TİCARET-İ BAHRİYE KANUNNÂME-İ HÜMAYÛN HÜKÜMLERİNDE YOLCULARA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

REGULATIONS RELATED TO PASSENGERS IN THE PROVISIONS OF TICARET-I BAHRIYE KANUNNAME-I HUMAYUN

Merve ALTINBAŞ*

Özet: Deniz taşımacılığı tarihten günümüze hem yük hem de yolcu nakliyatında önemli bir yer tutmuştur. Deniz yolu ile yapılan taşımacılık dönemin teknolojik şartlarına göre çeşitli sallarla, kayıklarla veya ticaret gemileri ile gerçekleştirilmiştir. Sanayi devrimi ile birlikte buharlı gemilerin icadı, deniz yolu ile daha fazla yükün ve daha geniş yolcu kitlelerinin taşınmasına imkân sağlamıştır. Zamanla genişleyen sınırlarına önemli su kaynaklarını ve denizleri dahil eden Osmanlı Devleti, sadece ticari ve askeri amaçlı değil yolcu taşımacılığında da söz konusu kaynakları etkin kullanma gayretinde olmuştur. Klasik dönemde örfi uygulamalarla ihtiyaca göre gelişen yolcu taşımacılığı, Tanzimat döneminde yürürlüğe giren Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn kapsamına alınmak suretiyle Osmanlı hukukunda normatif bir temele oturtulmuştur. Çalışmada Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn'un yolcu taşımacılığına ilişkin hükümleri, tamamlayıcısı olan diğer kanun hükümlerine temas edilmek suretiyle ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Yolcu Taşımacılığı, Deniz Yolu Taşımacılığı, Ticaret-i Bahriye

Abstract: Maritime transportation has had an important place in both freight and passenger transportation from history to the present, and this transportation has been carried out by vehicles such as rafts, boats and merchant ships. As a result of the invention of steamships, more cargo and larger passenger masses began to be transported. The Ottoman Empire, which has important lakes within its borders, used the seas and lakes both in commercial transportation and passenger transportation. In the classical period, passenger transportation developed according to customary practices and needs. In the Tanzimat period, it was organized within the context of Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn and placed on a normative basis in Ottoman law. In this study, the provisions of the Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn regarding passenger transportation will be discussed by touching on the provisions of the other complementary laws.

Keywords: Ottoman Empire, Passenger Transportation, Sea Freight, Maritime Trade

* Dr., Arş. Gör., Kırıkkale Üniversitesi Hukuk Fakültesi Türk Hukuk Tarihi Anabilim Dalı Öğretim Elemanı, mervealtinbas@kku.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7094-0549, Makalenin Gönderim Tarihi: 01.07.2021, Kabul Tarihi: 01.07.2021

Giriş

Ulaşım ve taşımacılık, bütün toplumların ticari, askeri ve toplum ihtiyaçlarının temininde her zaman önemli bir yer tutmuştur. İlkel toplumlar su üzerinde ulaşımı sağlamak amacıyla, bağlanmış saz demetlerinin üzerine oturma, şişirilmiş keçi tulumlarının üzerine binme gibi yöntemler geliştirmişlerdir.[1] Daha fazla insan taşınması ve daha uzak mesafeleri aşabilme isteği ile sallar yapılmış, bunu izleyen süreçte ise kayıklar kullanılmaya başlanmıştır.

Hızlı ve tek seferde daha fazla miktar taşıma kapasitesi sağlaması, denizyolu taşımacılığını öne çıkaran özelliklerden olmuştur. Ancak güvenli bulunmaması, seferlerin hava koşullarına göre zamanlamasının değişmesi ve konfor şartlarının gelişmemiş olması gibi sebepler, deniz taşımacılığının karayolu taşımacılığı kadar etkin kullanılamamasını da beraberinde getirmiştir. Zaman içerisinde geniş kapasiteli ve hızlı gemilerin yapılmasıyla birlikte daha çok tercih edilir bir yönteme dönüşmüştür.

Taşımacılıkta denizlerin yanı sıra akarsu ve göller de önemli bir rol oynamıştır. Özellikle açık denizlerdeki korsan faaliyetlerine maruz kalmaması ve hava muhalefetinden kaynaklı olumsuzlukların denizlerdeki kadar yıkıcı olmaması, taşımacılık açısından gölleri daha emniyetli kılmıştır. Akarsuların taşımacılıkta kullanılabilmesi için ise coğrafi açıdan elverişliliği aranmıştır. Bölgesel yağışların debiye etkisi kimi zaman çeşitli kazalara ya da ulaşımın tamamen durmasına sebep olurken kimi zaman da ulaşımı hızlandırıcı etki sağlamıştır.

Denizlerde, göllerde ve akarsularda sadece mal ve eşya taşımacılığı yapılmamıştır. Bu ulaşım kanalları aynı zamanda insan taşımacılığında da önemli bir görev üstlenmiştir. Yolcuların can ve mal güvenliği sağlanmaya çalışılarak kayıpların azaltılması amaçlanmış ve ortaya çıkan zararın tazmini yoluna gidilmiştir. Bununla beraber çeşitli durumlarda taşıyanı sorumluluktan kurtaran esaslara da yer verilmiştir. Zamanla gelişen teknolojinin bir getirisi olarak artan gemi kapasiteleri ve yolcu taşımacılığına münhasır gemilerle bu işin yapılmaya başlanması, daha kapsamlı ve yeknesak düzenlemeleri de gerekli kılmıştır.

---

1 Mustafa Gürbüz Beydiz, Osmanlı Gemi Tasvirleri, Kabalcı Yayıncılık, İstanbul 2013, s. 11.

Devletlerin deniz taşımacılığındaki gelişim süreçleri denizlerle olan sınırlarına, dönemin ihtiyaçlarına ve gemi yapım tekniklerine göre değişim göstermiştir. Taşımacılığın etkinliği arttıkça da hukuki ihtiyaçlar daha detaylı düzenlemeleri gerektirmiştir. Fetih politikası neticesinde Anadolu kıyı beyliklerinin sınırlara dahil edilmesi ile başlayan ve İstanbul'un fethi sonrası Akdeniz ticaretinde önemli bir yer edinen Osmanlı Devleti, Karadeniz'in Türk gölü haline gelmesiyle birlikte pek çok ulaşım ve ticaret yolunu hakimiyeti altına almıştır.[2] Osmanlı deniz taşımacılığı da zaman içerisinde gelişmekle beraber hem yolcu hem yük taşımacılığının kanuni temellere oturtulması, 1863 tarihinde Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümâyûn'un kabulü ile gerçekleşmiştir. Bu çalışmada bir temel teşkil etmesi açısından klasik dönem Osmanlı yolcu taşımacılığına temas edilmekle birlikte esas olarak Tanzimat sonrasında yolcu taşımacılığına ilişkin kanuni düzenlemenin kapsamı değerlendirilecektir.

I. OSMANLI DEVLETİ'NDE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE ULAŞIM

Kıyı beyliklerinin hakimiyet altına alınması ve fetih politikasının batıya çevrilmesi ile Osmanlı denizciliğinin gelişiminde temel hareket noktası donanmanın güçlendirilmesi olmuştur. Bu kapsamda Gelibolu, Sinop, İzmit, Süveyş, Birecik, Basra, Rusçuk, Samsun, Kefken gibi şehirlere tersaneler kurulmuş ve yeni gemi türleri inşa edilerek denizlerde etkin bir güce dönüşüm sağlanmıştır.[3] Bununla beraber hem padişah hem de halk için tahsis edilen kayıklar, ulaşımda önemli bir araç olarak kullanılmış; dönemin seyyahları tarafından da oldukça ilgi görmüştür.[4]

Deniz yolu ulaşımı, doğal etkenler ve güvenlik açısından sorunsuz bir ulaşım garantisi vermemiştir fakat Asya ile Avrupa kıtasını bir araya getiren İstanbul için her dönemde önemli bir yer tutmuştur. Haliç, Boğaziçi ve Marmara denizi kıyılarına uzanan şehir, deniz yolu taşımacılığı ile birbirine bağlanmıştır. Boğaz, Galata ve Üsküdar olmak

---

2 Beydiz, s. 27; İdris Bostan, Osmanlı Deniz Ticareti, Küre Yayınları, İstanbul 2019, s. 8.

3 Beydiz, s. 26.

4 Beydiz, s. 26.

üzere üç hat olarak başlayan İstanbul deniz ulaşım ağı, XVI. yüzyılda otuz dokuz iskele üzerinde yürütülürken; XIX. yüzyıla gelindiğinde yüzü aşan bir sayıya ulaşmıştır.[5] Bunun dışında deniz ulaşımında diğer önemli rotalar İzmir, Trabzon gibi ticari faaliyetin yoğun olduğu liman şehirleri olmuştur.

