişliğin 2 deniz mili olduğu

²⁶ Bkz. **Pak**, 1988, s. 61. Tsugaru Boğazı'nın genişliğine ilişkin ayrıca bkz. **López Martín**, s. 86; **Wang**, s. 91.

²⁷ Bkz. “*Sailing Directions*”, vol. II, s. 48.

²⁸ Bkz. “Review of Maritime Traffic Regulations for Tokyo Bay and Ise Bay”, via www/8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h20kou_haku/english/pdf/s2-2.pdf (ziyaret tarihi: 07/06/14).

²⁹ *ibid.*

³⁰ Bkz. “*Sailing Directions*”, vol. I, s. 84.

³¹ “Uluslararası boğaz” kavramına ilişkin bkz. *infra*.

³² Meselâ, bkz. **Jia**, s. 19-20.

ifade edilmektedir³³. Boğazda, “Denizcilik Güvenliği Kanunu”yla (*Maritime Safety Law*) kabul edilen trafik güzergâhı (*Akashi Traffic Route*) söz konusudur³⁴.

- *Naruto Boğazı*: Kuzeybatı Kii Kanalını Harima Nada’yla bağlayan Naruto Boğazının en dar yerinin (Oge Shima ile Awaji Adası arasında) 0.8 mil genişliğinde olduğu ifade edilmektedir³⁵. Boğazın belirli yerinde iki kanala ayrıldığı ve ilgili bu kesimlerin, yoğun akıntı ve girdaplar sebebiyle seyrüsefere müsait kısımlarının sadece 0.1 mil genişliğinde olduğu vurgulanmaktadır³⁶.

- *Kitan Boğazı*: Honşu Adası ile Awaji Adası arasında konumlanan ve genişliği yaklaşık 11 deniz mili olan Kitan Boğazı, Seto İç Denizinin Ulusal Park ilân edilen kısımlarından birini oluşturmaktadır.

- *Bungo Kanalı*: Kyushu ve Shikoku adaları arasında yer alan ve Seto İç Denizini Pasifik Okyanusuna bağlayan bir diğer geçiş yolu olan Bungo Kanalı ortalama 37 ilâ 40 km genişliğe sahiptir³⁷.

- *Hoyo Boğazı*: Bungo Kanalının Seto İç Denizine doğru daralan kısmını teşkil eden bu boğaz (dolayısıyla Bungo Kanalının en dar kısmını teşkil etmektedir), Japon Denizi ve Pasifik Okyanusu arasında Seto İç Denizi ve ona ait diğer unsurlarla birlikte bağlayıcı bir güzergâh teşkil etmektedir.

- *Kanmon Boğazları*: Honşu Adası ile Kyushu Adası arasında konumlanan yaklaşık 15 km uzunluğunda, derinliğinin genelde 10.1 metrenin üzerinde olduğu³⁸ ve en geniş yeri 1 deniz mili dar yerlerinde ise 205

³³ Bkz. “*Sailing Directions*”, vol. II, s. 140

³⁴ *ibid.*

³⁵ Bkz. “*Sailing Directions*”, vol. II, s. 123.

³⁶ *ibid.*

³⁷ Bkz. **Frédéric L.**, *Japan Encyclopedia* (translated by Roth), New Haven, 2002, s. 91.

³⁸ En alçak kesimi 6.7 metredir. Danimarka’nın Köprü Dâvasına ilişkin Uluslararası Adalet Divanına sunduğu karşı dilekçede Kanmon Boğazının asgarî derinliğinin 13 metre olduğu ifade edilmektedir. Bkz. “*Passage through the Great Belts (Finland v. Denmark): Counter-Memorial Submitted by the Government of Kingdom of Denmark*”, May 1992, s. 165 paragraf 479 via www.icj-cij.org/docket/files/86/6893.pdf (son ziyaret tarihi: 15/04/14). Danimarka tarafından verilen bu karşı dilekçe de Kanmon Boğazlarının genişliği konusunda da, kesin bir bilgi sunulmaktan kaçınılırken, en dar yerinde

metreyi geçmeyen Kanmon Boğazı Japon Denizi ile Japon İç (Seto) Denizini birbirine bağlamaktadır³⁹.

- *Tsushima Boğazı*⁴⁰: Japon Denizi ile Doğu Çin Denizini bağlayan ve oldukça önemli ve işlek bir boğaz alanı olan Tsushima Boğazı Japonya ile Kore yarımadası arasında konumlanmış ve Japonya'ya ait Tsushima Adası tarafından ikiye ayrılmıştır. Tsushima Boğazının, bu ikiye ayrılmış biçimiyle irdelenmeden evvel bir bütün olarak genel fizikî özelliklerinin ortaya konulması yararlı olacaktır. Boğazın kapladığı alan 75000 km² (22000 mil²) olup ortalama derinliği 101 metre, en derin yeri 227 metre, uzunluğu 280 km (151 mil) genişliği ise 180 km (97 mil) olmaktadır⁴¹.

Batı Tsushima Boğazı: Kore Yarımadası (Güney Kore)-(tabii kıyıda ki ufak adacıklar dikkate alınmalı) ile Japonya'ya ait Tsushima Adası (tabii ki

sadece birkaç yüz metre genişliğin söz konusu olduğunun belirtilmesiyle yetinilmiştir. Bkz. *ibid.*

³⁹ Bkz. “*Sailing Directions*”, vol. II, s. 231.

⁴⁰ Burada isme ilişkin bir açıklama yapılması gerekmektedir. Gerek “Batı Tsushima”, gerek “Doğu Tsushima” Japonya ile Kore yarımadası arasında konumlanan ve “Japon Denizi” ile “Doğu Çin Denizi”ni birbirine bağlayan suyunu teşkil etmektedir. “Kore Boğazı” olarak da adlandırılan ve tam ortasında Japonya'ya ait Tsushima Adasının bulunduğu bu suyunun ismi çeşitli kaynaklarda farklı farklı ortaya konulmaktadır. Hattâ, bu suyu için aynı ülkenin (resmî) kaynaklarında bile farklı ad ve telâffuzlar kullanılabilmektedir. Kısaca ortaya koymak gerekirse, Güney Kore’de “Kore Boğazı” olarak adlandırılan, Japonya’da “Tsushima Boğazı” olarak isimlendirilen, bazı Batılı kaynaklarda ise “Chosen (Japonca Kore) Boğazı” olarak geçen suyu aynı suyoludur. Bununla birlikte, Tsushima Adasının ikiye böldüğü bu suyolunda, bazen “Kore Boğazı” batıda yer alan geçişe denilirken, doğuda yer alan geçişe “Tsushima Boğazı” denilebilmektedir. Bu suyoluna ilişkin isimsel tüm bu varyasyonlar sınırlı olmadığı gibi, kaynaktan kaynağa da çeşitlendirilebilir. Bununla birlikte, *Pak*, II. Dünya Savaşının sonuna kadar tüm suyunun “Kore Boğazı” olarak adlandırıldığını, savaştan sonra 1981 yılına kadar olan dönemde Japonların batı kanalına “Kore Boğazı”, doğu kanalına ise “Tsushima Boğazı” adını verdiklerini, 1981 sonrasındaki dönemde ise tüm “Kore Boğazı”nı “Tsushima Boğazı” olarak adlandırdıklarını ifade etmiştir. Bu suyunun adına ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Pak**, 1988, s. 1; **Park C. H.**, The Korea Strait, in *International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?*, edited by Van Dyke & Alexander & Morgan, Honolulu, 1988, s. 173 ve 176.

⁴¹ Bkz. **Pak**, 1988, s. 3; **Pak C. Y.**, UNCLOS and the Korean Straits, in *UN Convention on the Law of the Sea and East Asia*, edited by Kim & Park & Lee & Paik, Seoul, 1996, s. 56.

kıyıdaki ufak adacıklar dikkate alınmalı) arasında konumlanan Batı Tsushima Boğazının en geniş yerinde (Atalante Adası ile Ina Zaki arası) 26 deniz mili genişliğinde olduğu, buna karşılık en dar yerinde (Craigie Adası ile Kamino Shima arası) ise 22.8 deniz mili olduğu belirtilmektedir⁴².

Doğu Tsushima Boğazı: Japonya'ya ait Tsushima Adası ile Honşu Adası arasında (kıyılarına yakın ufak ada ve adacıklar dikkate alınmalı) konumlanan boğazın, böylelikle iki kıyısı da Japonya'ya ait olmaktadır. Doğu Tsushima Boğazının en dar yerinde genişlik 25 deniz mili olarak ifade edilmektedir⁴³.

- *Osumi Boğazı*: Ryukyu Adalar zincirinin en kuzeylisi olan Osumi Grubundan Tanega Shima açıklığındaki Mage Shima ile Kyushu Adasının güney kıyısı arasında konumlanan Osumi Boğazı en dar yerinde 16 deniz mili genişliğindedir⁴⁴.

- *Tanegashima Boğazı*: Tanega Shima ile Yaku Shima arasında konumlanan boğaz Doğu Çin Denizini Pasifik Okyanusuyla bağlamaktadır ve en dar yerinde genişlik 10 deniz milidir⁴⁵.

- *Yakushima Boğazı*: Yaku Shima ile Kuchineroabu arasında konumlanan ve en dar yerinde 6.5 deniz mili genişliğinde olan bu boğaz, Doğu Çin Denizini Pasifik Okyanusuyla bağlamaktadır⁴⁶.

- *Tokara Boğazı*: Tokara Takımadaları dâhilindeki Yaku Shima ile Osumi Grubuna dâhil Hiro Se Adası arasında konumlanan Tokara Boğazı

⁴² Bkz. **Kennedy** R.H., A Brief Geographical and Hydrological Study of Straits Which Constitute Routes for International Traffic, *United Nations Conference on the Law of the Sea, vol. I: Preparatory Documents*, Document A/CONF.13/6 and Add 1, Geneva, 1958, s. 123. Ayrıca, bkz. **Deaton**, s. 26-27; **López Martín**, s. 86; **Pak**, 1988, s. 3; **Pak**, 1996, s. 56; **Park**, s. 173.

⁴³ Bkz. **Kennedy**, s. 125. Ayrıca, bkz. **Deaton**, s. 27; **López Martín**, s. 86; **Pak**, 1988, s. 3; **Pak**, 1996, s. 56; **Park**, s. 173.

⁴⁴ Bkz. **López Martín**, s. 86; **Sharma** O. P., *The International Law of the Sea: India and the UN Convention of 1982*, New Delhi, 2009, s. 335; **Wang**, s. 91.

⁴⁵ Bkz. **Sharma**, s. 335.

⁴⁶ Bkz. **Sharma**, s. 335. *Alexander* da, herhangi spesifik bir değer vermeksizin 6 ilâ 24 deniz mili arasında genişliğe sahip bulunan boğazlar listesinde “Yakushima Boğazı”na yer vermiştir. Bkz. **Alexander**, 1986, s. 203. Buna karşılık, *López Martín* ise, bu boğazın en dar yerindeki genişliği 30 deniz mili olarak göstermektedir. Bkz. **López Martín**, s. 86.

Doğu Çin Denizi ile Pasifik Okyanusunu birbirine bağlamaktadır ve en dar yeri 22 deniz milidir⁴⁷.

- *Kuchinoshima Boğazı*: Kuchino Shima ile Nakano Shima arasında konumlanan bu Boğaz Doğu Çin Denizini Pasifik Okyanusuyla bağlamaktadır.

- *Nakanoshima Boğazı*: Nakano Shima ile Suwanose Shima arasında konumlanan bu Boğaz Doğu Çin Denizini Pasifik Okyanusuyla bağlamaktadır ve en dar yerinde genişlik 11 deniz milidir⁴⁸.

- *Suwanose Boğazı*: Suwanose Shima ile Akuseki Shima arasında konumlanan ve Doğu Çin Denizini Pasifik Okyanusuyla bağlayan Suwanose Boğazının en dar yeri 9 deniz milidir⁴⁹.

- *Amami Geçişi*: Yakoate Adası ile Amami-O Shima Adası arasında konumlanan bu Boğaz Doğu Çin Denizini Pasifik Okyanusuyla bağlamaktadır.

- *Miyako Boğazı*: Okinawa Adası ile Miyako Adası arasında konumlanan ve Doğu Çin Denizini Pasifik Okyanusuyla bağlayan bu boğazın genişliği yaklaşık olarak 145 deniz miliyken derinliği ise 500 ilâ 1500 metre arasında değişmektedir⁵⁰.

- *İshigaki Boğazı*: İshigaki Adası ile Miyako Adası arasında konumlanan ve Doğu Çin Denizini Pasifik Okyanusuyla bağlayan İshigaki Boğazı, 25 deniz mili genişliğinde ve 70 ilâ 500 metre arası bir derinliktedir⁵¹.

- *Taraku Boğazı*⁵²: Kuril Adaları dâhilindeki Taraku Adası ile Shibotsu Adası arasında konumlanan bu boğaz, fiilî olarak Rusya Federasyonu hâki-

⁴⁷ Bkz. **Sharma**, s. 335.

⁴⁸ Bkz. **Sharma**, s. 335.

⁴⁹ Bkz. **Sharma**, s. 335.

⁵⁰ Bkz. **Sayers** E., The “Consequent Interest” of Japan’s Southern Islands, *Naval War College Review*, vol. 66/2, 2013, s. 47.

⁵¹ Bkz. **Sayers**, s. 47.

⁵² Taraku ve devamındaki boğazların hepsi kuzeyde yer alan ve Rusya Federasyonu ile üzerlerinde egemenlik sorununun yaşandığı Kuril Adalarının güneyini teşkil eden dört ada arasındaki (Etorofu Boğazı hariç, çünkü bir kıyısı her hâlde Rusya Federasyonuna ait olmaya devam edecek) boğazlardır. Üzerlerinde aidiyet sorunu yaşanan bu adalar arasında yer alan boğazlar da, her hâlükârda bu çalışmanın kapsamına alınarak sıralanmıştır. Taraku Boğazı ve devamında sıralanan diğer tüm boğazların kuzeyde sıralandık-

miyeti altındadır. Boğazın en dar yeri 2.5 deniz mili genişlikteyken, derinlik oldukça düzensizdir ve bazı yerlerde 7.6 metreden az olabilmektedir⁵³.

- *Shikotan Boğazı*: Hokkaido Adasının doğu kıyılarında bulunan Shikotan Boğazı, 12 deniz mili genişliğindedir⁵⁴.

- *Kunashiri Boğazı*: Kunashiri Adası ile Etorofu Adası arasında konumlanan bu boğazın 12 mil genişliğinde olduğu, Atoiya noktasının batısında kıyının açığında konumlanan bir resif haricinde seyrüseferi tehlikeye düşürecek herhangi bir unsurun olmadığı ve Şubat ile Mayıs ayları arasında buzla kaplandığı bildirilmektedir⁵⁵.

- *Etorofu Boğazı*: Güney Kuril Adalarına dâhil olan ve Japonya'nın üzerinde egemenlik talep ettiği en kuzeydeki Kuril Adası konumundaki Etorofu ile diğer bir Kuril Adası olan (Rusya Federasyonuna ait olup Japonya tarafından egemenlik talep edilmeyen) Uruppu arasında konumlanan Etorofu Boğazının 24 deniz mili genişliğinde olduğu, Etorofu Adasının kıyısına yakın alanlarda seyrüseferi engelleyecek bir tehlikenin olmadığı belirtilirken, boğazın bazen kış aylarında donduğu da ifade edilmektedir⁵⁶.

III. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Çerçevesinde Boğazlara İlişkin Hükümlerin İncelenmesi

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde boğazlara ilişkin rejim, Sözleşmenin 34 ilâ 45. maddelerini teşkil eden ve “Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlar” (*Straits Used for International Navigation*) başlığını taşıyan III. Bölümünde düzenlenmiştir⁵⁷. Boğazlara ilişkin bu düzenlemenin temel unsurlarını, kısaca, özetlemek gerekirse:

ları unutulmamalıdır. Öte yandan, burada ele alınan boğazlar bilinen ve önemli seyrüsefer güzergâhı teşkil eden veya etme potansiyeli olan boğazlardır. Bunlar haricinde, daha küçük çaplı boğazlar-küçük oluşumlar arasında konumlanmış olan boğazlar, örneğin Yuri Boğazı veya Suisho Boğazı inceleme dâhiline alınmamıştır.

⁵³ Bkz. “*Sailing Directions*”, vol. I, s. 10.

⁵⁴ Bkz. “*Sailing Directions*”, vol. I, s. 10. Boğazda seyirüsefere engel tek nokta bulunmaktadır, ki bu engel genişliği 8 deniz miline düşürmektedir

⁵⁵ Bkz. **Rees**, s. 164-165. Bu boğazın genişliğine dair ayrıca bkz. **Wang**, s. 90.

⁵⁶ Bkz. **Rees**, s. 162-163. Bu boğazın genişliğine dair ayrıca bkz. **Wang**, s. 90.

⁵⁷ 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin üçüncü bölümü üç kısma ayrılmıştır. Bu itibarla, 34 ilâ 36. maddeler arasında “genel hükümler”e (*general*

- Her şeyden evvel, boğazlar ayrı bir deniz yetki alanı teşkil etmezler, sadece coğrafi birer mefhumdur⁵⁸. Coğrafi açıdan değerlendirildiğinde, boğazlar, çeşitli deniz alanlarını birbirine bağlayan, karaların geçit oluşturacak şekilde birbirlerine yaklaştıkları ve bu itibarla ilgili karaları da aynı zamanda birbirinden ayırmış olan dar coğrafi deniz alanlarıdır⁵⁹. Boğazların, Deniz Hukuku Sözleşmesinde düzenleme konusu oluşturmaları ve bu çerçevede önemleri, düzenlemenin de açıkça ortaya koyduğu üzere, seyrüseferin düzenlenmesine ve güvenliğinin sağlanmasına duyulan ihtiyaçtan kaynaklanmaktadır⁶⁰. Yâni, kısaca, 1982 tarihli Sözleşmede boğazlarla ilgili kısımda

provisions) yer verilirken, 37 ilâ 44. maddeler arasında boğazlardan temel geçiş rejimi olarak düzenlenen “transit geçiş” (*transit passage*) ele alınmış ve son olarak tek madde hâlinde 45. maddede boğazlardan “zararsız geçiş” (*innocent passage*) düzenlenmiştir.

⁵⁸ Nitekim, *Westlake*, boğazların uluslararası hukukun ilgi alanına girebilmesi için, ister boğazın iki kıyısı da tek devlete ait olsun, ister boğazın kıyıları birden fazla devlete ait olsun, onların karasularının genişliğini aşmayan boğazların olması gereğinin altını çizmiştir. Bkz. **Westlake J.**, *International Law (Peace)*, vol. I, 2nd edition, Cambridge, 1910, s. 197. Benzer şekilde, *Caminos* da, uluslararası boğaz teriminin, tamamen boğazın kıyılarındaki devlet veya devletlerin karasuları dâhilinde kalan boğazlara işaret ettiğini belirterek; açık deniz koridoru ihtiva edenlerin uluslararası boğaz teşkil etmediğini vurgulamıştır. Bkz. **Caminos**, s. 19. (bkz. *infra* dipnot: 135). Paralel şekilde bkz. **Baxter R. R. & Triska J. F.**, *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Massachusetts, 1964, s. 159-160.

