



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi

The Journal of International Social Research

Cilt: 6 Sayı: 28 Volume: 6 Issue: 28

Güz 2013 Fall 2013

www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

OSMANLI DENİZCİLİĞİNDE SENED-İ BAHRİ UYGULAMASI
APPLICATION OF THE SENED-İ BAHRİ IN OTTOMAN MARITIMES

İlhan EKİNCİ*

Öz

Osmanlı Devleti'nde tasarruf ve mülkiyeti işaret eden birçok belge çeşidi kullanılmıştır. Bunlardan birisi Osmanlı Arşivinde 19. Yüzyıldan itibaren sıklıkla görülmeye başlayan sened-i bahriyledir. Gemilerin mülkiyetini, büyüklüğünü, çeşidini, şeklini ifade eden bu belgeler berat formunda düzenlenmiştir. Özellikle Rum isyanı sırasında başladığı anlaşılan uygulamayla gemilerin kontrol ve denetimlerinin sağlanması amaçlandığı anlaşılmaktadır. Deniz ticareti ve gemileri kontrol etmeyi hedefleyen uygulama Tanzimat'ın ruhuna uygun olarak sonrasında da devam ettirilmiştir. Alım-satım, miras ve anlaşmazlıklarda hukuki bir belge olarak kabul edilmesi sened-i bahri uygulamasını Cumhuriyet dönemine kadar taşımıştır. Bunun yanında uluslararası deniz hukukunun standartlaşan taleplerinin de sened-i bahri verme usulünün ortaya çıkmasında ve devamında etkili olduğu görülmektedir.

Ahahtar Kelimeler: *Sened-i Bahri*, Osmanlı Denizciliği, Rum İsyanı, Uluslararası Deniz Hukuku.

Abstract

A lot of documents about ownership and possession had been used at the Ottoman Empire. *Sened-i Bahri* is one of those documents which mostly seen at 19th century. The *Sened-i Bahri* documents are formed just like *Berat* documents and they point out the size, type and ownership of vessels. Its understood that this procedure had been started at the beginning of Greek Rebellion to check the vessels. This practice which is aiming to gain control over maritime trade and vessels was consisted with the spirit of *Tanzimat* so it continued at that era and afterwards. The *Sened-i Bahri* documents were recognised as legal documents at purchases and sales, inheritances and judicial conflicts, so the practice is continued at Turkish Republic era. Besides international law of the sea's standardized demands seems to be effective on emergence and continuation of *Sened-i Bahri* practice.

Keywords: *Sened-i Bahri*, Ottoman Maritime, Greek Rebellion, International Law of the Sea.

Giriş

Osmanlı Devleti'nde tasarruf ve mülkiyeti işaret eden birçok belge çeşidi kullanılmıştır. Berat, mülkname¹, temessük², tahvil, sened, bu belgelerden bazılarıdır. Sened, sözlükte,

* Doç.Dr. Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, ekincilhan@hotmail.com.

¹ 19. Yüzyılda sened-i bahri kullanılmadan önce gemilerin sahipliklerini ispat için mülknameler kullandıkları anlaşılmaktadır. Örneğin 1764 yılına ait bir belgede "mülknamesinde" üç direkli geminin başlangıçta İstanbul gümrük emini İshak ağaya ait olduğu; ölümünden sonra geminin ¼ hissesinin varisleri tarafından 26800 guruş karşılığında saray sandık emini Mehmed Emin'e satıldığı görülmektedir. Mülknamenin gemi sahibinin adına düzenlendiği belirtilmişti. Ama bu tapu senedinin bir kişinin mülkiyet haklarını ne dereceye kadar güvence altına aldığı tartışmaya açık bir konudur. Askeri sınıfa ait kişilerin gemilerin ve gemi hisselerinin bu kişiler gözden düştüğünde müsadere kurtulamadığı görülmektedir. Murat Çizakça (1999). *İslam Dünyası'nda ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi*, İstanbul: 82-83.

“dayanılacak şey, mutemed melce sığınılacak yer” demek olup bu tabir hukukta hüccet yerine de kullanılmıştır³. Bir geliri, araziyi, bir şeyin kullanım hakkı, imtiyaz veya muafiyetin verildiğini gösteren bu belgeler genellikle karasal faaliyet alanlarına ait gibi algılanmışlardır. Denizler ya da denizlere ait faaliyet alanları söz konusu olduğunda tabii olarak belirsizlik daha fazladır. İskeleler, sallar, fenerler, şamandıraların mülkiyeti veya denizciliğe ait faaliyetlerin vergilendirilmesi, yaşanan sorunlar ve getirilen çözümler genellikle ikinci planda kalmış görünmektedir. Oysa gemiler, yalnızca ticari ve ekonomik faaliyetlerin değil mülkiyet ilişkilerinin de bir aracı olarak hayatın içerisinde yer almışlardır. Şüphesiz gemilerin mülkiyeti, miras, alım-satım, ticari faaliyet ve anlaşmazlıklar söz konusu olduğunda mahkemelerdeki durumları dikkate değer bir konudur ve şeriye sicillerinde konu edilmişlerdir. Hatta devlet adamlarına yahut ayanlara ait müsaderelerde, muhallefat defterlerinde yine gemilerle ilgili sahiplik ya da hisse mülkiyetine dair bilgiler söz konusudur. Ancak gemilere ait mülkiyet belgeleri konusunda yeterli bilgiye ulaşmak zordur.

Kadınların merkezden gönderilen emirlere göre taşradaki gemi inşa sektörünü, inşa mükellefiyet ve düzenlemelerini takip ettikleri bilinmektedir⁴. Osmanlı Devleti’nde klasik dönemde bir geminin mülkiyeti ile ilgili kadı sicillerine bir kaydın yapılıp yapılmadığı, kayıttan sonra sahibine verilmek üzere bir belgenin düzenlenip düzenlenilmediğinden emin olunulamamıştır. Burada kadı ve naipin inşa edilen gemileri kayıt etmek ve belge vermek görevi olup olmadığı anlaşılabilir. Ancak kadınların taşrada merkezden gelen emirler doğrultusunda gemi yapımını kontrol ve denetim altında tutan görevlilerden birisi olduğu anlaşılmaktadır.

XIX. yüzyılın başlarında ise ticaret gemilerinin mülkiyetini gösteren bir vesika olarak Osmanlı Arşivinde sık sık “*sened-i bahri*” adının geçtiği görülmektedir. Sened-i Bahri tabiri askeri ihtiyaçların karşılanmasına yönelik tersaneden verilen senetler için de geçmektedir⁵. Ancak bu tabir daha ziyade (Patrona ve Riyale derecesinde olan ve donanma ile seferde bulunan kaptanlar arasından seçilen) limanda yatan gemilerin korunmasından başka aynı zamanda gemilerin demirbaş kayıtlarını tutan liman reisleri tarafından gemi sahibine verilmek üzere düzenlenen belgeler için kullanılmıştır⁶.

Bu yazı Osmanlı XIX. Yüzyılda değişen Osmanlı denizciliğindeki sened-i bahri uygulamasının hangi şartlar altında ortaya çıktığını, nasıl uygulandığını, yenileşme ve uluslar arası boyutuyla yaşanan bandıra tartışmalarındaki yerini anlamayı amaçlamaktadır.

Rum Denizciliğinin Gelişimi, Rum İsyanı ve Tedbirler

Onsekizinci yüzyıl sonunda yaşanan siyasi ekonomik gelişmeler özellikle de Rum isyanı Osmanlı denizciliğini, gelişimini derinden etkilemiş, birçok yeniliğin ve değişimin yaşanmasına sebep olmuştur. Dolayısıyla 18. Yüzyılın son çeyreğinden itibaren denizlerde yaşanan gelişmelerde içinde sened-i bahri uygulamasının da bulunduğu birçok yeni uygulamanın başlamasına sebep olacak şartları ve ortamı hazırlamıştır.