Denizlere ek olarak ulaşım ağında kullanılan diğer kaynaklar ise akarsu ve göllerdir. Tek seferde yüksek miktarda yük ve yolcu kapasitesi sunan akarsu taşımacılığı; tek yönlü ulaşım sağlamaları, iklimden etkilenmeleri, özellikle suyun az olduğu zamanlarda akarsu yatağındaki taşların gece güvenli seyahati engellemesi, konaklanan yerde yolcu ve eşyaların eşkıya saldırılarına uğraması gibi olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir.[6]

Gerek iklim gerekse coğrafi koşullar sebebiyle kara yoluyla ulaşımın mümkün olmadığı ya da zor olduğu yerlerde ulaşım ağına hizmet eden akarsulara Fırat ve Dicle örnek olarak gösterilebilir.[7] Bu açıdan yine Van Gölü üzerinde yapılan taşımacılık, Van-Tatvan ve Ahlat arasında önemli bir ulaşım ağı sağlamıştır.[8] Van Gölü, İran sınırına yakın olması sebebiyle dış ticaret yolları açısından da önemli bir kavşak noktası olmuştur. XIX. yüzyılda Van Gölü'nde seksen yedi yelkenli geminin bin kırk dört yolcu kapasitesiyle hizmet verdiği bilinmektedir.[9] Bununla birlikte gölün suyunun sodyum ve potasyum açısından yüksek değerlere sahip olması, kullanılacak gemi türlerini kısıtlamıştır.[10] Akarsuların emniyetli ve konforlu bir seyahat sunmaları ise daha çok coğrafi koşullara bağlı olmuştur. XIX. yüzyıla kadar çoğunlukla kelek[11] adı verilen basit sallarla ve şahtur adı verilen yelkenli gemilerle

---

5 Tülay Duran, Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, Aydoğan Matbaası, İstanbul 2002, s. 635, 636.

6 Tuncay Öğün/Halit Başı, "Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesinde Kullanımı", History Studies, Volume 8, Issue 3, September 2016, s. 88, 89.

7 Kara yoluyla yirmi günde aşılan Diyarbakır-Basra yolunun Dicle nehri vasıtasıyla beş ila altı günde aşılabildiği hakkında bkz. Öğün/Başı, s. 88.

8 Orhan Kılıç, "Orta ve Yeniçağ'da Van Gölü'nde Gemi Yapımı, Taşımacılık ve Ticaret", *Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, S. 5/2, Aralık 2019, s. 14.

9 Kılıç, s. 10.

10 Duran, s. 643.

11 Büyük keleklerin 6-8 ton ağırlığında taşıma kapasitesine sahip oldukları bilinmektedir. Ömer İşbilir, "Yük", DİA, İstanbul 2013, C. 44, s. 48. Özellikle hayvanların taşıma kapasitelerinden oldukça fazla miktarda yükü tek seferde taşıyabilmeleri nehir taşımacılığının tercih edilmesinde önemli bir faktör olmuştur.

eşya ve yolcu taşımacılığı yapılan Fırat ve Dicle'de, bu tarihten sonra buharlı gemiler hizmet vermeye başlamıştır.[12] Dicle nehrinin debisi her mevsim taşımacılığa izin verirken, Fırat nehrinin debisindeki değişkenlik ve nehir yatağındaki taşların vasıtalara zarar verdiği bilinmektedir.[13]

Osmanlı Devleti'nde taşımacılık uzun mesafelerde yük gemileriyle, kısa mesafelerde kayıklarla gerçekleştirilmiştir. Kayıklar, belirli bölgeler arasında tarifeli seferler yapmanın yanı sıra büyük gemilerin yanaşabileceği iskelelerin olmaması ve karaya oturma riskleri sebebiyle açıkta bekleyen gemilerden kıyıya transferlere de aracılık etmişlerdir.[14] Ulaşımda temel araçlar olan gemi ve kayıklar, kapasite ve özelliklerine göre farklı isimlerle anılmışlardır. Gemi yapım tekniğindeki ilerlemelere göre kürekli gemiler, yelkenli gemiler ve buharlı gemiler dönemi olmak üzere üç döneme ayrılan Osmanlı denizciliği[15], ulaşımda da bu ilerlemeye paralel bir seyir izlemiştir.[16]

Osmanlı yolcu taşımacılığında kullanılan taşıtlar incelendiğinde sandal, piyade, pazar kayığı ve pereme gibi kayık türlerine rastlanmaktadır.[17] Güvertesi olmayan ve kürekli bir kayık türü olan sandallar, Şirket-i Hayriye vapurlarına kadar İstanbul'un iki yakası arasında ulaşımı sağlamışlardır.[18] Yolcu taşıma amacına hizmet eden ve kürek gücü ile hareket eden piyadeler, Boğaz ve Haliç kıyılarında etkin kullanılmışlardır.[19] Yelken takılması yasak olan pazar kayıkları ise elli ila altmış kişilik kapasitelerle yolcu taşımacılığında kullanılmış; şahıslar veya vakıflar tarafından çalıştırılmıştır.[20] XVI. ve XVII. yüzyıllarda daha çok tercih edilen ulaşım araçlarından olan peremeler, deniz taşıtlarında makine kullanımının başlaması ile kürek ve yelken dona-

12 Öğün/Başı, s. 87; Duran, s. 642.
13 Öğün/Başı, s. 84.
14 Eser Tutel, Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası, İletişim Yayınları, İstanbul 1997, s. 200; Türk Denizcilik Tarihi, Ed. İdris Bostan/Salih Özbaran/Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, C. 1, s. 334.
15 Türk Denizcilik Tarihi, C. 1, s. 269.
16 Duran, s. 636.
17 Donanma, taşımacılık ve ulaşımda kullanılan tüm kayık ve gemi türleri için bkz. Beydiz, s. 44.
18 Duran, s. 641; Beydiz, s. 47.
19 Duran, s. 641; Beydiz, s. 49.
20 Duran, s. 641; Beydiz, s. 51.

nımlarını kaybetmişlerdir.[21] Kürekli ve yelkenli gemi dönemini izleyen üçüncü dönemde ise makine gücü devreye girmiştir. Osmanlı denizciliğinde yolcu taşımada kullanılan makine aksamlı gemiler ise istimbotlar ve vapurlardır.[22] İlk başlarda buhar gücü ile çalışmalarından dolayı buğ gemisi olarak da anılan gemiler, daha sonra kömür ve motorin ile işlemişlerdir.[23]

Ulaşımın sağlanmasında etkin rol oynayan kayıkçılar, denetime tabi tutulmanın yanı sıra, düzen içerisinde çalışmışlardır. Bir esnaf teşkilatı şeklinde örgütlenen kayıkçıların başında kayıkçılar kethüdası yer almış ve düzenin sağlanmasında önemli görevler üstlenmiştir.[24] İskelelerdeki esnaf ve kayıklar kayıt altında tutulmuştur.[25] Her bir kayıkçı, kendi bölgesinde ve önceden belirlenmiş olan nöbet usulüne göre görev yapmıştır. Kayıkların cinsine göre alabilecekleri yolcu sayısı ve yolculardan alınacak ücretlere ilişkin düzenlemeler yapıldığı da yine dönemin mahkeme kayıtlarında yer alan fermanlardan anlaşılmaktadır.[26] Buharlı gemilerin Osmanlı sularında kullanılmaya başlanması ile birlikte kısa zamanda hareketlilik kazanan ve yabancı şirketler tarafından verilen ulaşım hizmetleri Karadeniz, Marmara ve Ege hatları üzerinden gerçekleştirilmeye başlanmıştır.[27] Artan yolcu sayısı ile

---

21 Beydiz, s. 58.

22 Beydiz, s. 72.

23 Osman Nuri, "İstanbul'da Vesait-i Nakliye Şirket ve İdareleri", *Şehremaneti Mecmuası*, İstanbul 1341, S. 1, s. 275; Mehmet Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, İstanbul 1993, C. 1, s. 245.

24 Kumkapı- Samatya iskelesi kayıkçılarının taşıyabilecekleri azami yolcu sayısının on iki olarak belirlenmiş olmasına rağmen bu sayıya uymayan esnafın bulunduğu ve kayıkların fazla yolcu sebebiyle batma tehlikelerinin bulunduğuna ilişkin ilgili iskele kethüdaların beyanlarına dair ilam hakkında bkz., İstanbul Kadı Sicilleri: İstanbul Mahkemesi 24 Numaralı Sicil, Ed. Coşkun Yılmaz, TDV Yayın Matbaacılık ve Ticaret İşletmesi, İstanbul 2010, C. 21, s. 99.

25 İstanbul iskelelerindeki toplam kayık sayısı ile bu kayıklarda çalışan kişilerin ve kayık sahiplerinin isimlerinin kaydedilmesi gerektiğine dair buyruldu için bkz. İstanbul Kadı Sicilleri: İstanbul Mahkemesi 24 Numaralı Sicil, s. 429, Buyruldu hükmü gereği Langa Yenikapısı, Samatya, Bahçekapısı, Balıkpazarı, Balat iskelelerinde kayıtlı kayıkçıların listesi için bkz. İstanbul Kadı Sicilleri: İstanbul Mahkemesi 24 Numaralı Sicil, s. 230-236.

26 Beşiktaş ve Ortaköy iskelelerinde kayıtlı kayıkçı esnafının alabileceği yolcu sayısı ve ücrete ilişkin bkz. İstanbul Kadı Sicilleri: İstanbul Mahkemesi 24 Numaralı Sicil, s. 140; İstanbul ve Üsküdar arasındaki yolcu nakline ilişkin ücret tarifesi için bkz. İstanbul Kadı Sicilleri: Üsküdar Mahkemesi 26 Numaralı Sicil, Ed. Coşkun Yılmaz, TDV Yayın Matbaacılık ve Ticaret İşletmesi, İstanbul 2010, C. 7, s. 450.

