T Ü R K T A R İ H K U R U M U

BELLETEN

Cilt/Vol.: 88 - Sayı/Issue: 313
Aralık/December 2024

https://belleten.gov.tr

Başvuru/Submitted: 14.03.2024
Kabul/Accepted: 29.08.2024

DOI: 10.37879/belleten.2024.935

Araştırma Makalesi/Research Article

Balkan Savaşlarından Sonra Osmanlı İmtiyazlarının Durumu ve Halefiyet Meselesi

The Status of Ottoman Concessions after the Balkan Wars and the Question of Succession

Toroshan Özdamar*

Öz

Balkan Savaşları, hem bölge ülkelerini hem de Avrupa devletlerini siyasi ve iktisadi açıdan birçok sorunla baş başa bırakmıştır. I. Balkan Savaşı'ndan sonra iktisadi sorunların çözümü amacıyla Balkan İşleri Mali Komisyonu kurulmuştur. Fransa önderliğinde kurulan komisyonun temel amaçlarından biri Osmanlı'dan alınan imtiyazların halefiyet ilkesi çerçevesinde Balkan devletlerine devredilmesiydi. Balkan Savaşlarından sonra bölgedeki Osmanlı imtiyazlarının hukuki durumu, halefiyet kapsamı ve diplomatik ilişkilerdeki yeri hakkındaki çalışmalar çok kısıtlıdır. Bu çalışmanın amacı, I. Balkan Savaşı'ndan I. Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde, Balkanlardaki Osmanlı imtiyazlarının hukuki durumunu Balkan İşleri Mali Komisyon görüşmeleri temelinde değerlendirmektir. Bu doğrultuda imtiyazlar hakkında önemli veriler sunan komisyon tutanakları, dönem matbuatı ve Osmanlı arşiv kayıtları kronolojik olarak incelenerek ilgili ülkelerin tutumları analiz edilmiştir. Buna

* Dr. Öğr. Üyesi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü - Assist. Prof., Kahramanmaraş Sütçü İmam University, Faculty of Humanities and Social Sciences, Department of History, Kahramanmaraş/TÜRKIYE, tozdamar@ksu.edu.tr https://orcid.org/0000-0002-6600-5256

Bu makale Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisans (CC BY-NC) ile lisanslanmıştır. / This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC).

Citation/Atıf: Özdamar, Toroshan, "Balkan Savaşlarından Sonra Osmanlı İmtiyazlarının Durumu ve Halefiyet Meselesi", *Belleten,* C 88/S. 313, 2024, s. 935-968.

göre, Balkanlardaki imtiyazların çoğuna Fransa, Almanya ve Avusturya-Macaristan sahiptir. Mezkûr ülkeler halefiyetin imtiyazlar üzerinde tam olarak uygulanması, imtiyaz gerekliliklerinin Balkan devletlerince yerine getirilmesini savunmaktadır. Balkan devletleri, komisyon çalışmaları esnasında imtiyazların aynen devamını kabul etmişlerdir. Fakat taraf ülkeler arasındaki siyasi anlaşmazlıklar nedeniyle komisyon çalışmaları yarıda kalmıştır. Yunanistan ve Sırbistan, halefiyeti kabul etmiş olmalarına rağmen II. Balkan Savaşı'ndan sonraki süreçte imtiyazları devletleştirmeye çalışmışlardır. Osmanlı imtiyazlar sorunu I. Dünya Savaşı'nın çıkması nedeniyle Lozan Antlaşması'na kadar çözülememiştir. Sonuç olarak, Lozan Antlaşması'nın temel kavramlarından olan halefiyet, imtiyazlar açısından ilk kez Mali Komisyonda test edilmiştir. Bu minvalde komisyon çalışmalarının, Lozan'ın bir provası niteliğinde olduğu söylenebilir.

Anahtar Kelimler: Balkan Savaşları, Osmanlı İmtiyazları, Halefiyet, Demir Yolu, Liman, Maden.

Abstract

The Balkan Wars resulted in numerous political and economic issues. Following the First Balkan War, the Financial Commission for Balkan Affairs was established to address economic problems. The commission, initiated by France, aimed to transfer concessions obtained from the Ottoman Empire to the Balkan states based on the principle of succession. Studies on the legal status of Ottoman concessions in the region, scope of succession and their place in diplomatic relations are limited. The paper aims to evaluate the legal status of concessions in the Balkans during the period from the First Balkan War to WWI based on the Commission documents. The article examined the records of the Commission, periodicals, and archival documents chronologically to analyze the attitudes of related countries towards concessions. France, Germany and Austria-Hungary held most of the concessions in the Balkans and advocated the full implementation of succession and the fulfillment of requirements by the Balkan states. During the commission works, the Balkan states agreed to continue with the concessions. However, political disagreements among the participating countries interrupted the commission's work. Greece and Serbia accepted succession but later attempted to nationalize the concessions. The problem of concessions remained unsolved until the Treaty of Lausanne due to the outbreak of WWI. As a result, the concept of succession, which was one of the fundamental principles of the Lausanne, was tested for the first time in terms of concessions in the Commission. Therefore, it can be said that the commission's work served as a rehearsal for Lausanne.

Keywords: Balkan Wars, Ottoman Concessions, Succession, Railway, Port, Mine.

Giriş

Osmanlı Devleti, XIX. yüzyıla girildiğinde siyasi ve iktisadi açıdan son derece kırılgan bir yapıya sahipti. Fransız Devrimi'nin etkisiyle Balkanlarda başlayan azınlık isyanları Batılı devletlerin ve Çarlık Rusya'nın emperyalist politikalarıyla hızlanmış, geleneksel Osmanlı iktisadi politikası terk edilerek Avrupa kapitalizminin etki sahasına girilmişti.

XV. yüzyılın ortalarında Rumeli'ye geçen Osmanlı Devleti, bir asırlık süreçte Balkanlarda hâkim konuma gelmişti. 1699 Karlofça Antlaşması ile Balkanlardaki Osmanlı hâkimiyetine ilk darbe vurulmuş ve XIX. yüzyıla kadar aşamalı olarak toprak kayıpları yaşanmıştı.[1] XIX. yüzyıl, Balkan uluslarının isyan hareketleriyle geçmiş, 1830'da Yunanistan, 1878'te Sırbistan ve Karadağ bağımsızlığını kazanmıştı. XX. yüzyılın başlarında ise Bulgaristan müstakil bir devlet hâline gelmiş, Bosna-Hersek Avusturya-Macaristan tarafından ilhak edilmişti. [2] Balkanlardaki Osmanlı idari yapısı, I. Balkan Savaşı'nın arifesinde Selânik, Kosova, Manastır, Yanya ve İşkodra vilayetleri temelinde teşkilatlanmıştı.[3] Ege'den Adriyatik'e kadar, orta Balkanları kapsayan bu vilayetler Osmanlı ekonomisi açısından son derece önemliydi.

XIX. yüzyıla girilirken, Osmanlı'nın geleneksel iktisadi anlayışı büyük değişimler geçirmekte, savaşlar ve iç karışıklıklar çözülmeyi hızlandırmaktaydı. Zira 1831'de başlayan Mısır Bunalımı'nda inisiyatifi yitiren ve Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'yı durduramayan Osmanlı Devleti, Batılı devletlerden destek alabilmek amacıyla geniş ticari tavizler vermek zorunda kalmıştı. Bu vesileyle İngiltere ile imzalanan 1838 Balta Limanı Ticaret Sözleşmesi ve sonrasında diğer Batılı ülkelerle yapılan ticari sözleşmelerle Osmanlı Devleti, kapitalist dünya ekonomisinin eşitsiz bir ortağı hâline gelmeye başlamıştı.[4] Bu süreçte ilk olarak Batı Avrupa'nın ticaret sermayesi

1 Silahdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Nusretname,* haz. Mehmet Topal, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2018, s. 514-522; Rifaat A. Abou-el-Haj, "The Formal Closure of the Ottoman Frontier in Europe: 1699-1703", *Journal of the American Oriental Society*, Vol. 89/No. 3, 1969, s. 467.

2 Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C 5, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2007, s. 106; Harold W. V. Temperley, *History of Serbia*, G. Bell and Sons Ltd., London 1919, s. 207; Lucius Hudson Holt-Alexander Wheeler Chilton, *The History of Europe From 1862 to 1914*, The Macmillan Company, New York 1917, s. 246-248; Edward Hertslet, *The Map of Europe by Treaty*, V 4, Stationery Office, London 1891, s.2672; George Young, *Nationalism and War in the Near East*, Clarendon Press, Oxford 1915, s.101-105; Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih (1789-2001)*, Der Yayınları, İstanbul 2008, s. 482.

3 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi (1912-1913),* C 3 Kısım 2, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1981, s. 46.

4 Gül Akyılmaz, *Siyasi Tarih*, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2022, s. 182; Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-*

Osmanlı ülkesine girmiş, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise finansal ve sınai yatırımlar yapılmaya başlanmıştı. Avrupa sınai sermayesinin demir yolu, ziraat, madencilik gibi sektörlerde imtiyazlar yoluyla doğrudan yatırım yapmasının hukuki zemini oluşturmak amacıyla Islahat Fermanı, 1858 Arazi Kanunnamesi ve yabancılara mülk edinim hakkı veren 1867 nizamnamesi çıkarılmıştı.[5] Ayrıca maadin nizamnameleri gibi sektörel düzenlemelerle doğrudan yatırımlarda şirketleşmenin önü açılmıştı.[6] Sözlük manası "ayrıcalık, üstünlük, bir işi yapma hakkının bir kişi veya gruba verilmesi" olan imtiyaz, bir devletin gerçek veya tüzel kişilerle yabancı devletlere sağladığı ekonomik ve hukuki ayrıcalıkları ifade etmektedir.[7] XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar kapitülasyonlar adı altında, genel olarak ticari hususlarda karşımıza çıkan imtiyazlar, mezkûr 1867 nizamnamesi gibi düzenlemelerden sonra devlet tekelinde bulunan tüm iktisadi sektör ve kamu hizmetlerinde verilmeye başlanmıştı.[8] Bu doğrultuda 1880'li yıllarda Fransız, İngiliz ve Alman sermayedarlar, demir yolu başta olmak üzere maden, liman, altyapı gibi sektörlerde yoğun olarak imtiyazlar almaya başlamışlardı. Sabit ve orantılı vergiler veya kâr paylaşımı usulüyle verilen bu imtiyazlarla, özel teşebbüse bazı kamusal hak ve yetkiler tanınmaktaydı. Demir yolu, madencilik, liman işletmesi gibi yüksek miktarda yatırım gerektiren imtiyazlar, yabancı sermayeli anonim veya tröst şirketler tarafından kontrol edilmekteydi. Hükûmetleri tarafından siyasi ve finansal olarak desteklenen mezkûr imtiyazlı şirketler, genellikle Osmanlı kanunlarına tabi olarak İstanbul merkezli faaliyet göstermekte, hisse senetleri borsalarda işlem görmekteydi.[9]

İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838), C 2, Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1974, s. 89; B. Ali Eşiyok, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Anlaşması", *Mülkiye Dergisi*, C 34/S. 266,2010, s. 72, 97.

5 Eric Hobsbawn, *The Age of Capital 1848-1875*, Abacus, London 1995, s. 354; Roderic H. Davison, *Reform in the Ottoman Empire 1856-1876*, Princeton University Press, New Jersey 1963, s. 52; *Düstur, Birinci Tertip*, C 1, İstanbul 1289, s. 230; Donald Quataert, *Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım 1876-1908*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008, s. 56; Toroshan Özdamar, *Osmanlı Madenlerinde Fransız Sermayesi ve Galata Bankerleri; Balya-Karaaydın, Kesendire ve Karasu Maden Şirketleri*, Duvar Yayınları, İzmir 2022, s. 4-5.

6 Özdamar, *age.,* s. 15-20.

7 Cengiz Kallek, "İmtiyazat", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 22, İstanbul 2000, s. 242; Seda Örsten Esirgen, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılara Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, AÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2010, s. 6.

8 Halil İnalcık, "Osmanlı Dönemi Kapitülasyonların Karakter ve Mahiyeti", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 22, İstanbul 2000, s. 251.

