

Türk Boğazlarında Kaide-i Kadim Geçiş Rejimi Tartışmaları: 1841 Londra Sözleşmesi

Ancient Rule Passage Regime Debates in the Turkish Straits: 1841 London Protocol

İsmail KÖSE 

Karadeniz Teknik Üniversitesi,
Uluslararası İlişkiler Bölümü,
Trabzon, Türkiye

Department of International
Relationships, Karadeniz Technical
University, Trabzon, Turkey

öz

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi sefîne geçiş koridoru ve Çanakkale Boğazı'nın bir bütün olarak kavramsallaştığı Boğazlar; Büyük Karadeniz Havzası'nın açık denizlerle bağlantı sağlayabildiği yegâne su yoludur. Boğazlar yakın ve uzak havza uygarlıklarının sahip olma isteklerini teşvik ettiği için Boğazları kontrol eden uygarlıklar kudretten düştüklerinde Boğazlardaki hâkimiyetlerini de kaybetmekle karşı karşıya kalmışlardır. Buna karşın Boğazları kontrol eden uygarlıklar dönemin güç dengesinin oluşturduğu denklemde bir süre düşmanları tarafından işgal edilmekten de kurtulabilmişlerdir. Kontrolü ve paylaşımı kolay olmadığından özellikle 18. yüzyıl sonrasının güç dengesinde Boğazlara hâkimiyet Büyük Güçler, Osmanlı Devleti ve Çarlık Rusyası arasında ana rekabet alanlarından birisi olmuştur. Söz konusu rekabetin sonunda yaklaşık üç buçuk asır Osmanlı Devleti tarafından kesintisiz uygulanan Boğazların kapallılığı ilkesi Kaide-i Kadim uygulaması son bularak Boğazlarda çok uluslu yetki paylaşımı ve çok uluslu güvenlik garantisi süreci başlamıştır. Londra'da 1841 senesinde imzalanan Boğazlar Sözleşmesi bu sürecin çok taraflı ilk somut adımıdır. Bu çalışmada Londra Boğazlar Sözleşmesi öncesindeki gelişmeler ve Sözleşme'nin getirdiği yeni düzen dönemin deniz hukuku gelişmeleri de dikkate alınarak incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Büyük Güçler, Londra Sözleşmesi, Rusya, Boğazlar, Bâbiâli, Akdeniz

ABSTRACT

Straits which consist of Bosphorus, Sea of Marmora ship passage corridor and Dardanelles as whole: is the solely waterway Greater Black Sea Basin can connect high seas. Because Straits instigate hegemony desires of both neighborhood and distant basin civilizations when a civilization which controlling the Straits when they lost power they also faced with the risk of losing their existence on Straits. Nevertheless, civilizations controlling the Straits could have survived due by power balance equilibrium formed by Straits. Because their control and partition are not easy especially at the post 18th century balance of power hegemony over Straits became one of the most important competition areas between Great Powers, Ottoman Empire and Tsarist Russia. As a result of said competition the passage regime of Ancient Rule which was the closure principal of Straits uninterruptedly implemented almost three and half century by Ottoman Empire ended and a new era which consisted of multi nation governance, and multi nation security guarantee started. The Straits Protocol signed in London on 1841 is the initial first step of that multi nation period. In this paper the developments before London Straits Protocol and the new regime will be analyzed under the context of that period's newly emerging maritime law rules.

Keywords: Great Powers, London Protocol, Mediterranean Sea, Russia, Straits, Sublime Porte

Giriş

Bir iç deniz olan Marmara'yı kuzeyde Karadeniz'e güneyde Ege ile Akdeniz'e bağlayan Boğazlar tarihsel döngüde yakın ve uzak havzadaki uygarlıkların ilgi odağı olagelmışlerdir (BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 08/10/1998.00955.00246.00010). I. Petro'nun 18. yüzyıl başında formüle ettiği güneye yayılmaya bağlı deniz siyaseti sonrasında Boğazlar Osmanlı Devleti ile Çarlık Rusyası arasındaki anlaşmazlık ve çatışmaların en esaslı nedenleri arasında yar almışlardır. Sanayi Devrimi'nin güç kattığı merkantilist devletlerin de dâhil olmasıyla Boğazlar üzerindeki rekabet derinleşerek yeni boyutlar kazanmış bu çok bilinmeyenli denklem son yüzyıldaki Osmanlı denge politikasının ana aksını oluşturmuştur.

Boğazların adlandırmasının Batılı literatürde; "*Turkish Straits*" kavramsallaştırmasıyla kabul görmesi de bu dönemde gerçekleşmiştir (Fırat, 1950: 3-4). Boğazların Osmanlı resmî belgelerinde uluslararası kayıtlara girecek şekilde Türk Boğazları şeklinde tespit edilebilen ilk isimlendirilmesi Lahey görüşmeleri esnasında 15 Temmuz 1907 tarihinde Turhan Paşa'ya gönderilen talimatta geçen "Türki Boğazlar" ifadesidir (BOA, BEO.003101.232538.001.002 (H) 04 Cemaziyelahir 1325 [15/07/1907]). İngilizce ve Fransızca kullanımda yerleşik isim hâline gelmesine rağmen Çarlık Rusyası yıkılıncaya kadar Türk Boğazları ifadesini toponomik nedenlerle reddederek, Antik Çağ isimlendirmelerini yeğlemiş, İstanbul Boğazı'nı kendi bakış açısıyla uzun süre "Karadeniz Boğazı" şeklinde adlandırmayı tercih etmiştir (Kızılsümer, 2002: 184).

Geliş Tarihi/Received: 27.06.2022

Kabul Tarihi/Accepted: 19.07.2022

Yayın Tarihi/Publication Date:
28.09.2022

Sorumlu Yazar/Corresponding Author:
İsmail KÖSE
E-posta: ismailkosetr@hotmail.com

Atıf: Köse, İ. (2022). Türk Boğazlarında Kaide-i Kadim Geçiş Rejimi Tartışmaları: 1841 Londra Sözleşmesi. *Turcology Research*, 75, 505-516.

Cite this article: Köse, İ. (2022). Ancient Rule Passage Regime Debates in the Turkish Straits: 1841 London Protocol. *Turcology Research*, 75, 505-516.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

Adlandırma geçiş rejimiyle doğrudan ilgili değildir. Buna karşın geçiş rejimi ve Boğazlara sahiplik adlandırmada etkili olabilmiştir. Osmanlı Devleti'nin ön izni olmadan hiçbir devletin savaş gemisinin Boğazlara girememesi ve Boğazlardan geçememesi kuralına yine Osmanlı Devleti tarafından Kaide-i Kadim adı verilmiştir. Yükseliş devrinde uygulanıp, duraklama ve gerileme döneminde kavramsallaşan bu kural, 19. yılda büyük oranda İngiltere'nin zorlamasıyla diğer devletler tarafından da çok fazla itiraz görmeden yürürlükte kalabilmiştir. Kaide-i Kadim'e en şiddetli ve uzun süreli itiraz doğal olarak Çarlık Rusyası'ndan gelmiştir. Londra Boğazlar Sözleşmesi'nin öncelikli amacı da Rusya'nın aşırıya kaçan baskısını dengelemek olmuştur. Nitekim Londra Sözleşmesi Kaide-i Kadim'in diğer devletler tarafından da bütün hâlinde kabul edilip, hukuk normu özelliği kazandığı sürecin ilk adımdır.

Boğazlara ilginin devlet politikası hâline dönüşmesi ontolojik olgulara dayanır. Nitekim Çarlık Rusyası, kuruluşundan itibaren açık denizlere ve okyanuslara doğrudan çıkışı olmayan tek büyük Avrupa gücüdür. Rus dış politika yapımcıları tarafından stratejik ve ekonomik olarak Boğazlar Rusya evinin anahtarları olarak görülmekteydi. Anahtara sahip olunmadığından Küçük Kaynarca Antlaşması'nın imzalandığı 1774 yılına kadar Çarlık ekonomik ve askerî açıdan Karadeniz'de hapsedilmiştir. Elli beş yıl sonra imzalanan Edirne Antlaşması sonrasında ticari çıkarlar, en azından Boğazlar geçişinde garanti altına alınabilmiştir (BOA, HR. H.MŞ. İŞO. 00033.00006.001.004 (R) 15 Mart 1332 [28/03/1916]).

Çarlık sıcak deniz politikasının odak noktası en başından itibaren Boğazlara sahip olmak, bu olanaklı değilse en azından askeri geçiş serbestisi elde etmek biçiminde şekillenmiştir. Asî Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa isyanının oluşturduğu kaos ortamında imzalanan Hünkâr İskeleyi Antlaşması 1833-1841 yılları arasındaki sekiz yıllık dönemde söz konusu arzunun hayata geçirilmesini sağlamıştır. Buna karşın Çarlık, söz konusu dönemde Boğazları kuvvet kullanarak işgal edebilecek ya da Hünkâr İskeleyi Antlaşması ile tek taraflı oluşturduğu geçiş rejimini sürdürebilecek kudrete sahip değildir (BOA, HR. H.MŞ. İŞO. 00033.00006.001.004 (R) 15 Mart 1332 [28/03/1916]). Avrupa kuvvet dengesi de bu tür bir eyleme izin verebilecek yapıdan yoksundur. Petersburg, zaman kazanıp, kuvvet dengesini ilk fırsatta Rus işgaline izin verecek şekilde biçimlendirebilmek için dönemin en kudretli deniz gücü İngiltere ile yakın ilişkiler geliştirmeye, bu devletle çatışmaya varabilecek krizlerde aktör olmamaya özen göstermiştir. Londra Boğazlar Sözleşmesi söz konusu koşullar altında imzalanmıştır.

Çarlık Rusyası, Sözleşme'nin getirdiği Boğazların kapalılığı kuralını kendi lehine revize etmeyi üç kez: (1) Kırım Savaşı sonrasında, 1856 yılında (2) Fransa ile Prusya arasındaki savaş esnasında, 1871 yılında ve (3) 93 Harbi esnasında, 1877-1878 yılları arasında değiştirmeyi denemiştir. İhlal girişimlerine karşın Londra Boğazlar Sözleşmesi ile yeniden düzenlenen Kaide-i Kadim 10 Ağustos 1914 tarihinde iki Alman savaş gemisi *Goben* ve *Breslau* Çanakkale Boğazı'ndan içeri girinceye kadar; 73 yıl Türk Boğazları geçiş rejimini düzenleyerek yürürlükte kalmıştır (FO371/59231, R 17969/6/44, 6 January 1947). Henüz savaşta değilken Alman savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine izin vererek Osmanlı Devleti Kaide-i Kadim ilkesini bizzat kendisi ortadan kaldırmıştır. Bu çalışmada Londra Boğazlar Sözleşmesi ve Kaide-i Kadim kuralının Avrupa Devletler Hukuku normu hâline gelmesi süreci ele alınacaktır.

