

XIX. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NDE KAPDAN DE PORTLUK KURUMU: SÜNNE LİMANI ÖRNEĞİ*

*Fatma KUL***

ÖZ

XIX. yüzyılda Osmanlı limanlarında faaliyet gösteren görevlilerden bir tanesi de *kapdan de portlar*'dır. Kapdan de portların kapitülasyonlara dayandırılan görev, yetki ve sorumlulukları, taraf devletler ile Osmanlı Devleti arasında birçok tartışmaya sebep olmuştur. Osmanlı bürokrasisi, özellikle Tuna havzasında yürütülen idarî düzenlemelerde, büyük devletlerin temsilcileri ile Osmanlı görevlileri arasında sık sık yetki ve nüfuz çatışmalarına sahne olmuştur. Tuna boğazlarının çıkışını kontrol eden Sünne gibi stratejik noktalarda görev yapan *kapdan de portlar*, tabi olduğu devletin temsilcileri olarak Osmanlı limanlarında faaliyette bulunmuşlardı. Limanların stratejik önemine bağlı olarak bu makama yapılacak atamalar, yalnızca idarî değil, aynı zamanda siyasî bir mesele hâline dönüşmüştür. Çünkü yabancı devletlerin temsilcileri olarak bu görevliler tabi oldukları devletlerin ticarî ve diplomatik nüfuzlarını artırmalarına olanak sağlamıştır. Bu durum, devletin limanlar üzerindeki doğrudan denetim yetkisini zayıflatmakta ve merkezî otorite açısından bir egemenlik sorunu doğurmuştur. Bu makalede genel olarak kapdan de portluk özel olarak ise Avrupa Tuna Komisyonu'nun kapdan de portluk üzerinden Sünne Boğazı'nda kurmaya çalıştığı hakimiyet ve bunun sonucunda Osmanlı Devleti ile yaşanan diplomatik problemler hakkında bilgi verilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Sözcükler: Osmanlı Devleti, Kapdan de Portluk, Tuna Havzası, Sünne Boğazı, Kapitülasyon.

THE INSTITUTION OF KAPUDAN DE PORTLUK IN THE OTTOMAN EMPIRE IN THE 19TH CENTURY: THE EXAMPLE OF SÜNNE PORT

* *Gönderim Tarihi: 09.02.2026. Kabul Tarihi: 14.04.2026.*

** *Doktora Öğrencisi, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü, ORDU. kulgokmese1299@gmail.com, ORCID: 0009-0000-3664-1270.*

One of the officials operating in Ottoman ports in the 19th century was the *capitaine de port* (port captain). The duties, powers and responsibilities of port captains based on capitulations have caused many disputes between the contracting states and the Ottoman Empire. 19th-century Ottoman bureaucracy, particularly in the administrative arrangements carried out in the Danube basin, was often the scene of conflicts over authority and influence between representatives of major Powers and Ottoman officials. Port captains, who served at strategic points such as Sünne, which controlled the exit of the Danube straits, operated in Ottoman ports as representatives of the state to which they were subordinate. Depending on the strategic importance of the ports, appointments to this position could sometimes become not only an administrative but also a political issue. This was because, as representatives of foreign states, these officials enabled the increase of the commercial and diplomatic influence of their respective states to increase. The situation weakened the state's direct control over the ports and created a sovereignty issue from the perspective of central authority. This article will attempt to provide information about the *capitaine de port* in general and more specifically, about the European Danube Commission's attempts to establish dominance over the Sünne Strait through the port captaincy and the resulting difficulties experienced with the Ottoman Empire.

Keywords: Ottoman Empire, Capitaine de Port (Port Captaincy), Danube Basin, Strait of Sünne, Capitulation

Giriş

XVI. yüzyıldan itibaren Batılı devletlerin artan ticareti ve imzalanan antlaşmalar sonucunda Osmanlı Devleti içindeki temsilcilikleri hızla artmıştı. İmzalanan bu antlaşmalarla Batılı devletlere verilen imtiyazlar, ilk dönemlerde devlet için herhangi bir sorun teşkil etmezken, sonraki yüzyıllarda değişen güç ve ticaret dengesi Osmanlı ekonomisi için olumsuz sonuçlar doğurmuştu.¹ Devlet, XVIII. yüzyıl sonuna kadar Avrupa devletlerinin merkantalist yapısına karşı ticarî olarak geleneksel tavrına bağlı kalsa da vermiş olduğu bu imtiyazlar, yüzyıl sonunda siyasî ve iktisadî olarak kendisinin Batı Avrupa'ya bağımlı duruma gelmesine sebep olacaktır. Halil İnalçık *dönemin levant ticaret uzmanlarının, Osmanlı Devleti'nin verdiği imtiyazları Avrupalıların gaddarca kötüye kullandığı*

¹ Robert Mantran, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi", Çev. Zeki Arıkan, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C: III, S: 1, 1987, s. 160.

gözlemini aktarmaktadır. Fakat devlet artık bu istismlarını önleyecek durumda olmadığından yıkılışına kadar Batılı devletlerin baskılarına maruz kalmıştır².

XIX. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu için hem iç reformların hız kazandığı hem de dış baskıların yoğunlaştığı bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yüzyılda özellikle deniz ticareti ve liman yönetimi, imparatorluğun ekonomik ve siyasî egemenliği açısından stratejik bir öneme sahipti. Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz ile çevrili olan Osmanlı Devleti'nde, Karadeniz ve Kızıldeniz, genel olarak Müslüman gemicilerin faaliyet alanını oluştururken bunun aksine Akdeniz'de Avrupalı gemiler aktif durumda görülmektedir³. Özellikle XIX. yüzyıldan itibaren kapitülasyonların da etkisiyle yabancı devletlerin deniz ticareti ve limanlar üzerindeki etkisi artmış, konsolosluk görevlileri ve çeşitli deniz temsilcileri limanlarda faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Bu görevlilerden birisi de Osmanlı belgelerinde rastlanılan ancak görev, yetki ve mahiyeti hemen hiç bilinmeyen *kapdan de portlar*dır. Makalede Osmanlı limanlarında görev yapan ve yabancı devletlerin Osmanlı limanlarındaki temsilcileri olarak görülen kapdan de portlar ile ilgili bazı tespitlerde bulunulmaktadır. Çalışma, kapdan de portlukları daha ziyade özel bir örnek üzerinden işlemeyi amaç edinmiştir. Özellikle 1856 Paris Antlaşması sonrası kurulan ve Tuna Boğazlarını uluslararası kontrol ve denetime açan Tuna Komisyonu üzerinden boğazların stratejik çıkış noktası üzerinde yer alan Sünne Limanı kapdan de portluğu merkezinde yaşanan tartışmalar üzerinden görevin mahiyeti ifade edilmeye çalışılacaktır.

Kapdan De Portluk

Batı dillerinde liman kaptanı⁴ olarak geçen kelimenin Osmanlı belgelerine hangi kaynaktan geçtiği tespit edilememiştir. Ancak İngiltere'de, tersanenin işleyişinden sorumlu yüzbaşı rütbesinde olanların atandığı bir görevli olarak ortaya çıkmıştır. Keza Fransa'da da gemilerin limanlarda güvenli şekilde demirlemesini sağlayan güvenlik ve teftişten sorumlu bir kişi olarak karşımıza çıkmaktadır. Her yüzyılda görev ve yetki alanları değişmişse de XIX. yüzyılda ticari mahkemelerin bulunduğu denizcilik kentlerinde limanların serbestliğini ve emniyetini sağlamak, rıhtım ve tersanelerinin denetimini yapmak, balıkçılık ve kılavuz kaptanlık hizmetlerine ilişkin yasaların uygulanmasını sağlamak gibi

² Halil İnalçık, "İmtiyâzât", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C: XXII, İstanbul 2000, s. 250.

³ Daniel Panzac, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C: 4, S: 1, 1989, s. 179-180.

⁴ İngilizce *Captain of the Port*, İtalyanca *Capitano di Porto*, Fransızca *Officier de Port* şeklinde geçmektedir. <https://legal-resources.uslegalforms.com/captain-of-the-port> (31.12.2025); https://it.wikipedia.org/wiki/Capitano_di_porto (16.12.2025); <https://www.objectif-emploi-orientation.fr/decouverte-metiers/officier-de-port/> (31.12.2025).

görevleri vardır⁵. Bu görevlinin Osmanlı bürokrasisindeki karşılığı *liman reisliği*⁶ ve *liman nazırı*⁷ olarak karşımıza çıkmaktadır. *Liman Kapûdânı*⁸ da denilen liman reisliği, donanma ile seferde bulunmuş olan kumandanlardan seçilir, *patrona* (*koramiral*) ve *riyale* (*tuğamiral*) derecesindedir. Gemilerin demirbaş defterini tutan liman reisinin emri altında *mandacı* denilen ve kızağa çekilmiş bekleyen gemilerin muhafazasıyla görevli tersane muhafızları bulunmaktadır⁹. Önceleri liman reisi denilen bu makam, 1856 yılında *liman memuriyetine* çevrilmiş fakat 1858 yılında kaldırılmıştır. Liman reisliği bu süreçte birkaç defa açılıp kapandıktan sonra en son olarak *liman memuriyeti* adı altında 1867 yılında tekrar açılmıştır¹⁰. Fakat Tanzimat döneminin yoğun bürokratik reformları arasında birçok ad ve yetki arayışlarına konu olmuş bu görevle ilgili olarak belgelerde daha ziyade *liman reisliği* tabirine rastlanılmaktadır.

Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyılda limanlarda kontrol ve denetimi sağlayan liman reisliği dışında arşiv belgelerinde *kapûdân dîportı*¹¹, *kapûdân dîportı*¹², *kapûdân de port*¹³, *kapitân dîpor*¹⁴ şeklinde yazılan yabancı bir görevlinin yer aldığı görülmektedir. Çoğunlukla *kapûdân dîport* şeklinde kullanılan kelime ile ilgili görevlilere Dersaadet¹⁵, Tuna¹⁶, Sünne¹⁷, İbrail¹⁸,

⁵ <https://www.fortunes-de-mer.com/mer/en/17-french-maritime-law/178-officier-de-port-histoire.html> (16.12.2025).

⁶ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2001, s. 338-339.

⁷ Klasik dönem yönetiminde *Tersane-i Amire Liman Reisi* olarak adlandırılan liman reisi, Tersane'den, liman nazırı da limandaki düzenden sorumluydu. İdris Bostan, "İmparatorluğun Liman Kenti: İstanbul ve Deniz Ticaret Ağı", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla İstanbul Tarihi*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2015, C: VI, s. 203.

⁸ İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat ve Gemiler*, Küre Yayınları, 4. Baskı, İstanbul 2017, s. 92.

⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, 4. Baskı, Ankara 2020, s. 428; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1992, s. 44; Bostan, *a.g.e.*, s. 92.

¹⁰ 1862 yılında *liman reisliği* adı altında kurulup aynı yıl kapatılmış ve 1864 yılında da *liman memuriyeti* adı altında kurulup aynı yıl tekrar kapatılmıştır. Gencer, *a.g.e.*, s. 338-339.

¹¹ BOA, TS. MA. e., 239-126/H. 26.01.1304 (M. 25.10.1886).

¹² BOA, HR. MKT., 184-20/H. 05.08.1273 (M. 31.03.1857); BOA, HR. MKT. 655-74/H. 09.03.1286 (M. 12.06.1869).

