

OSMANLI SULARINDA YABANCI DEVLETLERİN KORSANLIĞI KARŞISINDA OSMANLI DEVLETİ'NİN TARAFSIZLIK KONUMU

Şenay Özdemir*

ÖZET

Avrupa devletleri savaş dönemlerinde denizde düşmanlarını yıpratmak amacıyla korsanları kullanıyorlardı. XVIII. yüzyılda korsanların savaştıkları bölgelerden biri Akdeniz'di. Osmanlı suları da bu korsan hareketlerinden etkilendi. Bu savaşlar özellikle Osmanlı sularında ticareti etkiledi. Osmanlı Devleti bu korsanlara karşı tutumunu *tarafsızlık* konumuna göre belirledi. Bu çalışmada biz Osmanlı Devleti ile Avrupalı korsanlar arasındaki ilişkilerin Osmanlı'nın tarafsızlık konumuna göre nasıl belirlendiğini inceleyeceğiz.

ABSTRAC

European States was using privateer to harm their enemies on sea during wars. In the XVIII. century, the one of the district that privateers had foughted was Mediterranean. Also Ottoman waters was effected these privateering acts. This fightings damaged especially the trade on Ottoman waters. Ottoman State defined its manner to these privateers according to its *neutral* position. In this work we examine how was formed connections between Ottoman State and European privateers according to neutral position.

GİRİŞ

Türkçe'de *korsan* kelimesi denizde gerçekleşen gemi, mal ve adam gaspını içeren deniz haydutluğunu ifade etmektedir. Ancak Latince *cursus* kelimesinden gelen ve Türkçe'deki korsan kelimesine kaynaklık eden *corsair* kelimesinin anlamı deniz haydutluğu fiilinin aksi olarak resmi otorite tarafından verilen bir deniz görevini içermektedir. *İzinli korsanlık* olarak ifade edeceğimiz bu görevi ifade eden bir diğer kelime ise İngilizce'de kullanılan *privateering* kelimesidir. Batı dillerinde deniz haydutluğunu ifade için ise *piracy*, *pirate* kelimeleri

* Araş. Gör., Ankara Üniversitesi, Dil-Tarih Ve Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü.

kullanılmıştır. Böylece denizde gerçekleşen gemi alma olayları bir iktidarın bilgi ve gözetimi dahilinde yapılan izinli korsanlık ile herhangi bir yasal dayanağı olmaksızın yapılan deniz haydutluğu biçiminde aslında birbirinden farklı olan iki olgu olarak gerçekleşmiştir.¹

Düşmanı yıpratma metotlarından biri olarak kökeni antik çağa kadar uzanan izinli korsanlık birbirleriyle savaşan devletlerin, rakibinin zenginliğini yağmalama ve yıpratma amacıyla kullandıkları önemli bir silah oldu. Birbirleriyle savaş halindeki devletlerin kara orduları ile denizlerde donanmalarının çarpışmaları yanında, bu devletlerin izinli korsanları da devletlerinin mücadelelerini ülke sınırlarının bulunmadığı sulara taşıyarak deniz gücünü destekleyici bir unsur olarak rol oynadılar. XVIII. yüzyıl boyunca izinli korsan savaşlarının görüldüğü bir alan da Akdeniz suları oldu. Bu dönemde özellikle yüzyıl boyunca bir çok kez savaş halinde olan İngiliz ve Fransız devletlerinin izinli korsanları rakibini yıpratmak amacıyla Akdeniz’de gerçekleştirdikleri deniz ticaretini hedef aldılar. Ancak rakip devletlerin izinli korsan hareketlerinin sadece savaş halinde oldukları devletlerin gemileri ile sınırlı kalmayarak tarafsız durumda bulunan devletlerin gemilerine yönelttikleri saldırıları bu sulara gerçekleşen ticaretin zarar görmesine neden oldu. Bu şekilde ticareti zarar gören devletlerden bir tanesi de Osmanlı Devleti idi. Belgelerden takip ettiğimize göre suları içerisinde gerçekleşen bu tür olayların önlenmesi Osmanlı yönetimini meşgul eden konulardan biri olmuştur.

