

*Genl. R. Yelmen*

*I waht to the doctor.*

**BEYNELMİLEL**

**HARB HUKUK PRENSİPLERİ**

**MONTREUX ANTLAŞMASI**

**ve**

**BOĞAZLAR REJİMİ**

Hazırlayan :

*Vahbi VELİCAN*

Hakim Kd. Bnb.

1965

**DONANMA KOMUTANLIĞI BASIMEVİ**

**GÖLCÜK**

BEYNELMİLEL  
HARB HUKUK PRENSİPLERİ

**MONTREUX ANTLAŞMASI**  
**ve**  
**BOĞAZLAR REJİMİ**

Hazırlayan :  
*Vehbi VELİCAN*  
Hakim Kd. Bnb.

1965  
DONANMA KOMUTANLIĞI BASIMEVİ  
G Ö L C Ü K

**YAVUZ-65 HARBOYUNU için  
Donanma Komutanlığınca ve-  
rilen Konferanslar serisinden.**

## İÇİNDEKİLER

Sayfa

K O N U

---

### I. KISIM

I - 36

MONTREUX ANTLAŞMASI

### II. KISIM

37 - 55

BOĞAZLAR REJİMİ

KISIM - I

# MONTREUX ANTLAŞMASI

BEYNELMİLEL HARP HUKUKU PİRENSİPLERİ  
MONTEREUX ANLAŞMASI

1. Beynelmilel Dz. Harb Hukuku Prensipleri
  - a. Beynelmilel Dz. Harb Hukukunun kaynakları
  - b. Bu kaidelerin tarafları bağlama kudreti (Müeyyidesi)
2. Harb Gemileri.
  - a. Tarifi
  - b. Harb Gemilerinin tasnifi
    - (1) Su üstü Gemilerinin kullanılması
      - (a) Milletlerarası Boğazlarda
      - (b) Milletlerarası Kanallarda
      - (c) Milletlerarası Nehirlerde
    - (2) Su üstü Harb Gemilerinin kuvvete müracaat usulleri.
    - (3) Harbte Denizaltı Gemilerinin kullanılması.
3. Deniz Haydutluğu ve Korsanlık.
  - a. Korsanlık
  - b. Deniz Haydutluğu
4. Ticaret Gemilerinin silahlandırılması
5. Deniz Harbinde mayn kullanılması
6. Teslim olma hakkı ve harb hileleri
7. Hastane ve Esir mubadele gemileri
8. Deniz Harbinde zabt ve müsadere

- a. Neler zabta tabidir.
  - b. Bitaraf deniz nakil vasıtasında bulunan düşman malı hangi hallerde müsadere edilir.
  - c. Zapt ve müsadereye tabi olmayan deniz nakil vasıtaları
  - d. Zapt ve müsaderenin yapıliş şekli
  - e. Zapt edilen deniz nakil vasıtalarındaki gemi adamları ile yolculara yapılacak muamele
  - f. Deniz müsadere Mahkemesinin vereceđi kararlar
9. Harb kaçağı eşıya ve gemi
- a. Mutlak harb kaçağı
  - b. Meşrut harb kaçağı
10. Angarya hakkı
11. Abluka
- a. Ablukanın mahiyeti ve tarifi
  - b. Ablukanın şartları
  - c. Bogazların kanalların ve Nehirlerin ablukası
  - d. Ablukanın yarılması
  - e. Uzaktan abluca
  - f. Ablukanın sona ermesi
12. Deniz harbinde tarafsızlık
13. Hasmane yardım
14. Harbte düşmanca olmayan münasebetler

## **BEYNELMİLEL DENİZ HARB HUKUKU**

### **PRENSİPLERİ VE MONTREUX ANTLAŞMASI**

Bu mevzuu iki anabölümde tetkik edeceğiz :

1. Beynelmilel Deniz Harb Hukuku prensipleri veya diğer bir deyimle Deniz Harbi Kaideleri
2. Montreux Antlaşması muvacehesinde Boğazlar rejimi

#### 1 — BEYNELMİLEL DENİZ HARBİ HUKUKU PRENSİPLERİ :

Konferansımın 1 inci bölümünün başlığını taşıyan «Beynelmilel Harb Hukuku prensipleri» veya Deniz Harbi Hukuku terimleri üzerinde biraz duralım.

Harb Hukuku, Deniz Harbi Hukuk terimleri alınılmamış tâbirler olması hasebiyle biraz kulağı tırmalıyor ve harbin hukuku da olur mu şeklinde bir soru da zihinlerimizde istifham yaratıyor.

Hukuk, hepimizin malûmu olduğu üzere bir nizamdır. Harblerde de bir nizam kurulmaya çalışılmıştır. Tarihın muhtelif devirlerinde devletler arasında çıkan harbler yasaklanmak istenmiş ise de İkinci Cihan Harbine kadar önlenememiş ve hattâ İkinci Cihan Harbinden sonra dahi, bu maksat için kurulan Birleşmiş Milletler Teşkilâtına rağmen, mevzîi harbler çıkmış ve hâlâ daha çıkmaktadır. Harblerin önlenmesi insanlık için bir ideal olmasına



rağmen, maalesef görüldüğü üzere, buna muvaffak olunamamaktadır. İnsanlığın nâhak yeredaha fazla kırılmasını önlemek, insanlıkla kabili telif olmıyan facialara mâni olmak üzere devletler arasında bazı kaideler kabul edilmeye çalışılmıştır.

Devletler Hukukuna mevzu teşkil eden bu kaideler birçok müellifler tarafından incelenmiştir. Ancak bunlar mevcut devletler hukuku kitaplarında orada burada serpiştirilmiş vaziyettedir. Toplu olarak bir inceleme konusu yapılmamıştır. Kıymetli meslekdaşım ve arkadaşım Hâkim Bnb. Ahmet KERSE büyük bir emekle Deniz Harbi Kaideleri isimli kitabında devletlerce kabul edilen Deniz Harbi ile ilgili antlaşmaları toplamış sistematik bir şekilde incelemiştir. Konferansımı hazırlarken bu kitaptan fazlası ile istifade ettim. Deniz Kuvvetlerince bastırılan bu kitabın, bütün subay arkadaşlarım tarafından tetkikini nâcizane tavsiye ederim Arkadaşımız Hâkim Bnb. Ahmet KERSE'nin Deniz Harb Hukuku Kaideleri terimi ile izah ettiği bu mevzuu, biz Beynelmilel Deniz Harb Hukuku Prensipleri diye adlandırıyoruz. Zira, çok defa kuvvetlinin riayet etmediği ve müeyyideden mahrum bulunan bu devletler arası antlaşma hükümlerine prensip demek, daha isabet görmekteyiz.

## 1 — BEYNELMİLEL DENİZ HARBİ HUKUKUNUN KAYNAKLARI :

- a) Deniz Harbi Kaidelerinin bir kısmı teamülen bu zamana kadar kullanıla gelen ve benimsenen kaidelerdir. Diğer bir kısmı ise,

b) Milletlerarası antlaşmaları ve protokollarla kabul edilen kaidelerdir.

1909 yılında Londrada yapılan bir protokolla kabul edilen Londra Beyannamesi hiçbir devlet tarafından tasdik edilmemiş bulunmasına rağmen, Deniz Harbi Kaidelerinin kısmı külisini tanzim etmiştir. Ve bu kaideler birçok devletlerin millî mevzuatına girmiştir.

Denizde Zapt ve Müsadere Kanunumuzun tedvininde, bahsettiğimiz beyannamenin ana prensiplerinden istifade edilmiştir.

**Bu Kaidelerin Tarafları Bağlama Kudreti (Müeyyidesi) :**

Bugüne kadar mevcut Harb Kaidelerinin muharipler tarafından ihlâl edildiği ve bu ihlâller sebebiyle de, galip devlerin, cezasız kaldığı görülmektedir.

Mamafih mağlûp devletler için Harb Kaidelerine uymama halinde harbden sonra tazminat ödemesi ve Harb suçlarının galip devletler tarafından yargılanması şeklinde tezahür eden müeyyideleri vardır.

Deniz Harbi Hukukuna kaynak teşkil eden antlaşmaları, tarihlerine göre şöylece sıralıyabiliriz :

- (1) 1856 tarihli Paris Beyannamesi,
- (2) 1864 tarihli Cenevre Sözleşmesinin Deniz Harbinde de uygulanması hakkındaki 1899 tarihli La Haye Sözleşmesi.

- (3) Harbin başlangıcında düşman ticaret gemilerinin tâbi olacakları rejim hakkında 1907 tarihli ve 6 sayılı La Haye Sözleşmesi.
- (4) Harb Gemisine çevrilecek Ticaret Gemileri hakkındaki 1907 tarihli ve 7 sayılı La Haye Sözleşmesi.
- (5) Dokunma ile kendiliğinden patıyan Denizaltı Mayınları hakkındaki 1907 tarihli (VIII) sayılı La Haye Sözleşmesi.
- (6) Harbde Deniz Kuvvetlerince yapılacak bombardıman hakkındaki 1907 tarihli (IX) sayılı La Haye Sözleşmesi.
- (7) Deniz Harbinde zapt hakkının tahdidi hakkındaki 1907 tarihli ve (XI) sayılı La Haye Sözleşmesi.
- (9) Deniz Harbi ile ilgili 1930 tarihli Londra Protokolü.
- (10) Silâhlı Kuvvetlerin Denizde hasta, yaralı ve kazazedelerinin vaziyetlerinin ıslahı hakkındaki 1949 tarihli Cenevre Sözleşmesi.
- (11) 1909 tarihli Londra Beyannamesi (yukarıda da arzettiğimiz gibi, bu beyanname Devletler tarafından tasdik edilmemiş bulunmasına rağmen beyanname, birçok devletlerin Millî Mevzuatlarına girmiş bulunması Deniz Harbi Kaidelerini muhtevîdir.

## 2 — HARB GEMİLERİ :

### a - Tarifi :

Devletler Hukuku enstitüsünün 1923 Bruxelles toplantısında Harb Gemisi şöyle tarif edilmiştir :

Deniz Kuvvetlerine mensup bir subayın komutasında Deniz Ordusu mürettebatını hânül, sancak ve Filâma ve bunun gibi, Millî Mevzuat gereğince diğer ayırıcı (Tefrik edici) işaretler çekmeğe salâhiyeti bulunan bütün gemilerdir.

Milletlerarası antlaşmalarda da Harb Gemisi tarif edilmiş veya bu deyimden ne kastedildiği yani hangi evsaftaki gemilerin Harb Gemisi sayılabileceği gösterilmiştir. Buna misal olarak, Montreux Muka-velesine ekli 2 numaralı lâhikadır. Bu Lâhikayı bi-lâhara etraflı olarak açıklayacağız.