¹³ BOA, HR. UHM., 123-17/M. 26.03.1912; BOA, İ. HUS. 77.6/H. 01.05.1317 (M. 07.09.1899).

¹⁴ BOA, HR. HMŞ. İŞO., 83-11/R. 23.10.1330 (M. 05.10.1912).

¹⁵ *Dersaadet'te mukim kapûdân dîportı odasında* şeklinde geçmektedir. Buradan da anlaşılmaktadır ki devlet tarafından bu kişilere oda tahsisi de yapılmıştır. HR. MKT. 739-83/H. 06.02.1289 (M. 15.04.1872).

¹⁶ BOA, HR. MKT., 206-22/H. 19.01.1274 (M. 09.09.1857).

¹⁷ BOA, HR. MKT., 220-42/H. 29.04.1274 (M. 17.12.1857).

¹⁸ BOA, HR. MKT., 661-35/H. 24.05.1286 (M. 01.09.1869).

Köstence¹⁹ gibi önemli ticaret hacmine ve limanlara sahip kentlerle ilgili belgelerde rastlanılmaktadır. Osmanlı bürokrasisinin kendi limanlarındaki görevlisi olan liman reisleri dışında kelimenin yabancı telaffuzuyla belgelerde geçen bu görevlilerin kim oldukları, nasıl atandıkları, görevleri, yetkileri ve bunların Osmanlı bürokrasisi ile ilişkileri hakkında hemen hiçbir bilgi yer almamaktadır. Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla yabancı devletlerin Osmanlı limanları üzerindeki etkilerinin artmasıyla limanlarda *kapûdân de port* olarak adlandırılan görevliler görülmeye başlamıştır. Fakat bu görevlilerin tam olarak kapsamı, hukuki statüsü ve Osmanlı idaresi içindeki karşılığı çoğu zaman belirsizliğini korumuştur. Arşiv belgelerinden *kapûdân de portluğun*, Osmanlı limanlarında görev yapan yabancı devletleri ve konsolosluklarını temsil eden liman temsilcisi ya da görevlisi olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda liman reisi ve kapdan de portluk benzer bir işleve sahip görünse de terimsel olarak Osmanlı Devleti'nde *liman reisi*, Avrupa devletleri arasında ise *kapdan de port* şeklinde kullanılmaktadır. Dahası bu ayırım sadece terimsel olarak değil bağlı buldukları devletlerin bir görevlisi olarak hareket eden kapdan de portların yetki, sorumluluk ve görevleri konusunda da söz konusudur. Bu sebeple kapdan de port temelli ele aldığımız bu çalışmada zorunlu olmadıkça liman reisi kavramı kullanılmamaya dikkat edilmiştir.

I. Dünya savaşı öncesi 1914 yılında kapitülasyonlara karşı tepki ve hassasiyetin arttığı bir dönemde Osmanlı limanlarındaki bu görevlilerin meşruiyeti masaya yatırılmış ve inceleme konusu yapılmıştı. Osmanlı belgelerinin ifadesiyle *yıllardır devletin bu kişilerle süregelen ilişkisi bir teamül şeklinde olsa da kendilerinin hukukî durumunun erken dönemden beri belirsizliğini korumakta olduğu ifade edilmişti*. Devlet uzun yıllardır ilişki kurduğu ve devam eden bu kurumla olan münasebetlerini kendi içinde dahi sorgulamaktaydı. *Kapûdân de portlarına ne vakitten berü ne suretle bulunuyorlarsa ne gibi muamelât ile işğal itmekdedirler. Düvel-i muazzamadan ve düvel-i saireden hangilerinin kapudan de portları vardır? Hangi devletler hangi tarihlerde ilk defa olarak kapitîn de portayin itmişlerdir? Dersaadet Liman Riyaseti bunlarla hangi tarihten berü Fransızca ve hangi tarihten berü Türkçe muhâberâtda bulunmaktadırlar? Buralarının Bahriye Nezareti'ne sual buyurulması lüzumu maruzdur*²⁰ şeklindeki ifadeler bu durumu açıkça ortaya koymaktadır. Burada dikkat çeken nokta bu kişilerle ilgili olarak başta İstişare Odası olmak üzere devletin çeşitli nezaretlerinde dahi herhangi bir resmi bilgi ve kayıt bulunmamasıdır. Bu durum Osmanlı limanlarında yabancı etkisi gittikçe artarken devletin bürokrasi ve idarî yapısındaki eksikliği olarak değerlendirilebilir. Öyle ki bu görev ve görevliler kapitülasyonlardan güç alan batılı devletlerin Osmanlı üzerindeki oluşturdukları

¹⁹ BOA, MB.İ., 16-125/H. 18.06.1278 (M. 21.12.1861).

²⁰ BOA, HR. HMŞ., İŞO. 83-10/R. 12.08.1330 (M. 25.10.1914).

nüfuzun bir göstergesiydi. Bu Osmanlı limanlarına kadar yansımış Batı ekonomik, siyasî ve idarî nüfuzunun oluşturduğu ve sadece teamüllerle kurduğu ve yürüttüğü bulanık alanı işaret etmektedir.

İstenilen bilgiler üzerine kapdan de portluklar için yeni bir tanımlama getirilmişti. Belgelerde artık *ecnebî kapûdân de portluklar* olarak tanımlanan kavram ile müessesenin yabancı olduğu hatırlanmış gibidir. Bahriye nezareti, Düstur'un II.²¹ ve VI.²² cildinde Liman Nizamnâmesi'nde kapdan de portlar hakkında bilgi verildiğini ifade etmekteydi. Farklı tarihlerde kaleme alınan ve aynı şekilde ifade edilen Liman nizamnamesinin ilgili maddelerinde; yabancı gemiler iki köprü arasına (Haliç) girmek üzere mensubu buldukları devletin kapdan de portu vasıtasıyla gümrük tezkerelerini yerel yetkililere gösterip gerekli izni alacakları ve bu gemilerin belirli vakitlerde yeni köprüden geçişlerinde ilgili memurlar tarafından hiçbir harç alınmayacağı, bunların geçişlerini kolaylaştırmak ve mümkün olan gerekli yardımı yapacakları belirtilmiştir. Burada kapdan de portlar, tabii olduğu devletin gemilerinin liman işlemleriyle ilgilenen bir görevliden ibaret olarak tanımlanmıştı.

Osmanlı Devleti'nin Haliç ve Boğaziçi gibi egemenlik açısından hassas olan limanlarda liman reisliği yetkisini muhafaza etmekle birlikte yabancı devletlerin kapdan de portlarını komisyonlara dahil ettiği görülmektedir. Bu bağlamda 1872 tarihli bir belgede Haliç ve Boğaziçi'nde gemilerin uluslararası mahallere yakın demirlememeleri için kurulan komisyona Almanya kapdan de portu Mösyö Saç'ın daimî üye olarak atandığı Alman sefaretî tarafından bildirilmektedir²³. Diğer bir belgede de Dersaadet limanlarında ticaret, harp ve kumpanya vapurlarının çok sayıda olması ve karışıklığa sebep olmaları nedeniyle kazalar meydana gelmekte ve karşıya geçmek isteyen kayıklar zorluk çekmektedir. Limanda meydana gelen kazalar kayıkların yaşadığı zorluklar, meselenin sadece ticârî değil asayiş ve kamu güvenliği açısından önemini göstermektedir. Bu sebeple bu sorunlara çözüm bulmak amacıyla Bahriye Meclisi'nde İngiltere, Fransa ve Avusturya devletlerinin deniz zabıtası, şirket müdürleri ve kapdan de portlarından oluşan bir komisyon kurulmuştur. Komisyon tarafından söz konusu limanın düzenlenmesi ve vergilerin arttırılması meselesine dair bir metin kaleme alınmıştır²⁴.

²¹ Liman Nizamnâmesi 16. madde: *Sefayin-i ecnebiye cisreyn beyninde duhul itmek üzere mensub oldukları devletin kapudan diportu vasıtasıyla gümrük tezkerelerini hükümet-i mahalliyeye irâ'e ile icâb iden ruhsatı istihsâl ideceklerdir. Ve bu sefinelerin evkât-ı muayyene de cisr-i cedidden mürurlarında memuru tarafından hiçbir güne harç taleb olunmayacaktır. Ve teshîl-i mürurları hakkında muâvenet-i mukteziye-i mümkünâ ifâ idilecektir. Düstür I. Tertib, Matbaa-i Amire, Dersaadet 1289, C: II, s. 776.*

²² Liman Nizamnâmesi 24. madde için bkz. *Düstür I. Tertip*, Mahmud Beğ Matbaası, İstanbul 1299, C: VI, s. 578-579.

²³ *BOA*, HR. MKT., 762-88/H. 05.08.1289 (M. 08.10.1872).

²⁴ *BOA*, A.} MKT. MVL., 73-11/H. 29.09.1271 (M. 15.06.1855).

Bahriye Nezareti tarafından kapdan de portlar hakkında kaleme alınan ve Babîâlî Hukuk Müşavirliği'nde müzakere edilen tezkerede, yabancı devletlerin konsolosları ve tercümanları dışındaki memurların Osmanlı Devleti ile resmî işlemleri yürütmeye yetkili olduklarına dair eski ve yeni antlaşmalarda herhangi bir kayıt bulunmadığı gibi uluslararası hukuk bakımından da bu yönde bağlayıcı bir ilkenin mevcut olmadığı vurgulanmaktadır. Her ne kadar Liman Nizamnâmesi'nde kapdan de portlar hakkında açık hükümler bulunsa da söz konusu nizamnâme yabancılara karşı bir taahhüt içermemektedir. Bu bağlamda kapdan de portların hiç olmazsa konsolosluklara bağlı bir heyet olarak tanınmasının uygun olacağı belirtilmiştir. Söz konusu tezkereye cevaben yapılan değerlendirmede ise zikredilen nizamnâmenin devletin iç düzeni ile ilgili olması sebebiyle hükümeti ilgilendirdiği, Dersaadet Liman Riyaseti'nin görüşüne atıf yapılarak özellikle kapdan de portların yaklaşık kırk yıldan beri Dersaadet'te faaliyette oldukları hususu ön plana çıkarılmıştır. Görülüyor ki kapdan de portluk hukukî bir dayanağa sahip olmasa da teamül yoluyla fiilî bir kurumsallık kazanmıştır. Bu durum karşısında söz konusu görevlilerin teâmüle dayanan uygulama sonucunda bir heyet niteliği kazanmış olan statülerinin değiştirilmesi yabancı devlet sefaretlerinin şikâyetlerine yol açabileceği şeklinde değerlendirilerek mevcut siyasî şartlar altında bu meselenin gündeme getirilmesi uygun görülmemiştir. Fakat daha uygun bir ortamın oluşmasıyla birlikte söz konusu meselenin yeniden ele alınması gerektiği ve çözümlenmesine çalışılacağı ifade edilmiştir. Ayrıca sefaretlerle gereksiz tartışmaların ortaya çıkarılmasından kaçınılması gerektiği vurgulanmıştır. Böylece Osmanlı Devleti, meseleyi uluslararası hassasiyetleri gözetecek daha elverişli bir zamanda ele almak üzere askıya almıştır²⁵.