Boğazlar Geçiş Rejimi Tartışmaları

Boğazlar Geçişinde Kaide-i Kadim Kuralı'nın Uygulanması

Türklerin Boğazları kontrol etme arzusu 1356 senesinde Süleyman Paşa'nın sallarla Anadolu yakasından Gelibolu'ya geçmesiyle başlamıştır. Bu tarihten yaklaşık bir asır sonra İstanbul'un fethiyle Boğazlarda kapalılık koşuluna dayanan yeni bir uygulama yürürlüğe konulup, daha sonra bu rejime Kaide-i Kadim adı verilmiştir. Kaide-i Kadim Osmanlı Devleti kudret sahibi olduğu sürece uygulanabildiğinden Osmanlı Devleti'nin Sanayi Devrimi'ne uyum sağlayamaması sonrasında Boğazlardaki egemenlik de sarsılmış, Rusya başta olmak üzere Avrupalı devletler Boğazlar geçiş rejiminde söz sahibi olmak istemişlerdir. Sanayi Devrimi'nin getirdiği yeni koşullar ve fırsatlar söz konusu isteğin en etkili teşvik unsuru olmuştur.

Sanayi Devrimi ile ivme kazanan merkantilist deniz ticareti, dünya taşımacılığında deniz nakliyesinin payını hızla artırmıştır. Bu sürecin doğal sonucu denizlerdeki taşımacılığın merkantilist genişlemesi sonrasında dünya denizlerindeki boğazlarda da yeni, daha liberal geçiş rejimlerinin oluşturulması kaçınılmaz hâle gelmiştir. Sanayi Devrimi sonrasında muazzam güç kazanan 19. yüzyılın İngiltere, Fransa gibi iki büyük merkantilist devleti gelişen ekonomileri için gerekli hammaddeyi deniz yoluyla topraklarına taşıırken, ürettikleri mamul malları da dünya pazarlarına ulaştırabilmek için aynı yöntemi kullanmıştır.

Pazarlara mamul ürün, fabrikalara hammadde taşıyan, iki yönde dolu gemilerin oluşturduğu bu kazançlı ticaretin yerkürenin ücra köşelerine ulaşabilmesi dünyadaki denizleri bağlayan boğaz geçişlerinin açık olmasına bağlıdır. Devletler hukuku ve deniz hukukunun norm koyucu kuralları yükselişe geçen deniz ticaretiyle paralel olarak hızla yeni duruma uyum sağlayarak, sanayileşmiş büyük devletlerin çıkarlarını koruyacak şekilde biçimlenmiştir. Bütün bu ilerlemenin doğal sonucu olarak dünya denizleri ve boğazları geçiş rejimleriyle ilgili yeni normlar getirilip, geçişi en azından ticaret gemileri için kolaylaştırıp, garanti eden çok sayıda uluslararası sözleşmeler imzalanmaya, *jus cogens* kurallar konulmaya başlanmıştır (Aybay 2009: 2). Çok taraflı kabul gören, *jus cogens* norm koyucu kuralların oluşturulması sürecinde 1815 senesinde toplanan Viyana Kongresi önemli bir aşamadır.

Viyana Kongresi toplanmadan önce; Fransa, İngiltere ve Çarlık Rusyası savaş gemilerinin Boğazlardan geçiş düzenini lehlerinde değiştirebilmek için birkaç kısa süreli teşebbüste bulunmuşlardı. Özellikle Çarlık Rusyası, Napolyon savaşlarının neden olduğu kaos ortamında yeni bir ivme kazanan Şark Sorunu kendi çıkarlarına göre şekillendirerek Boğazlar'dan savaş gemisi geçirmemin rahatlığını yaşamıştı. Burada belirtmek gerekir ki, Çarlık Rusyası için Şark Sorunu, temelde Türk Boğazları'nın kimin idaresinde olduğu, gelecekte kimin idaresinde olacağıyla ve esasında kimin idaresinde olmaması gerektiğiyle ilintili gelişmelerle ilgilidir. Balkanlar'daki kışkırtma politikaları da Şark Sorunu ile yakından bağlantılıdır ve Balkanlar'daki Rus yayılmacılığı büyük oranda Boğazlara sahip olma dürtüsüyle şekillenmiştir (Xakov, 2012: 139). Söz konusu politikanın şekillenmesinde değişen koşullara karşın Çarlık bürokrasisi aynı dürtü ile hareket etmiştir.

Şark Sorunu, esasında Osmanlı Devleti'nin Rusya ile Avrupalı güçler arasında büyük bir savaşa sebebiyet vermeden paylaşarak tarihten silinmesi projesidir. Viyana Kongresi (1815) esnasında, Çar Aleksandr tarafından gündeme getirilip, Osmanlı Devleti'nin gelecekte nasıl

paylaşılacağı ya da paylaşılıncaya kadar nasıl bir arada tutulabileceği hakkında uzlaşma yolu açma planı “Şark, Doğu Sorunu (Eastern Question)”, Boğazlar rejimi statükosundaki dalgalanma nedeniyle asi vali Mehmet Ali Paşa'nın isyanı sonrasında yeni bir aşamaya ulaşmıştır.

I. Petro'dan 1841 tarihine kadar geçen bir buçuk asırlık sürede Rus Devlet Ricali, Boğazların Slavların gelişiminin önünde bir set olduğu; bu settin mutlaka ele geçirilmesi gerektiği görüşüne bağlı kalmıştır. Bu görüş çok haksız değildir, gerek 1841 senesinde gerekse günümüzde gerek Balkanlar'dan gerekse Karadeniz'den güneye doğru inebilecek Rus istilasının önündeki en büyük engel Türk Boğazları'dır. Bu nedenle Boğazlar hemen bütün askerî harekâtların nihai hedefi olmuştur. Savaşlara, diplomasiye ve sayısız entrikaya rağmen geleceğe yönelik Rus istila ümit ve planlarının sonuçsuz kaldığı yer de yine Türk Boğazları olmuştur (Goryanof, 2006: 26). Boğazlar geçiş düzenindeki karmaşa Batılı Devletler'in ilişkilerini negatif etkileyen “Şark Sorunu”nu her an gündemde tutuyordu.

Asi Vali Mehmet Ali Paşa'nın neden olduğu olağanüstü koşullar altında sekiz yıllığına akdedilen Hünkâr İskeleyi Antlaşması Rus isteklerine yakın bir düzen oluşturmuştur. Buna karşın dönemin Avrupa kuvvetler dengesi ve Viyana Kongresi'nin oluşturduğu yeni düzen nedeniyle bu uygulamanın sürdürülebilirliği olanaksızdır. Nitekim Akdeniz'i, Karadeniz ve Kuzeybatı Asya'ya bağlayan Türk Boğazları'nın yeniden şekillenen statükodan etkilenmesi kaçınılmazdır. Büyük güçlerin Türk Boğazları'nda istedikleri düzeni ilk defa kurabilip, yeni geçiş rejimini çok taraflı garantilerle taahhüt altına alabilmeleri Osmanlı Devleti'nin kural tanımaz asi Mısır valisinin sebebiyet verdiği mevcut dengeleri bozacak agresif politikaları neticesinde yaşama geçirilebilmiştir. Böylece Türk Boğazları'nda kurulan yeni düzenle Çarlık Rusyası'nın Şark Sorunu'nu kendi politikaları doğrultusunda biçimlendirebilmesi bir süreliğine engellenebilmiştir.

Boğazlar ve Şark Sorunu

Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa, 1833 yılında Osmanlı Devleti'ne karşı kazandığı askeri zaferler sonrasında bağımsızlık ilanı için fırsat kollamaktaydı. İlk teşebbüsten beş yıl sonra, 1838 yılı mayıs ayı sonunda İskenderiye'deki İngiliz ve Fransız temsilcileriyle görüşerek bağımsızlık düşüncesini dile getirip, bu iki devletin desteğini sağlamaya çalıştı. Bağımsız Mehmet Ali, Mısır ile Suriye'yi kontrol edeceğinden Doğu Akdeniz'in egemenliğini de ele geçirmiş olacaktı. Böylece Boğazların güney kapısı da Mehmet Ali Paşa ya da hamisi Fransa tarafından kolaylıkla tehdit edilebilecekti (Kâni, 1936: 42-43). Fransa, Mehmet Ali Paşa'nın bağımsızlık planını destekliyordu. Buna karşın İngiltere, Doğu Akdeniz'deki çıkarlarını dikkate alarak bağımsızlığı istemiyordu. Böyle bir uygulamanın kabul edilmeyeceği Lord Palmerston tarafından asi valiye kesin bir dille bildirildi (ZHC 1/1279, 25 May 1838; ZHC 1/1279, 9 July 1838).

Yeni teşebbüs Boğazlar ile Boğazlar rejiminin şekillenmesinde doğrudan etkide bulunabilecek güvenlik derinliğini oluşturan toprak ve denizlerin paylaşılmasında sorun yaşandığından “Şark Sorunu” Avrupalı güçler için derinleşme aksiyonuyla yüklü krizleri beraberinde getirerek yaşamsal bir soruna dönüştü. Asi Vali'nin bir kez daha harekete geçirdiği Şark Sorunu'nun Gordion Düğümü Türk Boğazları idi. Düğüm ya uzlaşıyla çözülecek ya da büyük çatışmalara sebebiyet verip içinden çıkılmaz hâle gelecekti. Sorunun şekillenmesi büyük güçlerin uygulayacağı politikalara bağlıydı. İngiltere ile Fransa arasındaki anlaşmazlık Petersburg tarafından uzun süredir beklenen koşulları oluşturup, elverişli fırsatları ortaya çıkartabilmesi olasıdır. Böylece Boğazlarda beş yıl önce oluşturulan düzenin yürürlükte kalabilmesi mümkün olabilirdi. Söz konusu elverişli koşulların arzu edilen şekilde biçimlenebilmesi için önceki yıllarda birkaç girişimde bulunulmuştu.

Çarlık Rusyası'nın güvenlikçi politikalar doğrultusunda Boğazları askeri amaçları için kullanabilmesine olanak tanıyan Hünkâr İskeleyi Antlaşması imzalandıktan iki ay sonra; 18 Eylül 1833 tarihinde Rus Dışişleri Bakanı Karl V. Nesselrode ile Avusturya Başbakanı Metternich arasında bir dizi müzakere yapılmıştı. München Gratz Sözleşmesi adını alan metne göre; Osmanlı Devleti'nin olası erken çöküşü durumunda iki devlet, çıkarlarını koruyabilmek amacıyla Osmanlıların ayakta kalması için birlikte çalışacaktı. Sözleşmenin gizli maddelerindeyse; (Madde 1) Mehmet Ali'nin Boğazlar ve civarında kontrol kurmasına kesinlikle karşı çıkılacağı; (Madde 2) Çöküşün engellenmemesi hâlinde ise paylaşımın karşılıklı uzlaşma içinde gerçekleştirildiği kararlaştırılmıştı (2. madde) (Convention [of] München Gratz, 18 September 1833).