⁵⁹ Dikkat edilmesi gereken en önemli hususlardan biri, coğrafi anlamda, *kesin* bir boğaz tanımının olmamasıdır. Bkz. **Smith**, s. 88. **Smith**'in bu düşüncesine karşılık, *Hodgson* ve *McIntyre* ise, coğrafi olarak boğaz tanımının oldukça kolay yapılabileceğinin, aksine hukukî tanımın, özellikle karasuları genişliğinin de sürekli değişimine bağlı olarak, oldukça dinamik olduğunun altını çizmişlerdir. Bkz. **Hodgson & McIntyre**, s. 9. Hemen belirtilmelidir ki, *Smith* bu konuda farklı bir düşünce geliştirmiş, her ne kadar karasuları genişliği (en azından o dönem için) değişken olsa da, bunun hukukî anlamda boğaz tanımının kesinliğini etkilemeyeceğini açıklamaya çalışmıştır. Bkz. *ibid.* Bu konuda, ayrıca *Baxter* ve *Triska*'nın geliştirdiği tartışmalar da göz önüne alınabilir. Bkz. **Baxter & Triska**, s. 3-10.

⁶⁰ Bu çerçevede, uluslararası hukuk açısından boğaz tanımının ele alınması gerekmektedir. Bu konuda tespit edilen önemli ve ilk kriterler, ilgili birtakım boğazlara o boğazların özelinde spesifik düzenleme getiren antlaşmalar dışında, 1949 tarihli Korfuz Boğazı Dâvasında Uluslararası Adalet Divanının verdiği kararda belirttiği şu hususlardır: “... *Divan'ın görüşüne göre belirleyici kriter, daha çok, (boğazın) iki açık deniz kesimini bağlayan coğrafi konumu ve uluslararası seyrüseferde kullanılma olgusudur.*” (... in the

boğazlardan geçiş rejimleri ele alınmaktadır. Bunun dışında, boğazlar da bünyelerinde, genişlikleri ve fizikî yapılarıyla doğrudan orantılı biçimde iç suları ve karasuları başta olmak üzere çeşitli deniz yetki alanlarını barındırmaktadırlar. Böylelikle, kıyı devletinin yetkileri, temelde, seyrüsefer harici konularda ilgili boğazların genişliği de hesaba katılmak suretiyle uluslararası hukuk çerçevesinde oluşturulmuş deniz yetki alanlarında sağlanan yetkilerden ibaret olacaktır.

- 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi III. Bölümü çerçevesinde boğazlar doktrinde çeşitli sınıflamalara tâbi tutulmaktadır. Bazıları ana sınıflar ve onlara ilişkin alt sınıflara göre ayrımlar yaparken, bazıları doğrudan ayrımlara gitmektedir⁶¹. Kanımızca, 1982 Sözleşmesi çerçevesinde gerçekleştirilecek bir sınıflandırmada Sözleşmede neyin düzenlendiği ön plânda tutulmalıdır, ki bu da *boğazlardan geçiş rejimidir*. Bu itibarla 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde boğazlardan üç tür geçiş rejimi söz konusu edilmektedir: “transit geçiş rejimi”, “(askıya alınamayan) zararsız geçiş rejimi” ve “statüsü (geçiş rejimi) uzun süredir mevcut uluslararası bir antlaşmayla düzenlenen boğazlardan geçiş rejimi”⁶².

opinion of the Court the decisive criterion is rather its geographical situation as connecting two parts of high seas and the fact of its being used for international navigation). Bkz. Uluslararası Adalet Divanı'nın 1949 tarihli Korfu Boğazı Dâvasına ilişkin karar metni, s. 28 via www.icj-cij.org/docket/files/1/1663.pdf (ziyaret tarihi: 14/12/07). Belirtilen bu hususlar çevresinde doktrinde uluslararası bir boğaz tanımı geliştirilmeye çalışılmıştır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde yer alan düzenleme de göz önüne alındığında, 1977 yılında *Pharand*'ın ortaya koyduğu şu üç unsur uluslararası hukuk açısından boğaz tanımında belirleyici olabilecektir: “24 deniz mili genişliği geçmemek”, “açık denizlerin iki kısmını veya yabancı bir devletin karasularını bağlamak” (bu son unsura, şüphesiz, *münhasır ekonomik bölge* de eklenmelidir) ve “uluslararası seyrüseferde kullanılmak”. Bkz. **Pharand D.**, *International Straits, Thesaurus Acroasium*, vol. 7, 1977, s. 72.

⁶¹ Bu konuda bazı yazarların sınıflandırmalarına ilişkin açıklamalar için bkz. **Çamyamaç**, s. 278-279 dipnot: 1164.

⁶² Bu demek değildir ki, hangi geçiş rejiminin hangi coğrafi özellikler arz eden boğazlarda uygulanacağını bilmesine gerek yoktur. Tabii ki, bu husus oldukça önemlidir. Fakat, önemi bir yana, bunun tek başına bir sınıflandırma konusu teşkil etmemesi gerektiği düşüncesindeyiz.

- 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin boğazlara ilişkin düzenlemelerinin yer aldığı III. Bölümde temel geçiş rejimi olarak “transit geçiş rejimi” öngörülmüştür. Sözleşme m. 38/2’de transit geçiş rejimi şu şekilde tarif edilmektedir: “*Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kesimi ile diğer bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge kesimi arasında, boğazdan, sadece sürekli ve çabuk geçiş amacıyla, bu bölümle uyumlu olarak seyrüsefer ve uçuş özgürlüğünün kullanılması anlamını taşır*”⁶³. Aynı fıkranın devamında, “Singapur istisnası” (*Singapore Exception*)⁶⁴ olarak da anılan, boğazın kıyıdaşı ülkenin limanlarına giriş, çıkış gibi hususların, ilgili devletin ülkesine girişe dair kuralların göz önüne alınması koşuluyla transit geçiş hakkını engellemeyeceğine dair bir düzenlemeye yer verilmiştir. Aynı maddenin üçüncü fıkrasında ise, transit geçiş rejimiyle bağdaşmayan tüm geçişlerin bu Sözleşmenin diğer

⁶³ Transit geçiş rejimine dair daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Caminos H.**, The Legal Régime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, *Recueil des cours*, vol. 205, 1987-V, 1987, s. 142-177 ve hattâ s. 178-232; **Churchill R. R. & Lowe A. V.**, The Law of the Sea, 3rd edition, Manchester, 1999, s. 104-110; **El-Mor A.**, The Regime of Passage in Straits Used for International Navigation in the Light of the Third U.N. Conference on the Law of the Sea, *Revue égyptienne de droit international*, vol. 37, 1981, s. 54-61; **Jia**, s. 129-167 ve hattâ s. 168-208; **Koh**, 1985, s. 143-163; **Langdon J. B. R. L.**, The Extent of Transit Passage: Some Practical Anomalies, *Marine Policy*, vol. 14/2, 1990, s. 130-136; **López Martín**, s. 151-198; **Mahmoudi S.**, Transit Passage, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (son ziyaret tarihi: 04/10/10); **Özman A.**, Deniz Hukuku I: Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları, Ankara, 2006, s. 366-373; **Pazarıcı H.**, “Uluslararası Boğazlar” Kavramı ve Geçiş Rejimleri, in *Gündüz Aybay Armağanı*, edited by R. Aybay, İstanbul, 2004, s. 73-74; **Rothwell D.R. & Stephens T.**, The International Law of the Sea, Oregon, 2010, s. 239-243; **Tanaka Y.**, The International Law of the Sea, Cambridge, 2012, s. 102-104; **Treves T.**, Navigation, in *A Handbook on the New Law of the Sea*, vol. II, edited by Dupuy & Vignes, Dordrecht, 1991, s. 945-956 ve 970-976; **Yturriaga de J. A.**, Straits Used for International Navigation: A Spanish Perspective, Dordrecht, 1991, s. 165-239.

⁶⁴ Konuya dair bkz. **Koh T. T. B.**, Straits Used for International Navigation: Some Recent Developments, in *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives-Essays in Honor of Edgar Gold*, edited by Chircop & Letalik & McDorman & Rolston, Leiden, 2012, s. 20. Ayrıca, bkz. **Caminos**, s. 144; **Yturriaga**, s. 168-169.

hükümlerine tâbi olacağı yönünde bir düzenlemeye gidilmiştir⁶⁵. Transit geçiş rejiminin kullanıldığı boğazlar, doğal olarak 24 deniz milini aşmayan ve uluslararası trafikte kullanılan boğazlar olmalarının yanı sıra, bir münhasır ekonomik bölge veya açık deniz alanını bir başka münhasır ekonomik bölge veya açık deniz alanıyla bağlayan boğazlar olmak zorundadır⁶⁶. Transit geçiş rejimi ile karasularından zararsız geçiş rejimi⁶⁷ arasında ilk bakışta göze çarpan üç temel fark ise şu şekilde sıralanabilir⁶⁸:

⁶⁵ Bu konuda doktrinde oldukça ilginç ve teorik hususlar ortaya konulabilmektedir. Bunların en başında, bir boğazda konumlanan iki kıyıdaş devletin ilgili boğazdaki mevcut limanları arasında yaşanan deniz trafiğinin transit geçiş hakkını oluşturmadığı hususu gelmektedir. Bu konu hakkında daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Caminos**, s. 145-146; **El-Mor**, s. 61-62; **Koh**, 1985, s. 151-152.

⁶⁶ Bu çerçevede, transit geçiş rejiminin söz konusu olduğu boğazlarda bağladıkları deniz alanı dikkate alındığında üç varyasyon gözlenmektedir: “iki açık deniz alanını birbirine bağlama”, “iki münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağlama” veya “bir açık deniz alanıyla bir münhasır ekonomik bölge alanını birbirine bağlama”.

⁶⁷ Karasularından zararsız geçiş rejimi 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 17 ilâ m. 26 arasında düzenlenmiştir. Karasularından zararsız geçiş hakkına dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Agyebeng W. K.**, *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*, *Cornell International Law Journal*, vol. 39/2, 2006, s. 371-399; **Churchill & Lowe**, s. 81-92; **El-Mor**, s. 65-74 (yazar, konuyu boğazlara ilişkin zararsız geçiş kurallarıyla birlikte ele almış); **Hakapää K.**, *Innocent Passage*, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 via www.mpepil.com (ziyaret tarihi: 04/10/10); **O’Connell D. P.**, *International Law of the Sea* (edited by Shearer), vol. I, Chippenham, 1989, s. 260-298; **Özman**, s. 310-327; **Rothwell & Stephens**, s. 214-224; **Tanaka**, s. 85-96; **Treves**, 1991, s. 906-940.

⁶⁸ Karasularından zararsız geçiş hakkıyla transit geçiş rejimi arasındaki farklar, kuşkusuz, bu üç temel farkla sınırlı değildir. Bu üç fark sadece ilk bakışta göze çarpan, düzenleme gerçekleştirilirken temel olarak tartışılan ve gündemde kalan hususlara ilişkindir. Bu iki geçiş rejimi arasında belirtilen üç fark dışında şu farklar da sıralanabilir:

- Karasularından zararsız geçiş hakkında kat edilecek yollar/güzergâhlar ilgili uluslararası örgütün tavsiyeleri de dikkate alınarak kıyı devletince belirlenirken (m. 22/1&3), transit geçiş rejiminde kat edilecek yolun/güzergâhın belirlenmesi yetkili uluslararası örgüte yapılacak bir sunum ve bunun sonucunda yine ilgili örgütle anlaşmak suretiyle kıyı devleti tarafından belirlenecektir (m. 41/1&4).

- Karasularından zararsız geçiş hakkı bağlamında nükleer veya diğer tehlikeli ve zehirli madde veya materyal taşıyan gemi veya tankerlerden, geçişlerini, belirlenen güzergâhlar

a) Karasularından zararsız geçiş hakkı sadece gemiler için söz konusudur; oysa ki, transit geçiş rejimi, hem gemileri, hem uçakları kapsamaktadır⁶⁹.

dâhilinde gerçekleştirmeleri istenebilirken (m. 22/2), nükleer güçle çalışan veya nükleer veya diğer tehlikeli ve zehirli madde veya materyal taşıyan gemilerin belirli belgeleri bulundurmaları ve özel tedbirleri gözetmeleri istenebilecekken (m. 23), transit geçiş rejiminde bu şekilde kısıtlamalara Sözleşmede yer verilmemiştir.

- Karasularından yapılacak zararsız geçişe ilişkin kanun ve düzenleme yapmaya ilişkin kıyı devletinin yetkisinin transit geçiş rejimine oranla daha geniş olduğu gözlenmektedir (m. 21-22-23).

- Karasularından zararsız geçiş hakkında, bu geçişin zararsız olmadığı düşünülen ve geminin doğacak zararda sorumluluğunun olduğu durumlarda kıyı devletini geçiş önlemek için gerekli adımları atmamakla yetkilendiren bir hüküm söz konusuysa (m. 25/1), transit geçiş rejiminde bu geçiş rejiminin gereklerine uymayan veya ihlâl eden gemilere ilişkin ne gibi adımlar atılacağına dair açık bir hüküm mevcut değildir.

- Karasularından yapılacak zararsız geçişte sunulan hizmet karşılığı talep edilebilecek bir ücret (m. 26/2), transit geçiş rejimi için söz konusu edilmemiştir.

- Karasularından zararsız geçiş hakkındaki (m. 27&28) aksine transit geçiş rejiminde, gemiler üzerinde cezaî ve adli yetkinin uygulanmasına dair hükümler mevcut değildir.

Konu hakkında daha fazla bilgi için bkz. **Sharma**, s. 86-87. *Sharma*, bir adım daha atarak, karasularından zararsız geçişe ilişkin yabancı devlet savaş gemileri için önceden izin alma şartı öngörülebileceğini ve fakat buna karşılık, transit geçiş rejiminde bu şekilde bir ön iznin söz konusu olamayacağını altını çizmiş, karasularından zararsız geçişe ilişkin ön bildirimde dair örnek olarak ise Hindistan'ın iç düzenlemelerine yer vermiştir. Bkz. *ibid.*, s. 87 ve arka not: 108. Bu son kalemi konuya dair açık bir fark olarak nitelendirmek ne kadar doğru sayılabilecektir, tartışılır. Gerek konuya ilişkin uluslararası örf ve âdet kurallarında, gerek ilgili Sözleşmelerde savaş gemilerinin karasularından geçerken bir ön bildirim ihtiyacının olmadığı sonucu çıkarılabilirse de, sadece bazı devletlerin ısrarla ön bildirim ve hattâ izin şartı koydukları gözlenmektedir.

Karasularından zararsız geçiş hakkı ve transit geçiş rejimine dair farkların genel değerlendirilmesi için ayrıca bkz. **Ngantcha**, s. 56-61; **Równy**, s. 73 vd.

⁶⁹ Uçakların boğazlar üzerinden uçuş hakkına ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Abeyratne R.**, *Air Navigation Law*, Heidelberg, 2012, s. 25; **Hailbronner K.**, *Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea*, *American Journal of International Law*, vol. 77/3, 1984, s. 494-501; **Heller P. P.**, *Air Space over Extended Jurisdictional Zones*, in *Law of the Sea: Neglected Issues*, edited by Gamble, Honolulu, 1979, s. 140-141; **Milde M.**, *International Air Law and ICAO*, Utrecht, 2008, s. 39; **Oduntan G.**, *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space: Legal Criteria for Spatial Delimitation*, Oxon, 2012, s. 133-134.

b) Karasularından zararsız geçiş hakkı gerektiğinde ve belirli koşullara uymak kaydıyla ilgili kıyı devletince geçici olarak askıya alınabilirken, transit geçiş rejiminde geçiş hiçbir biçimde askıya alınmaz.

c) Karasularından zararsız geçiş hakkında denizaltılar su üzerinden ve bayraklarını çekmiş olarak gitmek zorundayken, transit geçiş hakkında denizaltılar su altından seyredebilecektir⁷⁰.

- Temel geçiş rejimi transit geçiş rejimi olmakla beraber, iki istisnaî durumda zararsız geçiş hakkı söz konusu olmaktadır:

a) Açık deniz veya münhasır ekonomik bölgeyi bir devletin karasularıyla bağlayan boğazlar⁷¹.

⁷⁰ Esasen, bu son konu tartışmalıdır. Transit geçiş rejimi dâhilinde denizaltıların su altından gidebileceklerine dair açık bir düzenleme olmasa da, bu, genel olarak 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 39/1(c)'de yer alan gemilerin normal geçiş şekilleriyle geçiş yapacaklarına ilişkin düzenlemeden kaynaklanmaktadır. Ayrıca, karasularından zararsız geçiş hakkında denizaltıların su üzerinde ve bayrak çekerek seyredeceklerine ilişkin açık bir hükme rağmen, transit geçiş rejiminde bu şekilde bir hükme yer verilmemiş olduğunun da altı çizilmelidir. Oysa, bazı yazarların, en azından bir dönem denizaltıların su altından seyredebilmesine dair açık bir düzenleme yapılmamasını eleştirdikleri gözlenmektedir. Bkz. **Reisman W. M.**, The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law-Making, *American Journal of International Law*, vol. 74/1, 1980, s. 71-75. **Friedheim** ise, bu konuda, uçakların normal geçiş şeklinin açık olduğunu ve bunun uçuşu hiçbir şüpheye mahâl bırakmaksızın ortaya koyduğunu belirttikten sonra, denizaltıların ise, hem su üzerinden, hem su altından geçiş yapabildiklerini, bunun da soruna yol açabileceğini ifade ederek, denizaltıların eğer su üzerinden geçiş yaparlarsa su üzerinde büyük kısımlarının görünmediği için özellikle diğer transit yapan gemiler açısından tehlike yaratabileceklerini, bunları radarların algılamasının güç olabileceğini ve dahası denizaltıların su üzerinde seyrederken hareket kabiliyetlerinin oldukça düşük olduğunu vurgulayarak, bu araçların normal geçiş şeklinin sualtından olması gerektiğine işaret etmiştir. Bkz. **Friedheim**, s. 91. Öte yandan, **Ghosh** ise, denizaltıların ve özellikle suyun altından geçişlerinin, gerek Amerika Birleşik Devletleri, gerek SSCB için önemini altını çizmiştir. Bkz. **Ghosh**, s. 809.

⁷¹ 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 16/4'te düzenlenen bu husus, I. Deniz Hukuku Konferansında uzun süren tartışmalar sonucunda "Tiran Boğazı"na ilişkin oluşturulmuştur. Bu konu hakkında bkz. **Baxter & Triska**, s. 160-162; **Caminos**, s. 52-53; **Gioia A.**, Gulf of Aqaba, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, on-line edition, edited by Wolfrum, 2010 paragraf 13 via www.mpepil.com (son ziyaret tarihi: 04/10/10); **Koh**, 1985, s. 37; **Less S.**, Aqaba, Gulf

b) Bir devletin ana karasıyla yine o devlete ait ada arasında mevcut bir boğazda, meğer ki adanın açık deniz tarafında aynı kolaylıkta seyrüsefere imkân veren bir güzergâhın bulunması durumunda. Oluşumunda İtalya'nın etkili rol oynadığı "Messina İstisnası/Şartı" (*Messina Exception/Clause*)⁷² olarak da adlandırılan bu istisnaî düzenleme⁷³ hakkında bazı soruların cevap-

of, *Encyclopedia of Public International Law: Geographical Issues*, vol. 12, edited by Bernhardt, Amsterdam, 1990, s. 21-22; **López Martín**, s. 15-16 ve 47; **Sanger**, s. 86; **Yturriaga**, s. 32.