Kapdan de portluğun Osmanlı belgelerindeki izleri sürüldüğü takdirde 1914 tarihli bir belge bu görevlilerin 44 yıl öncesine kadar gittiğini ifade etmektedir. Bu bilgiye itibar edilirse 1870'li yıllara kadar uzandığı düşünülebilir. Ancak belgelerde konuyla alakalı olarak kapdan de port teriminin çok sıkça geçmeye başladığı tarih 1857'dir. Daha geç bir tarihte de *ser kapdan de port* kavramına da rastlanılmaktadır²⁶. Kapdan de portların Osmanlı Devleti'nde uzun bir geçmişe sahip olsa da bunların hukukî statüsü ve devlet ile olan ilişkileri belirsizliğini korumaktadır. Fakat görülüyor ki tabii oldukları devletin gemi, liman, gümrük, zabıta ve sigorta gibi konularındaki ihtilaflar kapdan de portlar aracılığıyla yürütülmekteydi. Yani bu kişiler bir nevi ticârî, idârî ve adlî bir görev üstlenmektedirler. Dersaadet'te İngiltere, Avusturya, Rusya, Almanya ve Yunanistan tarafından görevlendirilen aslî kapdan de portlar mevcuttu. Bunun yanı sıra Amerika, Hollanda, Belçika ve İspanya hükümetlerinin de fahrî kapdan de portlarının olduğu görülmektedir. İtalya, Fransa ve İsveç devletlerinin kapdan

²⁵ BOA, HR. HMS. İŞO., 83-10R. 12.08.1330 (M. 25.10.1914).

²⁶ BOA, İ. DH., 862-68998/H. 03.10.1299 (M. 18.08.1882).

de portlukları olsa da bunlar 1330 (1914-1915) tarihinden önce ilga edilmişlerdi. Bir başka dikkat çeken konu ise Liman Dairesi'nin Meşrutiyet'in ilanından sonra kapdan de portlarla Fransızca yazışmaya başladığı ancak 1330 (1914-1915) tarihinden itibaren yazışmaların tekrar Türkçe olarak yapılmaya başladığıdır²⁷.

1914 tarihli belgede Bahriye Nazır Vekili tarafından Hariciye Nezareti'ne yazılan tezkerede kapdan de portluk makamının meşrulaştırılmaya çalışıldığı görülmektedir. Bahriye Nezareti'nce yapılan açıklamada, yabancı tabiiyetteki kişilerin Osmanlı Devleti ile ilgili işlemlerinin görülmesi, bazı hususlar müstesna tutularak konsolosları vasıtasıyla yapılmaktadır. Ancak, konsoloslar, onların vekilleri ve tercümanları dışında diğer yabancı memurların ve elçilik görevlilerinin tabi oldukları devletleri adına Osmanlı Hükümeti ile işlemlerini yürütmeye yetkili olduklarına dair devletler hukukunda, kapitülasyonlarda ve antlaşmalarda herhangi bir kayıt bulunmadığı ifade edilmişti. Yani kapdan de portluk ilgili anlaşmalarla belirlenmiş bir görev değildi. Buna karşın Liman Nizamnâmesi'nin 24. maddesine atıf yapılarak kapdan de portlar hakkındaki bilginin Dersaadet'te mevcut olan teamüllerden kaynaklandığı belirtilmişti. Buna karşın bu uygulamanın yürürlükte bulunan uluslararası hükümler ve Osmanlı hukukunu ihlalden ibaret olduğu da vurgulanmıştır. Onlara göre, *şimdiye kadar adeta müstakil bir ecnebî memuriyet gibi çalışmış olan* kapdan de portların konsoloslukların maiyetinde bir daire olarak tanınması, bunlarla yapılacak yazışmaların konsoloslar aracılığıyla yürütülmesi ve böylelikle meselenin hukuka uygun hale getirilmesinin uygun olacağı Bahriye Hukuk Müşavirliği tarafından bildirilmiştir²⁸.

Denizcilik meseleleri ile ilgili olarak yabancı kapdan de portlukları üzerinden Osmanlı bürokrasisi ile zaman zaman tartışmalar yaşandığı görülmektedir. Örneğin Kuruçeşme önleri ve Boğaziçi'nin çeşitli bölgelerinde palamar atarak uzun süre demirleyen Yunan gemileri, geçiş ve ulaşım için ayrılan alanları işgal ettiklerinden deniz trafiğini aksatmakta ve birçok sakıncaya sebep olmaktaydı. Osmanlı liman idaresi önce kapdan de portları aracılığıyla meseleyi halletmeye çalışmışsa da daha sonra Yunan konsolosluğuna bildirilmiş fakat sonuç alınamamıştır. Osmanlı Devleti diplomatik kanalları devreye sokarak asayiş ve kamu düzenini muhafaza etmeye gayret etse de herhangi bir netice alınamamış ve mesele Hariciye Nezareti'ne intikal ettirilmiştir. Bu doğrultuda Yunan sefaretine gerekli ve uygun tebligatın yapılması hususunda bir müzekkere hazırlanmıştı. Hazırlanan müzekkerede, Yunan gemilerinin özellikle geçişe mahsus bölgelerde uzun süre demirli kalmalarının kamu düzenini ve asayişini olumsuz etkilediği vurgulanmış ve bu durumun giderilmesi için acil tedbir alınmasının zarûrî olduğu ifade edilmiştir. Kapdan de portluklar üzerinden yapılan nüfuz mücadelelerinden birisi ise Tuna boğazlarında bulunan Sünne'de yaşanmıştır.

²⁷ BOA, HR. H.MŞ. İŞO., 83-10/R. 12.08.1330 (M. 25.10.1914).

²⁸ BOA, HR. H.MŞ. İŞO., 83-10/R. 12.08.1330 (M. 25.10.1914).

Kapdan De Portluk Bağlamında Sünne Boğazı'nda Nüfuz Mücadelesi ve Avrupa Tuna Komisyonu

Tarih boyunca uluslararası ilişkilerde siyasî, sosyal ve ekonomik olarak önemli bir role sahip²⁹ olan Tuna Nehri, iki boğazla ayrılan üç büyük havzadan oluşmaktadır. Orta Avrupa'yı Balkanlar'a, Balkanları da Karadeniz ve Akdeniz'e bağlayan nehir, XVI. yüzyıl ortasından itibaren Osmanlı'nın da önemli bir su yolu haline geldi³⁰. 19. yüzyılda doğuya doğru genişleyen Avrupa devletlerinin ekonomik, siyasî ve askerî nüfuzu bu nehir ve havzasını yeniden bir rekabet alanı haline dönüştürdü. Bu yüzyıldan itibaren meydana gelen siyasî ve ticarî gelişmeler hukukî olarak Tuna meselesinin ortaya çıkmasına sebep oldu.

1829 Edirne Antlaşması ile Rusya'nın egemenlik alanına giren Tuna Boğazları, Kırım Savaşı neticesinde Paris'te imzalanan 30 Mart 1856 tarihli antlaşma ile yeniden Osmanlı Devleti'nin hakimiyetine geçmişti. Ancak Avrupa'nın büyük devletleri büyük bir ticarî potansiyeli olan bu su yolunu ve Karadeniz'e açılan kollarını serbest ticaret ilkeleri ile yeniden düzenlemek istediler. Tuna'da boğazlarındaki ticareti serbestleştirmek için savaşan devletlerin üyelerinden oluşan Avrupa Tuna Komisyonu'nu kurdular.

Kırım Savaşı neticesinde Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durum ve Avrupa'nın ekonomik çıkarlarının artması bu meselenin gelişmesinin bir sonucuydu. 1856 yılında yapılan Paris Konferansı'nda Osmanlı Devleti uluslararası hukuktan faydalanma hakkını elde etmiş gibi görünse de fiiliyatta bu durum tam tersini göstermekteydi. Konferansta Tuna'da iki komisyon teşkil edilmesi kararlaştırılmış ve böylece Tuna'nın yeni hukukî statüsü belirlenmiş oluyordu³¹. Bunlardan birincisi İngiltere, Fransa, Avusturya, Piymonte, Rusya ve Osmanlı Devleti'nin de bulunduğu komisyondur. Bu komisyon Tuna boğazları ile ilgili görevleri tamamlayarak yetkilerini sürekli komisyona yani *Sahil Komisyonu* veya *Daimî Komisyon*'a devredecek olan ve geçici komisyon olarak kabul edilen *Avrupa Tuna Komisyonu*'ydu. Diğer bir ifadeyle *Tuna Komisyonu* 'ydu³².

1856 Paris Antlaşması, Osmanlı Devleti'ni Avrupa hukuk sistemi içindeki yerini yeniden düzenlerken Tuna Nehri'nin idarî statüsünü de uluslararası bir boyuta taşımıştır. Askerî, iktisadî açılardan stratejik bir bölge olan Tuna Nehri, Avrupa Tuna Komisyonu'nun kurulmasıyla uluslararası bir statü kazanmıştır. Bu sebeple Tuna'dan geçecek gemilere uygulanacak kuralların düzenlenmesi hem

²⁹ Ayşe Kayapınar, "Osmanlı Hakimiyetinde Tuna Nehri ve Tuna Adaları", *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi Prof. Dr. Yılmaz Kurt Armağanı I*, Ed. Hatice Oruç-Muhammed Ceyhan, Akçağ Yayınları, 1. Baskı, Ankara 2016, s. 473-474.

³⁰ Mihai Maxim, "Tuna", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C: 41, İstanbul 2012, s. 372-373.

³¹ Kırım Savaşı ve sonrası Tuna'da yaşanan gelişmeler hakkında geniş bilgi için bkz. İlhan Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (18856-1883)*, 19 Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Samsun 1998, s. 94-176.

³² Ekinci, *a.g.e.*, s. 122-123.

idârî hem de uluslararası olarak büyük bir öneme sahipti. Bu çerçevede Avrupa Tuna Komisyonu, Tuna üzerinde seyr-i sefain güvenliğinin sağlanması, boğazların denetimi ve liman düzenlemeleri gibi konularda yetkilendirilmiştir. Tuna Komisyonu'nun bölgenin liman idaresi, gümrük düzenlemeleri, memur tayini gibi konularda önemli bir rol üstlenmesi zaman zaman Osmanlı Devleti ile komisyon arasında çatışan uygulamaların ortaya çıkmasına sebep olmuş, hukukî, idârî vb. sorunlara yol açmıştır. Bu süreçte Osmanlı Devleti ile Tuna Komisyonu arasında ilk dikkat çeken konu bir yetki meselesinin ortaya çıkmasıydı. Sünne Limanı'na kapdan de port atanması bu yetki tartışmalarından birisiydi ve Osmanlı Devleti ile Avrupa Tuna Komisyonu arasında tartışma ve anlaşmazlık konusu olmuştu. Osmanlı Devleti, Paris Antlaşması'nın 7. maddesine³³ dayanarak memurların tayin ve azli gibi egemenlik yetkilerini kapsayan konuların komisyonca üstlenilmesine karşı çıkmaktaydı. Kapdan de portluk seçimi de bunun somut bir örneği olarak karşımıza çıkmaktadır. Devlet, memurların tayin yetkisini elinde tutmakla birlikte vergilendirmeye dair tarifinin Tuna Komisyonu tarafından belirlenmesini kabul etmişti. Komiserlerin bu durumu kabul etmeleri ve kendi devletlerine bildirmeleri neticesinde sefaretlerin özellikle kapdan de portun komisyon tarafından seçilmesine dair baskıları artmıştı. Fakat Babîâlî bu durumu, devletin egemenlik haklarına aykırı olduğunu belirterek reddetmişti. Bunun üzerine anlaşmazlık giderilinceye kadar *muvaqqaten kapûdân de portun komisyonun intihabıyla ve Devlet-i Aliyye tebaasından olmak şartıyla taraf-ı Saltanat-ı Seniyye'den nasb olunmasına* şeklinde alınan emir gereği Hüseyin Bey geçici olarak Sünne Limanı'na kapdan de port olarak atanmıştır. Hüseyin Bey'in bir emsal teşkil etmeyeceği ve geçici olarak seçildiği de komisyona bildirilmiştir³⁴. Tuna Komisyonu'nun artan baskılarına karşı devlet Paris Antlaşması'na atıf yaparak kendi egemenlik haklarını korumaya çalışmıştı. Kapdan de port tayini, gümrük meseleleri gibi konularda diğer devletlerle zıtlaşmamaya dikkat eden Babîâlî, uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmeye ve egemenlik sınırlarını mümkün mertebe muhafaza ederek bir denge politikası gütmeye çalışmıştır.