Akdeniz’de Osmanlı sularında gerçekleşen korsanlık olaylarının ticarete etkisi üzerine daha önce Mübahat Kütükoğlu tarafından yapılmış bir çalışma mevcuttur.² Ancak Kütükoğlu’nun çalışması konuyu genel olarak *korsanlık* başlığı altında, İngiliz ve Fransız korsanlarının faaliyetlerinin Osmanlı ticareti üzerindeki etkileri açısından ele almıştır. Biz ise burada XVIII. yüzyılda savaşan devletlerin izinli korsanlarının Osmanlı suları içerisindeki hareketlerini yukarıda belirttiğimiz çerçevede *izinli korsanlık* bağlamında değerlendirmeye çalışacağız. Bu değerlendirmede esas alacağımız nokta ise savaşan devletler karşısında Osmanlı Devleti’nin *tarafsızlık* konumu olacaktır. Böylece *tarafsız* bir devlet olarak Osmanlı sularında izinli korsan hareketlerinin sınırlarını tespit ederek, Osmanlı yönetiminin tarafsızlığının gereği olarak nasıl bir tutum izlediğini ortaya koymaya çalışacağız.

Deniz Gücünün Destek Unsuru: İzinli Korsanlık

Deniz haydutları kişisel çıkarları doğrultusunda, din, millet ayrımı gözetmeksizin ve bir yasal dayanağı olmaksızın faaliyet gösterirlerken; izinli korsanlar özellikle savaş dönemlerinde devletlerin, rakiplerine deniz yüzeyinde zarar vermek amacı ile bazı gemi ve denizcilerine resmi bir saldırma görevi

¹ Bu konuda bkz. Şenay Özdemir, *Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti Ve Korsanlık (1695-1789)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004, sf. 59-63.

² Bkz. Mübahat Kütükoğlu, “XVIII. Yüzyılda İngiliz Ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerinde Etkileri”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı 12, Yıl 1968, sf. 57-71.

vermeleri ile faaliyet gösteriyorlardı. Savaş dönemlerinde geçerli olan ve ülke çıkarlarına hizmet eden izinli korsanlık, tanımlanmış bir düşmanın gemi, mal ve insanların alarak zenginliklerini yağmalama iznini gösteren bir resmi belge olan *Letters Of Marque* veya *Letters Of Reprisal* alınması ile yapılabiliyordu.³

Bu şekilde savaş dönemlerinde devletlerin deniz güçlerini takviye etmede kullandıkları izinli korsanlar ancak devletlerinin savaş halinde oldukları ülkelerin gemilerine saldırma iznine sahip oluyorlar ve almış oldukları ganimetin yasallığı da devlet organları tarafından kontrol ediliyordu. Bu çerçevede bir izinli korsan ile deniz haydudu arasındaki hukuksal ayırım belirgindi: Elinde bir resmi otorite tarafından verilmiş görev belgesi olan ve davranışları bu otorite tarafından belirlenmiş olan kişiler izinli korsan iken; bir görev belgesi olmaksızın kendi çıkarları doğrultusunda herhangi bir hedef üzerine saldıran kişiler ise deniz haydudu idi. Ancak teorik olarak aralarındaki fark çok belirgin olmasına rağmen pratikte bu iki eylem biçimi bir birine sıkça karışıyordu. Bunun nedeni ise izinli korsanların kendilerine tanınan sınır ve yetkilerin dışına çıkarak dost devletlerin gemi ve insanlarına da saldırmaları idi. İzinli korsanların kendilerine gösterilen hedeflerden başka gemilere yönelik saldırıları ise onların deniz haydudu kabul edilmelerine neden olabiliyordu.⁴

İzinli korsanlığın rakibinin ticaretine zarar vermedeki büyük rolü devletleri bu silahı sık sık kullanmaya yöneltti. İngiltere, Hollanda, Fransa izinli korsanları devletleri arasındaki savaşlar nedeniyle birbirlerinin ticaret gemilerine saldırdıkları kadar Amerika'nın zengin hazinelerini taşıyan İspanya gemilerini de hedef alarak bu zengin kargolardan pay aldılar.⁵