27 Duran, s. 637. Şirket tarifeleri ve ücretler için ayrıca bkz. Osman Nuri, s. 278 vd.

birlikte yerli şirketlerin kurulması yoluna gidilmiştir.[28] İlk yerli şirket olan Şirket-i Osmaniye, Boğaziçi, Eminönü-Üsküdar hattında hizmet vermek üzere 1857'de kurulmuş; 1883'te kurulan İzmir merkezli Hamidiye şirketi ise İzmir körfezindeki iskeleler arasında ulaşımı sağlamıştır.[29]

XIX. ve XX. yüzyıl içerisinde ulaşım hizmeti amaçlı pek çok şirket kurulmasının yanı sıra, verilen hizmetlerin aksamaması için yeni birtakım düzenlemeler yapılmıştır. Bunlar arasında yeni iskeleler açılması, iskele gişelerinde bilet satışı, bazı nehirlerin birleştirilerek gemi işletilmeye uygun hale getirilmesi gibi ulaşım ağının daha etkin ve verimli kullanılmasına yönelik girişimler dikkat çekmektedir. Ayrıca kadınlara da vapura binme hakkı tanınmış; vapurların kapasitelerine göre yolcu almasına ve izdihamın engellenmesine yönelik uyarılar sık sık yönetim tarafından tekrarlanmıştır.[30] Bunlara ek olarak sisli havalarda denizde işaret kullanma, sis işaret düdüklerinin kullanımı, belirli rotalarda projektör yakma mecburiyeti gibi esaslar getirilerek hem deniz trafiğinin düzenlenmesi hem de kazalara sebebiyet verilmemesi adına idari önlemler alınmaya çalışılmıştır.[31] 1863 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn'un yürürlüğe girmesi ile birlikte yük ve yolcu taşımacılığı kanuni bir temele oturtulmuş ve bu konulardaki uyuşmazlıklar ilgili yargı mercileri tarafından çözümlenmiştir.

II. TİCARET-İ BAHRİYE KANUNNÂME HUMÂYÛNU VE YOLCU TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

Osmanlı Devleti'nin pek çok alanda yeni girişimlerde bulunduğu Tanzimat döneminde, yabancı kumpanyalara ek olarak yerli kumpanyalar da kurulmuş, ulaşım ve taşımacılık bir sektör haline gelmiştir. Yapılan hukuki düzenlemelerle değişen şartlara ve gelişen sektöre yön verilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda Tanzimat dönemi Osmanlı hukukunda deniz ticaretine ilişkin yapılan kanuni düzenleme, Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn adı altında yürürlüğe girmiştir.[32]

---

28 Duran, s. 637 vd.

29 Söz konusu şirketlere dair ayrıntılı bilgi için bkz. Duran, s. 637.

30 Duran, s. 642, 643.

31 Duran, s. 642, 643.

32 1807 tarihli Code de Commerce'in II. kısmından çevrilen Kanun on dört fasıldan oluşmaktadır.

Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn'un büyük bir kısmı Fransız Kanunu'ndan çeviri suretiyle alınmış olmasına rağmen, yolculara ilişkin fasıl Hollanda Kanunu'ndan çevrilmek suretiyle ilgili bölüme eklenmiştir.[33] Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn'da yolcular hakkındaki hükümlere dokuzuncu fasıl altında, 135-150. maddeleri arasında yer verilmiştir. "Yolcular hakkındadır" başlığıyla ele alınan bu bölümde, yolcu taşıma sözleşmelerinin kapsamı ve çeşitli sorumluluk hükümlerine ilişkin hususlar düzenlenmiş ve bu sözleşmeler gemi kirasının bir türü olarak değerlendirilmiştir.[34] Kanun'da özel bir düzenlemeye gidilmeyen durumlarda ise tamamlayıcı kanun olarak Mecelle hükümlerine başvurulmuştur.

III. DENİZ YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI, UNSURLARI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn'da deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin tanımına yer verilmemiştir. Sözleşmelerin içeriğinde bulunması gereken unsurlar ve tarafların sorumluluğuna ilişkin şartlar ise ilgili maddelerde dağınık olarak yer bulmuştur.

Taşıma sözleşmeleri, iki veya daha fazla tarafın dahil olduğu, taraflara karşılıklı edimlerin yüklendiği sözleşmeler olmakla birlikte; Kanun'da bu hususa dair açık bir tanımlama yer almamıştır. Ancak deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde tarafların yolcu ve taşıyan olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır.[35] Söz konusu maddelerde yolcu, kaptan ve kumpanya kavramları kullanılmıştır. Taşıma sözleşmesinde taşınan sıfatı yolcuyu, taşıyan sıfatı ise taşıma işi yapan tarafı ifade etmektedir. Kaptan gemi sahibi, donatan veya kumpanya sahibi olmadığı sürece vekil veya memur sıfatıyla taşıyan sayılmıştır. Bu sıfatlar, sorumluluk esaslarında tarafların yükümlülüklerinin belirlenmesinde önem arz etmektedir. Yolcunun, yanında taşıdığı eşya açısından ise taşıtan sıfatını yüklendiği görülmektedir.[36]

---

33 Kostaki Vayani, Mücmel Ticaret-i Bahriye Kanunu Şerhi, Mahmut Bey Matbaası, İstanbul 1313/1896, s. 266.

34 Mekki Hikmet, Hukuk-ı Ticaret-i Bahriye, Evkâf-ı İslamiye Matbaası, İstanbul 1926, s. 19.

35 Demiryolu, vapur gibi vasıtalarda seyahat eden kişiler yolcu olarak tanımlanmıştır. Bkz. Şemsettin Sami, Kamus-i Türki, İkdam Matbaası, İstanbul 1317/1901, C. 2, s. 1568.

36 Nakliye komisyoncularının (siparişçi ve emanetçi) deniz yolu ile yük taşıma

Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin kurulabilmesi için öncelikle navlun sözleşmelerinde olduğu gibi tarafların birbirine uygun karşılıklı irade beyanlarını sunmaları gerekmektedir. Bu husus, Mecelle'nin kira sözleşmeleri başlığı altında "Bey' gibi icare dahi icab ve kabul ile mün'akid olur." ifadesiyle yer bulmuştur.[37] Tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarına ek olarak ücret üzerinde mutabakata varmaları, sözleşmenin tamamlanması için aranan ikinci şarttır.[38] Ücretin nama veya hamiline yazılı bir bilet veya kontrato üzerinde belirtilmesi gerektiği Kanun'un 137. maddesinde düzenlenmiştir. Bu hükme göre sözleşme uyarınca bir bilet veya kontrato düzenlenmekle beraber, ücret de bu bilet veya kontratoda belirtilmelidir. Ücret belirlenmeden yolcunun vasıtaya bindiği durumlarda çıkan uyuşmazlıkların ise bilirkişi aracılığıyla belirlenen ücret mukabilinde çözümleneceği düzenlenmiştir.[39] Bu hükme göre bilet veya kontrato düzenlenmesi şartının bir ispat vasıtası olarak arandığı anlaşılmaktadır. Nama yazılı düzenlenen bilet ve kontratoların devredilebilmesi durumunda sözleşmenin tarafında değişiklik olacağından, bu durum kaptanın rızasına bağlanmıştır.[40]

A. Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Tarafların Hak ve Yükümlülükleri

Yolcu taşıma sözleşmeleri taraflara çeşitli haklar tanımakla birlikte bazı yükümlülükleri de beraberinde getirmiştir. Kanun'da tarafların haklarına ve yükümlülüklerine dair hususlar, birden fazla maddede dağınık olarak yer almıştır.

Yolcuların yükümlülükleri ücret ödeme, kaptanın talimatlarına uyma, yolculuk zamanında gemide bulunma ve beraberindeki eşyayı ilgili memura teslim etme olarak sayılmış; taşıyanın yükümlülükleri

---

sözleşmelerinde yaptıkları işlemlerdeki hak ve yükümlülükleri Ticaret-i Berriye Kanunnâmesi'nin 56-69. maddelerinde belirtilmiştir. Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 385 vd.

37 Hocaeminefendizâde Ali Haydar Efendi, Dürerü'l-Hükkâm Şerhu Mecelleti'l Ahkâm, Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, İstanbul 2020, C. 1, s. 644.

38 Hocaeminefendizâde Ali Haydar Efendi, C. 1, s. 643.

39 Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 503.

40 Madde 138: Kontrato veya bilet yolcunun nâmına tanzim ve i'tâ olunduğu halde kapudanın rıza ve muvafakatı olmadıkça yolcu hakkını şahs-ı diğere devredemez, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 503.

ise gemiyi sefere hazır tutmak ve yolculuk sona erene kadar yolcunun ve usulünce kendisine teslim edilmiş bagajların belirlenen yere kadar güvenle ulaşımını sağlamak olarak belirlenmiştir.