Asi Mısır Valisi'nin yeni teşebbüsünün ortaya koyduğu açı gerçek Osmanlı Devleti'nin, hâkim olduğu toprakların güvenliğini sağlayıp, yönetememenin yanında, Boğazları da tek başına koruyabilip, çıkarlarına uygun bir geçiş düzenini yürürlükte tutabilecek kudreti çoktan kaybettiğidir. Boğazlarda düğümlenen anlaşmazlığın Hünkâr İskeleyi Antlaşması'nın imzasına giden süreçte ve sonrasında sebebiyet verebileceği sorunlar tecrübe edilmişti. Boğazların merkezde olacağı bir paylaşımında Avrupa'nın büyük devletleri arasında sıcak bir çatışmanın doğması hatta çatışmanın genel bir savaşa dönüşmesi yüksek olasılıktı. Bu nedenle Hünkâr İskeleyi Antlaşması'nın süresinin dolması sonrasında Boğazlar'da uygulanacak rejim öncelikle beş büyük devletin çıkarını koruyup, bu devletlerin ortak rızalarına göre şekillenmeliydi.

İngiltere'nin karşı tutumuna rağmen asi vali ile Bâbüâli arasındaki anlaşmazlık 1839 yılında tekrar sıcak çatışmaya dönüştü. Osmanlı Ordusunun haziran ayında Nizip'te yenilip, Donanmanın Mehmet Ali'ye teslim olması kurulu dengeleri bir kez daha altüst etti. Osmanlı Devleti artık ne bir Donanmaya ne de asi valisine karşı bir kara Ordusuna sahipti. Asi Vali Mehmet Ali, rahatlıkla Boğazlardan geçerek İstanbul'u işgal edebilirdi. İngiltere ile Fransa, Çanakkale Boğazı'na bir Donanma gönderilmesini, sorunun ise Viyana'da toplanacak bir konferansta ele alınmasını istedi. Dört devlet ayrıca İngiltere'nin yönlendirmesiyle Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü desteklemeye karar verdi. Bu gelişme Rusya'nın çıkarlarına aykırıydı.

Hünkâr İskeleyi Antlaşması sekiz yıl geçerliydi, antlaşmanın süresi 1841 yılında dolacaktı. Çar Nikola, son Mehmet Ali krizinde Avrupa savaşı çıkabilir korkusuyla antlaşmaya aykırı bir şekilde İstanbul'u korumak üzere Donanma göndermekten çekindi. Antlaşmanın uygulamasında da çok sayıda sorun çıkmış, Rusya antlaşmadaki taahhütlerine rağmen asi Valisine karşı Bâbüâli'ye yardım etmekten kaçınmıştı. Petersburg, Antlaşmanın uzatılmayacağını öngörerek Boğazlardaki geçiş düzenini, kendi çıkarlarını en iyi koruyacak; aynı zamanda diğer devletlerin itirazlarına çok fazla olanak vermeyecek şekilde düzenleyecek bir uzlaşma varılmasını arzuluyordu. Çar Nikola'nın öncelikli amacı; Ortodoks ahalinin hak ve hürriyetleri bahanesiyle politik ve stratejik amaçlarına ulaşmak, Boğazlar ve İstanbul'u işgal edip uzun

süredir dış politikanın ana aksını oluşturan beklentileri gerçekleştirebilmeyi (Kissinger, 2015: 85). İkinci amacın elde edilebilmesi için Avrupa güç dengesi uygun değildi. Yeni düzen tartışmaları sürerken Boğazlardaki kazanımlardan kolay vazgeçilmemesi gerekiyordu.

Çar I. Nikola, Avusturya ile 1833 yılında yaptığı sözleşmeye güvenerek, Rus çıkarlarına uygun kararlar verilmeyeceği belli olan Viyana konferansı önerisine katılmayı kabul etmedi. Rusların da çok iyi öngördüğü gibi konferansın amacı Hünkâr İskeleyi Antlaşması ile elde edilen nüfuz ve Boğazlardan geçiş imtiyazlarını ortadan kaldırmaktı. Buna karşın konferansın Rusya katılmasa bile toplanıp karar vermesi olasıydı. Dışişleri Bakanı Nesseldrode, 9 Ağustos'ta Çar'a verdiği raporda; ilgili görüşmelere katılmayarak Rusya'nın İngiltere, Fransa ve Avusturya arasında alınacak Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunması kararını engelleyemeyeceğini, bu durumda Rusya'nın yalnız kalacağını bildirdi. Tek çıkış yolu, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünden vazgeçilecek orta bir yol bulunmasıydı (Tukin, 1947: 214).

Avrupalı güçlerden tecrit edilip, temsil olanağını kaybetmek gibi bir olasılıkla karşı karşıya kalmamak için 1839 yılı Ağustos ayında Rusya; (1) Osmanlı toprak bütünlüğünün garanti edilmesi fikrinden vazgeçilmesi

(2) Türk Boğazları'nın savaş ve barış zamanında kapalılığı kaidenin devletler genel hukuku kaidesi hâline getirilmesi ve (3) Rus Donanmasının Karadeniz'den gelerek İstanbul önüne inmesi gerektiğinde; İngiltere ve Fransa'nın da aynı talepte bulunmaması koşuluyla konferansa katılabileceğini İngiltere'ye bildirdi. Bu koşulların kabulü karşılığında Rusya, Hünkâr İskeleyi Antlaşması'nın uzatılmasını talep etmeyecekti (Goryanof, 2006, 119).

Petersburg'un geri adımı ve ileri sürdüğü taleplerle teklifler Avrupa başkentlerinde herhangi bir etkide bulunmadı. Çünkü Avrupalı büyük güçler bu dönemde Rusya'ya hiçbir şekilde güvenmiyorlardı. Bu esnada Lord Palmerston tarafından Rus yanlısı olarak nitelenen Avusturya Başbakanı Klemens Von Metternich, Çarlık ile Avrupalı devletlerarasında bir tür uzlaşmayı kolaylaştırıcı aracılık yapıyordu (Sedivy, 2011: 399-400). Metternich 1833 yılındaki Avusturya-Rusya uzlaşısının da mimarıydı.

Çarlık Rusyası ve Boğazlar

Son Çarlık teklifi ilk başta geleneksel politikalarından sapan bir tutum olarak görünse de Çarlık Rusyası'nın Boğazlara yönelik beklenti ve politikalarının, Karadeniz'de sahip olunan Donanmanın gücüne bağlı olarak bazı dönemlerde birbirinin antitezi olabilecek şekilde değişiklik gösterdiği bilinmektedir. Nitekim 1798, 1805 ve 1833 yıllarında katı bir tutumla Boğazlardan sadece kendi savaş gemilerinin geçişini talep eden Çarlık Rusyası, 1839 yılında Türk Boğazları'nın savaş ve barış zamanında kendisi dahil bütün devletlerin savaş gemilerine kapatılmasını, bu uygulamanın bir devletler umumi hukuk teamül kuralı hâline gelmesini istiyordu. Mısır sorununu bahane ederek 1833 senesinde Boğazları kendi geçişine açtıran Rusya, enteresan şekilde altı sene sonra; İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında yapılan 1809 tarihli Çanakkale Antlaşması ile garanti altına alınıp, Boğazların kapalılığı kuralı olan Kaide-i Kadim geçiş rejimini savunmaya başlamıştı. Rusya'nın Boğazlar geçiş rejimine yönelik bu tutarsız; tez, antitez istekleri bundan sonraki yıllarda, hatta Bolşevikler ve Sovyetler Birliği dönemlerinde de devam edecektir.

Petersburg'un son teklifinin öncelikli amacı Londra'yı ikna edebilmeydi. Bu durumda Fransa da aynı istekleri kabul edecek, Boğazlar rejiminde çok istenilen devletler hukuku normu için istenilen koşullar şekillenmiş olacaktı. Beklenin aksine Petersburg'un son teklif ve taleplerine en etkili itiraz İngiltere'den değil Avusturya'dan geldi. Metternich, Boğazlardaki geçiş rejiminin Bâbiâli tarafından sınırlandırılmadan kullanılmasını savunuyordu. Çünkü aksi durumda Boğazlar fiilen daha güçlü olan Rusya'nın denetimine girmiş olacaktı. Karadeniz'in savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, kıyıdaş olmayan devletlerin güneyden girişini yasakladığından kıyıdaş Rusya bu ilkedan etkilenmeyecekti (Kâni, 1936: 38-39). Böylece herhangi bir kriz anında Rusya'nın Baltık ile Karadeniz arasında bir deniz hattı kurması mümkün olacaktı. Metternich'in endişeleri, Petersburg tarafından dile getirilmeyen fakat Avrupa başkentlerinde çok iyi bilinen ileriye dönük Rus stratejisinin yüksek sesle ifadesidir.

Gerek Boğazlardan geçen ulaşım hattına Rusya tarafından; gerekse Mısır'da Fransa'nın desteklediği Mehmet Ali delaletiyle Hindistan sömürgelerine giden yola Fransa tarafından yöneltilen tehdide karşı İngiltere'nin, Avusturya'nın Rusya'ya karşı itirazlarına destek verdiğini Dışişleri Bakanı Palmerston'un, İngiltere'nin Viyana Büyükelçisi'ne 28 Haziran'da gönderdiği talimattan öğrenmekteyiz. Palmerston, talimatında Viyana'daki Büyükelçisi'nden Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunup, Boğazlardaki kurulu geçiş düzeninin değişmemesi için gerekli girişimlerin yapılmasını istiyordu. Bunun gerçekleşebilmesi için Mehmet Ali'nin İstanbul üzerinde egemenlik kuramaması için Beş Büyük Devlet arasında bir uzlaşma aranmalıydı (British Policy toward the Ottoman Empire, 28 June 1839).

Tırmanan kriz neticesinde Boğazların kapalılığı hemen bütün Avrupa devletlerini alakadar eder hâle geldi. Avusturya'dan beklediği desteği alamayan Rusya isteklerinin bir kısmından geri adım atarak teklifini İngiltere'ye Stuttgart Elçisi Brunof vasıtasıyla gönderdi. Brunof, 1939 yılı eylül ayında Dışişleri Bakanı Lord Palmerston ile yaptığı görüşmede, muhababını Rus isteklerine yaklaştırmayı başardı. Brunof'un temel tezi, Karadeniz'in kapalılığı ilkesinin Rusya'dan çok Osmanlı Devleti'nin menfaatine olduğu şeklindedir. İngiltere, Boğazların kapalılığı ilkesine itiraz etmiyordu. Nitekim 1809 yılında akdedilen Çanakkale Antlaşması'yla bu ilke zaten kabul edilmişti. İngiltere'nin itirazı, İstanbul Boğazı'nın 1833 yılında olduğu gibi sadece Rus geçişine açılmasıydı. Bu durumda Çanakkale Boğazı'nın da Batılı devletlerin geçişine açılması İngiltere tarafından ön koşul olarak ileri sürülüyordu. Boğazlardaki geçiş düzeni aynı zamanda Karadeniz'in statüsünü belirlemektedir. Böyle bir uygulamaya, Karadeniz'i *mare liberum* bir denize dönüştürüp, Batılı devletlere açarak, Rusya'nın ileriye yönelik bütün planlarını işlemez hâle getirecekti. Rusya, Boğazların kapalılığını batılı devletler için bir devletlerarası hukuk kuralı hâline getirmek isterken, kendisi kıyıdaş olduğu için bu kuraldan muaf kalmayı da talep etmekteydi (Goryanof, 2006: 126-128).