9 Turgut Tan, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 22/S. 2, 1967, s. 323-324; Şükrü Karatepe,

Ekonomik kazanç gayesinin siyasi çıkarlarla yönlendirildiği imtiyaz alımlarında Batı Anadolu, Orta Karadeniz, Suriye ve Balkanlar en gözde bölgeler hâline gelmişti. Balkanlar açısından Avrupa sermayesini en çok ilgilendiren sektörler liman ve demir yolları olmuştur. Öyle ki, demir yolu imtiyazı alan ülke, inşa sırasında mal ve hizmet satımı yapmakta, kilometre garantileri sayesinde Osmanlı Devleti'nin doğrudan alacaklısı olmakta, en önemlisi de projenin geçtiği bölgede siyasi nüfuz alanı kazanmaktaydı.[10] Dolayısıyla demir yolu imtiyazları *pénétration pacifque* yani önce iktisadi sonra siyasi nüfuz alanları kurma gibi emperyalist politikaların temel araçlarından ve rekabet sahalarından biri olmuştur.[11] Binaenaleyh Avusturya-Macaristan, doğal yayılım alanı olarak gördüğü Balkanlarda, en geniş demir yolu hattına sahip olan Şark Demiryolları Şirketinin çoğunluk hissesine sahipti. Liman imtiyazları ise, özellikle demir yolu imtiyazlarıyla birleştirildiğinde, imtiyaz sahibi ülkenin mamul ürün ve emtiaları için önemli bir ticari dağıtım merkezi (*hub*) hâline gelmekteydi. Osmanlı Devleti tarafından bakıldığında ise imtiyazların bazı siyasi ve iktisadi kazanımlarından bahsetmek mümkündür. Zira finansal olarak Batı sermayesinin etkisine giren Osmanlı maliyesi her türlü gelir kaynağına ihtiyaç duymaya başlamıştı. Bir kısmı atıl olan bir kısmı verimsiz şekilde işletilen kaynakların yabancı sermayeye açılmasıyla istihdam ve vergi geliri yaratılacağı düşünülmekteydi. Ayrıca siyasi durum dikkate alındığında Balkanlardaki demir yolu ve liman inşaatları ordu lojistiği için son derece önemliydi.[12] Diğer taraftan imtiyazlar vasıtasıyla Çarlık Rusya başta olmak üzere diğer ülkelerden gelebilecek tehditlere karşı destek alınması kolaylaşmakta, Bağdat Demir Yolu imtiyazını alan Almanya örneğinde olduğu gibi siyasi denge ittifakları kurulabilmekteydi. Zira bir ülkede stratejik imtiyazları elinde bulunduran ve derin iktisadi çıkarlara sahip olan yabancı bir devletin, statükoyu koruma eğiliminde olduğu görülmektedir. Kezalik Fransa gibi Batılı devletler, Bosna-Hersek ve Makedonya'yı Osmanlı aleyhine siyasi bir baskı unsuru olarak kullanmış iseler de, mevcut durumun korunması yönünde tavır almaktaydılar.

İdare Hukuku, Anadolu Matbaacılık, İzmir 1988, s. 204; Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul 2008, s. 231-232; Musa Aygül, *Milletlerarası Özel Hukukta Şirketlere Uygulanacak Hukukun Tespiti*, Seçkin Yayınevi, Ankara 2007, s. 39.

10 Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, Hil Yayınları, İstanbul 2008, s. 125.

11 "Pénétration pacifque" yani barışçıl sızma Almanların Osmanlı topraklarındaki yayılım politikası için diğer Batılı devletler tarafından kullanılan bir tabirdir. İlber Ortaylı, *II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, AÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1981, s. 74; Akyılmaz, *age.*, s. 398-400.

12 A. Du Velay, *Essai sur l'histoire financière de la Turquie: depuis le règne du sultan Mahmoud II jusqu'à nos jours*, Paris 1903, s. 547-548.

Makedonya başta olmak üzere Osmanlı'nın Balkan vilayetlerini topraklarına katmak isteyen Yunanistan, Bulgaristan, Sırbistan ve Karadağ 1912'de ittifak anlaşmaları yapmışlardı.[13] Batılı devletler, savaşı engellemek için girişimde bulunsalar da Balkan devletlerinin Osmanlı karşıtı tutumu ağır basmıştı.[14] Netice itibarıyla Karadağ'ın 8 Ekim 1912'de Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmesiyle 1878 Berlin Anlaşması'yla kurulan Balkan statükosu yıkılmış oluyordu.[15] Savaşı iki cephede kabul etmek zorunda kalan Osmanlı Devleti, Bulgaristan ile Trakya cephesinde, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ ile Batı cephesinde mücadele etti. Fakat 1912'nin Kasım ayı sonlarına gelindiğinde Balkan devletleri, Osmanlı'ya karşı üstünlük kurmuşlardı. Zira Bulgarlar, İstanbul önlerindeki Çatalca'ya kadar ilerlemiş, Sırbistan, Karadağ ve Yunanistan Makedonya'yı işgal etmişlerdi.[16] Savaş sırasında Osmanlı Devleti, Avrupalı devletlerin yardımını talep etmiş ve Londra'da bir konferans düzenlenmesi kararlaştırılmıştı.[17] Savaşın başında mevcut siyasi sınırların korunacağını deklare eden fakat Balkan devletlerinin başarısı üzerine tutumlarını değiştiren Batılı devletler, Osmanlı'nın iktisadi ve siyasi açıdan daha fazla darbe almasını çıkarlarına aykırı görmekteydiler. Dönemin Fransa Başbakanı Raymond Poincaré'nin ifade ettiği üzere, işgal edilen bölgelerde ve Küçük Asya'da iktisadi çıkarların devamı için Osmanlı'ya destek olunması gerekmekteydi.[18] Bu nedenle Batılı devletler, ateşkesin sağlanıp savaş sonrası düzenin, mevcut çıkarlara uygun olarak kurgulanmasında mutabık kalmışlardı. İngiltere, Londra Konferansı vasıtasıyla Balkan Savaşlarının siyasi sonuçları üzerine yoğunlaşırken, o dönem Osmanlı'nın en büyük alacaklısı ve yatırımcısı konumunda olan Fransa, yeni düzenin getireceği iktisadi sorunların çözümü için Paris'te bir mali komisyon kurulmasını planlamaktaydı.[19]

13 Ivan Evstratiev Gueshoff, *The Balkan League*, trans. Constatntin C. Mincoff, John Murray, London 1915, s. 10-40; Stanford Shaw-Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, C 2, E Yayınları, İstanbul 2010, s. 350.

14 "Déclarations de M. Poincaré sur la crise", *La Presse*, 6 décembre 1912, s. 1; Fahir Armaoğlu, *Siyasi Tarih 1789-1914*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014, s. 642-643.

15 Richard C. Hall, *The Balkan Wars 1912-1913*, Routledge, London 2000, s. 21.

16 J.A.R. Marriott, *The Eastern Question; An Historical Study in European Diplomacy,* The Clarendon Press, Oxford 1917, s. 402-406; İbrahim Hilmi, *Balkan Harbinde Askeri Mağlubiyetimizin Sebebi*, İstanbul 1913, s. 27-89.

17 Yusuf Hikmet Bayur, *Balkan Savaşları, Birinci Balkan Savaşı III (1912)*, Yeni Gün Haber Ajansı Basın ve Yayıncılık, İstanbul 1999, s. 9.

18 "Déclarations de M. Poincaré à la Commission des affaires extérieures", *L'Indépendant rémois*, 6 décembre 1912, s. 2; "La Situation politique en Europe", *La France militaire*, 6 décembre 1912, s. 1.

19 Raymond Poincaré, *Les Balkans en feu, 1912*, Librairie Plon, Paris 1931, s. 391.

Batılı devletler, Osmanlı kamu borçları ile Şark Demiryolları yükümlülüklerinin bir kısmının muharip Balkan devletlerince üstlenilmesi konusunda zaten görüşme hâlindeydiler.[20] Fransa, yapılan görüşmelerin kapsamını genişletmek amacıyla Paris'te Balkan İşleri Mali Komisyonu adı altında, muharip ülkelerin doğrudan muhatap alınacağı bir yapı kurulmasını teklif etmişti. Komisyonun taslak çalışmalarına Kasım 1912'de başlayan Fransa'nın temel düsturu, halefiyet ilkesi olmuştur.[21] Bir devletin kısmen başka bir devlete intikal etmesi, bir devletin iki veya daha çok devlete bölünmesi, iki ya da daha çok devletin birleşmesi durumlarında, selef devletin gerçek veya tüzel kişilerle kurmuş olduğu hukuki ilişkilerin halef devlete devredilmesine halefiyet (*succession*) ilkesi denilmektedir. Genel olarak borçlar, imtiyazlar, vatandaşlık, devlet malları gibi hususları ilgilendiren halefiyet ilkesi, tüm vakıalar için normatif bir niteliğe haiz olmadığından uluslararası hukukun en karmaşık sahalarından biridir.[22] Halefiyet hukuku ile ilgili olarak XX. yüzyılın başlarında iki doktrinsel yaklaşım benimsenmekteydi. İlki, XVI. yüzyılda Hugo Grotius tarafından Roma Hususi Hukuku'ndaki halefiyet kavramının uluslararası hukuka aktarılmasıyla şekillenen külli halefiyettir. Kişi mirasının, alacak verecek dâhil olmak üzere, varise aktarılması gibi selef devlete ait tüm hak ve yükümlülüklerin halef devlete aktarılmasını savunan külli halefiyet (*universal succession*), XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar hâkim görüş olmuştur. Alman ve İtalyan millî birliğinin sağlandığı süreçte ise halef devletin sadece kendi isteğiyle halefiyeti kabul edebileceğini, aksi hâlde halefiyetin egemenlik ilkesine aykırı olacağını savunan beyaz sayfa (*tabula rasa*) doktrini ortaya çıkmıştır.[23] Dolayısıyla uluslararası hukukta, kapsayıcılık ve bağlayıcılık açısından uzlaşma oluşması zaman aldığından halefiyet gibi devamlılık esaslı normların uygulanmasında belirli bir standarttan söz edilemezdi. Keza uluslararası hukuk normlarının içselleştirilmediği bu dönemde, halefiyet ilkesinin uygulanması ancak siyasi ve

20 "La réunion des ambassadeurs", *La Petite République*, 6 février 1913, s. 3.

21 *Commission financière des affaires balkaniques: documents préliminaires, mai 1913*, Paris 1913, s. 2.

22 Zeynep Pirim, *Devletlerin Uluslararası Sorumluluğa Halefiyeti*, Turhan Kitabevi, Ankara 2016, s. 19; Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri III. Kitap*, Turhan Kitabevi, Ankara 1999, s. 25; Seda Örsten Esirgen, "Lozan Barış Antlaşması Çerçevesinde Halefiyet ve Devamlılık Tartışmaları", *AÜ Hukuk Fakültesi Dergisi*, C 72/S. 1, 2023, s. 6.

23 İzzettin Doğan, *Devletin Milletlerarası Andlaşmalardan Doğan Hak ve Borçlara Haleftyeti Sorunu*, İÜ Yayınları, İstanbul 1970, s. 6-7; Pirim, *age*., s. 17-18; Mahmut Develioğlu, *Milletlerarası Hukukta Devlet Halefiyetinin Andlaşmalar Üzerindeki Etkisi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1998, s. 13-16.

iktisadi açıdan nüfuz sahibi aktörlerin kararlılığıyla gerçekleşebilirdi.[24] Zira doktrinsel açıdan bir devletin bir bölümünün başka bir devlete intikal etmesi durumunda halefiyet uygulanması gerekirken İngiltere, Fransa, İtalya ve Rusya, Osmanlı'dan işgal veya ilhak yoluyla aldıkları topraklar üzerinde bu ilkeyi kabul etmemiştir. Örneğin Fransa, 1830'da Cezayir'i işgal ederken, anlaşmalardan doğan borç ve kapitülasyonların bölgede geçerli olmadığını ilan etmiştir. Üçüncü taraflar, özellikle kapitülasyonlar konusunda, hak kaybına uğramış olsalar da işgalcinin siyasi gücü ve uluslararası dengeler nedeniyle itiraz edememişlerdir.[25] Osmanlı'nın kaybettiği topraklar üzerinde halefiyet uygulamasının ilk örneklerinden biri 1878 Berlin Antlaşması'nda görülmektedir. Bu anlaşmayla bağımsızlığını kazanan Sırbistan ve Karadağ ile topraklarını genişleten Yunanistan, Osmanlı borçlarının bir kısmını üstlenmeyi ve Şark Demiryolları imtiyazının kendi topraklarında kalan bölümlerinde halef olmayı kabul etmişlerdir.[26] Dolayısıyla Batılı devletler yalnızca kendi çıkarlarını ilgilendiren hususular için, siyasi nüfuzlarını kullanılarak, halefiyet ilkesini kabul ettirmişlerdi. Fakat halefiyet konusu, uluslararası hukukun çıkar odaklı işlerliği nedeniyle teoride ve uygulamada tutarsızlıklar oluşturduğundan mezkûr borç ödemesi sürekli ertelenmiştir. Diğer taraftan Trablusgarp Savaşı'ndan sonra imzalanan Uşi Antlaşması'nın 10. maddesine göre İtalya, Trablusgarp'ın son üç yıllık vergi geliri ortalamasını Düyûn-u Umumiyye İdaresine ödemeyi kabul etmişti.[27] Osmanlı'nın ana alacaklıları olan Fransa, Almanya ve İngiltere'nin anlaşmaya mezkûr maddenin eklenmesi ve tahsilatı konusunda Bâbıâli'ye destek oldukları söylenebilir.[28]

Fransa, Kasım 1912'de komisyon taslağıyla ilgili yaptığı çalışmaları Nisan 1913'te olgunlaştırarak ilgili hükûmetlere sunmuştu. Sunulan çalışma programına göre,

24 Devletlerin halefiyeti meselesi, 1978'de imzalanan "Uluslararası Antlaşmalara Halefiyeti Sözleşmesi" ve "1983 Viyana Devletlerin Devlet Malları, Arşivleri ve Borçlarına Halef Olma Sözleşmesi" ile belirli bir standarta oturtulmaya çalışılmıştır. Ceren Zeynep Pirim,"1978 Devletlerin Uluslararası Antlaşmalara Halefiyeti Sözleşmesi Işığında İkili Antlaşmalara Halefiyet: Teorik Bir Değerlendirme", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C 22/S. 2, 2016, s. 135.

