

BALKAN SAVAŞI'NDA YUNANİSTAN'IN EL KOYDUĞU OSMANLI GEMİLERİ VE ALINAN KARŞI ÖNLEMLER

Mehmet TEMEL*

XX. yüzyılın başlarında uluslararası hukuk düzenini geliştirmeye yönelik yeni girişimlerde bulunulmuş, 1899 ve 1907 tarihli Lahey Konferansları ile anlaşmazlıkların çözümünde, ulusal hukuk kurallarının uyumlaştırılmasında, savaş koşullarının insanileştirilmesinde, savaşan taraflarla tarafsızların hak ve yükümlülüklerinde ve sivil halkı koruyucu hükümlerde önemli aşamalar gerçekleştirilmiştir¹. Çalışma konumuzla da doğrudan ilgisi olan ikinci Lahey Konferansı'nda kara ve deniz savaşı hukukuna ilişkin yeni bazı sözleşmeler imzalanmıştır².

Ancak devletler, kendilerinin yarattıkları hukuk kurallarını kendi çıkarlarına göre yorumladıklarından, kuralların çıkarlarına hizmet etmediğine inandıkları durumlarda, sorunlarını uluslararası yargı organlarına götürmek istememekte veya bağımsızlıklarını sınırlayacağı gerekçesiyle kurallara uymamaktadırlar³.

1911-1912 yıllarında Osmanlı Devleti ile İtalya arasında meydana gelen Trablusgarp Savaşı'yla, 1912-1913 yıllarında yine Osmanlı Devleti ile Bulgaristan, Sırbistan, Karadağ ve Yunanistan arasında cereyan eden Balkan Savaşlarında Yunanistan, II. Lahey ve Cenevre Konferanslarının kurallarına aykırı olarak Osmanlı Devleti'ne ait bazı yolcu, yük ve hastane gemilerine el koymuştur. Osmanlı Devleti de, Yunanistan'ın usûlsüz el koyma uygulamasına misliyle karşılık vererek aynı sayıda Yunan gemisine el koymuştur. Sorunun çözümü aşamasında, savaş durumu nedeniyle iki ülke arasındaki diplomatik ilişkilerin kesildiği dönemde Alman elçilikleri aracılık etmiştir. Yunanistan tarafından el konulan gemiler şunlardır:

* Yrd. Doç. Dr., Muğla Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Feridun Ergin, *Uluslararası Politika Stratejileri*, İstanbul, (Tarihsiz), s.32.

² Mehmet Gönlübol, *Milletlerarası Siyasi Teşkilatlanma, Milletlerarası Siyasi Teşekküllerin Tarihi Gelişimi ve Birleşmiş Milletler Teşkilatı*, Ankara, 1964, s.58-60.

³ Suat Bilge, *Milletlerarası Politika*, Ankara, 1966, s.31; Mehmet Gönlübol, *Uluslararası Politika İlkeler-Kavramlar-Kurumlar*, Ankara, 1993, s.429-430.

İttihad Vapuru

Osmanlı-İtalya Savaşı'nın başladığı sırada Yunanistan'ın Pire Limanı'nda havuzda bulunan İttihad-ı Seyr-i Sefâin Şirketi'ne ait İttihad Vapuru'na, Osmanlı Devleti'nin Atina ve Pire Şehbenderliği tarafından limandan ayrılması emri verilince şirket, vapurun havuzdan çıkması durumunda İtalyan savaş gemileri tarafından el konulabileceği gerekçesiyle şehbenderliğe ve vapur personeline, vapurun havuzdan ayrılmaması gerektiğini bildiren bir telgraf göndermiştir. Şirket, 5 Ekim 1912 tarihinde temsilcisi Tevfik Bey aracılığı ile Bâb-ı Âlî Hukuk Müşavirliği'ne gönderdiği telgrafnamede de, vapura Yunan Hükümeti tarafından el konulduğu takdirde Selanik'te ve diğer Osmanlı limanlarında alıkonulan Yunan vapurları karşılık tutularak hukukun sağlanması isteğinde bulunmuştur.