18. yüzyılın sonlarına doğru Rusya’nın Karadeniz’in kuzey sahillerini ele geçirmesiyle bu bölgede ticaret yapma düşüncesinin serbest Osmanlı tüccarları tarafından benimsendiği görülmektedir. Özellikle Akdeniz’deki adaların reayası olan ve deniz ticareti ile uğraşan Rumlar buna talip olmuşlardı. Bunda Rusya’nın kendi limanlarından ticaret yapılmasını istemesi ve Rumları ülkesine celp ederek himayesine alma düşüncesi asıl rolü oynuyordu. 1779

² Diplomatik açıdan temessük bir borcun ödenmesinin kabul edilmesi, bir şeyin teslim alındığının gösterilmesi gibi hususlarda karşı tarafa verilen bir nevi senettir. Bazı hallerde temessük karşılığı tahvil de kullanılmıştır. XIX. Yüzyılın ikinci yarısında temessük kelimesinin yerini zamanla “sened” almıştır. İfade ettikleri mana bakımından fark yoktur. Mübahat Kütükoğlu (1998). *Osmanlı Belgelerinin Dili*, İstanbul: 281.

³ M. Zeki Pakalınlar (1983). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, CIII. İstanbul: 173.

⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), C.BH, 2779, Evail-i R. 1218; 2787; 451, 02. B. 1218.

⁵ BOA, C.BH, 4888, 16.R.1228.

⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı (1988). *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara: 428; Mehmet Ali Ünal (2011). *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul: 432.

yılında Rum tüccarları, gemilerine Rus bayrağı çekme ve Rus konsoloslarının koruyuculuğundan yararlanma imtiyazını da sağlamışlardı. Böylece Rumlar "himayeli gurup" olarak bir çeşit çifte vatandaşlık statüsüne kavuşarak Güney Rusya'dan Batı Avrupa'ya hatta İngiltere'ye kadar ticaret yapmaya başlamışlardı. Karadeniz'in 18. Yüzyılda uluslararası ticarete açılması özellikle Rusların himayesinden yararlanan Rum tüccarların işine yaramıştı. Rus çarı, Eflak ve Boğdan beylerinin himayeci tutumları sayesinde Rumlar avantaj sağlamışlardı⁷.

1787-1792 yılları arasında Osmanlı-Rus Harbi sebebiyle Karadeniz'e gemi çıkışı engellendiğinden Rusya ile ticaret Nisan 1792'de başladı. Bu yeni dönemde daha önce sayıları çok az olan Müslüman tüccarlar da Rusya ile ticaret yapmaya talip oldular. Bunun üzerine Haziran 1793'te Karadeniz'e çıkış şartları yeniden düzenlendi. Kapudan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa bu konuyu erbab-ı vukuf görüşerek şu şekilde karara bağladı. Müslüman tüccarın gemilerindeki tayfaların Müslüman olması, şayet gayrimüslim varsa gemi sahibi ve reisin onların döneceğine kefil olması, daha önce de olduğu gibi kapan tüccarının bu ticarete dahil edilmemesi, bir defa verilen "izni sefine fermanlarının"⁸ geri alınmayarak geçerliliğinin sürdürmesine karar verildi. Ancak, gayrimüslim tebaanın Rusya'da kalabileceği endişesi Osmanlı Devleti'nin tüccar gemilerindeki tayfalar için yeni esaslar getirilmişti. Bütün bu şartlar denizcilikte yeni belge ve izin kağıtlarının düzenlenmesine sebep oluyordu. Daha önce gemi reisinin kefaleti yeterli iken 1794 yılından sonra adalarda oturan reaya için kendi ikamet ettikleri adanın kocabaşları tarafından kebir ada mührüyle mühürlü Rumca yazılmış kefalet istenmeye başlandı⁹.

1806-1812 seneleri arasında Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki savaş Karadeniz'deki ticareti tamamen durdurdu. Bükreş anlaşmasının imzalanmasıyla ticaret yeniden başlarken özellikle Müslüman gemicilerin ortaya çıktığı görülmektedir. Avrupa ve Hayriye tüccarının da bu dönemde ihdas edilmiş olması Osmanlı Devleti'nin kendi tüccarına olan teşvikini ve gayrimüslim tüccarı Rusya'nın himayesinden kurtarmak istediğini göstermektedir. Gayrimüslim tüccarlar 1800'lere kadar ortalama %80'in üzerindeyken 1812'den sonra %5'e inmiştir. Bunun sebepleri arasında, gayrimüslim tüccarların ecnebi devletlerin bayrağı altında ticaret yapma, Rusya'nın himayesine girme ve patent alma gibi usullerle Osmanlı ticaretinin dışında kalmalarını saymak mümkündür. 1821'de Rum isyanının vuku bulmasıyla devletle olan işbirliği daha da artan Müslüman tüccarlar tersaneye bağlı ve imtiyazlı olarak ticaret yapmaya başladılar¹⁰.

Rumlar arasında, dış tesirlerle yayılan milliyetçilik cereyanı 1820 yılında Eflak ve Boğdan'da, 1821 yılında da Mora'da harekete dönüştü. III. Selim döneminde Rumlar nüfuz, servet ve medeniyet bakımından gelişmişlerdi. Avrupalılar arasında koalisyon Savaşları'ndan yararlanarak, bu savaşlarda tarafsız kalan Osmanlı Devleti'nin bayrağı altında her iki tarafta da ticaret yaparak, deniz ticaretlerini geliştirmişler ve adeta Akdeniz ticaretini ele geçirmişlerdi. 1816 yılında, Rumların bu ticareti yapmalarını sağlayan altı yüz civarında ticaret gemisi vardı. Bu gemiler görünüşte kendilerini Kuzey Afrika korsanlarına karşı korumak için Osmanlı hükümetinin izniyle silahlandırılmıştı. Bu nevi tekneler, ahidnameli devletler bandırası ile Marmara'ya girmeye başlamışlar, başlangıçta, çektikleri bayraklar dolayısıyla da aranmak lüzumu duyulmamıştı. Ayrıca, ikmal yapmak üzere sahillere yanaştıklarında, yine ahidname

⁷ İdris Bostan (2007). *Osmanlılar ve Deniz*, İstanbul: 327.; Melek Öksüz (2006). *Onsekizinci Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon*, Trabzon: 219-223.

⁸ Osmanlı Devleti'nde deniz ticareti ile uğraşan ve Rusya ile ticaret yapmak isteyen gemi sahipleri bir başka devletten topraklarına gideceklerinden İstanbul Boğazından geçmek için izin almak ve antlaşmalarda belirtilen şartlara uymak mecburiyetindeydiler. Gemilerin bu izni kullanmaları için düzenlenen belgelerden birisi de "izn-i sefine" dir. Bir geminin seyrüseferi için verilen müsaade demek olan izn-i sefine özellikle Çanakkale ve İstanbul boğazlarından geçecek gemilere verilen gidiş-dönüş serbestiyetini ifade etmekte olup kara yolu için alınan "yol hükmü" veya "mürur tezkiresi" karşılığı kullanılmıştır. İzn-i sefine emirleri yerli ve yabancı tüccar gemileri için verilir. İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2011, s.327. İdris Bostan (1990). "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S.6, İstanbul:29; Kullandıkları bilgiler bakımından benzerlik gösterebilir de izni sefine fermanları, sened-i bahriden farklıdır.

⁹ Bostan, 2007: 331.

¹⁰ Bostan, 2007: 334.

hükümlerine göre taşıdıkları bayraklar dolayısıyla, ihtiyaçlarını kolaylıkla temin edebilmişlerdi¹¹.