25 Doğan, *age.*, s. 31-32.

26 *Commission financière des affaires balkaniques: documents préliminaires*, s. 5; Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, C 1, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1953, s. 420-421.

27 *Düstur, Tertib-i Sani*, C 7, Dersaadet 1336, s. 13; Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS), 1577/1, 16 Ağustos 1912; "La signature de la paix", *Le Grand National*, 31 mai 1913, s. 1.

28 René Pinon, "L'Europe et la guerre Italo-Turque", *Revue des Deux Mondes (1829-1971)*, V 9/N. 3, 1912, s. 630.

Mali Komisyonda dört husus incelenecekti. Bunlar, toprak kazanımları nedeniyle Balkan devletlerine devredilecek borç miktarının belirlenmesi, borcun tahsilinde gerekli olan garantilerin saptanması, devredilen topraklardaki imtiyaz sahipleriyle sözleşme lehtarlarının hak ve yükümlüklerinin halefiyet çerçevesinde korunması, savaş tazminatı ile ilgili taleplerin görüşülmesiydi.[29] Anlaşılacağı üzere Fransa, 1878 Berlin Antlaşması'nda olduğu gibi iktisadi çıkarlarını doğrudan ilgilendiren borçlar ve imtiyazlar meselesine odaklanmıştı.

Mali komisyonun hazırlık çalışmaları sürerken, Londra Konferansı'nın ilk çalışma dönemi 30 Mayıs 1913'te, barış anlaşmasının imzalanması ile sona ermişti. Anlaşma neticesinde Osmanlı Devleti, Edirne dâhil olmak üzere Midye-Enez hattının batısındaki tüm toprakları kaybettiğini kabul etmiş, batıdaki tek sınırdaşı Bulgaristan olmuştu. Avrupa'daki topraklarının neredeyse tamamını yitiren Osmanlı Devleti, toplam vergi gelirinin de yaklaşık beşte birini kaybetmişti.[30]

Londra Antlaşması'nın 6. maddesine göre taraf devletler, toprak devirlerinden kaynaklanan iktisadi sorunların mali komisyon kararlarına uygun olarak çözülmesini kabul etmişlerdi.[31] Böylelikle komisyon çalışmaları tüm devletler açısından bağlayıcı bir niteliğe sahip olmuştu. Komisyonun 4 Haziran 1913'teki ilk toplantısına Fransa, Almanya, İngiltere, İtalya, Avusturya-Macaristan ve Rusya'nın yanı sıra muharip devletler Osmanlı, Sırbistan, Yunanistan, Bulgaristan ve Karadağ delegasyonları katılmıştı.[32] Komisyonda borçlar, garantiler, imtiyazlar ve sözleşmeler ile tazminat meselelerin incelenmesi için dört teknik alt komite kurulması kararlaştırılmıştır. Her devletin iki delege atayacağı bu komiteler, bir sonuç raporu hazırlayıp komisyon genel kuruluna sunacaktı. Komisyonda her

29 *Commission financière des affaires balkaniques: documents préliminaires,* s. 2-3; "Le programme de la commission financière internationale", *La Petite République*, 30 avril 1913, s. 3.

30 Osmanlı Devleti'nin 1909-1910, 1910-1911, 1911-1912 mali yıllarındaki ortalama 26.879.648 liralık toplam vergi gelirinin 5.256.395 lirası Selânik, Edirne, Kosova, Manastır, Yanya ve İşkodra vilayetlerinden toplanmıştı. *Commission financière des affaires balkaniques: compte rendu des travaux préparatoires du Comité de la Dette, 17 juin-18 juillet 1913*, Paris 1913, s. 116-117; "La Turquie devant la Commissıon financière", *Le Matin*, 6 juillet 1913, s. 6.

31 "Le texte du traité préliminaire de paix", Gil Blas, 31 mai 1913, s.2; "Le texte du traité", Le Bourguignon, 31 mai 1913, s. 1.

32 Osmanlı delegasyonu Mustafa Nail Bey, Cavid Bey, Halaçyan Efendi, Muhtar Bey, Nemlizade Muvaffak Efendi, Hancıyan Leon Efendi, Hırant Abro Bey, Sir R. Crawford, M. Rogun'dan oluşmaktadır. Diğer delegasyonlar için bk. *Commission financière des affaires balkaniques: procès-verbaux des séances plénières et rapports présentés au nom des au nom des divers comites*, Premiere Season 4 juin-18 juillet 1913, Imprimerie Nationale, Paris 1913, s. 13-20. Bundan sonra "Commission financière: procès-verbaux" olarak gösterilecektir.

devletin bir oy hakkı bulunacak ve kararlar oy birliği ile alınacaktı. Diğer taraftan Balkan devletlerinin, karar almayı zorlaştıracağı gerekçesiyle oy birliği maddesine şerh koyduklarını ifade etmek gerekir. Zira Rusya'nın kendi lehlerine pozisyon alacağını düşünerek oy çokluğu ile alınacak kararlarda avantajlı olduklarını düşünmüşlerdi.[33]

Teknik komitelerden üçü, Borçlar Komitesi, İmtiyazlar ve Sözleşmeler Komitesi ve Muhariplerin Mali Talepleri Komitesi, çalışmalara 18 Haziran 1913'te başlamıştı.[34] Batılı devletler için esas önem taşıyan komiteler Borçlar Komitesi ile İmtiyazlar ve Sözleşmeler Komitesiydi. Özellikle Fransa, Almanya, Avusturya-Macaristan, hem Osmanlı borçlarındaki payları hem de demir yolu, liman ve madenler gibi sermaye yoğun stratejik sektörlerde sahip oldukları imtiyazlar nedeniyle iki komitede de aktif olarak çalışmaktaydılar.[35] Keza imtiyazlar meselesinde mezkûr üç devlet, halefiyet esaslı devamlılığın uygulanması konusunda son derece kararlıydı. Zira Osmanlı'dan son derece cazip şartlarda alınmış olan imtiyazların devamı, Balkanlardaki siyasi ve iktisadi nüfuzun devamı anlamına gelmekteydi. Bu bağlamda komisyona konu olan imtiyazların veriliş süreci, mukavele ve şartnamelerin önemli maddeleri, işletme usulleri gibi hususlar hakkında bilgi verilmesi, konu bütünlüğü açısından önemli olacaktır.

1. Osmanlı Devleti'nin Balkanlarda Vermiş Olduğu İmtiyazlar

Osmanlı Devleti, 1913 yılına kadar demir yolu, madencilik, liman, beledi hizmetler, ormancılık gibi sektörlerde yüzlerce imtiyaz vermiştir. İmtiyazların önemli bir kısmı madencilik alanında olmakla birlikte maddi anlamda en değerlileri demir yolu ve liman sektörlerinde verilenlerdir.

Balkanlar, Avrupa metalürjisi için elzem olan demir, krom, bakır, çinko, kurşun, manganez açısından çok zengin bir bölgeydi. Ayrıca bitüm, asfalt ve kömür gibi satıh madenciliğine uygun cevher açısından da yeterliydi. 1880'lerden itibaren Avrupa sermayesinin bölge madenlerine olan ilgisi artmış ve hükûmetlerinin desteğiyle imtiyaz alma yarışına girmişlerdi. Bâbıâli'nin komisyona sunmuş olduğu tabloya göre savaş ilanından önce elli dokuz, savaş ilanından sonra beş maden imtiyazı verilmişti. Savaştan önce verilen maden imtiyazlarının otuz biri

33 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 16-20.

34 "Les affaires balkaniques", *Express*, 18 juin 1913, s.1; "Réunion de la Commission financière de Paris", *La Démocratie*, 26 juin 1913, s. 2.

35 "La lutte des intérêts à la Commission financière", *Le Journal,* 17 juin 1913, s. 3.

Selânik, on üçü Edirne, onu Kosova, dördü Manastır ve biri Yanya vilayetlerinde bulunmaktaydı. Mezkûr imtiyazların otuz dördü Osmanlı, dokuzu İngiliz, altısı İtalyan, birer tanesi Alman ve Fransız vatandaşlarına veya şirketlerine verilmişti. Ayrıca üçünü Fransız-Avusturya ortaklığındaki Auguste Rivet et Cie, ikisini Osmanlı-Yunan iştiraki olan Catherine et Cie ve birini Osmanlı-Fransız-İtalyan ortaklığındaki şirketler almıştır. Selânik vilayeti dâhilindeki bir imtiyazın uyruğu ise belirsizdir. Savaş ilanından sonra verilen beş imtiyazın üçü Edirne, biri Selânik ve biri Manastır vilayetlerinde yer alırken biri İngiliz, ikisi Osmanlı-Avusturya, ikisi Osmanlı uyruğundan şahıs veya konsorsiyumlara tevdi edilmişti.[36] Uyruğu Osmanlı olan imtiyaz sahiplerinin sayısı her ne kadar çok gözükse de Osmanlı kanunlarına tabi olarak kurulan yabancı sermayeli iştiraklerin Osmanlı sayıldığını belirtmek gerekmektedir. Maden imtiyazları genelde şahsi müteşebbislerce alınmış olup yatırım büyüklüğü açısından Fransız sermayeli Kesendire, Osmanlı Bankası iştiraki olan Seniçe ve İngiliz menşeili Samakocuk şirketleri öne çıkmaktadır.[37]

Balkanlardaki liman imtiyazlarında Fransız sermayesinin hâkimiyeti göze çarpmaktadır. Selânik Limanı'nın ıslah edilip işletilme imtiyazını 1896 yılında alan Fransız Edmond Bartissol, 5 milyon frank sermaye ile Société Ottomane d'Exploitation du Port de Salonique adını taşıyan bir şirket kurmuştu.[38] 1903'te faaliyete geçen limanın, imtiyaz sözleşmesi 1904'te iyileştirilmiş ve işletme süresi 24 yıldan 40 yıla çıkarılmıştı. Ayrıca liman hasılatından 25.000 frangın Hazine-i Hassa'ya, 100.000 frangın şirkete ödenmesi, borç ve tahvil faizleri ödendikten sonra kalan net kârın %60'ının Hazine'ye, %40'ının şirkete bırakılması kararlaştırılmıştı.[39] 1912'ye kadar Balkan ticareti ve askerî lojistik açısından kârlı bir işletme konumunda olan liman, Yunanistan tarafından işgal edilip bağlantı yolları tahribata uğramıştı.[40] Fransız sermayeli diğer bir liman olan Kavala ise Balkan Savaşları esnasında tam olarak faaliyete geçememişti. Fransız girişimci A. Couvreux, 1907'de liman için başvuru yapmış, 31 Aralık 1910'da etüt sözleşmesini imzalamış ve nihayetinde liman imtiyazını 50 yıllığına almıştı. 15 Mayıs 1912'de

36 *Commission financière des affaires balkaniques: procès-verbaux,* s. 72-73.

37 Kesendire ve Seniçe şirketleri için ayrıca bkz. Özdamar, *age.,* s. 205-261; Toroshan Özdamar, "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Avlonya'da Bitüm Üretimi", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, C 25/S. 2, 2024, s. 59-82.

38 "Port de Salonique", *L'Information financière,* 7 février 1905, s.2.

39 BOA, Hazine-i Hassa Tahrirat Kalemi (HH.THR), 220/16, 26 S 1326/30 Mart 1908; "Société ottomane d'exploitation du port de Salonique", *Recueil financier belge*, 1906, s. 276-277.

40 *Commission financière des affaires balkaniques: procès-verbaux,* s. 95-96.

imzalanan imtiyaz sözleşmesine göre liman üç yıl içinde faaliyete geçirilecek, net kârın %30'u Hazine'ye, %70'i kurulacak olan şirkete tahsis edilecekti.[41] Denizcilik sektöründe Fransız sermayesini ilgilendiren en önemli hususlardan birisi de Deniz Fenerleri Genel Müdürlüğünün işgal bölgelerindeki fenerleriydi. Société Collas et Michel'e 1860'da verilen deniz fenerleri işletme imtiyazı 25 yıllık sürelerle yenilenmişti. En son yenileme ise 14 Nisan 1913'te yani Balkan İşleri Mali Komisyonunun kurulmasından hemen önce yapılmış ve imtiyaz bitişi 1924'ten 1949'a kadar uzatılmıştı.[42]

Balkanlardaki demir yolu imtiyazları, Avusturya-Alman kontrolündeki Şark Demiryolları İşletme Şirketi, Alman nüfuzunun hâkim olduğu Selânik-Manastır Demiryolu Osmanlı Şirketi ve Fransız sermayesinin çoğunlukta olduğu Selânik-Dersaadet İltisak Demiryolu Osmanlı Şirketine verilmişti. Bu şirketler arasında Şark Demiryollarının geçmişi oldukça karmaşıktır. Şöyle ki, Osmanlı Avrupası'nda yapılacak 2.000 kilometrelik demir yolu imtiyazını, 1868 yılında, Avusturyalı bir girişimci olan Baron Maurice de Hirsch almıştı. Doğrudan kilometre garantisi bulunmayan imtiyazda, kilometre inşaat maliyeti olarak hesaplanan 22.000 frangın 14.000 frangını Bâbıâli, 8.000 frangını işletme şirketi karşılayacaktı.[43] Hirsch, sermaye için Osmanlı Devleti adına itibari değeri 400 frank olan %3 faizli 1.980.000 adet tahvil çıkarmıştı. Kilometre garantisi olmaması avantaj gibi gözükse de çıkarılan tahvillerin maddi yükü Osmanlı maliyesinde önemli bir kalem hâline gelmişti. Bu nedenle Bâbıâli, imtiyazı 1.274 kilometreye düşürmüştü. 1875 başlarında hattın sadece 500 kilometrelik kısmı işletmeye açılabilmiş, Bâbıâli büyük maddi zarara uğradığı için inşaat durma noktasına gelmişti. Netice itibarıyla proje için yıllık 28 milyon frank ödeme yapan Osmanlı'nın elinde Avrupa hatlarına bağlanmamış bir demir yolu kalmıştı.[44] İşi tamamlayamayan Baron Hirsch, hisselerini Deutsche Bank-Wiener Bank konsorsiyumuna devretmiş böylece demir yolunun kontrolü Balkanlardaki siyasi nüfuzunu arttırmak isteyen Avusturya-

41 "Déclarations de M. Poincaré à la commission des affaires extérieures", *L'Indépendant rémois*, 6 décembre 1912, s. 2; "Déclarations de M. Poincaré sur la crise", *La Presse*, 6 décembre 1912, s. 1.