Şirketin başvurusunu değerlendiren Müşavirlik, Balkan Savaşı'nın hemen öncesinde meydana gelen bu gelişme için Hariciye Nezareti'ne şu görüşleri bildirmiştir:

“İtalya Savaşı nedeniyle Pire Limanı'ndan çıkamayan İttihad Vapuru'nun limandan ayrılması durumunda savaş durumu sona ermediği için Akdeniz'deki İtalyan savaş gemileri tarafından el konulması büyük ihtimaldir. Pire'de kalmaya devam etmesi durumunda da, Yunanistan ile diplomatik ilişkiler kesilmiş olduğundan vapura, savaşan devletin uyuşuna ait olması gerekçesiyle bu ülke memurları tarafından el konulması çok muhtemeldir. Her iki durumda vapura el konulması söz konusu olduğundan Yunan Hükümeti tarafından el konulması tercih edilebilir görünmektedir. Çünkü, Osmanlı sularında el konulan Yunan gemilerinin ganimetten sayılarak, el konulacak İttihad Vapuru'na karşılık aynı değerde bir Yunan gemisi verilmek suretiyle zararın tazmin edilmesi mümkündür. Bu nedenle Atina ve Pire Şehbenderliği'nin İttihad Vapuru'na limandan ayrılmasına ilişkin emir vermesi uygun değildir. Eğer bu emir Hariciye Nezareti'ne dayanılarak verilmiş ise, hiç değilse bunun İttihad Vapuru için değiştirilmesi ve vapurun kaptan ve personeline çıkarları neyi gerektiriyorsa o yolda hareket etmelerine imkan tanınması uygundur”⁴. Müşavirlik, Nezaret'ten bu kararın vapur kaptanına, Atina ve Pire Şehbenderliği'ne ve şirket yönetimine de bildirilmesini istemiştir.

Müşavirliğin de tahmin ettiği gibi kararın ilgililere tebliğine fırsat kalmadan aynı ay içerisinde Yunanistan, İttihad Vapuru'na el koymuştur. 18 Ekim'de İtalya ile barış antlaşması imzalanınca, vapurun Pire'den ayrılmasına

⁴ BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), *HR.HMŞ.İŞO (Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstisare Odası)*, Dosya.22, no.3, Lef.1.

izin verilmesi için Alman Elçiliği aracılığı ile Yunanistan Hükümeti nezdinde girişimde bulunulmasına ve bu amaçla elçiliğe müzekkere gönderilmesine, 12.000 lira değerinde olan vapurun serbest bırakılmama ihtimaline karşı da aynı değerdeki bir Yunan gemisinin alıkonulması için Bahriye Nezareti'ne tezkere gönderilmesine karar verilmiştir⁵.

Urla Vapuru

İzmir Körfezi Osmanlı Vapurları Şirketi'ne ait olup İzmir-Urla hattında çalışmakta olan Urla Vapuru'na yolcu ve mürettebatıyla beraber bir Yunan torpidosu tarafından 1913 Mayıs'ında el konulmuştur. Şirket, temsilcisi Agop aracılığı ile 7 Haziran 1913 tarihinde İzmir Müessesât-ı Nâfia Komiserliği'ne başvurarak zarar ve kayıplarının Osmanlı Hükümeti tarafından tazmin edilmesini istemiştir.

Şirketin tazminat isteğini uygun bulmayan Dahiliye Nezareti, Bâb-ı Âlî Hukuk Müşavirliği'ne 3 Temmuz 1913 tarih ve 80284/270 numaralı bir tezkere göndererek konunun değerlendirilip karara bağlanmasını istemiştir.

