

TİCARET-İ BAHİRİYE KANUNNAMESİ'NE GÖRE NAVLUN SÖZLEŞMELERİ

FREIGHT CONTRACTS ACCORDING TO THE CODE OF MARITIME TRADE LAW

İLKNUR ULUĞCİCİM*

Öz: Osmanlı Denizciliği alanında yapılmış önemli çalışmalar mevcut olmasına rağmen, Osmanlı'nın hukuk sistemi içerisinde azımsanmayacak derecede önem sahibi olan Deniz Ticaret Hukuku hakkında yapılan araştırmalar bir hayli sınırlıdır. Deniz Ticaret Hukuku'na göre incelenen taşımacılık, denizlerde yetkinliği olan devletler açısından vazgeçilmez bir niteliğe sahiptir. Bu çalışmanın amacı da; Osmanlı Dönemi'nde deniz nakliyatı esnasında gerçekleştirilen Navlun sözleşmelerinin tarihsel gelişimini ve bu sözleşmelerin 1863'te yürürlüğe giren Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi'ndeki yerini incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ticaret Hukuku • Navlun Sözleşmeleri • Deniz Taşımacılığı • Ticaret-i Bahriye Kanunu

Abstract: Although important studies have been made in the field of Ottoman maritime studies, research concerning Ottoman maritime law, of most considerable importance in the Ottoman judicial system, is limited. Transportation, studied in the context of Maritime Law, has essential characteristics in respect to a state's authority on the seas. This study investigates the historical development of Ottoman freight contracts made for maritime transport and according to the Code of Maritime Law which entered into force in 1863, it analyses these contracts.

Keywords: Maritime Trade Law • Freight Contracts • Maritime Transport • Code of Maritime Trade Law

1. Deniz Ticaret Hukukunda Navlun Sözleşmelerinin Tarihsel Gelişimi

Deniz Ticaret Hukuku'nun tarihçesi antikçağda başlamaktadır. Ancak Antikçağda yazılı kanunlardan bahsetmek imkânsızdır. Antikitede, deniz ticaretine dair kurallar, adet ve gelenek-göreneklerden oluşmaktaydı. Hellenlerden Romalılara geçen bu örf ve adetler, bugünün kanunlarına kaynaklık etmektedirler. Antikçağ örf ve adetlerinden örnek vermek gerekirse şunları sayabiliriz;

-*Foenus Nauticum* (Deniz Ödücü): Bu anlaşma gemiyi donatanla diğer bir şahıs arasında yapılan bir anlaşmadır. Anlaşmaya göre gemi gideceği yere sağ salim vardığı takdirde ödünç veren kimse parasını yüksekçe bir primle geri alırdı, aksi halde bir durum gerçekleşecek olursa da hiç bir hak talebinde bulunamazdı.

-*Actio Exercitoria*: Kaptanın yaptığı hukuki muamelelerden dolayı donatanın sorumluluğuna dair dava hakkıdır¹.

-*Receptum Nautarum*: Kaptanın kendisine teslim edilen malların ziyan ve hasarından dolayı sorumluluk esaslıdır. Kaptan ancak ziyan ve hasarın mücbir sebepten gerçekleştiğini ispat edebilirse bu sorumluluktan kurtulabiliyordu.

* Yrd. Doç. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Özel Hukuk Bölümü. Antalya. ilknuruluk@akdeniz.edu.tr
Makalenin hazırlanmasında yardımlarını esirgemeyen Yüksek Lisans öğrencim Gizem Tunç'a teşekkür ederim.

¹ Ayrıntılı bilgi için bk. Küçük 2007.

-*Lex Rhodia de Iactu* (Gemiden Mal Atımına İlişkin Rhodos Yasası): Tehlikeli ve zor bir durum meydana geldiğinde gemiden denize mal atılmasını ve bu nedenle geminin hafifletilerek batma riskinin azaltılması için alınan önlemlere ilişkin yasal derlemedir².

-*Nomos Rhodion Nautikos* (Rhodosluların Denizcilik Yasası): Iustiniaus'un en bilinen eserlerinden biri olan *Codex Iustinianus*'un MS IX. yüzyıldaki bir adaptasyonu olarak kabul edilen *Rhodosluların Denizcilik Yasası* (Hell: Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός) Doğu Roma İmparatorluğu Dönemi'nde yürürlükte olan deniz ticaretine ilişkin hukuk kurallarını içermektedir. Bu hukuk kitabı Roma Hukuku'nun bir ürünü olmaktan çok Doğu Akdeniz'de fiilen uygulanan deniz adetlerinin bütününe ihtiva etmekteydi. Bu yasa derlemesinin maddeleri Türkler tarafından da kullanılmaktaydı³.

Ortaçağ'a gelindiğindeyse, Avrupa ülkelerinin hâkimiyet sınırlarına dayanan bir kaç adli bölge bulunmaktaydı. Barcelona'daki Deniz Konsüllüğü tarafından yürütülen usuller ile Kuzey Denizi ve Baltık sahillerinde *Oleron* kuralları kullanılmaktaydı⁴. 1099 yılında da Doğu Akdeniz'de *Lesassises de Jerusalem* (Kudüs Kanun ve Nizamları Mecmuası) kanunları ve nizamları geçerliydi⁵. Denizcilik Hukuku konusundaki Hellen-Roma geleneği *Codex Iustinianus* ve *Lex Rhodia* aracılığıyla Akdeniz şehirlerinde büyük oranda korunmuştur. XIII. yüzyılda Kastilya kralı olan X. Alfonso'nun oluşturduğu Roma Hukuku'na dayanan *Sieta Parditas*'ı da, *Digesta*'dan esinlenerek oluşturulmuştur. Bu kanun külliyyatı kralın ölümünden sonraki 100 yıl içinde bile tüm Kastilya ve Leon'da geçerli olan hukuk metni özelliğini taşıyordu. Bundan sonraki yüzyılda ise Bartholomeo da Sassoferrato Roma hukuk prensiplerinden yararlanarak karasuları ve açık deniz sınırlarının belirlenmesi için bazı genel fikirler ortaya koydu⁶. O dönemlerdeki Latin geleneği Venedik, Cenova, Marsilya ve Katalonya geleneklerinde sürüyordu. XIII. yüzyılda Barcelona'da kullanılan kanun külliyyatı, Barcelonalı denizcilik uzmanları tarafından, *Libre Del Consolat de Mar* (Deniz Konsüllüğü Kitabı) başlığı altında yeniden ele alınmıştır. Yeniden düzenlenen bu külliyyata göre, Kuzey limanlarına yelken açan Akdenizli denizciler, gemi kiralama, mürettebat-ışveren ilişkileri, denizdeki riskler ve kazalardan dolayı görülen davalar ile diğer anlaşmazlıklara ilişkin ilkelerin yayılmasını sağladılar⁷.

Denizcilik Hukuku'na dair oluşturulan bir diğer yasa da İngiltere'de 1540 yılında çıkarılan *Donanmanın İdamesi Yasası*'dır. Bu yasanın şemsiyesi altında, seyir sanatı ve biliminde uzmanlaşmış çok sayıda kaptan, denizci ve deniz adamının yetiştirilmesi gibi konuların ele alındığı kanunlar oluşturulmuştur. İngiltere'de meydana getirilen bu kanunlardan esinlenilerek, 1629'da Fransa'da yürürlüğe konulan *Michoud Yasası* da "mesleği denizle ilgili olan" herkesi kapsayacak şekilde oluşturulmuştur⁸. XVII. yüzyılda Danimarka, İspanya, Portekiz, Cenova, Venedik, Toskana, Papalık ve Osmanlı⁹ gibi güç odaklarının denizcilik politikaları "mare clausum (kapalı deniz)" ilkesinden meydana gelmekteydi. Öte yandan diğer güçlerin aksine Hollanda açık deniz politikasını izlemekte ve bunu yerleştirmeye çalışmaktaydı. Hollandalı genç avukat Hugo de Groot (Grotius) 1609 yılında

² Çağa 1978, 8-9; Söz konusu kanuna ilişkin ayrıca bk. Kurul 2015, 379-389.

³ Hirsch 1942, 9; Söz konusu kanuna ilişkin ayrıca bk. Kurul 2014, 527-549.

⁴ Arı 2007, 281; Çağa 1978, 10.

⁵ Hirsch 1942, 9.

⁶ Arı 2007, 281.

⁷ Du Jourdin 1993, 123-124; Arı 2007, 281-282.

⁸ Du Jourdin 1993, 188.

⁹ Osmanlı Devleti'nin XV ve XVI. yüzyıllardaki deniz politikası için bk. Bostan 1997.

“*Mare Liberum*” adlı eserini kaleme aldı ve batı hukukunda ilk defa denizlerin serbestliği doktrinini sebepleri ve amacıyla birlikte ortaya koydu¹⁰. Daha sonra İngiltere'nin, 1651 yılında denizcilik kanunlarını çıkarması ve İngiliz limanlarına sadece İngiliz gemilerinin mal getireceği hükmünü getirmesiyle, Hollanda'nın ticari hayatına büyük sekte vurarak aralarında şiddetli savaşların çıkmasına yol açmıştır¹¹.