³³ 7. madde: *Haşmetlü Fransa İmparatoru ve haşmetlü Avusturya İmparatoru ve haşmetlü Grand Britanya ve İrlanda Kraliçesi ve Padişahi ve haşmetli Prusya Kralı ve Padişahi ve haşmetlü bütün Rusyalar İmparatoru ve haşmetlü Sardinya Kralı ve Padişahi hazerâti Saltanat-ı Seniyye'nin Avrupa hukuk-ı umumiyesi ve cemiyeti menâfi'inden hissedâr olmağa dahil olduğunu ilân ederler ve hükümdârân-ı müşârunileyhimin her birisi ayrı ayrı memâlik-i Saltanat-ı Seniyye'nin tamamıyetiyle istiklâl-i âlisine riayet etmeğe taahhüd eder ve işbu taahhüdlerinin tamamı-i icrasına müştereken mütekeffil olurlar. Binâberin bunu ihlâlî mücib olacak her bir harekete menfaat-ı umu miyeye dokunur bir mesele nazarıyla bakılacaktır. Osmanlı Belgelerinde Kırım Savaşı (1853-1856), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara 2006, s. 101-102.*

³⁴ BOA, HR. MKT., 203-86/H. 05.01.1274 (M. 26.08.1857).

Osmanlı devleti geçici de olsa Sünne'ye kendi tebaasından kapdan de port atanmasını komisyona kabul ettirmişti fakat bu sefer de yabancı devlet gemilerinin kaptanları Sünne kapdan de portunu göz ardı etme yoluna gitmişlerdi. Şöyle ki Tuna Komisyon Reisi Ömer Fevzi Paşa kaleme alınan layihanın üçüncü bendinde Sünne Boğazı'na Osmanlı Devleti tarafından memurlar atanmış olsa da bölgeye girip-çıkan gemi kaptanları yürürlükte olan kurallara uymayarak Kalas'da bulunan konsolosları vasıtasıyla işlerini halletme yoluna gitmeye başladılar. Osmanlı Devleti'nin çeşitli bölgelerinde bulunan konsoloslar gibi Sünne Boğazı'ndaki konsolosların da her işe müdahale edecekleri, komisyonca memurlara verilecek geçici nizâmâta mâni olacakları, konsoloslarına güvenen gemi kaptanlarının boğazlardaki memurları tanımayacakları ve hatta komisyonun yapacağı işlere sekte vuracaklarının açık olduğu ifade edilmiştir. Aslında Ömer Paşa'nın Sünne kapdan de portluğu ile ilgili yazmış olduğu bu menfî görüşler ve eleştiriler gerçekte yabancı devletlerin kapdan de portluk bulundurdıkları bütün diğer Osmanlı limanları için geçerliydi. Bu müdahalelerin hem idârî işleyişi aksatacağı hem de devletin yapmış olduğu harcamaları boşa çıkaracağı, seyr-i seferin düzenlenmesini de zorlaştıracacağı vurgulanmaktadır. Bu sebeple komisyonun ilgasına kadar konsolosların seyr-i sefain maddesiyle, nehrin emtia, zabita vs. işlerine müdahale etmemeleri gerektiği belirtilmektedir. Açıkça görülüyor ki Osmanlı Devleti egemenliği altındaki Sünne Boğazı'nda Tuna Komisyonu, konsolosluklar ve Avrupa devletlerinin müdahalelerine maruz kalmaktaydı. Yani buradaki egemenlik sorunu devleti her zaman meşgul edecektir. Layihanın dördüncü bendinde Ömer Fevzi, komisyonun seçip Babîâlî'ye arz edeceği kapdan de portun devlet tarafından onaylanmasını da istemiştir. Çünkü ona göre kapdan de portun seçilmesinde muvakkat (geçici) suretinin gösterilmemesi ileride kapdan de portların sürekli olarak Paris Antlaşması'nı imzalayan devletler tarafından seçilmesine sebep olacak ve bu durum *Devlet-i Aliyye'nin istiklâl-i âlisine* dokunacaktı.

Zabita işleri hem güvenlik hem de limanın işleyişi açısından önemli bir yere sahipti. Bu konuda hazırlanan layihada, seyr-i sefain ve zabıtaya ait işlerle ilgili düzenlemelerin şimdiden uygulanmamasının buradaki işleyişe zarar vereceği anlaşılmıştır. Fakat bu düzenlemelerin uygulanmasındaki gecikme Tuna Komisyonu'nun bu işi mecburî olarak üstlenmesine sebep olmuştur. Ayrıca bölgede zabita yetkisinin kimde kalacağı meselesi, idarî bir meseleden çok Avrupa Tuna Komisyonu'nun kendi içinde de rekabetin doğmasına ve uluslararası açıdan bir otorite paylaşımına sebep olan bir problem olarak ortaya çıkmıştır. Tuna Komisyonu zaptiye işlerini üstlenmiş olsa da söz konusu

düzenlemelerin yapılması Daimî Komisyon'un görevlerindendi ve bu husus antlaşmanın 17. maddesinde³⁵ de açıkça belirtilmişti.³⁶

Sünne kapdan de portluğunun statüsü ilerleyen yıllarda da Osmanlı ile Tuna Komisyonu üyeleri arasında tartışmalara sebep olmaya devam etmişti. Paris Antlaşması'nı imzalayan devletler tarafından 1865 tarihli Dersaadet'e gönderilen tezkerede, Aşağı Tuna'da seyr-i sefain ve zabıta işlerinin uluslararası bir çerçevede yürütülmesi öngörülmüş ve bu durum, Osmanlı Devleti ile Avrupa devletleri arasında müzakere edilmiştir. Sefirler, Osmanlı Devleti'nin Sünne kapdan de port ile Aşağı Tuna'nın genel teftiş memurunu *devletlerin müşterek memuru* sıfatıyla devam ettirmesini talep etmişlerdi. Aşağı Tuna'nın durumunun geçici bir mahiyet taşıması ve bu fıkranın eklenmesi mevcut durumun tasdikî anlamına gelmediği gibi sahil-dâr devletlerin hukukuyla Paris Kongresi'nin belirlediği kuralların ihlal edilmesine yol açmayacaktır. Bu sebeple bu konu, Babıâli ile söz konusu devletler tarafından oybirliği ile kabul edilmiş ve herhangi bir tereddüt dahi gösterilmemiştir³⁷. Aslında Sünne Boğazı kapdan du portluğu üzerinden yaşanan bu mücadele bir Osmanlı kurumu olan liman reisliği ile bir kapitülasyon kurumu olan kapdan du portluk arasındaki egemenlik mücadelesi idi. Dolayısıyla Osmanlı yetkilileri için önemli ve Osmanlı limanlarında yaşanan rekabet için de bir emsal teşkil etmekteydi.

Sünne Limanı'nda Kapdan de Portluğun Oluşturulması, Görev ve Yetkileri

Paris Antlaşması sonrasında Tuna'nın yönetiminin tekrar Osmanlı Devleti'ne geçmesinin ardından boğazların ve mahalın idaresi Ömer Bey'e verilmişti. Bu arada Tuna Komisyonu, başta Sünne olmak üzere Tuna boğazları ile ilgili çeşitli adımlar atmakta ve atamalar yapmaya çalışmakta idi. Komisyon, seyr-i sefain ve çeşitli işlerle ilgili olarak düzenlediği layihaya Babıâli'den gelecek cevaba kadar Sünne Boğazı'na bir kapdan de port atamaya karar vermişti. Fakat bu karar Ömer Bey tarafından hemen reddedilmişti. *Kendisine emr*

³⁵ 17. Madde: *Saltanat-ı Seniyye ile Avusturya ve Bavyera ve Wurtemberg Devletlerinin her biri tarafından tayin olunacak birer me'murdan mürekkeb bir komisyon teşkil olunacak ve bu komisyona Tuna sevâhilinde kâ'in uç beyliklerin nasb ve tayini Saltanat-ı Seniyye tarafından tasvib olunacak olan komiserleri munzam olacaktır. Daimî olacak olan işbu komisyon evvelâ nehirci seyr-i sefâyin ve zabıta nizamâmelerini tertîb ve tanzîm ve sâniyen Viyana Muâhede'sinde münderic bulunan kararın Tuna nehr-i hakkında icrâsına hâ'il olan mevâni'i her neden ibaret ise tesviye ve bertaraf edecek ve sâlisen nehr-i mezkûrun bütün boyuna yapılması lâzım gelen şeyleri emir ile icrâ ve imâl etdirecektir. Râbi'an düvel-i muâhede me'murlarından mürekkeb olan komisyonun infisâhından sonra nehr-i mezkûr boğazlarıyla deniz civarında olan etrâf-ı bahrîn seyr-i sefâyin hakkında emniyet ve suhûletinin bekâ ve muhafazasına nezâret eyleyecektir. Osmanlı Belgelerinde Kırım Savaşı, s. 104-105.*

³⁶ BOA, HR. SYS., 1604-71/M. 15.02.1857.

³⁷ BOA, HR. SYS., 1362-59/M. 31.01.1865.

gelmedikçe komisyonun kapûdân diport seçmesini kabul edemeyeceğini ifade etmiştir. Sünne'de nüfuz oluşturmak isteyen Avusturya Devleti de kendi atadığı kapdan de portunun orada kalması için ciddi çaba göstermekteydi. Ancak bu konuda başarılı olamayacaktır. Avusturya Devleti'nin ısrarına komisyonca olumlu yanıt verilmemiştir. Çünkü komisyon bu pozisyona kendisi bir atama yapmak istemiştir. Fakat Osmanlı Devleti buna da müsaade etmemiştir. Hem Osmanlı hem de komisyonun diğer üye devletleri tek başına Avusturya devletinin burada nüfuz elde etmesine karşı çıkmışlardır. Özellikle Osmanlı yetkilileri, bu görevi devlet için küçük bir rütbe olarak değerlendirse de *Devlet-i Aliyye'nin namus-ı idaresini eline alacak bir memuriyet olduğundan* şeklindeki ifadeden devletin bunu bir namus meselesi olarak gördüğü anlaşılmaktadır. Kısacası Sünne kapdan de portluğu uluslararası arenada bir nüfuz mücadelesine dönüşmüştür. Bu nüfuz mücadelesinin ortasında kalan Osmanlı Devleti'nin göstermiş olduğu çaba ise kendisinin egemenlik hassasiyetinin bir göstergesidir. Nihayetinde Dersaadet'ten gelen cevapta Sünne kapdan de portluğunun Osmanlı Devleti vatandaşı olmasına gayret edilmesi, birkaç lisan bilmesi, özellikle İtalyanca okuyup yazması, güvenilir, tecrübe sahibi ve bu görevi yapmaya muktedir bir kişi olması şartlarıyla komisyonun teklifinin kabul edilebileceği bildirilmiştir³⁸. Bundan yaklaşık beş ay öncesinde Tuna Komisyon Reisi Ömer Paşa tarafından da Sünne liman reisliğinin ehemmiyetinden dolayı bu makama bilgili ve iktidar sahibi bir kişinin atanması yönünde bir tahrir gönderilmişti³⁹. Osmanlı Devleti, Avusturya Devleti'nin bölgedeki hakimiyetine karşı komisyonun çoğunluğunu arkasına alarak küçük bir rütbe olarak değerlendirdiği kapdan de portluk makamının bir Osmanlı görevlisine verilmesini sağlamıştır.