⁷² İtalya'nın Deniz Yatağı Komitesine 1973 yılında sunduğu boğazlara ilişkin taslağın (b) paragrafının son kısmında şu şekilde bir düzenlemeye yer verilmiştir: "... *Transit ve uçuşun zararsız geçiş hükümleriyle düzenleneceği boğazlar şunlardır: (1) 6 mil genişlikten fazla olmayan (2) aynı devletin kıyıları arasında olan (3) boğazlarla bağlı deniz kısımları arasında diğer iletişim güzergâhlarına yakın olan*". Bkz. "Straits Used for International Navigation: Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea", vol. I, New York, 1992, s. 103-104 (Bundan sonra "*Straits*", vol. I). İtalya'nın bu önerisinin İngiltere tarafından sunulan karasuları ve boğazlara ilişkin taslak metinde (*Birleşik Krallık Tarafından Sunulan Karasularına ve Boğazlara Dair Taslak Maddeler*) daha düzenli hâle getirildiği görülmektedir. Bu bağlamda İngiltere'nin taslak metninin ilgili kısmı (m. 1/4) şu şekildedir: "(4) *Transit geçiş, bir boğazda sadece şu bağlamda uygulanacaktır: ... (b) Eğer boğaz kıyı devletin bir adasınınca oluşturulmuşsa, adanın deniz tarafında aynı oranda uygun bir açık deniz geçişinin olmaması*". Bkz. "Straits Used for International Navigation: Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea", vol. II, New York, 1992, s. 15 (Bundan sonra "*Straits*", vol. II). Bu düzenleme İngiliz-Fiji Grubunun önerisiyle pekişerek (*ibid.*, s. 86), hâlihazırdaki düzenleme biçimine dönüşmüştür. Bununla birlikte, *Caminos*, her ne kadar İtalyan önerisiyle bu düzenlemenin doğduğunu vurgulasa da, ada istisnasının "Boğazlara Dair Özel Grup" (*Private Group on Straits*) tarafından sunulan taslak maddelerde Tanzanya'nın Pemba Boğazı/Kanalı gözetilerek oluşturulduğunu belirtmektedir. Bkz. **Caminos**, s. 138. *Caminos*'un açıklamalarıyla bağlantılı olarak ayrıca bkz. **Sanger**, s. 94.

⁷³ İtalya ve Ona ait Sicilya Adası arasındaki Messina Boğazının (ve Tanzanya ile yine ona ait Pemba Adası arasındaki Pemba Boğazının) konuya ilişkin temel örnek olarak sunulduğu ve kuralın oluşumunda Messina Boğazının (ve hattâ Pemba Boğazının) dikkate alındığı bilinmektedir. Messina Boğazına ilişkin bilgi ve açıklamalar için bkz. **Alexander**, 1986, s. 157-161 ve 206-207; **Alexander** L. M., Exceptions to the Transit Passage Regime: Straits with Routes of "Similar Convenience", *Ocean Development & International Law*, vol. 18/4, 1987, s. 484-486; **Scovazzi** T., The Strait of Messina and the Present Régime of International Straits, in *Navigating Straits: Challenges for International Law*, edited by Caron & Oral, Leiden, 2014, s. 138-150 özellikle s. 143-150. Ayrıca, bkz. **López Martín**, s. 93 dipnot: 284.

lanması gerekmektedir. Hem oluşturulan içerik, hem kullanılan ifadeler bağlamında belirsizlikler taşıdığı belirtilen bu istisnaî düzenleme için, meselâ *Alexander*, “açık denizden geçen ... benzer uygunluktaki” ifadesinden ne anlaşılması gerektiğini tartışmış, kuralın çıkış noktası olan Messina Boğazının yaklaşık 60 deniz mili bir kısaltma⁷⁴ sağladığını ifade ederek, bu kıstasın genel bir sınır için temel teşkil edebileceğini savlamıştır⁷⁵. Öte yandan, boğazlardan, zararsız geçiş hakkının karasularından geçiş hakkıyla karşılaştırıldığında önemli bir farkla ayrıldığı gözlenmektedir. Bu fark, boğazlardaki zararsız geçiş hakkının, karasularındakinin aksine askıya alınmamasıdır⁷⁶. Bu nedenledir ki, yukarıda da altı çizildiği üzere, boğazlardaki zararsız geçiş hakkı “askıya alınamayan zararsız geçiş hakkı” olarak adlandırılmaktadır.

- Ayrıca, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 35/c’de, açık bir biçimde, uzun süreden beri mevcut olan uluslararası bir antlaşmayla hukukî statüsü, yâni geçiş rejimi düzenlenmiş boğazlar için, ilgili antlaşmada kurulan mevcut düzenin devam edeceği hususuna yer verilmiştir. 1982 tarihli Sözleşme m. 35/c dâhiline giren ve dolayısıyla geçiş rejimi uzun süreden beri mevcut olan bir antlaşmayla düzenlenmiş olan dört boğaz, antlaşmaların eskiden yeniye düzenlenme tarihlerine göre, şu şekilde sıralanabilir⁷⁷: “Danimarka Boğazları”⁷⁸, “Magellan Boğazı”⁷⁹, “Åland Boğazı”⁸⁰ ve “Türk Boğazları”^{81,82}.

⁷⁴ Bu mesafe, 12.5 notluk ortalama bir hızla 4.8 saate mukâbil gelmektedir.

⁷⁵ Bkz. *Alexander*, 1986, s. 159. Hatırlanacağı üzere, *Smith* daha farklı bir ölçütü kıstas almaktadır. Bkz. *Smith*, s. 93 ve 96 (*supra* dipnot: 13).

⁷⁶ 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 45/2.

⁷⁷ 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 35/c çerçevesinde oluşturulabilecek listeye dair farklı değerlendirmeler söz konusu olabilecektir. Sayılan dört boğaz, genelde, tartışmasız biçimde listeye dâhil olduğu kabûl edilen boğazlar konumundadır. Öte yandan, doktrinde bazı yazarlar bu listeye Cebelitarık Boğazını da dâhil etmektedir. Buna karşılık, Cebelitarık Boğazına ilişkin varolduğu gözlenen önce 1904 tarihli daha sonra 1912 tarihli ilgili Antlaşmaların hükümlerinin m. 35/c kapsamını karşılamadığı görüşündeyiz.

Bunun haricinde, yeni gerçekleştirilen antlaşmaların durumu da gündeme getirilebilecektir. Meselâ, III. Deniz Hukuku Konferansı devam ederken Avustralya ve Papua Yeni Gine arasında akdedilen Torres Boğazına ilişkin antlaşma, her ne kadar doğrudan ilgili

boğaza ilişkin olmasa da İsrail ile Mısır arasında 1979 yılında Camp David'de imzalanan Barış Antlaşmasının 5. maddesi bu tür antlaşma ve hükümlerine örnek teşkil edilecektir. Bu durumda, bu antlaşmaların m. 35/c dâhiline girmedikleri muhakkaktır. Buna karşılık, 1982 Sözleşmesi m. 311/2'de taraf devletlerin diğer antlaşmalardan doğan hak ve yükümlülüklerinin Deniz Hukuku Sözleşmesiyle uyumlu ve ondan kaynaklanan haklardan yararlanmayı engellememe koşullarıyla devam edeceği açıkça düzenlenmiştir. Meselâ, ilk bakışta Torres Boğazının en dar yerinde dahi 24 deniz mili aşkın bir genişliğe sahip olunması, bu boğazı 1982 tarihli Sözleşmenin düzenlemesinin konusunu oluşturmayacağını düşündürse de, boğazın coğrafi özellikleri geçişin önemli bölümünde kıyı devletlerinin karasularına girişi zorunlu kılmasından ötürü düzenleme dâhilindedir. Nitekim, ilgili Antlaşmanın 7. maddesinde oldukça ayrıntılı düzenlemeye yer verilirken, 1982 tarihli Sözleşmeyle uyumun altı özellikle çizilmiştir.

⁷⁸ Bkz. **Alexandersson** G., *The Baltic Straits*, The Hague, 1982, özellikle s. 63-90; **Elferink** A. G. O., *The Regime of Passage through the Danish Straits*, *International Journal of Marine & Coastal Law*, vol. 15/4, 2000, s. 555-566; **Jia**, s. 115-121; **Kwiatkowska-Zzechowska** B., *Legal Status of the Baltic Straits*, *Thesaurus Acroasium*, vol. 7, 1977, s. 525-528; **Somers** E., *The Legal Regime of the Danish Straits*, in *The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 12-19; **Symonides** J., *The Legal Status of the Baltic Straits*, *Polish Yearbook of International Law*, vol. 4, 1973, s. 119-146; **Van Dyke**, 2009, s. 197-202; **Verzijl** J. H. W., *International Law in Historical Perspective: Stateless Domain*, vol. IV, Leyden, 1971, s. 129-138; **Vitzthum** W. G., *The Baltic Straits*, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 537-597.

⁷⁹ Arjantin ve Şili arasında 1881 tarihinde sınır konularına dair imzalanan antlaşmanın özellikle 5. maddesi şu şekildedir: “*Magellan Boğazları sonsuz kadar tarafsızlaştırılmış ve serbest seyriüsefer tüm ulusların bayrakları için garanti altına alınmıştır. Bu serbesti ve tarafsızlığı sağlamak için, bu amaca yönelik müdahale teşkil eden hiçbir istihkâm veya askeri savunma yapısı dikilmeyecektir*”. Bu antlaşmanın metni için bkz. “*Treaty between Argentine Republic and Chile, Establishing the Neutrality of Straits of Magellan*”, *American Journal of International Law-Supplement*, vol. 3/2, 1909, s. 121-122. Dahası, bu antlaşmada yer verilen Magellan Boğazının ilgili statüsü iki devlet arasında 29 Kasım 1984 tarihinde akdedilen Barış ve Dostluk Antlaşmasının 10. maddesinde bir kez daha yinelenmiştir. Magellan Boğazına ilişkin daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Infante** M. T., *Straits in Latin America: The Case of Magellan*, *Ocean Development & International Law*, vol. 26/2, 1995, s. 175-187; **Van Dyke**, 2009, s. 206-208; **Verzijl**, s. 139-138. Ayrıca, bkz. **Orrego-Vicuña** F., *Chile*, in *The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives*, edited by Zacklin, Leiden, 1974, s. 199.

⁸⁰ Gerek Finlandiya, gerek İsveç III. Deniz Hukuku Konferansının 11. Toplantısında (New York, 8 Mart-30 Nisan 1982) ilgili antlaşmanın m. 35(c) kapsamına girdiğini ifade etmiştir. Bkz. “*Straits*”, vol. II, s. 132. Finlandiya ve İsveç’in, bu çerçevede atıfta bulun-

- Boğazların bağladıkları su alanlarına göre geçiş rejimlerinin tespit edilmesi bir yana, yukarıda sayılan tüm boğaz sınıfları için aranan diğer bir unsur “işlevsel” (*functional criteria*) yönü olan “uluslararası seyrüseferde/trafikte kullanılma”dır. İşlevsel kabul edilen bu unsur için uluslararası seyrüseferde kullanılmanın anlamını irdelemek gerekecektir. Ne yazık ki, gerek bu unsuru öngören sözleşmesel düzenlemeler, gerek uluslararası yargı organlarının kararları bu konuda tam bir açıklık getirememiştir. Boğazlara ilişkin en önemli eserlerden birini veren *Brüel*'e göre uluslararası seyrüseferde kullanılma beş kriter üzerinden ele alınarak tespit edilmelidir: boğazdan geçen gemi sayısı, geçiş yapan gemilerin toplam tonajı, kargoların değeri, gemilerin ortalama büyüklüğü ve geçen gemilerin ülkelere dağılımı⁸³. Bu itibarla, yine yazar, “uluslararası” terimiyle işaret edilenin bu tür boğazların kullanımına dair çıkarın dünya genelinde olmasını göstermiştir⁸⁴. *Brüel*'in belirlemelerine karşılık, Uluslararası Adalet Divanının 1949 yılın-

dukları 1921 tarihli “*Aland Adalarının İstihkâm Edilmemesi ve Tarafsızlaştırılmasına İlişkin Sözleşme*”dir. Bu Sözleşmenin tam metni için bkz. “Convention Respecting Non-Fortification and Neutralization of the Aland Islands”, *American Journal of International Law-Supplement*, vol. 17/1, 1923, s. 1-6. Ayrıca, konuya ilişkin olarak bkz. **Alexandersson**, s. 69; **Rotkirch** H., Discussions and Questions, in *The Law of the Sea in the 1980s*, edited by Park, Honolulu, 1983, s. 613; **Symonides**, s. 134-135.

⁸¹ Türk Boğazlarının günümüzdeki resmî rejimi 1936 tarihinde akdedilen “*Montrö Boğazlar Sözleşmesi*”yle belirlenmiştir. Türk Boğazlarından geçiş rejimine ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Aybay** G., On the Power of Turkey to Regulate Free Passage through Straits, in *Turkish Straits: New Problems, New Solutions*, edited by Soysal, İstanbul, 1995, s. 53-103; **Jia**, s. 110-115; **Oral** N., The Turkish Straits, Oil Transportation and Turkish Policy, in *International Energy Policy, the Arctic and the Law of the Sea*, edited by Nordquist & Moore & Skaridov, Leiden, 2005, s. 144-150; **Özman**, s. 380-415; **Rozakis** C. L. & **Stagos** P. N., The Turkish Straits, Dordrecht, 1987; **Van Dyke**, 2009, s. 203-206; **Verzijl**, s. 118-129.

⁸² Enteresan bir biçimde, meselâ *Równy*, hukukî statüsü (geçiş rejimi) uzun süreden beri mevcut olan bir antlaşmayla düzenlenen boğazlardaki geçiş rejiminin temel geçiş rejimlerinden en azından nüve bağlamında değişiklik arz etmediğini vurgulamıştır. Bkz. **Równy**, s. 69.

⁸³ *Brüel*'in bu düşüncelerinin aktarımı için bkz. **Pharand**, s. 67-68. (*Pharand*'ın atf yaptığını belirttiği *Brüel* eserinin tam künyesi şu şekildedir: **Brüel** E., *International Straits*, vol. I, 1947, s. 42-43).

⁸⁴ **Pharand**, s. 68.

daki Korfu Dâvasında verdiği karardan anlaşıldığı üzere, bu konuda, iki kriterin ön plâna çıktığı görülmektedir: Boğazlardan geçen toplam gemi sayısı ve bu gemilerin temsil ettikleri bayrak devletlerinin çeşitliliği⁸⁵. Hattâ, *Pharand*, kararın İngilizce metniyle Fransızca metni arasında uluslararası seyrüseferde kullanılma kriterine bahsedilen önemin farklı olduğuna vurgu yapmıştır⁸⁶. 1958 tarihli Cenevre Konferansları öncesindeki hazırlık çalışmaları esnasında “Uluslararası Hukuk Komisyonu” ilgili bölüme “normal olarak” (*normally*) nitelendirmesini eklediyse de, daha sonra gerçekleşen düzeltmeyle bu nitelendirme metinden çıkarılmıştır⁸⁷. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde de konuya ilişkin ayrıntılı bir düzenlemeye gidil(e)memiştir⁸⁸. 1949 tarihli Korfu Dâvasının yargıçlarından biri

⁸⁵ Kararda, Uluslararası Adalet Divanı, 21 aylık bir dönemde toplam 2884 geminin Korfu Limanına uğramadan önce veya uğradıktan sonra boğazı geçtiğini belirtmiş ve gemilerin bayrak devletlerini şu şekilde sıralamıştır: Yunan, İtalyan, Rumen, Yugoslav, Fransız, Arnavut ve İngiliz. Divan, bu açıklamalarında, özellikle gemi sayısına kıyılarda hareket eden küçük Arnavut gemilerinin de eklendiğinin ve sayıyı arttırdığının ve hattâ bazı gemilerin birden fazla hesaba katılabildiğinin altını çizse de, 21 aylık dönem için sayının ve bayrak çeşitliliğinin yine de fazla olduğuna dikkat çekmiştir. Bkz. Karar metni, s. 28-29.

⁸⁶ Bu itibarla, yazar, Fransızca metindeki şu ifadeyi referans almış ve bu ifadeyle uluslararası seyrüsefere daha az önem atfedildiğini iddia etmiştir: “*Le critère décisif paraît plutôt devoir être tiré de la situation géographique du Détroit, en tant que ce dernier met en communication deux parties de haute mer, ainsi que du fait que le Détroit est utilisé aux fins de la navigation internationale*”. Bkz. *Pharand*, s. 69. Ayrıca, bkz. Karar metni (Fransızca), s. 28.

⁸⁷ Bkz. *Alexander*, 1986, s. 154; *López Martín*, s. 15-16; *Pharand*, s. 69-70; *Yturriaga*, s. 31-32. Ayrıca, bkz. “*Straits*”, vol. I, s. 6 paragraf 29, s. 10 paragraf 55, s. 15 paragraf 67, s. 16 paragraf 74-76, s. 17 paragraf 77-78.

⁸⁸ Meselâ, burada Tanzanya'nın tutumu değerlendirilebilir. Tanzanya'nın boğazlara ilişkin ayrı bir düzenlemeye karşı çıkması, özellikle SSCB ile yoğun bir görüş trafiğine sebep olmuş; SSCB, Tanzanya'nın Pemba Kanalının uluslararası niteliği haiz olmadığını, çünkü mevcut güzergâhı uzattığını ve bu bağlamda uluslararası trafik tarafından kullanılmadığını vurgulamıştır. Bkz. “*Straits*”, vol. I, s. 71-72. Buna karşılık, Tanzanya, açıkça, her şeyden evvel boğazlara ilişkin bu tür bir düzenlemeye karşı çıkışı kendine ait olan Pemba Kanalı (ve kıyısının olduğu Tanzanya Kanalı) için yapmadığını, bunun genel bir tutum olduğunu belirtmiştir. Daha da ötesinde, Tanzanya delegesi bir boğazın öneminin trafik yoğunluğuna bağlanmaması gerektiğinin altını çizmiş ve gelecekte bu trafik yoğunluğunun artarak durumun kolaylıkla değişebileceğine dikkat çekmiştir. Bkz.

olan *de Visccher* ise, 1969 tarihli eserinde⁸⁹, uluslararası seyrüsefer kavramının belirlenmesinde şu dört kritere dikkat edilmesi gerektiğini belirtmektedir: “boğazdan geçen gemi sayısı”, “onların toplam tonajı”, “kargolarının niteliği” ve “temsil edilen bayrak devletinin sayısı ve çeşitliliği”⁹⁰. Bu kriterler bir kenara, *Pharand*'in konuya ilişkin olarak gerçekleştirdiği belirlemelerle konuyu sonlandırmak yeterli ve yerinde olacaktır. Bu çerçevede, yazar, uluslararası seyrüseferde kullanım kıstası bağlamında, ilgili boğazın zaruret teşkil etmesinin gerekli olmadığına işaret ederek, ilgili boğazın alternatif bir güzergâh teşkil etse de, esas olanın kullanışlı bir güzergâh olması olduğunu mütalâa etmiştir⁹¹.