Fransız devlet adamı Jean-Baptiste Colbert'in 1681 tarihinde meydana getirdiği “*Ordonnance Touchant La Marine*” kanunu ile yayınlanan mevzuatların düzenlendiği yeni bir dönem başlamıştır. Bu ana kadar mevcut olan diğer hükümler de, adet hukukundan beslenmekteydiler. 1681 tarihinde Fransa'da yayınlanan bir nizamname, 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu'na örnek teşkil etmekle kalmamış aynı zamanda diğer birçok devletin hukuk kurallarını da etkilemiştir¹². 1681 nizamnamesinin ardından 1794 tarihinde Prusya “*Allgemeines Landrecht für Die Preussischen*” adlı kanunu yayınlanmıştır. Bu kanunun deniz hukukuna ait kısmının da Colbert'in 1681 tarihli nizamnameden esinlenerek oluşturulduğu bilinmektedir. Bundan sonra da Almanya 1861 tarihli *Umumi Ticaret Kanunu*'nu (*Allgemeines Handelsgesetzbuch*) çıkarmıştır¹³. Yürürlüğe konulan bu kanunların; dağılık halde bulunan örf ve adet kurallarını bir araya getirmeleri ve bunları birleştirmeleri suretiyle deniz ticareti üzerine büyük etkisinin mevcut olduğu söylenebilir.

Deniz Ticaret Hukuku'nun Osmanlı boyutuna değinecek olursak Türkler; İslam Hukuku'ndan beslenerek “*Dârü'l-Harb*”, “*Dârü'l-ahd*” ve “*Dârü'l İslam*” fikhî çerçevesinde deniz hukuk kurallarını ortaya koymuşlardır¹⁴. Osmanlı Devleti'nde deniz ticaret hukukuna dair kayıtlar *Mühimme Defterleri*, *Atık Şikâyet Defterleri* ve *Başbakanlık Osmanlı Arşivi*'nde bulunan Kamil Kepeci tasnifindeki belgelerde geçmektedir. Buna ek olarak H. İnalçık; Galata Şer'iyye Sicil defterlerinde; Osmanlı'nın Deniz Ticareti, ihraç ettiği ve ithal edilen eşya ve yükler, mudârebe sözleşmesi ve paylı gemi sahipliği gibi önemli konuların bulunduğunu araştırmada belirtmiştir¹⁵. Buna ek olarak tutulan mahkeme kayıtlarında satış işlemleri, birlikte gemi inşası, mevcut bir gemiye ortak olmak, gemi sahipleri ile kaptanlar, kaptanlar ile gemiciler arasındaki ihtilaflar, kaptanların sorumluluğu, gemilerin karşılaştığı kazalar sebebiyle ortaya çıkan uyuşmazlıkları çözmek veya ileride çıkabilecek olan sorunlar için önlem almak ve anlaşmazlıkları kadiya iletmek gibi konuların işlendiği kaynaklarda belirtilmektedir¹⁶.

Osmanlı Devleti, İslam Hukuku'ndaki ticarete ait kuralların az olması ve işlenmemesi nedeniyle kullandığı Ticaret Hukuku kurallarını Fransız mevzuatından esinlenerek oluşturmuştur. Tanzimat sürecinin başladığı yıllarda Ticaret Meclisi, mevcut formu ve işleyişiyle yargısal alandaki boşluğu dolduramamıştır. Bu eksiklikten ötürü yabancı devletlerin de müdahaleleriyle 1848 yılında Ticaret Meclisi, karma ticaret meclisine dönüştürülmüştür. Ardından 1850 yılında Fransız Ticaret Kanunu'nun birinci ve ikinci bölümlerinin Çamiç Ohannes Efendi'nin çevirisiyle oluşturulan “*Ticaret*

¹⁰ Arı 2007, 282-283.

¹¹ Arı 2007, 284.

¹² Hirsch 1942, 9.

¹³ Çağa 1978, 11.

¹⁴ Arı 2007, 287.

¹⁵ İnalçık 1992, 331.

¹⁶ Gedikli 2006, 42.

Kanunu” ya da bir diğer adıyla “*Kanunâme-i Ticaret*”¹⁷ ile birlikte ticari düzen sağlanmaya çalışılmıştır¹⁸. Ticaret Kanunu’nun kabulünden sonra ortaya çıkan ihtiyaçlar ise, 30 Nisan 1860’da çıkarılan “*Ticaret-i Kanunname-i Hümayununa Zeyl*” ile karşılanmıştır. Çıkarılan bu yasa ile ticaret mahkemelerinin örgütü, Fransız örneğine uygun olarak ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Bundan sonra da tüm tüccarları ve ticari davaları kapsayan ve daha geniş ve de düzenli ticaret mahkemeleri kurulmuştur. Bu yasaya göre oluşturulan ticaret mahkemeleri iki dereceli olmakla beraber kıyılarıdaki mahkemelerde biri kara ticareti kısmı diğeri deniz ticareti kısmı olarak oluşturulmuştur¹⁹. 1861 yılında ise ticari işlerden doğan sorunların ayrı bir yargı birimine bırakılması uygun görülerek “*Usul-i Muhakeme-i Ticaret Nizamnamesi*” adı altında “*Ticaret Yargılama Usulü Kanunu*” çıkarılmıştır. Bu kanunun yayınlanmasının ardından, 1863 yılında “*Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi*” ya da bir diğer adıyla “*Kanunname-i Hümayun-u Ticaret-i Bahriye*”²⁰ çıkarılmıştır. Bu iki kanunname de 1807 tarihli *Fransız Ticaret Kanunu*’nun deniz ticaretine ayrılmış olan ikinci kitabının tercümesidir²¹. Bu kanun hem *Fransız Ticaret Kanunu*’ndan beslenmiş hem de İtalyan Birliği’nden evvelki Sardunya ve Sicilya gibi bazı küçük İtalyan hükümetlerinin ve Hollanda, Belçika, İspanya ve Prusya’nın deniz ticaret kanunlarından da faydalanılarak oluşturulmuştur. Kanun on dört fasıldan oluşmakla birlikte içerisinde gemi ve sair deniz araçları, gemilerin haciz ve satışları, gemi sahipleri ve kaptanlar, tayfalar ve ücretleri, Navlun kontratları, konişmento, yolcular, sigorta ve hasar gibi konuları içermektedir. Ayrıca 1863’ten sonra İstanbul’da Liman İdaresi’ne bağlı olarak deniz ticaret mahkemeleri kurularak, eyalet limanlarındaki deniz uyuşmazlıklarının çözülmesi işi bu mahkemelere bırakılmıştır²².

Ticaret-i Bahriye Kanunu zamanla ortaya çıkan eksikliklere cevap veremediğinden Cumhuriyet’ten sonra uygulanan hukuk reformu sırasında, Alman Ticaret Kanunu’nun deniz ticaretine ait kısımları tercüme edilerek 1440 sayılı Deniz Ticaret Kanunu 21 Kasım 1929’da Ticaret Kanunu’nun ikinci kitabı olarak yürürlüğe konulmuştur²³. Bu kanunda gemi rehinelğine dair kısım Alman Medeni Kanunu’ndan, gemi sicili ve bayrak hakkına dair hükümler, ticaret gemilerinin bayrak hakkına ait 1889 tarihli Alman Kanunu’ndan alınmıştır. Ancak bu kanun da ilerleyen zamanlarda ortaya çıkan ihtiyaçlara cevap verememeye başlamıştır. Bu yüzden kanun 1956 yılında Uluslararası Deniz Hukuku esaslarına uyacak formda düzenlenerek 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 816. madde ile başlayan dördüncü kitabına konu teşkil etmiştir²⁴.

2. Ticaret-i Bahriye Kanunu’na Göre Navlun Sözleşmeleri

Genel Olarak

Deniz Ticaret Hukuku’nun tarihsel gelişimi özetle bu şekildeyken konumuz itibariyle Osmanlı Devleti’nde denizde eşya taşımacılığı ve ardından Navlun sözleşmelerinden bahsetmek gerekmektedir.

¹⁷ 1850 tarihli Ticaret Kanunu’nun tam metni için bk. *Düstur*.

¹⁸ Tekin 2003, 406.

¹⁹ Durhan 2008, 76-77; Üçok – Mumcu 1982, 329.

²⁰ 1863 tarihli *Kanunname-i Hümayun-u Ticaret-i Bahriye Kanunu*’nun tam metni için bk. *Düstur* 466 vd.

²¹ Kender *et al.* 2014, 5.

²² Tekin 2003, 408.

²³ Kender *et al.* 2014, 5.

²⁴ Kender *et al.* 2014, 5.

Osmanlı Devleti'nde, İstanbul'un ve sarayın iâşesi²⁵ ile ordu ve donanmanın²⁶ ihtiyacı olan ürünler büyük oranda deniz taşımacılığı sayesinde elde edilmekteydi. Bu ürünlerin nakliyatı Karadeniz'den İstanbul'a kadar esas olarak Boğaz'daki Yeniköy'de faaliyet gösteren Rum armatörlerin sorumluluğundaydı. İstanbul'dan yelken açan büyük gemiler kendi sefer güzergâhlarında seyrederken, daha küçük tekneler de kendilerine ödenen Navlun'a göre Karadeniz çevresindeki limanlar ile Marmara ve Ege Denizi'ndeki iskeleler arasında gidip gelirlerdi²⁷. Yapılan bu taşıma işlemi tüccar gemileriyle yapılıyorsa gemi sahibine taşınan malın türüne ve varılacak mesafenin uzaklığına göre belirli bir taşıma ücreti yani *Navlun*²⁸ ödeniyordu²⁹.