1821 yılında Eflak ve Boğdan'da başlayan Yunan isyanı kısa sürede bastırılırken, Mora'da başlayan ikinci isyan Mayıs ayında adalar denizi ve Batı Anadolu kıyılarına yayılarak genişlemişti. Mora'da olaylar kanlı bir şekilde devam ederken, çetecilerden oluşan Rum tekneleri Anadolu kıyılarına saldırarak halka zarar veriyor ve Rum halkı isyana katılmaya teşvik ediyorlardı. Bu tekneler yeri geldiğinde Rus ve Fransız bayrakları çekerek ticaret gemilerinden ayırt edilemiyor ve bu sayede Marmara denizine kadar girerek Müslüman kayıklara saldırıyorlardı¹².

Devlet, geniş bir biçimde planlanmış, organize bir hareketin bastırılması için gerekli hazırlığa sahip değildi. Adalar Rumları, özellikle Çamlıca, Suluca ve İpsara Adalarına ait eşkiya gemilerinin Ege ve Akdeniz'deki faaliyeti ise denizyoluyla yapılacak yardımı imkânsız kılıyordu. Karadeniz'de vuku bulacak bir hareket ihtimali, donanmanın tamamının Akdeniz'e gönderilmesini engelliyordu. İsyanın birçok Ege adasına sıçraması, Batı Anadolu reayasının isyanı desteklemesi, sahillerin ve adaların korunmasını mecburi hale getirmişti¹³.

Denizlerin kontrolsüzlüğü, Rum isyancılar tarafından yapılan ani baskınlar, bunları yaparken gemilerine çektikleri sahte bandıralar veya hızlı bandıra değişiklikleri büyük bir sorun teşkil etmişti. Rum gemilerinin sık sık özellikle Rus ve Avusturya bandırası çekerek yapmış oldukları saldırılar ya da boğazlardaki Osmanlı denetim ve kontrolünden kaçış çabaları üzerine Rus bayrağı taşıyan gemiler Yunan isyanı ile bağlantılı görülerek Osmanlı yetkililerinin denetimlerini artırmalarına sebep olmuştu. İsyancıların çeşitli sahte bandıralar çekerek Osmanlı savaş ve ticaret gemilerine saldırmaları, donanmaya başka devlet bandıraları ile ateş gemileri göndermeleri, eşkiya teknelerinin Çanakkale boğazına girerek Marmara'daki Türk teknelerine zarar vermeleri ve sahillere baskınlar yapmaları, İzmit, hatta İstanbul civarına kadar gelmeleri de önleyici tedbirler alınmasını gerektirmişti. Onun içindir ki 1821 Mayıs'ında, hangi devletin bayrağını taşırlarsa taşırsınlar, Boğaz'dan geçecek gemilerin aranması prensibi getirilmişti. Rus bayrağı taşıyan gemilerin sadece Akdeniz'den Marmara'ya girecek olanlarının değil, Akdeniz'e çıkmak üzere Boğaz'dan geçenlerin de aranmasına başlandı. Silah, cephane, top ve gemici sayısının fazlalığından başka, zahire ve diğer ihracı yasak olan malların da gemilerde bulunması halinde yine boğazda durdurulup İstanbul'a haber verilecekti. Boğaz muhafızına bu emir gönderilirken bir itirazla karşılaşılmasını için, alınan bu tedbirden İstanbul'daki Rus elçisi de haberdar edilmişti¹⁴.

İsyan sırasında Rum gemilerinin farklı yer ve zamanlarda çeşitli devlet bandıraları çekmeleri bandıra tartışmalarına da sebep olmuştu. Rumların, Ruslara sattıkları ya da satmış gösterdikleri, Rus bandırası çekmiş gemileriyle Akdeniz ve Karadeniz arasında gidip gelmeleri Osmanlı yetkilileri için önce bir güvenlik, ardından da bir diplomatik bir sorun olmuştu. Bu sebeple ticaret için gelen gemilerle, düşman gemileri birbirlerinden fark edilemez hale gelmişti. Rum gemileri, isyan sırasında Osmanlıya dost devlet bandıraları çekerek gerçek kimliklerini gizlemeyi başarmışlardı. Denizlerde kontrolü sağlayabilmek için gemilerin her türlü denetim ve kontrolünün yapılabilmesi ve bunun için ellerinde gemi belgelerinin bulunması zorunluluğunun getirilmesi bu tedbirlerden birisiydi. Uygulanmakta olan liman nizamnamesine göre Karadeniz ve Akdeniz'den gelip geçen bütün yabancı gemiler kontrol

¹¹ Rifat Uçarol (1989). "Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu", *Büyük İslam Tarihi*, C.11, İstanbul: 363.

¹² Necmettin Aygün, (2008). "XIX Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı" *Otam*, S.23 Ankara: 56.

¹³ Mübahat S. Kütükoğlu (1986). "Yunan İsyanı Sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları", *Tarih Boyunca Türk-Yunan İlişkileri*, Ankara: 133.

¹⁴ Kütükoğlu, 1986: 148.

edildikten ve şüpheli olanlarının *senedat-ı bahriyelerine* bakılmakta ve her devletle imzalanmış anlaşma şartlarının gerektirdiği şekilde uygulanmaktaydı¹⁵.

Donanma Akdeniz'e çıktığında gemilerin kontrol edildiği, pasaportların gözden geçirildiği belirtilmekteydi. Ancak Rumlar bunu bir şekilde atlatabilmekte ve en azından casusluk faaliyetlerini yabancı bandıralar altında kolaylıkla yürütebilmekteydiler. Bu sebeple hangi bandırayı taşırsa taşırsın, dost-düşman devlet gemilerini donanmaya yaklaştırılmamaları ve mevcut durumun mutlaka konsoloslar tarafına da bildirilmesi istenmişti¹⁶. Örnek olarak çeşitli tarihlerde Karadeniz'den Rusya bandırasıyla hareket eden ve yükleriyle İstanbul limanına gelen dört geminin, şekil büyüklük ve sened-i bahrileri kontrol edildiğinde bunların Çamlıca ve Suluca taraflarında yapılmış reaya malı gemiler olduğu belirlenmişti. Ancak bu gemiler Rusyalı tüccarlara satılmak ve Rusya tarafından bunlara sened-i bahrileri verilmek suretiyle ticaret yapmaya devam ediyorlardı. Osmanlı kontrol ve denetiminden kurtulmak için geçici bir şekilde Rusyalılara satıldı gösterilerek Rus bandırası çeken bu gemiler için bir şey yapılamıyordu. Bunların Karadeniz ile Akdeniz arasında gidip gelmelerinin uygun olmayacağı için yükleri sahiplerine teslim edilerek gemilerin limanda bekletilmesi istenmişti. Fakat Avusturya elçisi, Osmanlı sularında Rusya bayrağı ile sefer yapan gemilerin anlaşmalar gereği serbestiyetleri olduğu gerekçesiyle itiraz etmişti. Osmanlı yetkilileri ise Rusya bayrağı ile yapılan ticarete bir şey denilmediği, ancak bu gemilerin Osmanlı topraklarında yapılmış gemiler olduğu, yabancılara satılmasının yasak olduğu belirtilmişti. Rum asilerinin malı olan teknelerin alenen Osmanlı Devleti'ne karşı kullanılmasına razı olunmayacağı bildirilmişti. İstanbul'da elçiliklerle yapılan uzun görüşme ve mücadeleler sonucunda Osmanlı yetkilileri, bu tür "gafler" sonucu Rusya tüccarı tarafından satın alınarak bandıra çekilen gemilerin Osmanlı güvenliği için tehdit oluşturduğunu özellikle İngiltere elçilik yetkililerine kabul ettirmişlerdi. Bu durumdaki teknelerin Karadeniz ve Akdeniz arasında gidip gelemecekleri, ancak el koyulmayarak geldikleri yere geri gönderilmelerine karar verilmişti¹⁷.