Bizim millî mevzuatımızda da Harb Gemisinin tarifine rastlamaktayız.

Yabancı Sulardan Ana Vatana gelen Harb Gemilerinin Tâbi Olacakları Gümrük Kanunu hükümlerinin tatbikına dair talimatta, Harb Gemisi, Deniz Kuvvetleri Komutanlığına mensup subay ve astsübaylar komutasında Deniz Ordusunun mürettebatını hâmil, bayrak, kanun ve nizamnamesi gereğince sancak ve fors çekmeğe salâhiyetli bulunan gemilerdir. Şeklinde tarif edilmiştir.

Son olarak Harb Gemisinin tarifi 1958 Cenevre Konferansında yapılmıştır. Bizim de katıldığımız bu konferanstaki tarif de şöyledir :

Bir devletin Deniz Kuvvetlerine ait ve o devletin tâbiyetinde olup, özel alâmetler taşıyan, komutanı devlet hizmetinde ve adı Deniz Subayları Kitabında yazılı, mürettebatı Bahriye Disiplinine tâbi bulunan Gemilerdir.

## b. Harb Gemilerinin Tasnifi :

Harb Gemilerinin arzettiğimiz tariflerinde görülmüyor ki, tasnife veya tefriğe yer verilmemekte Denizaltı ve Yardımcı Filoların hepsi Harb Gemisi sayılmaktadır. Ancak bir realite olarak ve hâlen bizde de kabul edilen bir tasnifi nazara alarak biz mevzuumuzu izaha çalışacağız. Ve :

(a) Su üstü Gemileri;

(b) Denizaltı gemileri diye ikili tasnife tutacağız.

### (1) SU ÜSTÜ GEMİLERİNİN KULLANILMASI :

Muhariplere ait Su Üstü Harb Gemileri (Harb Filoları ve Yardımcı Filolar) Harb Bölgelerindeki Harb Bölgesini şöyle tarif edeceğiz :

Açık denizlerde,  
Düşman Karasuları ve İç sularında,  
Kendi Karasularında ve İç sularında,  
Bitaraf devlete sahili olmayan nehirlerde, düşman Harb Gemilerine taarruz edebilirler.

Bitaraf Devletlere ait karasuları ve iç sularda muhasemat bir Deniz Harbi Kaidesi olarak yasaklanmış ise de, bu kaide gerek I inci ve gerekse II. Cihan Harblerinde mütaaddit defalar ihlâl edilmiştir.

Yukarıda tâdat edilen yerlerde Harb Gemilerinin birbirlerine taarruz etmeleri mümkün olduğu gibi birbirlerini zaptetmeleri de mümkündür.

## BOĞAZLARDA VE MİLLETLERARASI KANALLARDA DURUM :

Burada her boğaz ve kanal için ayrı ayrı statü tanzim edilmiştir.

### (a) BOĞAZLARIN STATÜSÜ :

(1) Cebelitarık Boğazı 1904 de İngiltere ve Fransa arasında Londra'da tesis edilen ve bilâhara İspanya'nın da katıldığı antlaşmaya göre, ,

Ticaret ve Harb Gemilerinin bu boğazdan geçişine mâni olunmayacaktır.

(2) Macellân Boğazı : 1907 La Haye Konferansına kadar bu boğaz teammülen Tarafsız Su Statüsünü haizdi, bu tarihte imzalanan (III) sayılı sözleşme ile bu teamül bir Devletler Hukuku Kaidesi olmuştur.

Macellân Boğazının mevcut tarafsız su statüsüne göre, bu boğazda muhariplere ait iki gemi birbirine karşı hasmane harekette bulunamaz, birbirini zaptedemez.

(III) Türk Boğazlarının tâbi olduğu statü Konferansın, bir bölümü halinde ve teferruatlı olarak incelendiği için, burada tekrarlamakta fayda görmüyoruz.

### (b) MİLLETLERARASI KANALLARDA DURUM :

Kanalların statüleri de bazı sözleşmelerle tesbit edilmiştir.

(1) **SÜVEYŞ KANALI** : 1888 de halen Kuzey Deniz Saha Komutanlığı olarak kullanılan binanın Komutan odasında imzalanan on yedi maddelik antlaşma ile kanalın statüsü tanzim edilmiştir.

Bu sözleşmeye imza koyan devletler Almanya, Avusturya, Macarısyan, Büyük Britanya, Fransa, İspanya, İtalya, Holânda, Rusya ve Türkiye'dir.

İstanbul Sözleşmesine göre, bu Sözleşmeye imza koymamış devletler dahil, gerek barış ve gerekse Harb zamanında bayrak tefriki yapılmaksızın Kanal Ticaret gemilerine ve Harb Gemilerine açıktır.

Harb Gemilerinin geçişinde, gerek Mısır'ın ve gerekse kanalın güvenliği nazara alınarak Sözleşmeye bazı hükümler konmuştur.

Kanal, bir geçit yeridir. Harb Gemileri kanaldan geçer, barınmaz (Timsah Gölü ve Acı Göl dahil). Geçiş transit olacak ve en kısa müddet içinde vuku bulacaktır.

Port Sait ve Süveys limanları için, bu hüküm cari değildir. Buralarda muhasematta bulunmaları şartıyla, her devlet en çok iki harb gemisi tutabilir.

Geçiş esnasında asker, mühimmat ve harb malzemesi tahmil ve tahliyesi de yasaktır. Kanalda ve kanal dışında 3 millik mesafede muhasemat yasaktır.

İstanbul Sözleşmesi ile tâyin edilen hükümlerin bundan sonra da tatbik olunacağı hususu 1957 senesinde Mısır Hükümeti tarafından Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine bildirilmiştir.

Yalnız Mısır, 1948 senesinden itibaren arzettiğimiz sözleşmeden evvelki bir sözleşmenin Mısır'ın savunması ile ilgili bir hükmüne dayanarak İsrail'e ait gemileri kanaldan geçirmemektedir.

### (II) PANAMA KANALI :

Bu kanalın statüsü Süveys'den tamamen ayrıdır.

Bu kanalın hukuki statüsü Panama ile Birleşik Devletler arasında yapılan iki taraflı iki antlaşma ile tâyin ve tesbit edilmiştir.

Bu andlaşmaların bir maddesinde kanalın bütün milletlere açık olduğunu ifade eden bir hüküm mevcut ise de, fiiliyatta, Amerika Birleşik Devletleri Kanalı, Harb Gemilerine ve düşman gemilerine kapalı tutmak hususunda, tam yetkiyi haizdirler. Amerika bu kontrol salâhiyetini, kanal üzerinde yapmış olduğu tahkimat dolayısıyla de almaktadır.

### (III) KIEL KANALI :

Bu kanal, açılışının tamamlandığı 1895 senesinden 1919 senesine kadar Almanlar için, millî bir geçitti. I. Dünya Savaşından sonra Versailles Muahe-desinde, kanalın statüsü de tanzim kılınmıştır. Hitler'in bu statüyü tanımadığını ilân ettiği 1936 senesine kadar, kanaldan bütün milletlerin Harb ve Ticaret Gemilerinin geçmesi serbest idi. 1936 dan sonra, Alman Hükümetinin izni olmadan, kanaldan geçiş mümkün olmamıştır.

II. Cihan Harbinden sonra, Kiel Kanalının milletlerarası Statüsü henüz tâyin edilmemiştir. Kiel



Kanalının Almanya'nın iç sularından kabulü, akla daha uygun görülmektedir.

### (c) MİLLETLERARASI NEHİRLER :

Bir veya birkaç devletin ülkesini ayıran veya kateden nehirlerle Milletlerarası nehirler diyoruz.

Milletlerarası nehirlerde cari olan rejim, her nehir ayrı ayrı olarak tanzim olunan sözleşmelerle hükme bağlanmıştır. Ayrı ayrı her nehir için mevcut sözleşmeler ve bunların hükümlerini izah mevzuumuzla ilgili görülmemektedir. Ancak bütün sözleşmelere konulmaya çalışılan ana prensip şudur :

Harb esnasında milletlerarası nehirlerde harb gemilerinin muhasematı yasaktır.

Biraz evvel izah ettiğimiz veçhile milletlerarası Boğaz ve Kanallarda da, aynı kaideyi cari kılan hükümler mevcuttur.

### (2) SU ÜSTÜ HARB GEMİLERİNİN KUVVETTE MÜRACAAT USULLERİ :

Su Üstü Harb Gemilerinin diğer muharip harb gemilerine taarruzlarını kısıtlayıcı Harb Kaidelerini biraz evvel arzettim, bunlar dışında bir harb gemisinin muhasım diğer bir harb gemisine taarruzu serbesttir. Hattâ harbin bir icabıdır.

Düşman ticaret gemilerine ise, aynen bu kaideyi tatbik mümkün değildir.

Hüviyet tesbiti veya gemi evrakının kontrolü için düşman ticaret gemisine verilen emir dinlenmediği takdirde, bir harb gemisi düşman ticaret gemisine taarruz edebilir.

Bu prensipten şu neticeye varabiliriz :

Düşman ticaret gemilerine taarruz caiz değildir.

Ticaret gemisi evvelâ durdurulur sonra aranır. Gemi evrakı kontrol edilir, lüzum görülürse gemi zaptedilir. Müsadere edilmek üzere Anavatana veya müttefik devletlerden birinin en yakın limanına getirilir. Zapt ve müsadere mahkemesine verilir.

Harb gemilerinin düşman kıyılarını ve sahil şehirlerini bombardıman etmelerini kasıtlıyan bir devletler hukuku kaidesi yok, ancak, açık şehirlerin bombardımanı mevzuunda bir ana kaide var. Açık şehirler mutlak zaruret olmadıkça bombardıman olunamaz.

Harb gemilerince yapılacak bombardımanlarda askerî maksatlarla kullanılmıyan tarihî eserler, mâbetler sanat hayır ve ilim işlerine tahsis edilmiş binalarla hastanelere zarar verilmemesine dikkat edilmelidir.

### (3) HARBDE DENİZALTI GEMİLERİNİN KULLANILMASI :

Denizaltılar da bir harb gemisi olduklarına göre Su Üstü Harb Gemileri için mevcut ve yukarıda saydığımız kaidelere bu gemiler de tâbidirler. Mevut hususiyetleri dolayısıyla vaz'edilmiş Devletler Hukuku kaidelerini arzedelim.