Osmanlı Devleti'nde "*Sefine İsticari*" olarak adlandırılan ve Navlun sözleşmelerine göre ödenen bu ücret, bazen iskelelerde peşinen bazen de yolculuk sonunda verilmekteydi³⁰. Navlun, Kadıların gözetimi altında yapılırken, Navlun ücretinin nasıl fiyatlandırılacağına dair bilgilere arşiv belgelerinde sık rastlanmamaktadır. Bu durumun temel sebebi ise, Navlun'un belirli piyasa ve değerinden oldukça düşük bir fiyatla ödeneceğinin önceden tespit edilmesine dayandırılmaktadır. Gemiciler, belirlenen narhın dışına çıkıp fazladan para talep ettiklerinde derhal kadılıklara ferman gönderilerek gemicilerin akçe talep etmemeleri ve eskiden belirlenen Navlun fiyatlarına uymaları emredilmektedir³¹.

Deniz taşımacılığı Osmanlı Devleti'ne belli bir oranda kâr sağlamış olmasına rağmen XVI. yüzyılda Doğu Akdeniz'de güvenlik problemleri³² çıktıktan sonra kara taşımacılığına bir yönelim söz konusu olsa da³³ tüccarlar, taşımacılığın deniz yoluyla daha kısa sürede gerçekleşmesi sebebiyle, deniz yolundan vazgeçmemişlerdir³⁴.

Osmanlı Devleti'nde Navlun fiyatları zaman zaman yükseklerde seyrediyordu. XVII. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti, Karadeniz havâlisindeki İsakçı, Azak ve Burgaz limanlarından 17.000 ton kadar tahıl ve unun İstanbul'a taşınması işini, 56 gemi sahibinden oluşan bir şirkete ihale etmiş ve bu şirkete ait 118 geminin yaptığı toplam 658 ayrı sefer, devleti yaklaşık olarak 5,5 milyon zarara

²⁵ İstanbul ve Sarayın iâşesi için malların temini hakkında bk. Emecen 1989, 197-230.

²⁶ 28 L. Sene 978 tarihinde Vize Kadısı'na gönderilen bir hükümde "*Gemi yapımı için lazım olunan bazı ağaçları Midye gemilerine Navlun ile tahmil eyleyip acilen İstanbul'a gönderilmesine*" dair ifadeler yer almaktadır. Bk. 12 Numaralı Mühimme Defteri, 275.

²⁷ İnalçık 2000, 230.

²⁸ Navlun, İtalyanca *Nolo* kelimesinden türeyen, Arapça'da Navl olarak ifade edilen bir kelimedir. Kelime anlamı itibarıyla gemi kirası, gemi ve vapura eşya ve yolcular için verilen ücret olarak kullanılmaktadır. Taraflar arasında ödenen ücret ise Navlun Mukavelesi adında yapılan bir anlaşmayla kayıt altına alınarak belgelenmekteydi. Bk. Bes 1959, 5-7; Sami 2014, 1124. Navlun sözleşmeleri Türk Ticaret Kanunu'nun 1016/1 maddesinin birinci ve ikinci bentlerinde Kırkambar ve Çarter (Charter) olarak ikiye ayrılmıştır. Her ne kadar ikiye ayrılmış olsalar da Navlun kavramı ve Navlun Sözleşmesi, Kırkambar ve Çarter Sözleşmelerini kapsamaktadır. Çarter Sözleşmesi ise kendi içerisinde Yolculuk Çarteri, Tam Yolculuk Çarteri ve Kısmi Yolculuk Çarteri sözleşmesi olarak ayrılmıştır. Bk. Kender *et al.* 2014, 158-159.

²⁹ Bulunur 2004, 2.

³⁰ Altunbay 2002, 1477.

³¹ Bulunur 2004, 3.

³² Osmanlı Dönemi'nde XVII. yüzyılda Akdeniz'deki korsanlık faaliyetleri için bk. Tinniswood 2011.

³³ Braudel 1994, 266-267.

³⁴ Osmanlı denizciliğinde gemi kazalarının ayrıntıları için bk. Özdemir 2009.

sokmuştur. Buna ek olarak H. İnalçık'ın aktardığına göre; Tuna'nın sağ kıyısında bulunan İsakçı'dan İstanbul'a tahıl taşıma ücreti kile (25,65 kg) başına 8 akçe olarak belirlenmiştir. Öyle ki bu fiyat; malın kendi değerinin %15'ini bulan bir ücretlendirme olmuştur³⁵. Navlun ücretinin yüksekliği, bazı Dubrovnik kökenli tüccarların, Avrupalı tüccarlarla ticaret yapmaya başlamasına sebebiyet vermiştir³⁶. Aynı durum Osmanlı Devleti'nde çalışan madencileri de etkilemiştir. Madenciler, sattıkları her bir kantar kömür için 40 para öderken, ödedikleri bu verginin %28'e karşılık geldiğini ve buna her bir kantar için ödedikleri 12 para demiryolu ücreti, 13 para filika ücreti ve 80 para Navlun'un da eklenmesiyle maliyetlerinin yükselmesinden dolayı Avrupa kömürü ile rekabet edemediklerini belirtmişlerdir. Bu istek de Bahriye Nezareti'nce dikkate alınmıştır³⁷. Navlun fiyatlarının artmasının en önemli sebebi olarak; denizlerde yaşanan korsanlık faaliyetleri ile denizde yaşanan kazalar gösterilebilir.

Ücretin yüksek olmasının diğer bir sebebi, bir eşyanın gemi ile taşınmasının zaman alan bir durum olmasından dolayı devletin Navlun ücretlerini bir hayli yüksek tutmak zorunda kalmasıdır. Örnek vermek gerekirse, İstanbul'dan Rodos'a taşınacak malların kendi değerleri ve Navlun ücretlerinin bu fiyatlara eklenmesiyle, ödenecek miktar %40 artmıştır. Bu yüzden de taşınacak malların yükte ağır pahada hafif olmasından çok, gerçekten ihtiyaç duyulan mallar olması tercih ediliyordu³⁸. Örneklerden anlaşıldığı üzere Navlun fiyatlarının artmasıyla ilintili olarak Osmanlı ticaretinin zarara uğradığı anlaşılabilir. Bu durum ileriki yıllarda Balkanlar'da yaşanan Makedonya Bunalımı ve Balkan Savaşları gibi olayların sonucunda yabancı liman ve demiryolu şirketlerinin, Navlun ücretini ucuz tutmalarından dolayı Osmanlı Devleti'nin deniz taşımacılığında elde ettiği kârın ciddi oranda azaldığı söylenebilir³⁹.

Osmanlı Dönemi'nde Navlun Sözleşmelerinin Önemi ve Gelişimi

Yaşanan deniz kazaları veya korsan saldırıları sebebiyle deniz taşımacılığı Osmanlı Devleti'ne zaman zaman zarar getirirse de gemicilerin güzergâhları üzerindeki limanlarda indirilmek üzere gemilerine yüklenen mallardan aldıkları Navlun ile hem sefer masraflarını karşılayabilmesi hem de yine belli bir oranda kâr elde etmesi yönünden fayda sağlamaktaydı. Tüccarın sattığı hububatın fiyatı, İstanbul'a nakli için ödenen Navlun ve gümrük ücretleri eklenerek belirleniyordu⁴⁰. Osmanlı sınırları içerisinde ve çevresinde faaliyet gösteren gemiciler, deniz taşımacılığında XII. ve XV. yüzyıllar arasında Doğu Akdeniz'de varlık gösteren İtalyan denizcilerin kaidelerini kendilerine örnek alıyorlardı. Ancak kullandıkları yöntemler, uygulanan ilkelerin yenileşmesini sağlayacak yöntemler değildi. İtalyan tüccarların eşya taşımacılığında kullandıkları yöntemler Navlun ve İskerçe idi. Osmanlı Devleti de bunu kendine göre uyarlayarak uyguluyordu. Kaptanlar ve tüccarlar arasında yapılan anlaşmalar, buldukları yerin mahkemesine tescil ettirilerek yapılmaktaydı. Bunu uygularken de belirli bir şablon kullanılmamakla birlikte bu anlaşmalarda malın cinsi ve miktarı, kalkış ve varış

³⁵ İnalçık 2000, 230-231.

³⁶ Köse 2003, 44.

³⁷ Yıldırım – Öğreten 2009, 332.

³⁸ Güçer 1987, 38-39.

³⁹ Quataert 1987, 125.

⁴⁰ Örneğin, 1914 yılında Alanya'da yerel halkın ihtiyacı olan un, yakınlık itibarıyla deniz yoluyla Antalya'dan sağlanmaktaydı. Bundan dolayı belediye, Alanya'da satılan somun ekmeğinin narhını Antalya'dan getirilen unun satış fiyatına hamallık ücreti ve Navlun ücreti ekleyerek hesaplıyordu. Bk. Gürboğa 2008, 176; Tabakoğlu 2014, 111.

limanları, Navlun'un ödenmesi gibi ayrıntılar kayda alınıyordu⁴¹.