Osmanlı yetkilileri bütün bu süreçte kendi bandırası dışındakilere karşı tedbir almaya çalışmışırken içeriden, kendi tebasından da tehdit geliyordu. Bu sebeple, Osmanlı yetkilileri, halen kendi tebası olan ve denizcilikte yükselmiş ve ileri gitmiş olan bu topluluğun isyanı ile ortaya çıkan kendi bandırası altında yapılan deniz ticareti ve nakliyatını da kontrol altına almaya çalışmıştı. Bu kontrol çabaları sırasında dikkat edilen en önemli hususlardan birisi de gemilerin sahip olmak zorunda olduğu sened-i bahrileriydi¹⁸.

Sened-i Bahri Uygulamasının Ortaya Çıkışı ve Uygulanması

Osmanlı Devletinin 19. Yüzyılda dışarıdan ve içeriden karşılaştığı şartlar, özellikle Rum isyanı, onun deniz ticaret yollarını, denizcileri, denizciliği kontrol ve denetim altında tutma isteğini artırmıştı. Yukarıda ifade edilen Rum isyanının devam ettiği 1822 yılında Osmanlı tüccarlarından bazılarının gemilerini Eflak ve Boğdan ahalisine ve onların da Yunanlılara satmalarından dolayı ileride tüccar elinde hiçbir gemi kalmayacağından bahisle, bir geçici yasaklama kararı çıkarılmasına dair buyruldu yazılmıştı. Denetimin yapılabilmesi için bütün gemi sahiplerine "*sened-i bahri*" verilmesi istenmişti¹⁹. Keza, Yunan isyanı sırasında, güvenlik kaygılarının arttığı, Osmanlı deniz ticaretinin sekteye/değişime uğradığı, Rumların büyük

¹⁵ Örneğin 1822 yılında Rumların yaptığı bir ateş gemisi saldırı öncesinde Osmanlı kuvvetleri talimatlara uygun bir şekilde şüphelendikleri gemiyi durdurup kağıtlarını kontrol etmişler, ancak Avusturya pasaport ve belgelerini gösteren gemi dost gemi olarak görülerek serbest bırakılmıştı. BOA, HAT, 40668-G, 13, 03.L.1237. Keza Sakız adası önlerinde yapılan bir saldırıda ise Rumlar Fransız patent ve belgelerini göstererek Osmanlı donanmasına yaklaşmışlar ve ateş gemisi saldırısı düzenlemişlerdi. *Vak'a-nüvis Es'ad Efendi Tarihi*, (2000). İstanbul: 105-106.

¹⁶ BOA, HAT, 40668-H, 5.L.1237.

¹⁷ BOA, HAT. 889/39300, 29/Z /1238.

¹⁸ Bostan, 2007: 335-336.

¹⁹ *Vezir Ali ve Mehmed Selim Paşalarla Reisülküttab Mehmed Sadık ve Mehmed Seyyid Efendiler zamanında Osmanlı Devleti tüccarlarından bazıları mutasarrıf oldukları sefinelerini Eflak ve Boğdan ahalisine ve onların da Yunanlılara satmalarından dolayı ileride tüccar elinde hiçbir gemi kalmayacağından bahisle, bir memnuiye-ti muvakkata vazına dair Kaptan Paşa'ya hitaben yazılı buyruldu ile sefine sahiplerinin ellerinde sened-i bahri verilmesi gibi hususları muhtevi ilmuhaber defteri*. BOA, (Maliyeden Müdevver Defterleri) MAD.d. 20181, 29.2.1238. (Defter çürük olduğu için görülemez)

oranda çekildiği ya da kovuşturmaya uğradığı bir zamanda Kaptan Paşa tarafından 1823 tarihli bir gemi sayımı yaptırılmasına karar verilmişti. Sayım, Akdeniz ve Karadeniz’de çalışan bütün gemilere bir *sened-i bahri*, yani denizcilik belgesi verilerek yapılacaktı. Sened-i bahri, geminin kaptanı, sahibi(leri), azami yük kapasitesi, geminin uzunluğu, yapıldığı tersanenin adı gibi bilgileri içerecekti²⁰. Osmanlı devletinde savaşın zorladığı tedbirler silsilesinin bir parçası olarak, pratikte kontrol mekanizmalarını artıran sened-i bahri uygulamasının bu şekilde ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Ancak, gemilerin sahip olması gereken zorunlu belgelerden birisi olan sened-i bahri uygulamasının, gerek içeride gerekse uluslar arası denizcilikte hukuki, mülki ve idari kolaylıklar sağlaması bu uygulamanın barış döneminde devam eden kalıcı bir uygulama haline dönüşmesine sebep olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı arşivinde müstakil bir belge olarak rastlanılan en erken tarihli sened-i bahri 20 Mart 1823 tarihlidir²¹.

Sened-i bahri alacak gemi sahibi, kişi ya da ortaklar önce liman odasına başvururlardı. Buradan “*defterine kaydettirmek, şartlarına uymak üzere*” Kapudan Paşa’ya ve seferi olduğu takdirde Tersane-i Amire Eminine bir tahrir verilerek kendilerine emr-i şerif verilmesi talep edilirdi. Bu konuda verilmiş olan hattı hümayun gereği Divan-ı Hümayun kalemine kaydedtirilerek gerekli yerlere ilmühaberleri verilmek üzere sened-i bahri hazırlanırdı²². Berat²³ formatında hazırlanan sened-i bahride²⁴ uygulamanın gerekçesi, sebebi izah edildikten sonra ilgili kişi ya da kişiler kurallara uymaları gerektiği konusunda uyarılırlardı. (Bu uyarılarda ve gerekçede birkaç çeşit kalıp kullanılmıştır. İlk dönemlerde kullanılan gerekçede özellikle Gayrimüslimlerin ortak, kaptan veya sahibi buldukları gemilerin kayıtlarında, Rum isyanına atıfta bulunularak devletin koyduğu kuralların hatırlatılması ve bunlara uyulması konusu vurgulanmıştır. Daha sonraki sened-i bahrilerde sadece devletin kontrolü ve bunun irade-i seniye gereği olduğu yazılmıştır)²⁵.

Sened-i bahride bunun ardından geminin süvarisi/kaptanın adı mutlaka belirtilirdi. Kaptanlara genellikle Osmanlı gemi ortaklığı sisteminde gemide belirli bir hisseye sahip oldukları görüldüğünden mutlaka bu durum da belirtilirdi. Kaptanın değişmesi ister gemide hisse sahibi olsun, isterse belirli bir ücret mukabilinde çalışıyor olsun ki her iki durum da sened-i bahride gösterilmekteydi. Mevcut şartların değişmesi mutlaka senedin de yenilenmesini gerektirirdi²⁶.

Sened-i bahride belirtilen hususlardan birisi de geminin ne kadar yük alabildiğidir. Bu genellikle kile cinsinden olmakla beraber bazı özel birimlerin de kullanıldığı anlaşılmaktadır. Özellikle odun gemilerinde çeki cinsinden ifadelere rastlanmıştır²⁷. Sened-i bahrilerde gemi

²⁰ Çizakça, 1999: 108.

²¹ Kapan-ı dakik tüccar gemilerinden Hacı Eyub’un sahibi olduğu, Alaplı Osman reisin kaptanlığını yaptığı, 3000 kilelik suya başlı martiko olarak adlandırılan gemi, Bartın iskelesinde inşa edilmiş, bir direkli ve 26 zira uzunluğundaydı. BOA, C.İKT, 422, 7. B. 1238.

²² Pakalınlar, gemilerin alım satımının liman reisleri tarafından tescil edildiği ve mülkiyeti gösteren sened-i bahrilerin de liman reisleri tarafından verildiği belirtilmiştir. III, s.173; Ancak bu uygulamanın çok daha sonraki yıllarda 20. Yüzyılın başında ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. TBMM’de vergilendirme konusunda yapılan bir oturumda yaşanan tartışmalarda ise; sened-i bahri’nin gedik olduğu iddiası ortaya atılmış ancak bunun başta Trabzon mebusu Ali Şükrü bey olmak üzere kayıkların tapu senedi, sened-i hakanî’den başka bir şey olmadığı kabul edilmişti. *TBMM Zabıt Cerideleri*, 1338 : 179.