Tezkereyi inceleyen Müşavirlik, İzmir Komodorluğu, Liman Başkanlığı ve Dahiliye Hukuk Müşavirliği'nin, devletin 1911 yılı Ekim ayının ortalarından beri sürekli savaşta olması nedeniyle, Osmanlı sancağını taşıyan tüm deniz binek araçlarının sahiplerine ve acentalarına gemilerini yalnız kendi sorumlulukları altında işlettirebileceklerini ve limandan çıkacak gemilerin zarar ve ziyanlarını yine kendilerinin karşılayacaklarını bildiren genelge gönderdikleri ve Urla Vapuru'nun, Yunan savaş gemileri tarafından el konulmasının deniz muharebelerinde geçerli olan “zabt hakkı” esnasından olduğu gerekçeleriyle tazminat isteğinde bulunulamayacağına karar vermiştir. Şirketin, Foça ve Karaburun seferlerinin tatil edildiği, bu yerleşim merkezlerinin sahilleriyle adaların, körfez içinde bulunan Urla iskelesiyle asla ilişkisinin olmadığı, 17 Mart 1913 tarihine kadar düşman gemilerinin körfez içinde dolaştıklarına ilişkin havadis evraklarında bir ilana rastlanmadığı, muharebe esnasında körfeze yerleştirilen torpiller nedeniyle Urla seferini yürüten vapurların şamandıralar arasından geçmelerinin kaptanlara ihtar edildiği, o sıralarda meydana gelen askeri yığınaklar nedeniyle Urla Vapuru'nun her gün gidiş-gelişte Gülizman İskelesi'ne uğramasının istendiği şeklindeki itirazlarını da, bu ihtar, duyuru ve izinlerin kefil olma anlamını taşımadığı, bunların, gemilerin tehlikelerden korunmasına yönelik önlemler olduğu, şirket yetkililerinin zapt ve el koyma tehlikesini göze alarak gemi işletmelerinin hükümetçe yasaklanamayacağı

⁵ BOA, a.g.b., Lef.2.

gerekçesiyle reddetmiş, devletler genel hukuku kuralları gereğince savaşın olağanüstü zorlayan kuvvet (kuvve-i mücbire-i fevkalade) olması nedeniyle ondan etkilenenlere tazminat ödenemeyeceğine ve şirketin tazminat istemeye hakkı olmadığına karar vermiştir⁶. Bu karar, 17 Temmuz 1913 tarih ve 34866/444 numaralı tezkere ile Dahiliye Nezareti'ne gönderilmiştir⁷.

Selanik Vapuru

Selanik'in Yunanlılar tarafından işgal edilmesi sırasında Selanik Limanında demirli bulunan, hissedarlar İbrahim İskonakis, Tevfik Bey zevcesi Nesime Hanım ve Abdülkerim'e ait Selanik Vapuru'na, Osmanlı askerinin ve hükümetinin hizmetinde bulunduğu gerekçesiyle 5 Kasım 1912 tarihinde Yunan Hükümeti tarafından el konulmuş ve haczedilmiştir.

Hissedarlar, vekilleri G. Reziyazis aracılığı ile 23 Mayıs 1913 tarihinde Yunanistan Ganimetler Mülkiye Mahkemesi'ne başvurarak, vapurun haczinin kaldırılıp iade veya değerinin tazmin edilmesini, mahkeme masraflarının da Yunan Hükümeti tarafından ödenmesini istemişlerdir.

5 Haziran 1913 tarihinde görülen ve tarafların bizzat katılarak belge ve görüşlerini sundukları davada mahkeme heyeti, Yunanistan Genel Kurmay Bahriye Mecmuası'nın 141. maddesi, Bonfis'in Devletler Genel Hukuku Risalesi'nin 1279, 1281 ve 1284 rakamlarına dayanarak savaş ilanından sonra ganimet hakkının doğduğuna, "düşmanlığın başlamasının ardından savaşan taraflardan birine ait bir tüccar gemisi düşman limanlarından birinde bulunursa hemen veya uygun bir süreden sonra serbestçe demir alıp gitmesi için izin verilmesi lazım gelir" şeklindeki Lahey ikinci konferansı ikinci muahedesinin birinci maddesinin bu davadaki durumla kıyaslanamayacağına, haczin yerinde olduğuna ve kaldırılması isteğinin reddine, el koyma ve haciz işleminin onaylanmasına, Selanik Vapuru'nun ganimet sayılıp Yunan Hükümeti menfaatine açık arttırma ile satılmasına, 80 drahmi tutan mahkeme masraflarının da vapur sahiplerine yüklenmesine karar vermiştir⁸.