Rus teklifi üzerinde yürütülen müzakereler neticesinde Çar I. Nikola, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün Rus çıkarlarının tehdit edilmesi hâlinde sadece istisnai durumlarda geçerli olmak üzere Rusya ile İngiltere ve müttefiklerinin eş zamanlı olarak Marmara Denizi'ne girebilmesi (*simultaneous entry*) koşuluyla Hünkâr İskeleyi Antlaşması'ndaki imtiyazlı konumundan geri adım atmamak zorunda kaldı. Bunun karşılığında da Palmerston, Mısır sorununda birlikte hareket etmeyi kabul etti (Convention [of] London for the Pacification of the

Levant, 15 July-17 September 1840). Böylece Rusya ile İngiltere arasında 1839 yılı aralık ayı sonunda uzlaşma sağlanabilmesi için ortak bir zemin oluşturulabilirdi. Üzerinde uzlaşma sağlanan ortak anlayışın yürürlüğe girebilmesi için diğer devletlere de kabul ettirilmesi gerekiyordu.

Bu dönemde yeni yeni; somut ve bağlayıcı kurallarla biçimlenmeye başlayan devletler hukuku, uluslararası çatışma ya da anlaşmazlıkların barışçıl yollarla çözülüp, ulusların ortak kullanım alanlarının hakça paylaşılması yolunda önemli mesafe kat edilmesini sağlamıştı. Rusya ile sürdürülen müzakereler esnasında İngiliz devletler umum hukukçuları, Karadeniz'in devletlerarası umum hukuk hükümlerine göre kapalı bir denizin tüm özelliklerine sahip alan olduğunu ileri sürdüler. Söz konusu yaklaşım Boğazların kapalılığını kolaylaştırabilirdi. Londra tarafından 1840 yılında dayanak kabul edilen bu tez ilerleyen yıllarda hatta I. ve II. Dünya Savaşı sonrasında bile Ruslar tarafından ısrarla savunulacaktır. Rus Elçisi Brunof, 1840 yılı başında Karadeniz'in kapalılığını kabule hazırды. Fakat bu durumda, Karadeniz'i açık bir deniz kabul ederek milletlerarası ticarete açan Edirne Antlaşması'nın ilgili hükmü geçersiz hâle gelecekti. İngiltere ve Avusturya söz konusu yaklaşıma itiraz ediyordu. Metternich ve Lord Palmerston'un ihtarı üzerine Rusya geri adım atarak bu isteğinden vazgeçmek zorunda kaldı (Goryanof, 2006: 155).

Avrupalı Büyük Güçler ve Rusya Arasında Uzlaşma Sağlanması

Brunof ile Londra'da varılan uzlaşmanın da katısıyla İngiltere, Rusya ve Fransa arasında gerçekleşen mekik diplomasisi neticesinde, Boğazların bütün devletlerin savaş gemilerinin iki denize çıkışa kapatılması konusunda üç devlet arasında uzlaşma sağlandı. Böylece Rusya, güney sahillerinde Boğazlardan geçecek bir donanma marifetiyle yabancı bir devletin olası saldırısına uğramaktan kurtuldu. İngiltere ve Avusturya ise bu sayede Osmanlı Devleti üzerindeki Rus baskısının ortadan kalkacağını düşünüyordu. Fransa'nın Afrika'daki sömürgeleri de Boğazlardan geçemeyecek olan Rusya'nın Karadeniz filosu tarafından tehdit edilemeyecekti. İngiltere ve Fransa Boğazlardan uzaktı, bir tehdit anında tedbir için donanmalarını bölgeye göndermeleri zaman alıyordu. Oysa Rusya, Boğazların hemen yanı başındaydı, bu nedenle kapalılık statüsünün korunmasını sağlayacaktı. Görüşmeler yapılırken, Bâbüâli, Donanması ve Kara Ordusu felç olmuş bir durumda bulunuyordu. Buna karşın Boğazlar halen Türk egemenliğindeydi. Enteresan şekilde Boğazlarla ilgili görüşmelerde Bâbüâli'nin görüşünün sorulmasına gerek görülüyordu.

Dönemin en güçlü armadalarına sahip üç devlet olan İngiltere, Fransa ile Rusya'nın Boğazlarla ilgili çıkarları ve geleceğe yönelik beklentileri bilinmektedir. Buna karşın uzlaşma tarafı diğer iki güç, Avusturya ile Prusya aslında kara devletleriydiler. Her iki devletin de 10 yıl süren Mehmet Ali isyanları esnasında Boğazlar ile doğrudan görünür bir ilgileri olmamıştı. Fakat Osmanlı Devleti'nin geleceği bu iki devleti de yakından ilgilendiriyordu. Mehmet Ali sorunu devam ederken, Rus elçisi Brunof ile üzerinde çalışılan antlaşma taslağı Lord Palmerston tarafından 19 Ocak 1840 tarihinde Avusturya ve Prusya elçilerine iletildi (FO 371/59231, R 17969/6/44, 6 January 1947). Balkanlar'dan aşağı inip Gelibolu'yu işgal ederek Çanakkale Boğazı'nda egemenlik kurabilecek bir Rusya Doğu Akdeniz başta olmak üzere küresel İngiliz çıkarlarına karşı esaslı bir tehdit oluşturacaktı. Bu nedenle Londra, Rusların Boğazlar yönünde genişlemesini engelleyebilmek için Avusturya'yı doğal bir set olarak kullanmak istiyordu. (Kissinger, 2015: 91-2).

Görüşmeler sonrası 1840 yılı başında varılan uzlaşma rağmen Fransa, Mehmet Ali tarafında yer aldığı için ortak taslağın şekillenmesini yavaşlatmaktan yana bir tavır takınıp, Mısır sorunu hallolmadan Boğazlarla ilgili herhangi bir metni imzalamayacağını bildirdi. İngiltere bu nedenle uzlaşmayı 1840 yılı haziran ayına kadar onaylamadı (FO 881/1678, 27 May 1866). Görüşmeler başladığında Rusya daha önce aldığı karar doğrultusunda, Boğazların hem savaş hem de barış anında kapalılığının bir devletler hukuku kaidesi olmasını talep etti. Metternich, Çanakkale Boğazı'ndan geçilerek gerektiğinde Osmanlı Devleti'ne yardım edilemeyeceği için teklife itirazda bulundu. Taslak madde bu nedenle, Bâbüâli diğer devletlerle barış hâlinde bulunduğu sürece yabancı devlet savaş gemilerinin Boğazlara sokulmaması şeklinde kaleme alındı.

Boğazlarla ilgili müzakereler sürerken Mehmet Ali Paşa'nın neden olduğu karmaşa 15 Temmuz 1840 tarihinde Londra'da imzalanan bir antlaşmayla sona erdi. İngiltere, Avusturya, Prusya, Rusya ve Osmanlı Devleti arasında imzalanan Mısır Meselesi Hakkında Antlaşma'nın 3 ve 4. maddeleri Boğazlarla ilgili hükümler içermekteydi. Mehmet Ali'nin Antlaşma kurallarına uymaması ya da Bâbüâli'yi tehdit etmesi durumunda; Fransa hariç imzacı dört devlet, Bâbüâli'nin isteğiyle donanmalarını İstanbul'a göndererek hem başkenti korumak hem de Boğazlardan düşman geçişini engellemek için gerek Karadeniz gerekse de Çanakkale Boğazı'nın güvenliğini sağlayacaklardı (madde 3). Tehdit sona erince yine Bâbüâli'nin isteğiyle donanmalar üslerine geri dönecekti. Hünkâr İskeleyi Antlaşması döneminde olduğu gibi tek başına bir devletin, özellikle Rusya'nın re'sen bir bahane uydurup Boğazları geçip İstanbul önüne gelmesi yasaklanmaktaydı. Buna karşın ortak bir harekâta Rus savaş gemileri de Boğazlara inebilecekti. Antlaşmanın 4. maddesi Rusya'nın söz konusu ihtiyatı hükümden yararlanmak suretiyle gerçekleştireceği suistimali engellemeyi amaçlıyordu:

"(Dördüncü Madde) Madde-i sabıkada mezkûr olan hareket-i müttefika hususu Mehmet Ali'nin muhacemat-ı melhuzası aleyhine Bahr-i Sefid ve Siyah Boğazlarını ve Paytaht-ı Devlet-i Aliyye-yi muvakkaten [geçici] düvel-i fahime-i muahidenin zir-i himayetlerine koymaktan ibaret olduğundan buna zat-ı mülükânenin mütalebe-i mahsusalarile ve yalnız bâlâda meşruh olan hâlde kendilerinin muhafazası için teşebbüs olunmuş bir usul-i istisnaiye nazarıle bakılıp yoksa Devlet-i Aliye'nin kaide-i kadimesine halel getirilmemesi yani cemi zamanda düvel-i ecnebiye sefayin-i harbiyesinin Bahr-i Sefid ve Siyah Boğazlarından duhulüne dair olan memnuiyetin vaki olması mahsusan karargir olmuş olmağla cenab-ı mülükâne dahi ahval-i meşruha müstesna olarak evkat-ı sairedede devletlerinin kavaid-i kadimesinden işbu usul-i mevzua-i gayr-i mütegayyireyi ipka etmeğe katiyen karar vermiş olduklarını işbu senetle ilan buyurmaları ile... İngiltere Kraliçesi ve Avusturya İmparatoru ve Prusya Kralı ve Rusya İmparatoru Cenapları dahi işbu karar-i Padişahiye riayeti taahhüt eder" (Erim, 1953: 304-305).

Mısır ile ilgili Antlaşmadaki bu madde açıkça, 3. maddeyle Bâbüâli'ye tanınan yardım isteme hakkının Rusya ya da başka bir devlet tarafından suistimal edilip, söz konusu istisnanın Boğazların kapalılığını gerektiren Kaide-i Kadim kuralının bozulmasını engellemeyi amaçlıyordu. Kaide-i Kadim, 1809 yılında İngiltere ile imzalanan Çanakkale Antlaşması'nın sonuna Osmanlı Devleti'nin isteğiyle eklenmişti. Böylece ilk defa çok taraflı bir antlaşmada bu ilkeye atıf yapılarak kuralın bir teamül hukuku şekline gelip diğer devletler için de bağlayıcı

bir norm olmasının sağlanması başarılıdır. Mehmet Ali meselesi sona erdiğinde Boğazlarla ilgili görüşmeler de belli bir olgunluğa ulaştığı için dört büyük devlet, Boğazlar sorununun da kendi çıkar ve arzuları doğrultusunda bir çözüme kavuşturulabilmesi için Londra'da bir Konferans toplamaya karar verdiler.