42 BOA, Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS), 309/58, 23 RA 1312/24 Eylül 1894; BOA, İrade İmtiyazat ve Mukavelat (İ.İMT), 1/15, 21 R 1312/22 Ekim 1894; BOA, Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR.HMŞ.İŞO), 71/1, 25 Nisan 1329/8 Mayıs 1913; Jacques Thobie, *Intérêts et Impérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914),* Publications de la Sorbonne, Paris 1977, s. 430-431.

43 BOA, Yıldız Esas Evrakı (Y.EE), 29/147, 17 M 1286/29 Nisan 1869.

44 Theodore Bent, "Baron Hirsch's Railway (From the Fortnightly Review)", *Littel's Living Age*, Vol. LXIII, 1888, s. 686-690; Du Velay, *age.,* s. 255-257.

Macaristan hükûmetine geçmişti.[45] Ayrıca Sirkeci-Yeşilköy, Babaeski-Kırıkkilise hatları 1910'da Üsküp-Gostivar hattı ise 1912'de şirket imtiyazına verilmiştir.[46]

Şark Demiryollarının 1888'de açtığı hatlarla Avusturya sınırından Belgrad, Niş, Sofya, Edirne ve İstanbul'a kesintisiz ulaşım sağlanmış oluyordu. Ancak Balkanlardaki en önemli ticari üs konumundaki Selânik şehri Manastır ve İstanbul'a bağlanamamıştı. Ayrıca Bâbıâli, Makedonya'nın güvenliği açısından Manastır-Selânik-İstanbul demir yolu bağlantısının hayati bir öneme sahip olduğunu düşünmekteydi. 1880'li yılların sonlarında Yakın ve Orta Doğu'daki iktisadi hedeflerini Osmanlı üzerine kurgulamaya başlayan Almanya, imtiyaz alımında Fransa ve İngiltere'nin enerjik bir rakibi olmaya başlamıştı. Deutsche Bank, Dresdener Bank gibi finans kuruluşlarını aktif olarak kullanan Almanya, iktisadi nüfuz oluşturmak amacıyla, Şark Demiryolları örneğinde olduğu gibi, ya faal imtiyazlara hisse yoluyla katılmakta ya da alımlara sermaye yoluyla destek vermekteydi. Bu doğrultuda Selânik ile Manastır arasındaki 219 kilometrelik demir yolu imtiyazını, 1890'da Deutsche Bank'ın desteğiyle Alman Alfred Kaulla almış ve Selânik-Manastır Demiryolu Osmanlı Şirketini kurmuştur. Şirkete 14.300 frank kilometre garantisi verilmiş ve Düyûn-u Umûmiyye eliyle toplanan Selânik ile Manastır aşarları teminat olarak gösterilmişti.[47] Alman barışçıl sızma politikasının Balkanlardaki en stratejik unsurlarından olan hat, Balkan Savaşlarından önce maliyetini karşılamaya başlamıştı.[48] Selânik'in İstanbul'a bağlanma imtiyazı ise 1892 yılında Fransız banker Rene Baudouy'e verilmişti. Şark Demiryollarının Ferecik istasyonundan başlayıp, Gümülcine üzerinden Selânik'e ulaşan 510 kilometrelik hat için Bâbıâli, 99 yıl boyunca 15.500 frank kilometre garanti ödemesi yapacaktı.[49] Kilometre garanti ödemesi için Serez, Drama, Gümülcine ve Dedeağaç sancaklarından toplanacak aşarlar ve Selânik-Manastır Demir yolu imtiyazına bırakılan aşarların fazlalığı teminat olarak

45 Charles Morawitz, *Les Finances de la Turquie*, Guillaumin et Cie, Paris 1902, s. 379-381.

46 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 95-96.

47 BOA, Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.EŞA), 14/103, 5 CA 1309/7 Aralık 1891; Du Velay, *age.,* s. 562.

48 "Chemin de fer Salonique à Monastir", *L'Information financière,* 1 janvier 1913, s.9; "Chemin de fer Ottoman Salonique-Monastir", *Cote de la Bourse et de la banque*, 20 aout 1913, s. 3.

49 BOA, İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS), 130/5578, 7 L 1309/5 Mayıs 1892; BOA, Babıali Evrak Odası Evrakı (BEO), 9/632, 28 L 1309/26 Mayıs 1892; BOA, Y.A.HUS, 258/116, 29 N 1309/27 Nisan 1892.

gösterilmişti.[50] Hattın işletilmesi için Osmanlı Bankası, Paris et des Pays-Bas ve H. de Bethmann et Cie himayesinde, merkezi İstanbul olmak üzere 111 milyon frank sermayeli Selânik-Dersaadet İltisak Demiryolu Osmanlı Şirketi kurulmuştu.[51] Osmanlı Bankası Müdürü Sir Edgar Vincent, imtiyazın kârlılığından şüphe duysa da Avrupa Türkiye'sindeki demir yollarını Alman-Avusturya nüfuzuna bırakmak istemeyen Fransız hükûmetinin baskısıyla konsorsiyuma girmeyi kabul etmişti. Zira bu dönemde Osmanlı Bankası, imtiyaz alımı ve finansmanında Fransız hükûmetinin temel aracı haline gelmişti.[52]

Demir yollarının yanı sıra Balkanlardaki kara yolu inşa ve bakımı için iki şirketle sözleşmeler imzalanmıştı. Bunlardan ilki 24 Mayıs 1910'da Alman Dyckerhoff & Widmann şirketiyle yapılmıştı. Sözleşmeye göre, Kosova ve Selânik'te 670 kilometrelik kara yolu, asgari 600.000 lira bedelle inşa edilecek, yani şirkete zikrolunan bedelden az ödeme yapılmayacaktı. Diğer sözleşme ise 7 Temmuz 1910'da Paris merkezli, Société Générale d'Entreprises dans l'Empire Ottoman iştiraki ile imzalanmıştı. Société Générale, Kosova ve Selânik dışındaki Manastır, İşkodra ve Edirne gibi Balkan topraklarında 682 kilometrelik yol yapım ve onarımını, Bâbâli'nin en az 5,5 milyon lira ödemesi karşılığında üstlenmişti. Şirket, devlet yolları genel müteahhidi sıfatıyla söz konusu yolların yapımı için ihaleye çıkıp taşerona yaptırabilecekti. İş bitiminde taşeron ödemesini kendisi yapıp %13,5 kârla Bâbâli'ye faturalandıracaktı.[53]

Komisyon gündemine bazı bayındırlık sözleşmeleri ve kamu hizmeti imtiyazları da alınmıştı. Fransız sermayeli Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, yüklenici şirket sıfatıyla Edirne civarında Meriç Nehri üzerinde bir bent kurup Meriç vadisinin tarımsal kalkınması için çalışmalar yapma imtiyazını 1912'de almıştı. Şirket, ilk etapta 400.000 liralık iş alacak ve hükûmete fatura edilen çalışmalar üzerinden %12 kâr payına sahip olacaktı. Yani 400.000 liraya mâl olan iş karşılığında 44.000 lira (yaklaşık 1 milyon frank) kazanacaktı. Fakat Bulgarların Edirne'yi işgali neticesinde şirketin çalışmaları yarım kalmıştı.[54]

50 Du Velay, *age.*, s. 556-557.

51 BOA, BEO, 93/6960, 1 R 1310/23 Ekim 1892; BOA, Meclis-i Vükela Mazbataları (MV), 71/86, 27 RA 1310/19 Ekim 1892; Morawitz, *age.*, s. 387.

52 André Autheman, *La Banque impériale ottoman*, Comité pour l'histoire économique et financière Ministère de l'Économie et des Finances, Paris 1996, s. 128-129; Edgar Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie*, Imprimerie Gérard Frères, Constantinople 1911, s. 158.

53 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 110-122.

54 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 99-100.

Balkan Savaşlarına kadar Balkanlardaki su, elektrik, hafif raylı sistemler gibi kamu hizmetlerini yürüten imtiyazlı şirketler, Selânik'te faaliyet gösteren Belçika sermayeli Selânik Suları Osmanlı Şirketi ve Selânik Osmanlı Tramvay Şirketi'ydi. Selânik'e Vardar Nehri'nden su getirme ve atlı tramvay işletme imtiyazını alan Belçikalılar, 21 Ocak 1891'de Brüksel merkezli Selânik Suları Osmanlı Şirketini kurmuşlardı.[55] Tramvay imtiyazı için de 1892'de 1 milyon frank sermayeli Selânik Osmanlı Tramvay Şirketi ihdas edilmişti. Şirkete ayrıca Selânik'e elektrik getirme imtiyazını verilmişti.[56] Dolayısıyla Balkan Savaşları başlamadan önce Belçika sermayesi Selânik kamu hizmetlerinde tekel hâline gelmişti.

Netice itibarıyla, Osmanlı genelinde olduğu gibi Balkanlarda batı sermayesinin ciddi çıkarları söz konusuydu. Bu nedenle, I. Balkan Savaşı sırasında Fransız finans matbuatında, Osmanlı Devleti ile birlikte en büyük kaybı Fransız sermayesinin yaşayacağı ifade edilmekteydi. Zira gazetelere göre, Fransa'nın Osmanlı genelindeki doğrudan yatırımı 800 milyon, Osmanlı borcundaki alacağı 1,6 milyar frank civarındaydı.[57] Bu nedenle Fransa, Almanya ve İngiltere başta olmak üzere Batılı devletler, kârlı yatırımlarını Osmanlı Devleti'nin verdiği geniş imtiyazlar çerçevesinde korumayı şiar edinmişlerdi.

2. İmtiyazlar ve Sözleşmeler Komitesinin Çalışmaları

İmtiyaz sahipleri ve mukavele lehtarları haklarının halefiyet ilkesi çerçevesinde Balkan devletlerine devredilmesi koşullarını incelemekle görevli olan İmtiyazlar ve Sözleşmeler Komitesinin delege sayısı 22 idi. İlk etapta Balkan devletlerinin birer delegeyle temsil edilmesi kararlaştırılmıştı. Ancak Balkan devletleri, ikişer delegeyle temsil edilmek için ısrar etmişlerdi. Osmanlı heyeti, Balkan devletlerinin bu ısrarını karar alma sürecini geciktirmeye yönelik bir hamle olarak yorumlamaktaydı.[58] Nitekim Fransa, Balkan devletlerinin iki delegeyle temsil edilme talebini olumlu karşılamış böylece komite 22 kişiden teşekkül etmişti.

55 BOA, İ.MMS, 98/4147, 7 Ş 1305/19 Nisan 1888; BOA, Sadaret Divan Mukavelenameler (A.}DVN.MKL), 30/16, 15 RA 1306/19 Kasım 1888; Memet Yetişgin-Toroshan Özdamar, "Osmanlı Şehirlerinde Belçika Şirketlerinin Altyapı Faaliyetleri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 37/S. 64, 2018, s. 279.

56 BOA, Y.A.HUS, 285/18, 17 CA 1311/26 Kasım 1893; Pech, *age.*, s. 234.

57 "Les Intérêts matériels français en Orient", *Le Réveil*, 7 décembre 1912, s.1; "Les capitaux français dans l'Empire Ottoman", *La Cote*, 28 janvier 1913, s. 3; "L'Expansion commerciale de la France en Turquie et particulièrement en Syrie", *L'Action*, 19 février 1913, s. 3.

58 Cavid Bey, *Meşrutiyet Ruznâmesi*, haz. Hasan Babacan-Servet Avşar, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2014, s. 742.

Buna göre; komite başkanlığına Fransız delege Pierre Jacquin de Margerie, başkan yardımcılığına İtalyan delege Giuséppe Volpi, raportörlüğüne Avusturyalı delege W. d'Adler getirilmiş, sekretarya başkanı ise Fransız Henri Ponsot olmuştu. Komite delegeleri olarak Osmanlı Devleti adına Cavid Bey ve Halaçyan Efendi, Almanya adına Rudolph Pritsch ve Paul von Schwabach, Bulgaristan adına Mihail Popovilieff ve Theodor Stoyanoff, İngiltere adına Sör Paul Harvey, Yunanistan adına Valaoritis ve Alaxandre Naoum, İtalya adına Ernesto Koch, Karadağ adına Lazare Miouchekovitch ve L. Brunet, Rusya adına Arthur Rafflovich ve Baron Boris Nolde, Sırbistan adına Marinkovitch ve Djonlitch, Fransa adına Jean Gout ve J. Peytel seçilmişti.[59] Komitenin kompozisyonu ile atanan delegelerin niteliğine bakıldığında Fransa, Almanya ve Avusturya'nın ağırlık kazandığı görülmektedir.

