folklor/edebiyat, cilt:18, sayı:71, 2012/3

OSMANLI DENİZ TİCARETİNDE HUKUKİ BİR SORUN: KAZA YAPAN GEMİNİN MALLARI

Şenay Özdemir Gümüş*

GİRİŞ

Ticari faaliyetlerde deniz yolunun kullanımı mal kapasitesi, zaman, maliyet açılarından önemli avantajlar sağlamakla birlikte, tüm bu avantajları birden ortadan kaldırabilecek olan deniz kazaları riskini de içermekteydi. Gemilerin batmaları, karaya oturmaları, çarpışmaları v.b. gibi deniz kazaları can kaybı kadar önemli boyutlarda maddi kayıplara da neden olmaktaydı. Sigortacılığın yeterli ölçüde gelişmediği dönemlerde tüccar açısından deniz kazalarının ardından yaşanan maddi kaybı en aza indirmek önemliydi; bu ise gemide taşınan malların kurtarılabilmesine bağlı olarak bir ölçüde mümkün olabiliyordu. Mal sahiplerinin kazazede gemiden kurtarılabilen mallarını almaları süreci ise bazı zorluklar içermekte olup bu konuda karşılaşılan en büyük sorun kazazede malların el koyma ve yağmalamaya maruz kalmasıydı. Bu sorunun tüccar ve ticari faaliyetler açısından taşıdığı önem eskiçağdan itibaren konuyla ilgili hukuksal düzenlemeler yapılmasına neden olmuştur. Konu, Roma ve Bizans hukuku aracılığıyla günümüze ulaşmış olan Rodos kanununda Avarya kapsamında değerlendirilmiştir. Avarya genel olarak gemi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden korunmak amacıyla yapılan masraflardır (Karaaslan 2009: 166). Bu çerçevede Rodos kanununda denize atılan mallar üzerinde sahiplerinin mülkiyet hakkının devam ettiği,

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

bunlar terk edilmedikleri için ele geçiren kişiler tarafından sahiplenilemeyeceği belirtilmiştir. Geminin batması veya karaya oturması durumunda da mal sahiplerinin kurtardıkları malların yine kendilerine ait olduğu kabul edilmişti (Ertekin 2011: 99-101). Bu kuralın uygulamada sadece yerli tüccar için mi geçerli olduğu, yabancı tüccarları da kapsayıp kapsamadığı sorusu Akdeniz'de uzun bir süre Roma ve Bizans egemenliğinin söz konusu olduğu dönemler için anlamsız olabilir. Ancak Akdeniz egemenliğinin farklı dini ve siyasi yapılar arasında parçalandığı ortaçağda bu sorunun önem kazandığı ve yabancı bir devletin kıyılarında kaza yapan gemiler için bu kuralın geçerli olmadığı görülmektedir.

Osman Turan, ortaçağda geçerli olan uygulamaya göre Hıristiyan ve Müslüman kıyılarında fırtına nedeniyle zarar gören gemilerin taşıdıkları insan ve malların o kıyıya egemen ülkenin malı sayıldığını belirtmektedir. Hatta Moğolların Kırım'a saldırısı sırasında buradan Anadolu'ya kaçan tüccarlardan fırtına nedeniyle kaza yapan bir geminin içindekilerin *cari adete göre* devlet hazinesine alınması bu uygulamanın Anadolu Selçuklu Devleti tarafından da bilindiğini göstermektedir (Turan 1988: 113-114).** Fakat kazazede malların müsaderesinin deniz ticaretine verdiği zarar karşısında 11. yüzyıldan itibaren devletler, aralarında yaptıkları anlaşmalarla bu uygulamaya son vererek kurtarılan malların sahiplerine iadesini garanti altına almaya çalıştılar. Kaza yapan gemi ve içindekilere el koymayı önlemeye yönelik hukuki düzenlemelerin örneklerini 13. yüzyılda Anadolu Selçuklu Devleti'nin Venedik ve Kıbrıs Krallığı ile yaptığı ahidnamelerde görebiliriz. Anadolu Selçuklu Devleti ile Kıbrıs Krallığı arasında 1214-1216 yılları arasında gerçekleştirilen mektuplaşmalarla düzenlenen anlaşmada deniz ticareti ile ilgili olarak taraflardan birine ait bir gemi fırtınaya tutulur veya kaza yaparsa içindeki mal ve insanların diğer taraf gemileri tarafından yağmalanmayacağı, korunarak sahiplerine iade edileceği belirtilmişti (Turan 1988: 113; Turan 2000: 167). 1220 tarihli Anadolu Selçuklu-Venedik anlaşmasında da bu konu ele alınmış ve Selçuklu sularında batan Venedik gemilerindeki mallara ve Venediklilere zarar verilmeyeceği kabul edilmişti (Tutan 2000: 170-171).

Deniz kazalarının ardından Osmanlı mahkemelerine yansıyan ve kazanın meydana geldiği bölgede yaşayan halkın ya da idarecilerin kazazede malları sahiplenmeye yönelik fiilerini içeren şikayetlerin çokluğu bu konunun Osmanlı deniz ticareti açısından da önemli bir sorun oluşturduğunu göstermektedir. Bu sorundan muzdarip olanlar ise hem Osmanlı hem de Osmanlı Devleti'yle ahidname yapmış olan devletlerin müstemen tüccarlarıydı. Bu çalışmanın amacı da, 18. yüzyılda Osmanlı sularında yolculuk yapan yerli ve müstemen ticaret gemilerine ait örnekler çerçevesinde Osmanlı deniz ticaretinde hukuki bir sorun olarak deniz kazalarının ardından kurtarılan malların sahiplerine iadesi sürecini ve bu süreçte yaşanan sıkıntıların incelenmesidir. Bu çerçevede öncelikle Osmanlı deniz ticaret hukukunda kaza yapan gemiden kurtarılan malların statüsü açıklanacaktır.

* Selçuklu hazinesi için müsadere edilen gemi hakkında ayrıca bkz. Peacock 2010: 260-264.

Osmanlı Deniz Ticaret Hukukunda Kaza Yapan Gemilerin Malları İle İlgili Düzenlemeler

Osmanlı sularında deniz kazasından kurtarılan mal ve eşyaların hukuki statüsü geminin tabiyetine bağlı olarak belirlenmekteydi. Kaza yapan gemi Osmanlı tebaasına ait ise bundan kurtarılanlar üzerinde sahiplerinin mülkiyet hakkının devam ettiği kabul edilerek kendilerine iade edilmekteydi.** Yabancı devletlerin gemisi söz konusu olduğunda geminin bağlı olduğu devlet ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkinin niteliği belirleyici oluyordu. Osmanlı Devleti'yle ahidname yapmış, *dârü's-sulh* devletlere bağlı gemilerin kaza yapmaları halinde aşağıda da belirtileceği gibi anlaşma kapsamında kurtarılanların sahiplerine iadesi kabul edilmişti. Ancak bu hak Osmanlı Devleti'yle bir ahidname imzalamamış yani *dârü'l-hârb* kapsamındaki devletlerin gemilerini kapsamamaktaydı ve böyle bir gemi Osmanlı sularında kaza yaptığında içindekiler devlet hazinesine ait kabul edilmekteydi. Nitekim Girit seferinin devam ettiği dönemde Resmo yakınlarında batarak karaya vuran bir *kâfir* gemisindeki eşyaların *cânib-i mîrîye* ait olduğu belirtilmişti (Oğuz 2002: 22/137).