Boğazlarla İlgili Çok Taraflı Sözleşmeler Süreci: Kaide-i Kadim'de Yeni Uygulama

Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi (13 Temmuz 1841)

Osmanlı temsilcilerinin de katılacağı Konferansa bu tarihe kadar Asi Vali Mehmet Ali Paşa'yı katı bir tutumla destekleyen Fransa da davet edildi. Ele alınan meselelerin ana teması toprak bütünlüğü ve Boğazlar gibi doğrudan Osmanlı Devleti egemenlik alanını ilgilendiren başlıklar olmasına rağmen, Osmanlı Devleti temsilcileri görüşmelerde fiilen etkide bulunabilecek, müzakereleri yönlendirebilecek bir konumda değillerdi (BOA, A.} DVN. NMH. 00038.00021.001 (H) 19 Recep 1257 [06/09/1841]). Daha önce de belirtildiği üzere hazırlık müzakereleri ve taslak oluşturma sürecinde Bâbüâli görüş belirtme hakkına sahip olamamıştı. Rusya, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün görüşülmesini reddettiği için Londra Konferansı'nın ele alacağı tek konu Boğazlar olarak belirlendi (BOA, A.} DVN. NMH. 00038.00021.001 (H) 19 Recep 1257 [06/09/1841]).

Mısır sorunu halledildikten sonra uzun süredir Avrupa güc dengesini tehdit eden Boğazlar meselesinin ortak uzlaşısıyla bir karara bağlanması Avrupa barışı için *sine qua non* bir ön koşuldu. Son yıllardaki gelişmeler Rusya ile Avrupa büyük güçlerine Boğazlardaki ihtilaf ve karşılıklı güvensizliğin her an sıcak bir çatışmaya dönüşebileceğini göstermişti. Bu nedenle, anlaşmazlıkların nihai olarak çözümlenebilmesi, devletlerarası hukuk kuralı olabilecek kaidelerin çok taraflı bir ortamda uzlaşısı içinde ele alınabilmesi amacıyla münhasıran Boğazları ele alacak kapsamlı bir konferans toplanması gerekiyordu. Ele alınacak konu ve imzalanacak sözleşme denizlerle ve Boğazlarla ilgili olduğu için görüşme yeri olarak dönemin en kudretli deniz gücü İngiltere'nin başkenti Londra'da olmasına itiraz edilmemiştir.

Sözleşme tasarısı, 1839 yılı Eylül ayından 1840 yılı sonuna kadar Boğazlar konusunda defalarca müzakerede bulunan Rus temsilcisi Brunof ile Lord Palmerston tarafından hazırlanmıştı. Önceki sayfalarda birkaç kez dikkat çekildiği üzere Rusya, bu dönemde Karadeniz Donanması zayıf olduğu için Boğazların kendi savaş gemileri de dahil bütün devletlerin savaş gemilerinin geçişine kapatılmasına razıydı. İngiltere, Rusya'yı Akdeniz'de, Rusya ise herhangi bir Avrupa gücünü Karadeniz'de görmek istemediğinden iki devlet arasında uzlaşmaya varılması mümkün olmuştu.

Yaklaşık bir yıldır devam eden müzakereler neticesinde Londra'da toplanan Konferans'ta üzerinde tartışılacak esaslı sorun kalmamıştı. Bu nedenle kolaylıkla sağlanan ortak uzlaşısıyla 13 Temmuz 1841 tarihinde imzalanan dört maddelik Boğazlar Hakkında Londra Sözleşmesiyle, Türk Boğazları'nda genel anlamda I. Dünya Savaşı'na kadar sürecek bir geçiş rejimi oluşturuldu. Sözleşme ile: (1) Boğazlar, ilk defa çok taraflı bir sözleşmeyle Rusya dâhil yabancı devlet savaş gemilerine kapatıldı (2) İstanbul'daki elçiliklerin bir maiyet gemisine ve haberleşme amaçlı hafif harp gemilerinin özel izinle Boğazlardan geçişine izin verildi (Karal, 2007. s. 208-209). Sözleşmenin 1. maddesiyle, İngiltere tarafından 1809 senesinde kabul edilip, bir yıl önce Mısır Antlaşmasının 4. maddesinde atıf yapılan Kaide-i Kadim ilkesi diğer imzacı devletler tarafından da teyit edilerek Boğazlardan geçiş rejimi yeniden belirlendi:

“...düvel-i ecnebiye Sefayin-i harbiyesinin Bahr-i Sefid ve Siyah boğazlarından duhuli memnuiyetine dair Devlet-i Aliyelerinin öteden beru nakabil-i tağyir olarak vaz olunmuş kaide-i kadimesi'nin bundan böyle dahi mer'iyül icra olması zımında olan karar-ı kavi mülûkânelerini ve Devlet-i Aliye hal-i sulhde bulunduğu müddetçe hiç bir ecnebi cenk sefinesini kabul buyurmayacaklarını ilan buyurmuşlardır ve diğer taraftan haşmetlu Avusturya İmparatoru ve Macar Bohemya kralı ve haşmetlu Fransa kralı ve Gran Beritanya ve İrlanda hükümeti müctemiası kraliçesi ve haşmetlu Prusya kralı ve Rusya İmparatoru işbu karar-ı âli-i şahaneye riayetle zikrolunan kaide ve usule imtisal eylemeği teahhüd ider” (Erim, 1953: 312).

Ana kaynakları, uluslararası antlaşmalar ya da sözleşmeler, yapılagelişler ve doktrin olan devletler hukuku büyük oranda 19. yüzyılda şekillenmiştir (Aksar, 2012: 30-50). Londra Sözleşmesi, ilk defa devletler hukukunda *erga omnes* kural oluşturabilecek bir şekilde, dönemin devletlerarası ilişkileri ile dünya politikasını yönlendirebilme potansiyeline sahip Avrupalı güçlerin ortak bir uzlaşısıyla akdedilmiştir.

Sözleşme, gerek Türk Boğazları geçiş rejiminde yeni bir içtihat oluşturması gerekse ilgili büyük devletlerin karşılıklı ve bağlayıcı taahhütlerle taraf olmaları nedeniyle devletler hukukunun temel kaynakları arasına giren bir belge niteliğindedir. Oluşturduğu hukuk normlarının da etkisiyle Boğazlarda kararlaştırılan geçiş kuralı daha sonra imzacı olmayan devletler tarafından da kabul edilmiştir. Kaide-i Kadim kuralı bu sözleşmeyle Türk Boğazları geçiş rejiminde resmi olarak 1923 yılına kadar sürecek *jus cogens* norm hâline gelip, imzacı olmayan devletlerin de kabul ettiği bir uluslararası hukuk normu olmuştur.

İngiltere'nin, Çarlık Rusyası'nı Akdeniz'den ve Hindistan'a giden rotalardan uzak tutmayı başardığı Londra Boğazlar Sözleşmesi ile hafif savaş gemilerinin (*light vessels*) geçişinde Bâbüâli'nin inisiyatif kullanmasına olanak verilip, Sultan'ın izni ile hafif savaş gemilerinin Boğazlardan geçebileceği hükmü Bâbüâli'ye Boğazlar geçişinde kısıtlı da olsa kontrolü elinde bulundurma olanağı sağlamıştır (Maity, 1954: 137). Kırım savaşı öncesinde bu hükümden yararlanan İngiliz ve Fransız hafif savaş gemileri posta vapurları statüsü altında her iki yönde Boğazlardan geçecektir.

Londra Sözleşmesi'nin imzalandığı 19. yüzyıl aynı zamanda İngiltere'nin liderlik ettiği Avrupalı Devletlerin *mare clausum* politikasından vazgeçip, Muhammed İbnü-Şeybani önderliğindeki İslam hukukçuları ve daha sonra Hugo Grotius tarafından 16. yüzyılda savunulan serbest deniz *mare liberium* politikasını benimsemeye başladıkları bir dönemdir. Aynı dönemde dünya denizlerini bağlayan boğazların da uluslararası hâle getirilmesi için hukuki çalışmalar yapılmış fakat başarı elde edilememiştir. Bu dönemde, Sanayi Devrimi'nin de getirdiği yeni olanaklar vasıtasıyla Avrupalı devletlerin Türk Boğazları'na ve Osmanlı topraklarına ilgisi artmıştır. Buna karşın denizlerin ve doğal boğazların serbestliği görüşünün ağırlık kazandığı bir zaman diliminde Türk Boğazları'nda seyrüseferin kapalılığının Avrupalı büyük devletler tarafından kabul edilmesi dikkat çekicidir.

Enteresan şekilde denizlerin serbestliği ilkesini savunan Avrupalı Devletler Türk Boğazları'nda *mare clausum* ilkesinin yürürlükte kalmasını istemişlerdir. İlk bakışta çelişik gibi görünen bu yaklaşımın en önemli nedeni, her geçen gün daha fazla artan Rus tehdididir. Zararsız geçiş doktrini de yine bu dönemde Türk Boğazları gibi istisnai durumlarda denizlerin serbestisini sağlayabilmek için geliştirilmiştir. Lozan Antlaşması'na kadar (1923) Türk Boğazları'nda resmi olarak zararsız geçiş değil Kaide-i Kadim (kapalılık) ilkesi yürürlükte kalacaktır. Lozan ile zararsız geçiş kavramı resmîyet kazanıp, bu tarihten itibaren söz konusu kural diğer boğazlar için de emsal olacaktır.

Kaide-i Kadim geçiş rejimi Londra Sözleşmesi'yle devletlerarası kodifiye umumi hukuk kuralı hüviyeti kazanmıştır. Sözleşme, ikiden fazla devletin taraf olup, kabul ettiği bir rejimi kolektif birliktelikle korumayı taahhüt eden ilk devletlerarası belgedir (Bederman, 1988: 6). Sözleşme'nin ilk ihlali 12 yıl sonra, Kırım Savaşı başladığında yaşanacaktır. Bununla birlikte Londra Sözleşmesi, tarihte Boğazlar geçiş düzenini belirleyip, Boğazlarda uluslararası bir rejim kuran, belli bir süreyle sınırlanmayan çok taraflı ilk metindir. Londra'da 1841 yılında imzalanan Sözleşmesinin evvelindeki antlaşmalarda; girişe kapatılacak denizler belirtilmediğinden, metindeki boşluktan yararlanan Rus savaş gemileri Karadeniz'den aşağı inerek Boğazlara girebilmiş, Ege'ye çıkmadıkları için de mevcut antlaşmaları ihlal etmemişlerdi.

Bu tür bir ihlalin tekrarlanmasını engelleyebilmek amacıyla, Sözleşmenin birinci maddesiyle, iki komşu deniz Akdeniz-Ege ve Karadeniz'e değil, Boğazların Karadeniz ve Çanakkale girişlerinden içeriye yabancı devlet gemilerinin girişi yasaklanmış, kararın uygulaması imzacı devletlerin taahhüdü altına konulmuştur. Sözleşme ile Boğazlar geçişi, Osmanlı Devleti haricindeki bütün devletlerin savaş gemilerinin girişine tamamen kapatılmıştır. Bu rejim, Bâbiâli'nin ısrarla dile getirdiği "Kaide-i Kadim" uygulamasıyla birebir uyumludur. Fakat yeni rejimde Bâbiâli'nin Boğazlardaki söz hakkı da kısıtlanmıştır. Zira Kaide-i Kadim'in bu tarihe kadar yürürlükteki uygulamasına Bâbiâli'ye istediği devletlerin savaş gemilerinin istenilen zamanda boğazlardan geçişine izin verilmesi hakkını sağlıyordu. Yeni geçiş rejiminde Bâbiâli bu tür bir sınırsız salahiyyete sahip değildir.