Balkan devletleri, elde ettikleri toprak kazanımlarının muhafazasında Batılıların onayını almaları gerektiğini bilmekteydiler. Bu nedenle komisyon görüşmelerinin başında halefiyet ilkesini oy birliğiyle kabul etmişlerdir. Dolayısıyla, halefiyet ilkesi doktrinlerinin tümüne uygun olarak halef devletlerin rızası alınmıştı. Buna rağmen komitede uzlaşma sağlanması için uzun bir süreç gerecekti. Zira demir yolu, madencilik, ormancılık, kamu hizmetleri, kara yolu işletmeciliği gibi farklı dinamiklere ve sermaye yapılarına sahip sektörlerde verilen imtiyazlar için farklı uygulamalara gidilmeliydi. Bu nedenle farklı imtiyaz türleri incelenip yeknesak bir çerçeveden ziyade sektör dinamiklerine ve mukavelelere uyarlanan bir sistem geliştirilmeliydi. Ayrıca yönetimsel ve mali olarak bütünsel kalması gereken ulaşım imtiyazlarının birden fazla ülke sınırlarında kalması halefiyetin uygulanmasında başka sorunlar meydana getirecekti.

İlk toplantısını 18 Haziran 1913'te yapan komitenin ana çalışma programına göre, 18 Temmuz'a kadar mümkün olduğu kadar çok imtiyaz incelenip genel ilkeler belirlenecekti. Sonrasında Osmanlı'nın hak ve yükümlülüklerine Balkan devletlerinin halefiyetini tesis eden metinler hazırlanacaktı. Bu metinler komitenin sonraki aylarda yapacağı oturumlarda kesinleştirilecekti. En son aşamada ise kabul edilen kuralların uygulama ve yürütülme yolları araştırılacaktı.[60] Ayrıca Başkan Yardımcısı Volpi, gelecekte çıkabilecek sorunların önlenebilmesi için delegasyonlara dört ilke üzerinde anlaşılmasını teklif etmiştir. Buna göre; komite kararları muharip ülkelerin yanı sıra Arnavutluk için de uygulanacaktı. Delegasyonların sunmuş olduğu imtiyaz listelerinin nihai olmadığı kabul edilip

59 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 51.

60 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 57.

sonradan ortaya çıkacak talepler de değerlendirecekti. Alınacak ilkesel kararlar, komitede temsil edilmeyen ülke vatandaşlarına ait imtiyazlar için de geçerli olacaktı. Son olarak, orman imtiyazları gibi Osmanlı mahalli idareleri tarafından verilen imtiyazlar ve sözleşmelerin geçerliliği hususunda imza tarihinde geçerli olan Osmanlı kanunları esas alınacaktı.[61]

Genel ilkeleri belirlemek amacıyla komite delegasyonlarından vatandaşlarının sahip olduğu imtiyaz ve sözleşmeler için rapor hazırlamaları istenmişti. Anket niteliğindeki bu raporlar, şirketin sermayesi, amacı, imtiyaz fermanı, mukavele ve şartnameleri, yükümlülükleri, kamu düzenine ilişkin düzenlemeler ile savaş sırasında uğradıkları kayıplar için tazminat taleplerini içermekteydi. Bu doğrultuda Almanya, Fransa, İngiltere ve Avusturya-Macaristan delegasyonları, imtiyaz sahibi vatandaşlarından aldıkları mezkûr raporları komiteye sunmuşlardı.[62] Osmanlı Devleti de devredilen topraklarda vermiş olduğu tüm imtiyazların bir listesini komiteye teslim etmiş ve yürürlükteki mevzuatlarıyla ilgili bilgi vermiştir.[63]

3. İmtiyaz Sahiplerinin Komiteye Sunduğu Raporlar

Hatların birden fazla muharip devletin sınırlarında kalması ve kilometre garantileri nedeniyle halefiyet açısından en karmaşık imtiyaz türü demir yollarıydı. Şark Demiryollarının Çatalca-Mustafa Paşa, Edirne-Dedeağaç ve Babaeski-Kırıkkilise hatları Bulgaristan tarafından, Gümülcine-Mitroviça, Selânik-Zibefçe ve Üsküp-Gostivar hatları Sırbistan tarafından işgal edilmiş, Osmanlı topraklarında sadece 112 kilometrelik kısım kalmıştı. Şirket, Avusturya-Macaristan delegasyonu vasıtasıyla komiteye sunduğu raporda, savaş sona ermesine rağmen Sırbistan ve Bulgaristan'ın nihai anlaşma yapılmadığından hatların kontrolünü kendilerine teslim etmediğini belirtmiştir. Rapora göre; hatların nihai sahibi Şark Demiryolları olduğundan kesin toprak paylaşımı hususu çok önemli olmayacaktır. Ayrıca Osmanlı ile imzalanan mevcut imtiyaz şartlarına göre hatların devletleştirilmesi şu an için mümkün değildir. Dolayısıyla Osmanlı'nın halefi sayılan Balkan devletlerinin hatların mülkiyetini alması ancak şirket ile yapılacak müzakereler sonucunda mümkün olabilecekti. Şark Demiryolları, savaş nedeniyle uğradığı gelir ve fiziki kayıplar nedeniyle de tazminat talep etmişti. Şark Demiryollarının farklı devletlerce işgal edilmesi şirketin gelecekteki rejimini de etkileyecekti. Zira

61 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 58

62 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 82.

63 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 57.

şirket, belirli bir işletme ücreti karşılığında gelir üzerinden devletle kâr paylaşımı yapılması esasında işletilmekteydi. Kilometre garantisi olan Babaeski-Kırıkkilise ve inşa halindeki Üsküp-Gostivar dışında bütün hattın geliri tek kalemde toplanıp dağıtım yapılmaktaydı. Mevcut durumda hatlar bölünecek ve imtiyaz şartları değişecekti ki bu durum şirket aleyhine olup halefiyetin fiiliyatta uygulanamaması anlamına gelecekti. Şark Demiryollarına göre bu durumu ortadan kaldırmak için en iyi yöntem, hatların bölünmemesi ve gelirlerin tek kalemde toplanıp gerekli dağıtım yapılmasıydı. Bu dağıtım, Osmanlı'nın demir yolu yapımı için aldığı borcun yıllık ödemesi yapıldıktan sonra hat uzunluğuna göre halef devletlere kâr payı dağıtımı yapılması esasına dayanmaktaydı.[64]

Selânik-Manastır ile Selânik-Dersaadet İltisak Demiryolu şirketlerinin durumu kilometre garantisi ve teminat gösterilen aşar vergileri nedeniyle daha karmaşıktı. Selânik-Manastır Demiryolu Şirketinin komiteye gönderdiği raporda, hatların birden fazla devletin sınırında kaldığını ve kilometre garantisinin tüm hat için belirlenmesi gerektiğini, her devletin kilometre garantisi için aşar vergisine mukabil teminat göstermesini talep etmekteydi. Ayrıca çeşitli ülkelerde işletilecek hatlara sahip olunacağından Osmanlı anonim şirketi statüsünün muhafaza edilmesini istemişti.[65]

Selânik-Dersaadet İltisak Demiryolu Şirketinin Fransa delegasyonu aracılığıyla komiteye sunduğu 28 Haziran 1913 tarihli raporda ise kilometre ödemesi durumundan ayrıntılı olarak bahsedilmektedir. Rapora göre; Ocak 1913'te 1912 mali yılına ait kilometre garanti bedelleri Bâbâli'ye gönderilmişti. Osmanlı hükûmeti ise sadece 1912'nin ilk on ayı için kilometre ödemesi yapmış, Kasım ve Aralık ayına ait 425.640,33 franklık meblağı göndermemişti. Bu nedenle tahvil vade ödemelerinin yapılamadığını, siyasi durum nedeniyle yolcu sayısının düştüğü belirtilerek garanti kilometre ödemelerinin bir an evvel yapılması istenmekteydi. Ayrıca kilometre garantileri için gösterilen aşar teminatlarına benzer sağlam teminatlar gösterilmesi hususunda karar alınması ve savaş sırasında muharip devletlere verilen hizmetlerin ödenmesi talep edilmiştir.[66] Şirket, 1 Ocak-30 Eylül 1913 tarihleri arasında tahakkuk edecek 5,8 milyon franklık kilometre garanti ödemesinin Osmanlı Devleti'nden tahsil edilmesi için Temmuz 1913'te

64 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 130-133.

65 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 135-137.

66 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 141-142.

başka bir rapor daha sunmuştur.[67] Kısacası Fransız sermayeli şirket, nihai barış anlaşmalarının imzalanma sürecindeki tüm zararını, hatlarla fiilen ilişiği kalmayan Osmanlı'dan tazmin etme gayesindeydi. Fransız delegasyonu, şirkete destek verse de kilometre ödemesi hususunda daha gerçekçiydi. Zira delegasyona göre, Kasım 1912'den beri mücbir sebepler nedeniyle aşar vergisini tahsil edemeyen Osmanlı Devleti, garanti ödemesi yapamamış ve bunun sonucu olarak şirket, 2,7 milyon franklık tahvil borcunu ödeyemeyecek duruma düşmüştü. Bu nedenle, hatların işgali ile nihai barış antlaşmalarının imzalanması arasındaki dönemde, garanti ödemelerinin nasıl yapılacağının acilen belirlenmesi gerektiğini ifade etmişler ve Osmanlı delegasyonun görüşünü sormuşlardır. Cavid Bey, Halaçyan Efendi ve Crawford'un komiteye sunduğu cevabi yazıda halefiyet hususuna atıf yapılmış, hatların işgal edildiği tarihin halefiyet başlangıcı olarak kabul edilmesi gerektiği savunulmuştur. Buna göre halefiyet tarihi, Balkan devletlerinin hatlar üzerinde fiili egemenlik kurduğu 1 Kasım 1912'dir. Bâbâli, mezkûr tarihten itibaren kârına ve tasarrufuna hiçbir şekilde sahip olmadığı bu hatların garanti ödemelerini yapmakla yükümlü olamazdı. Dolayısıyla devredilen topraklarda bulunan hatlara ilişkin ödemelerin, işgalci Balkan devletleri tarafından karşılaması gerekmekteydi.[68]

Halefiyet hususunda sorunlu bir başka konu, birden fazla ülkenin sınırlarında kalan kara yolu yapımı, nehir ve ova tesviyesi gibi bayındırlık sözleşmeleridir. Zira bu sözleşmeler, belirli bir işin kamu adına yapılması temelinde olup imtiyazlar gibi işletme esasına dayanmamaktaydı. Ayrıca bazı ülkeler mevzuatları gereği bayındırlık işlerini kamu kurumlarınca yapmakta ve taşerona ihtiyaç duymamaktaydı. Bu nedenle bu tür sözleşmelerde doğrudan halefiyet tesis edebilmesi güç olmaktaydı. Durumun farkından olan Dyckerhoff & Widmann, komiteye sunduğu raporda halefiyetin kesin olarak tesis edilmesini aksi takdirde Selânik ve Kosova'da yol yapım işi sözleşmesinden doğan tazminat haklarının Osmanlı Devleti'nden tahsili konusunda komiteden yardım istemişti. Ayrıca şirket, halefiyet tesisinden sonra ilgili ülkelerle çıkabilecek anlaşmazlıklar için tahkime başvuracağını dolayısıyla kesin halefiyetin uygulanmasını talep etmekteydi.[69] Bir diğer bayındırlık şirketi olan Fransız menşeili Société Générale ise Balkan devletlerinin sözleşmelere halefiyeti konusunda ayrıntılı önerilerde bulunmaktaydı. Buna göre; Balkan devletleri, Osmanlı ile imzalanan sözleşmeyi toprak edinimleri ölçüsünde, ki

67 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 76-78.

68 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 75-76.