Konferans maddesinde bu tür gemilere el konulmadan önce demir alıp gitmesi için uygun bir süre tanınması açıkça belirtildiği halde, Yunan makamlarınca bu kurala uyulmayarak gemiye hemen el konulmuş, mahkeme de kararında bu maddeye atıfta bulunduğu halde bu maddenin söz konusu dava ile kıyaslanamayacağı hükmüne vararak konferans kuralını ihlal etmiştir.

⁶ BOA, *a.g.b.*, Lef.3.

⁷ BOA, *a.g.b.*, Lef.11.

⁸ BOA, *a.g.b.*, Lef.5.

Mahkemenin bu kararından sonra vapur sahipleri, 14 Şubat 1914 tarihinde bir dilekçe ile Sadaret'e başvurarak zarar ve ziyanlarının Osmanlı Hükümeti tarafından tazmin edilmesini istemişler, ancak bu istekleri de savaşın olağanüstü zorlayan kuvvet olması nedeniyle ondan etkilenenlere tazminat ödenemeyeceği gerekçe gösterilerek reddedilmiştir⁹.

Derne ve Fuad Hastane Gemisi

İşkodralı Adem Abdullah'a ait olan Derne yelkenli gemisine 1913 yılı ortalarında el konulmuş, Almanya'nın Atina Elçiliği aracılığı ile de iadesi istenmiştir. Dersaadet'teki Alman Elçiliği, Osmanlı Hükümeti'ne gönderdiği 1 Eylül 1913 tarih ve 3788 numaralı tavrinde Yunanistan'ın, Derne yelkenlisinin serbest bırakılmasına karşılık, Osmanlı deniz kuvvetlerine ait Hamidiye Kruvazörü tarafından savaşta el konulan Aypapantı yelkenlisinin serbest bırakılması koşulunu öne sürdüğünü bildirmiştir¹⁰.

Osmanlı Hükümeti ise verdiği cevabi tavrinde, İzmir Deniz Ganimetleri Mahkemesi'nin, Aypapantı Gemisi'ne savaş sırasında el konulduğu için el koyma işleminin devletler arasında yürürlükte olan deniz kurallarına ve 31 Ocak 1912 tarihli deniz ganimetleri yasasına uygun olduğu kararını verdiğini bildirmiştir. Hukuk Müşavirliği de yaptığı değerlendirmede, Aypapantı Gemisi'ne savaşta el konulduğunu, oysa Derne Gemisi'nin Osmanlı-Yunan muharebesinin ilanından önce İtalyan savaş gemilerinin takibinden kurtulmak için Patras Limanı'na sığındığını, savaş ilanı üzerine de Yunan memurları tarafından limandan çıkmasına izin verilmeyerek sonradan el konulduğunu, bu nedenle iki geminin durumunun aynı olmadığı kanısına varmıştır. Osmanlı Hükümeti'nin, Yunanistan'a savaş ilanından önce el konulan gemilerin karşılıklı olarak değiştirilmesini teklif ettiğini, Yunanistan'ın bunu reddederek sorunu hakem heyeti yöntemiyle çözmek istediğini de hatırlatan Müşavirlik, Yunanistan'ın Aypapantı ve Hrisomali Spilineo adlı gemileri için tazminat istemesinin yersiz olduğuna, Derne Gemisi iade edilinceye kadar aynı büyüklükte ve değerinde olan bir Yunan gemisinin alıkonulması için Bahriye Nezareti'ne ve Sadaret'e bildirimde bulunulmasına, usûlsüz ve haksız olarak el konulan Derne Gemisi için Paris Uluslararası Maliye Komisyonu'ndaki görüşmelerde Yunanistan'dan tazminat istenmesine ve toplantıya katılacak Osmanlı delegelerine talimat verilmesine karar vermiştir¹¹.