1 inci Dünya Harbinde Almanya, Atlantik Nakliyatını denizaltılarla kesmek istemiş, Avrupa'ya ve

bilhassa İngiltere'ye gelen ticaret gemilerini batırmaya başlamıştır. Tarafsız devletlere ait ticaret ve yolcu gemilerinin de batırılması üzerine, Alman Hükümetine notalar verilmiştir. Bir ara ticaret gemilerinin batırılmasına ara veren Almanya, harb bölgesinde bulunan ticaret gemilerinin ihbarsız batırılacağını bildirmiştir. Müttefikler de bu mevzuda Devletler Hukukunun bir kaidesi olan, mukabelei bilmisilde bulunmuşlardır.

1 inci Dünya Harbinde denizaltılar bitaraf veya muharip devletler ticaret gemilerine hiçbir kaideye tâbi olmaksızın taarruz edip batırmışlardır. 1 inci Dünya Harbi sonunda nizamsız olarak devam eden denizaltı harbine bir hukuki veçhe vermek üzere 1922 de Washington'da bir andlaşma imzalanmıştır. A. B. D., İngiltere, Japonya, Fransa, ve İtalya'nın katıldığı bu konferansta kabul edilen bir hükme göre denizaltıların durma emrine itaat eden ticaret gemilerinin batırılması yasaklanmıştır. Bu hükme aykırı hareket edenlerin «Deniz Eşkiyası» sayılması da kararlaştırılmıştır. Fakat sözleşme, ilgili devletler tarafından tasdik edilmediğinden yürürlüğe girmemiştir.

1939 da Londra'da aynı devletler tarafından bu konuda bir andlaşma yapılmıştır. Bu Andlaşmanın 22 nci maddesinde, denizaltılar taarruz edecekleri gemilerin yolcu ve mürettebatını emniyete almadıkça bunları batıramıyacakları prensibi kabul edilmiştir. **3227 sayılı kanunla bu anlaşmayı biz de kabul ettik.**

## II. DÜNYA HARBİNDE DENİZALTIYI BU KAİDEYE RİAYET ETTİLER Mİ?

13/Mart/1944 tarihinde Güney Atlantikte bir Alman denizaltısı Peleuz adlı bir Yunan gemisini batırması, mürettebatı kurtarmak şöyle dursun, makineli tüfekle tarayıp öldürmüştür. Sonradan İngilizlerin eline geçen bu denizaltı gemisinin komutanı ile suç ortakları İngiliz mahkemesince mahkûm olmuştur.

Nürenberg Mahkemesi 1946 kararlarında ihbarsız batırılan tarafsız ticaret gemilerinin mürettebatının kurtarılmamalarını 1930 Londra protokoluna aykırı bulmuş, bu fiilleri harb suçu saymıştır. Bu mahkemenin aldığı karara göre mürettebatı kurtarmak imkânı yoksa ticaret gemisini batırmaktan vazgeçmek lâzımdır.

Burada yeri gelmişken, Korsanlık ve Deniz Haydutluğu (Deniz Eşkiyalığı)'ndan bir nebze bahsetmekte fayda görmekteyim.

1922 ve Washington andlaşmasında denizaltıların düşman ticaret gemilerini haber vermeden taarruzları halinde denizaltı gemisinin bu harekâtı Deniz Haydutluğu ile tavsif edilmekte idi. Ayrıca İspanya İç Harbi sırasında Akdeniz'de birçok devletlere ait ticaret gemileri meçhul denizaltıların taarruzuna mâruz kaldı, bu sebeple İsviçre'nin Lyon şehrinde İngiltere, Fransa, Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Mısır, Yugoslavya ve Rusya arasında bir andlaşma imzalandı. Bu andlaşmaya göre de meçhul denizaltıların taarruzları da Denizaltı Haydutluğu sayıldı.

### (3) DENİZ HAYDUTLUĞU VE KORSANLIK :

(a) **KORSANLIK** : Muharip devlet tarafından silâhlandırılarak düşman devlete, veyahut tebaasına ait malları zapteden ticaret gemilerinin fiil ve hareketine denir. Korsanlık, vaktiyle malûm olduğu üzere meşru bir harb vasıtası idi. Korsanlık yapan kaptan veya tayfa ele geçirildiğinde harb esiri muamelesi görürdü. Korsanlık, 1856 Paris Muahelesiyle ilga edildi.

(b) **DENİZ HAYDUTLUĞU** : Deniz Haydudu karadaki eşkiyanın aynıdır, 1936 da toplanan Devletler Hukuku Komisyonu, Deniz Haydutluğunu şöylece tarif etmiştir :

(1) Bir hususi geminin veya uçağın tayfaları veya yolcuları tarafından şahsi maksatla açık denizde diğer bir gemiye karşı veya herhangi bir devletin salâhiyet sahası dışında gemilere, şahıslara veya mülkiyete karşı işlenmiş her türlü gayri meşru şiddet, alkoyma, yağma fiilleri,

(2) Deniz Haydudunun yukarıda belirtilen fiillerine bilerek katılma veya bu fiillere teşvik veya kolaylaştırmaktır. Bu tarifi, daha toplu olarak şöylece ifade edebiliriz :

Bir geminin tayfa ve yolcuları tarafından denizde yapılan ve muayyen bir millete karşı tevcih edilmiyerek bütün milletlerarası ticaretini, kanununun men ettiği cebir ve şiddet hareketlerine başvurarak tehlikeye sokan fiillerdir.

Deniz haydutluğu milletlerarası topluluğa karşı işlenmiş bir suç sayılır. Bundan dolayı, bu suçun failini her hangi bir devletin harb gemisi takibederek yakalayabilir. Ve her hangi bir devletin mahkemesi yargılayıp ceza verebilir, verilecek ceza eski devirlerde ölüm idi. Bugün ise her devletin ceza kanunlarında bu suçun cezası mevcuttur.

#### (4) TİCARET GEMİLERİNİN SİLÂHLANDIRILMASI :

Korsanlığın ilgasını mütaakıp devletler Deniz Kuvvetlerini takviye için ticaret gemilerini silâhlandırma yoluna gitmişlerdir.

Ticaret gemilerinin silâhlandırılması, bazı harb hilelerine yol açtığı için bir statüye bağlanmak istenmiştir.

1907 La Haye Sözleşmesi ve nihayet Devletler Hukuku enstitüsünün 1913 toplantısında varılan karara göre :

Ticaret gemileri üzerinde yapılacak değişiklik muharip devletin kendi veya müttefiki bir devletin veya düşman karasularında yapılabilir.

Açık denizle, tarafsız devletlerin karasuları ve iç sularında ticaret gemilerinin harb gemilerine çevrilmesi mümkün değildir.

#### (5) DENİZ HARBİNDE MAYIN KULLANILMASI :

Deniz harblerinde, malûmlarımız olduğu üzere mayın kullanılması 1904 Rus - Japon Harbinde baş-

lamış, I inci Cihan Harbinde bu silâh tekâmül etti-rilmiş, II nci Cihan Harbinde dokunulmadan patlı-yan mıknatıslı mayınlar geniş bir şekilde kullanılmış-tır.

1907 La Haye Konferansında ve Devletler Hu-kuku enstitüsünün 1913 toplantısında deniz harbin-de mayınların kullanılması ile ilgili olarak varılan prensipleri şöylece özetleyebiliriz :

- (a) Deniz harbinde mayın kullanılabilir.
- (b) Denize serbest olarak dökülen; veya demirli olarak muayyen bir yere tesbit edilen ma-yınların serbest kalmalarından itibaren bir saat içinde zararsız hale gelmeleri temin edilecektir.

Ayrıca :

- (c) Sadece ticari nakliyatı kesmek kast ve ni-yeti ile hasım taraf liman ve sahilleri önü-ne mayın dökmek yasak edilmiştir.
- (d) Bitaraf devletler, kendi liman ve karasula-rını mayınlamışlarsa, bunları ilân etmekle mükelleftirler.
- (e) Mayınların taranması da döken devletin gö-revidir.

I inci ve II nci Dünya Harbinde muharip bü-tün devletler mayın kullanmışlar, fakat yukarıda arz edilen sözleşme ve prensiplerin hiçbirine uymamış-lardır.

## **(6) TESLİM OLMA HAKKI VE HARB HİLELERİ :**

Bir harb gemisi diğer muharip tarafa teslim olduğunu bildirdiğinde bu gemiye karşı taarruz durdurulur. Bu, bir teamüli Devletler Hukuku Kaidesidir. Gemi, verilen emirlere itaat ederek silâhlı bir birlikle teslim alınır. Ve mürettebatına harb esiri muamelesi yapılır.

**HARB HİLELERİ :** Devletler Hukuku enstitüsünün 1913 toplantısında alınan karar gereğince muharip gemilerin bitaraf devlet bayrağı altında seyretmemeleri hususu karara bağlanmıştır. Bu husus bazı devletlerin millî mevzuatlarına da girmiştir. Diğer harb hileleri ile ilgili bir kaide mevcut değildir.

1914 de Almanların EMDEN kruvazörü PENAN Boğazına Japon bayrağı altında girip Rus kruvazörüne taarruz etmiştir.

## **(7) HASTANE VE ESİR MÜBADELE GEMİLERİ :**

Hastane gemilerine taarruz edilemez, ayrıca bu gemiler zapt ve müsadereye tâbi tutulamaz,

1907 tarih ve X sayılı La Haye Sözleşmesi bunu düzenlemiştir. Bu prensip, millerlerarası anlaşmalara ve millî mevzuatlara da girmiş durumdadır.

Nitekim 1948 Cenevre Sözleşmesinin (III) üncü faslı hastane gemileri ile ilgili hükümleri havidri. Sözleşmenin bu faslı 21.OCAK.1953 tarih ve 6020



sayılı kanunla tasdik edilerek millî mevzuatımız arasına girmiştir. Cenevre Sözleşmesi 1907 La Haye Andlaşmasını ve daha müttekâmil hükümleri kapsamaktadır.

Hastane gemileri, üçe ayrılmaktadır :

- a. Askerî hastane gemileri,
- b. Düşman hususi hastane gemileri
- c. Bitaraf hususi hastane gemileri.

Arzettiğimiz Sözleşmelerle masun tutulmaya çalışılan hastane gemileri, maalesef her zaman bir masuniyetten istifade edememiştir.

1 inci Dünya Harzinde İngiltere'den Kanada'ya asker taşıyan Landeveny Casten adlı İngiliz hastane gemisi, 27.HAZİRAN.1918 de bir Alman denizaltısı tarafından taarruza uğramış ve gemi batırılmıştır. Cankurtaran sandallarına sığınanlara da ateş edilmiştir. Mamafih, insanlığa karşı işlenebilecek suçlardan en korkuncunu işleyen bu denizaltının komutanı kendi millî mahkemelerince 4 yıl hapse mahkûm edilmiştir.