Doğu Akdeniz'de varlık gösteren İtalyanlar, deniz taşımacılığında çift taraflı bir garanti sistemini uygulamaktaydılar. Gemici ya da tüccarlardan biri kurallara uymadığı takdirde, karşı tarafa belirlenen bir miktarda tazminat ödemekteydi. Kaptanlar ise belirlenen tarihte gemiyi belirlenen limana ulaştıramadığı zaman da belirlenen tazminatı ödemek zorunda kalıyorlardı. İşte İtalyanların uyguladıkları bu sistemin Osmanlılar tarafından da aynen uygulandığı belirtilmektedir⁴².

Navlun İle İlgili Örnekler

Kaynaklarda Navlun sözleşmesiyle ilgili verilen örnekler arasında bazılarının dikkat çekici olduğu kanısına ulaşılmıştır. 27 Ağustos 1565 yılında (Selh-i Muharrem 973) Vezir Mustafa Paşa'ya gönderilen bir hükümde, donanmanın ve kale muhasarasında olan askerlerin ihtiyacı olan mühimmat ve zahirelerin bir Venedik gemisi ile gönderildiği, gemiye daha fazla Navlun ödenmemesi için zahirenin derhal denize boşaltılması ve yola öyle devam edilmesi emredilmiştir⁴³. İncelenen bir arşiv belgesine göre; 4 Ağustos 1568 (10 Safer 976) tarihli bir hükümde Süveyş Donanması ve diğer gemilerin mühimmatının alınması ve miri gemiler için ödenen Navlun ücretinde yapılan yolsuzluğun duyulması üzerine, Süveyş Kâtibi'nin görevinden alındığı ve kâtibin daha önce tuttuğu Navlun ücretlerinin kontrol edilmesinin kararlaştırıldığına dair bilgiler bulunmaktadır⁴⁴.

Tekirdağ'dan Sayda İskeleye'ne yapılacak olan eşya taşımacılığına ait kayıt belgesine göre; Yasef ve İsak isimli iki tüccar 1584'te Bereket Reis ile Tekirdağ'dan Sayda İskeleye'ne her kantarına 15 pare Navlun ödenmek üzere 2000 kantar yapağı ve her kantarına 7,5 para ödenmek üzere 500 kantar demirin taşınması için anlaşmışlardır. Anlaşmaya göre zamanında Tekirdağ'a vardıktan sonra mallar yüklenmezse karşılığında tüccarlar kaptana 2000 akçelik tazminat ödeyeceklerdir. Örnekten anlaşıldığı üzere, yapılan Navlun sözleşmeleri için güvence anlaşması denilebilir⁴⁵.

10 Haziran 1908 tarihli bir başka belgede ise Bahri Ahmer'e (Kızıldeniz) giden bir gemide çıkan yangın sebebiyle yapılan kontrol sırasında gemiye usulsüz olarak bindirilen Hacılardan alınan Navlun ücretinin gizlenmesi ve ayrıca Hacılardan alınan kanal ücretinin açığa çıkması ve bu durumun soruşturulmasına dair Bahriye Nezareti'ne arzuhal gönderilmiştir⁴⁶. Çobanlar mevkiinden Süveyş kerestesinden 673 adedini gemisine yükleyen Ahmed Reis isimli bir kaptan, 10 mil yol alıp Sinop'a geldiğinde gemisindeki kerestelere inşa olunmakta olan hâssa kadırgalar için el konulmuş fakat Ahmed Reis'in Navlun'u ödenmemiştir. Bunun üzerine Ahmed Reis, Divân'a durumu bildirerek Navlun'un ödenmesini talep etmiştir. Divân'ın, Sinop kadısına gönderdiği hükümde Ahmed Reis'in hakkının ne ise verilmesi emredilmiştir⁴⁷.

Günümüzde Navlun sadece denizde eşya taşımacılığında ödenen ücret olarak bilinmektedir. Ancak; Osmanlı Dönemi'nde bu ücret yolcu taşımacılığında da ödeniyordu. Navlun ücreti ile ilgili elde edilebilen örneklere aşağıda değinilecektir:

⁴¹ Bulunur 2004, 3-4.

⁴² Bulunur 2004, 5.

⁴³ 5 Numaralı Mühimme Defteri 31.

⁴⁴ 7 Numaralı Mühimme Defteri 339.

⁴⁵ GŞS. nr. 11, 132/2'den naklen. Bulunur 2004, 5.

⁴⁶ BOA 310/212, 15 Haziran 1908 (1326. C15).

⁴⁷ Ünal 2006, 235.

Navlun ile alakalı olarak Osmanlı Devleti'nde III. Mustafa'nın padişah olduğu dönemde Prusya ile 1761 yılında 81 maddelik bir anlaşma gerçekleşmiş, anlaşmanın 37. maddesinde “*Osmanlılar, memleketlerinin bir limanından bir limanına nakli için emtialarını gemi sahibi yahud kaptanın kabulüyle ve mukavele olunan Navlun ile Rus gemilerine yüklediklerinde kendilerine engel olunmıya. Ve eğer gemi kiracıları sebepsiz olarak yoldayken gemileri terk ederler ise Kadılar vesair ilgililer bu kiracıları mukavele olunan yük gemi ücretini kapudanına yahut sahibine ödemeye zorlamalıdırler*”⁴⁸ şeklinde ifadeler yer verilmektedir.

1830'lerden itibaren büyük gemilerin yapılması, yön teknolojisinin ilerlemesi ve buharlı makinelerin gemilerde kullanılmaya başlamasıyla Navlun giderleri azalmaya başlamıştır.

XIX. yüzyılda yabancı deniz nakliyat şirketlerinin Osmanlı ve İskele ve liman kentlerine sıklıkla uğradığı bilinmektedir. Özellikle bu yüzyılda taşımacılığın merkezi olarak İzmir Körfezi örnek gösterilmektedir. İzmir Körfezi merkezli yapılan taşımacılıkta kendilerine yer edinen şirketler arasında “*İdare-i Mahsusa*”, “*Avusturya Loid*”, “*Yunan Pandelion*”, “*Belçika Kumpanyası*”, “*Rus Kumpanyası*”, “*Fransız Mesajeri Kumpanyası*”, “*Şirket-i Hayriye-i Hamidiye*” gibi pek çok şirket sayılabilir⁴⁹. Bu şirketler aracılığıyla gerçekleşen taşımacılık sırasında iç ve dış göçlerde artış yaşanmaya başlamıştır.

9 Haziran 1911 tarihli bir arşiv vesikasına göre, İşkodra Valisi'nin göndermiş olduğu arzualde İşkodra'ya gönderilecek 11 polis memuru için 1500 kuruşluk ücretin ödendiğinin bilgisi verilmektedir⁵⁰.

Bir başka örnek olarak 14 Kasım 1913 tarihli belgede “*Bağdad Vilayeti matbaası için talep edilen levâzım ve eşyanın Basra'dan Bağdat'a kadar nakli için Navlun ücretinin ödenmesi ve tahsil edilen paranın Navlun'dan artan kısmının da matbaaya gönderilmesi ve bu işlemin gümrük dairesi tarafından yürütülmesine*”⁵¹ dair Dâhiliye Nezareti Celilesi makamına yazı gönderilmiştir.

XIX. yüzyıldan itibaren denizlerde ticaret hacmi ve sayısında büyük artışlar yaşanmaya başlamıştır⁵². Bu gelişmelerin ardından ticaret vapurlarında “*konişmento*” ve Navlun sisteminin geliştirilmesinden başlayıp, Deniz Ticaret Kanunu'nun hazırlanması ve kabulünün ardından uluslararası deniz kurallarının kabulü ile devam eden bu süreç, deniz ticaretinin dönüşümünün bir sonucu olarak kabul edilebilir⁵³. Osmanlı Devleti bu dönüşüme dâhil olmasıyla birlikte değişen ölçü birimlerine de uyum sağlamaya çalışmıştır. Buna göre İslam geleneğinden hareketle tahılların ölçümünde kullanılan ve Osmanlı sancaklarında taşıma amaçlı kullanılan ticaret gemilerindeki mallardan, kile⁵⁴ üzerinden hesap tutularak vergi alınmaktaydı. Ancak XIX. yüzyıldan itibaren yaşanan değişimler sonucunda Osmanlı, vergileri kile yerine tonilato⁵⁵ üzerinden almaya başlamıştır⁵⁶. Böylece, Osmanlı

⁴⁸ Kurdakul 1987, 178.

⁴⁹ Arı 2011, 13.

⁵⁰ BOA 71/03, 12 Temmuz 1911 (1329. R. 15).

⁵¹ BOA 72/01, 26 Mart 1904 (1322. M. 9).

⁵² Çelik 2013, 705-738.

⁵³ Ekinci 2006, 47.

⁵⁴ Kile; hububat ölçüğü olarak kullanılan bir tabirdir. Çeşitleri mevcuttur. İstanbul kilesi, İbrail kilesi vesaire. Bugünkü gemilerde tonilato ne ise eski gemilerde de kile o demektir. Bk. Pakalın 1951, 281.

⁵⁵ Tonilato; gemilerin alabileceği yükü belirtmede kullanılan 2,83 metreküp miktarındaki hacim ölçüsü birimidir. Bk. Yılmaz 2010, 656.

⁵⁶ Ekinci 2011, 313-314.