- 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesinde yer verilen düzenlemelerde, gerek boğaz devletleri için, gerek ilgili boğazlardan yararlanan devletler için birtakım hak ve yükümlülüklerin tespit edildiği görülmektedir. Buna göre, boğazlara dair kıyıdaş devletler şu dört konuda kanun ve düzenleme getirebilecektir (m. 42/1): seyrüseferin güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi; kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü⁹²; balıkçı gemilerine ilişkin balık avlama yasağı ve gümrük, maliye,

“*Straits*”, vol. I, s. 86. Tanzanya'nın özellikle son belirttiği husus, işlevsel unsurun belirsizliğini de vurgulamaktadır. (Ayrıca, Tanzanya'nın bu açıklamalarında, özellikle Pemba Kanalı'nın düşünülmediğini belirtmiş olması da ilginçtir, ki bu da akıllara Messina istisnasına dair *Caminos* ve *Sanger*'in görüşlerini akıllara getirmektedir. Bkz. *supra* dipnot: 72. Tabii ki, bu konuda peşin hükümlü olmamak gerektiği belirtilmelidir. Sonuçta, bu yazarlar görüşmeleri izlemiş, hattâ görüşmelerin içinde bulunmuş insanlardır. Tanzanya'nın, bu şekilde bir açıklamayı taktiksel sebeplerle gerçekleştirmiş olabileceği her zaman akıllarda tutulmalıdır).

⁸⁹ *Pharand*, *de Visccher*'in açıklamasını aynen aktarmıştır. Bkz. *Pharand*, s. 71 (*de Visccher*'in atf yapılan eserinin tam künyesi şu şekildedir: *de Visccher C., Problèmes de confins en Droit international public, 1969, s. 142*).

⁹⁰ “*du nombre de navires qui empruntent le détroit*”, “*de leur tonnage total*”, “*de valeur de leurs cargaisons*” ve “*du nombre et de la diversité des pavillons représentés*”.

⁹¹ *Pharand*, s. 71. Yazarın bu düşünceleri Uluslararası Adalet Divanı'nın ortaya koyduğu düşünceler paralelindedir.

⁹² Bu konuda, ayrıca, boğazalara kıyısı olan devletlere güvence sağlaması için 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 12. bölüm yer alan ve “Uluslararası Seyrüseferde Kullanılan Boğazlara Dair Garantiler” (*Safeguards with Respect to Straits Used for International Navigation*) başlığını taşıyan m. 233 de dikkate alınmalıdır: “5., 6. ve 7. kısımlardaki hiçbir hüküm uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazların

sağlık ve göç konularındaki kanunlara aykırı olarak kişi ve/veya malların gemiye yüklenmesi veya indirilmesi. Öte yandan, kıyıdaş devletlerin uyması gereken yükümlülükleri de şu şekilde sıralamak mümkündür (m. 41 ve özellikle m. 44): transit geçişi askıya almamak, engellemek ve geciktirmemek; seyrüsefere ilişkin her türlü tehlikeyi gerektiği şekilde duyurmak; tüm deniz yollarını ve trafik ayırım şemalarını açıkça belirlemek; yabancı gemiler arasında herhangi bir ayırım gözetmemek; kabul edilen tüm kanun ve düzenlemelerin gerektiği gibi duyurulması. Tüm bu konular içerisinde ikisi ön plâna çıkmakta ve ciddi tartışmalara sebebiyet vermektedir. İlki, boğazlardan seyrüseferin düzenlenmesi ve buna ilişkin kıyıdaş devletin hak ve yükümlülükleri üzerinde yaşanırken⁹³; ikincisi ise, boğazlarda kirlenmenin

hukukî rejimini etkilemez. Bununla beraber, eğer 10. kısımda atfedilenlerden başka bir yabancı gemi, boğazlardaki deniz çevresine ciddi zarar verecek veya zarar tehdidi oluşturacak biçimde 42. madde 1(a) ve (b) paragraflarında atfedilen kanun ve düzenlemeleri ihlâl etmişse, boğazlara kıyası olan devletler uygun icraî önlemleri alabilirler ve bunu yaparlarsa, mutadis mutandis bu kısımdaki hükümlere uyacaklardır". Malezya'nın girişiyle ortaya çıktığı ifade edilen bu maddenin oluşumuna dair arka plân açıklamaları için bkz. Sanger, s. 95-96.

⁹³ Seyrüsefer güvenliğine ilişkin özellikle "Uluslararası Denizcilik Örgütü" bünyesinde gerçekleştirilen şu antlaşma/sözleşme ve düzenlemeler ön plâna çıkmaktadır: 1974 tarihli "Denizde Yaşam Güvenliği İçin Uluslararası Sözleşme" (*SOLAS-International Convention for the Safety of Life at Sea*) ve özellikle V/10; 1972 tarihli "Denizlerde Çatmanın Önlenmesi İçin Uluslararası Düzenlemelere Dair Sözleşme" (*COLREG-Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*) ve "Gemilerin Yönlendirilmesine Dair IMO Genel Hükümleri-IMO Kararı no: A572 (14)" (*IMO Resolution A572(14)-IMO General Provisions on Ships Routeing*). Bu temel düzenlemelerin yanı sıra şu iki düzenleme de dikkate alınmaktadır: 1966 tarihli "Yük Hatlarına Dair Uluslararası Sözleşme" (*LOAD LINES-International Convention on Load Lines*) ve 1978 tarihli "Gemiadamlarının Eğitilmesi, Sertika Verilmesi ve Vardiyalarına İlişkin Standartlara Dair Uluslararası Sözleşme" (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*). Konu hakkında ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. "Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization", *IMO Secretariat*, LEG/MISC7, London, January 19 2012, özellikle s. 30 ve Ek (Annex) s. 3-5 via www.imo.org/ourwork/legal/documents/implications%20of%20unclos%20for%20imo.pdf (ziyaret tarihi: 06/07/14). Ayrıca konuya ilişkin bkz. *Jia*, s. 153-154.

önüne geçilmesi, kirliliğin azaltılması ve kontrolü konularında⁹⁴ yaşanmaktadır⁹⁵. Boğazlardan yararlanan devletlerin (yabancı devlet gemilerine ve

⁹⁴ Kıyı devletinin/devletlerinin ilgili boğazın kirlilikten korunması, ilgili boğazda kirliliğin kontrolü ve azaltılmasına ilişkin kanun veya düzenleme kabul etme yetkisinin 2 önemli sınırlaması söz konusudur. Buna göre, kirlilik sadece petrol, yağlı atıklar ve diğer zehirli maddelerin gemilerden boşaltılmasıyla oluşan kirlilik olarak sınırlandırılmışken, kıyı devleti/devletleri ancak mevcut uluslararası standartlar çerçevesinde (onların aşağısında olmayacak veya onları aşmayacak şekilde) kurallar kabul edebilecektir. Konu hakkında bkz. **Koh**, 2012, s. 21; **Oral N.**, The Regime of Straits: Safety, Security and Protection of the Marine Environment, in *Regions, Institutions and the Law of the Sea: Studies in Ocean Governance*, edited by Scheiber & Paik, Leiden, 2013, s. 165-167. Bu konudaki uluslararası standartları öngören en temel belge, kuşkusuz, “Uluslararası Denizcilik Örgütü” bünyesinde 1973 yılında kabul edilen “Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme” (*International Convention for the Prevention from Ships/MARPOL 73/78*) olmaktadır. Bkz. “Implications ...”, s. 65 ve Ek (Annex) s. 5. Ayrıca, bkz. **Jia**, s. 153.

⁹⁵ Günümüzde birçok yazar tarafından çevreye ilişkin hükümlerin oldukça yetersiz olması durumu ciddi eleştiri konusudur. Bkz. **George M.**, Transit Passage and Pollution Control in Straits under the 1982 Law of the Sea Convention, *Ocean Development & International Law*, vol. 33/2, 2002, s. 189-205; **Oral**, 2013, s. 174; **Scovazzi**, 2014, s. 141-143 ve 146-149. Bununla birlikte, *Równy* ise, boğazlardaki kirliliğe ilişkin çevresel konularda düzenlemenin yetersizliğini genel olarak vurgularken, bir yandan da bu hükümlerin bazı yönleriyle karasularındakine oranla daha ileri olduğuna işaret etmekten geri kalmamıştır. Bu bağlamda, yazar, karasularından zararsız geçişe ilişkin m. 19/2(h)’de yer alan düzenlemeyle transit geçişe dair m. 39/2(b)’deki düzenlemeyi karşılaştırarak, ilkinde bir geminin zararsız geçiş statüsünü kaybetmesinin kirliliğin geminin personeline bilerek gerçekleştirilmesi ve ciddi bir kirliliğe sebep olunması olduğuna işaret etmiş, oysa ikincisinde kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü için oluşturulmuş uluslararası kabul gören düzenlemeleri, prosedürleri ve uygulamaları gözeterek önleyici bir tutumla hareket edilmezse bu statünün kaybedileceğinin altını çizmiş ve böylelikle, ikinci düzenlemenin birinciye oranla daha katı olduğunu ifade etmiştir. Bkz. **Równy**, s. 77. Öte yandan, konuya ilişkin son değerlendirmelerden birini gerçekleştiren **Scovazzi**, konuyu özellikle m. 233 açısından ele almış, düzenlemenin oldukça yetersiz olduğunun, sadece ciddi zararlar doğuran kirlenmelerin söz konusu edildiğinin, ayrıca başta “ciddi zararlar” kavramı olmak üzere meselâ “uygun tedbirler” kavramlarının yoruma oldukça açık ve tartışılır olduğunun, devlet gemilerinin dokunulmazlık bağlamında tamamen düzenlemeden dışlandığının, sorumluluk konusunun düzenlenmemiş olduğunun, bilgilendirme kurumunun kıyı devletleri bağlamında tek yönlü ele alındığının ve tüm bunların sonucunda bazı boğazlarda kâh ilgili devletler arasında antlaşmalar akdedilmek suretiyle, kâh ilgili boğaz devletince tek taraflı düzenlemelere gitmek

uçaklarına) yükümlülüklerine gelince, bunları da dört temelde sıralamak mümkündür (m. 39): boğazda ve üzerindeki hava sahasında gecikmeksizin ilerlemek; boğaza kıyıdaş devlet veya devletlerin egemenliğine, ülkesel bütünlüğüne veya siyasî bağımsızlığına karşı herhangi bir güç kullanımı veya tehdidinde bulunmamak; mücbir sebep ve tehlikeli durumların lüzumlu kıldığı hâller dışında, çabuk ve süratli geçişin gerektirdiği normal minval hariç her türlü hareketten sakınmak; Sözleşmenin Boğazlara ilişkin III. Bölümünde yer alan diğer hükümlere uymak.

- Nihayet, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 43'de bir boğaza ilişkin olarak boğazın kıyıdaş devlet veya devletler ile boğazın kullanıcısı devletler arasında seyrüsefer konuları başta olmak üzere işbirliğine gidilmesi de öngörülmüştür. Bu maddenin ilk uygulandığı ve bu yazarca tespit edebildiği kadarıyla hâlâ da tek örneği 2007 yılında Malaka Boğazlarına ilişkin gerçekleştirilen düzenlemedir. Bu itibarla Malaka Boğazlarının kıyıdaş Endonezya, Malezya ve Singapur'la beraber kullanıcı devletler başta Japonya olmak üzere Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Çin Halk Cumhuriyeti, Güney Kore, Hindistan, Avustralya, Panama, Norveç, Yunanistan ve Almanya işbirliğine girmişlerdir⁹⁶.

IV. Japonya ve Deniz Hukuku

Büyük bir denizci devlet olan Japonya için boğazlar hayatî öneme sahiptir. Gerek Japon sanayi üretimi için gerekli hammaddenin özellikle de

yoluyla sorunların çözümlenmeye çalışıldığının altını çizmiştir. Bkz. **Scovazzi**, 2014, s. 141-143.

⁹⁶ Konuya ilişkin daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Beckman R.**, The Establishment of a Cooperative Mechanism for the Straits of Malacca and Singapore under Article 43 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, in *The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, edited by Chircop & McDorman & Rolston, Leiden, 2009, s. 233-259; **Ho J. H.**, Enhancing Safety, Security, and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore: The Cooperative Mechanism, *Ocean Development & International Law*, vol. 40/2, 2009, s. 238-247; **Koh**, 2012, s. 26-27; **Rahman N.A.**, Multilateralism in the Straits of Malacca and Singapore, *Marine Policy*, vol. 44, 2014, s. 232-238; **Terashima H.**, Transit Passage and Users' Contributions to the Safety of the Straits of Malacca and Singapore, in *Freedom of the Seas, Passage Rights, and the 1982 Law of the Sea Convention*, edited by Moore & Koh & Nordquist, Leiden, 2009, s. 357-368.

petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarının ve demir cevherinin Japonya'ya taşınması, gerek üretilen Japon sanayi mallarının dış piyasalara dağılımı Japonya'nın deniz ticaretine bağımlılığını ortaya koyan olgulardır. Japonya'ya giden tüm deniz ticaret yolları güzergâhlara göre önemli boğazlardan geçmektedir⁹⁷. Bu nedenle, Japonya boğazlarda seyrüsefer serbestisinin dünya genelinde korunmasını isteyen başlıca devletler arasında gelmektedir. Bunun haricinde, Japonya denizlerdeki doğal kaynaklardan da ciddi ölçüde yararlanan bir devlettir. Özellikle, balık tüketimi dünyanın en yoğun ülkesi Japonya'dır. Tüm bunlar, Japonya'yı geleneksel olarak denizci bir güç hâline getirmiş ve deniz hukukuna yön veren devletlerin başında gelmesine yol açmıştır.

Denizlere bu denli tâbi olan Japonya, kendi çıkarlarına dair seyrüsefer özgürlüğünün korunması için 1950'lerden sonra geliştirilmeye çalışan birçok deniz hukuku kuralı ve kavramına karşı çıksa da, gelişmenin önünde duramayarak uyum sağlama yolunu seçmiştir⁹⁸. Bu çerçevede, Japonya'nın tama-

⁹⁷ Bu konuda genel olarak bkz. *supra* dipnot: 4.

⁹⁸ Bilindiği üzere, Japonya kendisine mal gelen güzergâhlar üzerinde konumlanmış takımada devletlerinin şekillendirmeye çalıştıkları tüm kural ve iddialara karşı çıkmıştır. Ama, deniz hukuku çerçevesinde Japonya'nın en önemli karşı durduğu hususlar, kendisinin de uzun süre uyguladığı 3 deniz millik karasuları genişliğinin artırılması ve yeni bir deniz yetki alanı olarak ortaya çıkan münhasır ekonomik bölge konularında kendisini göstermiştir. Japonya uzun süren mücadelesinde başarılı olamayacağını anlamaya başladığında, bu tür iddiaları ilk olarak 1971 yılında 12 deniz millik karasuları genişliğini, bu genişliğin aynı zamanda balıkçılık bölgesini içinde geçerli olması koşuluyla kabul edeceğinin duyurmuştur. Daha sonra, yukarıda da görüleceği üzere, Japonya 1977 yılında karasuları ve 200 deniz millik balıkçılık yetki alanına ilişkin yasal düzenlemeleri kabul etmiştir. Japonya'nın bu konudaki hızlı tutum değişikliğinin sebebi ise, *Oda* tarafından, özetle, uzun zamandır Japonya tarafından öncelikli olarak addedilen okyanus balıkçılığı çıkarlarının hızla gelişen yeni konjonktür çerçevesinde, özellikle de gelişmekte olan ülkelerin hızla gelişen balıkçılık sanayileri karşısında düşüşe geçmesi ve bunun sonucunda Japonya'nın kendisini kendi yetki alanlarını bu devletlere karşı korurken bulması olarak açıklanmaktadır. Bu değerlendirme merkez olarak, konuya ilişkin ayrıntılı inceleme için bkz. **Oda S.**, *Proposals Regarding a 12-Mile Limit for the Territorial Sea by the United States in 1970 and Japan in 1971: Implications and Consequences*, *Ocean Development & International Law*, vol. 22/2, 1991, s. 192-196, özellikle s. 195. Ayrıca, daha genel olarak bkz. **Akaha**, 1985, s. 110 vd.; **Kawasaki T.**, *International Straits: An Issue Concerning Japan's Ratification of the United Nations*

men deniz ticaretine bağlı büyük bir denizci güç olmasına karşılık, meselâ 1970'lerde değerlendirmelerde bulunan bir yazar, özellikle boğazlar konusunda Japonya'nın diğer büyük denizci güçlerle karşılaştırıldığında daha uzlaşmacı bir tutum sergilediğinin altını çizmiş; yine de deniz hukukuna ilişkin kurallar değiştirilmeye çalışıldığında Japonya'nın ağırlığının hissedileceğini ifade etmiştir⁹⁹.

Japonya'nın deniz hukukuyla olan ilişkisinin değerlendirilmesi, öncelikle deniz hukukuna dair evrensel sözleşmeler çerçevesinde durumunun incelenmesini gerekli kılmaktadır. Japonya, 1958 tarihli dört Cenevre Sözleşmesinden sadece ikisine taraftır. Buna göre, Japonya, 10 Eylül 1964 tarihinde yürürlüğe giren 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile 30 Eylül 1962 tarihinde yürürlüğe giren Cenevre Açık Denizler Sözleşmesinin 10 Haziran 1968 tarihinde tarafı hâline gelmiştir. Öte yandan, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini ise, 7 Şubat 1983 tarihinde imzalayan Japonya Sözleşmenin 1994 yılında yürürlüğe girmesinden sonra, 20 Haziran 1996 tarihinde onaylayarak tarafı hâline gelmiştir. Japonya'nın, 1982 tarihli Sözleşmeye bağlı olarak bir dizi yasal düzenlemeye gitmek suretiyle iç hukukunu ilgili Sözleşmeyle uyumlu hâle getirmeye çalıştığı gözlenmektedir. Bu iç düzenlemeler arasında şunlar sıralanabilir: Karasuları ve Bitişik Bölge Kanunu (kısmî değişiklik); Bu Kanuna ilişkin Uygulama Kararnâmesi (kısmî değişiklik); Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanlığı Kanunu; Münhasır Ekonomik Bölgede Balıkçılıkla

Convention on the Law of the Sea, *IBRU Boundary & Security Bulletin*, vol. 3/2, 1995, s. 71, 73-74.