Dokunulmazlıklarını yukarıda belirttiğimiz hastane gemilerinin mevcut mükellefiyetleri şunlardır :

- (1) Telsizle haberleşmede şifre kullanamazlar.
- (2) Gemilerin muayyen bir istikamette seyretmeleri emredilir.
- (3) Muharip devlet, karşı taraf hastane gemilerinde murakabe ve teftiş için bir komiser bulundurulabilir.

Deniz harbinde taarruzdan masun bulunan diğ er bir gemi tipi de, esir mübadele gemileridir. Bu gemilerin de hastane gemileri gibi dokunulmazlıkları vardır.

### (8) DENİZ HARBİNDE ZAPT VE MÜSADERE :

Devletler Hukuku Kaidelerine göre, kara harbinde özel mülkiyete dokunulamamaktadır. Deniz harbinde ise, ele geçirilen gemilerin zaptı ve bilâhara müsaderesi mümkündür. Teamülen bu böyle gelmiş ve 20 nci asırda da yazılı şekle inkılâp etmiştir. Denizde özel mülkiyet himaye görmemiştir. Muharip taraf, diğ er tarafın ticaret gemilerini, içindeki mal ve eşyayı zapta yetkilidir.

Deniz Harbinde zabit ve müsadere zarureti, aş ağıdaki sebeplere mebnidir.

Denizde eşyanın keşif ve toplu bir şekilde bulunması.

Bunların mülkiyetinin el değı ştirmesi veya tahsibi halinde, harbin neticesine müessir olmasındandır.

1856 Paris Beyannamesine kadar deniz harblerindeki teamülen gelişmiş zapt ve müsadere kaideleri bu beyannamede ilk defa ifade edilmiştir. Ve gene bu Beyannamede bu zamana kadar hiçbir suretle himaye görmiyen hususi mülkiyet himaye görmeye başlamıştır.

1909 Londra Beyannamesinde de denizde zapt ve müsadere ile ilgili bazı kaideler konmuştur. Fakat bu beyanname, hazırlıyan devletler tarafından

tasdik edilmediğinden milletlerarası bağlayıcılık kudreti yoktur. Ancak birçok milletler denizde zapt ve müsadere ile ilgili olarak bu beyanname hükümlerinin büyük bir kısmını kendi millî mevzuatlarına almışlardır. Türkiye, Fransa, Almanya ve İtalya gibi.

Denizde zapt ve müsadere ile ilgili mevzuatımız :

Ganaimi Bahriye Kanunu Muvakkati,

3894 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunudur.

Ganaimi Bahriye Kanunu Muvakkati, denizde zapt ve müsadere ile ilgili birçok kaideleri muhtevi ise de zamanın ihtiyaçlarına cevap verecek durumda olmadığından, II. Cihan Harbi başladıktan sonra 3894 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu tahvil edilmiş ve 13.TEMMUZ.1940 tarihinden itibaren yürürlüğe konmuştur.

Bir denizde zapt ve müsadereye harb gemilerinin komutanları ile ordu birlikleri komutanları salâhiyetlidir. Zapt ve müsadere hakkının başlangıcını ve sonunu Bakanlar Kurulu tâyin eder.

Denizde zapt ve müsadere hakkı, bitaraf sular da tatbik olunamaz. Bitaraf sular hariç denizin her kesiminden zapt ve müsadere mümkündür.

#### a. NELER ZAPTA TÂBİDİR :

Gemi ve mal düşman olursa kayıtsız, bitaraf olursa bazı şartlar zapta tâbidir.

Gemilerin tâbiyeti taşıdığı bayrakla belli olur. Bir deniz nakil vasıtasının tâbiyeti itiraz edilmiye-

cek bir şekilde tesbit olununcaya kadar düşman gemisi addolunur (K. Md. 6/2). Aşağıdaki hallerde bitaraf bayrağa geçiş tanınmaz. •

(1) Denizde zapt ve müsaderenin tatbikından sonra düşman gemisi bitaraf devlete geçmiş ise,

(2) Bitaraf devlete geçiş, zapt ve müsaderenin tatbikından 60 gün evvel vuku bulmuş olmakla beraber.

- (a) Nakil vasıtasında geçiş vesikası bulunmadığı.
- (b) Geçişin bir şarta muallâk olması halinde.
- (c) Nakil vasıtası üzerindeki tasarruf hakkı ve nakil vasıtasının kullanılmasından doğan kazanç geminin bitaraf devlete geçişinden evvelki ellere ait olması halinde,

Bitaraf deniz nakil vasıtaları kaide olarak zapt ve müsadereye tâbi değildir. Ancak aşağıda tâdat edeceğimiz hallerde bitaraf gemiler de zapta tâbidir :

(I) Bitaraf gemi harb kaçağı mal naklediyorsa veya bizzat kendisi harb kaçağı ise,

(II) Düşman refakatinde seyderiyorsa,

(III) Pasif mukavemet gösterirse (Pasif mukavemet, bir nakil vasıtası stop ettirildikten sonra kapitan veya gemi adamlarının hareket tarzları yönünden durdurulma veya araştırılmanın mümkün olması halinde pasif mukavemet var demektir).

Düşmana :

(IV) Hasmane himaye ve yardımda bulunursa.

\* Hangi hallerin düşmana hasmane himaye ve yardım olduğu hususu kanunun 37 nci maddesinde gösterilmiştir.

(V) Vesaiiki muntazam değilse :

(VI) Ablukayı yarmağa teşebbüs ederse.

(VII) Rota emrini takip etmezse.

(VIII) Sahte evrak ile düşmana mal taşımış ve dönüş yolculuğunda yakalanmış ise 5 ve 7 nci maddeler hariç bitaraf nakil vasıtası hem zapta hem de müsadereye tâbidir. 5 ve 7. fıkralar halinde ise ancak zapt olunabilir.

**b. BİTARAF DENİZ NAKİL VASITASINDA BULUNAN DÜŞMAN MALI HANGİ HALLERDE MÜSADEREYE TÂBİDİR :**

- (1) Harb kaçağı ise,
- (2) Nakil vasıtası düşman refakatinde seyrediyorsa,
- (3) Nakil vasıtası düşmana hasmane himaye ve yardımda bulunursa
- (4) Nakil vasıtası ablukayı yarmak fiilini irtikâp ederse.
- (5) Nakil vasıtası aktif mukavemette bulunursa.

**c. ZAPT VE MÜSADEREYE TÂBİ OLMİYAN DENİZ NAKİL VASİTALARI :**

- (1) Her nevi hastane gemileri.

- (2) Münhasıran sahil balıkçılığına veya mahalli küçük seyrüsefere hizmet eden nakil vasıtaları.
- (3) Münhasıran dinî, ilmî veya insani vazifelere muhasses olan nakil vasıtaları.
- (4) Münhasıran harb esirlerinin mübadelesinde kullanılan gemiler.
- (5) Türkiye veya müttefiklerinin bir vesaikiye mücehhez bulunan nakil vasıtaları.

**d. ZAPT VE MÜSADERE NE ŞEKİLDE YAPILIR :** ç

Bir deniz nakil aracının zapt ve müsadereye tâbi olup olmadığının tesbit edilmesi için evvelâ nakil vasıtasının durdurulması ve aranması gerekir, nakil vasıtasının durdurulması için,

- (1) İşaret verilir.
- (2) İhtar ateşi ile durmağa dâvet edilir. Durmadığı takdirde, gidiş yolu üzerine bir mermi atılır.
- (3) Eğer gene durmazsa, kuvvet kullanılarak durmağa icbar edilir. Bu gemi, mukavemeti sebebiyle, aramağa lüzum kalmaksızın müsadereye tâbi tutulur.

Nakil vasıtası durdurulunca bir müfreze gönderilerek, müfreze komutanı vasıtasıyla vesikası kontrol ettirilir. Şüphe halinde müfreze komutanı kaptan ve gemi adamlarını sorguya çekip tenevvür edebilir. Ayrıca nakil vasıtası ve yükünü de muayene eder.

Eğer hava muhalefeti veya düşman harb kuvvetlerinin müdahale etmesi tehlikesi dolayısıyla hemen arasınması mahzurlu görülüyorsa, nakil vasıtasının muayyen bir mahalle gitmesi hususunda rota emri verilebilir. İtaat etmiyen gemi, muayene yapılmadan zapta tâbi tutulur.

Zaptedilen gemiye Türk bayrağı çekilmek ve zaptedilen vasıtadaki vesaikin bir listesi yapılmak suretiyle mümkün olan süratle Türkiyeye veya müttefik bir limana götürülerek devlet ajanının emrine verilir.

**e. ZAPT EDİLEN DENİZ NAKİL VASITALARINDAKİ GEMİ ADAMLARI İLE YOLCULARA YAPILACAK MUAMELE :**

(1) Düşman nakil vasıtasındaki mürettebat ve yolcular, harb esiri muamelesine tâbi tutulurlar. Eğer mürettebat bitaraf bir devlet tebaasından iseler yazılı olarak, hiçbir düşman nakil vasıtasında hizmet deruhde etmiyeceklerine söz vermişler ise serbest bırakılırlar. Bitaraf devlet yolcuları, böyle bir taahhüt alınmağa lüzum olmadan serbest bırakılır.

(2) Bitaraf nakil vasıtalarındaki bütün personel serbesttir.

Ancak aşağıdaki hallerde düşman veya bitaraf bir gemide olsun, bütün personel harb esiri olurlar :

- (a) Düşman harb kuvvetleri mensubu
- (b) Düşman harb kuvvetlerinin hizmetine girmek maksadiyle yolculuk edenler.
- (c) Düşman ajanları.

Yukarıda da arzettiğimiz gibi, zaptedilen gemi veya mal, devlet ajanına teslimi mütaakıp, kurulmuş olan müsadere mahkemelerinin kararı ile müsadereye tâbi tutulması gerekir. Müsadere Mahkemesinin kararı olmaksızın nakil vasıtasının ve bir malın müsadereesi mümkün değildir.

#### **f. DENİZ MÜSADERE MAHKEMESİNİN VE- RECEĞİ KARARLARIN MAHİYETİ :**

- (1) Denizde zapt ve müsadere hakkının uygulanmasında kanuna uygun hareket edilip edilmediğine ,
- (2) Zaptolunan nakil vasıtası ve malı müsadereesi veya serbest bırakılmasına,
- (3) Yapılan tatbikat haksız olduğu takdirde tazminat verilmesine,
- (4) Harb kaçağı taşıyan gemiler iyi niyetli ise tazminat verilmesine,

Seferde Yüksek Deniz Müsadere Mahkemesi kurulacaktır. Bu mahkemenin görevleri de :

- (a) Bidayet Mahkemelerinin kararlarına itiraz edilmişse,
- (b) Bidayet müsadere mahkemesi kararlarına istinaf talep edilmişse, bunlara bakıp nihai kararı verecektir. Bu mahkeme Temyiz Mahkemeleri mahiyetindedir.