Devleti'nin değişen şartlar doğrultusunda kendi kullandığı sistemini restore ettiği düşünülebilir.

3. Ticaret-i Bahriye Kanunu'nda Navlun Sözleşmeleri ile İlgili Hükümler

1863 tarihli *Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi'*ne göre Navlun ile ilgili düzenlenen maddeler aşağıdaki gibidir⁵⁷;

Navlun Kontratları yani Sefinenin İcar ve İstihbarı Hususlarına Dairdir

92. Madde: Bir sefinenin icar ve istihbarına dair olub Navlun kontratosu tâbir olunan her mukavele tahrîren olmak ve derûnunda evvelâ sefinenin ismiyle tonilata ve keyl itibarıyla mikdar-ı tahmil ve kangı devlet sancağı tahtında bulunduğu sâniyen süvar olan kapudanın ism ve şöhreti sâlisen mücer ve müstecirin kezâlık ism ve şöhretleri râbian tahmil ve tahlisi için meşrût olan mahal ve müddet hâmisen icâre yani Navlun bedelinin mikdar ve kemmiyeti sâdisen mukavele-i geminin mecmû-i veya ne mikdar yeri üzerine veyahud nekadar hamûle tahmil etmek üzere akd olunduğu sâbi'an hamûlenin tahmil ve tahliyesinde ve vukua bulacak te'hîrden dolayı verilmesi meşrût olan tazminat hususları zıkr ve beyan olunmak lazımedendir.

93. Madde: İstarya gûnleri yani sefinenin tahmil ve tahliyesinin müddeti tarafeynin mukavenamesinde ta'yin ve tahsis olunmadığı halde mahalinde bunun için âdet-i câriye var ise de evvel âdete müracaat olunur ve yoğise kapudanın tahmil veya tahliye hazır olduğunu beyan ettiği günden itibaren tatil günlerden mâada ale't tevâlî on beş gün müddet olacaktır.

94. Madde: Hâmulenin bir mikdarı bir yerde ve kusûru diğer mahalde tahmil veya tahliye olunması mukavele olunduğu halde sefine birisinden diğerine gidinceğedek mürur eden zaman tahmil veya tahliyesiçün meşrut olan müddete mahsub olunmaz.

95. Madde: Sefine-i mâhiye üzerine icar olunubda icare hakkında âher güne bir mukavele olmadığı takdirde mâhiyesi sefinenin kıyâm ve hareketi gününden itibaren işleyecektir.

96. Madde: Geminin kıyâm ve hareketinden evvel gideceği meşrut olan mahal ile emr-i ticarete dair memnûiyet zuhur eder ise Navlun mukaveleleri münfesh olub tarafeynin birbirinden tazmin-i zarar iddiasına hakkı olmayacaktır ve mahmil olan kimesne emvâl ve emtiâsının tahmil ve tahliyesiçün vâki olan masârifin te'diyesine mecbur olacaktır.

97. Madde: Esnây-ı râhda geminin gideceği limana dûhulü veyahud hamûlesinin ihracı hakkında bir mâni zuhurunda kapudan âher güne emr ve talimatı yoğise yanaşması memnû olmayan diğer liman-ı kârîbe gidub keyfiyeti icabına göre mahmil yahud mütesellim ile bi'l-muhabere cevaben muntazır olacaktır.

98. Madde: Def-i elden gelmeyen bir sebep-i mücbir geminin limandan çıkmasına muvakkaten mâni olur ise icar mukaveleleri bâkî olub fakat seferin iş bu tehirinden dolayı zarar ve ziyan talebine kimesnenin hakkı olmayacaktır. Kezâlık öyle bir sebep-i mücbir esnây-ı seferde zuhur eder ise icar mukavelelerinin feshini bedel-i icarın dahi zamm olunmasını mucib olmayacaktır.

99. Madde: Geminin ber-vech-i bâlâ-ı esbab-ı mücbireden naşi tevkifi müddetinde mahmil emvâl ve emtiâsını kendü masârifıyla gemiden çıkarmağa me'zun ve muhtar olub fa-

⁵⁷ *Düstur* 491 vd. İlgili maddelerin ve kanunnamenin aslı için bk. *Kanunnâme* 31-43.

kat gemi iş bu tevkifden halâs olduktan sonra tekrar tahmiline veyahud lâzım gelen icarenin i'tâsına mecbur olacaktır.

100. Madde: Sefine ve takım ve âlâtlarıyla Navlun bedeli bir taraftan ve emtiâ-ı mahmule diğer tarafından tarafeynin icra-ı mukaveleleri için birbirlerine rehn makamındadır.

Senedât-ı Tahmiliye Hakkındadır

101. Madde: Tahmiliye senedi bir şahs-ı mahsusun ismine veya anın emrine veyahud hâmiline olarak bi'l tanzim derûnunda tahmil olunan emtiâ ve eşyanın cins ve mikdarı ve nevi ve çeşidlerinin beyanı ile beraber evvela mahmil ism ve şöhreti sâniyen hamûlenin irsal olunacağı adamın ism ve şöhretiyle mahal-i ikâmeti sâlisen kapudanın kezâlik ism ve şöhret ve mahal ve ikâmeti râbian sefinenin ismi tonilata veya keyl itibarıyla mikdar-ı tahmili ve kangı devlet sancağı tahtında olduğu hâmisen kıyâm ve hareket edeceği mahal ile vâsıl olacağı mahalin beyanı sâdisen bedel-i Navlun'un mikdarı derc ve tahrir ve kenarında dahi nakl olacak emtiâ ve eşyanın marka ve numeroları sebt ve tastir olunacaktır.

102. Madde: Her bir tahmiliye senedi lâakal dört nüsha olarak tanzim olunub biri mahmule biri hamûlenin irsal olunduğu adama ve biri kapudana ve diğeri dahi geminin sahibine veyahud mutlaka techiz edene verilir. Sened-i mezkurun iş bu dört nüshası hamûlenin tahmilinden nihayet yirmi dört saate kadar mahmil ile kapudan tarafından imza olunmak lazımdır. Kezâlik müddet-i mezkure zarfında mahmil-i tahmil olunan emtiâ ve eşyanın gümrük canibinden verilen edâ tezkirelerini kapudana teslim ve i'tâyâ mecburdur.

103. Madde: Ber-vech-i muharrer tanzim olunan tahmiliye senedi hamûlede hisse ve alâkaları olan bi'l cümle eşhas beyninde olduğu misillü bunlar ile sigortacılar meyanında dahi ihticaca sâlih olacaktır fakat sigortacılar bunun fesad üzere olduğunu iddia ederler ise bu davaları mesmûdur.

104. Madde: Bir hamûlenin tahmiliye senedlerinin nüshaları beyninde mübâyet olduğu halde kapudanın yedinde olan nüshanın beyaz yerleri mahmilin veya komisyoncusunun hatt-ı yediyle doldurulmuş ise ana mahmil veya mütesellim tarafından ibraz olunan nüshanın beyaz mahalleri kapudanın hatt-ı yediyle yazılmış ise buna itibar olunur.

105. Madde: Tahmiliye senedlerinde veya Navlun kontratolarında münderic emval ve emtiâyı alan komisyoncu veya mütesellim ahzını meş'ar kapudana talebi üzere bir kıt'a ilm ve haber vermeğe ve vermediği surette kendisine bundan ve gerek tehirinden dolayı tertib edecek zarar ve ziyanın tazminiyle masârif vak'asının i'tâsına mecbur olacaktır. Kezâlik kapudan teslim eylediği emtiânın makbuz-ı ilm ve haberini mütesellimden istemeğe ve andan alamadığı halde emtiânın tahmiliyle senedi mucibince gemiden ihrac olunduğunu mübeyyin gümrükden bir kıt'a-ı şehadetname istihsaline mecbur olub istihsal etmediği takdirde bundan dolayı vâki olabilecek zarar ve ziyanın tazminine mecbur olacaktır.

Navlun Hakkındadır

106. Madde: Gemilerin vesair merâkib-i bahriyenin icâresine Navlun denüb tarafeynin mukaveleleri ile takdir ve Navlun kontratosu veya tahmiliye senedi ile isbât olunur. Navlun geminin mecmuu veya bir mikdar yeri üzerine ve sefer-i tam veyahud bir muayyen müddet için ve tonilata veya keyl veyahud kantar hesabıyla götürü pazar veya kırk anbâr olarak tayin olunabiliyor ve her halde Navlun kontratosunda geminin tonilataya keyl itibarıyla mikdar-ı tahmili beyan olunmak lazımdır.

107. Madde: Navlun-ı sefinenin mecmuu için olubda müstecir tekml-i hamûlesini vermediği halde kapudan ruhsatını tahsil etdikçe gemiye sair emtiâ tahmil edemez müstecirin mecmûan istîcar etdiği sefinenin ikmâl-i hamûlesi zımnında tahmil olunan sair emtiânın icâresi kendisine aid olur.