İzinli korsanların ticaret gemilerine yönelttikleri saldırıları düşmanın maddi olarak zayıflamasına neden olurken bunun zıttı olarak karşı tarafında güçlenmesine olanak sağlıyordu. Bu şekilde Avrupa devletleri arasında gerçekleşen savaşlarda izinli korsanlık savaşın gidişatı üzerinde önemli rol oynadı. XVII. yüzyılın sonunda Pfalz Veraset Savaşı (1689-97) sırasında İngiltere ve Hollanda donanması karşısında Fransa, donanmasının fazla kuvvetli olmamasından dolayı, bir donanma savaşı yerine korsan savaşını tercih etti. Amiral Tourville açık bir savaştan kaçınarak, donanma ile kendisini takip eden İngiliz ve Hollanda donanmalarını oyalarken Fransız izinli korsanları da İngiliz-Hollanda deniz ticaretine büyük zararlar verdiler. Savaşın son yıllarında büyük bir donanma hazırlayacak maddi güçten yoksun olan Fransa bir çok denizciye korsanlık izni verdi. 1691-97 yılları arasında Fransız korsanları 4 000 gemi aldılar. Bunlara karşılık İngiliz ve Hollanda korsanları da Fransız ticaretini hedef aldılar. Bu karşılıklı vuruşmalar sonunda ticaret hacmi daha büyük olan

³ Jan Rogozinski, *The Wordsworth Dictionary of Pirates*, Wordsworth Reference, New York 1995, sf. 289.

⁴ Kennet R. Andrews, *Elizabethan Privateering: English Privateering During The Spanish War, 1585-1603*, Cambridge At The Universty Press, Cambridge 1964, sf. 5-6.

⁵ Carlo M. Cipolla, *Fatihler, Korsanlar, Tüccarlar*, (Çev. Tülin Altınova), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, sf. 14-15.

İngiltere ve Hollanda'nın zararları belli bir ölçüde kalırken, daha az olan Fransız deniz ticareti ise durma noktasına geldi.⁶

İspanya Veraset Savaşı'nda da (1702-13) izinli korsanların savaşı devam etti. 1706 yılına kadar Fransa 100 kadar korsan ve 1400 kadar ticaret gemisi kaybederken, İngiltere'nin ticaret gemisi kaybı 800 dolayında idi. Avusturya Veraset Savaşları sırasında (1739-1748) İspanya ve Fransa'nın 3400 ticaret gemisi kaybına karşılık İngiltere'de hemen hemen bu kadar kayba uğradı. Ancak İngiliz ticaretinin büyüklüğü onun bu kayıpları karşısında bile kazancını korumasını sağlarken, İspanya ve Fransa ticareti neredeyse ortadan kalktı. Yüzyılın ikinci yarısında Yedi Yıl Savaşı (1756-1763) ve Amerikan Bağımsızlık Savaşları (1775-1783) sırasında da taraflar izinli korsanlıkla birbirlerine zarar vermeye devam ettiler.⁷

İzinli korsan savaşlarından etkilenen bölgelerden biri Akdeniz oldu. Özellikle İngiliz ve Fransız izinli korsanları bu sulara önemli bir hacme sahip olan rakiplerinin ticaret gemilerini aldılar. Bu saldırılardan Osmanlı sularında gerçekleşen ticaret de etkilendi. *Blackham* adlı bir İngiliz izinli korsan gemisinin Osmanlı sularındaki hareketi korsan savaşlarının nasıl gerçekleştiğini dair bize bir örnek vermektedir. İngiliz hükümetinden *letters of marque* almış olan bu gemi 1697 yılı Nisanında Osmanlı sularında dolaşırken Bozcaada'nın iki mil güneyinde İskenderiye'den gelen bir Fransız gemisine rastladı. İçinde bir Osmanlı paşası ve birkaç Türk askeri bulunan gemide padişah için yüklenmiş olan fitilin yanı sıra kargo olarak da kahve ve pirinç bulunmaktaydı. İngiliz gemisi bu gemiyi 'yasal av' olarak aldı ve İstanbul ile bir sorun yaşamak istemeyen gemi kaptanı, Paşa'yı isteği üzerine Bozcaada'ya bıraktı. Fransız gemisindeki kahve, pirinç, elbise balyası ve pamuk çuvallarını ganimet olarak alan kaptan, aldığı Fransız gemisini de yine geminin kaptanına 500 *lions dolar*'a satarak gemiyi içindeki mürettebatı ile Bozcaada'ya gönderdi. İngiliz kaptan bu olayla ilgili olarak başının derde girmemesi için Bozcaada'nın idarecisinden gümrük ile ilgili işlemleri halledecek bir belge istedi ve bu paşaya verdiği 100 dolar değerindeki kahve, pirinç ve nakit karşılığında kısa süre içinde aldığı geminin bir 'yasal av' (a Lawfull Prize) olduğunu gösteren bir belge aldı.⁸