⁹ BOA, a.g.b., Lef.7.

¹⁰ BOA, a.g.b., Lef.4.

¹¹ BOA, a.g.b., Lef.4.

Yunanistan Elçiliği, 15 Mart 1914 tarihinde 900 numaralı bir karar göndererek, savaştan önce Osmanlı Hükümeti tarafından el konulan Skaramanga, Sasi, Kiposi ve Ayosperidon adlı Yunan gemilerinin, iki ülke arasında 14 Kasım 1913 tarihinde imzalanan Atina Sözleşmesi'nin 9. maddesi gereğince salıverilmesini istemiştir. Bu maddeye göre Osmanlı Devleti, Osmanlı-Yunan Savaşı'ndan önce el koyup halen tutmakta olduğu Yunan bayraklı tüm gemi ve deniz binek araçlarını salıvermekle yükümlü idi¹².

Osmanlı Hükümeti, Yunanistan'ın el koyduğu Derne ve Fuad gemileri salıverilmedikçe Yunan gemilerinin bırakılmayacağını bildirmiş, Bahriye Nezareti'nden de Derne ve Fuad gemilerine karşılık tutulan iki Yunan gemisinin değerlerinin ayrı ayrı olarak ne kadar olduğunu, Fuad ve Derne gemilerinin değerlerini karşılayıp karşılayamayacağını, masrafsız olarak hemen kullanılabilir durumda olup olmadıklarının bildirilmesini, kullanılabilir durumda değiller ise hemen kullanılması mümkün olan diğer Yunan gemilerinin tutuklanmasını istemiştir¹³. Fuad'ın bir hastane gemisi olması nedeniyle hükümet Lahey ve Cenevre Sözleşmeleri gereğince el konulmaması gerektiğini ısrarla belirtmiş, ancak Yunanistan gemiye el konulduğunda hastane gemisi olduğunun bildirilmemesi nedeniyle savaş ganimeti sayıldığını, oysa bu tür gemilerin savaş öncesinde ve sırasında taarruz ve el koymalardan korunması için düşman devlet tarafına bildirilmesi gerektiğini iddia etmiştir¹⁴.

Hükümetin bu kararının ardından, Yunanistan Elçiliği'nden İttihad Vapuru'nun salıverildiği bildirilince bu kez, muayeneden sonra serbest bırakılmaları gereken Yunan gemilerinin Yunan Hükümeti'ne mi yoksa gemi sahiplerine mi teslim edileceği gündeme gelmiştir. Bahriye Nezareti, Bâb-ı Âlî Hukuk Müşavirliği'ne 209/21727 numaralı bir tezkere göndererek, sözleşmede gemilerin kime ve ne şekilde teslim edileceğine ilişkin bir kayıt bulunmaması nedeniyle izlenecek yol hakkında görüş istemiştir.

Müşavirlik, hükümetin, el koyduğu gemileri sahiplerine teslim etmesiyle taahhüdünü yerine getirmiş olacağını ancak, taahhüdün gemi sahiplerine değil Yunan Hükümeti'ne yapıldığını, gemilerin gerçek sahiplerinin belirlenmesinde zorluk çekileceğini, bu nedenle teslim işleminin Yunan Konsülatosu'na yapılmasının daha uygun olacağı görüşünü bildirmiştir. Teslim işleminin yöntemi hakkında da bilgilerin verildiği mütalaada, konsülatodan verilecek teslim ilmühaberinde geminin isminin, teslim tarihinin, istiaab hacminin,

¹² BOA, *a.g.b.*, Lef.6.

¹³ BOA, *a.g.b.*, Lef.9.