Boğazlar ve Karadeniz, 1484 yılından 1535 yılında Fransa'ya tanınan kapitülasyonlara kadar yabancı ticaret gemilerine kapatılmıştı. Fransa'ya 1535 yılında tanınan ilk kapitülasyonlar yabancı ticaret gemilerinin Boğazlara girerek İstanbul önüne kadar gelmesine izin vermişti. *Erga omnes* bir kural hâline gelen Kaide-i Kadim, diğer bir ifadeyle eski geçiş rejimi usulü, 1453 yılından itibaren savaş gemileri; 1484 senesinde Ceneviz kolonileri Kili ve Akkerman'ın fethinden itibaren de ticaret gemilerinin Karadeniz'e çıkışı ile ilgili uygulamadır. İstanbul'un fethi sonrasında Boğazlar ve Karadeniz bütün savaş gemilerine kapatılmış, 1798 [1799] senesine kadar 345 yıl kesintisiz uygulanan bu kurala 1809 yılında İngiltere ile imzalanan Çanakkale Antlaşması ile Kaide-i Kadim adı verilmiştir. Döneme ait Osmanlı yazışma ve vesikalarında da Kaide-i Kadim ifadesi yer almaktadır. Kaide-i Kadim her ne kadar 1841 sözleşmesiyle tekrar bir teamül hukuk kuralı olarak yürürlüğe konulsa da yukarıda da dikkat çekildiği üzere Bâbiâli'nin yetkilerini kısarak 345 yıl süren uygulamadan temelde farklı bir geçiş rejimi getirmiştir (BOA, HR. SYS. 00887. 17 (M) 05/03/1842).

Londra Boğazlar Sözleşmesi ile uygulamaya konulan yeni geçiş rejimini Osmanlı Devleti Klasik dönemindeki rejimle karşılaştırmalı olarak irdelemekte fayda vardır. Şöyle ki, 1841 yılı öncesindeki Kaide-i Kadim uygulamasında Osmanlı Devleti isterse herhangi bir devletin savaş gemisinin İstanbul önüne gelmesine ya da Karadeniz'e çıkmasına kendi hür irade ve rızasıyla izin verebilmekte ya da böyle bir geçişi yasaklayabilmekteydi. Bu nedenle söz konusu dönem mutlak hâkimiyet dönemidir. Oysa Londra Sözleşmesi'nin 1. maddesiyle Osmanlı Devleti bu hakkından feragat etmiştir. Diğer bir ifadeyle Bâbiâli, savaşan bir devlet değilse, istese de herhangi bir devletin savaş gemisine ne güneyden ne de kuzeyden Boğazlara giriş izini verebilecektir. Daha önce de belirtildiği gibi önceki yıllarda yaşanan yorum farkına dayalı suistimallerin önüne geçilebilmesi için geçiş yasağının Boğazların her iki girişinde başladığı tartışmaya yer bırakmayacak şekilde Sözleşme metninde açık bir biçimde belirtilmiştir.

Sözleşmenin mukaddime kısmında, Bâbiâli'nin hükümlerlik haklarının beş devlet tarafından garanti edildiği belirtilmiştir. Burada çelişkili bir durum söz konusudur. Zira ilk maddede geçiş rejimine sınırlama konularak Osmanlı Devleti'nin hükümlerlik hakları geçersiz hâle getirilmiştir. Osmanlı Devleti, kendisi haricindeki yabancı devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini ebediyen meneden Kaide-i Kadim'i uygulamayı taahhüt etmiştir. Maddenin devamında imzacı devletler, Kaide-i Kadim'in uygulanması için gerekli yükümlülükleri üstleneceklerini garanti etmişlerdir. Bu yükümlülük sadece Osmanlı Devleti'ne karşı değil aynı zamanda her bir imzacı devleti birbirine karşı taahhüt altına sokuyordu. Benzer garanti verme uygulaması Lozan sonrasında da yaşanacak, İtalya ve Almanya'nın başını çektiği *agresif revizyonizm* nedeniyle uzun ömürlü olamayacaktır. Antlaşmanın ikinci maddesiyle, elçiliklere ait savaş gemisi sancağı taşıyan maiyet sefinelerinin seyrüseferine Bâbiâli tarafından izin verileceği belirtilmiştir (Londra Boğazlar Sözleşmesi, 13 Temmuz 1841, Madde 1-2).

Londra Boğazlar Sözleşmesi ve Çarlık Rusyası

Boğazlar Hakkında Londra Sözleşmesi'nde imzacılar arasında yer almasına karşın koşullar değiştiğinde yeni rejimden en çok rahatsızlık duyacak devletin Çarlık Rusyası olması kaçınılmazdır. Sözleşme ile Boğazlardan geçiş kapatılarak Rusya'nın Akdeniz'de askeri varlık göstermesi olasılığına karşı, Avrupalı büyük güçler tarafından İstanbul Boğazı'nın kuzeyinden başlayan bir tür *containment* (çevreleme) politikası uygulamaya konulmuştur. Bu zamana kadar Boğazlarla ilgili yapılan antlaşma ve protokollerin hemen hepsinde zaman sınırlaması vardı. Londra'da imzalanan Sözleşme herhangi bir süre konulmadan, 1841 yılı itibarıyla Boğazlar geçiş rejimini düzenleyecek şekilde imzalanmıştır. Yukarıda da belirtildiği üzere Sözleşme bir tür, birbirine bağımlı ve bağlı silsile taahhütler bütününden oluşmuştur.

Sözleşme sayesinde, 1809 senesinde İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan Çanakkale Antlaşması'nın hükümlerine; Fransa, Rusya, Avusturya ve Prusya'nın da katılması sağlanmıştır. Sözleşme, Avrupalı devletlerin bir bütün olarak Rusya'nın Akdeniz'e inme ve Boğazları işgal etme amaçlarına ilk kolektif karşı çıkış olarak değerlendirilebilir (Erkin, 1968: 29). Sözleşme ile barış döneminde, Osmanlı Devleti, kendisi savaşta olmadığı sürece hiçbir devletin savaş gemisini Boğazlardan geçirmemeyi garanti etmiştir. Görünürde Rusya,

Türk Boğazları'nı yabancı savaş gemilerine kapatmayı başarak Karadeniz'i kendisi için güvenli bir kapalı göl durumuna getirmiştir. Buna karşın, İngiltere Akdeniz'de olası bir Rus varlığını engellemiştir (FO371/59231, R 17969/6/44, 6 January 1947).

İngiltere, Fransa ve Avusturya Sözleşme'nin ihlal edilmesini *casus belli* (savaş nedeni) sayacaklarını belirterek, Rus saldırganlığını ve Boğazlara yönelik kontrolsüz isteği dengelemeye çalışmışlardır. Viyana Kongresi ile oluşturulan *defensive realist* sistemin henüz geçerliliğini koruduğu bu tarihlerde İngiltere, Rusya'yı Akdeniz'de görmektense, Karadeniz'e savaş gemisi sokmamayı; aynı şekilde Rusya da Akdeniz'e çıkmaktansa Avrupalı bir gücü Karadeniz'de görmemeyi askeri çıkarlarına uygun bulmuştur (Rendall, 2006: 523-540).

Osmanlı Devleti, Sözleşmeye imza atan devletlerin tamamıyla barış içinde bulunduğu sürece Boğazlar kapalı kalacaktı. Bu durumda, Osmanlı Devleti imzacı olmayan bir devletle, örneğin İspanya ile savaşacak olsa ve bu esnada imzacı devletlerin hiçbirisiyle savaş hâlinde olmasa Boğazlar başka bir devletin savaş gemisi geçişine açılmayacaktı. Yine, Rusya ile başka bir devlet arasında savaş durumu yaşandığında, Osmanlı Devleti hem Rusya hem de Rusya'nın savaş hâlinde olduğu devletle barış içinde ise, Boğazlar yine savaş gemilerinin geçişine kapalı kalacaktı. Düşman donanması Akdeniz'den Karadeniz'e giremeyeceğinden Rusya, güney sahilleriyle alakalı herhangi bir endişe taşımayacaktı.

Çarlığın Boğazlardan askeri geçişten vazgeçmesi kolay olmamıştır. Nitekim Brunof, müzakereler esnasında bir istisna olarak Karadeniz'den Yunanistan'ın Pire limanına giden ve buradan geri dönen küçük savaş gemilerinin Boğazlardan serbest geçişini, Rusya'nın Atina elçiliği maiyet gemileri adı altında bir senet ile garanti altına almaya dikkat etmiştir (Goryanof, 2006: 143-144).

Görünürde, Bâbîâli'nin Boğazlar rejimi üzerindeki yetkisi sınırlanmış, hatta tırpanlanarak hemen hemen yok edilmiştir. Buna karşın Bâbîâli, 19. yüzyıl başından itibaren karşılaştığı zorluklar neticesinde Boğazlarda mutlak egemenlik gibi esaslı deniz ve kara gücü gerektiren bir uygulamanın artık olanaksız olduğunu görmüştür. Bu nedenle kuzeyden gelip baskısı her geçen gün daha fazla artan Rus tehlikesinden kurtulabilmek için yetkisinin sınırlanmasını memnuniyetle karşılamıştır. Benzer durum, 81 yıl sonra Lozan Konferansı esnasında da yaşanacaktır. Lozan görüşmeleri esnasında Bolşevik temsilcisi Çiçerin, Boğazların Türkiye'nin denetiminde kalması gerektiğini savunacak, fakat [Cumhurbaşkanı] Mustafa Kemal [Atatürk], tarihten alınan derslerin çok yerinde analiziyle olası Rus tahakkümünden kurtulabilmek için Çiçerin'in lehtar görünen önerisini değil İngiliz teklifinin desteklenmesini uygun görecektir (Köse, 2016, 260-261). Bu dönem Rus çıkarları Boğazların Türkiye tarafından kontrolüyle, diğer bir ifadeyle 1841 Londra Sözleşmesi'nde kural hâline getirilip, 1914 yılı ağustos ayında ortadan kalkan Kaide-i Kadim ile örtülecektir (BCA, 930.2.001.003.002 (M) 11/09/1919).

Rusya, sekiz yıl önce Hünkâr İskeleyi Antlaşmasıyla Boğazları, kıyıdaş olmayan devlet gemilerine kapatırken, kendisine ait savaş gemilerinin Akdeniz ile Karadeniz arasında gidip gelmesini garanti altına almıştı. Londra Sözleşmesi, Rusya'nın ilk isteğini karşılayarak, Karadeniz'i barış döneminde yabancı devlet savaş gemilerine kapatmıştır. Artık Karadeniz'in bir Rus Gölü hâline getirilmesine ve burada güçlü bir Rus Donanmasının güvenlikle inşasına olanak vardır. Buna karşın, Sözleşme Rus savaş gemilerinin Boğazlardan her iki yönde gidiş gelişini yasaklamıştır.