⁹⁹ Bkz. Vâli F., *Politics of the Indian Ocean: The Balances of the Power*, New York, 1976, s. 207-208. Ne yazık ki, Vâli'nin tespiti o kadar da isabetli olmamıştır. Nitekim, Japonya'nın, Birleşmiş Milletler'in III. Deniz Hukuku Konferansında Boğazlara ilişkin görüşme özetlerini verdiği metinlerde ("*Straits*" vol. I ve "*Straits*", vol. II) neredeyse yok denecek kadar etkisiz olduğu gözlenmektedir. Bu metinlerden, Japonya'nın, iki kez söz hakkı aldığı görülmektedir. Bu ender görüşlerinden biri de konuya ilişkin oldukça uzlaşmacı bir karakter sergiler biçimde şu şekilde özetlenebilir: özellikle uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar başta olmak üzere uluslararası trafik için seyrüsefer özgürlüğünün en üst seviyede garanti altına alınmasına işaret eden Japonya, seyrüsefer güvenliği ve kirliliğin önlenmesine dair kıyı devletlerinin meşrû çıkarlarının korunması gereğini de ifade etmekten geri kalmamış ve ayrıca, yine kıyı devletlerinin güvenliğiyle alakalı özel önemlerin alınması gereğinin altını çizmiştir. Bkz. "*Straits*", vol. II, s. 14.

İlgili Egemen Hakların Uygulanmasına Dair Kanun; Bu Kanuna ilişkin Uygulama Kararnâmesi; Deniz Canlı Kaynaklarının Muhafazası ve Yönetimine Dair Kanun; Balıkçılık Kaynaklarının Korunmasına İlişkin Kanun (kısmî değişiklik); Deniz Kirlenmesinden ve Deniz Felaketlerinden Korunmayla Alâkalı Kanun (kısmî değişiklik); Nükleer Maddeler, Nükleer Yakıt Maddeleri ve Nükleer Reaktörlerin Düzenlenmesine İlişkin Kanun (kısmî değişiklik); Denizcilik Güvenliği Ajansı Kanunu¹⁰⁰. Boğazlar bağlamında en önemli iç düzenleme, kuşkusuz, karasuları ve bitişik bölge kanunu ile sağlanmıştır.

Tüm bu genel düzenlemeler bir yana, bazı boğazlarda güvenli seyrüseferin sağlanması amacıyla “Trafik Ayrım Şemaları” (*Traffic Separation Schemes*) uygulanmaktadır. Günümüzde bu trafik ayrım şemalarının uygulandığı beş alanın hepsi de boğaz niteliği taşıyan deniz alanlarıdır ve şu şekilde sıralanabilirler: Kurushima Boğazı, Bisan Boğazı (İç Denizi), Akashi Boğazı, İrago Kanalı ve Urago Kanalı¹⁰¹.

V. Japon Boğazlarının Hukukî Statüsü

Tüm bu anlatılanlardan sonra, Japon Boğazlarının hukukî statüsünün değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Bu değerlendirmeyi gerçekleştirirken bir ayrıma gidilerek Japonya tarafından hakkında bir belirlemeye/düzenlemeye

¹⁰⁰ Bkz. **Kim Y.K.**, Maritime Boundary Issues and Island Disputes in Northeast Asia, *Korean Journal of International & Comparative Law*, vol. 25/1, 1997, s. 65 dipnot: 37. Japonya’da, günümüze kadar, meselâ başta adalara ilişkin olmak üzere başka diğer iç düzenlemelere de gidilmiştir.

¹⁰¹ “Traffic Separation Schemes and Information Concerning Routeing Systems Shown on Admiralty Charts”, via www.ukho.gov.uk/productsandservices/maritimesafety/annualnm/17.pdf (son ziyaret tarihi: 07/04/14); “Sailing Directions (Planning Guide)-Pacific Ocean and Southeast Asia”, publication no: 120, 8th edition, Virginia, 2011, s. 211 via <http://library.csum.edu/newpubs/pub120bk.pdf> (ziyaret tarihi: 21/06/14). Japon Hükûmeti tarafından kabûl edilen bu trafik ayrım şemaları haricinde, “Japon Kaptanları Cemiyeti” (*Japanese Captains’ Association*) tarafından ortaya konulan uyulması gönüllülük esasına dayanan; buna karşılık gerek yerel, gerek yabancı deniz otoritelerince güvenli seyirin gerçekleşmesi için uyulan trafik ayrım şemalarının 1985 yılından beri uygulandığı bazı deniz alanları da söz konusudur. Tespit edilebildiği kadarıyla bu alanlar boğaz(lar)a tekabül etmemektedir. Bkz. *ibid.*

gidilen boğazlarla hakkında herhangi bir düzenlemeye gidilmemiş, en azından tespit edilebilen bir düzenleme bulunmayan boğazlar ayrı ayrı ele alınmalıdır.

Bu itibarla, Japonya 1977 tarihinde kabul ettiği Karasuları Kanunuyla¹⁰² karasuları genişliğini 12 deniz miline çıkartırken; Kanuna ek düzenlemede, şu beş boğazda 3 deniz millik karasuları genişliğini *geçici olarak* muhafaza etmiştir: Soya Boğazı, Tsugaru Boğazı, Batı Tsushima Boğazı, Doğu Tsushima Boğazı ve Osumi Boğazı¹⁰³. Bu beş boğazdan sadece üçünün iki kıyısı da Japonya'ya aittir. Diğer iki boğaz başka kıyıdaş devletlerle paylaşılmaktadır.

Soya Boğazı: Yukarıda da belirtildiği üzere “La Perouse Boğazı” olarak da bilinen Soya Boğazının hukukî statüsünü iki ayrı dönemde incelemek mümkündür. İlk dönem, bu boğazdaki statü iki kıyıdaş devlet arasında gerçekleştirilen antlaşmalarda yer verilen hükümler doğrultusunda şekillenmiştir. Buna göre, 1904-1905 yılları arasında cereyan eden “Japon-Rus Savaşı”nın (*Russo-Japanese War*) sonunda 16 Ekim 1905 tarihinde Maine’de imzalanan Portsmouth Antlaşmasınının 9. maddesinde şu şekilde bir düzenlemeye yer verilmiştir: “(Taraflar) *La Perouse Boğazı ve Tartar Boğazındaki serbest seyrişeferi engelleyecek hiçbir askerî önlemi almama konusunda da anlaşmışlardır*”¹⁰⁴. Bir cümle öncesinde, Boğazlar ismen

¹⁰² Konuya ilişkin hüküm, bu Kanunun 1996 tarihli halefinde de aynen korunmuştur. Bkz. via www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/JPN_1996_Law.pdf (son ziyaret tarihi: 29/10/14).

¹⁰³ Japonya'nın bu düzenlemesine ilişkin açıklama ve değerlendirmeler için bkz. **Kawasaki**, s. 71-77; **Kawasaii Urebe T. & Forbes V. L.**, Japan's Ratification of UN Law of the Sea Convention and Its Legislation on the Law of the Sea, *IBRU Boundary & Security Bulletin*, vol. 4/4, 1996-7, s. 92-100. Ayrıca bkz. **Bateman S.**, The Regime of Straits Transit Passage in the Asia Pacific: Political and Strategic Issues, in *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, edited by Rothwell & Bateman, The Hague, 2000, s. 106; **Caminos**, s. 216-217; **Jia**, s. 182-183; **Shearer**, s. 214; **Tanaka**, s. 101; **Treves T.**, Codification du droit international et pratique des états dans le droit de la mer, *Recueil des cours*, vol. 223, 1990-IV, 1990, s. 127-128; **Yturriaga**, s. 316-317.

¹⁰⁴ “They also engage not to take any military measures which may impede the free navigation of the Strait(s) of La Perouse and (the Strait of) Tartary”. Antlaşmanın tam metni için bkz. **Takahashi S.**, International Law Applied to the Russo-Japanese War

belirtilmeksizin, buldukları alan çevresinde askerî hiçbir tesisin inşa edilmeyeceği ifade olunan hükümde, görüldüğü üzere, açık bir biçimde, hem Soya Boğazında, hem Tartar Boğazında¹⁰⁵ “geçiş serbestisi ilkesi”ne yer verildiği gözlenmektedir. Antlaşmayla oluşturulan geçiş serbestisine bağlı bu düzen yine iki devlet arasında imzalanan sırasıyla 1907 tarihli¹⁰⁶ ve 1925 tarihli Sözleşmelerde¹⁰⁷ tekrarlanmıştır¹⁰⁸. Fakat, II. Dünya Savaşının hemen öncesinde ve savaş esnasında Japonya, ilgili yükümlülüklerini ihlâl etmiş; Rus gemilerinin geçişine izin vermemiştir¹⁰⁹. II. Dünya Savaşının sonrasında ise, San Francisco Konferansı esnasında Japonya’yla gerçekleştirilecek barış antlaşmasının 3. bölümüne belirli boğazlardan geçiş serbestisi ve silâhsızlandırılmaya ilişkin hüküm konulmasını teklif eden Sovyet Rusya’nın bu teklifleri ise kabûl edilmemiştir¹¹⁰. Böylelikle, Soya Boğazında uluslararası

with the Decision of the Japanese Courts, (English edition), London, 1908, s. 774-777 özellikle s. 775 veya “Text of the Treaty Signed by the Emperor of Japan and the Czar of Russia”, *New York Times*, October 17 1905 via <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=9902EFD61431E733A25754C1A9669D946497D6CF> (ziyaret tarihi: 06/03/14). Ayrıca, bkz. **Kovalev**, s. 215; **Verzijl**, s. 140.

¹⁰⁵ Asya anakarası ile Rusya’ya ait Sakhalin Adası arasında konumlanan ve Ohotsk Denizi ile Japan Denizini birbirine bağlayan Tartar Boğazının (Japonca Mamiya Boğazı) esasen iki bağımsız boğazdan meydana geldiği, fakat her birinin bir diğerinin tamamlayıcısı olmasından ötürü genelde bir bütün olarak, yâni tek bir boğazmış gibi ele alındığı belirtilmektedir. 900 km uzunluğundaki boğazın en dar yeri 10 deniz milini aşmamaktadır. Bkz. **López Martín**, s. 96.

¹⁰⁶ **Kovalev** de belirtildiği üzere iki devlet arasında akdedilen 31 Ocak 1907 tarihli Sözleşme.

¹⁰⁷ Bolşevik ihtilâlden sonra iki devlet arasında 20 Ocak 1925 tarihinde Pekin’de imzalanan “*Japonya ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Arasındaki İlişkileri Yapılandırılan Temel Kurallara Dair Sözleşme*”nin 2. maddesinde, taraflar, açıkça, 1905 tarihli Portsmouth Antlaşmasının tüm hükümlerinin tam bir biçimde geçerliliğini koruyacağını belirtmişlerdir. Bkz. “Convention Embodying Basic Rules of the Relations between Japan and the Union of Soviet Socialist Republics”, *LNTS*, no: 866, 1925, s. 31-52, özellikle s. 32.

¹⁰⁸ Ayrıca, bkz. **Kovalev**, s. 215.

¹⁰⁹ Bkz. **Kovalev**, s. 215-216.

¹¹⁰ Bkz. **Deaton**, s. 30; **Kovalev**, s. 216. Ayrıca, bkz. **Butler** W. E., *The Law of Soviet Territorial Waters: A Case Study of Maritime Legislation and Practice*, New York, 1967, s. 78; **Park**, s. 178.

antlaşmayla öngörülen hiçbir düzenlemenin olmadığı bir döneme girilmiştir. 1977 tarihli karasuları genişliğini 12 deniz miline çıkartan Kanunun ilgili ekinde, Japonya, diğer dört boğazla birlikte Soya Boğazındaki karasuları genişliğinin esas hatlardan itibaren 3 deniz mili olacağını belirlemiştir. Bu şekilde bir düzenlemeyle, Rusya'nın 12 deniz millik karasuları genişliği karşısında, Japonya, ilgili boğazda seyrüseferin serbestçe gerçekleştirilebileceği açık deniz alanını (koridorunu) muhafaza etmiş olmaktadır¹¹¹. Bir başka deyişle, ilgili koridor çerçevesinde Soya Boğazında ister ticarî ister savaş gemisi olsun tüm gemiler (uçaklar da dâhil)¹¹² seyrüsefere ilişkin açık deniz serbestisinden yararlanmaya devam etmektedirler.

¹¹¹ Yaklaşık 8 deniz millik bir açık deniz koridoru söz konusu olmaktadır. Buna karşılık, Amerika Birleşik Devletleri'nin incelemesinde, özellikle Rusya'nın tutumunun bilinmemesi ve iki kıyıdaş arasında bir sınırlandırma antlaşması hâlihazırda akdedilmemiş olmasından ötürü bir açık deniz koridoru genişliği verilmekten imtina edilmiştir. Bkz. "Straight Baseline and Territorial Sea Claims: Japan", *Limits in Seas*, no: 120, Washington D.C., 1998, s. 13 via www.law.fsu.edu/library/collection/limitsinseas/Is120.pdf (son ziyaret tarihi: 07/04/14). Bundan sonra kısaca ("*Limits in Seas-Japan*").

¹¹² Uluslararası deniz hukuku çerçevesinde uçakların açık deniz üzerindeki hava sahasını kullanmaları serbesttir. Bkz. 1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi m. 2 (4) ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 87/1(b). Öte yandan, uluslararası hava hukuku açısından ise 1944 tarihli kısaca "Chicago Sözleşmeleri" olarak da anılan dört Sözleşmeden biri olan "Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi" (*Convention on International Civil Aviation*) m. 12 dikkate alınmalıdır. Bu maddenin ilgili kısmında açık denizler üzerinde bu Sözleşmeye göre oluşturulan kuralların yürürlükte olacağı açıkça belirtilmektedir. Bu çerçevede, "Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü" (*International Civil Aviation Organization-ICAO*) m. 12 dâhilinde açık denizler üzerinde hava seyrüsefer kurallarını da ihtiva eden II. Eki kabul etmiştir. Böylelikle, açık denizler üzerinde tüm devletler için standart bir uygulama hedeflenmiştir. Konuya dair daha geniş bilgi için bkz. **Abeyratne**, s. 22-25 ve 28-29; **Hailbronner**, s. 490-491; **Heller**, s. 135-138; **Milde**, s. 37-38. Burada esas sorun, münhasır ekonomik bölge üzerindeki hava sahasının durumudur. Bu durumun karşısında ise iki şık söz konusudur. İddialar çerçevesinde, bu deniz yetki alanının *sui generis* özelliğinden ötürü açık deniz olmadığı ve dolayısıyla 1944 tarihli Sözleşme m. 12 kapsamında geliştirilen II. Ekin bu hava sahasında kullanılmayacağı bir şıkkı oluştururken, ikinci şıkkı ise, her ne kadar münhasır ekonomik bölge *sui generis* bir niteliği haiz olsa da, açık denizlerdeki gibi serbestinin devam ettiği ve böylelikle Ek II'nin (ve varsa diğer düzenlemelerin) uygulanabileceği iddia edilmektedir. Bu konu hakkında daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Hailbronner**, s. 503 vd.; **Heller**, s. 144-148; **Milde**, s. 40-41; **Oduntan**, s. 135-

Batı Tsushima Boğazı: Kore Yarımadası ile Japonya'ya ait Tsushima Adası arasında konumlanan ve Japon Denizini Doğu Çin Deniziyle bağlayan bu boğazın en dar yeri¹¹³ 23.2 deniz miliyken en geniş yeri¹¹⁴ ise 26.6 deniz milidir¹¹⁵. Japonya 1977 tarihindeki düzenlemeyle bu boğazda karasuları genişliğini 3 deniz mili olarak sabit tutmuştur. Diğer kıyıdaş devlet olan Güney Kore de, tıpkı Japonya gibi, Batı Tsushima Boğazına denk gelen kısımda karasuları genişliğini 3 deniz mili olarak korumuştur¹¹⁶. Böylelikle, boğazın en dar yerinde yaklaşık 17.2 deniz millik bir açık deniz koridoru muhafaza edilmiş olmaktadır, ki bu koridorda seyrüsefere ve uçuşa ilişkin açık deniz serbestileri geçerliliğini korumaktadır.

Tsugaru Boğazı, Doğu Tsushima Boğazı ve Osumi Boğazı: Adı geçen bu üç boğazın iki kıyısının da Japonya'ya ait boğazlar olduğu görülmektedir. 12 deniz millik karasuları genişliğiyle birlikte en dar kesimlerinde tamamen Japon karasularıyla kaplanacak olan bu boğazlarda, Japonya, serbest seyrüseferin sürececeği açık deniz koridorunu muhafaza etmek adına 3 deniz millik karasuları genişliğini korumayı tercih etmiş; dolayısıyla, benimsenen

141. *Churchill ve Lowe* ise, konuya ilişkin değerlendirmelerinde her iki şıkkı da belirttikten sonra, bizim de katıldığımız üzere, uygulama bağlamında ikinci şıkkın ağır bastığını ileri sürmektedirler. Bkz. **Churchill & Lowe**, s. 173

¹¹³ Namhyöngche Adası ile Tsushima Adalarından Saozika arasına tekâbül etmektedir.

¹¹⁴ Güney Kore'ye ait Hong Adasıyla Tsushima Adalarından Gozaki arasına tekâbül etmektedir.

¹¹⁵ Bkz. **Pak**, 1988, s. 3. Ayrıca, bkz. *supra* dipnot: 42.

¹¹⁶ Güney Kore'nin 1977 yılında kabul ettiği 3037 no'lu "Karasuları Kanunu" (Territorial Sea Law) m. 1 uyarınca 20 Eylül 1978 tarihinde çıkartılan "Uygulama Kararnâmesi" m. 3 ve Ekleri bağlamında Kore Boğazında 3 deniz mili karasuları genişliği korunmuş; aynı düzenleme 18 Aralık 2002 tarihinde çıkartılan "Uygulama Kararnâmesi" ile aynen muhafaza edilmiştir. Bu metinler için sırasıyla bkz. [via www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/KOR_1977_Law.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/KOR_1977_Law.pdf) (ziyaret tarihi: 06/04/14); [via www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/KOR_1978_Decree.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/KOR_1978_Decree.pdf) (ziyaret tarihi: 06/04/14); [via www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/KOR_2002_Decree.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/KOR_2002_Decree.pdf) (ziyaret tarihi: 06/04/14) Ayrıca, bkz. **Alexander**, 1986, s. 303; **Bateman**, s. 106; **Caminos**, s. 218; **Pak**, 1988, s. 75-76; **Pak**, 1996, s. 57-60; **Park**, s. 184; **Roach A. J. & Smith R. W.**, *Excessive Maritime Claims*, 3rd edition, Leiden, 2012, s. 138 açıklama notu (m); **Treves**, 1990, s. 128; **Van Dyke**, 2009, s. 229.

düzenlemeyle Japonya'ya ait bu üç boğazda seyrüsefer serbestisinin söz konusu olduğu açık deniz koridorları mevcut kılınmıştır¹¹⁷.

Japonya'nın 3 deniz mili karasuları genişliğini korumak suretiyle sayılan beş boğazda açık deniz koridoru muhafaza etmesi¹¹⁸ akla da bazı soruları getirmektedir. Her şeyden evvel, Japonya, kendisine ait bu beş boğazda neden açık deniz koridoru muhafaza etmeye çalışmıştır? Cevabı aranacak bir diğer soru ise, Japonya'nın bu beş boğazı neye göre belirlemiş olduğudur?