1. Yolculara İlişkin Haklar ve Yükümlülükler

Yolcu, alacağı taşıma hizmeti karşılığında ücret ödemekle yükümlüdür. Gemiye alınacak her yolcunun ücret ödemesi ve buna mukabil düzenlenmesi gereken belgeler 137. maddede kontrato ve bilet olarak sayılmıştır.[41] Navlun miktarı, bir diğer ifade ile taşıma bedeli, yolcunun kendi adına veya açık olarak hamiline verilmek üzere düzenlenmiş olan bir kontrato veya bilet ile belirlenir. Ancak yolcu, bu iki yöntemden biriyle navlun belirlenmeden seyahat etmiş olabilir. Böyle bir durumda ise taraflar aralarında bedel konusunda anlaşma yoluna giderler; bedel üzerinde bir uyuşmazlık ortaya çıkması halinde ise bilirkişi tarafından ecr-i misil belirlenmesi gerekir.[42] Ecr-i misil, Mecelle'de icare başlığı altında 414. maddede açıklanmıştır. Buna göre ecr-i misil, konusunda uzman kişiler tarafından ilgili mal, zaman ve yer unsurları temelinde benzer durumları gözeterek belirlenen ücrettir.[43]

Bilet veya kontrato düzenlemek, kaptanın bir yükümlülüğü olarak karşımıza çıkmakla beraber; düzenlenen bilet ve kontratoyu isteme hakkı da dolaylı olarak yolcuya tanınmıştır. Ancak Kanun'un 138. maddesinde, düzenlenen bu belgelerin devrine ilişkin nama ve hamiline olanlar için ayrıma gidildiği ve nama yazılı olanlar için özel bir düzenleme yapıldığı görülmektedir. Buna göre kontrato veya bilet, yolcunun adına düzenlenip verilmiş ise kaptanın rıza ve izni olmadıkça, yolcu seyahat hakkını başka birine devredemez.[44] Çünkü bu kontratolar, adi senet hükmünde sayılmış ve havale ile devrinin

---

41 Madde 137: Navlun miktarı yolcunun kendi namına veya açık olarak hamiline verilmek üzere tanzim olunmuş olan bir kontrato veya bilet ile tayin eder. Eğer yolcu bedeli navl-ı mukaveleye rapt olunmaksızın sefineye binip gitmiş ise navl misl-i i'tası lazım gelip bu dahi tarafeyn uyuşamadıkları halde mahkeme tarafından ehl-i hibre marifetiyle tayin kılınır, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 503.

42 Kostaki Vayani, s. 268.

43 Hocaeminefendizâde Ali Haydar Efendi, C. 1, s. 613.

44 Madde 138: Kontrato veya bilet yolcunun nâmına tanzim ve i'tâ olunduğu halde kapudanın rıza ve muvafakatı olmadıkça yolcu hakkını şahs-ı diğere devredemez, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 503.

gerçekleştirileceği kabul edilmiştir.[45] Mecelle'de havalenin unsurlarına yer veren 682. maddesine göre; borçlu ile alacaklı arasında yapılan havalenin yasal ve geçerli olabilmesi için borcu kabul eden kişiye havalenin bildirilmesi ve onun da kabulü gereklidir.[46] Seyahat hakkının devredilmesinde kaptanın rıza ve izninin aranması, Mecelle hükmü ile bağdaşır bir düzenlemenin yapıldığını göstermektedir. Nama yazılı olmayan biletler ise açık bilet olarak anılmış ve bunların kaptanın rızası olmaksızın başka birine devredilebilmesi hususunda engelleyici bir hükme yer verilmemiştir. İdare-i Mahsusa ve Şirket-i Hayriye vapurlarının biletleri, bu tür biletlerden sayılmıştır.[47]

139. madde içeriğine bakıldığında, yolcunun hazır olma borcunun düzenlendiği görülmektedir.[48] Geminin kalkış ve hareketi için belirlenen zaman ve saatte yolcu seferin başlamasından önce gemiye gelmez ve yolculuk esnasında güzergâh üzerinde herhangi bir iskeleden gemiye binmezse kaptan beklemeye mecbur değildir. Böylece yolculara yolculuk için belirlenen yerde ve zamanda bulunma borcu, Kanun tarafından yüklenmiştir.

Eşya taşımasındaki istarya süresi, yolcu taşımada geçerli değildir.[49] Yolcunun, geminin kalkış zamanında hazır olması gerekir. Eğer yolcu, yoldaki herhangi bir iskeleden de binmemişse, kaptanın yolcuyu almadığı gerekçesiyle sorumlu tutulması mümkün değildir; çünkü yolcunun taksirinden kaynaklanan bir durum söz konusudur.[50] Ancak bu durum, yolcuyu navlun ödeme borcundan kurtarmaz.[51]

---

45 Nusret Hilmi, Şerhli Kanunnâme-i Ticaret-i Bahriye, Karabet ve Kasbar Matbaası, İstanbul 1303/1886, s. 130.

46 Hocaeminefendizâde Ali Haydar Efendi, C. 2, s. 1054.

47 Kostaki Vayani, s. 269.

48 Madde 139: Sefinenin kıyam ve hareketi için tayin olunan vakit ve saatte yolcu seferin bida`ından evvel sefineye gelmez ve esnay-ı râhda dahi taşraya çıkıp avdet etmez ise kapudan beklemeye mecbur olmayarak hareket edebilir ve yolcu dahi navl bedelini tamamıyla te`diyeye mecburdur, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 503.

49 İstarya/istariye, kelime olarak duraklama günleri demektir, Türkzâde Hafız Mehmed Ziyaeddin Efendi, Osmanlı Hukuk Sözlüğü, Haz. Fethi Gedikli/İbrahim Enes Onat, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2017, s. 116. Kanun'un 108. Maddesinde yüklemenin veya yüklü olan gemiden tahliyenin yapılacağı günler olarak açıklanan istarya günlerinde navlun bedeli işlemez, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 495.

50 Nusret Hilmi, s. 131.

51 Kostaki Vayani, s. 270.

Yolcunun sözleşmenin feshi talebine ilişkin hüküm ise 140. maddede düzenlenmiştir.[52] Buna göre yolcu seferin başlamasından önce kontratosunun feshi talebinde bulunduğunu beyan etmişse ya da bunu beyan etmeyip de vefat, hastalık yahut şahsına ait diğer bir geçerli özrün ortaya çıkmasıyla gemiye gelemediği bildirilmişse, navlun bedelinin yeniden belirlenmesi gerekir.[53] Ancak bu hususlar yolculuk sırasında meydana gelirse, yolcu navlun bedelinin tamamını ifaya borçludur. Mücbir sebepten kaynaklı bir engelin ortaya çıkması halinde hareket öncesinde taşıma sözleşmesi feshedilirse, vapur sahibi veya acente, feshi gerçekleştiren yolcu yerine başka bir yolcuyu almaya hak kazanır. Bu durumda navlunun yarısının ifası yeterli kabul edilmiştir. Ancak yolculuk sırasında sözleşme feshedilirse ilgili yolcuya ayrılan kısım başkasına tahsis edilemeyeceği için navlunun tamamının ödenmesi gerekir.[54]

Yolcunun kontratosu gereğince beraberinde eşya götürebilmesi bir hak olarak, bu eşya için belirlenen durumlar dahilinde navlun ödemesi ise bir yükümlülük olarak 146. maddede düzenlenmiştir.[55] Yolcunun yanında taşıdığı eşya bagaj olarak tanımlanmakla birlikte[56], Kanun'da bagaj kavramı kullanılmamıştır. İlgili hükümde yolcunun ihtiyacı kadar olan eşyayı taşıyabileceği ve bunun ücret gerektirmeyeceği düzenlenmiştir.[57] Fakat aksine yapılan bir sözleşme varsa veya yolcunun yanında bulunan bagajı vapurun tarifesinde gösterilen miktardan fazla ise navlun ödenmesi gerekecektir.[58] Ayrıca her durumda bagajın yolcunun sefer esnasındaki ihtiyacından fazla olmaması şartı aranmıştır.[59]

---

52 Madde 140: Yolcu seferin bida`ından evvel kontratosunun feshi muradında bulunduğunu beyan ettiği yahut bunu beyan etmeyip de vefatı veya hastalığı cihetle yahut şahsına ait diğer bir özrü meşru' zuhuruyla sefineye gelmediği tebeyyün eylediği halde bedel-i navlun yalnız nısfını tediyeye mecbur olur ve eğer bu hususlar esnay-ı râhda vaki' olur ise navl bedelini tamamıyla ifaya borçludur, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 503.

53 Nusret Hilmi, s. 131.

54 Kostaki Vayani, s. 270-271; Mişon Efendi, Hukuk-ı Ticariye-i Bahriye, Kanaat Matbaası, İstanbul 1330/1914, s. 139.

55 Madde 146: Yolcunun kontratosu mucibince beraberce gemide götürmeye me'zun olduğu eşya için navlun vermeye mecbur değildir. Meğer ki bunun için navlun i'tâsı hakkında başkaca bir mukavele ola, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 504-505.

56 Dönem kaynaklarında bagaj kelimesi seyahat veya harb eşyası olarak yer almaktadır, Kostaki Vayani, s. 276; Mehmed Bahâeddin Toven, Yeni Türkçe Lugat, Evkâf-ı İslâmiye Matbaası, İstanbul 1346/ 1927, s. 141.