108. Madde: Müstecir Navlun kontratosunda veya iş bu kanunnamede tayin olunan müddet zarfında birisi tahmil etmemiş olduğu halde mücer iki şıkkın birini ihtiyara yani ya tehiri için Navlun kontratosunda meşrût olan ve olmadığı suretde ehl-i hibre marifetiyle tahsis olunan tazminatı veyahud Navlun kontratosunu fesh ile müstecirden Navlun'un vesair menâfi-i meşrûtesinin nisfını talep etmeğe haklu olacak ve kezâlik müstecir müddet-i mezkurede birisi tahmil etdiği takdirde Navlunun ve mezkur kontratoda meşrût olan menâfi-i sairesinin nisfını sefinenin mücirine veyahud kapudanına i'ta etmek şartıyla kontra istarya * günlerinin bed'iinden evvel olarak kontratoyu fesh edebilecektir. (*İstarya eyyâm-ı tavakkuf demek olub hamûlenin tahmil ve tahliyesi için bilâ ücret-i muayyen olan günlerinden ibaretdir. Kontra İstarya zammiye-i eyyâm-ı tavakkuf demek olub İstarya günlerinin mürûrundan sonra ücretli olarak tayin olunan günlerdir).

109. Madde: Müstecir tayin olunan müddet zarfında Navlun kontratosunda mukavele olunan emtiânın yalnız bir mikdarını tahmil edüb kûsûrunu etmediği halde mücerin kezâlik iki şıkdan birini ihtiyâra hakkı olub şöyle ki ya madde-i ânifenin birinci fıkrasında mestur tazminatı istemeğe veyahud tahmil olunmuş olan mikdar emtiâ ile kıyam ve hareket ederek seferini bi'icra tekml Navlun'u almağa salâhiyeti olacaktır.

110. Madde: Müstecir mukavele olunan mikdardan ziyade emtiâ tahmil etdiği halde Navlun kontratosunda mukarrer olan icareye kıyasen ziyadesinin Navlun'unu dahi vermeğe mecburdur.

111. Madde: Sefinenin müciri veya kapudanı sefinenin asl mikdar-ı tahmilinden ziyade büyük olduğunu beyan etdiği suretde görünen fark ve tefâvüte göre Navlun'un tenziliyle beraber müstecir zarar ve ziyan i'tasına dahi mecbur olacaktır. Ancak beyan etdiği mikdarıyla sefinenin asl mikdar-ı tahammülü beyinde ki fark ve tefâvüt yüzde üçden ziyade olmadığı veyahud sancak beratında mestûr mikdara muvafık olduğu takdirde görünen farkdan sarf-ı nazar olunacaktır.

112. Madde: Bir sefine kırk anbar olarak icâr olunubda mücir veya kapudan geminin tahmil olunması için durmasına bir müddet tayin etmiş olduğu halde mahmiller ile diğer bir müddet beklemeğe mukavele etmemiş ise mârr-üz- zikr müddetin inkızasından sonra ilk müsaid hava ile kıyam ve harekete mecburdur.

113. Madde: Kırk anbar olarak icâr olunubda tahmili için bir müddet-i muayyene tayin olunmadığı halde mahmillerin her biri kapudan tarafından imza olunmuş olan tahmiliye senedlerini iade ve bunlardan bazılarını mahaline irsal olunmuş ise anlar için dahi bir kefil irâe ile emval ve emtiâlarının tahmil ve tahliyesi ve bu sebeble anbardan güverteye ve belki gemiden taşraya çıkarılması lazım gelen sair emtiânın tekrar yerlerine vaz' olunmaları için vâki olan mâsarifden mâadâ meşrût olan Navlun'un nisfını te'diye ve ifâ ederek emtiâsını geriye almağa mezun olacaktır fakat sefinenin alacağı hamûleden üç rub' kadar tahmil olunduğu suretde kapudan mahmillerin ekserisi kalkmasını talep ederler ise bunun için vâki olacak tekliflerinin kendüsüne resmen tebliğ olduğundan sekiz gün sonra müsaid hava ile kıyam ve harekete mecbur olub mahmillerin hiç birisi emtiâsını geriye

almağa muktedir olmayacaktır.

114. Madde: Mûcirin veya kapudanın haberi olmaksızın gemiye emtiâ tahmil olunduğu halde kapudan halâ tahmil mahalinde iken mahmillere ol emtiâyı geri almaları zımnında icra eylediği teklifini resmen tebliğ etdirdikten sonra mahal-i mezburda karaya çıkarmağa veyahud ol mahalde ol cinsden olan sair emtiânın en yüksek fiyatı üzere Navlun'u almağa kâdir olacaktır ancak emtiâ-ı mezburenin gemide olduğunu yalnız sefinenin kıyam ve hareketinden sonra duymuş olur ise kapudan ol malları artık irsal olundukları mahalden başka bir mahale çıkarmağa mezun olmayub fakat mârr-üz- zikr fiyat üzere Navlun'u istihsale hakkı olacaktır.

115. Madde: Esna-yı seferde emvalini geriye alan mahmil ol emvalin Navlun'u tamamen i'tâ ve tahliyesinden dolayı vâki olan bi'l cümle mâsârifi ifa etmeğe mecbur olub ancak emval ve emtiânın bu vechle geri alınması kapudanın sebebiyet ve hatasından icab etmiş ise merkumun Navlun istihsaline hiç bir gune hakkı olmayacağından başka bi'l cümle mâsârif-i vâkia ile beraber icab eder ise Navlun kontratosunun adem-i icrasından dolayı terettüb edecek zarar ve ziyana dahi zâmin olacaktır.

116. Madde: Sefine hîn-i kıyamında veya esna-yı seferde veyahud tahliye olunacağı mahalde müstecirin veya mahmillerden birinin hata yahud tekâsülünden dolayı tevkif olunur ise sebep olan müstecir veya mahmil tehirinden neş'et eden mâsârif ile zarar ve ziyânın mucir-i sefineye veya kapudana veya sair mahmillere ifasına mecburdur. Sefinenin gidüb gelmeğe icar olunub da bila hamûle veyahud noksan bir hamûle ile avdet eder ise kapudan tamamen Navlun'u ve gemi tehir olunmuş ise tehirinden neş'et eden zarar ve ziyânı istihsale haklıdır.

117. Madde: Kezâlik sefine hîn-i kıyamında veya esna-yı seferde veyahud tahliye olunacağı mahalde mûcirin veya kapudanın hata yahud tekâsülünden dolayı tevkif ve tehir olunmuş ise bundan terettüb eden zarar ve ziyânın müstecire tazminine mûcir veya kapudan mecburdur. Gerek bu maddede ve gerek madde-i ânifede mezkur olan tazmin keyfiyeti ehl-i habere marifetiyle takdir ve tahsis olunur.

118. Madde: Esna-yı seferde sefinenin tamirine eşedd-i lüzum görüldüğü halde müstecir veya mahmil tamirini beklemeğe veyahud nam Navlun'u ve hasârat-i cismiye var ise anı dahi tediye ederek emval ve emtiâsını geri almağa mecburdur fakat sefinenin müddet tamiriyesi için mâhiye ile icar olunmuş ise Navlun vermeğe ve sefer-i tam üzere mukavele olunmuş ise ziyade Navlun tediyesine mecburiyeti yoktur. Sefinenin tamiri mümkün olduğu halde hâmil olduğu emtiânın gitmesi meşrut olan mahale nakli için kapudan masârif-i vâkiasını vermek ve ziyade Navlun istememek şartıyla bir veya müteaddid sefine icar etmeğe mecbur olub edemediği surette mukarrer olan Navlun'dan yalnız kat' olunan mesafenin hissesine isabet eden miktarı kendisine verilir. Sefain-i sairenin isticarıyla emtiâ-ı mahmule nakl olunamadığı takdirde nakli hususu artık mahmillerin her birine bırakılıp fakat kendülerine vuku-i halin beyanıyla ol esnada hâmulenin vikâyesi zımnında tedâbir-i lazîminin ittihâzı kapudanın vâcibe-i zimmetidir. Ancak iş bu beyan olunan ahkâmının cümlesi tarafeynin âher gune mukaveleleri olmadığı halde mer'iy-ül-icra olub olduğu takdirde mukavelat-ı vâkiaya mürâcaat olunu (*).

(*Asl Navlun'dan kat' olunmuş olan mesafenin hissesini ta'yinde yalnız ba'd-ı mesafe nisbet-i kâfi olamayub kat' olunan mesafe ile bâkî mesafenin yekdiğere nisbetinde miktar-ı

masârif ve zaman ve tehlike ve zahmet-i âdiyeler dahi bi'l muvazene hesaba idhal olunmak lazımdır).

119. Madde: Müstecir sefinenin hîn-i kıyamında sefere kabiliyeti olmadığını isbat edebil-diği halde kapudan Navlundan mahrum kalacağından başka müstecire zarar ve ziyan î'tasına dahi mecbur olacaktır. İş bu isbat keyfiyeti sefinenin hîn-i kıyamında keşf ve muayene ile sefere kabil olduğunu mübeyyin şehâdetname alınmış olsa dahi istimâ' ve kabul olunacaktır.