Öncelikle, II. Dünya Savaşından sonra Japonya'nın içine düştüğü konum (yenilen devlet) ve bunun sonucu olarak 1946 tarihli Japon Anayasası¹¹⁹ bu duruma neden olan en önemli etkenlerdir¹²⁰. Barışçıl bir

¹¹⁷ Amerika Birleşik Devletleri'nin hazırladığı incelemeye göre, Osumi Boğazının en dar yerinde 8 deniz millik açık deniz koridoru mevcutken, yaklaşık 80-90 mil uzunluğundaki Tsugaru Boğazının ortalarında açık deniz koridoru 7 deniz mil genişliğe kadar düşmekte ve bu koridor bu şekilde yaklaşık 30 deniz mili devam etmekte ve en son olarak Doğu Tsushima Boğazının en dar yerinde 10 deniz millik bir açık deniz koridoru söz konusu olmaktadır. Bkz. "Limits in Seas-Japan", s. 13.

¹¹⁸ Hemen belirtmelidir ki, Japonya'nın bu uygulaması tek değildir. Meselâ, İsveç'in, yukarıda da belirtilen 1857 tarihli Kopenhag Antlaşmasıyla düzenlenen kesimler hariç, Danimarka ile arasında yer alan belirli su kesimlerinde benzer düzenlemelere gittiği belirtilmektedir. Bu konu hakkında bkz. **Nandan S. N. & Anderson D. H.**, Straits Used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, *British Yearbook of International Law*, vol. 60, 1989, s. 178. Paralel şekilde, *Oxman* da, Japonya'nın benimsediği boğazlarda karasuları genişliğini 3 deniz miliyle sınırlı tutma anlayışının diğer devletler arasında da uygulandığını belirterek şu devletler arasındaki uygulamaları örnek göstermiştir: Almanya-Danimarka ve Danimarka-İsveç-Finlandiya. Bkz. **Oxman B. H.**, Applying the Law of the Sea in the Aegean Sea, in *Problems of Regional Seas 2001*, edited by Öztürk & Algan, İstanbul, 2001, s. 279.

¹¹⁹ Japon Anayasası 3 Kasım 1946 yılında yayımlanmış ve 3 Mayıs 1947 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1946 tarihli "Japon Anayasası" metninin tam İngilizce çevirisi için bkz. via http://japan.kantei.go.jp/constitution_and_government_of_japan/constitution_e.html (ziyaret tarihi: 28/06/14).

¹²⁰ Japon Anayasasının Giriş kısmında Japon Halkının barışsever olduğunun ve tüm zamanlar için barışı arzuladıklarının, bunun içinde ellerinden geleni yapacaklarının altı çizilmiştir. Anayasanın "Savaştan Feragât" (*Renunciation of War*) başlıklı 9. maddesinde ise, Japon Halkının sonsuza dek halkın bağımsız bir hakkı olarak savaştan feragât ettiğini ve uluslararası uyumsuzlukların çözümünde kuvvet kullanımı ve tehinde bulunulmama çağını düzenlemektedir.

toplum düzeni öngören Anayasanın bu düzenlemelerinin ışığı altında dönemin Japon Başbakanı 1968 yılında “3 nükleer kuralını” (*three non-nuclear principles*) açıklamıştır. Bu ilke gereğince, Japonya, özetle, nükleer silâh ve materyal üretmeyecek, sahip olmayacak ve topraklarında nükleer silâh ve materyale izin vermeyecektir¹²¹. Bu düzenleme ile, Amerika Birleşik Devletleri’nin müttefiki olan ve ülkesinde de Amerikan askerî üsleri bulunan Japonya, Pasifik Okyanusuyla bağlantı kuran ve kıyısının bulunduğu önemli boğazlarda 3 deniz millik karasuları genişliğini korumak suretiyle ortaya çıkabilecek tatsız durumların önüne geçmiş olmayı amaçlamıştır¹²².

İkinci soru olan Japonya’nın bu beş boğazı neye göre belirlediği sorusuna cevabı *Akaha*’nın yazdıklarında bulmak mümkündür. Buna göre, *Akaha*, Japon Hükûmetinin beş boğazı belirlerken şu üç kriteri beraberce değerlendirdiğini belirtmiştir:

- 3 millik genişlik benimsenmişken açık deniz koridoru ihtiva eden beş boğazdaki ilgili bu koridorların 12 deniz millik genişliğin kullanımıyla birlikte kaybedilecek olması,

- Beş boğazın da iki denizi birbirine bağlıyor olması-Pasifik Okyanusu ve Japon Denizi,

- Boğazların diğer ülkeler arasında önemli bir seyrüsefer güzergâhı oluşturması ve yabancı gemi geçişinin sıklık arz etmesi¹²³.

Akaha, Japon resmî belgelerine dayanarak belirtilen bu üç kriterin¹²⁴ uygulanmasının yeknesak olmadığına işaret ederek, Izu Shoto Adaları ve Natsuke Kanalı çevresindeki deniz alanlarının¹²⁵ da bu kriterleri, özellikle de yabancı gemi geçişinin sıklık göstermesi kriterini, karşıladığını ve fakat ilk

¹²¹ Bu ilke ve bu ilkenin boğazlarda benimsenen düzenlemeyle olan ilişkisine dair daha ayrıntılı değerlendirme ve açıklamalar için bkz. *Akaha*, 1985, s. 97, 99 ve hattâ s. 117-127; *Kawasaki*, s. 74-76; *Pak*, 1988, s. 79-82.

¹²² Ayrıca, bu çerçevede SSCB’nin nükleer gemi ve denizaltıları da unutulmamalıdır.

¹²³ Bkz. *Akaha*, 1989, s. 128.

¹²⁴ *Akaha*’nın *Mizukami*’ye dayanarak belirttiği kriterlere ilişkin Japon resmî kaynağı şu şekildedir: “Temsilciler Meclisinin Tarım, Ormancılık ve Balıkçılık Komitesi Tutanakları (20 Nisan 1977)” (*Minutes of the House of Representatives’ Agriculture, Forestry and Fisheries Committee*), s. 7. Bkz. *Akaha*, 1989, s. 138 arka not: 119.

¹²⁵ Adı geçen bu iki deniz alanı da Hokkaido ve Kunashiri Adaları çevresinde yer almaktadır.

örnek için 12 deniz miline çıkartılan karasuları zengin balık kaynaklarının Japonya adına güvence altına alındığını, ikinci örnek içinse Rusya Federasyonu ile egemenlik sorunlarının yaşandığı Kunashiri Adasına ilişkin ülkesel iddiaların güçlendirilmesi amacının güdüldüğünü ifade etmekten geri kalmamıştır¹²⁶.

Bu beş boğaz haricinde diğer Japon Boğazlarının hukukî rejimlerinin değerlendirilmesinde de yarar vardır. Genel olarak belirtmek gerekirse, Japonya, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi tarafı bir devlet olarak Sözleşmenin boğazlara ilişkin III. Bölümüyle bağlıdır ve bunun sonucu olarak kendisine ait boğazlarda Sözleşmede yer alan düzenlemelere uyacağı düşünülmelidir.

İlk olarak, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde Messina istisnası olarak da anılan m. 38/1'deki düzenlemeye uyan üç Japon Boğazının olduğu doktrinde ifade edilmektedir: Okushiri Boğazı, Rishiri Boğazı ve Sado Boğazı¹²⁷. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin tarafı olan Japonya'nın bu durumu göz önüne alındığında, Japonya'ya ait bu üç boğazından m. 45/1(a) çerçevesinde "askıya alınamayan zararsız geçiş hakkı"nın geçerli olduğu ifade edilebilecektir. Fakat, bu şekilde bir belirlemeye gidilmeden evvel, bu rejimin uygulanmasını engelleyebilecek bir durumun mevcut olup olmadığı da değerlendirilmelidir. Japonya, 1996 tarihli Kanun ve ona ilişkin uygulama karnâmesinde belirlemiş olduğu düz esas hatlar sistemi içerisinde bu adalardan da geçirilen hatlara yer vermiş¹²⁸, diğer bir deyişle bu adalar ve anakara arasında kalan su alanlarını teşkil eden bu boğazların sularının tümü Japon iç suları hâline gelmiştir. Bu durum bu boğazlarda uygulanacağı belirtilen geçiş

¹²⁶ Bkz. Akaha, 1989, s. 128.

¹²⁷ Bkz. Alexander, 1986, s. 302. Ayrıca, bu konuda Alexander'ın oluşturduğu listelere de bakılabilir. Bkz. Alexander, 1986, s. 206-207; Alexander, 1987, s. 487-488. Ayrıca, Alexander'ın konuya ilişkin bu belirlemelerine yer veren yazarlara da bakılabilir. Meselâ, bkz. Scovazzi, 2014, s. 145; Valencia M. J., International Conference on the Sea of Japan: Transnational Ocean Management Issues and Options for Cooperation, Honolulu, 1989, s. 152.

¹²⁸ 1996'daki düzenlemelerle benimsenen Japon düz esas hatlar sistemine ilişkin ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. "Limits in Seas-Japan", s. 3-12. Öte yandan, Japonya'nın 1996 yılında belirlediği esas hatlar sistemine dair ciddi eleştiriler için bkz. Kim, s. 66-77.

rejimini engeller veya ortadan kaldırır mı? Sorunun cevabı için, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 35/a'ya bakılması gerekmektedir. Bu maddede, önceden iç sular niteliği taşımayan ve fakat düz esas hatların tercih edilmesi sonucu kapatılarak iç sular hâline geliveren boğazlarda 1982 Sözleşmesinin boğazlara ilişkin III. Bölüm kurallarının uygulanması öngörülmektedir¹²⁹. Bu itibarla, Japonya'ya ait adı geçen bu üç boğazın (Okushiri Boğazı, Rishiri Boğazı, Sado Boğazı) suları 1996 öncesinde iç sular teşkil etmediği için askıya alınamayan zararsız geçiş hakkının uygulanacağı rahatlıkla ifade edilebilecektir¹³⁰.

Bu boğazlar dışında, özellikle Ryukyu Adalarını oluşturan ada grupları dâhilinde kalan 24 deniz mili mesafeyi aşmayan ve uluslararası seyrüseferde kullanılan Japon Boğazlarından, en azından 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesinde değerlendirildiğinde, transit geçiş rejiminin geçerli olduğu kabûl edilmelidir. Ryukyu Adalar zinciri dâhilindeki bu boğazlar, özellikle Doğu Çin Denizinden Pasifik Okyanusuna bağlantı sağladıkları göz önünde tutulduğunda¹³¹, uluslararası seyrüseferde

¹²⁹ Bu konuda ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **López Martín**, s. 69-76. *López Martín*, özellikle, m. 35/a çerçevesine giren boğazlara ilişkin, eğer önceden iç sular teşkil etmiyorlarsa, III. Bölüm hükümlerinin uygulanmaya devam etmesinin, şartları taşımak kaydıyla, transit geçiş rejiminin uygulanabileceği anlamına da geldiğinin altını çizmiştir. Bkz. *ibid.*, s. 72. Nitekim, doktrinde konuya ilişkin açıklama yapan yazarların da bu yönlü görüş bildirdikleri gözlenmektedir. Bkz. **Caminos**, s. 129-130; **Dunlap W. V.**, Transit Passage in the Russian Arctic Straits, *IBRU Maritime Briefing*, vol. 1/7, 1996, s. 12, 29, 34, 43, 46 ve 54; **El-Mor**, s. 53. Oysa, karşı görüşü savunan yazarlar da vardır. Meselâ, **George** m. 35/a'nın geçerli olduğu boğazlarda hiçbir şekilde transit geçiş rejiminin uygulanmayacağını savunmaktadır. Bkz. **George**, s. 193. Bu çok teorik tezler bir yana, m. 35/a çerçevesinde ele alınan üç Japon Boğazının da zaten askıya alınamayan zararsız geçiş rejimine tâbi olmaları, transit geçişin uygulanıp uygulanmayacağı sorununu bu boğazlar açısından dışlamaktadır.

¹³⁰ *López Martín*, konuya ilişkin Japonya'dan sadece iki boğazı listelemiştir: Rishiri Boğazı ve Sado Boğazı. Okushiri Boğazı ise, listelenmediği gibi bir açıklamaya da rastlanmamıştır. **López Martín**, s. 74. 1996 yılında belirlenen esas hatlar Okushiri Boğazını da kapsadığı gibi, bu boğazın kapatılarak iç sular hâline getirilen sularının daha önceden bu niteliği haiz olduğuna dair bir kanıt da rastlanmamıştır. Dolayısıyla, bu konuya ilişkin listelenen boğazlar arasında Okushiri Boğazına da yer verilmesinde bir sakınca görülmemiştir.

¹³¹ Buna karşılık, **Rhee** ve **MacAulay**, coğrafi olarak değerlendirildiğinde Doğu Asya Denizleri içerisinde en az kapalı olan "Doğu Çin Denizi"nin, ne yazık ki doğusunun

kullanıldıkları da kabûl edilmiş olmaktadır. Bu durumda, bu boğazlardan transit geçiş rejiminin söz konusu olduğu ifade olunabilecektir. Yalnız burada dikkat edilmesi gereken bir hususu ifade etmekte yarar vardır. Özellikle Ryukyu Adaları dâhilinde bulunan ada grupları arasında kalan boğazlardan genişliği açık deniz koridoru ihtiva edecek seviyede olanlar, bir başka deyişle genişlikleri 24 deniz mili aşkın olanlar III. Bölüm uygulaması dışında kalmaktadırlar¹³². Daha açık ifade etmek gerekirse, bu boğazlar, açık deniz koridorunun olmasının da bir sonucu olarak, transit geçiş rejimi başta olmak üzere 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin III. Bölümünde yer alan geçiş rejimlerinden birisine dâhil olmayacaklar¹³³ ve

çok sayıda ada ve sıklıkla kaplandığı için, bu deniz alanının diğer denizlere en geniş çıkış noktalarının aslında kuzeydoğuda Japon Denizine açılan Kore Boğazıyla (Tsushima Boğazı), güneybatıda Güney Çin Denizine açılan Formosa Boğazı (Tayvan Boğazı) olduğunun altını çizmişlerdir. Bkz. **Rhee S. M. & MacAulay J.**, *Ocean Boundary Issues in East Asia: The Need for Practical Solutions*, in *Ocean Boundary Making: Regional Issues and Development*, edited by Johnston & Saunders, Kent, 1988, s. 78.

¹³² Ryukyu Adalarına ait gruplar içerisinde güneye gidildikçe mesafelerin bazı kesimlerde daha fazla olduğu gözlenmektedir. Meselâ, yukarıda da vurgulandığı üzere Okinawa Adasının güneyinde bu ada ile Miyako Adası arasındaki Miyako Boğazının genişliği yaklaşık 145 deniz mili civarındadır.

¹³³ Esasen, burada bu kesinlikte bir yargıya varmak ne kadar doğru olacaktır, tartışılır. Çünkü, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 36'da açık deniz koridoru ihtiva eden veya münhasır ekonomik bölgeden geçen bir güzergâhın bulunması durumunda ilgili bölüm hükümlerinin, yâni uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlara ilişkin rejimlerin düzenlendiği III. Bölümde yer alan hükümlerin uygulanmayacağı açıkça düzenlenmiştir. Zaten, bu düzenleme dahi, bizim başından beri vurgulamaya çalıştığımız, 24 deniz mili geçen boğazların herhangi bir düzenlemeye tâbi olamayacakları (düzenlemede de belirtilen ve istisna teşkil eden husus için bkz. *infra* dipnot: 134) ve bu bağlamda, bir sınıflandırma kalemi teşkil etmeyecekleri iddiasını desteklemektedir. *Treves* ise, bu düzenlemenin, gereksizliğinin altını çizdikten sonra, Yugoslavya tarafından Otranto Boğazı düşünülerek ısrarla Sözleşmeye zerk edilmeye çalışıldığını ve sonunda da bunun başarılı olduğunu ifade etmiştir. Bkz. **Treves**, 1991, s. 952-953. Aynı yönde açıklamalar için bkz. **López Martín**, s. 82 dipnot: 267; **Vio I.**, *The Strait of Otranto: The Legal Regime, Navigational Aspects and Geopolitical Significance for the Adriatic States*, in *The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 65-66; **Vukas B.**, *The New Law of the Sea and Navigation: A View from the Mediterranean*, in *The Law of the Sea: Selected Writings*, edited by Vukas, Leiden, 2004, s. 146-147. Gerçek-

dolayısıyla, bu boğazlarda açık deniz koridoru çerçevesinde açık denizde seyrüsefer serbestisi geçerli olacaktır, meğer ki ilgili açık deniz koridorunda ilerlemeyi/seyrüseferi imkânsızlaştıracak veya önleyecek herhangi bir engel olmasın¹³⁴.

Tüm bunların yanı sıra, “ulusal boğaz” olarak kabûl edilebilecek Japon Boğazlarının olduğu gerçeği de gözden kaçırılmamalıdır. Bu konu incelenirken, öncelikle ele alınması gereken husus “ulusal boğaz” kavramı olmalıdır. Ulusal boğaz kavramının, ne yazık ki, uluslararası hukukta kabûl edilen

ten de, III. Deniz Hukuku Konferansında boğazlara ilişkin görüşme kayıtları incelendiğinde bu düzenlemenin Yugoslavya tarafından önerildiği ve kabûl edilene kadar ısrarla takip edildiği gözlenmektedir. Bkz. “*Straits*”, vol. II, s. 107, 114-115, 117, 118, 132 ve 153.