57 Kostaki Vayani, s. 276.

58 Kostaki Vayani, s. 276.

59 Nusret Hilmi, s. 135.

Bu kapsamda yolcunun birkaç çuval kahve ve pirinç, üç fıçı yağ ve pekmez ya da iki yüz binden fazla mecidiye veya metelik gibi madeni parayı yanında taşıması, örf ve adete göre bagajdan sayılmamış ve ecr-i misil uyarınca ek navlun ödenmesi gerekli görülmüştür.[60]

Gemiye alınmış tüm yolcuların, geminin güvenliğine ilişkin kaptan tarafından verilen emir ve talimatlara uyması gereklidir.[61] Geminin bağlı olduğu kumpanyanın müdürü dahi bu emir ve talimatları dikkate almak ve uygulamakla mükelleftir.[62] Seferi yöneten kişi kaptandır. Böylece olası bir itaatsizliğin doğuracağı sonuçların engellenmesi amaçlanmış, gemide ortaya çıkabilecek zarar ve kayıpların önüne geçilmeye çalışılmıştır. Buna ek olarak yolcunun yolculuk esnasında ihtiyaç duyacak kadar yiyecek taşıma yükümlülüğü de Kanun'da yer alan diğer bir düzenlemedir.

2. Taşıyana İlişkin Haklar ve Yükümlülükler

Kanun, yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyan sıfatına sahip kişileri doğrudan saymamıştır. Gemi sahibi, donatan ve ortaklar gemi taşıma sözleşmelerinde ilgili şahıslar olarak nitelendirilmekle birlikte[63] yolcu taşıma sözleşmelerinin sorumluluk hükümlerinde kumpanyalar da eklenmiştir.[64] Her ne kadar seferi yönetme ve sorumluluk alma yetkisi kaptanda olsa da kaptan tacir değildir; geminin sevk ve idaresi için yaptığı tüm işlemlerde taşıyan ad ve hesabına ya memur ya da vekil sıfatıyla işlem yapar.[65]

Taşıma sözleşmesinde taşıyan, gemiyi hizmete hazır tutmakla yükümlüdür.[66] Bu yükümlülük, Kanun'da dolaylı olarak zikredilmiş ve sefere hazır olduğunun ispatlanamaması halinde mürur tezkeresi verilmeyeceği belirtilmiştir.[67]

---

60 Kostaki Vayani, s. 276.

61 Madde 136: Derûn-u sefineye kabul olunmuş olan yolcu, sefinenin umûru zabıtasına dair kapudanı canibinden vâki' olan emir ve tembihlere tabi' olmak lazımedendir, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 502-503.

62 Kostaki Vayani, s. 267.

63 Mekki Hikmet, s. 18.

64 Bkz. Madde 142, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 503.

65 Mekki Hikmet, s. 108.

66 Mekki Hikmet, s. 116.

67 Madde 40: Sefinenin seyr-ü seferine lazım olan mühimmatın hazır olup olmadığı ve seyr-ü sefer edebilecek halde bulunup bulunmadığı bilinmek için tahmilinden

Kanun'da yer alan bir diğer yükümlülük ise yolcu kabulüne ilişkindir. 135. maddeye göre posta vapuru gibi yolcu taşımaya tahsis edilmemiş vapurlarda, kaptan yolcu kabul etmeye mecbur edilemez.[68] Söz konusu maddeden yükleten gibi yükle doğrudan bağlantılı ya da sigortacı gibi yükle dolaylı bağlantısı olan kişilerin gemiye her durumda alınabileceği anlaşılmaktadır. Ayrıca maddenin lafzından yolcu taşımaya mahsus gemilerin her durumda yolcu kabul etme yükümlülüklerinin olduğu sonucuna varılsa da kaptan, gemi kapasitesini aşılması ya da yolcunun sarhoş olması gibi sebeplerle yolcuları gemiye almama hakkına sahiptir.[69] Eğer kaptanın rızası varsa, buna da engel olunamaz.[70]

Kanun'un 149. maddesinde taşıyana, navlun bedelinin kendisine ödenmemesi halinde yolcuların eşyaları üzerinde imtiyaz hakkı tanınıştır.[71] İmtiyaz hakkının temeli ise kiraya verenin, geminin yaptığı sefer üzerinden alacaklı olmasına dayanmaktadır. Bu kapsamda taşıyan, taşınan yolcunun eşyası üzerinde de imtiyaz sahibidir. Navlun bedeli için öngörülmüş imtiyaz hakkı, sefer esnasında verilen yemek bedeli için de geçerli sayılmıştır. Fakat bu hakkın kullanabilmesi için eşyanın gemiden ya da kaptan tarafından emaneten bırakıldığı yerden çıkarılmamış olması şartı aranmıştır.[72]

B. Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu

Kaptanın sorumluluğu, gemi sahibi ile kaptan arasındaki sorumluk ve kaptanın tayfasının hatalarından doğan sorumluluk hükümleri;

---

evvel kapudan ticaret mahkemesi ve olmadığı yerlerde ticaret kançılaryası* ve bu dahi bulunmadığı mahallerde meclis-i belde tarafından, mahsusan tayin olunacak ehl-i hibre marifetiyle gemisini keşif ve muayene ettirmek mecbur olacaktır, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 478.

68 Madde 135: Posta vapuru gibi yolcu taşımaya mahsus olmayan sefine hamulede hiçbir alakası olmayan yolcuların kabulüne kapudan icbar olunamaz, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 502.

69 Kostaki Vayani, s. 267.

70 Nusret Hilmi, s. 129.

71 Madde 149: Henüz te`diye olunmamış olan navl ve nafaka bedelinin istihsali için yolcunun sefine derûnunda olan eşyası üzerinde kapudanın hak tevkifi ve imtiyazı olup fakat bu hak ve imtiyaz yalnız eşyâyı mezkûre sefinede tevkif veya kapudan tarafından bir mahale emaneten vâz' ile hıfz olunduğu müddetçe bâkî olup bir takrîb ile sahibi tarafından ahz ve ihraç olunduğu gibi bu hak ve imtiyaz sâkıt olur, Birinci Tertip, C. 1, s. 505.

72 Nusret Hilmi, s. 136.

yolculara ilişkin kısımda yer almamıştır. Kaptan, gemi sahibi ve kaptanın memuriyetinde olan kişiler açısından Kanun'un diğer kısımlarında düzenlenen sorumluluk hükümleri yol gösterici olmuştur.

Seferin yönetimi ve sıhhatinden doğan sorumluluk, doğrudan kaptana yüklenmiştir.[73] 35. maddedeki hükme göre zararın kaptana yüklenebilmesi için kaptanın kusuru aranmıştır. Kaptanın yaptığı eylem ve işlemlerden dolayı gemi sahibinin sorumluluğu ise ayrıca belirtilmiştir.[74] Gemi kirası, tamiri, sigorta gibi işlemler, vekil sıfatıyla kaptanın görevi kapsamındaki işlemlerden sayılmış; görev kapsamını aşan ve başkalarını zarara uğratan işlemlerde ise ortaya çıkan zararda bizzat kaptanın sorumluluğunun yanı sıra, gemi sahibinin de hukuken sorumlu olacağı Kanun'da yer bulmuştur.[75] Mücbir sebep ise kaptanın sorumluluğunu kaldıran durum olarak 45. maddede belirtilmiştir.[76]

Yolculara ilişkin kısımda düzenlenen sorumluluk hükümlerine bakıldığında, taşıyanın sorumluluğu yolculuk süresinin uzaması ve yolculuğun tamamlanamaması durumları olmak üzere iki ana başlık olarak ele alınabilir.

1. Yolculuk Süresinin Uzaması

Yolculuk süresinin uzamasını gerektiren haller, geminin bir kazaya uğraması veya tamir gerektiren bir arızanın ortaya çıkması olarak

---

73 Madde 35: Bir sefine veya sair her nev'i teknenin süvarisi olup kumandası uhdesine havale olunan her bir kapudan veya reis, esnayı memuriyetinde eylediği hataların en hafiflerinden dolayı dahi mesul ve zarar ve ziyanının tazminine mecbur olacaktır, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 477.

74 Madde 30: Her bir sefine sahibi kapudanının hareket ve muamelatından hukukça mes'uldür. Yani kapudanın hareket ve muamelatından neş'et eden zarar ve ziyanların tazminine ve sefineye ve seyr-ü sefere dair ettiği mukavelat ve taahhüdatın ifasına mecburdur. Lakin eğer işbu taahhüdat kendisinin emr-i mahsusuyla vaki' olmamış ise sahibi sefine, geminin ve navlunun terkiyle ol taahhüdattan herhalde halas olabilir. Ancak sefinenin kapudanı müstakilen ol sefinenin sahibi olduğu takdirce ber-minval muharrer gemi ve navlunun terkiyle aslen kurtulamayacağı gibi hissedaran saire ile müştereken, ol sefinenin sahibi olduğu takdirce dahi sefineye seyr-ü sefere dair akdettiği mukavelat ve taahhüdatından dolayı yalnız kendi hissesine isabet edecek miktara kadar şahsen mes'ul olur, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 476.