69 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 111-112.

bu rakam sözleşme bedelinin %32'sine tekabül etmektedir, devralacaklardır. Osmanlı hükûmeti ile Société Générale arasındaki sözleşmenin mali hükümleri istisnasız olarak uygulanacaktır. Projenin geçtiği Balkan devletlerinin her birinde bağımsız müdürlükler oluşturulması gerekmektedir. Bu itibarla, şirketin umumî masraflarına tekabül eden 12.000 liralık maktu tahsisatın Balkan devletlerine taallûk eden kısmında, müstakil müdürlükler ihdası lüzumunu nazarı itibara almak üzere bir tezyit yapılması icap edecektir. Yol yapımı için Osmanlı hükûmetinin ödeyeceği avanstan Balkan devletlerine düşen miktarın 8 milyon frank olduğu öngörülmelidir. Ekipman zayiatı, savaş nedeniyle meydana gelen ek masraflar, iş yaptırılan taşeronlara ödenecek tazminatlar gibi maddi kayıplar, ilgili devletlerden ayrıca talep edilmelidir.[70]

Madencilik, liman, beledi hizmetler ve ormancılık sektöründeki imtiyaz sahipleri de raporlar sunmuşlardı. Bahse konu imtiyaz türleri, tek bir ülkenin sınırında kaldığından ve demir yolları gibi garanti ödemesi olmadığından halefiyet tesisinin daha kolay olması öngörülmüştü. Madencilik şirketlerinden Seniçe ve Kesendire şirketleri; hukuki haklarının tanınması, imtiyazları dolayısıyla sahip oldukları tapuların halef devlet tarafından bedelsiz şekilde yenilenmesini talep etmişlerdi. Ayrıca Osmanlı kanunlarına tabi olduklarını belirten şirketler, halef ülke uyruğuna geçmeyi ve sözleşmelerin halef ülke mevzuatına uyarlanırken hak kaybına mahal verilmemesi gerektiğini ifade etmişlerdi.[71] Samakocuk Şirketinin raporu ise daha farklıdır. Zira imtiyaz sözleşmesi I. Balkan Savaşı'ndan sonra, 18 Şubat 1913'te imzalandığı için halefiyet konusunda hangi tarihin ele alınacağı konusu tartışmalıydı. İngiliz delegasyonu vasıtasıyla komiteye sunulan şirket raporunda, mukavele ve şartnamelerin savaştan önce, 30 Nisan 1912'de imzalandığı fakat sürecin Osmanlı hükûmeti tarafından sürüncemede bırakıldığı, bu nedenle imtiyaz tarihinin halefiyet dâhilinde değerlendirilmesi gerektiği belirtmişti.[72] Dolayısıyla Société Générale'ın, Dyckerhoff & Widmann'dan daha ılımlı olduğunu belirtmek gerekir.

Fransız sermayeli Selânik Liman İşletme Şirketi, liman silo ve raylarının tahrip edilmesine neticesinde 256.201,21 franklık bir tazminat talep etmiş, bu tazminatın 100.000 frangını Bâbâli'ye ödenmesi gereken kâr payından mahsup etmiş, kalan 156.201,21 frangın faiziyle tahsil edilmesini istemişti. Diğer bir ifadeyle

70 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 120-121.

71 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 85-90.

72 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 83-84.

Yunanistan'ın verdiği zararın bir kısmı, komitenin kararı beklenilmeden Osmanlı hükûmetinden peşinen tahsil edilmişti.[73] Kavala Liman İşletmesi ise henüz tam olarak faaliyete geçmediğinden, halef hükûmetle mutabakata varılırsa tazminat talebinden vazgeçeceğini ifade etmişti.[74] Komiteye rapor sunan beledi hizmet sektöründeki imtiyaz sahipleri ise Selânik Suları Osmanlı Şirketi ve Selânik Osmanlı Tramvay Şirketiydi. Adı geçen şirketler, savaş nedeniyle yaşadıkları operasyonel kayıpların telafi edilmesini ve mevcut sözleşmelerin halef ülkelerce doğrudan kabul edilmesini istemişlerdir.[75]

4. İmtiyazlar ve Sözleşmeler Komitesinde Alınan Kararlar

Çalışmalarına 16 Haziran'da başlayan İmtiyazlar ve Sözleşmeler Komitesi, II. Balkan Savaşı'nın devam ettiği süreçte, 17 Temmuz'da, birinci dönem çalışmalarını tamamlamıştı. Balkan İşleri Mali Komisyonu Başkanı Margeire, teknik komitelerden gelen raporlar doğrultusunda çalışmaların 30 Eylül 1913'e kadar ertelendiğini duyurmuştu.[76] Margerie, savaştan bahsetmese de komisyon çalışmalarının uzak bir tarihe ertelenmesinin nedeni Balkan devletleri arasındaki mevcut anlaşmazlıklardı.[77]

İmtiyazlar ve Sözleşmeler Komitesinin ilk çalışma döneminde imtiyaz sahiplerinin talepleri yazılı olarak alınmış, delegasyonların önerileri tartışılmış ve sektör temelli alt komiteler oluşturularak çalışmalar yapılmıştı. Mezkûr süreçte bazı imtiyaz türleri hakkında kararlar alınmış ise de demir yolları gibi birden fazla ülkenin halef olduğu imtiyazlarla ilgili kararlar komitenin ikinci çalışma dönemine bırakılmıştır.

Birinci çalışma döneminde komitede mutabakata varılan ilk konu imtiyazlı şirketlerin uyruğu meselesiydi. Çünkü şirketlerin uyruğu ve yönetim merkezinin konumu, şirketin tabiiyetini yani hangi devletin kanunlarına göre muamele edileceğini belirlemekteydi.[78] Bu nedenle uyruk meselesinin hukuki açıdan araştırılması için Schwabach, Nolde ve Marinkovitch'den oluşan bir alt komite

73 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 95-96.

74 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 91-92.

75 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 103, 106; "Les vacances de la Commission financière", *La Dépêche*, 19 juillet 1913, s. 2.

76 "La Commission financière", *Le Radical*, 18 juillet 1913, s. 1; "La Commission financière", *Le Figaro*, 19 juillet 1913, s. 2.

77 "La part contributive des Etats balkaniques à la Dette ottomane", *L'Éclair,* 26 décembre 1913, s. 4.

78 Aygül, *age.*, s. 39-40.

kurulmuştu.[79] Schwabach başkanlığındaki alt komitenin hazırladığı rapor, delegelerce görüşülüp bazı değişikler yapılarak kabul edilmiştir.[80] Buna göre;

- Osmanlı uyruğuna tabi olmayan yani Osmanlı anonim şirketi niteliği taşımayan imtiyazlı bir şirket mevcut uyruğunu koruyacaktır. Örneğin, Arnavutluk topraklarında kalan Seniçe Şirketi, Paris merkezli olduğundan halefiyet sonrasında Fransız uyruğunda kalabilecekti.

- İmtiyazlı şirketlerin merkezi, halef devlet sınırları içinde bulunuyorsa, nihai sözleşmeler imzalandıktan hemen sonra o devletin tabiiyetine gireceklerdir. Şirket merkezleri, Yunanistan tarafından işgal edilen Selânik'te olan Selânik Osmanlı Tramvay Şirketi bu statüde değerlendirip doğrudan Yunan tabiiyetine girecekti.

- Kayıtlı merkezleri devredilen topraklar dışında bulunan ancak tüm faaliyetini halef devlet sınırlarında yürüten şirketler, halef devletin kanunları yabancı şirketlerin faaliyet göstermesine izin veriyorsa, Osmanlı uyruğunu koruyabileceklerdir. Bunun için nihai anlaşmaların yapıldığı tarihten başlayarak altı aylık süre zarfında halef devletin yetkili makamlarına başvurup Osmanlı tabiiyetini korumak istediklerini beyan etmelilerdir. Aksi takdirde *ipso jure* yani hukuki olarak halef devletin uyruğunu kabul etmiş sayılacaklardır. Faaliyetleri tek bir devlet sınırında kalan ve merkezi İstanbul olan Selânik Liman Şirketi ve Kesendire Şirketi bu madde üzere olduklarından istedikleri uyruğu seçebileceklerdi.

Komite ayrıca tabiiyeti doğrudan veya istek üzerine değiştiren şirketlerin, halef devlet mevzuatlarına uymaları için bir yıl süre verilmesini kararlaştırılmıştı. Tabiiyet değişikliğinin şirketlere herhangi bir vergi yükü getirmeyeceği ve beyanname tescili dışında herhangi bir formaliteye mahal verilmeyeceği de açıkça ifade edilmiştir.[81] Anlaşılacağı üzere komite, faaliyet alanı tek bir devlet içinde kalan şirketlerin tabiiyeti konusunu karara bağlayabilmiştir. Demir yolu ve kara yolu gibi birden fazla halef devlet dâhilinde faaliyet gösterecek şirketlerin uyrukluğu konusu ise komitenin bir sonraki çalışma dönemine bırakılmıştır.

Komite'nin mutabakata vardığı imtiyaz türlerinden ilki madencilik sektöründe verilenler olmuştur. Komite çalışmalarının başlangıcında, madencilik sektöründe

79 "Comité des concessions et contrats", *Les Nouvelles,* 3 juillet 1913, s. 1; "Commission financière Balkanique", *Cote de la Bourse et de la banque,* 3 juillet 1913, s. 1.

80 "Les concessions et contrats", *Le Figaro,* 10 juillet 1913, s. 2; "Le comité des réclamations", *La Politique coloniale,* 10 juillet 1913, s. 4.

81 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 59, 65.

uygulanacak halefiyet çerçevesinin belirlenmesi amacıyla alt komiteler oluşturulmuştu. Alt komiteler Kesendire, Seniçe ve Samakocuk madenlerini inceleyerek bir mutabakat taslağı hazırlamış ve komitenin onayına sunmuştur.[82] Taslağa göre halefiyetin madencilik sektöründe uygulanmasında esas alınacak hususlar şöyledir;

- Osmanlı Devleti'nin maden imtiyazlarındaki hak ve yükümlükleri, iç güvenlik ile ilgili önlemler dışında, herhangi bir formalite olmaksızın halef devlete devredilecek, imtiyaz süresinin sonuna kadar yürürlükte kalacaktır.

- Savaş ilanından sonra imtiyaz sözleşmelerinde yapılan değişiklikler halef devletleri bağlamayacaktır.

- İmtiyaz sahipleri, halefiyet sözleşmesinin onayından sonraki altı ay içinde imtiyaz fermanı, mukavele ve sözleşmeler ile ilgili tüm belgeleri halef devletin yetkili makamlarına sunacaklardır. Halef devlet ise imtiyaz sahiplerine herhangi bir harç ve masraf çıkmayacak şekilde mezkûr başvuruları onaylayacaktır.[83]

- Devredilen imtiyazlar, imtiyaz sözleşmesi hükümlerine uyması ve imtiyaz sahibinin hak kaybına uğramaması koşuluyla, halef devletin madencilik mevzuatına tabi olacaktır. Diğer taraftan madenin işletilmesinde güvenliği sağlayan polis ve gözetim önlemleri ile kullanılmayan imtiyazların devri konularında halef devletin madencilik mevzuatı kesinlikle uygulanacaktır. Fakat halef ülkelerin madencilik mevzuatı, imtiyaz sahiplerine ek yükümlülükler getiriyorsa veya devredilen imtiyazlara uygulanan ayrıcalıklar ülke içinde faaliyet gösteren benzer nitelikli imtiyazlara zarar veriyorsa anlaşma yoluna gidilecektir. İmtiyaz sahipleri ve halef devletin müzakereleri bir yıl içinde neticelenemez ise konu uluslararası tahkime taşınacaktır.

- Balkan devletleri, sözleşmeleri savaş ilanından önce imzalanmış fakat fermanla onaylanmamış imtiyazların onaylanmasında Osmanlı Devleti'ne halef olacaklardır. [84]

Mutabakat metninden anlaşılacağı üzere, işletilmeyen imtiyaz sahalarının geri alım hakkı ve güvenlik önlemleri dışında halef devlete mevzuat açısından hak tanınmamış, tam halefiyet tesis edilmeye çalışılmıştır. Savaş sonrası verilen imtiyaz

82 "La Commission financière des Balkans", *L'Événement,* 3 juillet 1913, s. 2.

83 *Commission financière: procès-verbaux*, s. 67.

84 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 68-69.

fermanlarıyla ilgili olarak emsal bir uygulamaya gidilmiş ve sözleşmesi imzalanan fakat fermanı verilmeyen imtiyazın halef devlet tarafından onaylanması kabul edilmiştir. Bu karar, Samakocuk madeni özelinde alınmasına rağmen üst komite tarafından benzer durumdaki tüm imtiyazlara uygulanması kararlaştırılmıştır.

Komite, madencilik imtiyazlarından sonra bazı ormancılık ve liman imtiyazlarını incelemişti. Bu sektörlerde, madencilik imtiyazlarında olduğu gibi iç güvenliği ilgilendiren bazı meseleler dışında tam halefiyet ilkesinin uygulanmasına oy birliğiyle karar verilmiştir.[85] Fakat şunu belirtmek gerekir ki, taslak rapor niteliğini taşıyan bu kararların Mali Komisyonda onaylanması gerekeceğinden fiiliyata dökülmesi uzun zaman alacaktı.

Sonuç olarak, komitenin ilk çalışma döneminde, tek bir devletin sınırlarında kalan imtiyazlarla ilgili önemli ilerleme kaydedilmiştir. Demir yolu, yol yapım işleri ve Deniz Fenerleri İdaresinin durumu ikinci çalışma dönemine bırakılmıştır. Yukarıda değinildiği üzere mezkûr sektörlerde verilen imtiyazlar birden fazla ülkeyi ilgilendirdiğinden, halefiyet tarihi tartışmalı olduğundan ve kilometre teminatları gibi hususlar halef ülkelere ek mali yükler getireceğinden kısa vadede mutabakata varılması pek mümkün gözükmemekteydi. Her ne kadar, halefiyet ilkesi işgalci devletler nezdinde oy birliğiyle kabul edilmiş olsa da tüm sektörlerde uygulanabilirliği şüpheyle karşılanmaktaydı. Bu nedenle komitede, Mali Komisyonunun devamı niteliğinde olacak daimi bir Tasfiye Komitesinin oluşturulması ve olası anlaşmazlıkları çözmekle görevli uluslararası tahkim mahkemesinin kurulması yönünde eğilim oluşmuştu.[86]

5. II. Balkan Savaşı'nın Sona Ermesi ve İmtiyazların Durumu

Balkan Devletleri, 30 Mayıs 1913'te sona eren Londra Konferansı'ndan sonra toprak kazanımları konusunda anlaşmazlığa düşmüşlerdi. 29 Haziran 1913'te Bulgaristan'ın Yunanistan ve Sırbistan'a saldırmasıyla başlayan II. Balkan Savaşı, 10 Ağustos'ta Bulgarların yenilgisiyle sona ermişti.[87] Savaş sonunda galip gelen Yunanistan, Sırbistan, Romanya ve Karadağ ittifakı Bulgaristan ile Bükreş Antlaşması'nı imzalamıştı.[88] I. Balkan Savaşı'ndan sonra Mali Komisyon

85 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 60.