¹³⁴ Yukarıda da belirtildiği üzere, Yugoslavya tarafından sürdürülen ısrarlı tutumun sonucu 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 36’da düzenlenen bu husus, açık bir biçimde, karasuları genişliğinin iki katından fazla olan boğazlarda açık deniz koridoru ihtiva edileceği için açık deniz serbestilerinden en önemlisi olan seyrüsefer serbestisinin doğrudan uygulanacağı, dolayısıyla bu tür boğazların boğazlara ait rejimin bir parçası olmayacakları ortaya konulmuştur. Bariz olanı ifade ettiği için bazı yazarlar tarafından oldukça gereksiz bir düzenleme olarak nitelendirilen (bkz. **Treves**, 1991, s. 952) bu düzenlemeyi bu şekilde değerlendirmenin doğru olmadığı; bu düzenlemenin, transit geçişe dair anormal durumları mercek altına alan *Langdon* tarafından, özetle, düz mantıkla hareket edilmeden değerlendirilmesi gerektiği ve belirli durumlarda ilk bakışta açık deniz koridoru ihtiva ettiği düşünülen bir boğazda durumun hiç de öyle olmadığı örneklemelerle ifşa edilmiştir. Bkz. **Langdon**, s. 131-132. Bu duruma ilişkin en belirgin örneklerden biri Torres Boğazı olarak gösterilebilir. Papua Yeni Gine ve Avustralya arasında konumlanan oldukça uzun bu boğazın, haritaya ilk bakışta seyrüsefere ilişkin herhangi bir tartışmayı gündeme getirmeyeceği düşünülebilir. Nitekim, Torres Boğazında iki kıyı arasındaki mesafe 150 mil olarak ifade edilse de, suları oldukça sığ olan bu boğaz aynı zamanda birçok ada, adacık, kayalık ve sıklıkla kaplıdır. Dolayısıyla, boğazı kat eden bir gemi, derinliği ve izlediği güzergâh ne olursa olsun bir şekilde ilgili kıyı devletlerinin karasularından geçmek zorunda kalacaktır. Yâni, ilgili boğazda geçişin, en azından bir bölümü, fiziksel coğrafi özellikler sebebiyle açık deniz koridorundan muaftır. Torres Boğazının ilgili fizikî özellikleri ve geçişe ilişkin seyrüsefersel durumlara dair bkz. **Kaye**, s. 1-4 ve 82 vd. Tüm bu anlatılanların açık ettiği üzere, salt haritaya bakarak yüzeysel bir değerlendirme yerine, her bir boğazın durumu (burada bahsedilen şüphesiz karasuları genişliğinin iki katını aşan ve dolayısıyla açık deniz koridoru ihtiva ettiği düşünülen boğazlardır), o boğaz alanına ilişkin fizikî coğrafyanın özellikleri ele alınarak, münhasıran mütalâa edilmelidir.

resmî bir tanımı bulunmamaktadır¹³⁵. Buna karşılık, örneğin Türk doktrininde, ulusal boğaz kavramının coğrafi temelde ele alındığı gözlenmektedir¹³⁶. Benzer bir yaklaşımın uluslararası doktrinde de olduğu yadsınmaz¹³⁷. Doktrindeki tanımlamalar çerçevesinde, en basit hâliyle, ulusal

¹³⁵ Burada dikkat edilmesi gereken husus, her uluslararası olmayan boğaz “ulusal boğaz” demek değildir. Yukarıda kısaca bahsedildiği gibi, uluslararası hukukun boğazları ele alışı, en azından şimdilik, boğazlardan geçiş sorunu temelinde gerçekleşmiştir. Yâni, seyirüsefere müsait açık deniz koridoru ihtiva eden boğazlar, uluslararası boğaz niteliğini haiz olarak değerlendirilmemektedir. Bu konuda, meselâ, yukarıda daha önce belirtilen, *Caminos*'un ifadeleri bir kez daha seslendirilebilir: “*Terim* (uluslararası boğazlar), genellikle, kıyıdaş devlet veya devletlerin karasuları dâhilinde kalan boğazlar için kullanılır Açık denizin parçası olan bir boğaz, terimin hukukî anlamında uluslararası bir boğaz değildir, ...”. Bkz. *Caminos*, s. 19.

¹³⁶ *Meray* 1960 tarihli eserinde şunları dile getirmiştir: “*Andlaşma ile düzenlenmedikleri takdirde, bir iç denizle açık denizi birleştiren boğazlar, iki kıyıları da aynı Devletin hâkimiyeti altında ise, sahildar Devletin ülkesinin bir parçası sayılmaktadır; bu çeşit boğazların suları iç sular rejimine tâbidir*”. Bkz. *Meray* S. L., *Devletler Hukukuna Giriş*, Cilt I, II. Bası, Ankara, 1960, s. 333.

Pazarıcı ise, ulusal boğazı şu şekilde tanımlamaktadır: “*Genellikle, tek bir devletin kıyıdaşı bulunduğu ya da kapalı denize bağlanan dar deniz yolları ulusal boğazları oluşturmaktadır*”. Bkz. *Pazarıcı* H., *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, gözden geçirilmiş 6. baskı, Ankara, 1999, s. 368.

Özman ise ulusal boğazı şu şekilde bir reçeteyle ortaya koymaktadır: “*... boğazın, bir devletin iç sularını açık denize bağlayan dar ve doğal su yolu niteliğinde olması durumunda, her iki kıyısı da aynı devlete ait olmak koşuluyla, boğazın gerek geçiş rejiminin düzenlenmesi, gerek diğer konular yönünden, sahildar devletin egemenliği altında olacağına tereddüt yoktur*”. Bkz. *Özman*, s. 357.

¹³⁷ Meselâ, Rus yazar *Volkov*, şu şekilde bir tespitte bulunmaktadır: “*Boğazlar ve kanallar, her iki kıyısı da aynı devlete aitse (ve) kıyı devletinin iç sularına açılıyorsa, ulusal sular olarak sınıflandırılırlar*”. Bkz. *Volkov* A.A., *Maritime Law* (translated from Russian), Jerusalem, 1971, s. 80. Polonyalı yazarlardan *Symonides* ise, konuya ilişkin olarak yerel önemi haiz boğazlara ilişkin Solent ve Fehmarn Boğazlarını örnek gösteren *Makowski*'nin görüşlerine yer vermiştir. Bu bağlamda, *Makowski* uluslararası gemicilik için vazgeçilmez boğazlarla yerel öneme sahip boğazlar arasında bir ayrıma gidilmesi gereğinin altını çizmiş, ilk tür boğazların birden fazla kıyıdaş olduğu ve uluslararası deniz iletişim yollarını oluşturduklarını vurgulamıştır. *Makowski*'nin yer verdiği bu açıklamalarından sonra *Symonides* ise, kıyıları aynı devlete ait olan ve Azov Denizini Karadeniz'le bağlayan Kerç Boğazı örneğinde olduğu gibi, kıyı devletinin ülkesiyle çevrili kapalı bir deniz alanını açık denizle bağlayan boğazların, ilgili devletin münhasır egemenliği altındaki iç sularını teşkil ettiğini belirtmiş ve bu statünün belirlenmesinde

boğaz, iki yakası da aynı devlete ait ve o devletin iç sularını yine o devletin iç suları, karasuları veya açık deniz alanlarıyla bağlayan 24 deniz mili genişliği aşmayan ve özellikle seyrüsefer bağlamında başka devletler lehine tarihsel bir hakkın tanınmadığı boğazlardır. Tabii ki, bu boğazlar, tanımın da ortaya koyduğu üzere uluslararası seyrüseferde kullanılmayan boğazlar niteliğindedir. Bu bağlamda, 1949 tarihli Korfu Boğazı Dâvasında, Arnavutluk, ilgili boğazın, boğaz olduğunu inkâr etmeksizin, üzerinde geçiş hakkı olan uluslararası güzergâhlardan birini teşkil etmediğini, sadece tâlî bir güzergâh olduğunu ve dahası açık denizler arasında zarurî bir yoldan çok yerel trafik için kullanılan bir boğaz olduğunu öne sürmüştür¹³⁸. Uluslararası Adalet Divanı, Arnavutluk'un tüm bu iddialarını reddederken, özetle şu hususlar üzerinde durmuştur: bir boğazın iki açık deniz alanını birbirine bağlaması ve uluslararası seyrüseferde kullanılıyor olması yeterliyken, bu kullanımın bir zarureti gerekli kılmasına lüzum olmadığı ve alternatif bir güzergâh olarak kullanışlı olmasının yeterli olduğu sonucuna varılırken, çeşitli ülke Gemilerinin bu boğazı kullandığına işaret edilmiş, incelemelerde sadece Korfu Limanına uğrayan gemilerin dikkate alındığı, oysa ilgili boğazda transit geçiş yapan gemilerin de olduğu gerçeğine özellikle vurgu yapılmıştır¹³⁹. Tüm bu aktarılanların ortaya koyduğu üzere, ulusal boğazlar, uluslararası

kapalı denizin değil, boğazın kendi statüsünün etkili olduğunun da altını çizmiştir. Bkz. **Symonides**, s. 123 ve dipnotlar 18 ve 20. Bir diğer Leh yazar *Równy* ise, kıyı devletinin egemenliği altındaki bir deniz alanında konumlanmasına rağmen, sadece tek bir devletin karasularına ya da iç sularına açık denizden doğrudan geçiş sağlayan boğazların hukukî rejimlerinin o boğazların sahibi olan devletlerin karasuları ve iç suları olduğunu vurgulamıştır. Bkz. **Równy**, s. 59. *Jia* da benzer şekilde “İç Suları ve Açık Denizler Arasındaki Boğazlar” (*Straits between Internal Waters and High Seas*) alt başlığında kıyıları tek bir devlete ait olan ve o devletin iç sularını bağlayan boğazların o devletin iç suları olarak mütalâa edileceğini ve yabancı gemilere müsaade edilmeyebileceğini vurgulamaktadır. Bkz. **Jia**, s. 16. Bunlara karşılık, *O'Connell*, bir boğazın uluslararası hukuk rejimine tâbi olup olmadığının belirlenmesinde fizikî konum ve özelliklerinin yanı sıra, “uluslararası denizcilik çıkarları” (*international maritime interests*) ve “mahallî ekonomik çıkarlar”ın (*local economic interests*) da gözetilmesi gereğine vurgu yapmaktadır. Bkz. **O'Connell** D. P., *International Law*, vol. I, 2nd edition, London, 1970, s. 495. (*O'Connell*'in bu görüşleri, yukarıda ifade edilen **Makowski**'nin görüşleriyle uyumaktadır).

¹³⁸ Bkz. Karar metni, s. 28.

¹³⁹ Bkz. Karar metni, s. 28-29.

seyrüseferde kullanılmayan boğazlardır¹⁴⁰. Tabîî ki, bu ilgili boğazın bağladığı iç sular alanında ilgili devletin limanının olması ve buna yönelen üçüncü ülkelere ait ticaret gemilerinin olması, durumu etkilemeyecektir. Zaten, Anglo-Sakson hukukunda bu tip boğazların körfezlere ilişkin uygulamalara tâbi olduğu kabûl edilmektedir¹⁴¹. Ulusal boğazlar hakkındaki genel açıklamalara en son eklenebilecek husus, konuya ilişkin olarak, atipik bazı örneklemeleri¹⁴² İngiliz Boğazlarının durumu bağlamında inceleyen *Anderson*'un tespitlerine yer vermek suretiyle irdelemek olacaktır. Buna göre, yazar, İngiliz Anakarası (Galler) ve Anglesey arasında kalan Menai Boğazını “uluslararası seyrüseferde kullanılmayan boğazlar” (*straits which are not used for international navigation*) başlığı altında incelerken, diğer yandan bir körfezin ağzında konumlanmış büyük bir adanın iki yanının körfez kapatma hattıyla kapatılmasından sonra bu hattın berisinde kalan Solent Boğazını da “körfez kapatma hatlarının berisinde kalan iç sular alan(lar)ı” (*areas of internal waters behind bay closing lines*) olarak irdelemiş ve her iki durumda da bu boğazların tamamen İngiliz iç hukuku çerçevesinde yönetildiğinin altını çizmiştir¹⁴³.

¹⁴⁰ Öte yandan, *Alexander*, özellikle uluslararası seyrüsefer serbestisinin korunmasında çıkarı olan Batılı devletlerin, uluslararası seyrüseferde kullanılma unsuru çerçevesinde resmî bir boğazlar listesi oluşturulmasına pek de sıcak bakmadıklarını vurguladıktan sonra; özellikle bu terimin tanımlanmasında, en azından bu sınıfa girmeyecek boğazların tanımlanmasında tatminkâr bir sonuca ulaşamayacağına inanıldığını, bu terimin kullanışlı bir belirtten olduğunu ve devletlere tüm bu boğazların uluslararası seyrüseferde kullanılmaya elverişli olabileceğini hatırlattığını ve gerçekçi anlamda iki açık deniz ve/veya münhasır ekonomik bölgeyi veya açık deniz ve/veya münhasır bölgeyi bir üçüncü devletin karasularıyla bağlayan tüm boğazların, en azından tanımsal bazda, uluslararası seyrüsefer için kullanışlı kılındığını, böylelikle de uluslararası boğaz hâline gelebileceklerini dile getirmiştir. Bkz. *Alexander*, 1986, s. 154. Yâni, *Alexander*'in dile getirdikleri çerçevesinde, Batılı devletlerin uluslararası seyrüseferde kullanılmayı, ancak tamamlayıcı bir unsur olarak nitelendirdikleri; bu konudaki esas belirlemeyi coğrafi kriter üzerinden gerçekleştirmeyi tercih ettikleri anlaşılmaktadır.

¹⁴¹ Bkz. *Fenwick* G. G., *International Law*, 4th edition, New York, 1965, s. 481; *Jia*, s. 16.

¹⁴² Ulusal boğazlara ilişkin örneklemelere dayalı ayrıntılı diğer bir inceleme *Jia* tarafından gerçekleştirilmiştir. Bkz. *Jia*, s. 16-20.

¹⁴³ Bkz. *Anderson* D. H., *The Legal Regime of the Straits around Great Britain*, in *Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation*, edited by Öztürk & Özkan, İstanbul, 2002, s. 22.

Japonya, ulusal boğaz niteliğini haiz olduğu ifade edilebilecek boğazlara sahiptir. Seto İç Denizinin sınırlarını oluşturan ve bu iç denizi, gerek Japon Deniziyle, gerek Pasifik Okyanusuyla bağlayan ve günümüzde Japon düz esas hatlarının berisinde konumlanan Kanmon Boğazı, Kii Kanalı, Hoyo Boğazı ve devamındaki Bungo Kanalının ve İç Denizin en büyük Adası olan Awaji Adasıyla arasında konumlanan Akashi, Kitan ve Naruto Boğazlarının ve diğer bilimüm birçok boğazın bu niteliği haiz olduğunu ifade etmek yanlış olmasa gerektir. Her şeyden evvel, bu boğazlar, üçüncü devlet gemileriyle kat ediliyor olsalar da, bu gemiler transit amaçlı değil, ilgili Japon limanlarına gitmek için bu geçişleri gerçekleştirmektedirler. Öte yandan, Japon limanlarına uğramaksızın Pasifik Okyanusundan Japon Denizine geçmek isteyen veya tam tersi istikâmeti kullanan gemiler, daha uygun geçiş yollarını tercih etmektedirler, meğer ki zorda kalmış olmasınlar. Tüm bu özelliklerin, ulusal boğaz mevhumunu çağrıştırdığını mütalâa etmek abartı olmasa gerektir.

Japonya çerçevesinde ulusal boğazlar değerlendirilirken, bir parantez açılarak “Seto İç Denizi”nin de özel olarak irdelenmesi gerekmektedir¹⁴⁴. Bilindiği üzere, gerek 1977 tarihli karasuları kanununda, gerek ona müteakip 1996 tarihli yeni Japon Kanununda olsun, bu deniz alanı, açık bir biçimde, Japon iç suları olarak öngörülmüştür¹⁴⁵. Buna karşılık, *Van Dyke*, en azından

¹⁴⁴ “Seto İç Denizi”nin, üç büyük Japon Adasının arasında konumlandığı ve sınırlarının bu adalar arasındaki boğazlarla çizildiği, dahası bünyesinde birçok boğazı barındıran bir iç deniz olması gerçeği dikkatle değerlendirilmelidir. Bu çerçevede, *Shapiro*, özetle, doğu ve batı kıyıları arasında 423 km uzunluğunda kuzey ve güney kıyıları arasındaysa 7 ilâ 81 km uzunluğunda değişen genişliğe sahip denizin ortalama 30 metre derinliğe sahip olduğunu ifade etmiştir. Aynı zamanda, bu deniz dâhilinde yaklaşık 3000 adanın olduğu ve 1934 yılında Japonya’nın ilk millî park alanı olarak ilân edildiği bildirilmiştir. Önemli Japon limanlarının da bulunduğu bu deniz alanı 1982 yılında Japonya’ya gelen yükün yarısını ağırladığı gibi, ilgili limanlar Japon deniz gücüne ait filonun %43’ü tarafından kullanılmıştır. Bkz. *Shapiro* H. A., *The Landfilled Coast of Japan’s Inland Sea, Ocean Yearbook*, vol. 7, 1988, s. 300-301. Bir başka kaynakta ise, Seto İç Denizinin Asya Kıtası ile Kyushu’nun Kansai alanı arasındaki temel ticaret güzergâhı olduğu belirtilmiştir. Bkz. “Inland Sea”, *Britannica*, 2014 via www.britannica.com/EBchecked/topic/288431/Inland-Sea (son ziyaret tarihi: 10/07/14). “Seto İç Denizi”nin sınırları ve buna bağlı koordinatlarına ilişkin bkz. “*Limits of Oceans and Seas*”, s. 32.

¹⁴⁵ 1977 yılındaki Karasuları Kanununda (m. 2) kullanılan “... iç sular olan Seto Naikai’ye ilişkin olarak ...” şeklindeki ifade 1996 yılındaki Kanunda da (m. 2) aynen korunmuştur.

bir fikir olarak, bu deniz alanının bir münhasır ekonomik bölge ile bir diğeri arasında yeterli ve uygun olabilecek bir uluslararası boğaz olarak düşünülebileceğini ifade ettikten sonra, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 38/1 dâhilinde uluslararası boğaz olarak nitelendirilmeyeceğini vurgulamayı ihmal etmemiştir¹⁴⁶. Van Dyke'in ortaya koyduğu bu düşünce pratiğinin altında mantıklı gerekçeler olsa da¹⁴⁷, gerek Japonya'nın ilgili kanunlarında açık bir biçimde bu deniz alanının iç suları olarak kabûl edilmiş olması, gerek Japonya'nın bu tutumu karşısında uluslararası kamuoyunun tavrı¹⁴⁸ Van Dyke'nin de son raddede ortaya koyduğu

¹⁴⁶ Bkz. **Van Dyke** J. M., North-East Asian Seas-Conflicts, Accomplishments and the Role of the United States, *International Journal of Marine & Coastal Law*, vol. 17/3, 2002, s. 404.

¹⁴⁷ Her şeyden evvel, Japoncada "seto" kelimesinin anlamı "boğaz" veya "kanal" olarak verilmektedir. Japoncada "kaikyo" ve "suido" kelimeleri de aynı anlamlarda kullanılmaktadır. Bkz., "*Sailing Directions*", vol. I, s. 183-184. Haritalar incelendiğinde, genelde, boğazlar "kaikyo", kanallar ise "suido" kelimeleri ile nitelense de, "seto" kelimesinin de, belirtildiği üzere, boğaz veya kanal anlamında kullanıldığı gözlenmektedir. Ayrıca, bu şekilde bir iç denizin uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesi, meselâ "Türk Boğazları"nın doğal ve bu itibarla vazgeçilmez bir unsuru olan "Marmara Denizi"ni akıllara getirebilecektir. Fakat, "Seto İç Denizi" ile "Marmara Denizi" arasında belki fizikî benzerlikten ötürü yapılabilecek bu mukayese, nitelik bakımından sağlıklı olmayacaktır. "Marmara Denizi", Karadeniz ve Akdeniz'i bağlayan tek çıkış yolu olan, genel olarak Türk Boğazları olarak adlandırılan üçlü coğrafi sistemin (diğer ikisi İstanbul ve Çanakkale Boğazları) ayrılmaz bir parçasıdır. Bu itibarla, Türkiye bir yana, özellikle Karadeniz'e kıyısı olan devletler için vazgeçilmez bir (transit) su yoludur. Oysa, "Seto İç Denizi"nin birden fazla alternatifi olduğu gibi, bu alternatiflerin bir çoğu da adı geçen alandan, en azından transit bağlamında, daha radımanlıdır. "Seto İç Denizi"nin yoğun trafiği, özellikle bu deniz etrafındaki Japon limanları için önemlidir. Bu yüzden, "Marmara Denizi" ve "Seto İç Denizi" bağlamında boğazlara bağlı bir mukayese doğru olmayacaktır. "Marmara Denizi"nin hukukî statüsüne dair ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. **Gönlübol** M., Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukukî Statüsü, Ankara, 1959, s. 129-133; **Göze** A., Devletin Ülke Unsuru (Sınırları ve Devletle Olan Münasebetleri), İstanbul, 1959, s. 110 dipnot: 238; **Toluner**, s. 154-157.