²³ Nişan da denilen Berat, Osmanlı Diplomatiğinde Padişah tarafından bir memuriyete tayin, bir gelirden tahsis, bir şeyin kullanma hakkı, bir imtiyaz veya muafiyetin verildiğini gösteren ve veren padişahın tuğrasını taşıyan belgedir. Şekil ve içerik itibarıyla berat formunda hazırlanan sened-i bahriler klasik dönemin devam formunda hazırlanmaya devam ettikleri anlaşılmaktadır. Ayrıca verildikleri kaleme göre çeşitlilik arzeden beratların Maliyeden veirilenler arasında Mülknameler şeklinde olanları da vardı. Kütükoğlu, 1998: 132.

²⁴ C.BH, 205/9595, 23.Za.1240.

²⁵ “*Sebeb-i tahrir tevki-i refii hümayun oldur ki; ticaret-i bahriye ile meluf olan teba-yı devlet-i aliyyemden hasbe'l-vakt ve'l-hal emr-i ticaretda seyr-i suhuleti ve zir-i mutasarrıflarında olan sefaın hakkında vaktan mine'l-eokat vukuu melhuz olan bazı suubet ve tesenniâtın peşince indifaı esbabının istihsali maksuduna mebni sefinelerinin esami ve eşkal ve keyfiyat ve ahvalini mutazammun beher ticaret sefinesi ashabının lede'l-hace ibraz olunmak üzere yedlerinde sened-i bahri bulunmak hususuna irade-i seniye-i padişahanem müteallik olmakdan naşi...*” BOA, C.İKT, 883, 17. Ca. 1246.

²⁶ BOA, C.İKT, 1384, 24. Ra. 1242.

²⁷ “*Akçeşhirlî Ahmed nam reisin süvar olduğu 150 çeki hatab hamuleyi mütehammil...*” BOA, C.İKT, 609, 14. N. 1240; “*Bartınlı Ahmed reisin 450 çeki hatab hamuleli...*” BOA, C.İKT, 1386, 24. Ra. 1242.

ölçüm birimi olarak kile geçmeye ve kullanılmaya devam edilmiştir. Ancak bu birim Tanzimat döneminde geleneksel ölçüsünden farklılaşarak uluslar arası bir standart ve hüviyete kavuşacaktır.²⁸

Senedde yer alan bilgilerden birisi de geminin çeşidini belirten adı²⁹ yelken çeşidi veya direk sayısı (yan yelken, bir direkli, iki direkli, üç direkli)dir. Geminin boyu zira cinsinden ifade edilirdi. Bazı durumlarda özellikle sonraki dönemlerde büyük gemiler için geminin özel adı da zikredildiği olmuştur. Bundan sonra 40 hisse üzerinden gemi sahipleri ve oranları zikredilirdi. İlk defa denize indiriliyorsa veya Osmanlı iskelelerinde yapılmış ise mutlaka geminin kaynağı yani yapıldığı iskele, eğer yabancı tebaadan alınmışsa bu da ayrıca belirtilirdi. Ardından sened-i bahrinin verildiği tarih zikredilirdi. Bundan sonra ise işlemin sebebi izah edilip (yeni yapılmış olması, gemi satışı, kaptan değişikliği, hissedar veya hisse oranı değişikliği gibi sened-i bahri verilme sebebi belirtildikten sonra varsa eskisinin ilgili kaleminde saklanması gerektiği belirtilip) “işbu berat-ı hümayun” verilirdi. Sened-i bahrinin kaybedilmesi veya yıpranması durumunda yenisinin alınması zorunlu idi³⁰.

Sened-i bahri uygulaması, güvenlik kaygıları, denetim ve kontrol güdüsüyle ortaya çıkmış olsa da barış döneminde ticari, idari ve hukuki ihtiyaçlar bu uygulamanın devam ettirilmesine sebep oldu. Örneğin gemi sahipliklerinin ve ortaklıklarının takip edilebilmesi açısından sened-i bahri resmi bir belge olarak gittikçe önem kazandığı anlaşılmaktadır. Çünkü sermayenin küçüklüğü, gemi inşa maliyetlerinin büyüklüğü, Osmanlı ekonomisinde sigorta uygulamalarının olmaması sebebiyle riskin azaltılması isteği, gemicilik sektörünün çok ortaklı bir yapıya bürünmesine yol açıyordu. Klasik İslami iş ortaklığı tipleri gemicilik sektöründe de geçerliydi. Osmanlı belgelerine yansıyan davalardan hareketle; şeyhülislama getirilen bütün sorunlar en az iki ortağı ilgilendirdiği, kâr dağılımının, yapılan yatırımla orantılı olmasının planlandığı, kaptanın çalışmasının karşılığının, ya onu ortaklığa kabul ederek ya da ona belli bir ücret vererek ödendiği anlaşılmaktadır. Bu hükümler, on yedinci yüzyılda Osmanlılarda gemi mülkiyetinin hala en çok dört ortaktan oluşan küçük ve klasik ortaklıklar biçiminde olduğu izlenimi vermektedir³¹. Onyedinci yüzyıl İstanbul’unda nispeten daha çok ortağın söz konusu olduğu, bazen on beş ortağın kaynaklarını birleştirerek seferi gerçekleştirdikleri görülmektedir. Ayrıca, tahmin edilebileceği gibi bu kadar çok ortağın bulunduğu durumlarda, ortaçağdaki ortaklıklara özgü basit kâr payı hesapları yeterli olmuyor, ortaklar hisse senedi kullanmak zorunda kalıyorlardı. Bu hisse senetleri hem geminin sahiplerine hem de mürettebata veriliyordu. Osmanlı hukuki sisteminde gemicilik ortaklıklarında bir gemi kırk adet hayali finans birimine bölünüyordu³². Ortakların hisseleri bunun üzerinden oranlanıyordu. Onyedinci yüzyılda böyle olduğu gibi, sened-i bahri uygulamasının başladığı ondokuzuncu yüzyılda da bu usulün devam ettiği görülmektedir. Avrupa’ya göre nispeten az da olsa bu çok ortaklı yapının gerektiği veya gerektirdiği bürokratik işlemler için ya da ekonomik ve hukuki gelişim için merkezin de hakim olabileceği bir bürokratik bilgi akışına ihtiyaç duyulduğu açıktır. Dolayısıyla sened-i bahrielerde geminin ortak sayısı ve ortaklık değeri ya da oranına dair bilgiler kaydedilmişti. Uygulama başladıktan belli bir müddet sonra hukuki anlaşmazlıklarda ortaklık oranı için mahkemelerin sened-i bahriyi esas almalarına dair bir de emir çıkarıldığı ifade

²⁸ Bu konuda bkz, İlhan Ekinci (2011). “Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek-Kile’den Tonilatoya, Moorsom Usulü’nün Uygulanması”, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, C.IV, S.17: 311-324.

²⁹ Gemiler, özellikle, baltabaş brik, filika kışlı beşçifte, çekdirme başlı martiko, şehtiye brik, çatal kışlı şayka, suya başlı martiko, suya başlı birik, sivri kışlı martiko, sivri kışlı kapulu, şehtiye kışlı martiko, bombarde, çekdirme başlı brik, arab mavnası, piracıra?, Lefke gibi baş veya kış şekilleriyle beraber belirtilirdi.

³⁰ BOA, C.İKT, 608, 23. N. 1240.

³¹ Çizakça, 1999: 76-79.