Ahidnameli devletlere ait kaza yapan gemilerin içindeki can ve malların korunmasına ve sahiplerine iadesine yönelik Anadolu Selçuklu Devleti ahidnamelerinde yapılan düzenlemeler Osmanlı Devleti tarafından da devam ettirilmiştir. Bu konunun Osmanlı Devleti'nin Venedik ile yaptığı 1718 tarihli ahidnamede karşılıklı bir yaklaşımla değerlendirildiği görülmektedir. Buna göre her iki taraf da kendi sularında yolculuk yapan gemilerinin hava koşulları nedeniyle kaza yapmaları halinde içindeki insanların can ve mal güvenliğinin korunacağını kabul etmişti.**** 1675 tarihli İngiltere Ahidnamesi'nde ise konu daha ayrıntılı bir şekilde ancak tek taraflı olarak ele alınmıştır. Osmanlı Devleti, fırtına nedeniyle zarar gören İngiliz gemilerine denizde Osmanlı gemileri ve karada da halk tarafından yardım edileceğini kabul etmiştir. İngiliz gemileri ihtiyaçlarını karşılamak üzere Osmanlı liman ve iskelelerinden de yararlanabileceklerdi. Eğer bu gemiler karaya vurursa o bölgedeki yöneticiler kendilerine yardımcı olup koruyacaklar, kurtarılan malların iadesi ve çalınan malların da bulunarak sahiplerine verilmesini sağlayacaklardı (*Muahedat Mecmuası I* 1294: 242). Bu madde 1740 tarihli Fransa Ahidnamesi'nde de yer almıştır.**** Fransa ile yapılan bu anlaşma-

* 1759 yılında şiddetli rüzgar ve fırtına nedeniyle Akdeniz'de bir çok gemi kaza yapınca o bölgedeki idarecilere kıyıya çıkan mal ve eşyaların bulunarak sahiplerine iadesi için emir gönderilmişti, Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), C. Bh. No: 12315; ayrıca bkz. C. İkt. No: 411 (28 Temmuz 1798); C. Bh. No: 1692 (29 0cak 1805).

** 1718 tarihli Osmanlı-Venedik Ahidnamesi'nin 24. maddesine göre bu konu şöyle ifade edilmiştir: "*Venedik gemileri memâlik-i mahrûseme gelûr iken muhâlif yel çıkub ol gemi helâk olub ne mikdâr âdem kurtulur ise âzâd oluna esvâbları kurtulur ise sâhiblerine vireler, kapûdân cânibinden ve âdemlerinden ve sâirlerinden kat'â dahl olunmaya ve memâlik-i mahrûsemden bir gemi ol tarafa varır iken muhâlif yel çıksa ol gemi helâk olub içinde âdem kurtulur ise Venediklûden ânlara dahl olunmayub esvâbları sâhiblerine virile kat'â dahl ve nizâ' olunmaya*", *Muahedat Mecmuası II* 1294: 193

*** "*Deryâda fırtına muzâyıka virüb gemilerine mu'âvenet lâzım oldukda ol mahalde hâzır bulunan eğer hassa gemiler halkıdır ve eğer gayrıdır mu'âvenet ve muzâheret eyleyeler ve kalyonlarının serdârı ve rüesâsının muhtârı kapûdânların kâymakâmı ri'âyetinden ihtimâmı husûsunda dakîka fevt olunmayub ve akçeleriyle zâd û zevâdları tedârikinde sa'y ve ihtimâm eyleyeler ve eğer şiddet-i rûzgâr ile deniz gemilerin karaya atar îse beğler ve kâdılar ve gayrılar mu'âvenet idüb kurtulan esvâb ve emvâl girü kendülerine virilüb dahl olunmaya*", bkz. *Muahedat Mecmuası I* 1294: 18.

da belirtilen önemli bir husus da kaza yaparak karaya vuran Fransız gemilerinden, gemiyi onarmak veya başka bir yere götürmek üzere karaya çıkarılan mallardan eğer orada bir alışveriş söz konusu değilse kesinlikle gümrük ve herhangi bir vergi istenmemesi gerektiğidir.*** Bu madde özellikle aşağıda belirtilecek olan kaza yapmış gemilerden kıyıya vuran mallara vergi alma gerekçesi ile el koyan bölge yetkililerinin bu hareketini önlemeye yöneliktir. Bu hususlar Osmanlı Devleti'nin 1783 tarihli Rusya Ahidnamesi'nde de aynen -ancak karşılıklı olarak- taahhüt edilmiştir (*Muahedat Mecmuası III* 1297: 287). 1761 tarihli Almanya ve 1783 tarihi İspanya Ahidnamelerinde kaza yapan gemilerin korunması hususu ve karaya vuran gemilerdeki mallardan kurtarılanların bu ülke konsoloslarına teslim edilmesi kabul edilmiştir (*Muahedat Mecmuası I* 1294: 86, 217). Almanya Ahidnamesinde ayrıca kurtarılan malların konsolosa teslimi sırasında amele ve nakliye ücreti dışında herhangi bir şey istenmeyeceği belirtilmiştir (*Muahedat Mecmuası I* 1294: 86).

Deniz kazaları sonrası hem yerli hem de müstemen tüccarların zararlarını mümkün olduğunca telafi ederek ticaretin devamlılığını sağlamayı amaçlayan bu tutum İslam hukukunun konuya yaklaşımıyla da uyumludur. Deniz ticaret hukukunun oluşumunda önemli rol oynayan İslam hukukunda kazazede malların sahiplenilmesi *sebepsiz zenginleşme* kapsamında değerlendirilmiştir. Buna göre Müslüman bir ülkenin kıyılarında batan veya kaza yapan gemilerde ele geçirilen mallar İslam hukukuna göre *buluntu* olarak kabul edilmekte ve bu tür malları bulanların bunları, kamuya ilan ederek sahibinin çıkması durumunda iade etmek üzere bir yıl koruması altına alması gerekmekteydi. Bir yılın sonunda sahibi ortaya çıkmazsa bulduğu kendisinin olurdu. Ancak buluntu mal, ilan edilmeden veya bir yıl beklenmeden sahiplenilirse hukuken bu durum sonuçta tazmini gerektiren bir sebepsiz zenginleşme olarak kabul edilmekteydi (Karaaslan 2009: 186, 192).