¹⁴⁸ Japonya'nın, gerek 1977 tarihli Kanununda belirlemesi, gerek buna müteakip 1996 tarihli Kanununda da aynı belirlemeyi tekrarlaması ve buna karşılık, en azından bu yazarca tespit edilebilmiş bir üçüncü devletin itirazının olmayışı ön plânda tutulması gereken en önemli hususlardır. 1992 tarihli Uluslararası Adalet Divanına yansıtılan ve fakat daha sonra tarafların kendi aralarında anlaşmalarından ötürü Divan gündeminden

üzere, “Seto İç Denizi”nin uluslararası bir boğaz olarak değerlendirilmesinin önüne geçmektedir.

Japonya’ya ait diğer bir ulusal boğaz grubu olarak nitelendirilebilecek boğazlar körfez girişleri olmaktadır. Körfez girişlerindeki boğazlara ilişkin *O’Connell*, özetle, hukukta, boğazların, iki açık deniz alanını birbirine bağlayan karasuları geçiş alanı olarak ifade edilmesini yüzeysel algılamamak gerektiğinin altını çizerek, ilgili sâhil şeridindeki kıyılara yönelmemiş uluslararası trafiğin geçtiği alanlar olarak anlaşılması gerektiğini; böylelikle, körfez ve boğaz arasındaki farkın coğrafi kritere göre değil, işlevsel kritere göre belirleneceğinin ortaya çıktığını ifade etmiştir¹⁴⁹. Bu bağlamda, Japonya açısından meselâ Irago Körfezinin girişindeki Irago Kanalı¹⁵⁰ ve Tokyo

düşürülen Köprü Dâvasında Finlandiya’nın sunmuş olduğu ilk dilekçesinde belirttiği üzere Kanmon Köprüsü ve tüneli ve Seto İç Denizi dâhilindeki diğer tüm Honşu-Shikoku bağlantılarının tamamının Japon iç sularında yer aldığı belirtilmiştir. Bkz. “*Passage through the Great Belts (Finland v. Denmark): Memorial of the Republic of Finland*”, December 1991, s. 104-105 paragraf 329 via www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf (son ziyaret tarihi: 14/04/14). Danimarka ise, sunduğu karşı dilekçesinde Seto Nakai’den bahsederken Honşu ve Shikoku arasında konumlanan bir iç deniz olduğundan bahsetmiş; bunun dışında, ne ilgili paragrafta, ne ilgili bölüme ait diğer paragraflarda bu iç denize ilişkin statüyü sorgulamıştır. Bkz. “*Danish: Counter-Memorial*”, s. 165-166 paragraflar 479-484, özellikle paragraf 481 (*supra* dipnot: 38). Tüm bu belirleyici hususlar bir yana 1892 yılında bir Japon gemisi ile bir İngiliz gemisinin çatışmasına dair dâvada önce İngiliz Konsolosluk Mahkemesi (*British Consular Court*) daha sonra da temyiz makamı olarak “Şangay İngiliz Mahkemesi”nin (*British Court of Shanghai*) bu denizin açık deniz alanı olduğu düşüncesine dayanarak verdikleri kararlarını *Verzijl* eleştirirken; kararların, uluslararası kamu hukuku ilkesi yaratması açısından herhangi bir değerinin olmadığına işaret etmiş ve dahası hatalı karar verildiğini savunarak karadan iki mil genişlikten az bir alanda meydana gelen bu olayda ilgili alanın Japon karasuları dâhilinde kaldığına vurgu yapmıştır. Bkz. *Verzijl*, s. 114-115. Ayrıca, bu dâvaya ve Kii Kanalı’nın Japon Mahkemelerince verilen başka alâkalı kararlar eşliğinde ve doktrinin görüşleri doğrultusunda ayrıntılı hukukî statüsünün değerlendirilmesine ilişkin olarak bkz. *Takabayashi H.*, Legal Status of the Kii Channel-Limits of the Seto Inland Sea-, *Japanese Annual of International Law*, vol. 21, 1971, s. 1-14.

¹⁴⁹ Bkz. *O’Connell*, vol. I, 1970, s. 497.

¹⁵⁰ Irago Körfezinin en iç ucunda Japonya’nın en kalabalık kentlerinden ve önemli bir liman şehri olan Nagoya bulunmaktadır. Bu alanda Japon Hükümeti resmî olarak trafik ayırım şemaları kabul etmiş ve uygulamaktadır. Japonya’nın bu alanda uyguladığı trafik ayırım şemalarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. *supra* dipnot: 28.

Körfezinin girişindeki Uruga Kanalının¹⁵¹ bu körfezlerdeki limanlar dışında bir transit için kullanılmadıklarından dolayı uluslararası boğazlardan öte körfez girişi olarak kabûl edilmeleri gerektiğini ileri sürmek yanlış olmasa gerektir. Ama, herhâlükârda “ulusal boğaz” olarak nitelendirilebilecekleri de düşünülebilir.

Japonya'ya ait ulusal boğazlar genel anlamda değerlendirilmeye çalışıldıktan sonra, konu hakkında en son olarak üzerinde egemenlik tartışmalarının yaşandığı ve fiilî hâkimiyetin, en azından henüz, Rusya Federasyonuna ait olduğu Güney Kuril Adaları arasında yer alan boğazlara ilişkin de yorumların gerçekleştirilmesi faydalı olacaktır. Bu boğazlar, yukarıdaki listede de ortaya konulduğu üzere, kuzeyden güneye sırasıyla şunlardır: Etorofu Boğazı, Kunashiri Boğazı, Shikotan Boğazı ve Taraku Boğazı. Kısaca, Rusya Federasyonunun fiilî hâkimiyeti altında olan bu boğazlardan, geçiş başta olmak üzere uygulanacak rejimin Rusya tarafında belirleneceğini söylemek yanlış olmasa gerektir. Nitekim, 1984 yılının son çeyreğinde Amerika Birleşik Devletleri donanmasına ait iki geminin, *USS Sterett* ve *USS John Young*'ın Etorofu Boğazından transit geçişlerine ilişkin SSCB'nin nota verdiği ve Amerika Birleşik Devletleri'nin de derhâl notayı yanıtladığı yaşanan bu olaydan da gözlenebileceği üzere, iki devlet arasında geçiş rejimine ilişkin sorunlar bir yana, SSCB'nin Amerika'ya geçişe ilişkin bir nota veriyor olması fiilî olarak bu boğazda hâkimiyetini kullandığının bir göstergesi olarak yorumlanabilecektir¹⁵².

¹⁵¹ Japonya'nın en yoğun ticaretin yapıldığı ve en kalabalık kent konumundaki başkent Tokyo'nun da bulunduğu Tokyo Körfezini açık denizlerle buluşturan Uruga Kanalında da, tıpkı Irago Kanalında olduğu gibi, Japon Hükümeti trafik ayırım şemaları uygulamaktadır. Japonya'nın bu alanda uyguladığı trafik ayırım şemalarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. *supra* dipnot: 28.

¹⁵² Konuya ilişkin olarak ayrıntılı bilgi ve değerlendirmeler için bkz. **Roach J. A. & Smith R. W.**, *Excessive Maritime Claims*, Newport, 1994, s. 191-192. Aynı anlatım *Roach ve Smith* tarafından eserlerinin 3. basısında da tekrar edilmiştir. Bkz. **Roach & Smith**, 2013, s. 296-297. Ayrıca, bkz. **Jia**, s. 194. (Bilindiği üzere Rusya, Kuril Adaları tarafından oluşturulan birçok boğaz arasından sadece 4. boğazda transit geçiş hakkının sözü konusu olacağını, diğerlerinde ise askıya alınamayan geçiş hakkının olduğunu iddia etmektedir. Bkz. **Jia**, s. 187). Bununla birlikte, yine Kuril Adalarında bulunan Golovnina Boğazında da benzer bir hadise yaşanmıştır. İlginç olan, yazarlar, gerek kitabın 1994 tarihli 1. baskısında, gerek 2013 tarihli 3. baskısında bu boğazın da

VI. Sonuç

Dünyanın sayılı denizci devletlerinden biri olarak kabûl edilen Japonya, gerçekten de denizlere hâkim olduğu kadar, yaşamsal anlamda ona tâbidir de. Bu yüzden, Japonya için denizler konusunda adım atılırken oldukça dikkatli yaklaşımlar sergilendiği görülmektedir. Japonya denizdeki canlı ve cansız kaynaklardan en etkin şekilde yararlanan devletlerden biridir. Bununla beraber, denizler üzerindeki seyrüsefer serbestisi de Japonya için vazgeçilmezdir. Dünyanın üçüncü büyük ekonomik gücünü teşkil eden Japonya'nın, gerek sanayisi için ihtiyaç duyduğu malları (hammaddeleri) temin edebilmek, gerek ürettiği malları satabilmek için deniz ticaretine bağımlılığı ortadadır. Bu bağımlılık, başta Japonya'ya yönelen deniz güzergâhları ve özellikle de boğazların güvenliğiyle yakından ilişkilidir. Bununla beraber, coğrafi açıdan bakıldığında bir takımada devleti olmasının da kaçınılmaz sonucu olarak, Japonya kendi ülke alanı içerisinde de birçok boğaza sahiptir ve bu boğazların bir bölümü sadece kendi kullanımına hasredilmemiş, başta bölgedeki devletler olmak üzere birçok devlet tarafından da kullanılan boğazlardır¹⁵³. Yâni, Japonya'nın sahip olduğu boğazların bir

Japonya tarafından talep edildiği bilgisini vermişlerdir. Bkz. **Roach & Smith**, 1994, s. 192-194; **Roach & Smith**, 2013, s. 296-298. Oysa, Golovnina Boğazının Japonya tarafından talep edilen ve Rusya ile sürtüşmeye sebep olan Güney Kuril Adaları kısmında yer almadığı ve böylelikle, Japonya ile bir alâkasının olmadığı belirtilmesi gerekmektedir. Golovnina Boğazının konumuna ilişkin bkz. **Alexander**, 1986, s. 299 (kıvrılmış haritaya bakılabilir).

¹⁵³ Japon Boğazlarının bazıları gerçekten birçok devlet açısından önemlidir. Bu konuda en önde gelen devletler bölgedeki iki önemli güç Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti'dir. Rusya Federasyonu, özellikle Japon Boğazlarını Pasifik Okyanusuna çıkarken veya güneye yöneldiğinde kullanmaktadır. Rusya'nın kuzeyde Pasifik Okyanusuna açılacağı boğazların birçoğu kış aylarında geçişe müsait olmayabilmektedir (yaşanılan iklim değişikliğinin bu konudaki etkilerine ilişkin bir açıklamaya henüz rastlanmamıştır). Bu çerçevede, III. Deniz Hukuku Konferansı esnasında SSCB delegesinin açıklamaları göz önünde tutulabilir: "*Sovyetler Birliği, Atlantik ve Uzak Doğu'daki tek çıkışının boğazlar üzerinden olmasından ötürü bu özgürlüğe (transit geçiş) özel önem atfetmektedir, ...*". Bkz. "*Straits*", vol. II, s. 40. 1980'lerin sonunda gerçekleştirilen bir değerlendirmede, Sovyetlerin, özellikle Soya Boğazını her geçen gün daha yoğun olarak kullanmaya başladığı aktarılmaktadır. Bkz. **Pak**, 1988, s. 62. Aynı zamanda, bu konuda daha ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. **Deaton**, s. 31-40. Çin Halk Cumhuriyeti'nin ise, Pasifik Okyanusuna çıkış için son yıllarda ciddi biçimde Japon Boğazlarını kullan-

bölümü uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar niteliğini taşımaktadır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi tarafı olan Japonya, genel olarak boğazlardan seyrüsefer serbestisini talep ederken, diğer taraftan kendi boğazlarında yaşanabilecek sorunları da dikkat almak zorundadır. Bu çerçevede, Japonya'nın kendi iç dinamiklerini de göz önüne alması ve iç dinamiklerinin, uluslararası alanda kendisine zarar vermeyecek, en azından kredibilitesini etkilemeyecek, kendi talepleriyle çatışır düzenlemelere girmekten kaçınacak şekilde politikalarını oluşturmasını gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda, Japonya'nın kendisi bir boğaz devleti iken, dünya boğazlarından yararlanan en önemli devletlerden biri olması iç düzenlemelerini de doğrudan etkilemiş görünmektedir. Bu yüzden, Japonya'nın kendi boğazlarında birtakım pragmatik çözümler sağlayacak şekilde düzenlemelere gittiği gözlenmektedir. Böylelikle, Japonya, en yoğun seyrüseferin olduğu kendisine ait beş boğazda açık deniz koridorunu muhafaza edecek şekilde karasuları genişliğini 3 deniz mili olarak saptamıştır. Bu boğazlar dışında kalan diğer Japon Boğazları içinse, Japonya'nın, tarafı olduğu 1982 tarihli

ması Japon kamuoyunda oldukça tartışılmaktadır. Özellikle, Miyako Boğazının kullanılması dışında, 2013 yılında Japon Denizinde Rusya Federasyonu ile ortak tatbikat gerçekleştiren Çin Deniz Kuvvetlerine ait bazı gemilerin Soya Boğazını kullanarak Pasifik Okyanusuna açıldıkları ve Miyako Boğazı yoluyla limanlarına döndükleri vurgulanmıştır. Bkz. "Chinese Navy Sends 3 Ships through Strait off Kagoshima", *Japan Daily Press*, May 2 2012 via <http://japandailynews.com/chinese-navy-sends-3-ships-through-strait-off-kagoshima-021592/> (son ziyaret tarihi: 31/04/14); "China Praises Its Navy for Successfully Circumnavigating around Japan's Islands", *Japanese Daily Press*, August 02 2013 via <http://japandailynews.com/china-praises-its-navy-for-successfully-circumnavigating-around-japan-s-islands-02332-96/> (son ziyaret tarihi: 31/04/14); "Chinese Navy Sails through Island Chain for Access to Pacific", *Business Standard*, August 20 2013 via www.business-standard.com/article/pti-stories/chinese-navy-sails-through-island-chain-for-access-to-pacific-113080200680_1.html ziyaret tarihi: 31/10/14). Böylelikle, Çin Halk Cumhuriyeti, bugüne kadar Miyako Boğazı, İshigaki Boğazı, Osumi Boğazı, Tsugaru Boğazı ve Soya Boğazını kullanmıştır. Tabii ki, bu konuda Japonya'nın müttefiki Amerika Birleşik Devletleri de unutulmamalıdır. Tüm bunların yanı sıra, 3 nükleer kuralının bertaraf edilmesi için bazı boğazlarda 3 deniz milinin muhafazasına ilişkin düzenlemenin ilgili değerlendirmeleri, doktrin bir yana günümüzde basına da yansımaktadır. Bkz. "Japan Left Key Straits Open for US Nukes", *Kyodo News*, June 22 2009 via www.japantimes.co.jp/news/2009/06/22/news/japan-left-key-straits-open-for-u-s-nukes/ (son ziyaret tarihi: 02/04/14).

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine uyumlu davranacağını beklemek yanlış olmasa gerektir¹⁵⁴.

Ek I

*Özellikle Batı Dilleri Başta Olmak Üzere Çeşitli Dillerde Birden Fazla Adı Olan Japon Boğazları*¹⁵⁵

- Soya Boğazı (*La Perouse Boğazı*).
- Nemuro Boğazı (*Natsuke Boğazı* veya *Kunashirisky Boğazı*)¹⁵⁶
- Tsugaru Boğazı (*Sangar Boğazı*).
- Kii Kanalı (*van Linschoten*).
- Kanmon Boğazları (*Shimanaseki Boğazı* veya *van der Capellen Boğazı*).
- Doğu ve Batı Tsushima (*Kore Boğazı*)¹⁵⁷.
- Osumi Boğazı (*van Diemen Boğazı*).
- Tokaru Boğazı (*Colnett Boğazı*).
- Yakushima Boğazı (*Vincennes Boğazı*).

¹⁵⁴ Oysa, *Bush*, bu konuda Japonların beklenenin aksine, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kurallarıyla bağdaşmayan şekilde tepki gösterdiğinin altını çizmektedir. Özellikle, açık deniz koridoru ihtiva eden boğazlardan geçişlere ilişkin gösterilen tepkiler bu açıdan yazar tarafından sorgulanmaktadır. Bkz. **Bush** R. C., *The Perils of Proximity: China-Japan Security Relations*, Virginia, 2010, s. 82. (Tabii, burada Japon-Çin tarihî çekişmesi bir yana, Çin'in son yıllardaki Pasifik Okyanusuna ilişkin agresif gelişimi (askerî yönlü) Japonya için korkutucu nitelik taşımaktadır. Konuya dair bir değerlendirme yapılırken, bu durum mutlaka dikkate alınmalıdır).

¹⁵⁵ Konuya ilişkin olarak, ancak bizim tarafımızdan tespit edilebilen adlar, bu listede kendilerine yer bulabilmiştir. Yani bu liste kesin bir liste olarak mütalâa edilmemelidir. Listede yer verilmeyen ve yabancı kaynaklarda farklı adlarla anılan başka Japon Boğazları olabileceği gibi, listede belirtilen boğazlara başka yabancı adlar da verilmiş olabileceği gerçeği göz ardı edilmemelidir.

¹⁵⁶ Esasen, yukarıda da açıkça belirtildiği üzere, Natsuko ve Nemuro Boğazları aynı boğazlar olarak değil de, birbirlerinin devamı olan iki ayrı boğaz olarak kabul edilmelidir.

¹⁵⁷ Batı ve Doğu Tsushima Boğazlarına ilişkin isim soruna dair daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. *supra* dipnot: 40.

Ek II

Genel Japon Boğazlarına Dair Harita



Harita 1 (Ek): Harita 1'e İlişkin Anahtar

- 1- Soya Boğazı
- 2- Nemuro Boğazı
- 3- Natsuke Boğazı
- 4- Rishiri Boğazı
- 5- Okushiri Boğazı
- 6- Tsugaru Boğazı
- 7- Uraga Kanalı
- 8- Irago Kanalı
- 9- Kii Kanalı
- 10- Bungo Kanalı
- 11-Hoyo Boğazı
- 12- Kanmon Boğazları
- 13- Kitan Boğazı
- 15- Batı Tsushima Boğazı
- 16- Doğu Tsushima Boğazı
- 17- Osumi Boğazı
- 18- Tanegashima Boğazı
- 19- Yakushima Boğazı
- 20- Tokora Boğazı
- 21- Kuchinoshima Boğazı
- 22- Nakonashima Boğazı
- 23- Suwanose Boğazı
- 24- Amami Boğazı
- 25- Miyako Boğazı
- 26- Ishagaki Boğazı
- 27- Etorofu Boğazı
- 28- Kunashiri Boğazı
- 29- Shikotan Boğazı
- 30- Taraku Boğazı
- 31- Goyomai Boğazı