³² Bu sayı Cenova’da 24 İngiltere’de ise 64 hayali parçaya ayrılmaktadır. 1/3 veya ¼ hisseler bile sıradan Osmanlı tebaasının ulaşabilecekleri ya da alabilecekleri hisseler değildi. Osmanlılardaki bu büyük gemi hisseleriyle İngiltere’de görülen çok daha küçük hisseler arasında belirgin bir karşılık vardır. Osmanlı belgelerinde görülebilen en küçük gemi hissesi bir kalyona ait olup 1/12 dir . Çizakça, 1999: 81.

edilmiştir³³. Böylece belge yalnızca idari bir zorunluluk olmaktan çıkıp, mahkemelerde hukuki zemin de bulmuş oldu.

Gemilerin ilk yapılması ve denize indirilmesinden sonra, yabancılardan alınan gemilerin ilk kaydında, Osmanlı tebaası içindeki alım ve satımlarda, gemilerde hisse oranları veya hissedar değişikliğinde, geminin kaptanının değişiminde, sened-i bahri alınır veya yenilenirdi. Sened-i bahri’de gemiye ilk defa sened veriliyorsa “*müceddeden*” ifadesiyle belirtilirdi. Bazen geminin eskiden yapılmış olsa da ilk defa sened-i bahri aldığı durumlara rastlanmaktadır. Bu durum özellikle devletin gemi yapımında belirli bir standart aramaya başladığı dönemlerde bir şekilde bu standartların dışında (özellikle küçük gemi yapılması) yapılan gemilerin kaydedilmesi sırasında ortaya çıkardı. Örneğin Gelenbeli İbrahim reis kaptan olduğu 2500 kilelik suyabaşlı martiko olarak adlandırılan bir direkli onaltıbuçuk zira boylu gemisi Giran iskelesinde yeni olarak inşa olunmuştu. Ancak devlet yeni inşa edilen gemilerde belirli bir büyüklük arıyordu. Bunun kaydettilmesi hukuken sorun çıkardığı için kaydetme gerekçesi “*bu misillü sefaının inşası ferman-ı ali men olunmazdan beş sene mukaddem inşa olunmuş olduğu merbut olan bir kıta ilam-ı şeriyeden nemayan olmağla*” denilerek sened-i bahrisi verilmişti³⁴. Keza sahibinin ölümünden sonra varislerine kalan gemiyi üzerlerine kayıt ettirirken de sened-i bahrisi yenilenirdi³⁵.

Sened-i bahriler, Osmanlı Devleti’nin Rum isyanı sonrası almış olduğu tedbirlerin bir kısmının kontrolü için de kolaylık sağlıyordu. Bu gayrimüslimlerin özellikle Rum tebaanın kontrolüydü. Gayrimüslim tebaaya da Osmanlı-Rus harbinden (1806-1812) sonra ticaret yapabilmeleri için normal olarak izin verilmiş, hatta Rusya’dan getirecekleri zahireyi, İstanbul’da ihtiyaç olmadığı takdirde Akdeniz’e götürmelerine müsaade edilmişti. Ancak 1821-1826 yılları arasında bağımsızlık iddiasıyla Akdeniz adalarındaki Rumların isyan etmesi sadece adalardaki Rumların değil, Karadeniz’in Rumeli ve Anadolu sahillerinde yaşayan gayrimüslim tebaanın da Karadeniz’de yaptıkları ticaretin durmasına sebep oldu. Çünkü devlet gerek sahibi Müslüman süvarisi reayadan olan ve gerekse sahibi ve süvarisi reayadan olan gemilerin Karadeniz’de seyrüseferlerini ve ticaretlerini yasaklamıştı. Karadeniz’e çıkan gemilerin taşıdıkları bayrak da değişti. 5 Mart 1825 tarihli düzenlemeye göre sahip ve hissedarı Müslüman olanların gemilerinde iki tarafı kırmızı ortası yeşil bayrak, sahipleri reayadan olanların eskiden olduğu gibi iki tarafı kırmızı ortası siyah bayrak taşımaları şarttı. Ayrıca bu gemilere bir alamet olmak üzere tersaneden bir çapa işareti koyulması ve ticaret için ellerine verilen fermanların iki senede bir değiştirilmesi kararlaştırıldı. Devlet, Rum isyanı sonucu bir taraftan Rum reayayı kontrol etmeye çalışırken diğer taraftan ortaya çıkan deniz ticareti ve nakliyatındaki boşluğu nasıl dolduracağına dair çalışmalar yapıyordu. Rum isyanı üzerine üst üste alınan yasaklama kararları üzerine yalnız Osmanlı tebaası Rumları değil, Müslümanların ticaretini de olumsuz etkilemişti³⁶.

1825 senesine gelindiğinde Karadeniz kıyılarındaki reaya ticaret yapamadıkları için çok zor durumda olduklarını söyleyerek kendilerine izin verilmesini istedi. Özellikle sahibi ve hissedarı Müslüman olup kaptanı Rum olan veya sahibi ve kaptanı da Rum olan reaya

³³ BOA, C.İKT, 8/883, 17. C. 1246. Bu bilgi belge özetinde geçiyorsa da belgenin içeriğine bakıldığında klasik bir sened-i bahri olduğu görülmüştür. Ancak daha sonraki yıllarda belgenin mahkemelerde hukuki belge ve delil kabul edildiği örnekler çoktur.

³⁴ BOA, C.İKT, 695, 10. B. 1242.

³⁵ İnebolulu Kürtoğlu Salih’in kaptanı olduğu altıbin kilelik martiko taibr edilen iki direkli 23 zira boylu bir gemi Keresteci Hacı Mehmed’e aitti. 1264 senesinde İnebolu iskelesinde inşa ettirilmiş olan gemi sahibi ölünce varislerine kalmış, (10 pare hissesi Mahtume Hatuna, 6 pare hissesi Emeti hatuna, altı paresi diğer hemşiresi Hanife hatuna, altı paresi diğer hemşiresi Aişe hatuna ve 12 pare hissesi biraderi Hacı Ahmed’e intikal etmiş) ancak zayı olan sened-i bahrisi sebebiyle yine aynı şekilde yenilenmesi istenmişti. BOA, A.MKT.NZD, 156/101, 16. Z.1271.

³⁶ Osmanlı bürokrasisinin almış olduğu bu gibi tedbirlerin yakın planda istenilen bazı sonuçlar elde edildiği anlaşılmaktadır. Gayrimüslim Osmanlı tüccarının hemen tamamını 1780-1820 arasında Ege adalarındaki (Miknoz, Santaron, İşkabalos, Çamlıca, İpsara, Suluca, Bülbülce, Kurşunlu ve Katırlı) Rumlar teşkil ederken 1830’lardan sonra adalara mensup reaya tüccara yok denecek kadar az rastlanmakta, bunların yerini Karadeniz’in Rumeli ve Anadolu sahillerindeki Varna, Vasilikoz, Misivri, Ahyolu, Ahtabolu, Tirebolu, Ünye,, Giresun ve Trabzon’a mensup reaya tüccar almaya başlamıştı. Bostan, 2007: 335.

gemilerinin Karadeniz’de yaptıkları ticaret büyük zarar görmüştü. Bunlar kendilerinin zor durumda kaldığından bahisle durumlarını Osmanlı yetkililerine iletmışler, gerekli güvenlik şartları sağlandıktan sonra ticaretlerine izin verilmesini istemişlerdi. Bunun üzerine Rum isyanının başından beri Karadeniz sahillerinde kentleri reayasından olup devlete bağlılıkları gözlemlenmiş olan reayanın korunması ve kollanması gerektiği belirtilerek halihazırda imtiyazlı Müslüman gemilere koyulmuş kanun ve nizam çerçevesinde bazı şartlar dahilinde Karadeniz sahillerinin reayasının ticaretlerine müsaade edilmişti. Devletin isteği dışında hareket etmemek, uygunsuz mellah ve yolcu almamak, ihracı yasak olan malları taşımamak şartıyla reayaya izin verildi. Bu düzenlemede gemilerin büyüklükleri de nizama bağlandı. Buna göre sahibi ve süvarisi gayrimüslim reyadan olan gemilerin beş bin kilelikten büyük olmaması, büyük gemisi olanların ise gemilerini Müslümanlara satması istendi. Gemilerinin belgelerideki bilgilerin değişikliği durumunda Osmanlıya başvurarak yeni belgelerini almaları şartı da yine alınan tedbirlerden birisiydi³⁷.