Bu gelişmeler sonrasında Tuna'nın aşağı taraflarında seyr-i sefer eden gemilerle ilgili düzenlenmelerin hızla yürütülmesine ihtiyaç olması sebebiyle Osmanlı Devleti'nin de onayı alınarak Sünne Boğazı kapdan de portunun limanda uygulaması için Tuna Komisyonu tarafından 16 maddelik geçici bir talimatname kaleme alınmıştır. Talimatnâme Sünne'deki kapdan de portun yetkileri ve görevleri konusunda açık bir fikir vermesi bakımından aşağıya alınmıştır. Talimatnâmeye⁴⁰ göre:

1. Sünne liman odası müstahdemi bir liman reisi, bir tercüman, bir sandık emini, yeteri kadar hizmetlilerden oluşacaktır.

2. Liman odası güneşin doğuşu ile batışına kadar açık olacak ve liman reisi ile hizmetliler geceleyin yardıma ihtiyacı olan gemilere yardım edeceklerinden liman odasında bir bekçi bulunacaktır.

³⁸ BOA, HR. SYS., 1604-70/M. 15.02.1857.

³⁹ BOA, HR. SYS., 1604-29/M. 19.09.1856.

⁴⁰ Osmanlı Devleti, Sünne Limanı'nı kendi hakimiyeti altında görmesi sebebiyle belgelerde liman reisi kavramını kullanmaya devam etmiştir. Fakat yabancı belgelerde kapdan de port kavramı kullanılmaktadır.

3. Liman reisi söz konusu kılavuz takımına, çeşitli gemilerin yükleme ve boşaltma işlerinde kullanılan kayıklara ve en son olarak hem Sünne'de ve hem de Yılan Adası'nda bulunan fenerlerin idaresine nezaret edecektir.

4. Tuna Komisyonu ile yazışacak ve kendisine verilecek talimatlar komisyonun dava işlerini yürütmekle görevli komitesi aracılığıyla yapılacaktır.

5. Liman reisinin Tuna Komisyonu ile olan resmî yazışmalar ile kendi memurlarına aid defterler, çeşitli evraklar Fransızca veya İtalyanca tutulacaktır. Gemi kaptanları, mahallî memurlar ve konsoloslar ile ya kendi lisanlarında ya da İtalyanca haberleşme yapılacaktır.

6. Kılavuzluk ücretleri ile Sünne ve Yılan Adası fenerlerinden alınacak vergilerin gelirleri sandık eminine teslim edilecektir. Bu sandık emini hem doğrudan sorumlu olacak ve hem de liman reisinin sorumluluğu altında bulunacaktır. Ayrıca sandığın yönetimine ilişkin ayrıntılar Tuna Komisyonu'nca özel bir talimatname olarak düzenlenecektir.

7. Sözü geçen vergiler haricinde her ne isim ile olursa olsun kapdan vesair kimselerden hiçbir ücret talep edilmeyecektir. Bu durumun liman reisi ve maiyet memurlarına yasak olması sebebiyle buna yeltenecekler azledileceklerdir.

8. Liman reisi, Sünne sahilinde her gün kılavuzların reisinden derinlik ölçümü (iskandil) yaptırarak suların çekilmesini bir deftere kaydettilererek, bu sonuçları duyuracaktır. Ayrıca deniz ulaşımı açısından önemli olan bazı meteorolojik bilgiler ve denizle ilgili olayları da kaydederek bunların özetini ve deniz seviyesindeki gel-gitleri haftada bir kez Tuna Komisyonu komitesine yazılı olarak sunacaktır.

9. Şamandıraların tertibine özen göstererek fırtına gibi olumsuz hava şartları sonrasında şamandıraların yer değiştirip değiştirmediğini kontrol ettirecektir.

10. Özellikle kılavuzların sevk ve idaresiyle görevli olduğundan, bu konuda Tuna Komisyonu'nca hazırlanacak olan nizamnâme dikkatle uygulanacaktır. Bu nizamnâme hazırlanana kadar kılavuzlukla ilgili halen yürürlükte olan düzenlemelere uyulacaktır. Kılavuzluk harçları ile ilgili mevcut düzenlemeler değiştirilerek harçlar deftere kaydedilecek ve liman reisinin sandığına konulacaktır. Kılavuzların ücretleri ödendikçe kendilerinden gerekli olan makbuz senetleri alınacaktır. Ayrıca içinde Sünne Boğazı kılavuzlarından biri olmayan hiçbir geminin boğaza giriş-çıkışına izin vermeyecektir. İstanbul kılavuzları, gemileri boğazdan geçirmekle özel olarak görevli olan Sünne kılavuzlarının yerine hiçbir zaman çalıştırılmayacaklardır. Sünne'de halen çalışan baş kılavuz ile ikinci kılavuz geçici olarak görevlerinde bırakılacaklardır.

11. Gemilerin yüklerini yükleme ve boşaltma işlerine tahsis edilmiş olan kayıklar, doğrudan doğruya liman reisinin yönetimindedir. Liman reisi bu konuda Tuna Komisyonu tarafından yeni bir nizamnâme kaleme alınıncaya kadar Tuna'nın aşığı kesiminde halen yürürlükte olan nizamın yürütülmesine dikkat

edilecektir. Eğer yük kayıkları sahipleriyle ticaret gemilerinin kaptanları arasında bir uyuşmazlık söz konusu olduğunda liman reisi derhal meseleyi çözecektir.

12. Limanda intizamın korunması için gerekli olan tüm tedbirleri alacak ve özellikle limana gelen gemilere demir atacıkları yerleri belirlemek konusunda dikkatli olacaktır. Gemilerin gidiş-geliş günlerinde boğazın sahilinde bulunan geçitler ve gemilerin yanaştıkları yerin daima açık kalmasını sağlayacak surette limandan ayrılacak her gemiye sırasıyla nöbet tahsis edecektir.

13. Sünne Boğazı'ndan geçecek tüm gemileri özel bir deftere kaydedecek ve şimdilik yürürlükte olan usûle uyacaktır. Ayrıca defterin özetini her hafta Tuna Komisyonu komitesine gönderecektir.

14. Gemi kaptanları ile mellahları (denizci, gemici) arasında meydana gelen anlaşmazlıklarda, söz konusu kaptanların tabi olduğu devlet tebaasından iki kaptan hazır bulundurmamak suretiyle meseleyi çözecektir. Bu kaptanlar bulunmadığı takdirde ise diğer devlet tebaasından iki kaptan hazır olduklarında mesele çözülecektir. Liman reisi, görev ve yetkileri çerçevesinde iki kaptandan birinin talebi üzerine ve başka memur bulunmadığı hallerde meseleyi tek başına da çözebilir. Fakat bu durum taraflardan birisinin talep etmesi ve o mahalde davayı çözecek bir başka memur bulunmadığı takdirde yerine getirilebilecektir.

15. Liman reisi, tehlikedeki gemilere acil yardım sağlayacak, eğer gemilerden biri batmış veya hasar görmüşse mürettebatının ihtiyaçlarını karşılayacaktır. Bu amaçla Tuna Komisyonu tarafından tahsis edilen ödeneği kullanma hakkına sahiptir. Ayrıca, geminin ne şekilde kazazede olduğunu ayrıntılı olarak kaydeden bir mazbata hazırlatacak ve gemi ile yük ve mürettebatının kurtarılması için gerekli tüm tedbirleri alacaktır. Toplanabilen eşyalar kayıt altına alınacak ve bozulan eşyalar piyasa fiyatına göre satılarak işlem yapılacaktır. Söz konusu gemi ve yükünü sigorta eden şirketten bir yetkili hazır bulunursa bu memurda işin yürütülmesine yardımcı olacaktır. Reis, bunları yaparken hem gemi hem de sigorta sahiplerinin çıkarlarını koruyacak, gemi ve eşyasının tahliyesi ile ilgili işlemleri tamamlayarak evraklarla birlikte geminin mensup olduğu devletin konsolosuna iletacaktır.

16. Bu geçici talimat liman reisi odası, Dersaadet, Kalas ve İbrail'de konsoloslar ile Kalas, İbrail, Tulcu, Varna ve İsmail'de bulunan mahallî memurlara bildirilecektir ⁴¹.

Bu maddelerden de anlaşılacağı üzere liman reisi ve odası, limandaki düzenin sağlanması, gemi hareketlerinin denetlenmesi ve yükleme-boşaltma işlerinin organize edilmesinden sorumludur. Limanda gerçekleştirilen tüm işlemler liman reisinin yetkisi dahilinde olması sebebiyle bu işlemleri doğrudan kontrol eder. Ayrıca liman reisi ve liman yönetimi, Tuna Komisyonu tarafından belirlenen talimatlar ve nizamnâmeler çerçevesinde faaliyet göstermektedir.

⁴¹ BOA, HR. SYS., 1605-8/M. 28.02.1857.

Gerçekte bu görevin tanımlanmasında herhangi bir Osmanlı liman reisinin görev ve yetkileri bakımından çok da fazla bir fark yoktur. Ancak buradaki adı *liman reisi* değil, Tuna Boğazlarındaki uluslararası statüden dolayı *kapdan de port* şeklindedir.