Deniz Kazaları ve Kurtarılanların Sahiplerine İadesi

Osmanlı denizcilik tarihine ait kayıtlar incelendiğinde gemi kazalarının çok sık yaşanan olaylar olduğu görülür. İncelediğimiz örneklerde gemilerin seyrüsefer sırasında kaza yapmalarına ağırlıklı bir şekilde fırtına gibi hava koşullarının neden olduğu görülmektedir. Kaza sonucunda gemiler batmakta ya da belgelerde *sığa oturmak*, *karaya düşmek*, *baştankara olmak* biçiminde ifade edildiği şekliyle sürüklenerek kıyıya vurmaktaydılar. Gemilerin karaya vurduğu bazı örneklerde özellikle kazanın meydana geldiği bölgede dip yapısının kum olması gibi fak-

* *"Devlet-i 'aliyyemin sevâhiline Françe sefâînînden biri varub kazârâ karaya düşer ise eşyâsını tahlîs içün her vechle mu'âvenet oluna ve karaya düşen sefîne ta'mîr olunması mümkün oldukda yâhûd bir aher sefîneye tahlîs olunan eşyâsını ta'yîn olunan mahalle götürmek içün tahmîl eyledikde mâdem ki ol mahalde bey'ü şirâ etmeye gümrük ve bir dürlû resm talep olunmaya"*,bkz. *Muahedat Mecmuası I* 1294: 32. Bu konuya 1675 tarihli İngiltere Ahidnamesi'nde de yer verilmiştir: *"...Ve İstanbul'a gelecek gemileri rûzgâr muhâlif olmağla Kefe'ye veya olcânibe bir mahalle her düşdükde hüsn-ı rızâlarıyla bey' ve şira' itmeden kimesne cebren metâ'ların taşra çıkarub almayub ve âdemlerin ve gemilerin rencîde olınmıya ve olcânibe varan gemilerine kimesne mâni' olmayub mahûf ve muhâtaralu yerlerde hükkâm İngilterelünün gemileri ve içinde olan âdemlerin ve erzâk ve esvâb ve mâlların himâyet ve sıyânet edüb zarar ve ziyân etdirmeyeler*", bkz. *Muahedat Mecmuası I* 1294: 249. Avrupa devletleri ile yapılan ahidnamelerde yer alan deniz kazaları maddesi ile ilgili ayrıca bkz. BOA, HR. MKT. No: 112/1 (5 Temmuz 1855).

törler sayesinde gemideki yolcu ve mallar herhangi bir zarar görmeden kurtulabilmekteydiler.** Bazen de zor durumda kalan gemiyi hafifleterek batmasını önlemek üzere mallar bilinçli olarak denize atılmaktaydı. Yeniçerilerin ekmekleri için gerekli unu taşıyan gemi Silivri yakınlarında büyük bir fırtınaya yakalanınca gemidekiler 70 un çuvalını denize atıp kurtulabilmişler kıyıya vuran çuvallara ise bölgede yaşayanlar el koymuştu **(**BOA, İE. Ask. No: 6952).

Böyle bir deniz kazasının ardından kazazede gemi ve içindekilerin kurtarılması için kısa sürede yardım etmek önemliydi. İstanbul'a miri zahire taşıyan bir gemi Limni'de Kandiye Körfezi limanında kaza yaptığında geminin reisi buradaki mahkemeye gelerek durumu haber vermiş ve bölge halkı 4 gemiyle yardımına gönderilerek gemideki buğdayın önemli bir kısmı kurtarılmıştı (BOA, C. Bh. No: 3217). Bu örnekte kurtarma çalışmalarına katılanlara herhangi bir ücret verilip verilmediğini öğrenemiyoruz. Taşınan malın mirî zahire olması nedeniyle bir ücret ödenmemiş olabilir, ancak hukuken kaza yapan bir geminin ve içindekilerin kurtarılması sırasında herhangi bir masraf yapılırsa bu para yardım edenlerin talebi halinde mal sahiplerinden istenebilmekteydi (Karaaslan 2009: 195). Nitekim 1763 yılında Midye yakınlarında kaza yapan bir gemiden kurtarılan malların sahipleri bunların çıkarılması için yapılan masrafı ödedikten sonra mallarını geri almışlardı (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 6/236/662).

Yüzeyde kalan, kıyıya vuranların aksine denize batan mal ve eşyaları kurtarmak daha zordu ve bu iş için dalgıçlar kullanılıyordu. Mal sahipleri su altında kalan mallarını çıkarmak üzere dalgıçları kendileri bulabildikleri gibi bu konuda devletten de yardım isteyebiliyorlardı (BOA, C. Hr. No: 2084). Karadeniz sahilinde kaza yapan gemilerden denizde kalan top, demir, kereste v.b.nin çıkarılması Fener köyü halkının göreviydi. Bunların denizden çıkardıkları top ve demirlerden donanma gemilerine ait olanlar Tersâne-i Âmire'ye gönderilirdi. Ticaret gemilerine ait olanlar ise sahiplerine bir *resm-i âdî* ödemesinin ardından verilir ve bu para malzemeleri çıkaran dalgıçlar ve subaşı arasında paylaşılırdı. Denizden çıkarılanların sahibi belli bir süre beklendikten sonra ortaya çıkmazsa bunlar beytü'l-mâle ait kabul edilerek satılır ve parası yine belirtilen kişiler arasında paylaştırılırdı (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 9/52/194).

Bu şekilde kazazede gemilerden kurtarılan mal ve eşyalar için kural açıktı; sahibine veya mirasçılarına vermek. Bunu sağlamak kazanın meydana geldiği bölgedeki idari, askeri veya adli yetkililerin sorumluluğu altındaydı. Bu kişiler, bir gemi kazası olduğunda kıyıya vuran malları sahibine veya kaza sırasında bu kişinin ölmesi durumunda varislerine vermek üzere korumaya alırlardı.*** Karadeniz'de gördüğümüz bir uygulamaya göre kaza yapan tüccar gemilerindeki eşya ve malların korunması için Midye'ye kadar olan bölgedeki köylerin halkından bir kişi *kenarcı* olarak atanmaktaydı (BOA, HAT No: 46111-B).

---

* Resmolu iki tüccarın sabun ve zeytinyağı yükledikleri gemi Silivri yakınlarında Ereğli önündeki sığlığa oturduğunda gemidekiler malları karaya çıkarabilmişlerdi, bkz. *İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 5/5/11 (Eylül 1758); 1761 yılında Podima köyünde kuma oturan bir geminin içindekiler sağ salim kurtulmuşlardı, *a.g.e.,* No: 6/78/216 (Aralık 1761).

** Midye nahiyesine bağlı Gerice köyünün zabiti, batmış olan gemilerden köyün sahiline çıkan yağları marifet-i şer'le mühürleterek bu malların kendilerine ait olduğunu ispat eden sahiplerine iade etmişti, *İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997*,* No: 2/68/243 (Ocak 1746); benzer örnekler için bkz. *a.e.g.,* No: 6/350/993 (Aralık 1763); No: 9/200/741 (Aralık 1777); BOA, C. Ask. No: 28402 (Şubat 1793).

Deniz kazalarının ardından kurtarılan mal ve eşyaların sahiplerine iadesinde öncelikle bölge mahkemesi yetkiliydi (BOA, C. Adl. No: 1791, C. İkt. No: 2031). 1737 yılında tüccar Atanas'ın İzmir'den satın aldığı 470 vukye kahvesini yüklediği gemi Midilli kazasının Göle kıyısında kaza yapıp karaya vurduktan sonra, tüccar kurtarılan kahvesini, gemi reisi de geminin aletleri ve eşyasını Midilli nazırı ve adamlarından tamamen teslim aldıklarını şeriye siciline kaydettirmişlerdi (*51 Numaralı Midilli Şeriye Sicili*, No: 3/7-14). Ancak, genellikle malların kendilerine iadesinde sorun yaşanması halinde mal sahiplerinin talebi üzerine İstanbul'dan (çoğunlukla İstanbul gümrüğünden) bir görevli atanır ve onun vasıtasıyla kazazede mallar İstanbul gümrüğüne getirilip sahiplerine burada teslim edilirdi.*** Tüccarlar mallarını geri alırken bunların kendilerine ait olduğunu kanıtlayan gümrük kağıdı v.b. belgeleri göstermekteydiler (BOA, C. Dh. No: 15959).