Birçok milletlerin millî mevzuatında tetkikini yaptığımız zapt ve müsadere ile ilgili kaideler bu-



lunmasına rağmen maalesef I inci ve II nci Dünya Harbinde bu kaidelerin hilâfına tatbikat görülmüştür.

### (9) HARB KAÇAĞI EŞYA VE GEMİ :

Harb kaçağı tarafsız devletlerin bu durumlarını yani tarafsızlıklarını bozmadan muhariplere göndermeleri yasak olan mallardır.

Harb kaçağı eşya nedir? Bunu tesbit bilhassa son zamanlarda daha da müşkülât arz etmektedir. Harbde doğrudan doğruya kullanılan eşyanın harb kaçağı eşya olarak kabulde hiçbir ihtilâf yoktur. Bugünün topyekûn harbinde bütün eşyanın dolayısıyla harbde kullanılması mümkün olduğuna göre eşyalardan hangileri harb kaçağı olarak kabul edilsin?

Londra Beyannamesinden mülhem olarak tedvin edilen Denizde Zapt ve Müsadere Kanununda harb kaçağı eşyası :

- a. Mutlak harb kaçağı,
- b. Dolayısıyla (meşrut) harb kaçağı eşya olarak iki maddede tarif edilmiştir.
- a. Mutlak harb kaçağı :

Doğrudan doğruya Hava, Kara ve Deniz teslihatına yarıyan ve düşman ülkesine veya düşman tarafından işgal olunan araziye veyahut düşman harb kuvvetlerine nakledilebilen bilcümle eşya ve maddelerdir.

- b. Dolayısıyla «Meşrut» harb kaçağı :

Harb gayeleri için olduğu kadar muslihane ga-

yeler için de kullanılabilen ve Bakanlar Kurulu tarafından ilân edilen düşman harb kuvvetlerinin veya düşman idare makamlarının istimaline mahsus olan biçümle eşya ve mevcut dahi harb kaçağı addolunur.

c. Harb kaçağı sayılamıyacak mallar :

- (1) İçinde bulunduğu nakil vasıtasının istimaline veya gemi adamları ile yolcuların zati istimaline yarıyan eşya,
- (2) Münhasıran hasta ve yaralıların tedavisine yarıyan eşya ve mevad.

#### (10) **ANGARYA HAKKI :**

Harb esnasında işgal edilen ülkelerde işgal eden devlet tarafından bütün vasıtalara ve diğer imkân-lara el konulması normal bir harb teamülü ve kaidesidir. İşgal eden devlet tarafından işgal edilen devletin bütün vasıtalarından her türlü istifadesine "Angarya Hakkı" denilmektedir.

Daha eskiden gemi personeli de mecburi hizmet tahmil edilirdi. Bugün bu husus terkedilmiştir.

Angarya hakkının şartlarını şöylece sıralamak mümkündür.

- a. El koyma yalnız taşıtlara tatbik edilir. Personel zorla çalıştırılmaz.
- b. El konan vasıta el koyan devletin yetki sahasında bulunması gerekir, açık denizde Angarya Hakkı konulamaz.
- c. Angarya Hakkı sadece harb esnasında ve mutlak zaruret olan hallerde müracaat edilir.

d. Hususi şahısların mülkiyetinde bulunan vasıta ve gemilere bir tazminat hakkı doğar.

I inci Cihan Harbinde İngiltere'nin Sultan Osman ve Reşadiye harb gemilerine konan angarya misal olarak verilebilir. (Bu gemilerin parası peşin olarak ödemiştir).

### (11) ABLUKA :

#### a. Ablukanın mahiyeti ve tarifi :

Abluka harbde ve sulhte tatbik olunan bir zorlama tedbiridir. Ve böylece tarif edebiliriz. Sulhte yapılan ablukaya Muslihane Abluka da denilmektedir.

**HARBDE** : Muhariplerden birinin diğer taraf sahillerinin bir kısmına veya tamamına stratejik ve iktisadî gayelerle,

#### **SULHTE** :

Haksız fiil işleyen bir devlete bunu tashih için veya,

Bazı siyasi sonuçlar elde etmek için veyahut,  
Siyasi bir davranışı kabul ettirmek için.

Harb gemileriyle alınan ve harb tayyareleri ile desteklenen ve her halde Abluka edilen sahil veya limana deniz veya hava yolu ile girip çıkmağa mâni olan bir zorlama tedbiridir.

Bu zorlama tedbiri bilhassa bitaraf devletlere ait gemiler yönünden çok önemli hukuki neticeler yaratan bir tasarruf olduğu için devletlerarası anlaşmalarla Ablukanın şartları tesbit edilmeğe ça-

lıymış ve birçok devletler millî mevzuatlarına Abluka ile ilgili hükümler koymuşlardır.

1856 Paris Kongresinde ve 1909 Londra Beyannamesinde, abluka ile ilgili hükümler vardır.

Zapt ve Müsadere Kanunumuzun 43 - 51 inci maddeleri abluka ile ilgili hükümleri muhtevidir.

Gerek Londra Beyannamesine ve gerekse millî mevzuatımıza göre :

### **b. ABLUKANIN ŞARTLARI**

(1) Abluka edilen sahillerin hududunun sarîh bir şekilde tesbit edilmesi gerekir.

(2) Ablukanın ilân ve tebliğ edilmesi lâzımdır.

Abluka, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti veya onun adına hareket eden askerî komutanlar tarafından ilân edilir. Ablukanın ilânında şu hususların tesbiti gerekir :

(a) Ablukanın başlama zamanı,

(b) Abluka edilen sahillerin coğrafi hududu,

(c) Bitaraf gemilerin limandan veya sahillerden açık denize gitmeleri için bırakılan müddet.

Kıta Avrupa'sında mevcut bu şart, Anglo Sakson memleketler ile Japonya için muteber bir şart değildir. Fiilen ablukanın tamamlanması ablukanın muteber sayılması için kâfidir.

(3) Ablukanın fiilen müessir olması lâzımdır.

Bu kaide kâğıt üzerinde ablukayı hükümsüz kılmak maksadiyle, ortaya atılmıştır. Abluka edilen liman ve sahile olan muvasalaya fiilen mâni olunmadığı ahvalde, abluka yoktur. Ancak abluka eden harb kuvvetlerinin fena hava şartları yüzünden abluka mahallinden uzaklaşmaları halinde, abluka refedilmiş sayılmaz.

Ablukada bugün uçaklar, deniz kuvvetlerine yardımcı olarak kullanılmaktadır. Ve abluakanın fiilen müessir olmasında, büyük rol oynamaktadırlar.

(4) **ABLUKANIN :**

- (a) Tarafsız devletlerin limanlarına gidişe mâni olmaması,
- (b) Bir geminin tarafsız bir devlet limanına gidişte yakalanmaması lâzımdır.

I. ve II. Dünya Harbinde Alman limanlarının abluka altına alınmaması, bu kaide sebebiyledir. Çünkü yapılacak abluka, bitaraf Baltık Devletleri limanlarına gidişe mâni olacaktır.

- (5) Ablukanın muteber olabilmesi için bütün devletlerin gemilerine abluakanın eşit bir şekilde uygulanmasıdır.

**c. BOĞAZLARIN - KANALLARIN VE NEHİRLERİN ABLUKASI :**

Sahilleri aynı devlete ait olan boğazların ablu-kası mümkündür. Ancak böyle boğazlardan geçişler milletlerarası sözleşmelerle tanzim edilmişse sözleşmeye taraf olan devletçe abluka mümkün olmaz.

Bizim Boğazlarımızın Montreux Sözleşmesinin 4 - 6 ve 19 - 21 maddelerine göre sözleşmeye taraf olan devletlerce ablukası imkânsızdır. Sahilleri ayrı devlete ait olan boğazların ablukasında bir görüş birliği yoktur.

Milletlerarası kanallar «Süveys ve Panama gibi» harbde abluka altına alınamıyacağı sözleşmelerle kabul edilmiştir.

Sahilleri birden fazla devlete ait olan nehirler «Tuna gibi» sahildevletlerden biri tarafından abluka altına alınamıyacağı doktrinde kabul edilmiştir. Diğer nehirlerin ablukasına mâni bir hüküm yoktur.

#### **d. ABLUKANIN YARILMASI :**

Ablukanın yarılması, ablukaya rağmen müsaade edilmeden bir geminin abluka sahasına giriş veya abluka sahasından çıkışta bulunmasıdır.

Bu halde, denizde zapt ve müsadere Kanunumuzun 49 ve 51 inci maddelerine göre abukayı ihlâl eden nakil vasıtası ve içinde bulunan mal zapt ve müsadereye tâbidir.

Hangi fiiller ablukayı yarma veya yarmaya teşebbüs sayılır. Kıt'a Avrupa'sının tatbikatına göre fiilen yarma veya yarmaya teşebbüs sayılabilmesi için şu iki unsur ihtiva etmesi gerekir.

- (1) Maddi unsur : Yani abluka hattını geçme veya geçmeye teşebbüs etmek.
- (2) İradî unsur : Böyle bir fiil veya teşebbüs niyeti ile hareket etme.

Japon tatbikatında iradi unsur'a lâzum yoktur.

Amerikan ve İngiliz tatbikatı ise daha serttir. Abluka edilen yer yakınında bulunan gemi, ablukayı yarmaya teşebbüs etmiş sayılır. (Gemi evrakında abluka limanına gitmediği veya gitmeyeceği sabit olsa dahi).

Ablukayı yarmanın bazı istisnaları şunlardır :

(a) Fena hava şartları yüzünden tamire muhtaç olan veya personelin mübrem ihtiyaçlarını temin maksadı ile abluka altındaki limana girme.

(b) Abluka ilân edilmeden abluka limanında bulunan bir tarafsız geminin çıkışı veya müsaade ile abluka sahasına giren bir tarafsız geminin çıkışı ablukayı yarma sayılmaz.

Bütün memleketlerin mevzuatı ve tatbikatı ablukayı ihlâl eden nakil vasıtası ve zapt ve müsadereye tâbi kılma şeklinde kendisini göstermektedir.

#### e. UZAKTAN ABLUKA :

Birinci Dünya Harbinde sahil ve limanların geniş bir şekilde mayınla doldurulması ve denizaltı savaşının şiddetli ölçülerde yapılması, klâsik mâ-nada ablukanın uygulanmasına imkân vermemiştir.