Tuna Komisyonu'nca belirlenen bu görevlerin aksine Osmanlı liman reislerinin görevleri hakkında mavna, kayık ve çoğunlukla yelkenli gemilere hizmet eden liman reisinin yetkilerinin, zaman zaman bağlı olduğu mutasarrıf ve limandaki zaptiyeler tarafından kısıtlanması sebebiyle kendilerinin pasif kaldığı ve liman reisinin görevinde muğlaklık olduğu belirtilmektedir. Buna göre liman reisi, Avrupa'da ve özellikle Fransa'daki liman reislerinin benzeri bir memuriyettir. Fakat gerçekte hiçbir gücü olmadığı belirtilen liman reisinin sınırlı yetkisinin de mavnalar ve küçük tekneler üzerinde bir polis görevi gördüğü ifade edilmektedir. Limanda bir kaza meydana gelmesi durumunda liman reisinin herhangi bir şey yapamayacağı ve bunun önündeki en büyük engelin ise yetkilerinin sınırlı olmasından kaynaklandığı ifade edilmektedir. Ayrıca liman reisleri otoritelerini kurmaları durumunda, kendi kanunlarını yapan ve bunu tüccarlara ve gemi şirketlerinin kaptanlarına dayatan mavnacılara karşı oldukça etkili olabilecekleri de vurgulanmaktadır.⁴²

6 Ocak 1857 tarihinde Paris'te gerçekleştirilen ikinci konferansta hazırlanan protokolün 4. maddesine göre Tuna-Odessa arasında seyr-i sefer eden gemilerin güvenliği için Yılan Adası'nda inşa edilen fenerin işletilmesi Tuna Komisyonu'na bırakılıyordu. Avrupa Tuna Komisyonu görevini Daimî Sahil Komisyonu'na devredene kadar kendisine verilmiş olan işleri yapmak üzere yetkilendirilmişti. Bu arada Komisyon, Osmanlı Devleti ile olan ilişkilerini de tanzim ederek Sünne'ye de bir liman kaptanı atamıştı. *Hakimiyet alanı içerisinde, egemen bir devlete ait bir toprak parçası üzerinde kendi adına yasa koymak* olarak yorumlanan Tuna Komisyonu'nun gerçekleştirmiş olduğu ilk faaliyet, Paris Antlaşması'nın 16. maddesi⁴³ uyarınca Tuna'daki gemilerin giriş çıkışını düzenlemek, Sünne Limanı'nda düzen ve intizamı gerçekleştirmek için sorunları çözmek ve Tuna Boğazlarının faaliyetini kolaylaştırmak için geçici bir nizamname hazırlayarak uygulamaktı. 16 Kasım 1857 tarihinde Osmanlı Devleti tarafından onaylanmış olan nizamnâme kaleme alınmıştır. Bu nizamnâme yukarıda ifade edilen ve Sünne kapdan de portuna gönderilen talimatnâme haricinde yeni bir nizamnâme gönderilerek yetki ve görevlerinde bazı düzenlemelere gidildi. Bu sebeple nizamnâme maddeleri yukarıda geçen talimatnâme ile benzerlik gösterdiğinden yukarıda belirtilmeyen maddeler burada ifade edilecektir. Buna göre, liman reislerinin görevleri arasında evrak kontrolü (5. madde), sahildeki

⁴² Özgür Yılmaz, "Fransız Arşiv Belgelerine Göre XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı", *Belleten*, C: LXXIX, S: 286, Ankara 2015, s. 1054-1055.

⁴³ Paris Antlaşması metni için bkz. *BOA*, HR. SYS., 906-3/M. 13.11.1870; *Osmanlı Belgelerinde Kırım Savaşı*, s. 96-109.

ticarî kayıklar ile mavnalar kapdan de portun nezaretinde olduğundan bunlarla ilgili düzenlemeleri yapmak (12. madde), tamire ihtiyaç duyulan bir geminin tamir mahalini tayin ve tamire engel teşkil etmemektir (16. madde). Nizama aykırı hareket eden gemi kaptanları kendilerine kesilen cezayı ödemedikleri takdirde kapdan de port gemiyi tevkif etmeye, cezayı ödetmeye ya da kaptanın tabi olduğu devlet memurlarından bunu talep etmeye salahiyeti vardır (19. madde). Bu nizamname hükümlerine muhalif suçlar kapdan de port tarafından hüküm ve tayin olunacaktır. (20. madde) Maddelerden de anlaşılacağı üzere kapdan de port idârî, hukukî ve kolluk görevlerini hep birlikte ifa etmektedir⁴⁴.

Osmanlı Devleti komisyonun teklifiyle atadığı kapdan de portun görevini hakıyla yerine getirmesi konusunda da hassas olmuştu. Hakkında şikayet olanları uyarma veya değiştirme yoluna gitmişti. Örneğin 1861 tarihli bir diğer belgede kapdan de portun uygunsuz hareketlerinden dolayı azarlanması söz konusudur. Sünne liman dairesinin inşası sırasında, liman meclisinin çalışacağı yer ve liman malzemeleri için liman memurlarınca bir arsa ayrılmıştır. İçerisinde bir baraka bulunan arsa sahipleri, sonradan ortaya çıkarak arsanın iadesini talep etmişlerdir. Kendilerine yapılan tekliflere rağmen arsa sahipleri ikna edilememiştir. Tüm bunlar neticesinde hukukî bir yol izlenmeyerek, Sünne hapishanesindeki mahkûmlar ve bazı zaptiyelerle arsa etrafında bulunan tahta perde zorla sökülmüştür. Bu konudaki tavrı sert olan Devlet, tahta perdenin izinsiz olarak kaldırılmasını *pek layıksız şey* şeklinde yorumlamıştır. Meselenin cezayı gerektirdiği açıkça ifade edilmesine rağmen bundan sonra olacak benzer durumlara asla meydan verilmemesi gerektiği kesin bir dille belirtilerek sadece memurları ikaz etme yoluna gidilmiştir.⁴⁵ Hukukî bir çerçevede meseleyi çözmeye çalışan hükümet karşısında yerel idarenin keyfi olarak müdahalesi hem mülkiyet hakkına hem de kamu düzenine zarar vermiştir.

Tuna Nehri ve Sünne Boğazı'nın stratejik bir noktada olması bölgenin denetimi açısından Osmanlı Devleti ile Tuna Komisyonu arasında hassas bir konu haline dönüşmesine sebep olmuştu. Çünkü buralarda seyr-i sefer eden yabancı gemilerden nizama aykırı hareket edenler olmaktadır ve bunlar hakkında nasıl bir işlem yapılacaktır? Komisyonun bu konuda belirlediği usule göre, Paris Antlaşması'nın 19. maddesi uyarınca Tuna Boğazlarında görev yapan savaş gemilerinin kumandanları nizamâtın uygulanmasıyla görevlidirler. Bu yükümlülük Osmanlı savaş gemilerini de kapsamaktaydı. Çünkü nizama aykırı hareket eden gemilere karşı zorlayıcı işlemlerin yapılabilmesi için söz konusu geminin tabi olduğu devletin savaş gemisi ya da o statüde bir geminin bölgede olması gerekmektedir. Yani öncelikle o geminin mensup olduğu devletin savaş gemisinin müdahalesi beklenmektedir. Fakat böyle bir durum söz olmadığı takdirde kapdan

⁴⁴ Ekinci, *a.g.e.*, s. 132-136.

⁴⁵ BOA, A.} MKT. MHM., 215-75/H. 11.10.1277 (M. 22.04.1861).

de portun Sünne'de bulunan Osmanlı savaş gemisine başvur-masına karar verilmiş ve bu sebeple seyr-i sefer güvenliği doğrudan devletin askerî birimleri ile ilişkilendirilmektedir. 1863 tarihli Tuna Komisyon Reisi Ömer Paşa'nın Hariciye Nezareti'ne gönderdiği bir tahriratta, kapdan de portun Osmanlı savaş gemisinin aracılığını talep ettiği birkaç olay yaşandığını söylemiştir. Fakat Sünne Karakol Sefinesi Kumandanının, Kapûdân Paşa'dan bu yönde bir emir almadığını belirterek çağrıya icabet etmediği ve bu gibi durumların yaşanmasının *Milel-i sâ'ire sefa'ini hakkında bize icrasına mesâğ gösterilmiş olan şu küçük bir hakkın âdem-i icrası ecnebiler taraflarından me'mûrîn-i Devlet-i Aliyye'nin kabiliyet-sizliklerine isnâd olunabileceği* şeklinde ifade etmiştir. Bunun da devletin itibarını zedeleyeceğini vurgulamış ve benzer sorunların yaşanmaması için Sünne kapdan de port ve baş müfettişi tarafından her ne vakitte olursa olsun yardım talep edilmesi durumunda, Sünne karakol savaş gemisi kumandanının derhal yardımda bulunması gerektiği vurgulanmıştır. Devlet, kapdan de portun taleplerine kesin bir şekilde karşılık vermesini zorunlu kılmış ve kendisine laf getirilmemesi adına devlet otoritesinin etkili bir şekilde sürdürülmesine gayret etmiştir⁴⁶.

Sünne Kapdan de Portlarının Yargılama Yetkileri, İtiraz ve Şikayetler

Tuna Komisyonu'nun nezaretinde olduğu ifade edilen Sünne Boğazı'nda devletleri meşgul eden konular arasında hukukî sorunlar da yer almaktadır. Kapûdân ve gemiciler arasında meydana gelen her türlü anlaşmazlıklarla ilgili davalar liman odasında ve kapdan de port başkanlığında yüz yüze görülmektedir. Fakat davalı ya da davacıdan birisi davasının Memleket Meclisi'nde⁴⁷ görülmesini talep edebilmekteydi. Osmanlı Devleti bu durumu limandan sorduğunda *bu iş limanda fasl olunmuştur* şeklinde bir cevap verilerek yapılan yargılama ile ilgili net bilgiler verilmemekteydi. Yani bu kişilerin liman odasında görülmeyen davalarının nerede ve ne suretle görüleceği belirsizdir.

Tuna Komisyonu, kendisine tanınan geniş yetkilerin dışına çıkarak bölgede hem idârî hem de hukukî bir otorite kurmaya çalışmıştır. Bu durum Sünne Kaymakamlık Meclisi'nin karar mekanizmalarından dışlanmasına ve Komisyonun kendisini yegâne yargı mercii ilan etmesine yol açmıştır. Komisyon'un yargı süreçlerini yerel idareye danışmadan liman odasında kapalı ve tek taraflı olarak yürütmesi hukukî şeffaflığı ortadan kaldırarak mağduriyetlere sebebiyet vermiştir. Bu mağduriyeti yaşayanlardan birisi de gemisi Avusturya bandıralı bir

⁴⁶ BOA, HR. MKT., 431-59/H. 15.10.1279 (M. 05.04.1863); BOA, HR. TO., 487-44/M. 05.02.1863.

⁴⁷ Burada *Memleket Meclislerinden* kastedilen *Muhassıllık Meclisleridir*. Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Erdoğan Oran, "Tanzimat Sonrası Taşra ve Merkezde Yargı Reformu", *Osmanlı*, Ed. Güler Eren, C: VI, Ankara 1999, ss. 533-545; Kadir Acar, "Osmanlı'da Taşra Meclislerinin Mülkî ve Hukukî Görevlerinin Ayrılması", *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C: II, S: II, 2015, ss. 1-21.

gemi ile çarpışan ve hasar tespiti yaptırmak isteyen Osman Kapûdân'dır Yaşanan gelişmeler neticesinde kendisinden 16,5 Macar altını hasar tespit bedeli ve 5,5 altın keşif ve kayıt harcı adı altında bir ücret tahsil edilmiştir. Geminin patente gibi çeşitli evraklarına el konularak bu ücretler ödenmeden evrakların teslim edilmeyeceği ifade edilmiştir. Ayrıca davanın çözümü için mağdur olan kişi İstanbul'a yönlendirilmiştir. Bu gelişmeler idarenin denizciler üzerinde ekonomik bir baskı uyguladığını ve adalet arayışının bürokratik bir çıkmaza sürüklendiğini göstermektedir. Nihayetinde Osman Kapûdân uğradığı zarar üzerine bir de harç ücreti ödeyerek evraklarını alabilmiştir.