Ancak elde ettiği kardan memnun olan ve yeni avlar arayan İngiliz kaptanı için işler daha sonra umduğu gibi gelişmedi. Fransa elçisi İstanbul'da olayı şikayet ederek zararın ödenmesi için başvuruda bulunmuştu. Bunun üzerine, bu sırada İzmir limanına gelmiş olan *Blackham*'ın hareketine izin verilmedi. Bu konu ile ilgili yazışmaların devam ettiği süre içinde İngiltere ve Fransa arasında

⁶ Alexander Meurer, *Muhtasar Deniz Harbi Tarihi*, (Çev. Behçet Cemal), Deniz Matbaası, İstanbul 1932, sf. 144-149.

⁷ Bu tarihlerdeki deniz savaşları ile ilgili olarak bkz. Meurer, *a.g.e.*, sf. 141-206.

⁸ Colin Heywood, "The Kapudan Pasha, The English Ambassador And The Blackham Galley: An Episode In The Anglo-Ottoman Relations (1697)", *The Kapudan Pasha His Office And His Domain*, Halcyon Days In Crete IV A Symposium Held In Rethymnon, 7-9 January 2000, (Edit. Elizabeth Zachariadou), Crete University Press, sf. 413-423.

barış yapınca, savaş koşullarının sona ermesi üzerine Blackham'ın korsanlık izni de sona ermiş oldu ve Ocak 1698'de geminin İzmir limanından ayrılmasına izin verildi.⁹

İzinli Korsanlık Savaşlarında Osmanlı Devleti ve Tarafsızlık Konumu

Osmanlı Devleti'nin sularındaki deniz haydutluğunun denetlenmesi ile ilgili endişeleri, hakimiyeti altındaki deniz ve kıyı bölgelerinde yaşayan halkın can ve mal güvenliği ve bu sulara devam eden ticaretin güvenliğinin temini ile ilgili idi. Akdeniz güvenliği konusunda deniz haydutlarının saldırıları dışında önlemeye çalışıldığı bir diğer konu da yabancı devletlerin izinli korsan gemilerinin, devletleri arasında devam eden savaşta tarafsız kalmış olmasına rağmen Osmanlı Devleti'nin suları içerisinde birbirlerine saldırmaları oldu.

İzinli korsanların hareketleri savaş koşulları içinde belirleniyor ve bu korsanların hedefleri devletlerinin savaşmakta olduğu devlet veya devletlerin gemileri oluşturuyordu. Bu çerçevede, devam eden savaşın dışında bulunan *tarafsız* devletlerin gemileri için izinli korsanların bir tehlike teşkil etmemeleri gerekiyordu.¹⁰ Nitekim izinli korsanların faaliyetlerinin meşruluğu da bu koşula göre değerlendiriliyordu. Rakip devletin gemisini alan bir izinli korsanın hareketi yasal iken, bu korsanın tarafsız bir devletin gemisine yönelttiği saldırıları yasadışı kabul edilerek, kovuşturuluyordu.

Osmanlı Devleti de diğer devletlerin izinli korsanlarının kendi suları içerisindeki hareketlerini tarafsızlık konumuna bağlı olarak biçimlendirdi. Bir Fransız gemisini alan korsan hakkında yürütülen işlemlerden gördüğümüz gibi Osmanlı yönetimi korsanın deniz haydudu değil de devlet hizmetindeki izinli korsan olması halinde durumun yasallığını kabul ediyor ve yetkisini ancak bu izinli korsanın Osmanlı sularında ahidnameye aykırı davranmasının önlenmesi yönünde sınırlıyordu.¹¹

Böylece tarafsızlık konumu bir devletin limanlarını savaşmakta olan devletlerin saldırılarından uzak, güvenli bölge konumuna sokuyordu. Bu limanlarda savaşan tarafların izinli korsanlarının tarafsız veya savaşmakta oldukları bir devletin gemisine ve adamlarına herhangi bir müdahalede

⁹ Heywood, *a.g.m.*, sf. 424-433.