Müstemen tüccarlar da bir kaza durumunda mal ve canlarının güvenliğini sağlamak üzere bölgedeki yetkililere başvurmaktaydılar. 1709 yılında Avlonya sancağının Mezakiyye kazası yakınlarında bir Felemenk kalyonu kaza yaptığında aralarında Baston Kalesi dizdarı ve imamının da olduğu Draç kazası köylüleri ve denizden de Ülgünlü bazı reisler gelerek yardım etme vaadiyle gemidekilerin karaya çıkmasını istediklerinde geminin kaptanı Avlonya emini gelmeden karaya çıkmayacağını belirtmişti (BOA, İE. Bh. No: 1329). Ahidnamelerde de belirtildiği gibi kazazede malların sahiplerine iadesinde müstemenin bağlı olduğu devletin elçi ve konsolosları önemli rol oynuyordu. 1769 yılında Venedik elçisi Silivri yakınlarında kaza yapan bir Venedik gemisindekilere ahidname gereğince yardım edilmesi, malların karaya çıkarılması ve bölge halkının aldığı malların bulunması konularında buradaki zabitlerin yardımı için emir verilmesini istemişti (BOA, C. Hr. No: 1069). Müstemenlerin taraf olduğu bu tür olaylarda dava yerel mahkemede çözümlenemezse Divân-ı Hümâyun'a taşınabilmekteydi (*51 Numaralı Midilli Şeriye Sicili*, No: 3/20-31).

Kazazede Mallara El koymalar Ve Yağmalamalar

Deniz kazalarının ardından mal sahiplerinin kurtarılan mallara el koyulduğu, yağmalandığı, kendilerine iade edilmediği şikayetini içeren bir çok örnek bulunmaktadır. Bu şikayetler sonucu hukuki süreç başladığında önce bir inceleme yapılarak iddiaların doğru olup olmadığı araştırılırdı. Bunun için genellikle kazanın gerçekleştiği bölgedeki halkın (BOA, İE. Bh. No: 1329), bazen de deniz kazasının gerçekleştiği sırada o bölgede yolculuk yapan kaptanların olayla ilgili bilgilerine başvurulurdu (BOA, C. Bh. No: 1692). Mahkemeye yansıyan olayların önemli bir bölümünde yağmalamayla suçlananlar kazanın gerçekleştiği bölgenin halkıdır. Bu kişiler genellikle kaza sonrası dalgaların kıyıya taşıdığı malları kolayca topluyorlardı (BOA, İE Dh. No: 2396). 1760 yılında yaşanan bir deniz kazasında ise Bandırma halkından bazı kişiler kayıklarla geminin battığı yere gelerek ellerindeki kancalarla deniz yüzeyindeki malları almışlardı (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 5/192/587). Ancak kazadede malların

* *İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 3/184/705 (Aralık 1752); No: 8/188/608 (Eylül 1774). 1736 yılında Midilli'de kaza yapan Venedik gemisinden yağmalanan malların sahibine iadesi için Akdeniz firkateler başbuğu Emeksiz Kaptan mübaşir olarak atanmıştı, *51 Numaralı Midilli Şeriye Sicili*, No: 3/20-32 (Eylül 1736).

yağmalanmasında bölge halkı kadar oradaki idareciler de önemli bir rol oynamakta hatta çoğu kez halkla birlikte hareket etmekteydiler. 1737 yılında bir Venedik gemisinin İstanbul'a gelirken Midilli'de Bababurnu adlı yerde karaya vurarak parçalanmasının ardından bu gemiden kurtarılan eşyanın bir kısmının aralarında dizdarın da olduğu ada halkından bir gurup tarafından yağmalanıp satıldığı tespit edilmişti (*51 Numaralı Midilli Şeriye Sicili*, No: 3/20-31).

Gerçekten de birçok örnekte asıl görevleri kazazede malları koruma altına alarak sahiplerine iade etmek olan bölgedeki yöneticilerin de bu mallara el koydukları, sahiplerine iade etmedikleri veya iade etme konusunda güçlük çıkardıkları görülmektedir.** 1746 yılında İstanbul'a mal taşıyan Süleyman Reis'in gemisi Kefken Adası yakınında kaza yaptığında Kocaeli sancağı mutasarrıfının gönderdiği mübaşirler bu gemiden kurtarılan malların "*cümlesi beytü'l-mâle âid olmışdur"* diyerek sahiplerine iadede güçlük çıkarmışlardı (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 2/171/588). 1755 yılında yaşanan bir olayda ise yetkililer kaza yapan geminin mal ve aletlerine el koyma gerekçelerini *"bu misillü başdan karaya düşen her ne olur ise olsun bizümdür"* şeklinde açıklamışlardı (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 3/330/1215). 1772 yılında da Bigados köyü subaşısı İbrahim, malların "*mücerred zâbiti olduğum karye-i mezbûre toğrağında"* düştükleri için bunları zapt ettiğini söylemişti (*İstanbul Ticaret Tarihi I,* No: 8/28/85). Bu örneklerde mallara el koyan yetkililerin ifadeleri bunlar üzerinde Osmanlı Devleti'nin, dolayısıyla devleti bölgede temsil eden kişiler olarak kendilerinin hakkı olduğu yönündeki düşünceyi ortaya koymaktadır. Bu ise aslında *hârbî* bir devletin gemisinin kaza yapması halinde söz konusu olan müsadere anlayışının genellenerek yerli-yabancı tüm gemiler için uygulanmasıdır. Nitekim Değirmenlik yakınlarında batan bir Fransız gemisindeki mallara ait bir başka olay bu düşüncenin halk arasında da mevcut olduğunu göstermektedir. Bu örnekte 1779 yılında Mısırî İsmail Beğ'in İstanbul'a gitmek üzere bindiği ve eşyalarını da yüklediği bu müstemen gemisi batınca Fransız konsolosu batan gemideki eşyayı çıkarmak istemiş ancak Değirmenlik adası reayası "*bu mahallde batan eşyâ bizimdir ihrâc ettirmeziz*" diyerek dalışlara engel olmuşlardı. Bu durum üzerine denizdeki eşya ve paraların çıkarılması için donanmadan iki firkate gönderilmesi kararlaştırılırken, bu gemiler gelene kadar eşya ve paralara bir şey olursa ada halkından tazmin ettirileceği belirtilmişti (BOA, C. Dh. No: 16429).