İngiltere bu harbde İngiliz Donanmasının Almanya'ya giden veya Almanya'dan gelen bütün gemilere müessir şekilde kontrol eden bir kordon kurduğunu ilân etmiştir.

Tarafsız devletlerce bu uzaktan ablukaya :

- (1) Tarafsız limanların da abluka altına aldığı
- (2) Böyle bir abluka müessir olmadığı için Paris ve Londra Beyannamelerine aykırı bulunduğu şeklinde itiraz edilmiştir.

II. Dünya Harbinde gene İngiltere, iyi niyetli tarafsızların zarar görmelerini önlemek üzere 31. TEMMUZ.1940 tarihinden itibaren mecburi NAVİ-CERT usulünü uygulamaya başlamıştır. Bu kelime seyriüsefer belgesi mânasınadır. Böyle bir sertifika almadan seyriüseferde bulunan gemi, harb kaçağı taşıyor farzediliyor ve ona göre muameleye tâbi tutuluyordu.

#### **f. ABLUKANIN SONA ERMESİ :**

Abluka şu hallerde sona erer :

- (1) Harbin bitmesi ile
- (2) Ablukayı koyan devletin kaldırması ile
- (3) Abluka edilen ülkenin ablukayı yapan devletin kuvvetlerini zorla uzaklaştırmaları halinde.
- (4) Müessir olmıyan ve müessir olmaktan çıkan bir abluka da sona ermiş sayılır.
- (5) Abluka edilen ülkenin abluka eden devlet tarafından işgali ile.

#### **(12) DENİZ HARBİNDE TARAFSIZLIK**

Tarafsızlık, bir devletin bir harbde kendisini harb hali dışında tutması ve muharip devletlerin de o devleti böyle kabul etmesidir.

Tarafsızlığın fiili ve hukuki olarak bazı neticeleri vardır. Tarafsızlığın devletler hukukunda kabu-



lî ve sözleşmelerle bu hukuka konu olması 1907 La Haye Barış Konferansıdır. Bu konferansta kabul olunan XI, XII, XIII sayılı sözleşmelere göre tarafsızlığın bahsettiği haklar ve yüklediği borçları şöylece sıralayabiliriz :

- a. Tarafsızlık muharipler arasında taraf tutmadan bütün muhariplere eşit muamelede bulunmak mükellefiyetini yükler.
- b. Muharip devletler de tarafsız devletin hak ve yetkilerine riayet ederler.
- c. Tarafsız devlet muhariplere düşmanca harekette bulunmamak mecburiyetindedir.
- d. Muharip devletlere ait harb gemilerinin tarafsız devletlerin karasularından geçmeleri mümkündür. Mamafih tarafsız devletler muharip devletlerin kendi karasularından geçmelerini yasaklayabilecekleri gibi bazı şartlara da tâbi tutulabilirler. Nitekim I. Cihan Harbine katılmadan Osmanlı İmparatorluğu bu yasağı koymuştur.

Tarafsız sahildevlet devlet karasularına girmeyi yasaklamamış olsa dahi bu sularda muhariplerin birbirlerine kuvvet kullanmaları yasaktır. Şunu da arz edelim ki mevcut bu yasağı maalesef 20 nci Asırda riayet edilmediğini müteaddit misallerle görmekteyiz.

Tarafsızlığın ihlâli misalleri :

- (1) İnchon hâdisesi
- (2) Goeben, Breslav hâdisesi

Türk Boğazları bütün Dünya devletlerine kapalı

idi. Ve Osmanlı İmparatorluğu da henüz harbe girmemişti.

### 13 — HASMANE YARDIM :

Deniz Harbine tarafsız devletlerin muharip devletlerle münasebetleri prensip olarak kabul edilmiştir. Ancak bunun bazı tahditleri vardır. Biraz evvel gördüğümüz veçhile harb kaçığı nakil ve ticaretinin men'i ile ablukanın içerden ve dışardan yarılması gibi bir diğer tahdit de hasmane yardımdır.

Hasmane yardımı şöylece tarif edebiliriz.

Tarafsız devletlerce veya bu devletlerin tebaasından bulunan kimselerce muhariplerden birine devletler hukukuna aykırı olarak yapılan yardım diğer muharip tarafa göre hasmane yardım sayılır.

Denizde zapt ve müsadere kanunumuzda hükme bağlanmış olan hasmane yardım şu hallerde var sayılır.

- a. Bitaraf devlete ait ticaret gemisi harb hareketlerine katılırsa.
- b. Bitaraf gemi muhariplerden birinin denizde bulunan Harb Kuvvetlerinin harekâtına raci suretle doğrudan doğruya himaye veya buna yardım ederse.
- c. Muharip taraklardan birinin hükümeti tarafından kiralanmış veya onun murakabesi altında bulunur.
- d. Muharip taraflardan birinin menfaatine haber götürmeye veya aynı taraf kuvvetleri mensuplarına nakle devamlı suretle tahsis edilmiş ise.

- e. Seyrüsefer sureti mahsusada, düşman menfaatine bir haber götürmeye veya düşman harb Kuvvetleri mensuplarını yahut düşman Kuvvetleri hizmetine girmek isteyen şahısları nakil için yapılmakta ise.
- f. Malikinin, kiracısının veya kaptanının malûmatı ile bir düşman kıtasına havi olursa.

Hasmane yardımda bulunan nakil vasıtaları zabıt ve müsadereye tâbidir.

#### 14 HARBTE DÜŞMANCA OLMİYAN MÜNASEBETLER :

Harb halinde muharipler arasında diplomasi ve Ticaret münasebetleri dahil bütün münasebetler sona erer. Sadece düşmanca olan münasebetler devam eder. Ancak muhariplerin ihtiyaçları ve bazı insani düşünceler muharipleri harb boyunca da düşmanca olmıyan münasebetlerde bulunmaya zorlamıştır.

Esir mübadelesi ve posta telgraf ve telefon muhaberelelerin düşmanca olmıyan münasebetlerdir.

KISIM - I.

# BOĞAZLAR REJİMİ

## BOĞAZLAR REJİMİ

1. Türk Boğazlarında mutlak Türk hakimiyeti
2. Türk Boğazlarında 1774-1841 devresi
3. Türk Boğazlarında 1841 Lozan Konferansı devresi
  - a. 13 Temmuz 1941 Londra sözleşmesi
  - b. 1856 Paris andlaşması
  - c. 13 Mart 1871 Londra andlaşması
  - d. Birinci Cihan Harbinde Boğazların durumu
  - e. Mondros mütarekesi
4. Lozan konferansında boğazlar meselesi
  - a. Geçiş rejimi
    - (1) Ticaret gemileri
    - (2) Harb gemileri
  - b. Boğazların askerden tecridi
  - c. Boğazlar komisyonu
5. Montreux konferansı
  - a. Türkiyenin 11 Nisan 1936 tarihli notası
  - b. Türk tezi
  - c. Rus tezi
  - d. İngiliz tezi
  - e. Boğazlar hakkında Montreux de tesbit edilen statü EK-tedir.
6. İkinci Cihan Harbinde Boğazlar
7. Potstdam Konferansında Boğazlar meselesi
8. Boğazlarla ilgili son Rus talepleri

## II. KISIM

### MONTREUX MUVACEHESİNDE BOĞAZLAR REJİMİ

Montreux Andlaşmasına girmeden evvel bu andlaşmaya kadar Türk Boğazlarının tâbi bulunduğu statüleri tarih sırasına göre özetlemede fayda görmekteyiz.

#### 1 TÜRK BOĞAZLARINDA MUTLAK TÜRK HAKİMİYETİ

İstanbul'un fethinden XVIII. yüzyılın sonlarına kadar Marmara ve Karadeniz kapalı Türk denizleri idiler. Karadeniz'in kapısı boğazlar yalnız türklerin hakimiyeti altında idi. Rus devleti kuvvetlenip Osmanlı İmparatorluğu zayıfladıkça Rus Çarları boğazları ve İstanbul'u ele geçirmek için çalışmaya başladılar fakat karşılarında Türklerden başka Fransa ve İngiltere'yi bulmaları sebebiyle isteklerine hiç bir zaman nail olamadılar.

XVIII nci asra kadar Karadeniz sahilleri Osmanlı Devleti elinde olduğu için esasen boğazlar meselesi diye bir mesele de yoktur. Padişah hükümlerine haklarına dayanarak boğazları istediği gemiye açmak istemediğine kapamakta kendisini serbest görüyordu. Karadeniz'de Ticaret yalnız Türk gemilerinin tekelinde idi. Hattâ 1699 Karlofça barışı ile Rusya Azak'ı ele geçirip Karadeniz'e çıkmasına rağmen Karadenizde ticaret gemisi dolaştırmasına Babiâli izin vermemiştir. 1739 Belgrat barış Andlaşmasında da Karadeniz'de Rusların ticaret yapamayacağı hususunda hüküm vardır.

## 2 — TÜRK BOĞAZLARINDA 1774 - 1841 DEVRESİ :

Bu devirde Türk Boğazları milletlerarası bir statüye bağlanmamış bulunmasına rağmen zamanın büyük devletlerinin zaman zaman mevcut menfaat ve işbirliği sebebiyle boğazlar iki taraflı anlaşmalara mevzu teşkil etmiştir.

Rusya'nın bir devlet haline gelmesinden itibaren bugüne kadar boğazlara dair emelleri vakit vakit değişmiş olmakla beraber bir noktada sabit kalmıştır :

**BOĞAZLAR TİCARET GEMİLERİNE MUTLAK OLARAK AÇIK, HARB GEMİLERİNE, RUSYA LEHİNE MUTLAK OLARAK KAPALI OLMALIDIR.**

Rusya bu devre içinde İngiliz ve Fransızlarla olan rekabet veya yaklaşımları ve Osmanlı Devleti üzerinde tesiri nispetinde boğazlardan geçiş temin etmiş ve hattâ tek taraflı olarak harb gemilerine boğazdan geçişini sağlıyan bir anlaşma imzalamaya da muvaffak olmuştur.

## 3 — TÜRK BOĞAZLARINDA (1841 LOZAN KONFERANSI DEVRESİ)

### a) 13.TEMMUZ.1841 LONDRA SÖZLEŞMESİ :

Zamanın büyük devletleri olan Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya, Rusya ve Türkiye arasında imzalanan Boğazlarla ilgili ilk milletlerarası anlaşmadır. Ve bu anlaşma ile boğazların kapalılığı prensibi kabul edilmiştir.