¹⁰ Bir korsanlık olayı ile ilgili olarak İngiliz elçisinin 1762 Mayıs'ında verdiği taktirinde, İngiltere ile dost olan bütün devletlerin gemilerine İngiltere'nin savaş ve korsan gemileri tarafından saldırılmayacağı belirtiliyordu, Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 8093.

¹¹ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 6968 (Şubat 1744).

bulunmalarını gerekiyor, aksi takdirde bu korsanlar yetkilerini aşmış olarak suç işlemiş kabul ediliyorlardı.¹²

Osmanlı Devleti'nin suları içinde diğer devletler arasındaki korsanlığı önleme yönündeki gayretleri Osmanlı deniz ticaretinin devamı ve halkın bu olaylardan zarar görmesi endişesi kadar savaşılan devletler karşısında tarafsızlığının korunması gereğinden kaynaklanmıştır. İzinli korsanların hareketleri tarafsız konumdaki bir devletin suları içinde kısıtlanıyorken, devam eden bir savaş sırasında içinde bulunduğu tarafsızlık konumu bu devlete de bazı sorumluluklar yükliyordu. Bu sorumluluklar savaşılan tarafların izinli korsanlarından birine yardım etmemek, bunlar arasında taraf tutmamak ve devletin yetki alanları içinde bunların faaliyetlerini devam ettirmelerini sağlayacak destek bulmalarını önlemek yani tarafsız bölgenin her iki tarafın gemileri için de güvenli bölge olmasını temin etmek idi.

Bu nedenle Osmanlı yönetimi de kaptan ve kıyı bölgelerinin yöneticilerine gönderdiği emirlerde bu konuların teminine önem verdi. Osmanlı tarafsızlığının bir göstergesi olarak denizde savaş halindeki devletlerin gemileri birbirleri ile çarpışırken rastladıklarında donanma kaptanları, zabıtlar ve denizde bulunanlar taraflardan birine yardım amacıyla olaya karışmayıp, bir tarafı diğerine tutmayacaklardı. Ayrıca savaşılan devletlerin gemilerinin aynı anda bulunduğu bir limanda, buradan önce ayrılacak olan gemiye zaman kazandırmak amacıyla düşmanı olan bir başka geminin 24 saat geçmeden limandan ayrılmasına ve Osmanlı limanlarında savaşılan devletlerden biri tarafından korsanlık amacıyla gemi hazırlanmasına izin verilmeyecekti.¹³

İzinli korsanların ülkelerinden uzakta faaliyetlerini devam ettirecek malzeme veya personel temininde buldukları bölgelerin olanakları önem kazanıyordu. Bölge yöneticileri ise denizci, yiyecek, mühimmat ve gerektiğinde gemilerin tamir ve bakımı gibi ihtiyaçlarını karşılayarak, buldukları bölgenin

¹² Tarafsız bir devletin limanının güvenli olması gerekirken 1756 yılında Hollanda'ya bağlı Tanisil Nail limanında demirli bir İngiliz gemisi Fransız korsanının saldırısına uğramış, Hollanda zabıtının bu korsanı uyararak geminin iadesini istemesi üzerine korsan, Fransa ile Hollanda'nın işbirliği içinde olduklarını söyleyerek söz dinlememiş ve gemisiyle açılıp gitmişti. Bunun üzerine Hollanda'daki İngiliz elçisi bu devlete verdiği dilekçesinde İngiliz gemisinin denizcisi, yükü, senet ve defterleriyle eksiksiz olarak geri verdirilmesini ve bundan sonra tarafsızlık ilkesi gereğince Hollanda limanlarında Fransız korsanlarına yardım edilmeyerek, bunların buradan gönderilmelerini istedi, BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 1185 (Eylül 1756).