120. Madde: Sefinenin kumanyası ve tamiri vesair eşedd-i lüzumu olan eşyanın tedariki için kapudanın fûrûht etmeğe mecbur olduğu emtiânın Navlun'u ifa olunmak lazıme-dendir. Fakat iş bu fûruht olunan emtiânın hesabını sefine selamet ile limana vasıl olduğu halde kûsûr kalan emtiânın veya sair evvel cins ve nev'iden olan emvâlin satıldığı fiyat üzere vermek kapudanın borcudur. Bilakis sefine gark ve telef olduğu suretde kapudan mârr-üz- zikr emtiânın hesabını satmış olduğu fiyatı üzere verib geminin varabildiği yere kadar isabet eden Navlun'u alıkoymağa sâlih olacaktır. Bununla beraber mârr-üz-zikr iki suretde iş bu kanunnamenin otuzuncu maddesinin ikinci fıkrası mucibince sefine sahiblerine verilen hak ve salâhiyete hâlel getirilmeyüb ancak bunların istidalarıyla salâhiyet-i mezbureye nail olmalarından emtiâları fûrûht veya terhin olunmuş olan kimseler için bir zarar neş'et eder ise zarar-ı mezbur iş bu emtiânın ve selamete mahallerine vasıl olan emvalin veyahud fûrûht veya terhin keyfiyetlerine sebep veren kazâ-yı bahriyeden sonra vukubulan gark hususundan kurtarılmış bilcümle emtiânın bahaları üzere garâmete tevzi' ve taksim olunmak lazıme-i haldendir.

121. Madde: Geminin gitmesi meşrût olan mahal ile emr-i ticarete dair memnûiyet vâki olubda hamûlesiyle beraber geriye avdet eylemesi lazım geldiği halde gidub gelmeğe isticar olunmuş olsa dahi kapudanın yalnız gitmesi için lazım gelen Navlun'u istihsale hakkı olacaktır.

122. Madde: Esna-yı seferde sefine bir devletin emriyle yalnız bir müddet tevkif olduğu halde müddet-i tevkifi için mâhiye ile isticar olunmuş ise asla Navlun verilmesi ve sefer-i tam üzere isticar olunmuş ise ziyade Navlun î'tası lazım gelmez. Taifenin müddet-i tevkifde olan taayyüş ücretleri hasârat-i bahriyeden add olunur. Müddet-i mezkure zarfında mahmil emtiânının kendü masârifiyle gemiden ihracına mezun olub fakat ihrac ettiği suretde yine masârifiyle tekraren tahmiline veyahud icab eden tazminatı sefinenin mücîrine veya kapudanına vermeğe mecburdur.

123. Madde: Ammenin selâmeti için bahre atılmış olan emtiânın Navlun'u kapudana verilub ammenin üzerine garâmeten tevzi' ile tesviye olunur.

124. Madde: Gark ve şikest olmakdan dolayı zâyî' ve telef ve korsan ve düşman tarafından gasb ve zabt olunan emtiâ için hiçbir Navlun verilmesi lazım gelmez ve ol emtiânın Navlun'u için bervech peşin almış olduğu akçeyi kapudan aksi bir mukavele olmadığı halde iadeye mecburdur.

125. Madde: Kapudanın ikdam ve gayreti ve muavenetiyle akçe î'ta veyahud taahhüd olunarak sefine ve emtiâ düşman elinden tahlis olunub veyahud emtiâ gark ve telefden kurtarılubda götürülmesi meşrût olan mahale nakl olunmaz ise Kapudan gasb ve zabt veya gark olundukları mahale kadar Navlun'larının istihsaline haklıdır fakat emtiânın tahlisine muavenet etmesiyle beraber götürmeğe müteahhid olduğu mahale dahi naklini icra

eder ise o halde kapudan masârif-i tahlisiyenin i'tasına hissedar olmak üzere Navlun'u tamamen istihsal edebilir kaldı ki emtiânın gark ve telefden kurtarılmasına Kapudanın sa'y ve gayreti munzam olmadığı suretde deniz üzerinde veya leb-i deryada kurtarılıp da muahharan sahiblerine redd ve teslim olan emtiâdan dolayı kapudana asla Navlun verilmesi lazım gelmez.

126. Madde: Emtiânın korsan düşman elinden tahlisine sarf olunan akçeden gerek emtiâ ve gerek sefine ve Navlun hissedar olub, fakat iş bu masârifden taifenin maaş ve ücretleri hissedar olmayacaktır. Mârr-üz-zikr akçe emtiânın tahliye olunacağı mahalde cari olan fiyatı üzere bedeli her ne ise andan masârif vâkıyası ba'de't-tenzil bâkîsinin ve bir de sefinenin yine ol mahalde değeri üzere nısf bedeliyle nısf-ı Navlun'un üzerlerine garâmeten tevzi ve taksim olunur.

127. Madde: Mütessellim emtiâyı almakdan istinkâf edildiği halde kapudan almasını resmen dahi bad'et-teklif bi'l istida muhakeme-i ticaretin hükmü üzere emtiâ-ı mezkureden Navlun'un ve hasârat-ı bahriyenin ve masârif vakiy-ı sairenin istifasına kadar bir miktarını veya cümlesini satdırub kalur ise bâkîsini bir emin mahale emaneten vaz etdirmeğe kadir olacaktır. Emtiânın cümlesi ol vecihle satdırılıb tamamen Navlun vesairenin istifasına vefâ ettiği takdirde kapudan kusur-ı matlubenin istihsali zımında mahmillere müracaat salâhiyetinden mahrum kalmayacaktır.

128. Madde: Kapudan Navlun'un ve hasârat-ı bahriye-i cesime ile masârif-i sairenin adem-i tediyesinden dolayı emtiâyı sefinesinde tevkif etmeğe kadir olamayub, fakat tediyesiçün mütesellim tarafından bir kefil irâe olunmadıkça tediyeye alıncaya değin emtiânın hîn-i tahliyesinde âher bir kimesnenin yed'ine emaneten vaz' ve teslimini veyahud ve vakit mürûruyla fena-pezir ve telef olur neviden olduğu halde fûruhtunu iddiaya haklıdır. Hasârat-ı bahriye-i cesimeden olubda kemmiyyet ve keyfiyeti derakab takdir ve tesviye olunamadığı takdirde kapudan bunun için muhakeme-i ticaret marifetiyle tahsis olunacak bir miktar meblağın muhkeme sandığına emaneten vaz' veya bir muteber kefil irâe olumasını iddia edebilir.

129. Madde: Madde-i ânifede beyan olunduğu üzere emtiâ gemiden ihrac ile emaneten vaz' olunmayarak sahibine teslim olunduktan sonra aher bir kimsenin yedine geçmediği halde on beş gün müruruna kadar kapudanın Navlun ve hasârat-ı bahriye ve masârif-i saireden dolayı olan alacağı için sair bi'l-cümle ashab-ı matlubun alacağına tercihen rehn makamında olacaktır.

130. Madde: Ber minvâl-i sabık on beş gün mürur etmezden ol emtiânın mahmil veya mütesellimlerinin iflası vukûnda kapudan Navlun ve Avarya ve masârif-i saireden dolayı olan alacağının istihsali için bi'l cümle ashâb-ı matlûbun alacağına tercihen emtiay-ı mezkure üzerine olan imtiyaz hakkından mahrum kalmaz.

131. Madde: Navlun-ı emtiânın adedi veya ölçüsü veya vezni üzerine meşrût olduğu halde hîn-i tahliyesinde kapudan ta'dâd tekyil veyahud vezn olumasını iddia etmeğe haklı olub ettiği takdirde mütesellim emtiânın ol emtia olduğunu veya ölçüsünü veyahud veznini isbat etmeğe sâlih olacaktır. İş bu isbat hususu hamûlenin tahliyesinde istihdam olunmuş olan kimesnelerin yemin tahtında olarak şehadetleriyle dahi olabilir.

132. Madde: Emtiânın bozulduğuna veya sirkat veyahud taklil olunduğuna dair bir zan-ı kâvi vâki olduğu halde kapudan ve mütesellim veyahud bunda alakası olanların herbirisi

ol emtianın tahliye olunmasından evvel derûn-u sefinede olarak muhkeme-i ticaret marifetiyle keşf ve mu'âyene birle vâki olan zarar ve ziyanın takdir olunması talep edebilir. Emtiaya uğradılan ziyan ve kesr ve noksan hususları suret-i zahirede görünemez ise keşf ve mu'âyeneleri mütesellimlere teslim olunduktansonra dahi icra olunabilub ancak teslimleri tarihinden kırk sekiz saatden ziyade vakit geçmemek ve emtianın dahi ol emtia olduğunu madde-i ânifede beyan olduğu vecihle veya kanunen sair makbul bir suret ile isbat etmek lazımedendir. Mütesellim bulunanlar emtianın ahzıyla tahmiliye senedini ibrâ ve iade veyahud ayrı bir makbuz ilm ve haberi i'ta etmiş olsalar dahi eğer ibrâda yahud makbuz ilm ve haberinde emtianın yazılmış veya sirkat veyahud taklil olunmuş olduğuna dair zan-ı kâvi olduğunu derc etmişler ise ol emtiayı kendülerine teslim olunduktan kırk sekiz saat mürûruna kadar keşf ve mu'âyene etdirmeğe derkâr olan haklarını zâyi' etmezler.

133. Madde: Sefine müciri ve kapudanı taraflarından Navlun kontratosunun kendülerine aid olan ahkâmı tamamıyla icra olundukda müstecir veya mahmil meşrût olan Navlun'dan nesne tenzil olunmasını talep ve da'vâ edemez.

134. Madde: Tabiâtıyla veya bir kazadan dolayı bozulmuş veya değeri tenezzül bulmuş olan emtiayı mahmil Navlun'a bedel olmak üzere terk edemez ancak hamr ve rugan-ı zeyt ve asel vesair bu misillu mâyatından olan eşyayı hâvi fiçılar boş kalmış veya hemen boş kalma derecesine kadar akmış olur ise evvel fiçılar Navlun'a bedel terk olunabilir.