Birçok kez de idareciler zapt ettikleri malları sahiplerine iade ederken birtakım ödemeler talep etmişlerdir. Aslında yukarıda da ifade edildiği gibi kazazede malların kurtarılması sırasında yapılan masraflara karşılık olarak bir ücret istenebilmekteydi. Ancak buna dair örneklerde idarecilerin, mal sahiplerinden para taleplerinin gerekçesi bu masraflarla ilgili değildir ve para bir *vergi olarak* istenmektedir. Karadeniz'deki çeşitli liman ve iskelelerden İstanbul'a mal taşıyan kapan tüccarları, gemilerinin kaza yapması halinde o bölgedeki idarecilerin kurtarılanları korumaya alıp durumu Boğaz nazırına haber vermeleri, Boğaz nazırının görevlendireceği kişinin de tüccarın geri alabilmesi için herhangi bir vergi talep etmeksizin bu malları

* 1786 yılında bir Rus tüccarın malını taşıyan geminin Şile yakınlarında karaya vurmasının ardından karaya çıkarılan mallara Şile naibi, zabiti v.s. nin el koyduğu tespit edilince, bu kişilere malları sahibine iadesi için İstanbul'a gönderilmeleri emredilmişti, BOA, C. Hr. No: 5430. Bu konuda idareciler hakkındaki şikayetlerle ilgili bazı örnekler için bkz. BOA, C. İkt. No: 2031 (Kasım 1793); *İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997*,* No: 2/253/845 (Kasım 1747); No: 3/245/915 (Kasım 1753); No: 5/179/542 (Ocak 1760).

İstanbul gümrüğüne nakletmesi gerekirken mallarının bölge idarecileri tarafından zapt edilerek saklandığından, kendilerinden vergi ve toprak bastı parası talep edildiğinden şikayet etmekteydiler (BOA, C. İkt. No: 1124). İdarecilerin bölgelerinde kaza yapan gemilerden kurtarılan mallar için sahiplerinden vergi ödenmesi talepleri, Osmanlı gümrük uygulamasıyla ilgili görünmektedir. Osmanlı gümrük sistemine göre gemiyle getirilip karaya çıkarılan veya karadan getirilip gemiye yüklenen mallar gümrük vergisine tabi olup; bir gümrük bölgesine dışarıdan getirilen mal orada satılırsa gümrük, satılmadan başka bir bölgeye taşınırsa bâc ödenirdi (Genç 2003: 197-198). Bu çerçevede yetkililerin kazazede malların herhangi bir alış-veriş niyeti olmaksızın, bir kaza sonucu da olsa kendi bölgelerinde *karaya çıkmış* olmalarından dolayı mal sahiplerinden *gümrük resmi* ya da *toprak bastı, avaid-i zabit* olarak para talep ettikleri anlaşılmaktadır.** Bu konu müstemen tüccarlar için de sıkıntı yaratmaktaydı. 1776 yılında bir Nemçe tüccarının malını taşıyan Dubrovnik gemisi Anavarin'de kaza yaptığında mal sahibi gemiden karaya çıkardığı malları için Anavarin gümrükçüsü Ahmet Ağa'ya 600 kuruş ödemişti (BOA, C. Dh. No: 15710).****

Osmanlı yönetimi kazazede malların kurtarılması sırasında yapılan harcamaların talebi dışında herhangi bir meşrulaştırma girişimleriyle kazazede mallara el konulmasını, yağmalanmasını veya herhangi bir gerekçeyle ödeme yapılması talebini kesinlikle onaylamamaktaydı. 1765 yılında Terkos naibi ve voyvodasına burada kaza yapan gemiden kurtarılan mallardan "*yire düşdi diyü vesâir bahâne ile*" para talep edilmemesi emredilmişti (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 7/241/732). Bu olayların mağduru olan tüccarların kazazede mal ve eşyalarından *toprak bastı, gümrük* v.b. hiçbir para talep edilmeksizin yeni bir gemi tedarik edilerek bunların İstanbul'a götürülmesine bölge yetkililerinin yardım etmelerinin *mu'tâd-ı kadîm* olduğu belirtilmekteydi (BOA, C. İkt. No: 1028, C. Dh. No: 10491). Nitekim İstanbul'a getirilirken yolda kaza yapan gemilerden kurtarılan malların gümrük vergisi kaza bölgesinde değil, İstanbul'a getirilmelerinin ardından İstanbul gümrüğünde ödenmekte ve mallar bu ödemeden sonra sahiplerine iade edilmekteydi (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 2/320/1071-1072).

Bir deniz kazasının ardından yağmalanan mallara bakıldığında taşınabilen her şeyin alındığı görülmektedir. Ticaret gemilerinin kargolarını oluşturan zeytinyağı, hububat, pamuk, kavun, kumaş, sabun v.b mallar kadar bunların dışında geminin çeşitli alet ve malzemesi de yağmalanıyordu. Nisan 1749'da Karaca köyü yakınlarında karaya vuran gemiden köy halkından bazı kişilerin bir yelken, 3 demir ve 3 adet halat aldıkları tespit edilmişti (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 2/344/1153). 1755 yılına ait bir örnekte ise Terkos nahiyesine bağlı Yeniköy yakın-

* İskenderiye'den Selanik'e mal taşıyan bir Osmanlı tüccar gemisi Çeşme yakasında fırtına nedeniyle karaya vurunca buradaki zabit karaya çıkarılan mal ve eşyalara "*toprak bastı ve avâid-i zâbit*" adıyla para isteyerek el koymuştu, BOA, C. İkt. No: 383 (5 Şubat 1805).

** 1789 yılında Lehli bir tüccarın Mısır'dan mal yüklediği gemi Rodos yakınlarında şiddetli rüzgardan dolayı kaza yaparak batmış, gemideki mallardan bir miktar fildişi dalgalarla sahile vurunca Rodoslu Hasan Kaptan bunlara el koymuştu. Kaptanın fildişini 1 pay kendisine, 1 pay sahibine, 1 pay ada zabitine ve 1 pay da gümrükçüye olmak üzere paylaştırdığını söylemesi üzerine tüccar ahidnameye aykırı bu olay nedeniyle gümrükçüye resmi verildikten sonra kalanın kendisine iadesi için emir istemişti, bkz. BOA, C. Hr. No: 1265 (Kasım 1789).

larında kaza yapan geminin içindeki malları yağmalayan bölge halkı sonra ellerindeki baltalarla geminin gövdesini, alet ve mühimmatını parçalayarak almışlardı (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 3/348/1266). Osmanlı donanmasına ait gemilerin içindeki malzeme ve eşyalar da yağmalanmaktan kurtulamıyordu. 1797 yılında Eğriboz ve Andre Adaları yakınlarında batan donanmaya ait firkatelerin toplarını çıkarmak üzere yapılan dalışlarda deniz dibinde hiçbir şey bulunamamış, bunun üzerine yapılan inceleme sonucunda bu adalar halkından bazı kişilerin topları çıkararak sattıkları tespit edilmişti (BOA, C. Bh. No: 67 ve No: 3877).

Kazadan sonra gemideki mal ve eşyaların ıslanmadan, nitelikleri bozulmadan kurtarılabildiği durumlarda bunlar genellikle bir değer kaybı olmaksızın satılabiliyordu. 1756 yılında Selanik'ten İstanbul'a miri buğday taşıyan bir gemi Limni yakınlarında kaza yapınca, gemideki buğdayın bir kısmı gemiden çıkarılabilmiş ve burada rayici üzerinden satılmıştı (BOA, C. Bh. No: 3217).** Suyla temas eden malların da niteliğinden kaybetmekle birlikte hâlâpazar değerini koruduğu görülmektedir. İstanbul'a sabun getiren bir Fransız kaptanın gemisi Eğinlik'te kaza yapmasından sonra kaptanın İstanbul'da satılması mümkün olmayan bu zarar görmüş sabunları İznik, Bandırma ve Karamürsel'de eksik fiyatla satması kabul edilmişti (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 8/241/784).