¹⁴ BOA, *a.g.b.*, Lef.29.

ebadının, bağlı olduğu limanın, donanım özelliklerinin yer alması gerektiği belirtilmiştir. Ancak mütalaanın sonunda Yunan Hükümeti'nin devletler hukuku kurallarına ve özellikle Lahey Sözleşmeleri'ne aykırı olarak el koymuş olduğu Fuad ve Derne gemilerini iade etmeye yanaşmaması nedeniyle nezaretten, değer bakımından Osmanlı gemilerine denk hatta biraz daha fazla değerinde Yunan gemisinin Osmanlı gemileri serbest bırakılıncaya kadar tutulmasını ve haczedildiklerinin Yunan Hükümeti'ne bildirilmesini, reddinde ısrar etmesi durumunda da, haczedilen Yunan gemilerinin, Yunanistan'da tutuklu Osmanlı gemilerinin yerine sahiplerine verileceğinin bildirilmesini istemiştir¹⁵.

Sadaret'in, Yunanistan tarafından el konulan adı geçen gemilerden başka gemi olup olmadığının araştırılmasına ilişkin Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği 1 Aralık 1913 tarih ve 718 numaralı tezkeresine, 7 Nisan 1914 tarih ve 89434/77 numaralı tezkere ile, Kastamonu ve Hicaz vilayetleri dışındaki vilayetlerden gelen tahriratlara göre el konulan başka gemi olmadığı şeklinde cevap verilmiştir. Ancak Sadaret, Kastamonu ve Hicaz her ne kadar Yunanistan ile olan deniz savaşı sahasından uzakta olsa da her ihtimale karşı el konulan Yunan gemilerinin tamamı salıverilmeden önce bu vilayetlerde de dikkatli araştırma yapılmasını istemiştir¹⁶.

Yunan Elçiliği, 22 Nisan 1914 tarihinde yeni bir tahrir daha göndererek Fuad ve Derne gemilerinin teslimine ilişkin uzlaşmazlığın çözümü için hakeme gidilmesini, Yunanistan Hükümeti'yle Osmanlı Devleti'nin Atina Elçiliği arasında tahkimname aktedilmesini ve Fuad ve Derne gemilerine karşılık Sasi ve Skaramanga gemilerine uygulanan alıkoyma kararının kaldırılmasını istemiştir¹⁷.

Elçiliğin hakeme gidilmesi ve tahkimname aktedilmesi teklifinin hemen reddedilmesini isteyen Müşavirlik, el koyma uygulamasının kaldırılması isteğine de Yunanistan'ın Atina Sözleşmesi'ndeki taahhütlerini yerine getirip getirmediğine bakılarak cevap verilmesini istemiştir. Müşavirliğe göre, Yunanistan'ın, sözleşmenin 11. maddesindeki Yunanistan'da baş müftü seçimi ve atamasıyla, sözleşmeye bağlı 3 no'lu protokolün 4. fıkrasındaki Atina'da cami inşasına ilişkin taahhüdünün yerine getirilip getirilmediğinin Atina Elçiliği'nden sorulması gereklidir¹⁸.

Müşavirlik 16 Mayıs 1914 tarihinde Bahriye Nezareti'ne gönderdiği tezkerede, Yunanistan'ın, Skaramanga ve Sasi gemilerine el konulmasının ardından Fuad ve Derne gemilerini serbest bırakma ihtimali olduğundan, büyük

¹⁵ BOA, *a.g.b.*, Lef.6.

¹⁶ BOA, *a.g.b.*, Lef.11.

¹⁷ BOA, *a.g.b.*, Lef.14.

¹⁸ BOA, *a.g.b.*, Lef.17.

oranda tamire muhtaç olan Yunan gemilerinin sahiplerinin yapacakları tamirat masraflarından dolayı, teslimde Yunan Hükümeti'yle sorun yaşanmaması için tamire muhtaç olmayanların el konulması gerektiğini bildirmiştir¹⁹.