75 Kostaki Vayani, s. 115-116.

76 Madde 45: Kapudan bir sebeb-i mücbirin mâni olduğunu ispat etmedikçe mesuliyetten halas olamaz, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 480.

sayılmıştır. Bunun yanı sıra kaptanın yolcunun talebine istinaden yolculuk rotasında olmayan bir limana giriş yapması neticesinde ortaya çıkan zarardan sorumlu olacağı hususu düzenlenmiştir.

144. maddede yer alan düzenlemeye göre[77] sefer esnasında geminin tamire muhtaç olması bir kaza sebebiyle ya da kaptanın tedbirsizliğinden kaynaklanabilir.[78] Böyle bir durumda yolcu tamirin sonlanmasına kadar beklemek istemezse bile navlunu tamamen ödemeye mecburdur. Fakat tamirin sona ermesini beklemeye razı olur ise kaptan, tekrar sefere çıkıncaya kadar kendisine karşılıksız kalacak yer belirlenmesine ve kontratoda yahut bilette yiyip içme taahhüt olunmuş ise tamamının ifasına mecburdur. Fakat bu da yolcunun aldığı biletin derecesine göre takdir edilir. Örneğin birinci sınıf bilet alan yolcunun, kaptan tarafından birinci sınıf otelde kalmasını sağlamalıdır.[79] Bunun yanında kaptan yolcuyu söz konusu gemi gibi bir gemiyle şart olunmuş yere ulaştırmayı ve diğer sözleşme ve taahhütleri yerine getirmeyi teklif edip de yolcu bunu kabul etmezse, tekrar sefere çıkana kadar, yolcunun ikamet yeri ve yeme içme talebine hakkı kalmaz.

Kanun'da yolculuk süresinin uzaması neticesinde kaptana yüklenen bir diğer sorumluluk olarak yolcuların yaşayabilmesi için gereken ölçüde yiyecek tedarikinin düzenlendiği görülmektedir.[80] 145. maddede yer alan düzenlemeye göre yolcular, yiyecek hakkında bir sözleşme ve taahhüt olmadığı durumda vapurun hareketinden önce, yolculuğun bitimine kadar gereken yiyecek ve içecek ihtiyacının tedarikine

---

77 Madde 144: Esnâyı seferde sefine tamire muhtaç olduğu halde yolcu tamirin hitamına kadar beklemek istemese bile navlın tamamen ifasına mecburdur. Fakat tamirin hitamını beklemeye razı olur ise kapudan tekrar sefere kıyâm edinceye kadar kendisine meccanen bir mahal-i ikamet i'tâsına ve kontratoda yahud bilette yiyip içmek taahhüd olunmuş ise cümleten ifasına mecburdur. Mamâfih kapudan bu yolcuyu o misilli diğer bir sefine ile meşrût olan mahale naklettirmeyi ve sair mukavelat ve taahhüdatı icra eylemeyi teklif edip de bunu yolcu kabul etmediği surette tekrâren sefere kıyâm olununcaya değin, yolcunun mahal-i ikamet ve me`kûlat talebine hakkı kalmaz, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 504.

78 Nusret Hilmi, s. 134.

79 Kostaki Vayani, s. 274.

80 Madde 145: Me'kûlat hakkında bir gûna mukavele ve taahhüd olmadığı takdirce yolcu kendi ta'ayyüşü için muhtaç olduğu şeylerin tedarikine mecburdur. Fakat evvelce hissolunamamış bir kazadan veyahud seferin uzatılmasından dolayı yolcunun nafakası kalmadığı halde altmış dördüncü madde mucibince kendi nafakasının fazlasını gemiye terk etmeye yolcu mecbur olduğu gibi kapudan dahi bir bedel-i münasibe ile lüzum-u miktarı ona nafaka vermeye mecburdur, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 504.

mecburdur. Bu durumda yolcular, kaptan ve gemideki diğer memurları söz konusu ihtiyaçlarının teminine mecbur tutamaz.[81] Ancak önceden bilinmeyen veya öngörülemeyen bir durum ya da seferin uzaması gibi zaruri bir durum ortaya çıkması halinde kaptan yolcuların yiyecek tedarikine mecburdur.

Kanun'un gönderme yaptığı 64. maddede ise geminin kumanyasının dökülmesi durumu düzenlenmiştir. Buna göre kumanya dışında haricen yiyeceği olanların yiyeceklerini ortaya koymaları ve kaptanın da buna karşılık gelen bedeli vermesi şart edilmiştir. İşbu madde hükmüne kıyasla yolcu, kendi nafakasının fazlasını gemiye bırakmaya mecbur olduğu gibi kaptan da uygun bir bedel ile gerekli miktarı yolcuya nafaka olarak vermeye mecburdur. Bu mecburiyet esasen Mecelle'nin 22. maddesinin bir uygulaması niteliğindedir.[82]

Yolculara ilişkin bölümün son maddesinde ise kaptanın rota dışında hareket etmesini gerektiren durumlar sayılmış ve bu sayılan durumlar dışında rotadan çıkması neticesinde doğacak sorumluluğu düzenlenmiştir.[83] Bu hükme göre yolcunun isteği veya kendi menfaati doğrultusunda kaptanın sefer esnasında şart olunmamış bir limana girmeye veya girilen limanda gereğinden fazla süre beklemeye mecburiyeti yoktur. Çünkü geminin sefer sırasında uğrayacağı yerler ve rotası bellidir. Yolcuların tamamı ittifakla karar vermiş olsa bile kaptan, bu rota dışında ilerlemeye ve başka duraklarda durmaya mecbur bırakılamaz.[84] Mücbir sebep dışında bir sebeple kaptanın bu türlü bir taleple bağlılığı yoktur. Çünkü kaptan, yolcuların ve gemide taşınan mal ve eşyaların sorumluluğunu taşır ve söz konusu rota dışında ortaya çıkacak bir zararda gerek yolcuların gerekse eşyaların zararından sorumlu olacaktır.[85]

Mücbir sebebin ortaya çıkması halinde ise kaptanın mümkün olan ilk limana giriş yapması gerekir. Bu durumda kaptanın sorumluluğu tersine dönmüş; yolcuyu taşraya çıkarmaya yetkili ve görevli sayılmıştır.

---

81 Kostaki Vayani, s. 275.

82 Nusret Hilmi, s. 135; Hocaeminefendizâde Ali Haydar Efendi, C. 1, s. 81.

83 Madde 150: Yolcunun talebine yahud menafi' zâtiyesine mebni kapudanın esnâyı seferde meşrût olmayan bir limana girmeye veya ziyade müddet beklemeye mecburiyeti yoktur. Fakat illet-i sâriyeye düçâr olmuş olan yolcuyu en evvel yanaşması mümkün ve meskûn olan limana duhulü ile taşraya ihraca me`zun ve muktedirdir, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 505.

84 Nusret Hilmi, s. 137.

85 Kostaki Vayani, s. 280-281.

2. Yolculuğun Tamamlanamaması

Kanun'da yolculuğun tamamlanamaması durumu kaza, savaş ve mücbir sebep olmak üzere üç durumda değerlendirilmiştir.

Geminin kazaya uğraması neticesinde telef olması sebebiyle yolculuğun tamamlanamaması 141. maddede düzenlenmiştir. Gemi bir deniz kazasından dolayı zayi ve telef olursa, yolcu kontratosunun tamamen feshedileceği belirtilmiştir.[86] "Fesih olunur" ifadesinden anlaşılması gereken bir tarafın diğerine tazminat ödemesine mecbur olmadan sözleşmenin münfesih olacağıdır. Çünkü gemi kazasında tarafların kusuru yoktur ve mücbir sebep söz konudur. Kanun'un 124. maddesinde taşınan mal ve eşyaların bir kaza sonucunda telef olması halinde navlun ödenmeyeceği ve eğer peşin ödenen bir navlun söz konusu ise kaptanın bu navlunu geri vereceği düzenlenmiştir. Böylece 141. maddeye göre yolcu ile yapılan taşıma sözleşmesi münfesih olmakla birlikte 124. maddeye kıyasla yolcunun peşin ödemiş olduğu navlun bedelini kaptandan geri istemeye hakkı olacaktır.[87]

Savaş sebebiyle geminin alıkonulması ve kumpanyanın sözleşmeden kaynaklanan sorumluluğunu bertaraf edecek bir mücbir sebebin gerçekleşmesi durumu ise 142. maddede belirtilmiştir.[88] Buna göre bir savaş çıkması neticesinde gemi zapt edilme tehlikesine maruz kalmış ve deniz ticareti serbestisi ortadan kalkmışsa yolcu, kontratosunu feshedebilir. Fesih hakkı veren bir diğer durum ise seferin iptali veya ertelenmesidir. Kaptanın bağlı olduğu kumpanyanın sorumluluğunu bertaraf edecek nitelikte bir mücbir sebepten dolayı geminin seyir ve hareketi tamamen tatil edilmiş veya ertelenmiş ise yolcu kontratosunu feshedebilir. Çünkü savaş halinde bulunulan devletlerden birinin

---

86 Madde 141: Sefine bir kazây-ı bahrîden dolayı zâyi' ve telef olduğu halde yolcu kontratosu tamamıyla fesh olunur, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 503.