Gelen şikayetler Osmanlı bürokrasisini zorlamış ve zamanla yasakların kapsamı yumuşatılarak azaltılmıştı. Ancak gemilere sened-i bahri verilmesi uygulaması devletin gittikçe artan diğer kontrol mekanizmaları ile devam ettirilmiştir. Çünkü bu tarihlerde verilen izinlerde Karadeniz’de Osmanlı Devleti’nin talep ettiği tüm şartlar yazılı olarak hatırlatılıyor, ardından da sened-i bahri talebinde veya değişikliğinde bulunan kişiye sened-i bahrisi veriliyordu. Yani sened-i bahri bir anlamda taahhüt senedi vazifesi de görüyordu³⁸.

Osmanlı yetkilileri gemi alım satımı konusundaki yasak veya izinleri verdikleri bu belge aracılığı ile kontrol etme imkânına sahip olmuşlardı³⁹. Keza uygulama başladıktan çok daha sonraki yıllarda dahi Osmanlı bürokratlarının gemi alım satımlarını bu belgeler yoluyla kontrol ettikleri görülmektedir⁴⁰. Hertürlü güvenlik araştırmasında gemi kaydı kontrol edilir hatta eldeki belge bilgilerin ötesinde liman defterlerindeki ilk kaydına kadar araştırılması istenirdi⁴¹. Zamanla sened-i bahri uygulaması iyice yerleşti ve yaygınlaştı. Kanuni zorunluluk kayıklar seviyesine kadar genişletildi. Öyle ki artan işler sebebiyle, liman odasında ve kalemede bu işleri takip için görevlendirilen kâtibin görev tanımının yapılması ve maaşına zam yapılması istenmişti⁴².

Sened-i bahri tüm hukuk mumamelelerinde esas belge olarak kabul edildi. Gerek iç gerekse uluslar arası satışların takip edilebilmesinde ve ortaya çıkan sorunlarda sened-i bahri istenmeye başlandı. Örneğin, Duhan gümrüğü emini Kavizade Hüseyin Bey Rus tebaası bir tüccara olan borcunu ödemek için sahibi olduğu iki gemisini Osmanlı tebaasından Dimtraki Zafopoli adlı tüccara, liman odasında vekillerin hazır bulunduğu halde satarak parasını almış ve borcunu ödemişti. Ancak yeni sahibi mevcut kurallardan dolayı almış olduğu gemileri üzerine kaydettirmek istemiş ancak yeni sened-i bahri verilmemişti. Liman odası bu duruma engel olmuştu. Kavizadenin hayli uzun zaman sürdüğü anlaşılan veraset davalarında belgenin hukuki bir delil sayıldığı anlaşılmaktadır⁴³. Bu durum daha sonraki dönemlerde iyice kesinleşmiş olduğu mahkemelere yansıyan sorunlardan daha iyi anlaşılmaktadır⁴⁴.

³⁷ BOA, HAT, 685/33309, 29/Z /1238; C.AS, 44264, Evail-i Z. 1244.

³⁸ “Ünyeli Panayot adlı reisin rakib olduğu dörtbin kile istiabında çatal kılı şayka olarak adlandırılan bir direkli 22 zira boylu gemisiyle Karadeniz’de kendi halinde ticaret yapmak üzere ruhsatı isteği tersaneî amirem emini tarafından 1242 senesi evahiri rebülevvelinde emri şerif verilmiş ise de süvarisi gemiyi bırakıp yerine yine Osmanlı reayasından Karadeniz sahili reislerinden Misiövrili Dimitri Veledi Kostandi adlı kişi reis olmuş olduğundan, iznin yenilenmesi ...” BOA, C.AS, 44264, Evail-i Z. 1244.

³⁹ BOA, C.BH, 1381, 08. Za. 1256.

⁴⁰ “Devlet-i Aliyye tüccar sefainin ferağ ve intikali mesele-i hazıradan dolayı bir memnuiyet-i muvakkata tahtında bulunması serrıştesiyle geçen senedenberi inşa olunan ve kapudamları tebdil kılınan sefaine sened-i bahri alınmadığından ve bu işe nizamunun ihlalini mucib olduğundan icra-yı icabına dair divanı hümayun kalemi mühime komisyonundan Sened-i bahri katibi Naili efendi tarafından verilen müzekkire...” Bunun üzerine gemi alım satım yasağı sadece Sırp, Sisam ve Memleketeyn ahalisine şamil olduğu hatırlatılarak Osmanlı tebaası olanların sened-i bahri işlemlerinin yapıldığı belirtilmişti. BOA, A.MKT.NZD, 137/79, 24. C. 1271.

⁴¹ BOA, A.MKT.NZD, 167/95, 08. S. 1272.

⁴² BOA, HR.MKT, 166/85, 17. Ra. 1273.

⁴³ BOA, A.MKT. 170/35, 28. S.1265.

⁴⁴ BOA, A.MKT.DV, 179/58, 18. C. 1277.

Uluslararası ticaretin artışı, batılı devletlerin gemilerinin sahip oldukları belgeleri, Osmanlı uygulamasının eski usul ve geleneği, daha modernize edilmiş/uydurulmuş bir biçimde kullanma isteği sened-i bahri uygulamasını devam ettiren uluslararası uygulamanın sebebi olarak görünmektedir. Gelişen uluslararası kurallarla beraber gemilerin mülkiyeti konusu da deniz ticaret kanunlarına girmişti. Gemiler gerçekte menkul olsalar da tasarrufları ve alınıp satılmaları söz konusu olduğunda gayrimenkul olarak görülüyorlardı. Menkul mallar için geçerli olan zilyedin mutasarrıf addedilmesi gemiler için geçerli değildi. Bir gemi ancak sened-i bahri ile tasarruf edilebiliyordu. Yani geminin mülkiyeti için mutlaka olması gereken belgeydi⁴⁵.

Bu uygulamanın yerleşmesini sağlayan unsurlardan birisi de uluslararası denizcilik uygulamaları olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle serbestleşen deniz ticareti birçok konuda uluslararası kuralların gelişmesine ve ülkeleri birlikte hareket etmeye zorlamıştır. Bunlardan birisi vergilendirmeye esas teşkil edecek gemi ölçüm sistemlerinde ortak bir metot geliştirme çabalarıdır. Bu çabaların sonuç vermesi hemen gerçekleşmemişse de uluslararası standardizasyona zorlayan küresel ticaret, gemi evraklarında da belirli bir standardı talep etmişti. İstanbul limanı idaresi rüsumat odasında bulunan memurlarının vazifelerini tayin hakkında verilen talimat layihasında Osmanlı sancağı taşıyan bütün ticari gemilerin denizcilikle ilgili vergileri o zamana kadar kile üzerinden alındığı fakat bunun bir takım zorluklara sebep olduğu belirtilmişti. Bunu kolaylaştırmak için vergilerin artık kile üzerinden değil getirilen yeni usule göre yani tonilato üzerinden alınmasına karar verilmişti. Bunun için kilenin-tonilato karşılığını gösteren cetveller hazırlanmıştı. Hazırlanan cetvel o zamana kadar kile olarak ölçülmüş ve kaydedilmiş gemilerden de tonilato hesabıyla vergi alınmasını sağlayacaktı. Bu cetvelde tonilato üzerinden alınması kararlaştırılan vergiler tezkere, safra ve liman resimleriyle Karadeniz boğazı dışına koyulmuş olan fener dubası resminden ibaretti. Eski gemiler limanlara geldiklerinde kaptanları tarafından ellerinde bulunan sened-i bahrilerine göre -bunlar tonilatoya çevrilerek- hesaplanacak ve her bir kalem vergi için ayrı ayrı makbuzları verilecekti. Yeni gemilerin tonajları sened-i bahrilerine yazılırken tonilato üzerinden hesaplanıp yazılacaktı⁴⁶. Bunun dışında Gemi ölçüm tekniğindeki farklılıklar ve Osmanlı gemilerinin vergilendirilmesinde uğradığı zararlar konusunda uluslararası usule geçilmesine karar verilmiş, böylece Osmanlı bandıralı gemiler ölçülerek yeni sened-i bahrileri verilmişti⁴⁷.