Müşavirliğin bu kararlı ve ödünsüz tutumu etkisini göstermiş, Derne Gemisi Yunanistan Deniz Ganimetleri Mahkemesi'nin kararıyla 22 Haziran 1914 tarihinde serbest bırakılmış ve sahibine iade edilmiştir²⁰. Müşavirlik, bu gelişme üzerine Bahriye Nezareti'ne yeni bir tezkere daha göndererek Derne Gemisi'ne karşılık olarak alıkonulan Yunan gemilerinden en az değere sahip olan bir geminin serbest bırakılmasını, daha fazla değerde olan diğerinin ise Fuad Gemisi'ne karşılık olmak üzere tutulmaya devam edilmesini bildirmiştir²¹.

1915 yılı başlarında ise karşılıklı gemi teslimi girişimlerinde hızlı gelişmeler görülmektedir. Osmanlı Hükümeti, Yunanistan'ın, 2 Şubat 1915 tarihinde Fuad gemisiyle Sasi ve Skaramanga gemilerinin karşılıklı olarak serbest bırakılıp Çanakkale Boğazı girişinde değiştirilmeleri teklifini, iki Yunan gemisinin değerinin Fuad Hastane Gemisi'ne denk olduğu düşüncesiyle kabul etmiştir. Ancak Boğaz'ın kapalı olmasından dolayı değişim askıya alınmıştır. Geride kalan gemiler için de tahkim yöntemine başvurulması karşılıklı olarak kabul edilmiştir²².

Muradiye Gemisi

Osmanlı uyruklu İşkodralı kaptan İdris Mustafa Bulova'ya ait 750 tonilatoluk yük gemisine, Osmanlı-Yunan Savaşı sırasında Preveze ve Avlonya sahilleri ablukaya alındığında el konulmuştur. Mustafa Bulova, 23 Haziran 1914 tarihinde Hariciye Nezareti'ne gönderdiği arzuhalde, savaş sırasında Mısır Fevkalade Komiserliği'nin emriyle Mısır'dan almış olduğu Osmanlı Hükümeti'ne ait yükü Avlonya'ya götürmekte iken, limana 2-3 mil kala gemisine ve yüküne Yunan torpido gemisi tarafından el konulduğunu bildirerek, gemisinin yüküyle birlikte geri alınarak kendisine teslim edilmesi isteğinde bulunmuştur. Arzuhalinde, elinde geminin gideceği yeri ve yükü belirtir, İskenderiye Liman, Karantina ve Rüsumat İdarelerinden alınmış resmi evrak, manifesto ve poliş varakaları bulunduğunu belirten Mustafa Bulova, iki ülke arasında imzalanan barış antlaşması gereği benzer yükleri taşıyan diğer

¹⁹ BOA, *a.g.b.*, Lef.20.

²⁰ BOA, *a.g.b.*, Lef.22.

²¹ BOA, *a.g.b.*, Lef.23.

²² BOA, *a.g.b.*, Lef.43.

tüccarların gemileri serbest bırakıldığı halde kendi gemisinin salıverilmediğini bildirmiştir²³.

Hükümet, arzuhal üzerine Yunanistan nezdinde girişimlerde bulunmuş, ancak Yunanistan'ın gemiye ilişkin bazı iddiaları üzerine, Atina ve Roma Elçiliklerinin de yardımıyla geminin durumu hakkında araştırma yapılmasını kararlaştırmıştır. Yapılan araştırmada Mustafa Bulova'nın arzuhalindeki bazı ifadelerin gerçek olmadığı anlaşılmış ve sorunun çözümü zora girmiştir.

Gemi kaptanının ve tayfalarının da sorgulandığı araştırmada, Avlonya'ya abluka konulduğunun Mısır Hükümeti'ne bildirilmediği anlaşılmıştır. Fakat, kaptanın elinde tayfa defteri ve jurnal olmadığı, Mısır'dan ayrılmadan önce Avlonya'nın abluka altında olduğunu bildiği ve buna rağmen doğrudan oraya sefer ettiği, ablukayı yürüten Yunan keşif gemisini gördüğü halde Avlonya'ya giriş izni almadığı, erzak yokluğunu bahane ederek ablukayı tecavüz ettiği, oysa gemide bir hafta yetecek peksimet, 15 günlük fasulye ve biraz da makarna bulunduğu, hava uygun olduğu halde Draç'a gitmediği ve kasten ablukayı tecavüz ettiği, yüke nezaret etmekle görevli bekçinin, geminin Avlonya'ya uğramasına itiraz etmediği görülmüş ve sorunun bu çerçevede ele alınarak değerlendirilmesi gerektiği ilgililere bildirilmiştir²⁴.