86 *Commission financière: procès-verbaux,* s. 61.

87 Hall, *age*., s. 124.

88 Anlaşma metni için bk. *Supplement to the American Journal of İnternational Law Official*, Vol. 8, The American Society of İnternational Law, 1914, s. 13-27.

ile oluşturulan anlaşma zemini bu süreçte bozulma eğilimine girmişti. Keza Yunanistan merkezli *Nea Imera* gazetesi, müttefikler arasındaki anlaşmazlığın derinleşmesi ve Osmanlı'nın borçlar konusundaki tutumu nedeniyle komisyon müzakerelerinin durdurabileceğini yazmaktaydı.[89] Komisyon Başkanı Margeire, gazeteyi doğrular şekilde eylül sonunda yapılacak komisyon çalışmalarının oy birliğiyle ertelendiği duyurmuştu.[90] Bu süreçte, Osmanlı Devleti ile Bulgaristan İstanbul Antlaşması'nı imzalamıştı. Antlaşmanın 16. ve 17. maddelerinde, Şark Demiryollarına atıf yapılarak Bulgaristan'ın şirkete karşı Osmanlı Devleti'nin hak ve yükümlülüklerini devraldığı, el konulan araç ve gereçlerin iade edileceği, ortaya çıkabilecek anlaşmazlıklar için Lahey'deki tahkim mahkemesine başvurulacağı belirtilmesine karşın Balkan İşleri Mali Komisyonundan hiç bahsedilmemişti.[91] Fakat şunu belirtmek gerekir ki, Edirne'nin Osmanlı Devleti'ne iade edilmesiyle demir yolları gibi stratejik ve sermaye yoğun imtiyazların halefiyeti konusunda Bulgaristan'ı ilgilendiren ciddi bir mesele kalmamıştı. İstanbul Antlaşması'nda vurgulanan halefiyet ise Şark Demiryollarının bazı küçük bölümlerini ifade etmektedir. Dolayısıyla II. Balkan Savaşı'ndan sonra imtiyaz ve sözleşmeler konusunda asıl muhataplar Yunanistan ve Sırbistan haline gelmiştir.

Diğer taraftan komisyonun ertelenmesi Selânik-Manastır ve Şark Demiryollarını endişelendirmekteydi. Şirketler, Bâbâli'ye mektuplar yazarak Yunanistan ve Sırbistan ile yapılacak olan sulh antlaşmalarında haklarının muhafaza edilmesini, kilometre garantileri konusunun çözüme kavuşturulmasını talep etmişlerdi.[92] Bu minvalde 14 Kasım 1913'te Yunanistan ile yapılan Atina Antlaşması'nda imtiyazlarla ilgili uyuşmazlıkların Mali Komisyonuna havale edileceği ifade edilmiştir. Antlaşmanın 14. maddesinde, Selânik-Manastır ve Selânik-Dersaadet İltisak Demiryolu şirketlerinin Osmanlı Devleti'ne karşı haiz olduğu hak ve sorumluklara Yunanistan'ın halef olduğu ayrıca belirtilmiştir.[93] Sırbistan ile yapılacak barış antlaşmasının görüşmeleri de Kasım 1913'ün sonunda tamamlanmıştı.[94] Sırbistan ile yapılan anlaşma, imtiyazlara halefiyet konusunda Atina Antlaşması'na benzer hükümler içermekteydi. Antlaşmanın 11. maddesinde

89 "La liquidation balkanique", *La Dépêche*, 21 août 1913, s. 3.

90 "La Commission financière", *Le Figaro,* 27 octobre 1913, s. 2.

91 *Düstur, Tertib-i Sani,* s. 27.

92 BOA, HR.SYS, 1988/6, 11 Ekim 1913.

93 *Düstur, Tertib-i Sani,* s. 54; BOA, HR.HMŞ.İŞO, 36/4, 2 Mayıs 1329/15 Mayıs 1913.

94 "Les principales clauses de l'accord", *L'Homme libre*, 28 novembre 1913, s. 3; "Le traite turco-serbe", *Le Figaro,* 28 novembre 1913, s. 2.

Sırbistan'ın, Şark Demiryollarına halef olduğu ve Mali Komisyonu muhatap olarak kabul edeceği belirtilmekteydi.[95]

1914 yılına girildiğinde, Fransa başta olmak üzere Batılı devletlerin Mali Komisyona olan desteği azalmıştı. Zira günlük gazetelerden takip edilebileceği üzere komisyon çalışmaları ile ilgili yapılan resmî açıklamalar ve yorumlar seyrekleşmişti. Bu durumu doğrular şekilde Yunanistan, 500 milyon franklık bir kredi anlaşması için Selânik ve Kavala'nın gümrük vergilerini teminat olarak gösterildiğini açıklamıştı. Demir yolu şirketleri de kilometre garantileri, hatların iadesi ve tazminat meselelerini muhatap devletlerle çözmeye karar vermişti. Hâlbuki Batılı devletler, Osmanlı borçları paylaştırılmadan Balkan devletlerine herhangi bir kredi verilmeyeceğini ifade etmişlerdi.[96] Dolayısıyla Yunanistan'ın bir Fransız sermaye grubundan kredi alacağı haberi Mali Komisyonun geleceğine dair beklentileri zayıflatmaktaydı. Bu durum karşısında Bâbâli, Yunan hükûmetini protesto ederek Mali Komisyon kararının beklenilmesini deklare etmiş ve Fransız hükûmetine başvurmuştu.[97] Düyûn-ı Umûmiyye tarafı ise yabancı alacaklılar sendikasına bir telgraf göndererek, komisyon kararı beklenilmeden Selânik ve Kavala gelirlerine el konulmasının yabancı alacaklı haklarına zarar vereceğini beyan etmiştir.[98]

Şark Demiryolları ise mezkûr süreçte hatların iadesi için Avusturya-Macaristan hükûmeti nezdinde harekete geçmişti. Zira Sırbistan, İmtiyazlar ve Sözleşmeler Komitesinde ve Osmanlı ile imzaladığı barış antlaşmasında Şark Demiryollarına doğrudan halef olduğunu kabul etse de hatları devletleştirme niyetindeydi. Avusturya-Macaristan tarafı ise Balkanları Avrupa'ya bağlayan ana arter konumundaki demir yolunun kontrolünü bırakmak niyetinde değildi. Demir yolu vasıtasıyla Avusturya-Macaristan tacirleri ve sınai ürünleri Balkanlarda rahatça dolaşabilmekte, Fransa ve İngiltere'ye karşı stratejik bir üstünlük sağlanabilmekteydi. Fakat Sırbistan'ın tutumu, hem iç hem de dış siyasette Avusturya-Macaristan hükûmetini zor durumda bırakmaktaydı.[99] Ayrıca Arnavutluk konusunda Sırbistan

95 Anlaşmanın onaylanma tarihi 26 Mart 1914'tür. *Düstur, Tertib-i Sani*, s. 71-72; BOA, HR.HMŞ. İŞO, 31/3, 8 Haziran 1330/21 Haziran 1914; "Les chemins en Macédoine", *Les Nouvelles,* 17 mars 1914, s. 4; "Turquie, La stuation", *L'Économiste européen*, 17 avril 1914, s. 29.

96 "A l'Etranger", L'Éclair, 23 septembre 1913, s.2; "Courrier de la bourse", Le Figaro, 24 septembre 1913, s. 5.

97 "Les affaires Balkaniques", *La République française*, 6 mars 1914, s. 3.

98 "La Dette Ottomane et les États Balkaniques", *L'Humanité,* 7 mars 1914, s. 3.

99 BOA, HR.SYS, 171/76, 27 Mayıs 1914; "La question des Chemins de fer orientaux", *Le Grand National*, 16 mai 1914, s. 3.

ile anlaşmazlık yaşanmakta,[100] sıcak çatışma ihtimali göz ardı edilmemekteydi.[101] Fransa ve Almanya bu konuda Sırbistan lehine tutum alırken Avusturya-Macaristan ise Osmanlı Devleti ile yakın durmaya çalışmış ve ilişkilerin geliştirilmesi için iktisadi yardımlar vadetmişti.[102] Avusturya-Macaristan'ın tehditlerine karşı Sırbistan, Viyana'ya bir heyet göndererek Şark Demiryollarının Sırp demir yolu taşımacılığı kanunlarına uymasını, tarifeleri belirleme hakkı ve on yıllık bir süreç sonunda hatların devletleştirilmesini istemişti. Taleplerin reddi halinde Şark Demiryollarına rakip bir hat inşa edileceğini ima etmişti.[103] Netice itibariyle, Haziran 1914'te Şark Demiryolları Müdürü Müller ile Sırbistan Bayındırlık Bakanlığı arasında, hattın Sırp sınırlarındaki bölümünün devletleştirilmesi görüşmeleri yapılmış ve taslak bir anlaşma üzerinde karara varılmıştı.[104] Fakat Saraybosna'da, 28 Haziran 1914'te, Avusturya-Macaristan veliahdının bir Sırp tarafından öldürülmesi Şark Demiryolları meselesinin barışçıl yollarla çözümüne imkân vermeyecekti.[105]

Selânik-İstanbul İltisak Demiryolu Şirketi, komisyon görüşmelerinin gecikmesi nedeniyle ekonomik darboğaza girmişti. Bu nedenle Şark Demiryollarının izlediği yöntemi benimsemiş ve kilometre garantilerinin ödenmesi için Fransız hükûmetinden yardım istemişti. Mali Komisyonun mihmandarı olan Fransa, şirketin talebi üzerine komisyon kararlarını beklemeden çözüm bulabilmek için Yunan hükûmetiyle görüşmeler yapmıştı. Görüşmeler neticesinde Yunanistan, Osmanlı Devleti'nin ödemeyi reddettiği kilometre garantisini ödemeyi kabul etmişti. Fransa ve Yunanistan arasındaki mutabakatın hatların statüsünü belirlemediğini, yalnızca kilometre garantisini kapsadığını belirtmek gerekir. Zira Yunan hükûmeti, Sırbistan'ın tutumundan etkilenmiş olsa gerek, son tahlilde hatların statüsü konusunda halefiyete sıcak bakmamaktaydı. Fransa tarafı ise devletleştirmeye karşı olsa da demir yolları açısından oluşan yeni statükonun halefiyet aleyhine bozulduğunu bilmekteydi. Bu nedenle Balkanlardaki demir yolu hatlarının, çok uluslu bir şirket çatısı altında tek elden yönetilmesi için bir taslak üzerinde çalışmaya başlamıştı.[106]

100 BOA, HR.SYS, 2070/66, 20 Ekim 1913; BOA, HR.SYS, 2089/1, 29 Haziran 1914.

101 "Les emprunts balkaniques et les intérêts français", *Le Radical,* 30 septembre 1913, s. 1.

102 BOA, HR.SYS, 171/70, 30 Nisan 1914.

103 "La Compagnie du Chemin de fer jonction Salonique Constantinople", *L'Information financière,* 15 avril 1914, s. 2; "La question des chemins de fer orientaux", *Le Temps,* 10 mai 1914, s. 2.

104 "Le budget ottoman", *Le Temps,* 1 juin 1914, s. 2.

105 "Les relations Serbo-Autrichiennes", *Les Nouvelles,* 1 juillet 1914, s. 1.

106 "Turquie, La situation", *L'Économiste européen,* 17 avril 1914, s. 29; "La Compagnie du Chemin de

Mali Komisyonun toplantılara ara vermesinden neredeyse bir sene sonra, 15 Haziran 1914'te gayriresmî bir toplantı yapılmıştı.[107] Fransa Dışişleri Bakanlığındaki toplantıya Sırp ve Karadağlı delegeler katılmamıştı. Toplantıda, çalışmaların 15 Ekim'de başlaması kararlaştırılsa da 28 Haziran'da başlayan I. Dünya Savaşı, komisyonun sonu olmuştur.[108] Borçlar ve imtiyazlar başta olmak komisyonu ilgilendiren meselelerin birçoğu 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile çözülebilmiştir.