Osman Kapûdân, limanda çalışan memurların yüksek maaşları sayesinde bolluk ve refah içinde yaşadıklarını, ecnebî kaptanlara bir şey diyemedikleri, Devlet-i Aliyye kapûdânlarına özellikle Müslümanlara haksız ve küçültücü davranışlarda bulunulduğu, Müslüman denizcilerin ayrımcı muamelelere maruz kaldığı, liman tarafından hükümete haber verilmeden bölgedeki dükkan ve mağazaların mühürlendiği gibi çeşitli şikayetlerde bulunmaktadır. En son belirttiği durum ise hükümete verilip liman odasına havale olunan dilekçelerin kapdan de port tarafından cevaplandırılmaması, cevap verilse dahi *yalnız hatır için cevap yazılıyor* denilerek keyfi davranılmasıdır. Tüm bu şikayetler üzerine konu en üst makamlara kadar taşınmış ve merkezden emir gelinceye kadar liman idaresine yönelik dilekçelerin hükümet tarafından kabul edilmemesinin gerekli olduğu belirtilmiştir⁴⁸. Görülüyor ki liman odasında yürütülen hukukî işlemler şeffaflıktan uzak, keyfi ve mağduriyetlere sebep olan bir durum ortaya koymaktaydı. Bu durum XIX. yüzyılda devletin merkezi otoritesinin taşradaki zayıflığını göstermesi açısından önemlidir.

Yaşanan gelişmeler neticesinde Sünne kapdan de port ile mahallî hükümetin gerek hukuk ve gerek cinayet ile ilgili davalarının görülmesi hakkında Sünne Meclisi tarafından hazırlanan ve Kapûdân Paşalık makamıyla yapılan yazışmaları da kapsayan bir tezkere ekleriyle birlikte Meclis-i Âlî-i Tanzimât'a gönderilmiştir. Meclise göre Sünne'de yaşanan bu kargaşalıklar sebebiyle kapdan de port ve mahallî hükümet arasında bir uyuşmazlık olduğundan, görevlerin belirlenmesi gerekli görülmüştür. Buna göre kapdan de portun görevi limanın zabita işleri ve seyr-i sefain hakkında gerekli olan düzeni sağlamaktır. Bu durum Dersaadet liman odası ile kıyaslanarak orada da tüccar gemilerinin kaptanları ve mürettebatı arasında meydana gelen çeşitli hususlardan doğan hukuk davaları ve diğer denizcilik ile ilgili uyuşmazlıkların görülmesi ve çözümlenmesi liman reisinin görevi dahilindedir. Suç ve cinayet ile ilgili yargılama ve cezalandırmalarda, Dersaadet'te Meclis-i Vala, Meclis-i Tahkik ve Divân-ı Zabtiyeler, taşralarda ise şimdilik Memleket Meclisleri mahallî mahkemeler olarak görevlendirilmişti. Hukukî meseleler Ceza Kanunnâmesi ile düzenlenmişti. Cinayetle

⁴⁸ BOA, MVL., 907-48/H. 17.05.1276 (M. 12.12.1859).

ilgili yargılamalar zabitanın görevleri arasında olmamakla birlikte onların görevleri suçluları mahkeme ve meclislere teslim etmek, suç ve cinayetler hakkında temin edilen delil ve bilgiler hakkında malumat vermektir. Suç ve cinayet ile ilgili davalar her yerde olduğu gibi Sünne'de de herhangi bir kişiye ayrıcalık verilmeden ve Ceza Kanunnâmesi uygulanarak Memleket Meclisi'nde görülecektir. Burada kapdan de port sadece zabıtaya ait işlerle meşgul olacak ve yargılamaya müdahale etmeyecektir. Osmanlı Devleti'ne tabi olanlara ve özellikle Müslümanlara yapılan haksızlıklar merkeze bildirilmiş ve bu durumun Tersane-i Amire'ye ait meseleler olduğu belirtilmiştir. Gerekenin yapılması için de Kapûdân Paşa'nın uyarılması, konu ile ilgili Sünne kaymakamının bilgilendirilmesi ve kapdan de porta da gerekli talimatlar hakkında bilgi verilmesi Meclisi Tanzimat tarafından istenmiştir⁴⁹.

Sünne Kaymakamlık Meclisi ve Kaymakam Mehmed Raşid tarafından Sadrazamlığa gönderilen raporlarda Sünne kapdan de portu tarafından yapılan yargılama faaliyetlerinin yasal olmadığı, kendisini adli bir otorite yerine koyduğu ve Ceza Kanunâmesi hükümlerini ihlal ettiği vurgulanmıştır. Suçun niteliği hukukî olarak netlik kazanmadan yapılan keyfi hapis cezaları, usule aykırı yapılan yargılamaların merkezî hükümeti de yasal bir mesuliyet altında bırakacağı endişesini açıkça ortaya koymaktadır. Bundan dolayı liman idaresinin yetki sınırlarının yeniden belirlenmesi, uygulanacak görevlerin hükümet tarafından netleştirilip açıklanması istenmiştir⁵⁰.

Kapdan de portun yetkilerinin sınırlarının belirsizliği ortaya idarî ve özellikle hukukî sorunlar çıkarmış, keyfi olarak yapılan cezalandırmalar hükümet nezdinde ciddi bir sorun teşkil etmiştir. Bu durum hükümet ile kaptan de port arasında sürekli olarak çatışmalara sebep olmaktadır. Bu nedenle meseleyi sonlandırmak amacıyla Bahriye Meclisi ve Babiâli Tuna Komisyonu'nca hazırlanan geçici nizamnâme-yi yürürlüğe koyarak liman idaresinin görev tanımlarını netleştirerek bu durum kapdan de porta bildirilmiştir. Ayrıca burada mevcut olmayan konuların uygulanmasına teşebbüs edilmesi durumunda Kapûdân Paşa'nın görüşüne de başvurulması şart koşularak idarî bir denetim mekanizması kurulmaya çalışılmıştır. Bu çerçevede hazırlanan layihaya göre, Tuna Komisyonu'nca düzenlenen layihanın uygulanması kapdan de portun görevidir ve hükümette kendisine düşen kolaylıkları sağlayacaktır. Tüccar sefain kaptanlarıyla taifesi, sandalcı ve bunlara benzer kişiler arasında denizcilikle ilgili meydana gelecek meseleler Sünne kapdan de portunun görevleri arasındadır. Görülüyor ki kapdan de portun yetki alanı denizcilik faaliyetleri yürüten meslekî ihtilaflarla sınırlandırılmıştı. Fakat denizciler ile tüccar veya sivil esnaf arasında denizcilikle ilgili uyuşmazlıkların çözüm mercii olarak Hükümet Meclisi tayin edilerek idarî

⁴⁹ BOA, A.} MKT. NZD., 302-97/H. 04.07.1276 (M. 27.01.1860).

⁵⁰ BOA, MVL., 907-48/H. 17.05.1276 (M. 12.12.1859).

bir iş bölümüne gidilmiştir. Söz konusu düzenleme ile süreçlerin aksamaması adına yargılama safhalarında kapdan de portların bilgilendirilmesi, Sünne Boğazi'nin tehlikeli olması sebebiyle gemilerin seyrüsefer emniyetinin korunması esas alınmıştır. Ayrıca Tuna Nehri'nde, boğazlarında ve yakın denizlerde meydana gelen önemli olayların kapdan de port tarafından Kapûdân Paşa ve hükümete rapor edilmesi yükümlülüğü getirilmiştir. Denizcilikle ilgili tüm işler kapdan de portun görevi dahilindedir. Kapdan de portun verdiği kararlara karşı haksızlığa uğradığını iddia eden kişilerin Deraliye'deki (İstanbul) usul gibi şikayet hakkı korunmuştur. Bu süreçte hakların korunması hususunda nihai yetki, Kapûdân Paşa'ya bırakılmıştır.

Sünne Boğazi'nin tehlikeli olan coğrafi şartları dikkate alınarak tüccar gemisi mürettebatından herhangi birisinin tutuklanması durumunda tevkif işlemlerinin Bahriye Meclisi usulünce Brîk-i Hümayun'da (devletin resmî gemisi) gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştı. Ayrıca bu mürettebatın uygun olmayan zamanlarda serbest bırakılarak gemisine gönderilmesi gerektiğinde kaymakamdan habersiz bu işlemlerin gerçekleştirilmesinin usule aykırı olduğu vurgulanmıştır. Sünne'de bu uygulamayı yapmak mümkün olmadığından bahriyeden olan yabancı devlet tebaası ile Osmanlı tebaası arasında denizcilik ihtilaflarının, tarafların rızası alınarak kapdan de port başkanlığında tabi oldukları devletlerinin konsolos vekillerinin katılımıyla oluşturulacak karma bir heyet tarafından liman odasında davalarının çözümlenmesi esası da benimsenmiştir.

Denizcilik esnafı sınıfına mensup marangozlar, filikacılar ve yelkencilerin çoğunun davaları gemi kaptanlarıyla ortaya çıktığından bu ihtilafların çözüm yetkisi Dersaadet'deki teamüllere uygun olarak kapdan de porta verilmiştir. Fakat bu süreçte ilgili görevlinin hükümet dairelerindeki usüllere riayet etmesi gerekmektedir. Ayrıca denizcilikle ilgili davalarda idarî davetlere icabet ederek bu gibi konularda meydana gelen sorunlara yol göstermesi gerekmektedir⁵¹.

Osmanlı Devleti ile Tuna Komisyon arasında devam eden yetki tartışmaları kabzımallık (tahsildar) gibi en alt kademe memuriyete kadar sirayet etmekteydi. Öyle ki Prusya komiserinin görüşüne dayanarak *kabzımallın (tahsildar memuru) doğrudan doğruya komisyonun nezaretinde bulunması* uygun görülmüştür. Bu konuda Komisyon Reisi Mirliva Ömer Fevzi Paşa'nın uluslararası güveni muhafaza etmek amacıyla esnek bir diplomatik tutum sergilediği görülmektedir. Fakat konu ile ilgili olarak merkezden gelen cevabın gecikmesi, Avrupalı komiserler nezdinde devlete olan güveni sarsmıştır. Çünkü komiserler Osmanlı Devleti'nin bu konuda antlaşmalı devletlerin talebi doğrultusunda adım atacaklarına inandıklarından geciken bu cevaplar *komiserlerin i'tikâdlarının bütün bütün bozulmasına sebep virmekte olduğu* ifade edilmiştir. Bu sebeple Devlet, diplomatik itibarını muhafaza etme noktasında acil olarak karar alma

⁵¹ BOA, MVL., 907-48/H. 17.05.1276 (M. 12.12.1859).

zorunluluğuyla karşı karşıya kalmıştır⁵². Devletin bu yaklaşımı, uluslararası açıdan diplomatik olarak konuya esnek bir tavırla yaklaşılmaya çalışıldığını, ayrıca kendi idarî yapısındaki hassasiyetlerini gözetildiğini göstermektedir. Osmanlı Devleti, böylece hem kendi itibarını hem de kendine duyulan güveni zedelememeye çalışmaktadır.

Sünne Limanı'nda olduğu gibi benzer durumlar Köstence Limanı'nda da yaşanmaktadır. Köstence Limanı'nda tüccar gemilerinin giriş-çıkışları gibi sınırlı bir görevle görevlendirilen ecnebî kapdan de portun kendi görevi haricindeki liman işlerine müdahale etmesi ve kaçakçılık, rüşvet, yetkisiz müdahale gibi uygunsuz davranışlarda bulunması idârî sorunlara sebep olmuştur. Köstence kaymakamının merkeze gönderdiği raporlardan memurun davranışlarının liman düzenini bozduğu açıkça anlaşılmaktadır. Bunun üzerine memurun görevden azline karar verilerek yerine Asâkir-i Bahriye-i Şahane Kolağalarından Ali Kapûdân'ı binbaşılık rütbesiyle Köstence Liman Reisliği'ne atanmıştır⁵³. Görülüyor ki merkez sorunun çözümünde bölgenin güvenliği açısından mevcut olan idârî eksikliği askerî disiplin yoluyla sağlamak istemiştir. Bölgede yaşanan idârî kriz, Osmanlı merkezî idaresinin kararlı müdahalesi neticesiyle çözülmüş ve devlet liman idaresini kendi memurlarına vererek devlet egemenliğini korumaya çalışmıştır.