Boğazlar meselesini bir müddet için halleden bu sözleşmeye göre Osmanlı Devleti barış zamanlarında hiçbir yabancı savaş gemisinin boğazdan geçmemesini taahhüt ediyordu. Bu andlaşma hükümleri 1853 yılında Kırım Savaşı çıkıncaya kadar devam etmiştir.

#### **b. 1856 PARİS ANDLAŞMASI :**

Bu andlaşmada Londra sözleşmesinde kabul edilen boğazların kapalılığı prensibi teyit edilmekle beraber Karadeniz tarafsız hale konmuştur.

Karadeniz'de sahili bulunan hiçbir devletin ne Donanması ne de tersanesi ve istihkâmları bulunacaktır.

#### **c. 13.MART.1871 LONDRA ANDLAŞMASI :**

Paris andlaşması ile Karadeniz'in bitaraf hale getirilmesi Rus menfaatlerine aykırı bulunduğundan, Rusya Paris Andlaşması hükümlerini değiştirmek üzere, Londra'da yapılan konferansta direkti. Nihayet bu andlaşmada Karadeniz'in bitaraflığı kaldırıldı buna mukabil Osmanlı Devletine, sulh zamanında boğazları dost devletler harb gemilerine açma selâhiyeti verildi.

#### **d. BİRİNCİ CİHAN HARBİNDE BOĞAZLARIN DURUMU :**

1 nci Cihan Harbinin başlarında iki Alman zırhlısının boğazları geçmesi için çıkan güçlük bunların satın alındığının dünyaya ilânı ile bertaraf edildi ise de bu gemilerin talim için Karadeniz'e çıkması ile



harbe girdik. Boğazların kapanması harbin gidişi üzerinde müessir oldu. Ve açma teşebbüsleri malûmunuz olduğu üzere bir semere vermedi.

4. MART. 1916 da İngiliz, Rus, Fransız andlaşmalarında İstanbul şehri ile boğazların Ruslara verilmesi kabul edildi. Ne acıdır ki, müttefikimiz olan Almanya dahi Rusya ile münferit sulh teşebbüsüne bu esasla girişmiştir. Bereketki Rusyanın İstanbul boğaziarının iki kıyısına malik olma fikri, çarlığın çattırılan tahdı ile beraber çökmüştür.

#### **e. MONDROS MÜTAREKESİ :**

Boğazlarla ilgili beynelmilel bir andlaşma da Mondros mütarekesidir. Andlaşmanın iki maddesi boğazlarla ilgilidir.

(1) Boğazların açılması, Karadeniz'e serbestçe geçişin sağlanması, Çanakkale ve İstanbul Boğazının müttefikler tarafından askerî işgali.

(2) Türk sularındaki teknil mayın tarlasının ve sair her nevi manilerin yerleri gösterilecek ve bunlar toplatılacaktır.

Boğazları kuvvetle açamamış olan İngiliz ve Fransız Donanmaları mütareke ile boğazdan geçip İstanbul'a gelmiş ve mütareke hükümleri hilâfına İstanbul'a asker çıkarmıştır.

#### **4. LOZAN KONFERANSINDA BOĞAZLAR MESELESİ :**

Bu konferansta Rusya ilk defa Türk tezine yakın bir test ortaya atmış ve bizi desteklemiştir.

## LOZAN KONFERANSINDA BOĞAZLARLA İLGİLİ HÜKÜMLERİ :

### (a) Geçiş Rejimi :

#### (1) Ticaret Gemileri

a. Barış zamanında veya Türkiye'nin tarafsız kaldığı bir harb esnasında gece ve gündüz tam bir geçiş serbestisi mevcuttur.

(b) Türkiye'nin harbe girmesi halinde tarafsız gemiler düşmana harb kaçağı asker veya düşman tebaası nakletmek suretiyle yardım etmemek şartıyla serbestçe geçebilirler. Türkiye'nin bu gemileri teftiş hakkı vardır. Düşman gemileri hakkında Devletler Hukuku kaidelerine göre hareket edecektir.

## 2 — HARB GEMİLERİ :

(a) Barış zamanında, Karadeniz'e sahili olan devletlerden donanması en kuvvetli olanın âzami kuvvetini geçmemek şartıyla her devletin harb gemileri gece ve gündüz serbestçe geçebilirler. Ancak devletler her zaman ve her halde beheri 10 bin tonilâtoyü geçmiyen üç gemiden ibaret bir deniz kuvvetini Karadeniz'e göndermek hakkını muhafaza ederler.

(b) Türkiye'nin tarafsız kaldığı bir harb esnasında yukarıda gösterilen şartlar dahilinde gece ve gündüz geçiş serbestisi vardır. Muharipler için, yukarıdaki tahditler aynen bakidir.

(c) Türkiye'nin harbe girmesi halinde tarafsız devlet harb gemileri için aynı tahditlere tâbi olarak tam geçiş serbestisi vardır. Düşman gemilerinin geçmesine mâni olmak için alınacak tedbirler, tarafsız gemilerin geçmesine mâni olacak mahiyette olamaz.

**b. BOĞAZLARIN ASKERDEN TECRİDİ :**

Boğazlardan serbest geçişe mâni olunmaması için Çanakkale ve İstanbul Boğazının her iki yakası askerden tecrid edilecek ve bu bölgelerde hiçbir tahkimat yapılmıyacak ve deniz üssü bulundurulmayacaktır. Silâhli kuvvet olarak ancak düzeni sağlamak için gerekli Jandarma ve Polis bulunabilecektir.

**c. BOĞAZLAR KOMİSYONU :**

Boğazlar sözleşmesinin mevcut hükümlerini tatbik ve kontrol etmek üzere, Türkiye temsilcisinin daimî başkanlığı altında Milletler Cemiyetine bağlı İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya, Yugoslavya temsilcilerinden mürekkep bir boğazlar komisyonu kurulmuştur. Tesbit olunan statünün ihlâline karşı İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya aralarında görüşüp karar vererek bu tecavüzü birlikte men edeceklerdir.

Hülâsa ettiğimiz Lozan Konferansındaki Boğazlarla ilgili hükümler boğazların emniyeti bakımından hiçbir suretle tatmin edici değildir. Ancak o za-

man, Lozan eserinin bütününün ve sulhü tehlikeye düşürmemek için, bu kadarına razı olmak zarureti vardı.

## 5. MONTREUX KONFERANSI

Lozan Rejiminin bir çok eksiklikleri mevcuttur. Bilhassa az önce bahsettiğimiz gibi Türkiyenin güvenliği ile ilgili hükümleri hiç te tatmin edici değildir. Lozan Konferansı büyük bir harbin sonunda herkesin barışa susadığı ve yeni bir çatışmanın vukubulmıyacağına inandığı bir devirde imzalanmıştı. Ancak çok geçmeden ümitlerin tahakkuk etmediği ve dünyanın yeni anlaşmazlıklara doğru süratle ilerlediği görüldü. Bu bakımdan Türk Hükümeti Lozan Konferansının yeniden gözden geçirilmesine inandı. Ve bu isteğini 1933 te toplanan Silahlanma Konferansında açığa vurdu. Bu talep 1935 Milletler Cemiyeti Konseyinde ve aynı yıl toplanan asamblede bahis konusu edildi.

### a. TÜRKİYENİN 11. NİSAN. 1936 TARİHLİ NOTASI :

Türkiye Lozan andlaşmasını imzalamış olan devletlere bir nota yolladı. Bu notada bilhassa şu noktalar tebarüz ettiriliyordu.

- (1) 1936 Avrupasında cari olan durum 1923 deki durumdan farklıdır.
- (2) 1923 de gözetilen teminat 1936 da tatbik kabiliyetini kaybetmiştir. (Çünkü Japonya 27. Mart. 1933 de Milletler Cemiyetini terkeylemiş İtalya da Habeşistanla harbe tuşmuştur.)

- (3) Yakın bir harb tehlikesi ihtimali Lozan rejiminde gözetilmemiştir.
- (4) Türkiye, ahte vefa prensibine inanmıştır. (Başkalarının güvenliğini tanıdığı gibi kendisi için de talep etme hakkını haizdir).
- (5) En liberal zihniyete sahip bulunan Türkiye sözleşmesinin gözden geçirilmesi için müzakerelere girişmeğe hazırdır.

Türkiye'nin bu haklı talepleri kabul edildiğinden Lozan Konferansına imza koymuş olan devletler 22. HAZİRAN. 1936 da İsviçre'de Montreux şehrinde toplanmış ve konferans çalışmalarına başlamışlardır. Bu Konferansta mevcut üç ayrı tezi hulâsa etmekte fayda görüyorum.

#### b. TÜRK TEZİ

Tezde, genel olarak Boğazların serbestliği kabul ediliyor fakat Türkiyenin emniyeti bakımından bazı hayati hususlarda bir serbestlik tahdit ediliyordu.

Türk tezinin ihtiva ettiği hususlar.

- (1) Boğazların askerlikten tecridi ile ilgili hükmünün kaldırılması.
- (2) Boğazlar komisyonunun lâğvı
- (3) Lozan Sözleşmesinin 18 inci maddesinde gözetilen teminatın kaldırılması.
- (4) Boğazların sivil ve askerî uçaklara kapatılması
- (5) Boğazlardan geçecek Harb Gemilerinin muayyen bir tonilâto ile tahdidi.

- (6) Türkiyenin kendisini harb tehdidi karşısında hissetmesi karşısında durumun tavzihi;
- (7) Hazırlanacak sözleşmede Türkiye'nin ege-menliğine halel getirecek bir teşmil ve te-sire yer verilmemesini
- (8) Sözleşmenin 15 yıl muteber olması ve 5 yılda bir gözden geçirilmesini.

#### c. RUS TEZİ :

Rus tezi Karadeniz'e geçen yabancı gemilerin tonajının tahdit edilmesine dair Türk tezine iştirak etmekte idi. Boğazların tahkimi ile ilgili hükme iti-raz etmiyordu. Ancak Karadeniz'e sahili bulunmayan devletlerin harb gemileri için tahditli geçiş mecbu-riyetini istiyordu. Ruslar böylelikle Karadeniz'e sa-hili olan ve olmıyan devletler arasında bir tefrikte bulunmakta idiler. Ruslar ayrıca boğazların Deniz-altılara ve uçak gemilerine kapatılmasını da istemek-te idiler.

#### d. İNGİLİZ TEZİ :

İngiltere projesinde boğazların askerleştirilme-sini kabul etmekle beraber boğazlar komisyonunun devamını istemekte idiler. Ayrıca harb Gemilerinin geçişi bahsinde İngiliz görüşü daha musamahalı idi.