Sonuç

Balkan Savaşları, hem siyasi hem de iktisadi açıdan birçok soruna neden olmuştur. Osmanlı Devleti, Avrupa topraklarının büyük çoğunluğunu yitirirken bütçe gelirinin takribi olarak %20'sini kaybetmiştir. Muharip Balkan devletleri, toprak kazanımları elde etseler de, savaşın getirdiği ekonomik ve siyasi sorunlarla baş başa kalmıştır. Batılı devletlerin 1878 Berlin Antlaşması'yla kurduğu düzen yıkılmış, Osmanlı Avrupa'sında sahip oldukları siyasi ve iktisadi nüfuz alanları tehlikeye düşmüştü. Dolayısıyla bölgesel nitelikteki Balkan Savaşlarının sonuçları, tüm Avrupa'yı ilgilendiren uluslararası bir sorun haline gelmiştir. Batılı devletler I. Balkan Savaşı'ndan sonraki iktisadi düzeni kurgulamak için Balkan İşleri Mali Komisyonunu kurmuşlardı. Fransa, İngiltere, Almanya, Avusturya-Macaristan, İtalya ve Rusya, kendi siyasi anlaşmazlıklarını bir kenara bıkarak, Osmanlı imtiyazlarının halefiyet ilkesi temelinde Balkan devletlerine devredilmesini planlamışlardır. Siyasi nüfuzlarını kullanarak, işgal veya ilhak ettikleri Osmanlı toprakları için halefiyet uygulamalarından kaçınan Batılı devletler, Balkan meselesinde ise sadece kendilerini ilgilendiren hususlar için halefiyet istemişlerdir. Diğer bir ifadeyle Batılı devletler, siyasi sınırlar değişse de bölgedeki iktisadi çıkarların aynen devamı konusunda ortak hareket etmişlerdir.

Mali Komisyonun imtiyazlarla ilgilenen İmtiyaz ve Sözleşmeler Komitesindeki en etkili devletlerin Fransa, Almanya ve Avusturya-Macaristan olduğu anlaşılmaktadır. Balkanlarda daha az iktisadi çıkarı bulunan İngiltere ve İtalya, komite çalışmalarında geri planda durmuşlardır. Fransa, Almanya ve Avusturya-Macaristan komite çalışmalarında genel olarak Osmanlı Devleti'nin önerilerini desteklemişlerdir. Özellikle demir yolu kilometre garanti ödemelerinin Balkan

fer jonction Salonique Constantinople", *L'Information financière,* 15 avril 1914, s. 2

107 "La commission financière des affaires balkaniques", L'Univers, 14 juin 1914, s. 4.

108 "Commission financière des Balkans", *Le XIXe siècle*, 16 juin 1914, s. 2.

devletleri tarafından yapılması hususunda Düyûn-ı Umûmiyye'nin tavsiyelerini dikkate almışlardır. Rusya ise her ne kadar Balkan devletlerini siyasi olarak desteklese de komitede açıkça taraf olmamıştır.

Osmanlı Devleti açısından bakıldığında komisyon çalışmaları borç yükünün hafifletilmesi ve imtiyaz yükümlülüklerinden kurtulma açısından çok önemlidir. Toprak kazanımlarının muhafazasında Batılı devletlerin onayına muhtaç olan Balkan devletleri ise imtiyazların devamını ödenmesi gereken bir diyet olarak görmüşlerdir. Bu nedenle halefiyet ilkesini komisyon görüşmelerinin başında oy birliğiyle kabul etmişlerdir. Fakat bu kabulün fiiliyata dökülmesi mevcut siyasi ve iktisadi koşullar altında mümkün olmamıştır. Zira demir yolu, madencilik, ormancılık, kamu hizmetleri, kara yolu işletmeciliği gibi farklı dinamiklere ve sermaye yapılarına sahip sektörlerde verilen imtiyazlar için bütünsel bir halefiyet çerçevesi çizilmesi oldukça zordu. Ayrıca halefiyetin uygulanması kararlı bir siyasi irade ve öngörülebilirlik gerektirmekteydi. Fakat II. Balkan Savaşı'ndan sonra derinleşen politik gerilimler, zaten tutarlı bir uygulama geçmişi bulunmayan halefiyet ilkesinin geri plana atılmasına sebep olmuştur. Öyle ki, İngiltere ve Fransa, Avusturya-Macaristan'ın Şark Demiryollarını halefiyet ilkesine aykırı olarak millileştirmek isteyen Sırbistan'a, değişen siyasi koşullar gereği destek vermekteydi. Diğer bir deyişle, iktisadi sorunların çözümünde iş birliği temasıyla başlayan komisyon çalışmaları siyasi sorunların kurbanı olmuştur.

I. Dünya Savaşı'nın başlaması ve akabinde Osmanlı Devleti'nin parçalanması nedeniyle Balkan devletleri birçok imtiyaza fiilen halef olmuştu. 1914'ten sonraki süreçte madencilik, liman, kamu hizmetleri sektörlerindeki şirketler, Balkan devletleriyle doğrudan ilişki kurarak faaliyetlerini sürdürmeye çalışmışlardır. Demir yolu sektörünün halefiyeti ve Osmanlı borçlarının dağıtımı meselesi ise yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti ile 1923'te imzalanan Lozan Barış Anlaşması'nda çözülebilmiştir. Her ne kadar bölgesel nitelik taşı da komisyonun imtiyazlara halefiyet ve Osmanlı borçlarının orantısal olarak dağıtımı konularındaki çalışmaları, Lozan barış görüşmelerinin bir provası olmuştur.

KAYNAKLAR

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Babıali Evrak Odası Evrakı (BEO), 9/632, 93/6960.

Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR.HMŞ.İŞO),71/1, 31/3, 36/4, 145/54.

Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS), 1988/6, 171/76, 2070/66, 2089/1, 171/70, 1577/1.

Hazine-i Hassa Tahrirat Kalemi (HH.THR), 220/16.

İrade İmtiyazat ve Mukavelat (İ.İMT), 1/15.

İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS), 130/5578, 98/4147.

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV), 71/86.

Sadaret Divan Mukavelenameler (A.}DVN.MKL), 30/16.

Yıldız Esas Evrakı (Y.EE), 29/147.

Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.EŞA), 14/103.

Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS), 309/58, 258/116.

Süreli Yayınlar

Cote de la Bourse et de la banque

Courrier de Saône-et-Loire

Express

Gil Blas

L'Action

L'Éclair

L'Économiste européen

L'Événement

L'Homme libre

L'Humanité

L'Indépendant rémois

L'Univers

La Cote

La Démocratie

La Dépêche

La France militaire

La Petite République

La Politique coloniale

La Presse

La République française

Le Bourguignon

Le Figaro

Le Grand National

Le Journal

Le Matin

Le Radical

Le Réveil

Le Temps

Le XIXe siècle

Les Nouvelles

L'Information financière

Araştırma-İnceleme ve Kaynak Eserler

Abou-el-Haj, Rifaat A., "The Formal Closure of the Ottoman Frontier in Europe: 1699-1703", *Journal of the American Oriental Society*, Vol. 89/No. 3, 1969, s. 467-475.

Akyılmaz, Gül, *Siyasi Tarih*, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2022.

Armaoğlu, Fahir, *Siyasi Tarih 1789-1914*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014.

Autheman, André, *La Banque impériale ottoman*, Comité pour l'histoire économique et financière Ministère de l'Économie et des Finances, Paris 1996.

Aygül, Musa, *Milletlerarası Özel Hukukta Şirketlere Uygulanacak Hukukun Tespiti*, Seçkin Yayınevi, Ankara 2007.

Bayur, Yusuf Hikmet, *Balkan Savaşları, Birinci Balkan Savaşı III (1912)*, Yeni Gün Haber Ajansı Basın ve Yayıncılık, İstanbul 1999.

Bent, Theodore, "Baron Hirsch's Railway (From the Fortnightly Review)," *Littel's Living Age*, Vol. LXIII, 1888, s. 686-690.

Cavid Bey, *Meşrutiyet Ruznâmesi*, haz. Hasan Babacan-Servet Avşar, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2014.

Commission financière des affaires balkaniques: procès-verbaux des séances plénières et rapports présentés au nom des au nom des divers comites, *Premiere Season 4 juin-18 juillet 1913*, Imprimerie Nationale, Paris 1913.

Commission financière des affaires balkaniques: compte rendu des travaux préparatoires du Comité de la Dette, 17 juin-18 juillet 1913, Paris 1913.

Commission financière des affaires balkaniques: documents préliminaires, mai 1913, Paris 1913.

Davison, Roderic H., *Reform in the Ottoman Empire 1856-1876*, Princeton University Press, New Jersey 1963.

Develioğlu, Mahmut, *Milletlerarası Hukukta Devlet Haleflyetinin Andlaşmalar Üzerindeki Etkisi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1998.

Doğan, İzzettin, *Devletin Milletlerarası Andlaşmalardan Doğan Hak ve Borçlara Halefiyeti Sorunu*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1970.

Düstur, Birinci Tertip, C 1, İstanbul 1289.

Düstur, Tertib-i Sani, C 7, Dersaadet 1336.

Erim, Nihat, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, C 1, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1953.

Eşiyok, B. Ali, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Anlaşması", *Mülkiye Dergisi*, C 34/S. 266, 2010, s. 67-108.

Geyikdağı, Necla, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, Hil Yayınları, İstanbul 2008.

Gueshoff, Ivan Evstratiev, *The Balkan League*, transl. Constatntin C. Mincoff, John Murray, London 1915.

Hall, Richard C., *The Balkan Wars 1912-1913*, Routledge, London 2000.

Hertslet, Edward, *The Map of Europe by Treaty*, V 4, Stationery Office, London 1891.

Hobsbawn, Eric, *The Age of Capital 1848-1875*, Abacus, London 1995.

Holt, Lucius Hudson-Chilton, Alexander Wheeler, *The History of Europe From 1862 to 1914*, The Macmillan Company, New York 1917.

İbrahim Hilmi, *Balkan Harbinde Askeri Mağlubiyetimizin Sebebi,* İstanbul 1913.

İnalcık, Halil, "Osmanlı Dönemi, Kapitülasyonların Karakter ve Mahiyeti", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 22, İstanbul 2000, s. 245-252.

Kallek, Cengiz, "İmtiyazat", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C 22, İstanbul 2000, s. 242-245.

Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C 5, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 2007.

Karatepe, Şükrü, *İdare Hukuku,* Anadolu Matbaacılık, İzmir 1988.

Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul 2008.

Kütükoğlu, Mübahat S., *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838),* C 2, Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1974.

Marriott, J.A.R., T*he Eastern Question; An Historical Study in European Diplomacy,* The Clarendon Press, Oxford 1917.

Mehmed Ağa, Silahdar Fındıklı, *Nusretname,* haz. Mehmet Topal, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2018.

Morawitz, Charles, *Les Finances de la Turquie*, Guillaumin et Cie, Paris 1902.

Ortaylı, İlber, *II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, AÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1981.

Örsten Esirgen, Seda, "Lozan Barış Antlaşması Çerçevesinde Halefiyet ve Devamlılık Tartışmaları", *AÜ Hukuk Fakültesi Dergisi*, C 72/S. 1, 2023, s. 381-415.

Örsten Esirgen, Seda, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılara Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, AÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2010.

Özdamar, Toroshan, "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Avlonya'da Bitüm Üretimi", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, C 25/S. 2, 2024, s. 59-82

Özdamar, Toroshan, *Osmanlı Madenlerinde Fransız Sermayesi ve Galata Bankerleri; Balya-Karaaydın, Kesendire ve Karasu Maden Şirketleri*, Duvar Yayınları, İzmir 2022.

Pazarcı, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri III. Kitap*, Turhan Kitabevi, Ankara 1999.

Pech, Edgar, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie*, Imprimerie Gérard Frères, Constantinople 1911.

Pinon, René, "L'europe et la Guerre Italo-Turque", *Revue des Deux Mondes (1829-1971)*, V 9/ N. 3, 1912, s.599-636.

Pirim, Ceren Zeynep, "1978 Devletlerin Uluslararası Antlaşmalara Halefiyeti Sözleşmesi Işığında İkili Antlaşmalara Halefiyet: Teorik Bir Değerlendirme", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C 22/S. 2, 2016, s. 131-160.

Pirim, Ceren Zeynep, *Devletlerin Uluslararası Sorumluluğa Halefiyeti*, Turhan Kitabevi, Ankara 2016.

Poincaré, Raymond, *Les Balkans en feu, 1912*, Librairie Plon, Paris 1931.

Quataert, Donald, *Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım 1876-1908*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008.

Shaw, Stanford - Shaw, Ezel Kural, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye,* C 2, E Yayınları, İstanbul 2010.

Supplement to the American Journal of İnternational Law Official, Vol. 8, The American Society of İnternational Law, 1914.

Tan, Turgut, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C 22/S. 2, 1967, s. 286-325.

Temperley, Harold W. V., *History of Serbia*, G. Bell and Sons Ltd., London 1919.

Thobie, Jacques, *Intérêts et Impérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914),* Publications de la Sorbonne, Paris 1977.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi (1912-1913), C 3 Kısım 2, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1981.

Uçarol, Rifat, *Siyasi Tarih (1789-2001),* Der Yayınları, İstanbul 2008.

Velay, A. Du, *Essai sur l'histoire financière de la Turquie: depuis le règne du sultan Mahmoud II jusqu'à nos jours*, Paris 1903.

Yetişgin Memet - Özdamar, Toroshan, "Osmanlı Şehirlerinde Belçika Şirketlerinin Altyapı Faaliyetleri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 37/S. 64, 2018, s. 273-308.

Young, George, *Nationalism and War in the Near East*, Clarendon Press, Oxford 1915.