Gemi sahiplerinin mutlaka bulundurması gereken belgeleri daha sonraki dönemde tekrar düzenlenmişti. Ancak merkezîyetçi tedbirlere karşın güçlenen yerel dinamikler sebebiyle çok uzak bölgelerdeki limanlarda sened-i bahri verilmesi için bürokratik kolaylık sağlanması yoluna gidildi⁴⁸. Ticaretin yaygınlaştırılabilmesi için alınan tedbirler cümlesinden gösterilerek sened-i bahrilerin artık merkez dışında taşradaki liman idareleri tarafından düzenlenmesine ve altlarının mahalli idare meclislerince bunlar olmadığı takdirde Belediye Meclisi mühürüyle onayarak geçerli olmasına izin verildi⁴⁹.

⁴⁵ Kostaki Vayani (1313). *Ticaret-i Bahriye Kanunu Şerhi*, İstanbul: 55-56.

⁴⁶ BOA, İ.DH, 653/45399, lef 6. 12. R.1289.

⁴⁷ Cevdet Paşa (1991). *Tezahir*, Ankara: 104; BOA, Y. A. RES, 24/14, 21. Ş. 1301.

⁴⁸ Kıbrıs adası Tuzla iskelesinde bulunan kayıkçı tayfasının mutasarrıf oldukları kayıklar hakkında Tuzla iskelesi liman reisi olan Abdullah Ağa elinde olan talimata istinaden kayıkların veya hisselerini birbirlerine alım satımlarını yasaklamak istemişti. Talimat, “*Memalik-i Mahruse sevahilinde hiçbir kimesne Tersane-i Amire canibinden istihsal ruhsat eylemedikçe büyük ve küçük sefine inşa edemeyeceği ve Teba-i devlet-i aliyyeden bulunan tüccar sefain ve kayıkçıların bey ve şirasi dahi darsaadet liman odasından başka mahalde vukuubulmaması nizamı iktizasından olarak bunun hilafı vukuubulur ise muteber tutulmayacağı*” ilkesine dayanıyordu Bu kurala göre kayık sahipleri istanbula gitmek veyahud bir vekil göndermek durumundaydı. Bunun yol masrafları (vapur navlu) han kirası ve diğer masraflar büyük külfete sebep oluyordu. Satılacak kayığa değmeyeceği için kayıkçılar bu işin kolaylaştırılmasını istemişlerdi. Bunun üzerine, Kıbrıs'ın uzaklığı dolayısıyla mahalli meclis mazbatası tanzimi ve sened-i bahri harcı yatırılarak Tuzla İskelesi'nde kayık alım-satımı yapılabileceği kararı verildi. BOA, A. MKT.NZD, 227/1, 29. L. 1273.

⁴⁹ BOA, DH.HMS, 22/1, 23. Ca. 1329.

Sonuç

Sened-i bahri uygulamasının Osmanlı devletinin denizcilik konusunda almış olduğu diğer tedbirlerle bir bütünlük arz ettiği ve onları tamamladığı unutulmamalıdır. Özellikle izni seline ve diğer sened veya kefaletlerle beraber sened-i bahri de bir anlam kazanmaktadır. Devlet, sened-i bahrilerle yalnızca Rum isyanı sonrası ortaya çıkan güvenlik, askeri kaygıları değil, sahibi olduğu denizcilik gücünü ve potansiyelini bilmek, gemi satış eğilimlerinden haberdar olmak, yapılmış ve yapılacak gemilere ve özelliklerine, büyüklük ve küçüklüklerine hakim olabilmek, mali açıdan onları takip edebilmeyi amaçlamıştı. Ayrıca mülkiyet ve veraset hukuku açısından ortaya çıkabilecek sorunları en aza indirebilmek, dahası gittikçe uluslararası hale gelen ticari denizciliğe Avrupa ayarında bir standart, nizam ve kontrol getirebilmek istediği anlaşılmaktadır. Sened-i bahri uygulamasının Tanzimat reformları ile de örtüşen yapısı bu uygulamanın devamına ve yerleşmesine sebep oldu.

Osmanlı arşivindeki sened-i bahrilerden hareketle ve bu belgelerin incelenmesiyle Osmanlı gemilerinin büyüklüğü, gemi ortaklığı, işletme çeşidi, gemilerin şekil ve adları, gemi sahipliği ve satışları, gemi yapım iskeleleri ve bütün bu verilerin zamana, mekana dini mensubiyete göre yaşanan kayma ve değişimlerini yakalamak mümkün olabilecektir. Osmanlı denizciliği için özellikle Tanzimat sonrası dönem için istatistikî bilgiler değerlendirilmeyi beklemektedir.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

A.MKT. 170/35; A.MKT.DV, 179/58; A.MKT.NZD, 137/79, 156/101, 167/95, 227/1

C.AS, 44264; C.BH, 2779, 2787; 451, 1381, 4888, 9595; C.İKT, 401, 422, 608-609, 695, 883, 1386

DH.HMS, 22/1

HAT, 33309,39300, 40668-G, 40668-H

HR.MKT, 166/85

İ.DH, 653/45399

MAD.D, 20181.

Y. A. RES, 24/14,

Kitap ve Makaleler

Aygün, Necmettin (2008). "XIX Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı" *Otam*, S.23 Bahar Ankara: 53-84.

Bostan İdris (2011). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul.

-----, (2007). *Osmanlılar ve Deniz*, İstanbul.

-----, (1990). "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S.6, İstanbul:21-35.

Cevdet Paşa, (1991). *Tezakir*, Ankara.

Çizakça, Murat (1999). *İslam Dünyası'nda ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi*, İstanbul.

Ekinci, İlhan (2011). "Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.IV, S.17, Bahar: 311-324.

Kütükoğlu, Mübahat S, (1986). "Yunan İsyanı Sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları", *Tarih Boyunca Türk-Yunan İlişkileri*, Ankara.

----- (1998). *Osmanlı Belgelerinin Dili*, İstanbul.

Öksüz, Melek (2006). *Onsekizinci Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon*, Trabzon.

Pakalınlar, M. Zeki (1983). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.III. İstanbul.

TBMM Zabıt Cerideleri, İctima 27, C.4, TBMM Basımevi Ankara: 1338.

Uçarol, Rıfat, (1989). "Küçük Kaynarca Antlaşması'dan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu", *Büyük İslam Tarihi*, C.11, İstanbul.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı (1988). *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara.

Ünal, Mehmet Ali (2011). *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul.

Vak'a-nüvis Es'ad Efendi Tarihi, (2000). Yay, Ziya Yılmaz, OSAV, İstanbul.

Vayani, Kostaki (1313). *Ticaret-i Bahriye Kanunu Şerhi*, İstanbul.

EKLER

Ek 1: Amasralı Mustafa Reisin, Dörtbin Kilelik Sivri Kıçlı Martikosunun Sened-i Bahrısı (BOA, Cevdet İktisat 401)