Yunanistan tarafından el konulan altı gemiden sadece Muradiye gemisine uluslararası hukuk kurallarına göre el konulduğu anlaşılmaktadır. Fuad Hastane Gemisi'ne el konulurken, önceden geminin durumuna ilişkin bilgi verilmediği iddia edilse de salıverilmesine ilişkin sürdürülen diplomatik görüşmelerde hastane gemisi olduğu sürekli olarak belirtilmiştir. Resmen savaş durumunun olmadığı zamanda Yunanistan limanlarında demirli bulunan diğer gemilere de, savaş durumuna geçildikten sonra el konulmuştur. Oysa uluslararası hukuk kurallarına göre Yunanistan'ın, iki ülke arasında savaş hali ilan edilir edilmez gemilere limanları terk etmeleri için süre tanınması gerekirdi. Ancak bu uygulanmamıştır. Yukarıda da değinildiği gibi devletler, çıkarlarına uygun olmayan durumlarda uluslararası hukuk kurallarını istedikleri doğrultuda yorumlayabilmektedirler.

Devletlerarası uyuşmazlıkların çözümünde başvurulan yöntemlerden birisi de *misilleme* veya *zararla karşılık* olduğundan Osmanlı Hükümeti, sorunun çözümünde bu yola başvurmuş ve Yunanistan'ın el koyduğu gemilerin serbest bırakılmasını sağlamıştır.

²³ BOA, *a.g.b.*, Lef.12 ; Ek.1.

²⁴ BOA, *a.g.b.*, Lef.31, 42.

ÖZET

Yunanistan, 1912-1913 yıllarında Osmanlı Devleti ile Bulgaristan, Sırbistan, Karadağ ve Yunanistan arasında cereyan eden Balkan Savaşı'nda Osmanlı Devleti'ne ait İttihad, Urla, Selânik, Derne, Fuad ve Muradiye adlı yolcu, yük ve hastane gemilerine 1899 ve 1907 tarihli Lahey ve Cenevre Konferansları kurallarına aykırı olarak el koymuştur. Osmanlı hükümeti de devletlerarası uyuşmazlıkların çözümünde başvurulan *misilleme* ve *zararla karşılık* yöntemini uygulayarak Yunanistan'a ait Aypapantı, Hrisomali Spilineo, Skaramanga, Sasi, Kiposi ve Ayosperidon adlı gemilere el koymuş ve Osmanlı gemilerinin serbest bırakılmasını sağlamıştır.

Anahtar Kelimeler

Lahey ve Cenevre Konferansları, El koyma, Deniz Ganimetleri Mahkemesi, Misilleme, Zararla karşılık, Tahkim, Haciz.

ABSTRACT

As against the conditions of The Hauge and Geneva Agreements dated 1899 and 1907, Greece seized the passenger, trade and the hospital ships, named Urla, Selânik, Derne, Fuad and Muradiye, belonging to the Ottoman Empire, during the Balkan Wars which took place between Ottoman Empire and Bulgaria, Serbia and Greece in the years of 1912-1913. By appealing to the means of retaliation and reciprocal damage, as applied for the solution of international disagreements The Ottoman Empire seized the ships named Aypapantı, Hrisomali Spilineo, Skaramanga, Sasi, Kiposi, Ayosperidon belonging to Greece and made the Ottoman ships free.

Key Words

The Hauge and Geneva Agreements, Seizure, Sea Booty Courts, Retaliation, Reciprocal Damage, Act of strengthening, Confiscation.