¹³ 1794 yılında Fransa ile Hollanda, Prusya, İngiltere ve İspanya devletleri arasında savaşın devam ettiği günlerde İzmir limanında Fransızlar bir çamlıca kayığı alarak, içine 8 top ve 80 adam koyup korsanlık için donatmışlar ve bu durumun İzmir'deki İngiliz konsolos vekili tarafından İzmir mollasına haber verilmesine rağmen korsanlık için hazırlanan çamlıca limandan hareket etmişti. Bunun üzerine durumu Osmanlı yönetimine bildiren İstanbul'daki İngiliz elçisinin isteği üzerine tarafsız bir devletin limanında gemi teçhizinin tarafsızlık şartlarına aykırı olduğu ve bundan sonra Osmanlı liman ve iskelelerinden bu şekilde harekete izin verilmemesi için gereken yerlerin kadı ve zabıtlarına emir gönderildi, BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 1482 (Ocak 1794).

olanaklarından faydalanma konusunda bu korsanların işbirliğini sağlamaya çalıştıkları kişilerdi. Nitekim 1757 yılında 13 denizci ve 6 toplu bir İngiliz korsan gemisi Tipodoro Limanı'na gelerek Hanya Gümrük Emini Toprakçiođlu İbrahim'in yardımı ile çoğunluğu Rum kalanı Müslüman reaya olmak üzere 60 kişi toplamış, bu gemi daha sonra Südde Limanı sahilinde bir Fransız kaptanın tüccar gemisini almıştı. Bu olaydan sonra Fransa elçisinin özellikle Gümrük Emini İbrahim'in emirlere aykırı olarak korsana yiyecek ve denizci temininde yardım etmesi üzerine yaptığı şikayet sonucunda, İbrahim hakkındaki iddianın doğruluğu halinde cezalandırılması emri çıktı. Emirlelere aykırı olarak bu gemilere katılan Osmanlı reayaları ise '*müebbeden küreğe vaz*' olunacaklardı.¹⁴

Osmanlı yönetimi sadece idarecilerin değil, halkın da bu korsanlara katılım ve yardımlarını sert yaptırımlarla önlemeye çalıştı. Özellikle kıyı bölgelerinin denizciliğe yatkın halkı bu gemilerde kendilerine kolayca yer bulabiliyordu. Ancak devletin yasaklamalarına rağmen halk kendilerine iş fırsatı sunan bu yabancı devletlerin korsan gemilerine katılmaya devam ediyordu. Osmanlı sularında yakalanan izinli korsanların gemilerinden bir çok Osmanlı reayasını çıkıyordu.¹⁵ Bu şekilde yakalanan Osmanlı reayalarının isim ve eşkalleri İstanbul'a tersaneye haber veriliyor¹⁶ ve yukarıda görüldüğu gibi kürek cezası ile cezalandırılıyordu.

Alınan tedbirler Osmanlı sularındaki yabancı milletlerin korsanlarının faaliyetlerini engellemeye yeterli olmuyordu. 1756 Mart tarihli bir olay korsanlığın engellenmesi yolundaki tüm uyarı ve tedbirlere karşın bir İngiliz kaptanının Osmanlı idaresinin tüm kurallarını ihlal ederek nasıl korsanlık yaptığını gösteriyor. Vilson adlı İngiliz kaptan Akdeniz'de Osmanlı sularında ve İzmir körfezinde Fransa gemilerine saldırınca yakalanmış ve bundan sonra Osmanlı sularında korsanlık yapmayacağının İngiliz elçisi tarafından taahhüt edilmesiyle serbest bırakılmıştı. Ancak bu korsan daha sonra Bođaz Hisarları'na ve Bozcaada'ya gelerek reayadan denizci toplamak istediye de buradaki görevlilerin buna izin vermemeleri üzerine başka adalara giderek buralardan adam topladı. Daha sonra Osmanlı suları içinde kalan Çuka

¹⁴ BOA Fransa Ahkam Defteri No. 34-2/11 Sıra No. 859 (Eylül 1757).