Osmanlı Devleti, her ne kadar mutlak egemenliği elinden gitse ve Karadeniz'deki Rus varlığı kuvvet kazansa da Boğazlar'ın sağladığı jeopolitik ve jeostratejik vazgeçilemezlik ile kontrolü rakibine kaptırmama arzusu sayesinde Londra Boğazlar Sözleşmesi ile bir süreliğine Rus baskısından kurtulmuş, Avrupalı devletlerin yeni rejime garantör olması sayesinde ulaşılan mutabakattan memnun kalmıştır. Elde edilenler, sahip olunanlar ve geleceğe yönelik beklentiler karşılaşıldığında Sözleşmenin en zararlı tarafı Rusya'dır. Boğazlar barış döneminde kapalı olacak; olası savaş durumunda Osmanlı Devleti savaşı çıkaran ya da saldırılan olsun fark etmeksizin Boğazları istediği devletin donanmasına açabilecekti. Bu nedenle Osmanlı Devleti için İngiltere ile Fransa'nın ya da Avusturya ile Prusya'nın savaş durumu olmaksızın Karadeniz'e savaş gemisi sokamaması çok ciddi bir güvenlik zafiyeti yaratabilecek durum değildir.

Her ne kadar bazı metinlerde "antlaşma" olarak kaydedilse de devletlerarası ilişkileri değil Türk Boğazlarındaki işleyiş ile geçiş rejimini düzenlediğinden, imzalanan metinde "sözleşme (*convention*)" şeklinde kaydedilen Londra Sözleşmesi, Boğazlar'daki rejim sorununu çok taraflı bir uzlaşıyla çözmüştür. Fakat Balkanlar'daki Rus yayılmacılığı ve panslavist politika Sözleşmenin imzasından soran da devam etmiştir. Londra Sözleşmesi'ne rağmen Rusya, Doğu Akdeniz'e yönelik emellerinden vazgeçmemiştir. Rus temsilcisi Brunof'un Sözleşmeye Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün beş büyük imzacı Devlet tarafından garanti edilmesine yönelik bir madde konulmasına karşı çıkıp, böyle bir maddeyi engellemesi aslında geleceğe yönelik planları açıkça ortaya koymaktaydı. Çarlık Rusyası, Akdeniz'de var olmaya büyük önem veriyordu. Mısır'ın talebi üzerine 1847 yılında buraya askeri uzmanların da dâhil olduğu bir ekip gönderilecektir. Benzer şekilde Soğuk Savaş döneminde Sovyetler yine Mısır'ı daha sonra Suriye'yi; Soğuk Savaş sonrasında ise halef devlet Rusya Federasyonu Suriye'yi köprübaşı olarak kullanıp Afrika ve Akdeniz'de üs elde ederek etkinlik sağlamaya yöneleceklerdir.

Rusya, savaş gemilerini Karadeniz'e hapsettiği ve güney denizlerindeki askeri yayılma alanını İstanbul Boğazı'nın kuzeyinden itibaren çevrelediği için 1841 Sözleşmesi'nden çok memnun olmamıştır. Buna karşın Sözleşme'nin uygulanmasını da yakından takip ederek, küçük ya da büyük olması fark etmeksizin ihlalleri proteste etmiş, Sözleşme'nin ruhuna riayet edilmesini istemiştir. Örneğin 1847 yılında iki Fransız savaş gemisi, Provence'daki kıtlığa karşı buraya buğday getirecek filoya eskortluk yapmak üzere Bâbîâli'nin izniyle İstanbul öne geldiğinde Rusya hemen itirazda bulunup, yardım misyonunun 1841 Sözleşmesi'ni ihlal etme hakkını vermediğini ileri sürmüştür (Bederman, 1988: 7).

Sözleşme'nin en önemli zayıflığı, Karadeniz'i Rus Gölü hâline getirme olasılığı ve Rusya'nın Sözleşme'yi delmek için fırsat yaratma ihtimalidir. Nitekim özellikle Karadeniz'in *mare clausum* statüsünde bir Rus egemenlik alanı olmasına Avrupa güçlerinden itiraz yükselmesi kaçınılmaz olduğu için, Karadeniz'in kapalı statüsü sürdürülebilir değildir. Osmanlı Devleti de bir süre sonra Avrupalı devletlerle iş birliği içinde Karadeniz'deki Rus varlığını güçlendirebilme olasılığı taşıyan yeni rejimin değiştirilmesine taraf olacaktır (BOA, A.DVN. NHM.00038.002.001).

Londra'da imzalanan 1841 Sözleşmesi, çok sayıda ilki ve teamül kuralını bünyesinde barındırmasına rağmen aslında uygulanması zor bir ahitnamedir. Zira Karadeniz'in kapalı bir Rus gölü olması bir yana Avrupa güç dengesi değiştiğinde, Rusya'nın tekrar harekete geçip Boğazları işgal etmek için saldırgan bir politika takip etmesi her an olasıdır. Nitekim Londra Sözleşmesi imzalandıktan hemen sonra Çarlık, Osmanlı Devleti'ne saldırıp, sözleşmeyi geçersiz hâle getirebileceği bahaneleri yaratabilmek için yeni politik entrikaları uygulamaya koymuştur (Erdaş, 2000: 35-37; Esmer, 1947: 293).

Karadeniz'de, düşmanlarından uzak güçlü bir Donanma kuran Rusya tahmin edildiği gibi Boğazlara sahip olmak yolunda önüne çıkan ilk fırsatı tereddüt etmeden değerlendirmeye kararlıdır. Rusya'nın Karadeniz'de güven içinde oluşturduğu deniz gücü İngiltere ve Fransa başta olmak üzere Avrupalı büyük devletleri rahatsız etmekte gecikmemiştir. Boğazlar Sözleşmesi ile Karadeniz'i Rusya için güvenli hâle getirerek Rus deniz gücünün gelişimine kendileri için kısa sürede tehdit olabilecek büyüme olanağı sağladıklarını fark etmekte gecikmeyen bu devletler ilk fırsatta Rus Karadeniz gücünden kurtulmak için harekete geçeceklerdir.

Sonuç

Boğazları elinde tutan uygarlıklar tarih boyunca Karadeniz ve Ege etrafındaki uygarlıkların yazgısında söz sahibi olabilmişlerdir. Boğazlar, Karadeniz'in anahtarı oldukları kadar buldukları havzada kurulan uygarlıkların yazgısında da esaslı role sahip olmuşlardır. Osman Devleti Boğazlarda hemen hemen dört asır gibi oldukça uzun bir süre uygulanan Kaide-i Kadim rejiminden vazgeçerek Boğazlardaki geçiş idaresini diğer güçlerle paylaşmak zorunda kalmıştır.

İngiltere'nin Rusya'yı sıcak denizlerden uzak tutma politikasının doğal sonucu olarak Boğazlarda yeni koşullarla şekillenen Kaide-i Kadim yürürlükte kalabilirken yine İngiltere'nin Doğu Akdeniz'den geçen Kraliyet Yolu'nun güvenliğini sağlayıp Fransa'nın bu alanda hegemonya kurmasını engelleyebilmek için verdiği sınırlı destek sayesinde Mısır krizinin çözülmesinde Osmanlı Devleti'nin çıkarları kısmen korunabilmiştir. Kaide-i Kadim'in Londra Boğazlar Sözleşmesi sonrasındaki uygulaması ile Sözleşme öncesindeki uygulaması arasında esaslı farklar mevcuttur. İlk durumda Kaide-i Kadim'in ve Boğazlar geçiş rejiminin uygulamasında Osmanlı Devleti tek yetkililikten ikinci durumda Osmanlı Devleti Kaide-i Kadim'i uygularken Boğazlarda bir nevi koruma, kontrol görevi üstlenmiştir.

Her ne kadar Londra Boğazlar Sözleşmesi Kaide-i Kadim kuralını çok taraflı bir anlaşmayla garanti altına alıp, Rusya'yı Boğazlar ve Akdeniz'den uzaklaştırmış olsa da Sözleşme ile Boğazlar güneyden gelecek Avrupalı devletlere de kapatıldığından Sözleşme Karadeniz'in fiilen bir Rus gölüne dönüşmesine olanak sağlamıştır. Sözleşme imzalanırken çok fazla ciddiyetle ele alınmayan bu keyfiyet ilerleyen yıllarda Kırım Savaşı'nın nedeni olacaktır.

Mısır ve Boğazlar krizinde takip edilen diplomasi, deniz hukukundaki gelişmeler Viyana düzeninin korunmasına yönelik güçlü bir irade olduğunu göstermektedir. Buna karşın merkantilizmin ivme kazandırdığı ekonomik güç eşliğindeki teknolojik gelişmeler sömürgeciliği, sömürgecilikteki paylaşım anlaşmazlıkları da yeni çatışmaları getirmiştir.

Gerek Mısır meselesinin gerekse Boğazlar geçiş rejimi sorununun barışçıl yollarla çözülmesi Osmanlı Devleti tarafından önemli kazanımlar olarak kabul edilebilir. Nitekim her ne kadar Mısır'daki kontrolü zayıflasa ve Doğu Akdeniz'deki Osmanlı varlığı zayıflasa da Bâbiâli asi bir vali karşısında daha fazla zafiyete düşmekten kurtulmuştur. Suriye ve Filistin bölgelerindeki Osmanlı varlığı devam ettiği ve Kıbrıs ile On İki Ada Osmanlı egemenliğinde olduğundan Doğu Akdeniz'in doğu kıyılarındaki Osmanlı müstahkem mevkiileri korunabilmiştir.

Doğu Akdeniz ile benzer şekilde Boğazlar geçiş rejiminde her ne kadar yetki paylaşımı kabul edilmiş olsa da bu sayede Rusya'nın İstanbul üzerinde baskı kurarak Boğazlarda kendi lehtarını bir geçiş rejimi oluşturmasını engellenebilmiştir. Yeni Kaide-i Kadim'in mevcut koşullarda en kabul edilebilir rejim olduğunu söylemek mümkündür.

Londra Sözleşmesi ile barış döneminde savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini düzenleyen Kaide-i Kadim; Boğazlarda savaş gemilerinin geçişinin yasaklandığı II. Dünya Savaşı dönemi, 1939-1945 yılları arasındaki altı yıllık devir hariç, Mondros Ateşkesi (1918), Sevr Belgesi (1920), Lozan Barış Antlaşması (1923) ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi (1936) Rusya'nın ve kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine belli kısıtlamalar dâhilinde de olsa izin verdiği için bir daha uygulanamayacaktır.