Avrupalı devletler limanlarda kapdan de portların işlerine müdahale etmekle kalmayıp Osmanlı tüccar gemilerinin sahipleri ve taifelerinin işlerine dahi müdahale etmekteydiler. Bu bağlamda Avusturya ve İngiltere konsolos vekillerinin Sünne Limanı'ndaki Osmanlı tüccar gemilerinin sahipleri ve taifelerinin işlerine müdahalesi, Bahriye Meclisi'ne kadar ulaşmıştır. Avusturya ile yaşanan bir mesele de Sünne Limanı'ndan geçiş yapan tüm vapurların karantina ve pıratika işlemlerini yazıcıları aracılığıyla yürütmesi Tuna Komisyonu tarafından hazırlanan düzenlemeler gereği zorunlu idi. Bu sebeple vapur kaptanları liman odasına gelerek jurnal imzalamakta ve kılavuz harcını ödemekteydiler. Başlangıçta Avusturya vapur kaptanları bu kurallara uyarken, konsolos vekilinin müdahalesiyle kendi ülkelerine ait vapurların bundan muaf tutulması sağlanmıştır. Bu durum vapurların gerekli evrakları imzalamadan ve limana göndermeden geçmesine yol açmış ve bunun üzerine limandan bir memur vapurları kontrol etmek zorunda kalmıştır. Bu durumun çeşitli kumpanya gemilerine dahi sirayet ettiği ifade edilmektedir⁵⁴. Sonuçta Avusturya vapurları kayıt altına alınmamış ve kılavuz harçları ödenmemiştir. Bu durum konsolos vekillerinin görevi haricinde hareket ettiğini ve Osmanlı memurlarının işlerini engellediğini açıkça göstermektedir. Söz konusu olay, liman düzeninin sağlanması ve Osmanlı

⁵² BOA, HR. SYS., 1606-2/M. 11.09.1857.

⁵³ BOA, MB. İ., 16-125/H. 18.06.1278 (M. 21.12.1861).

⁵⁴ BOA, HR. MKT., 261-69/H. 13.03.1275 (M. 21.10.1858).

memurlarının sağlıklı bir şekilde görevlerini ifa edebilmesi açısından kritik bir öneme sahiptir.

İngiltere ile yaşanan bir başka meselede İngiliz Komiseri Mösyö Estoki'nin (?) burada İngiliz tabiiyetli Atkinson'un (?) baş kılavuz olarak atanmak istenmesi ile ilgilidir. Bu şahıs Osmanlı tebaasından olmamakla birlikte sadece İngilizce bilmektedir. Limanın ehemmiyetinden dolayı baş kılavuzun birkaç lisan bilmesi gerektiğinden bu atama uygun bulunmamıştır. Ayrıca, komisyon bir Osmanlı memurunun burada görev yapmasını istememiş ve kendi memurunu atamak istemiştir. Kapdan de port Kostaki'ye göre bu durum, şikayetleri Dersaadet'teki makamlara taşıyarak, kendi amaçlarına uygun ortam yaratma amacıyla yapılmış olabilir. Sonuç olarak, Sünne Limanı'nda konsolos vekillerinin müdahaleleri, hem Osmanlı tüccar gemilerinin seyr-i sefain düzenini hem de liman yönetimini olumsuz etkilemiştir. Ayrıca Tuna Komisyonu'nun düzenlemelerinin uygulanmasını da engellemiştir. Tüm bu olaylar, yabancı temsilcilerin Osmanlı memurlarına müdahale etmesinin doğurduğu sorunları ve Avrupa devletlerinin Osmanlı limanlarındaki idârî, ticârî vb. nüfuzunu göstermesi açısından önemlidir.

Sonuç

Bu çalışma, Osmanlı Devleti'nde kapitülasyonlar çerçevesinde yabancı devletlerin limanlarda tesis ettikleri fiilî ve kurumsal varlığı, kapdan de port örneği üzerinden ele alarak, söz konusu uygulamaların hukukî meşruiyeti ve idarî yapıya etkilerini incelemiştir. Kapitülasyonlarla geniş yetkiler elde eden yabancı devletler, kendi vatandaşlarını ve ticarî çıkarlarını korumak amacıyla Osmanlı limanlarında etkinlik kurmuşlardır. *Kapdan de port* ve benzeri görevlilerin ortaya çıkması, bu etkinliğin bir sonucudur. Ancak hukukî zemini ve meşruiyeti olmayan bu kurumun Osmanlı idaresi ile olan ilişkileri zaman zaman sorunlara sebebiyet vermiştir. Geçmişten gelen uygulamaların hukukî meşruiyete sahip olmayan teamüllere dayandığını kabul etmek zorunda kalan Osmanlı Devleti'nin, bu temsilcilerin varlığına ilişkin resmî kayıtları bulunmamaktaydı. Bu durum hem idari dağılımının hem de devletlerarası güç dengesizliğinin yansıması olarak değerlendirilebilir. Osmanlı limanlarında yıllarca süren ve teamüllere dayanan bu ilişki biçimleri, zaman içerisinde devlet açısından sorgulanır hâle gelmiş, özellikle artan uluslararası rekabet bu tür temsilciliklerin statülerinin netleştirilmesini zorunlu kılmıştır.

Sünne Boğazı, Osmanlı Devleti'nin Tuna kıyılarındaki stratejik konumu nedeniyle sadece deniz taşımacılığı ve ticaret açısından değil, aynı zamanda uluslararası arenada diplomatik nüfuz mücadelesi açısından da büyük öneme sahiptir. Avrupa devletlerinin tüccar gemileri ve liman işleyişine müdahaleleri, bölgedeki güç dengelerinin nasıl kurulduğunu ortaya koymaktadır. Avrupalı devletler, kapdan de port aracılığıyla idârî, hukukî, diplomatik vb. alanlarda Sünne Boğazı'nda faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Osmanlı Devleti'nin otoritesini koru-

ma çabaları, yabancı devletlerin kendi çıkarlarını dayatma girişimleri, konsolosların müdahaleleri gibi meseleler, Avrupalı Devletler ve Osmanlı Devleti arasında zaman zaman çatışmalara sahne olmuştur. Bu çatışmalar Avrupalı Devletlerin kendi aralarında dahi sorunlara sebep olmuştur. Komisyon kararlarının bu nüfuz mücadelesi karşısında nasıl uygulandığını ve bu uygulama esnasında hangi esnekliklerin yapıldığını da göstermektedir. Sonuçta Sünne Boğazı'ndaki kapdan de port uygulamaları, Osmanlı Devleti'nin geç döneminde kapitulas-yonlar aracılığıyla oluşan yabancı varlığının devlet üzerindeki etkilerini somut olarak ortaya koymaktadır. Ayrıca Osmanlı idârî yapısının uluslararası hukuk, yerel faaliyetler ve büyük devletlerin nüfuz mücadeleleri karşısında nasıl şekillendiğini anlamak açısından geniş bir çerçeve sunmaktadır.

KAYNAKLAR

1. Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi (BOA),

Sadaret Mektûbî Kalemî Mühimme Kalemî Evrakı, 215-775.

Sadaret Mektûbî Kalemî Meclis-i Vâlâ, 73-11.

Sadaret Mektûbî Kalemî Nezaret ve Devâir Evrakı, 302-97.

Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası, 83-10, 83-11.

Hariciye Nezareti Mektûbî Kalemî, 184-20, 203-86, 206-22, 220-42, 261-69, 431-59, 655-74, 661-35, 739-83, 762-88.

Hariciye Nezareti Siyasiye, 906-3, 1362-59, 1606-2, 1604-29, 1604-63, 1604-70, 1604-71, 1605-8, 1606-2.

Hariciye Nezareti Tercüme Odası, 487-44.

Hariciye Nezareti Umur-ı Hukukiye-i Muhtalita Müdiriyeti, 123-17.

İrade Dahiliye, 862-68998.

İrade Husûsî, 77-6.

Mabeyn-i Hümayun İradeleri, 16-125.

Meclis-i Vâlâ, 907-48.

Nezaret ve Devâir Evrakı, 302-97.

Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı, 239-126.

2. Kitap ve Makaleler

ACAR, Kadir, "Osmanlı'da Taşra Meclislerinin Mülkî ve Hukukî Görevlerinin Ayrılması", *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C: II, S: II, 2015, ss. 1-21.

BOSTAN, İdris, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat ve Gemiler*, Küre Yayınları, 4. Baskı, İstanbul 2017.

_____, “İmparatorluğun Liman Kenti: İstanbul ve Deniz Ticaret Ağı”, *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla İstanbul Tarihi*, C: VI, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2015, ss. 200-209.

_____, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1992.

Düstür I. Tertib, C: II, Matbaa-i Amire, Dersaadet 1290.

Düstür I. Tertip, C: VI, Mahmud Beğ Matbaası, İstanbul 1299.

EKİNCİ, İlhan, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (18856-1883)*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Samsun 1998.

İNALCIK, Halil, “İmtiyâzât”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C: XXII, İstanbul 2000, ss. 245-252.

GENCER, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2001.

KAYAPINAR, Ayşe, “Osmanlı Hakimiyetinde Tuna Nehri ve Tuna Adaları”, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi Prof. Dr. Yılmaz Kurt Armağanı I*, Ed. Hatice Oruç-Muhammed Ceyhan, Akçağ Yayınları, I. Baskı, Ankara 2016, ss. 472-520.

MANTRAN, Robert, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi”, çev: Zeki Arıkan, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C: III, S: 1, 1987, ss. 159-175.

_____, “XVII. Yüzyıl İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Ticaret, Deniz Korsanlığı ve Gemiler Kafileleri”, *Bellekten*, C. 52, S. 203, Ankara 1988, ss. 685-696.

MAXİM, Mihai, “Tuna”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C: 41, İstanbul 2012, ss. 372-374.

PANZAC, Daniel, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C: 4, S: 1, 1989, ss. 179-192.

ORAN, Erdoğan, “Tanzimat Sonrası Taşra ve Merkezde Yargı Reformu”, *Osmanlı*, Ed. Güler Eren, C: VI, Ankara 1999, ss. 533-545.

Osmanlı Belgelerinde Kırım Savaşı (1853-1856), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara 2006.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, 4. Baskı, Ankara 2020.

YILMAZ, Özgür, “Fransız Arşiv Belgelerine Göre XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı”, *Bellekten*, C: LXXIX., S: 286, Ankara 2015, ss. 1039-1075.

3. İnternet Kaynakları

<https://legal-resources.uslegalforms.com/c/captain-of-the-port> (31.12.2025).

https://it.wikipedia.org/wiki/Capitano_di_porto (16.12.2025).

<https://www.objectif-emploi-orientation.fr/decouverte-metiers/officier-de-port> (31.12.2025).

<https://www.fortunes-de-mer.com/mer/en/17-french-maritime-law/178-officier-de-port-histoire.html> (16.12.2025).