¹⁵ Tuzla yakınlarında bir Fransız gemisini alan İngiliz korsan gemisinin Hıristiyan ve Müslüman Osmanlı reayalarının da bulunduğu görülmüştü. Osmanlı yönetimi İngiltere ve Fransa arasındaki savaş nedeniyle ve bu iki devletin de Osmanlı'nın dostu olmasından dolayı reayalarının bunların gemilerine girmelerini ve bunlara yardım etmelerini yasaklayan emirlere uymayarak İngiliz gemilerine katılan bu kişilerin cezalandırılmasına karar verdi, BOA Fransa Ahkam Defteri No. 34-2/11 Sıra No. 854 (Mart 1757). 1779 yılında Midilli Adası limanına gelen bir İngiliz gemisi burada Müslümanlar'dan asker yazmak isteyince adada bulunan Fransız konsolosu, Fransa ile İngiltere arasında devam eden savaş nedeniyle bu geminin asker yazma amacının Fransız tüccar gemilerine karşı korsanlık yapma isteği olduğu ve bu şekilde asker yazımının emre aykırı olduğu şikayeti ile yetkililere başvurdu. İngiliz gemisinin dümeni alındıysa da durumu öğrenen İzmir'deki İngiliz konsolosunun bu geminin Osmanlı sularında korsanlık yapmayacağına dair söz vermesi üzerine geminin asker yazması engellenerek dümen geri verildi. Ancak bu olaydan bir süre sonra Fransız konsolosu tarafından Zeytinburnu açıklarında *Kumpana* denilen bir İngiliz gemisinin bir Fransız gemisini aldığı haberi geldi, BOA Cevdet Tasnifi Bahriye Belge No. 12571 (Mart 1780).

¹⁶ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 4992 (Temmuz 1734); BOA Fransa Ahkam Defteri No. 34-2/11 Sıra No. 855 (Mart 1757).

Adası'na giderek Fransa'dan İzmir'e giden bir Fransız gemisini, daha sonra Kandiye'de zeytinyağı yüklü bir başka Fransız gemisini aldı; İstendil ve Mikonos Adaları arasında Fransa'dan İzmir'e gelen bir Fransız gemisini ise zorlayarak karaya düşürdü.¹⁷

Osmanlı Sularında İzinli Korsanlığın Düzenlenmesi

Avrupa devletlerinin kendi aralarındaki savaşlar sırasında Osmanlı Devleti tarafsız kalmış ve tarafsızlığını bozacak olayların meydana gelmesinden kaçınmıştır. Bu amaçla Osmanlı suları içerisinde savaşan devletlerden birinin gemisinin diğerininkine zarar vermesini önleyici emirler çıkarılarak, bu izinli korsanların aralarındaki mücadelelerin Osmanlı hakimiyetindeki alanlara geçmeyecek şekilde düzenlenmesine çalışıldı. Bunun için savaşan devletlerin izinli korsanlarının birbirleriyle çatışmaları, Osmanlı yönetimi tarafından belirtilen sınırlar içerisinde yasaklandı. Osmanlı sularına gelen tüccar gemilerinin Akdeniz adaları, Anadolu ve Rumeli sahilinde bulunan kalelerin top altı, liman ve iskeleler içerisinde ve üç mil mesafeden içeride kalan yerlerde bir başka gemiye saldırmamaları kuralı kondu. Bu kuralı çiğneyenlerin yakalanması ise devletlerinin elçi ve konsolosları tarafından yapılacaktı.¹⁸

Osmanlı Devleti'nin II. Viyana Kuşatması (1683) sonrasında başlayan ve 1699 Karlofça Anlaşması ile sona erecek olan uzun savaş yılları sırasında Avrupa'da da Pfalz Veraset Savaşı devam etmekteydi. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin denizde Venedik ile mücadelesi devam ederken, Osmanlı sularındaki deniz ticaretini tehdit eden Venedik ve Malta gemileri tehlikesinin yanı sıra Pfalz Veraset Savaşı'nda devletleri savaşmakta olan izinli korsanların çatışmaları da bu sulara sıçramıştı. Fransa, İngiltere ve Hollanda arasındaki savaştan dolayı bu devletlerin gemileri Osmanlı sularındaki kale ve adalarda birbirlerine saldırmaktaydılar. Ancak Osmanlı Devleti ile dost olan bu devletlerin Osmanlı ülkesinde zarar görmeden ticaret ve yolculuk yapmaları gerekirken birbirlerine saldırıları anlaşma şartlarını ihlal ediyordu. Bu nedenle 1696 yılında Kaptan-ı Derya Mezemorta Hüseyin Paşa'ya gönderilen bir emirde, bu devletlerin İstanbul'daki elçileri ile görüşerek bu olaylara son vermelerini ve denizde ticaret yapan gemilerin korunmasını sağlaması istendi.¹⁹ Osmanlı yönetimi tarafından belli sınırlar içinde korsanlık savaşlarını yasaklama girişimi Akdeniz'de izinli korsanları aktif olan İngiltere tarafından hoş karşılanmadı. Yönetimin bu şekilde 1698 yılında Osmanlı suları içinde kale ve limanların top altında bir hat çizme girişimi İngiliz elçisi Paget'in böyle bir davranışın anlaşmalara aykırı olduğu yönündeki itirazı ile uygulamaya konulamadı.²⁰

¹⁷ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 7682 (Mart 1757).