Tüccarların mallarına el koyulduğu yönündeki şikayetleri üzerine başlatılan incelemeler sonucunda iddiaların haklılığı ve faillerin kimler olduğu tespit edilirse suçlulardan öncelikle el koydukları mallar ellerindeyse aynen iade etmeleri, mevcut değilse de parasını vermeleri istenirdi.**** 1806 yılında keten tüccarlarının Mısır, Reşit ve İskenderiye'den aldıkları pirinç, kahve, keten v.b. malları yükledikleri Lefter Reis'in şahtiyesi Sakız yakınlarında kaza yaptığında batan mallar çıkarılmış ancak ada naibi bunları satmıştı. Tacirlerin şikayeti üzerine naibe sattığı malların parasını tamamen geri vermesi için emir gönderildi (BOA, C. Dh. No: 472). Tüccarlar, zararın tazmini için mallarını alanlarla aralarında belli bir para üzerinden anlaşabiliyorlardı. 1761 yılında İstanbul'dan Varna'ya giderken Terkos nahiyesine bağlı Podima yakınlarında kuma oturan gemideki eşya ve malın bu bölge halkı tarafından yağmalanması, bu sırada gemiden iki kişinin de öldürülmesi sonucu açılan davada tüccarlar kaybettikleri paranın yaklaşık yarısı üzerinden suçlanan kişilerle anlaşmışlardı. Bu olayda ayrıca köy halkı kazazede gemilerden yağma yapmayacakları ve yapan olursa yetkililere teslim edileceği konusunda birbirlerine kefil olarak bu konuda bir sorun yaşanırsa 10 bin kuruş nezr ödemeyi de kabul etmişlerdi (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 6/78/216 ve No: 6/86/244). Kaza yapan gemilerin mallarını yağmalayanlara uygulanan hukuki yaptırımlar arasında ha-

* 1773 yılında bir kapan tüccarının İstanbul'a nakledilecek buğday yüküyle dolu bir İngiliz gemisi Limni kalesi yakınlarında kaza yaptığında buğdayın ıslanmadan kurtarılan 517 kilesi miri zahire zannedilerek adadaki askerlere dağıtılırken, ıslak ve yenemeyecek durumdaki 506 kile de bedeli ödenmek üzere halka dağıtılmıştı. Ancak yapılan hatanın anlaşılması üzerine gemiden çıkarılan her türlü eşya ile buğdayın parasının sahiplerine iadesi emri çıktı, BOA, C. As. No: 35298.

** İslam Hukukuna göre gasp edilen mal eğer mevcutsa sahibine iade edilmeli, harcanmışsa da tazmin edilmeliydi. Bu tazmin ise malın aynen veya değerinin ödenmesiyle yapılırdı (Karaaslan 2009: 175). Midilli'de kaza yapan Venedik gemisinden kurtarılan malların bir bölümünü yağmalayanlar tüccara mallar ellerindeyse aynen verecekler, mevcut değilse parasını ödeyeceklerdi, *51 Numaralı Midilli Şeriye Sicili*, No: 3/20-31**,** (Mart 1737); benzer bir örnek için bkz. BOA, C. Bh. No: 12541 (Ocak 1784).

pis cezası da vardı. 1709 yılında Avlonya'nın Mezakiyye kazası yakınlarında bir Felemenk kalyonunun karaya vurmasının ardından yapılan incelemede kazazede mallara el koyanlar arasında oldukları anlaşılan Baston kalesi dizdarı ve imamının yakalanarak hapsedilmesine karar verilmişti (BOA, İE. Bh. No: 1329, C. Dh. No: 12696).

Ancak tüm hukuki düzenleme ve cezai yaptırımlara rağmen deniz kazalarının ardından yağmalama ve el koymalara son vermek mümkün olmamıştır. Bu olaylardan bir çok kez mağdur olan kapan tüccarları, mallarını Karadeniz'den İstanbul'a getirmek üzere yükledikleri gemilerin hava koşullarından dolayı kaza yaptıklarında karaya vuran mallarına bölge halkı ve idarecileri tarafından "*âdet-i müstemirreleri üzere sâ'atinde hücûm*" edildiği, eşyalarının yağmalanarak bazen denizcilerin de öldürüldüğünden şikayet etmekteydiler (BOA, C. Dh. No: 15959).

Deniz Kazası mı?

İncelediğimiz örneklerde deniz kazalarının gerçekleşme nedeni olarak yukarıda da belirtildiği gibi ağırlıklı bir şekilde olumsuz hava koşulları gösterilmiştir. Ancak özellikle tüccarların şikayetleri doğrultusunda bazı deniz kazalarının meydana gelmesinde doğal faktörler kadar beşeri faktörlerin de söz konusu olduğu anlaşılmaktadır. Bu şikayetler, kıyı bölgelerinde yaşayanların bilerek bir deniz kazasına neden olacak birtakım hareketler yaptıkları yönündedir. Kapan tüccarlarına göre olumsuz hava koşullarında fener görevlileri işleriyle ilgilenmezken Karadeniz Boğazı çevresindeki köylerin halkı da kıyıda ateşler yakmaktaydılar (BOA, C. Dh. No: 15959). Kıyıda ateş yakılması gece karanlığında yol alan gemilerin şaşırarak kayalara çarpmasına neden olabilecek bir hareketti.** Bir başka müdahale biçimi ise hava koşulları nedeniyle zor durumda kalan bir geminin karaya vurmasını *kolaylaştırmak*tı. 1800 yılında bir Rus kaptanın iddiasına göre gemisi olumsuz hava koşullarından dolayı Manya sahilinde demirleyince bu bölgeden bir grup haydut geminin palamarını keserek kıyıya oturmasına neden olmuş ve içindekileri yağmaladıktan sonra da yakmışlardı (BOA, C. Bh. No: 1808). Benzer bir girişimi 1573 yılında Fresne-Canaye (2009:114) de aktarmaktadır. Yolculuk yaptığı gemi Parga'da demirli olduğu sırada bazı kişiler geminin yakındaki kayalıklara çarparak parçalanması ve ardından da gemiyi soyma umuduyla palamarını kesmişlerdi.