87 Kostaki Vayani, s. 271; Nusret Hilmi, s. 132.

88 Madde 142: Bir muharebe vukû' ile sefine zapt olunmak tehlikesine dûçar olarak serbest nazarıyla bakılamaz olduğu veyahud kapudanın ya tabi' olduğu kumpanyanın uhde-i iktidarından hariç olan esbab-ı mücbireden nâşi seferin bida'ından evvel veya sonra seyir ve hareketi bütün bütün mu'attal kalmış veya te`hir olunmuş olduğu halde yolcu kontratosunu feshetmeye me`zundur. Kezalik kapudan ya tâbi' olduğu kumpanya zikr olunan hallerin biri vukû'unda seferi terk eylemeye mecbur olduğu veyahud sefine hassaten emtia nakline münhasır olup da kendisinin hatâ ve tekâsülü olmaksızın emtianın nakli mümkün olamadığından dolayı seferin terkine lüzûm göründüğü halde ol dahî kontratosunun feshine me`zun olur, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 503-504.

sancağını taşıyan gemi, gasp ve zapt olunma tehdidi ile karşı karşıya kalır.[89] Gerek savaş durumunun gerekse mücbir sebepten kaynaklı seferin ertelenmesi durumunun seferin başlamasından önce veya sefer başladıktan sonra ortaya çıkması, fesih hakkının kullanılmasını etkilemez.

Kumpanya tarafından belirlenmiş ve seferin bırakılmasını gerektiren hallerden birinin gerçekleşmesi halinde veya geminin özellikle emtia taşımasına özgülendiği durumlarda kaptanın hatası ve ihmali olmaksızın nakliyenin gerçekleşmesinin mümkün olmaması durumunda sefer iptal edilebilir. Bu sebeplerin gerçekleşmesi halinde de kaptan, kontratonun feshini talep edebilir.[90]

141. ve 142. maddede belirlenen durumların gerçekleşmesi neticesinde sözleşmenin feshi gerçekleştiğinde sorumluluğun kimler üzerinde paylaştırılacağı meselesi 143. maddede ele alınmıştır.[91] 143. madde uyarınca önceki iki maddede belirtilen hallerden birinin gerçekleşmesi sebebiyle kontrato feshedilmişse, taraflardan hiçbiri, diğerine zarar ve ziyanı vermeye/ödemeye mecbur olmaz. Bu husus, Mecelle'nin 91. maddesinde düzenlenen "Cevâz-ı şer'i zamâna münafi olur" esasıyla örtüşmektedir.[92] Bununla beraber kontratonun feshi, seferin başlamasından sonra gerçekleşirse yolcu navlunu gelinen mesafeye göre ödemeye mecbur olup, bunun miktarı da 118. maddede gösterildiği şekilde hesaplanarak belirlenir. Buna göre navlunun hesaplanmasında aşılan mesafe ile kalan mesafenin bir diğerine oranlanmasının yanı sıra, masraf miktarı, zaman, tehlike ve sıradan zorlukların da hesaplamada göz önünde bulundurulması gerekir. Söz konusu hesaplamada sayılan esasların dikkate alınması, Kanun'da Mecelle'nin 22. maddesindeki "Zaruretler kendi mikdarlarınca takdir olunur" hükmü ile uyumlu bir düzenlemeye yer verildiğini göstermektedir.[93] Zira genel

89 Kostaki Vayani, s. 272-273.
90 Nusret Hilmi, s. 132.
91 Madde 143: Ânif ez-zikr iki maddede beyan olunan hallerden biri vukuûyla kontrato fesholunmuş olduğu halde tarafeynden hiçbiri diğerine zarar ve ziyan i'tâsına mecbur değildir. Mamâfih kontratonun feshi, seferin bidaından sonra vâkî' olur ise yolcu navlunu kat' ettiği mesafeye göre vermeye mecbur olup, bunun miktarı dahî yüz on sekizinci maddenin zîrînde gösterildiği vech ile hesap ve tayin olunur, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 504.
92 Hocaeminefendizâde Ali Haydar Efendi, C. 1, s. 180.
93 Nusret Hilmi, s. 135; Hocaeminefendizâde Ali Haydar Efendi, C. 1, s. 81.

hükümlerde yer alan bu maddeye göre zorunlulukların kendi ölçüleri içerisinde değerlendirilmesi esastır.[94]

3. Yolcunun Eşyasının Korunması ve Uğradığı Zarar Açısından Taşıyanın Sorumluluğu

Yolcunun eşyasına ilişkin navlun sözleşmelerindeki hükümlere yapılan atıflar dışında iki maddede konunun ele alındığı görülmektedir. 147. maddede eşyanın teslimi ve bu kapsamda tarafların yükümlülük ve sorumlulukları; 148. maddede ise sefer esnasında hayatını kaybeden kişinin eşyalarının muhafazası ve ilgililere teslimi düzenlenmiştir.

Yolcunun beraberinde götürdüğü eşya açısından bagaj ifadesine yer vermeyen Kanun'un 147. maddesinde bu eşyalar açısından yolcuyu yükleten sayılmıştır.[95] Böylece Kanun'un yükletene ilişkin hak ve yükümlülüklerin düzenlediği diğer maddelerin uygulanacağı anlaşılmaktadır.[96] Bundan dolayı yolcu eşyayı kaptana teslim ettiği zaman, kaptan da teslim aldığını gösterir bir makbuz senedini yolcuya vermeye mecburdur. Gemide kaptan dışında kamarot ya da yazıcı gibi memurların bu işle görevlendirilebileceği belirtilmiştir.[97] Fakat yolcu, şahsi eşyasını kaptana veya teslim almaya yetkili olan kişiye teslim etmeyip de kendi yanında alıkoyduğu takdirde; zayi ve telefinden veya hasara uğramasından dolayı kaptandan hiçbir zarar ve ziyan tazmini talebinde bulunamaz. Muhafazası için kaptan veya ilgili memurlara

---

94 Nusret Hilmi, s. 133; Hocaeminefendizâde Ali Haydar Efendi, C. 1, s. 81-82.

95 Madde 147: Yolcu gemide beraber götürdüğü eşya hakkında muhammil nazarıyla bakılır. Binâberin ol eşyayı kapudana teslim ettiğinde kapudan ahzını meş'ur ona bir makbuz senedi i'tâsına mecbur ve işbu kanunnamede muhammiller hakkında beyan olunan mevâdın hâvi olduğu hukuk ve mecburiyet ol yolcu ve eşya hakkında dahi cari olur. Fakat eşya-yı mezkûreyi kapudana veya kendisi için teslime memur olan diğer kimesneye teslim etmeyip de kendi nezdinde alıkoyduğu taktirde zâyi' ve telefinden veya hasârdîde olmasından dolayı kapudandan hiçbir zarar ve ziyan tazmini iddiasına hakkı olmaz. Meğer işbu telef ve hasar kapudanın veya taifesinin sebebiyet ve hatalarından nâşi vâki' olmuş ola, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 505.

96 Yükletenin hak ve yükümlülüklerine ilişkin maddeler Ticaret-i Bahriye Kanunnâme Humâyûnu'nda dağınık olarak yer almaktadır (m. 40, 44, 49, 72, 96, 97, 99, 102, 104, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 122, 127, 130, 133, 134, 147, 197, 267, 281). Altıncı ve yedinci fasıl hükümlerinin bu hususta uygulanması gerektiği yönünde ayrıca bkz. Nusret Hilmi, s. 136.

97 Kostaki Vayani, s. 277-278.

teslim edilmiş olan eşyanın deniz hasarlarından başka bir sebeple zarar görmesi halinde tazmini kaptan veya bağlı olduğu kumpanya tarafından gerçekleştirilir.[98]

Sefer esnasında gemide bulunan yolcuların ve usulünce teslim edilmiş eşyaların emniyetinden kaptan sorumlu tutulmuş olsa da yolculuk esnasında kaptanın tedbir sınırlarını aşan durumlar meydana gelebilir. Yolcunun vefatı tedbir sınırlarını aşan durum olarak sayılmış ve kaptanın sorumluluğu 148. maddede düzenlenmiştir.[99] Vefat eden yolcunun gemideki mal ve eşyalarının deftere kaydedilerek muhafazasının sağlanması, varislerine teslim edilmesi ve buna ilişkin kayıtların tutulması da kaptana yüklenen görevlerden olmuştur.[100] Bu kapsamda kaptanın yapması gereken işler ise Sicill-i Nüfus Nizamnâmesi'nin 29. maddesinde açıklanmıştır. İlgili hükme göre seyahat esnasında gemi ve vapurda gerçekleşen vefat üzerine kaptan, iki kişinin şahitliğinde iki nüshalık ilmühaber düzenleyecek ve bu ilmühaberler, gemi ya da vapurun ilk uğrayacağı iskele Osmanlı sınırlarında ise Liman İdaresi'ne, Osmanlı sınırları dışında ise şehbenderhaneye teslim edilecektir. Liman İdaresi ve şehbenderhane ise bir nüshasını alıkoyarak, diğer nüshasını bulunduğu yere göre Bahriye veya Hariciye Nezareti aracılığı ile Dahiliye Nezaretine gönderecektir. Dahiliye Nezareti de işbu ilmühaberi Nüfus-u Umumiye İdaresi vasıtasıyla vefat edenin kayıtlı bulunduğu yer nüfus memurluğuna gönderip nüfus siciline kaydettirecektir.[101]