Sonuç olarak Boğazlarda varlık gösterme arzusunun Şark Sorunu olarak formüle edilen doğuya hâkimiyetin omurgasını oluşturduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Rusya ve Avrupalı büyük güçlerin Osmanlı Devleti ile ilişkilerde uyguladıkları Şark projesiyle, diğer devletlerin şarka yönelik istek ve arzularını kapsayan şark politikası farklı şeylerdir. Avrupalı hegemon güçlerin Şark Sorunu Projesi altında Osmanlı Devleti'nin ve Boğazların kendi aralarında barışçıl bir şekilde paylaşılması teşebbüsü başarılı olamamıştır. Buna karşın, Şark Projesi dünya tarihinde kapanmamış bir başlıktır, zira bugün şarktaki paylaşım kavgaları halen devam etmektedir. Proje'nin 1914 yılına kadar paylaşım nirengi noktasının en esaslı vazgeçilmez Türk Boğazları iken; bundan sonra denkleme petrol başta olmak üzere karbon enerji kaynakları da dâhil olmuş, Londra Boğazlar Sözleşmesi ile oluşturulup, birkaç kez güncellenen geçiş rejiminin de etkisiyle Boğazların önemi ikincil dereceye inmiştir.

Londra Konferansı ve sonrasında imzalanan Sözleşme; Boğazların geçiş rejimiyle ilgili devletlerarası hukuk kaidesi koyan, çok taraflı ilk müzakereler süreci ve münhasıran Boğazlar rejimini değiştiren tarihte bilinen ilk devletlerarası metindir. Sözleşme ile Türk Boğazları tarafsız hâle getirilmiştir.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar, çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author have no conflicts of interest to declare.

Financial Disclosure: The author declared that this study has received no financial support.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Arşivleri

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 930.2.001.003.002 (M) 11/09/1919.

BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 08/10/1998.00955.00246.00010. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Divan Beylikçi Kalem-i Hümayun Defteri (BOA, A. DVN. NHM.) 00038.002.001.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Divan Beylikçi Kalem-i Hümayun Defteri (A. } DVN. NMH.) 00038.00021.001 (H) 19 Recep 1257 [06/09/1841]. BOA, HR. SYS. 00887.17 (M) 05/03/1842.

BOA, Bâbâli Evrak Odası (BEO).003101.232538.001.002 (H) 04 Cemaziyelahir 1325 [15/07/1907].

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (BOA, HR. HMS. İŞO). 00033.00006.001.004 (R) 15 Mart 1332 [28/03/1916].

British Policy toward the Ottoman Empire, Foreign Minister Palmerston to her Majesty's Ambassador at Vienna, 28 June 1839.

Foreign Office Papers (FO) 371/59231, R 17969/6/44, "The Bosphorus and the Dardanelles", 6 January 1947.

Foreign Office Papers (FO) 881/1678, Imperial Firman to the Viceroy of Egypt, settling the Mode of Succession to the Pashalic, and granting certain privileges, 27 May 1866.

Convention (München Gratz) for Common Action on the Eastern Question: Austria and Russia, 18 September 1833.

Convention (London) for the Pacification of the Levant: Austria, Great Britain, Prussia and Russia with the Ottoman Empire, 15 July-17 September 1840.

Publications of the House of Commons, including some of the House of Lords (ZHC) 1/1279, Colonel Campbell to Viscount Palmerston, 25 May 1838. ZHC 1/1279, Viscount Palmerston to Colonel Campbell, 9 July 1838. Londra Boğazlar Sözleşmesi, 13 Temmuz 1841, Madde 1-2.

Yayınlanmış Eserler

Aksar, Y. (2012). *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk-I*. Seçkin Yayınları.

Aybay, R. (2009). Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Bazı Güncel Sorunlar. *DEÜ Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21, 1-18.

Bederman, D. J. (1988). The 1871 London Declaration, Rebus Sic Stantibus and a Primitivist View of the Law of Nations. *The American Journal of International Law*, 82(1), 1-40. [\[Crossref\]](#)

Erdaş, S. (2000). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk Boğazları (1841-1953)*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi AİİT Enstitüsü.

Erim, N. (1953). *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri-I*. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.

Erkin, F. C. (1968). *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*. Başnur Matbaası.

Esmer, A. Ş. (1947). The Straits: Crux of World Politics, *Foreign Affairs*, 25(2), 290-302. [\[Crossref\]](#)

Fırat, H. (1950). *Türk Boğazları ve Önemi*. T.C. Deniz Basımevi.

Goryanof, S. (2006). *Rus Arşiv Belgelerine Göre Boğazlar ve Şark Meselesi*. (çev. M. İskender & A. Reşad), Ötüken Yayınları.

Kâni, S. (1936). *Boğazlar Meselesi*. Akşam Matbaası.

Karal, E. Z. (2007). *Osmanlı Tarihi, Nizam-ı Cedit ve Tanzimat Devirleri (1789-1856)-V*. Türk Tarih Kurumu.

Kızılsümer, D. (2002). *Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kissinger, H. (2015). *Diplomasi*. (çev. İ. H. Kurt), 14. Baskı, İş Bankası Yayınları.

Köse, İ. (2016). *Türk Amerikan İlişkilerinin Şekillenmesinde Amiral Mark Lambert Bristol'un Rolü*. Türk Tarih Kurumu.

Maity, A. B. (1954). The Problem of the Turkish Straits. *The Indian Journal of Political Sciences*, Vol. 15, No. 2.

Rendall, M. (2006). Defensive Realism and the Concert of Europe. *Review of International Studies*, 32(3), 523- 540. [\[Crossref\]](#)

Sedivy, M. (2011). Metternich's Plan for a Viennese Conference in 1839. *Central European History*, 44(3), 397- 419. [\[Crossref\]](#)

Tukin, C. (1947). *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Xakov, D. (2012). *Balkanskiye Voyni: Pobeda i Porajeniye dlya Bolqarii*. Poznan.

Structured Abstract

Throughout historical span civilizations controlling the Straits could steer destiny of other nations around Black Sea and Aegean. Straits, connecting Black Sea, Marmora, Aegean and Mediterranean seas or connecting internal sea Marmora in the north to Black Sea and in the south to Aegean and Mediterranean throughout the historical span were the attraction spot of almost all civilizations regardless their location in the neighborhood or distant geographies. Russian enlargement policy towards south which was formulated by Petro I at the beginning of the 18th century Straits became the essential reason of conflicts and discordances between Ottoman Empire and Tsarist Russia. Meanwhile soon after the Industrial Revolution European mercantilist countries also joined the power struggle in the Straits. Thus, the Straits problem and the conceptualization of Eastern Question have been transformed into a new status. Ottomans, noticing peace facilitating role of the Straits have been used that role as a foreign policy leverage.

As it is very well-known Industrial Revolution amount of provided a sharp impetus on the rise of maritime commerce. As a natural result of said comprehensive and widespread mercantilist trade in seas establishing more and more liberal passage regimes in world waterways and even in high seas. Two leading mercantilist countries of the 19th century were Britain and France. Merchant ships belonging two countries navigating in world ports as laden. While they were going from mainland to other ports they had been loaded with manufactured goods and when they were enroute back to mainland had been loaded with raw materials. Accordingly, during that period numerous usages became maritime law rule.

All in all, that two ways high profit-making trade needed protection of a mighty maritime power. Britain and France had both strong navies and strong industries and in addition the former was the mightiest sea power of era. East and south of Mediterranean Sea were the most convenient areas for raw materials and those areas also were open market for industrially manufactured goods.

Turkish Straits, connecting Black Sea Basin to Mediterranean had been ruled by Ottoman Empire and closure of that waterway was a rule both for commercial ships and flotillas. That regime had been named as "Ancient Rule" by Ottomans but after the Treaty of Kucuk Kaynarca in 1774 commercial vessels belonging Tsarist Russia had a right to pass through Turkish Straits and navigate in Mediterranean. During the disorder fueled by Governor of Egypt Mehmet Ali Pasha Russia had signed eight years long Treaty Hunkar Iskelesi with Ottomans. According to that treaty Russian warships could pass through Turkish Straits. That policy and Russian hegemony in Ottoman Capital were grave threat to European great powers' interests.

Because neither Russia nor Britain were ready for a comprehensive war, peace-making negotiations and shuttle diplomacy begun to solve that problem. Rebellious governor of Egypt was the man again fueled the problem. The duration of Hunkar Iskelesi Treaty would come to an end in 1841 and Eastern Question would be erupted new phase. Von Metternich, Premier of Austria promised help to Russia in 1833 two months after the Treaty of Hunkar Iskelesi. Mehmet Ali Pasha, backed by France decided to declare its independence in 1838. He informed both France and Britain about his decision of independence. While Paris has been supporting that decision Foreign Secretary Lord Palmerston boldly rejected any such movement.

Meanwhile in 1839 Ottoman Armies six years after one more time has been defeated by Egyptian forces. After long lasting struggle a treaty has been signed in London ending Egyptian quarrel. But the problem of Straits still was a hot point for European diplomacy. Brunof, Russian Ambassador to Stuttgart went to London for negotiations. London, Austria and Prussia has been supporting Ottoman territorial integrity and Ottoman Ancient Rule of closure of Straits.

Russia, not to be excluded from European system and not to come across with new challenges was agreeing to accept Ancient Rule for Straits. Nevertheless, guardable guarantee of Ottoman Territorial integrity was not acceptable for Petersburg. Actually, the sharp change of Russian policy towards Turkish Straits draw attention. The challenge from European powers was not the only reason of that change. Russia's Strait policy throughout history has been shaped by its navy power in Black Sea. When it is sea poser stronger enough Russia has been insisting on free passage right of Straits and when its navy incapable to cope with European flotilla Russia has been demanding closure of Straits.

Hence, from Petro I onwards Russia mostly had asked free passage through Straits in 1798, 1805 during Napoleon Crisis and in 1833 during Mehmet Ali Pasha Crisis Petersburg boldly had demanded solely passage.

right for its warships. Despite that policy at the beginning of 19th century in 1839 Russia was ready to accept implementation of Ancient Rule, closure of Straits in time of peace to all countries' warships including Russian flotilla. Ancient Rule has been recognized by London in 1809 throughout the Treaty of Dardanelles. Thus the new Russian policy eased reconciliation with London, Palmerston and Brunof negotiated for a way out until the end of 1840. France, supporting Egypt was not active participant of that process. Austria and Prussia also joined the negotiations when Russia and Britain reached an agreement.

It is decided that a conference would summon in London to produce a common solution to Straits passage regime. By the way all discussions on Stratis regarded warships, free passage of all commercial vessels belonging all nations were not a matter of discussion.

Ottoman representative also invited to the Conference. Because of Russian objection Ottoman possible article of territorial integrity had been omitted from negotiations. Because average consensus had been reached before the conference easily a protocol signed in London on Straits. That protocol was the first multi-nation agreement on Straits and accordingly Ancient Rule would be in use in Straits. Neither Russia nor any other European power would not be able to enter Straits from Black Sea or from Aegean. Sublime Porte would control

the Straits and if any power acts contrary to the protocol and its warships enter both outlets of Straits it would be punished by the rest of signatories. Thus, Ottoman Empire got rid of Russian pressure to open Straits its warships meanwhile Russia closed Black Sea to all European flotillas and European powers closed Aegean and Mediterranean to Russian warships. British Royal Route to Indian colonies, French colonies in North Africa would not come across with and challenge by Russia. London Protocol together with some deficiencies would be in use until the beginning of WWI. It will come to an end when Ottoman Empire led two German warships Goben and Breslau to pass through Straits.