Sonuç

Osmanlı Devleti için deniz taşımacılığı, denizlerde yaşanan korsanlık, deniz kazaları ve benzeri gibi durumlara rağmen vazgeçemediği bir ulaşım çeşidi olmuştur. Bu deniz taşımacılığı esnasında taraflar arasında yaşanabilecek olumsuz durumların önüne geçebilmek için Navlun sistemi kullanılmıştır. Navlun sözleşmelerinin içeriğine bakıldığı zaman her iki tarafın da zararlı çıkmasını önleyecek maddeler bulunduğunu görmekteyiz. Yapılan bu sözleşme, aynı zamanda malın ve eşyaların güvenliğini sağlaması açısından taşımacılık adına önemli bir konumdadır. Ayrıca, kaptanın can güvenliği ve kâr elde etmesine olanak veren bir uygulama olmuştur. 1863 öncesinde Navlun sözleşmeleriyle ilgili arşiv belgeleri ve hakkında yazılan makalelerin haricinde konuya açıklık getiren herhangi bir materyal bulunmamaktadır. Bu tarihe kadar Osmanlı Devleti, deniz taşımacılığında Akdeniz'de varlık gösteren denizci devletlerin kullandığı yöntemleri örnek olarak kendine göre bir düzen oluşturmuştur. 1863 tarihinde yayınlanan *Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi*'nde Navlun sözleşmeleriyle ilgili bulunan maddeler, Osmanlı deniz taşımacılığı için Navlun'un ne denli önemli olduğunu göstermekle beraber Navlun'un içeriğini özümsememize yardımcı olmaktadır.

BİBLİYOGRAFYA

Arşiv Vesikaları

- BOA Başbakanlık Osmanlı Arşivi - Mütenevvi Maruzat Evrakı (BOA. Y. MTV.) 310/212.
- BOA Başbakanlık Osmanlı Arşivi - Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (BOA. DH. MKT.) 72/01.
- BOA Başbakanlık Osmanlı Arşivi - Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdiriyeti Tahrirat Kalemi (BOA. DH. EUM. THR.) 71/03.

Mühimme Defterleri ve Kanunlar

- 5 Numaralı Mühimme Defteri 5 Numaralı Mühimme Defteri; Özet ve İndeks. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları. Ankara 1994.
- 7 Numaralı Mühimme Defteri 7 Numaralı Mühimme Defteri; Özet-İndeks Transkripsiyon. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları. Ankara 1996.
- 12 Numaralı Mühimme Defteri 12 Numaralı Mühimme Defterleri; Özet-Transkripsiyon-İndeks. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları. Ankara 1996.
- Kanunname *Kânunnâme-i Hümayun-ı Ticâret-i Bahriyye*. İstanbul 1280.
- Düstur *Düstur*. I.Tertib - Cilt I. İstanbul 1289.

Modern Literatür

- Altunbay 2002 M. Altunbay, "Klasik Dönemde Osmanlı'da Madencilik". *Türkler* 10 (2002) 792-801.
- Arı 2007 B. Arı, "Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku". Ed. Ö. Kumrular, *Türkler ve Deniz*. İstanbul (2007) 265-318.
- Arı 2011 Kemal Arı, "İzmir'de Deniz Ulaşımı ve Ticaretinin Kent Kimliğinin Oluşumu Üzerindeki Etkileri". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi* III/1 (2011) 1-18.
- Bes 1959 J. Bes, *Kiralama Ve Deniz Nakliyatı Terimleri*. Çev. F. Biren. İstanbul 1959.
- Bostan 1997 İ. Bostan, "XV ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Deniz Politikası". *XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler*. İstanbul (1997) 185-204.
- Braudel 1994 F. Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Cilt II. Çev. M. A. Kılıçbay. Ankara 1994.
- Bulunur 2004 K. İ. Bulunur, "16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri". *Journal of History Studies* VI/3 (2004) 89-102.
- Cumalıoğlu 2008 E. Cumalıoğlu, "Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiyi Belirlemesinin Hukuki Niteliği". *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* X/2 (2008) 65-98.
- Çağa 1978 T. Çağa, *Deniz Ticaret Hukuku* I. İstanbul 1978.

- Çelik 2013 K. Çelik, "19. Yüzyılın Sonu ile 20. Yüzyılın Başlarında Suriye'de Dış Ticaret". *Tarih Okulu Dergisi* XVI (2013) 705-738.
- Çiftçi 2007 C. Çiftçi, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesinde Bursa'nın Rolü". *OTAM* XVI (2004) 153-171.
- Du Jourdin 1993 M. M. Du Jourdin, *Avrupa ve Deniz*. Çev. M. Kargın. İstanbul 1993.
- Durhan 2008 İ. Durhan, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Yargı Teşkilatındaki Gelişmeler". *Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* XII/3-4 (2008) 55-111.
- Ekinci 2006 İ. Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler". *Tarih İncelemeleri Dergisi* II (2006) 35-76.
- Ekinci 2011 İ. Ekinci, "Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek; Kile'den Tonilato'ya, Moorsom Usulü'nün Kullanılması". *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* IV/17 (2011) 311-324.
- Emecen 1989 F. Emecen, "XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İaşesi İçin Batı Anadolu'dan yapılan Sevkiyat". Ed. Anonymous, *Tarih Boyunca İstanbul Semineri 29 Mayıs - 1 Haziran 1988 Bildiriler*. İstanbul (1989) 197-230.
- Gedikli 2006 F. Gedikli, "XV ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Hukuki Terimler Ve Düzenlemeler". *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları* I (2006) 41-64.
- Güçer 1987 L. Güçer, "XVI - XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası". *Türk İktisat Tarihi Yıllığı* I (1987) 1-128.
- Gürboğa 2008 N. Gürboğa, "Osmanlı Taşrasında Belediye İdaresi: Alanya Belediyesi (1914-1915)". *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi* VII/16-17 (2008) 165-185.
- Hirsch 1942 E. E. Hirsch, *Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku*. İstanbul 1942.
- İnalcık 1992 H. İnalcık, "Ottoman Galata 1453-1553". *Varia Turcica* V/13 (1991) 275-375.
- İnalcık 2000 H. İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, Cilt I. Çev. H. Berktaş. İstanbul 2000.
- Kender et al. 2014 R. Kender, E. Çetingil – E. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, Cilt I. İstanbul 2014.
- Köse 2003 M. Z. Köse, "Osmanlı Balkanı'nda Kara Ticareti ve Rekabet: Rumeli'de Dubrovnik Tüccarları (1600-1630)". *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* XVI (2003) 41-58.
- Kurdakul 1987 N. Kurdakul, *Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar*. İstanbul 1987.
- Kurul 2014 E. Kurul, "Rhodos'luların Denizcilik Yasası: Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός". *Cedrus* II (2014) 527-549.
- Kurul 2015 E. Kurul, "Iustinianus, Digesta XIV. 2: Gemiden Mal Atımına İlişkin Rhodos Yasası Hakkında". *Cedrus* III (2015) 379-389.
- Küçük 2007 E. Küçük, *Roma Hukuku'nda Donatanın Sorumluluğu*. Ankara 2007.
- Özdemir 2009 Ş. Özdemir, "Osmanlı Denizcilğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar". *OTAM*

- XIX (2009) 365-380.
- Pakalın 1951 M. Z. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*. Cilt 2. İstanbul 1951.
- Quataert 1987 D. Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*. Çev. S. Tekay. Ankara 1987.
- Sami 2014 Ş. Sami, *Kâmûs-i Türkî*. Eds. R. Gündoğdu, N. Adıgüzel – E. F. Önal. İstanbul 2014.
- Tabakoğlu 2014 A. Tabakoğlu, “Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesi”. Eds. F. M. Emeccen, A. Akyıldız – E. S. Gürkan, *Osmanlı İstanbul'u Fetih ve İstanbul Sempozyumu*. İstanbul (2014) 99-168.
- Tekin 2003 A. Tekin, “Osmanlı Devleti'nde Hukuk Devletin Gelişim Süreci”. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* VI/24 (2003) 380-413.
- Tinniswood 2011 A. Tinniswood, *17. Yüzyılda Akdeniz'de Korsanlık*. Çev. D. Tayanç. İstanbul 2011.
- Uygun 2015 S. Uygun, “Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız Ermeni İlişkileri”. *Akademik Bakış Dergisi* VIII/16 (2015) 121-146.
- Üçok – Mumcu 1982 C. Üçok – A. Mumcu, *Türk Hukuk Tarihi*. Ankara 1982.
- Ünal 2006 M. A. Ünal, “XVI. Yüzyılda Sinop Tersanesi için Canik Sancağından Malzeme Temini”. Ed. C. Yılmaz, *Geçmişten Geleceğe Samsun*. Samsun (2006) 231-252.
- Yıldırım – Öğreten 2009 H. Yıldırım – A. Öğreten, “1876-1908 Döneminde Ereğli Kömür Havzasında Uygulanan Madencilik Teşvik ve Sonuçları”. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* II/7 (2009) 323-344.
- Yılmaz 2010 F. Yılmaz, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*. İstanbul 2010.