Kaptan, vefat eden yolcunun varislerinin kimler olduğunu bilmesinin mümkün olmadığı durumlarda, emanetlerin gaspa uğramaması için terekeyi hükümete teslim eder.[102]

Yolculara ilişkin bölümde bulunan eşyaya ilişkin hükümlere ek olarak Kanun'un 44. maddesindeki düzenleme sorumluluk açısından önemli bir istisna getirmektedir. Özellikle kısa mesafe taşımacılığı yapan kayık ve sandallarda taşınan yük ve eşyalara ilişkin olan bu düzen-

98 Kostaki Vayani, s. 277-278.
99 Madde 148: Yolcunun esnâyı seferde vefatı vukû'nda derûn-u sefinede bulunan eşyasının muhafazasıyla veresesine i'tâsı için kapudan vakit ve hâle göre tedâbir-i lâzımenin ittihâzına mecburdur, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 505.
100 Nusret Hilmi, s. 136; Mekki Hikmet, s. 108.
101 Sicill-i Nüfus Nizamnamesi, BOA, A.} DVN.MKL. 20/36, 15.11.1298/ 09.10.1881.
102 Kostaki Vayani, s. 278-279.

lemeye göre kayık ve sandal gibi küçük deniz araçlarının güvertesinde taşınan eşyaların zarara uğraması halinde kaptanın sorumluluğuna gidilemeyecektir.[103] Bu istisnanın sebebi ise kayık ve sandalların yük taşıma ambarlarının küçük olması ve güvertede bulunan eşyanın gerek hava gerekse deniz koşullarından etkilenmesinin kolay olması olarak açıklanmıştır.[104]

IV. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE İLİŞKİN UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ

Yargılama hükümleri, Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn kapsamında zamanaşımı ve dinlenmeyecek davalar olmak üzere son iki fasılda düzenlenmiştir. Ancak bu hükümlerde deniz ticaretinden sayılan işlere yer verilmemiş; bu konu, Zeyl-i Kanun-ı Ticaret'in 28, 29 ve 30. maddelerinde ilgili işlerin sayılması suretiyle açıklığa kavuşmuştur.[105] Her ne kadar Kanun'un "bahren emvali ve eşya nakli ve irsali" ifadesini kullanması sebebiyle çeşitli tartışmalara sebep olsa da nihayetinde yolcu naklinin de deniz ticaretine ilişkin işlerden sayıldığı kanaati hasıl olmuştur.[106]

Zamanaşımının taşınanın teslimine ilişkin davalarda bir yıl, yolculuk süresinin uzaması sebebiyle zarar gören eşyalara ilişkin davalarda ise on beş yıl olduğu belirtilmiştir.[107] Bununla beraber yolcunun ölümü ve bu sebeple yolculuğun tamamlanamamasına ilişkin özel bir düzenleme yolculara ilişkin bölümde yer almamıştır.

Sonuç

Buharlı gemilerin icadı ile birlikte gelişen ticari yük ve yolcu taşımacılığı daha da önem kazanmıştır. Klasik dönemde örfi ve şer'i temelli uygulamalarla yürütülen deniz ticareti; Tanzimat sonrasında kanuni temellere oturtulmuştur. Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i

---

103 Madde 44: Kezalik geminin güvertesi üzerine muhammilin tahriren rızası olmayarak kapudan tahmil etmiş bulunacağı emval ve emtiaya isabet eden her nevi' hasarattan dolayı mes'uldür. Fakat işbu maddenin hükmü seyahat-i sahiliye-i kasiyr namıyla yakın mahallere kadar âmed-ü şüd eden ufak sefine ve kayıklar hakkında cari olmayacaktır, Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 479-480.

104 Kostaki Vayani, s. 142.

105 Düstur, Birinci Tertip, C. 1, s. 451.

106 Kostaki Vayani, s. 44.

107 Mişon Efendi, s. 147.

Hümayûn dönemin ihtiyaçlarına cevap vermeyi amaçlamış, aynı zamanda Cumhuriyet sonrasında yapılacak olan yeni düzenlemelere bir temel vazifesi üstlenmiştir.

"Yolcular Hakkındadır" başlığı altında ele alınan ve Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn'un 135. ve 150. maddeleri arasında düzenlenen deniz yolu yolcu taşımacılığı, Hollanda kanunundan iktibas suretiyle Türk hukuk tarihinde uygulama alanı bulmuştur. Düzenlemenin Kanun'daki ilgili bölümünde yolcu ve taşıyanın karşılıklı hak ve yükümlülüklerine ilişkin hükümlerin yanı sıra, kısıtlı da olsa sorumluluk hükümlerine yer verilmiştir. Bu kapsamda özellikle taşıyanın bir vekili sayılan kaptan için doğrudan sorumluluk doğuran veya onu sorumluluktan kurtaran unsurlar belirtilmekle birlikte, kumpanyalara ve gemi sahiplerine de temas edilmiştir.

Yolculara dair bölümde eşyanın zarar görmesine ilişkin tazmin sınırlarını çizen Kanun, yolcunun bedenine gelecek zararlara dair bir hükme yer vermemiştir. Deniz yolculuğunda ölen kişinin eşyalarının korunması ve hak sahiplerine ulaştırılması hususunda ise ilgili kanuna gönderme yapmıştır.

Kanun'da kapsamı net olarak açıklanmayan deniz ticaretine dair konuların neler olduğu meselesi daha sonra Kanunname-i Ticaret'e yapılan ekle çözüme kavuşturulmuş ve tartışmalara son verilmiştir. Böylece yolcu taşımacılığı da deniz ticaretine dair işlerden sayılmış ve genel yargılamadan çıkarılarak uyuşmazlıkların özel yetkili mahkemelerde çözümlenmesine imkân sağlanmıştır.

Kaynakça

Kitaplar

Beydiz, Mustafa Gürbüz: Osmanlı Gemi Tasvirleri, Kabalcı Yayıncılık, İstanbul 2013.

Bostan, İdris: Osmanlı Deniz Ticareti, Küre Yayınları, İstanbul 2019.

Duran, Tülay: Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, Aydoğan Matbaası, İstanbul 2002.

Hocaeminefendizâde Ali Haydar Efendi, Dürerü'l-Hükkâm Şerhu Mecelleti'l Ahkâm, Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, İstanbul 2020.

Mekki Hikmet, Hukuk-ı Ticaret-i Bahriye, Evkâf-ı İslamiye Matbaası, İstanbul 1926.

Mişon Efendi, Hukuk-ı Ticariye-i Bahriye, Kanaat Matbaası, İstanbul 1330/1914.

Nusret Hilmi, Şerhli Kanunnâme-i Ticaret-i Bahriye, Karabet ve Kasbar Matbaası, İstanbul 1303/1886.

Tutel, Eser: Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası, İletişim Yayınları, İstanbul 1997.

Türk Denizcilik Tarihi, Ed. İdris Bostan/Salih Özbaran/Zeki Arıkan/Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, C. 1.

Makaleler

Kılıç, Orhan: "Orta ve Yeniçağ'da Van Gölü'nde Gemi Yapımı, Taşımacılık ve Ticaret", *Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi,* S. 5/2, Aralık 2019, ss. 1-24.

Osman Nuri, "İstanbul'da Vesait-i Nakliye Şirket ve İdareleri", *Şehremaneti Mecmuası,* İstanbul 1341, S. 1.

Öğün, Tuncay/Başı, Halit: "Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesinde Kullanımı", *History Studies,* Volume 8, Issue 3, September 2016, ss. 83-109.

Kararlar

İstanbul Kadı Sicilleri: İstanbul Mahkemesi 24 Numaralı Sicil, Ed. Coşkun Yılmaz, TDV Yayın Matbaacılık ve Ticaret İşletmesi, İstanbul 2010.

İstanbul Kadı Sicilleri: Üsküdar Mahkemesi 26 Numaralı Sicil, Ed. Coşkun Yılmaz, TDV Yayın Matbaacılık ve Ticaret İşletmesi, İstanbul 2010.

Diğer Kaynaklar

İşbilir, Ömer: "Yük", DİA, İstanbul 2013, C. 44. ss. 46-48.

Pakalın, Mehmet Zeki: Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, İstanbul 1993, C. 1.

Şemsettin Sami, Kamus-i Türki, İkdam Matbaası, İstanbul 1317/1901, C. 2.

Toven, Mehmed Bahâeddin: Yeni Türkçe Lugat, Evkâf-ı İslâmiye Matbaası, İstanbul 1346/1927.

Türkzâde Hafız Mehmed Ziyaeddin Efendi, Osmanlı Hukuk Sözlüğü, Haz. Fethi Gedikli- İbrahim Enes Onat, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2017.

Mevzuat

Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn, Düstur, Birinci Tertip, C. 1.

Sicill-i Nüfus Nizamnamesi, BOA, A.} DVN.MKL. 20/36, 15.11.1298/ 09.10.1881.