İngiliz projesinde Karadeniz'e girebilecek harb gemilerin memu tonajı 30.000 olarak kabul edilmiş. Karadenizde kalış müddeti de 1 ay olarak tesbit edil-miştir. Biz ise Karadeniz'e geçecek Harb Gemilerinin tonajını 28.000 ve kalma müddetini de 15 gün olarak istemiştik. Tezler birbirine yakın olması ve iyi niyet sayesinde telif edilebilmiş ve 20. TEMMUZ. 1936 da

protokol sözleşmeye iştirak eden devletlerce imzalanmıştır.

**e. BOĞAZLAR HAKKINDA MONTREUX DE  
TESBİT EDİLEN STATÜ :**

Montreux Antlaşması Ektedir.

**6. İKİNCİ CİHAN HARBİNDE BOĞAZLAR :**

II. Cihan Harbinin devamınca zaman zaman tarafların birbirlerine çok ağır bastıkları devirler dahil Montreux Mukavelesi hükümleri muharip taraflara hiçbir imtiyaz tanımaksızın tatbik edilmiştir.

1944 Mayıs - Haziran aylarında EMS ve Kriegstransport tiplerinde Alman gemilerinin boğazlardan geçişlerini Rusya ve İngiltere Montreux Mukavelesi ahkâmını tek taraflı ihlâl olarak kıymetlendirmişlerdir. Rus ve İngiliz notalarına verilen resmî cevap şöyledir :

Bu tip gemilerin hacmi 100 tonilâtodan aşağı idi, silâhsızdılar, ticarî emtia ambarları vardı ve geçişleri esnasında kereste, kömür ve ot yüklü bulunuyorlardı. Alman Büyük Elçiliği bu gemilerin özel seyrisefain şirketlerine ait bulunduğunu bildirmişlerdir. Ve bunların adları da Alman muavin gemileri listesinde yoktu. Bunların Montreux Andlaşmasındaki 2 No. lı lâhikadaki bir kategoriye de ithali mümkün değildi.

Burada şu açıklamayı yapmakta fayda görmekteyiz : Montreux Andlaşmasının 2 nci eki olan ve harb gemilerini tarif ve tasnif eden 2 No. lı lâhika esas itibariyle, Londra Deniz Andlaşmasının 1 inci maddesidir. Montreux Andlaşmasına taraf olan devletlerden bazıları Londra Deniz Konferansına iştirak

etmediğinden bir atıf yapılmamış ve gemileri tarif ve tasnif eden 1 inci madde 2 No. lı lâhika olarak alınmıştır. Fakat 1 inci maddenin 7 nei fıkrası ki «100 tondan aşağı muharebe gemilerini tarif eder» Lâhikaya alınmamıştır. Bunun bir dikkatsizlik mi yoksa lüzumu görülmeyerek alınmadığı hususunda zabıtlarda bir kayıt yoktur. Harb içinde çıkan yukarıdaki uyuşmazlık sebebiyle ancak 1944 de farkına varıldığını Prof. Cemil BİLSEL tarafından ifade edilmektedir.

1946 senesinde Rus notalarına mevzu olan, iki gemiyi de Montreux hükümlerine göre tetkik edelim :

**ALMAN SEEFALKE MOTORU : 6.TEMMUZ.**  
1941 de Köstence'ye gitmek üzere boğazlardan geçiş talebinde bulunmuştur. Motor silâhla mücehhez değildi. Ve içinde büyük bir cankurtaran simidi ile bir tahlisiye sandalından başka bir şey bulunmuyordu. Harb gayeleri yolunda kullanılacağını tahmin ettirecek hiç emaresi de mevcut değildi. Bu motor, iki No. lı lâhikada zikrolunan vasıflardan hiçbirini haiz bulunmadığından geçiş müsaadesi verilmiştir.

Tarvisio İtalyan Petrol Gemisine gelince : Bu gemi 1941 de ticaret gemisi olarak boğazlardan Karadeniz'e geçmiş ve tekrar dönmüştür. Sözü edilen gemi İtalya Harb Filosu muavin gemileri listesinde bulunmadığından, nazarı dikkati çekmemiştir. İtalyan Büyük Elçiliği de, bu geminin muavin gemiler listesinden çıkarıldığını ve ticarî maksatlarla seferler yaptığını ifade etmiştir. Aynı geminin 9.Ağustos.1941 de ikinci defa geçmesine Hükümetimizce harb ge-



misinin ticaret gemisine çevrilmesinin harb esnasında bahis mevzuu olamayacağı gerekçesiyle izin verilmemiştir.

Bütün harb boyunca Montreux Andlaşması hükümlerinin gayet objektif olarak tatbikına rağmen biraz evvel arzettiğimiz gemilerin geçisi Ruslar tarafından mesele yapılmıştır.

## 7 — POTSDAM KONFERANSINDA BOĞAZLAR MESELESİ :

Potsdam konferansı 17.TEMMUZ.1945 de başladı ve üç büyük devletin iştiraki ile yapıldı. Bu konferansta A. B. D. ni Truman, Rusya'yı Stalin, Büyük Britanya'yı konferansın başında Churchill, sonlarında Atlee temsil etmişlerdir. Rusya'nın mütaaddit ısrarı ile Montreux Andlaşmasının değiştirilmesi hususu bahis mevzuu edilmiştir. Bu Konferansın metinleri açıklanmadığı için, konuşmaların mahiyeti hakkında bilgimiz yoktur. Truman'ın neşrettiği hâtıralarından, Stalin'in ısrarla boğazlarda üs tesisini istediği, Churchill'in ise buna şiddetle mukavemet ettiği anlaşılmaktadır.

Konferansın sonunda Montreux'un yeniden gözden geçirilmesi hususunda taraflar mutabakata varmışlar ve her biri konferansa taraf olan devletlere birer nota vermeyi taahhüt etmiştir.

A. B. D. 2.KASIM.1945 tarihli notasında belirtilen görüşün umumi hatları şöyledir :

a. Boğazlar her zaman ve bütün milletlerin ticaret gemilerine açık bulundurulmalıdır.

b. Karadeniz'de sahildar bütün devletlerin harb gemilerine boğazlardan transit olarak geçmek hakkı tanınmalıdır.

c. Karadeniz'de sahili olmıyan devletlerin harb gemilerine boğazlardan geçmek hakkı tanınmıyacaktır. Barış devrine inhisar etmek üzere yapılacak anlaşmalarla ve Karadeniz devletlerinin muvafakatı ile mahdut tonilâtodaki harb gemileri tahdidin dışındadır.

d. Yeni sözleşmeye Japonya taraf olmıyacak ve Milletler Cemiyeti Yerine Birleşmiş Milletler ikame edilecektir.

İngiltere de, 21.KASIM.1945 de, bu mevzu ile ilgili bir nota vermiş, konferansta varılan kararı Montreux Andlaşmasının gözden geçirilmesini, notasında tekrarlamıştır. Bu notada İngiliz görüşü açık olarak belirtilmemekle beraber İngiliz Devlet adamları muhtelif demeçleri ile Türkiye'yi desteklediklerini ifade etmişlerdir.

## 8 — BOĞAZLARLA İLGİLİ SON RUS TALEPLERİ :

Rusya, İkinci Cihan Harbinin çıkmasını fırsat bilerek boğazların müsterek müdafaası meselesini harbin daha ilk aylarında ortaya atmıştır. 1939 da Hariciyemizle yapılan müzakereler bir netice vermemiştir. Mamafih, İkinci Cihan Harbinin başlarında Almanların kazandığı başarıları Rusya'nın Türkiye'ye karşı tutumunu değiştirmiştir. Rusya'nın 13.AĞUSTOS.1941 de İngiltere ile birlikte vermiş olduğu notada S. S. C. B. Hükümeti Montreux mu-

kavelesine sadakatını teyit eder ve boğazlar hakkında hiçbir tecavüze niyeti ve ne de mutalebatı bulunmadığını, Türk hükümetine temin eyler. Sovyet hükümeti ve müttehit kiralık T. C. nin toprak bütünlüğüne riayet etmeğe amadedir, demişlerdir. Ruslar Türk tarafsızlığını, harbin kendi lehlerine çevrildiği âna kadar, mütaaddit defa övmüşlerdir. Ruslar harbden galip çıkmakla Potsdam Konferansında gördüğümüz üzere gene boğazlar üzerindeki iddialarında ısrara başlamışlardır.

Rusya'nın 7.AĞUSTOS.1946 tarihli notasındaki tekliflerin özeti şudur :

- a. Boğazlar bütün memleketlerin ticaret gemilerinin geçmesine daima açık olmalıdır.
- b. Boğazlar Karadeniz devletlerinin harb gemilerinin geçişine daima açık olmalıdır.
- c. Karadeniz'de sahili bulunmayan devletlere ait harb gemilerinin boğazlardan geçmesi, hususi surette derpiş edilen haller müstesna memnudur.
- d. Karadenize girmek ve Karadenizden çıkmak için suyolu olan boğazlara mütaallik rejimin tesisi Türkiye ve Karadenizde sahili bulunan diğer devletlerin salâhiyeti dahilinde olmalıdır.
- e. Boğazlarda ticari seyrüseferin serbestisini ve boğazların güvenliğini temin hususunda en fazla alâkadar ve bunu icraya en kadir olmaları sıfatı ile Türkiye ve Sovyetler Birliği işbu boğazların sahili bulunan devletler aleyhi-

ne diğer devlet tarafından kullanılmasının önüne geçmek için bunların müdafaasını müşterek vasıtalarla temin ederler.

Bu Rus notasına ve bunu takip eden İkinci Rus notasına verilen cevapları hepimiz biliyoruz, burada tekrarı lüzumsuz buluyor, yalnız birkaç cümle ile hulâsa etmekte fayda görüyorum :

Rusya'nın Boğazlar hakkındaki notalarının 4 ve 5 inci maddeleri, Türk Hükümeti tarafından kat'iyetle reddedilmesi üzerine Rusya Boğazlar meselesindeki noktai nazarını değiştirmek zaruretini duymuştur. Molotov'ın 30.MAYIS.1953 tarihli beyanında, Rusya'nın Ermenistan ve Gürcistan Cumhuriyetlerinin arazi taleplerinden vazgeçtiklerini ve Rusya'nın Karadeniz boğazı tarafındaki emniyetinin Türkiye ile Rusya'nın kabul edebilecekleri şartlar dairesinde sağlanabileceği mütalâasında bulunduğunu ve netice itibariyle hükümetinin Türkiye'den hiçbir toprak talebinde olmadığını bildirmiştir.

Bu beyanattan Rusya'nın boğazlarda müşterek müdafaa maksadiyle evvelce yapmış olduğu üs tesisi talebinden de vazgeçmiş olduğu mânası çıkabilir.