Bir deniz kazasının ardından ortaya çıkan zararın tazminiyle ilgili olarak kazanın meydana gelme nedeninde kaptanın bir kusuru olup olmadığı önemliydi. İslam deniz ticaret hukukuna göre kaptan ticari malların gemiye yüklenmesinden itibaren varma limanına kadar sorumlu kabul edilmekteydi. Ancak bu sorumluluk kaptanın kontrolü altında olan taşıma yöntemi, araçlarının uygun olup olmaması gibi kendi kasıt ve ihmali söz konusu olduğunda geçerliydi. Bunların dışında göksel-semavi afetler, rüzgarın değişimi, dalga, düşman saldırısı v.b. dıştan kaynaklanan nedenler söz konusu olduğunda ise kaptan sorumluluktan muaf tutulmaktaydı (Karaaslan 2009: 136,143,145). Bu husus sadece gemiye yüklenen ticari mal için değil, kaptanın mudarebe işleticisi olması halinde kendisine verilmiş olan mudarebe sermayesi için de geçerliydi (Gedikli 1997: 200, 243). 1718 yılında ordu için taşıdığı zahireyi

* Faroqhi (1994: 125) gemilerin kaza yapmasına neden olabilecek bu uygulamanın 16. yüzyıl sonlarında Beykoz köyünde görülen örneğini aktarıyor ve bu yöntemle köy halkının İstanbul'a tahıl taşıyan gemileri soyduklarını belirtiyor.

teslim etmeyen Hasan Reis hakkında açılan dava, Hasan Reis'in gemisinin Çandarlı yakınlarında fırtına nedeniyle battığı yönündeki ifadesi ve bu ifadeyi doğrulayan başka reislerin şahitliğiyle düşmüştü (BOA, Ali Emiri, III. Ahmet, No: 564). Sonuç olarak hava koşullarından kaynaklanan deniz kazalarında kaptanın taşıdığı mal veya sermaye sahiplerine bir tazminat borcu oluşmamaktaydı. Bu nedenle kaptanlar, mahkemeye başvurularında kazanın hava koşullarından meydana geldiğini, herhangi bir *te'addî ve taksîr* olmadığını özellikle belirterek zararın tazmininden kurtulmaya çalışmaktaydılar (*İstanbul Ticaret Tarihi I* 1997, No: 3/223/838 ve 8/285/929). Bu noktada deniz kazalarına aslında gerçekten hava koşullarının mı neden olduğu yoksa kaptanın sorumluluktan kaçabilmek için bu bahaneyi mi ileri sürdüğü sorusu akla gelebilir. Ancak kazanın oluş nedeni mahkeme sürecinde yapılan incelemelerde kolaylıkla açığa çıkabileceğinden kaptanın böyle bir bahaneye sığınmasının zor olacağını varsayabiliriz. Nitekim bir deniz kazasının ardından mal veya sermaye sahiplerinin kaptandan zararı tazmin etmesini talep ettikleri örneklerde tazminat beklentisinin gerekçesi genellikle kazanın oluş nedeniyle ilgili değil, kaptanın yapmış olduğu sözleşmenin şartlarına aykırı bir fiilde bulunması, yani sözleşmeye yönelik bir *te'addi*nin olması veya kazanın ardından kurtarılanları sakladığı yönündeki şüphelerle ilgilidir (Gedikli 1998: 241, 250-256). Bu durumdaki bir kaptan mudarebe yoluyla kendisine teslim edilen parayla denizdeyken gemisi fırtına nedeniyle battığında paranın tamamının helak olduğuna, bir te'addi ve hıyaneti olmadığına yemin etmişti (Gedikli 1998: 241).

Ancak 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı deniz ticaretinde sigortacılığın başlamasıyla birlikte kaptanların bilerek gemilerinin kaza yapmasına neden olduklarına dair suçlamaların ortaya çıkmış olması dikkat çekicidir. 1860 yılında Eflak bandıralı ve Tiryeste Sigortası'na bağlı bir geminin kaptanı, gemiyi kasten karaya düşürmekle suçlanmıştı. Kazanın ardından kaptanın geminin yükü olan buğdayın bir kısmını zapt ederek Bozcaada, Gelibolu, Sakız halkına gizlice sattığı anlaşılmıştı. Sigortalanmış olan bu malı satın alanların iadesi için ise artık devreye mal sahiplerinin değil, sigorta temsilcilerinin girdiği görülmektedir (BOA, HR. MKT. No: 333/18 ve No: 341/26).

Bu dönemde deniz sigortasının yaygınlaşmasıyla birlikte Osmanlı Devleti'nin özellikle müstemenlere ait kazazede malların sahiplerine iadesinde yeni bir sorunla karşılaştığını görmekteyiz. Bu sorun, müstemen tüccarların başka bir ülkenin sigorta şirketine sigortalatmış oldukları mallarının iadesinde müstemenin bağlı bulunduğu ülkenin konsolosu mu yoksa malları sigortalayan şirketin mi yetkili olacağıydı. Nitekim Avusturya 1855 yılında, kendi bayrağı altında ve Nemçe Sigorta şirketine bağlı tüccarların kazazede mallarının kurtarılmasında sigorta şirketine bağlı bir yetkilinin sorumlu olması konusunda Osmanlı Devleti'nin tanımış olduğu hakkın bu sigorta şirketine bağlı fakat başka devletlerin bayrağı altındaki tüccarların malları için de geçerli olmasını talep etmişti. Osmanlı Devleti bu talebi diğer devletlerle arasındaki ahidnamelere aykırı olduğu gerekçesiyle kabul etmemiş, ancak tüccarın bağlı bulunduğu konsolosun izin vermesi halinde Nemçe Sigortası'na bağlı tüccarların kazazede mallarının şirket yetkilisine teslim edilmesine olur vermişti (BOA, HR. MKT. No: 112/1).

Sonuç

Deniz kazalarının ardından kurtarılan mallarla ilgili olarak eskiçağda Rodos Kanunlarında mal sahibinin hakkını korumaya yönelik tutum, ortaçağların siyasi ve dini parçalanmışlık içerisindeki Akdeniz'inde en azından yabancı ticaret gemileri söz konusu olduğunda kazanın gerçekleştiği sahildar devletin bu malları müsaderesine dönüşmüştür. Sigortacılığın gelişmediği dönemlerde dış ticarete katılan tüccarlar açısından sıkıntı yaratan bu uygulama özellikle de Akdeniz ticaretinde önemli bir canlanmanın yaşandığı ortaçağın sonlarından itibaren devletlerarası anlaşmalarla sonlandırılmaya çalışıldı. Osmanlı Devleti de deniz ticaret hukukunda hem Osmanlı tüccarları hem de yapmış olduğu ikili anlaşmalarla müstemen tüccarlar için bir deniz kazasından sonra kurtarılan mal ve eşyaların da sahiplerine iadesi kuralını benimsemişti. Bu kuralın uygulanmasında özellikle kazanın gerçekleştiği bölgedeki idarecilere önemli bir görev düşüyordu; kazazede gemidekilere yardım edecekler, kurtarılan malları korumaya alacaklar ve ardından da sahiplerine iadesini sağlayacaklardı. Ancak gemi ve mal sahipleri için talihsiz olaylar olan deniz kazaları, olayın meydana geldiği bölgede yaşayanlar açısından bir kazanç fırsatı yaratmaktaydı. Bu nedenle çoğu kez hem halk hem de idareciler kendilerinden beklenenin aksine bu malları sahiplenmeye çalışıyorlardı. Bu konuda daha trajik olan ise deniz kenarlarında yaşayan halkın kazanç elde edebilmek amacıyla gemilerin kaza yapmalarına neden oldukları suçlamasıdır. Sonuç olarak Osmanlı hukukunun mal sahiplerinin haklarını koruyan düzenlemelerine karşın tüccarların bir deniz kazasından sonra mallarını geri alabilmeleri çoğu kez bu durumu bir kazanç fırsatı olarak kabul eden zihniyete karşı hukuki bir mücadelenin ardından mümkün olmuştur.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Cevdet Bahriye (C. Bh.) Belge No: 67, 1692, 1808, 3217, 3877, 12315, 12541.
Cevdet İktisat (C. İkt.) Belge No: 383, 411, 1028, 1124, 2031.
Cevdet Hariciye (C. Hr.) Belge No: 1069, 1265, 2084, 5430.
Cevdet Askeriye (C. Ask.) Belge No: 28402.
Cevdet Adliye (C. Ad.) Belge No: 1791.
Cevdet Dahiliye (C. Dh.) Belge No: 472, 10491, 12696, 15710, 15959, 16429.
İbnülemin Askeriye (İE. Ask.) Belge No: 6952, 35298.
İbnülemin Bahriye (İE. Bh.) Belge No: 1329.
İbnülemin Dahiliye (İE. Dh.) Belge No: 2396.
Ali Emiri, III. Ahmet Belge No: 564.
Hatt-ı Hümayun (HAT) Belge No: 46111-B.
Hariciye Mektubi (HR. MKT.) Belge No: 112/1, 333/18, 341/26.

Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi

51 Numaralı Midilli Şeriye Sicili, Belge No: 3/7-14, 3/20-31, 3/20-32,

Basılı Kaynaklar

Ertekin, Efrumiye (2011). "Akdeniz Dünyasının Bilinen İlk Denizcilik Kanunu: Rodos Avarya Kanunu", *Türk Deniz Ticaret Tarihi Sempozyumu III, Mersin ve Doğu Akdeniz*. Mersin: 93-104.

Faroqhi, Suraıya (1994). *Osmanlı'da Kentler Ve Kentliler*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yay.

Fresne-Canaye, Philippe (2009). *Fresne-Canaye Seyahatnamesi, 1573*. Çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul: Kitap Yayınevi.

Gedikli, Fethi (1998). *Osmanlı Şirket Kültürü, XVI.-XVII. Yüzyıllarda Mudârebe Uygulaması,* İstanbul: İz Yay.

Genç, Mehmet (2003). "Osmanlı Devleti'nde İç Gümrük Rejimi", *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet Ve Ekonomi*, İstanbul: Ötüken Neşr. 197-198.

İstanbul Ticaret Tarihi I (1997). Yay. Haz. Ahmet Tabakoğlu vd. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yay.

Karaaslan, Muhammet Abdülmecit (2009). *İslam Deniz Ticaret Hukukunda Hukuki Sorumluluk.*, Isparta: T.C. Süleyman Demirel Üniversitesi (Basılmamış Doktora Tezi).

Muahedat Mecmuası (1294). I-II. Hakikat Matbaası.

Muahedat Mecmuası (1297). III. Ceride-i Askeriye Matbaası.

Oğuz, Mustafa (2002). *Girit (Resmo) Şer'iye Sicil Defterleri (1061-1067)*, İstanbul: Marmara Üniversitesi (Basılmamış Doktora Tezi).

Peacock, A.C.S. (2010). "Kırım'a Karşı Selçuklu Seferi Ve Alaaddin Keykubad'ın Hakimiyetinin İlk Yıllarındaki Genişleme Politikası". *Tarih Araştırmaları Dergisi* 29 (47): 260-264.

Turan, Osman (1988). *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yay.

Turan, Şerafettin (2000). *Türkiye-İtalya İlişkileri I*, Ankara: T. C. Kültür Bakanlığı Yay.

Özet

OSMANLI DENİZ TİCARETİNDE HUKUKİ BİR SORUN:
KAZA YAPAN GEMİNİN MALLARI

Deniz yoluyla nakledilen mallarının geminin batması gibi bir kaza sonucu kaybı tüccarların maddi açıdan önemli zarara uğramalarına neden olmaktaydı. Bu nedenle kazadan birtakım malların kurtarılabilmesi tüccarlara zararlarını hafifletme şansı vermesi açısından önemliydi. Ancak bu noktada mal sahiplerinin karşılaştıkları önemli bir problem kaza yapmış olan geminin mallarını kurtaran ya da bulan kişilerin bu durumu kolay bir kazanç fırsatı olarak değerlendirerek bunlara el koymaları veya yağmalamalarıydı. Bu durum karşısında tüccarların mallarını geri alabilmeleri ise çoğu kez hukuki bir mücadeleyi gerektirmekteydi. Yağmalama, el koyma olayları karşısında deniz kazasından kurtarılan malların sahiplerine iadesi eskiçağda Rodos Kanunlarından itibaren deniz ticaret hukukunda yer alan konulardan biri olmuştur. Osmanlı Devleti de ticaret sermayesinin korunması açısından önemli olan bu konuyu deniz ticaret hukukunda kaza yapan geminin tabiye-

tine bağlı olarak düzenlemiş ve Osmanlı gemileri ile Osmanlı Devleti'yle anlaşma yapmış olan ülkelerin gemilerinin kaza yapmaları halinde kurtarılabilen malların sahiplerine iadesi kuralını benimsemiştir. Bu düzenlemeye rağmen Osmanlı deniz ticareti tarihine ait örneklerde görüldüğü gibi tüccarlar bazen halkın yağmalamaları bazen de idarecilerin el koymaları karşısında mallarını geri almada sıklıkla problem yaşamışlardır. Bu çerçevede çalışmamızda 18. yüzyıla ait örnekler kapsamında Osmanlı sularında kaza yapan gemilerden kurtarılan malların hukuki durumu açıklanarak bu mal ve eşyaların sahiplerine iadesi ve bu süreçte yaşanan zorlukları incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Gemi, kaza, ticaret, hukuk, yağma, el koyma.

Abstract

A LEGAL QUESTION IN THE OTTOMAN MARITIME TRADE: THE GOODS OF THE ACCIDENTED SHIP

The loss of the goods transported by the sea roads by an accident such as the sinking of the ship caused important financial losses to the merchants. Accordingly, the safeguarding of some of the goods was important as it led the merchants to alleviate their financial losses. However, in this point an important problem faced by the owners of the goods, was the fact that the people safeguarding or finding the goods of the wrecked ships evaluated this situation as an easy way of gain and thus plundered them. In those cases, the return of the goods to their proper owners frequently necessitated legal procedures. In the events of plundering and confiscation, the return of the goods saved from the ship accidents was one of the subjects extant in the maritime commercial law by the ancient Rhodes Law. This subject was important as it was crucial to save the trading capital. The Ottoman Empire regulated this subject in its maritime trade law on the basis of the flag of the wrecked ship Accordingly the Ottoman Empire adopted the principle that the goods saved from the wrecked ships of both belonging to the Ottoman Empire and the nations, which made treaty with the Ottoman Empire, had to be returned to their proper owners. Despite this regulations, as it has been observed from the instances of the Ottoman maritime trade, the merchants faced various problems for the return of their goods sometimes due to the confiscations of their goods by the administrative officials and sometimes due to the plundering of their goods by the local people. In this framework, the legal status of the goods safeguarded from the wrecked ships on the Ottoman seas is analyzed under the light of the evidence of the eighteenth century. This study also investigates the difficulties faced in the return of these goods to their former owners.

Keywords: Ship, accident, trade, law, plundering, confiscation.