¹⁸ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 1482 (Ocak 1794).

¹⁹ Saffet, *Mezemorta Hüseyin Paşa*, (Bas. Haz. Yavuz Senemoğlu), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1994, sf. 47.

²⁰ Necmi Ülker, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'deki İngiliz Tüccarlarına Dair Ticari Problemlerle İlgili Belgeler", *XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi -Ticaret Tarihi Araştırmaları-*, Akademi Kitabevi, İzmir 1994, sf. 115-116.

Ancak daha sonra İspanya Veraset Savaşı'nda (1702-1713) çarpışan Fransa-İngiltere ve Hollanda'nın Akdeniz'de karşılaşan ticaret gemilerinin birbirleriyle savaşmaları karşısında, Osmanlı Devleti tarafsızlığının devamını sağlamak üzere 1704 yılında bunların gemilerinin Osmanlı suları, kale altı ve limanlarında savaşmalarını yasakladı ve Osmanlı suları dışında gerçekleşen korsan savaşları sonucu ganimet alınan malların İzmir, İstanbul gibi limanlara getirildiği takdirde, ticaret için ödenmekte olan %3 oranındaki verginin bu mallardan da alınacağı şeklinde karar aldı.²¹ Böylece devletleri arasındaki savaşı denizde devam ettiren izinli korsanların birbirlerine saldırıları Osmanlı suları dışında gerçekleştiği takdirde Osmanlı Devleti'nin müdahale alanı dışında kaldığı için kabul ediliyordu. Ancak bu saldırılar Osmanlı suları içinde -rakip bir devletin gemisine olsa bile- gerçekleştiği takdirde Osmanlı Devleti bunu yasadı gibi kabul ediyordu.

Savaşan devletlerin izinli korsanlarının tarafsız bir devletin sularında gerçekleştirdikleri saldırılar, bu devletin deniz güvenliğini de tehlikeye düşürüyordu. Bu durum özellikle iç ticaretinde büyük ölçüde yabancı devletlerin gemilerine bağımlı durumda olan Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakmıştır.²² İzinli korsanların Osmanlı sularındaki rakip devletin ticaret gemilerine saldırıları, bu gemilerdeki Osmanlı mallarının da zarar görmesine neden oluyordu. Nitekim Osmanlı yönetiminin korsanlık olaylarını yasaklayan sınır çizmesi aynı zamanda Osmanlı sularında gerçekleşen ticareti korumayı amaçlıyordu.²³

Osmanlı yönetiminin korsanlığı yasakladığı sınır çizme çabaları karşısında izinli korsanların kendilerini savunmak için baş vurdukları yol ise korsanlıklarının belirtilen sınırların dışında gerçekleştiğini iddia etmek oluyordu. Nitekim yukarıda bahsedilen *Blackham* adlı İngiliz izinli korsan gemisi ile ilgili Fransa elçisinin şikayeti karşısında İstanbul'daki İngiltere elçisi Paget, olayın Bozcaada'nın top altı sınırlarının dışında meydana geldiğini ispatlamaya çalışarak olayı meşru kılmak istemişti.²⁴

Korsanlık hareketlerini yasaklayıcı sınır olarak kale, liman ve top altı gibi tanımlayıcıların deniz üzerinde kısıtlı bir alana karşılık gelmesi daha geniş mesafelerde gerçekleşen deniz trafiği rotalarını tehlikeye sokuyordu. Bu durum karşısında Osmanlı yönetimi uygulamada hakimiyet hakkını daha geniş bir

²¹ Bu karar daha sonra 1748, 1757/58 ve 1759/60 yıllarında da teyid edildi. Kütükoğlu, *a.g.m.*, sf. 58.

²² XVIII. yüzyılda Osmanlı limanları arasındaki deniz ticaretinde Osmanlı tüccarları tarafından kiralanan yabancı devletlerin gemileri ağırlıklı bir rol oynuyordu, bu konuda bkz. Daniel Panzac, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti", (Çev. Serap Yılmaz), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, IV, İzmir 1989, sf. 179-191.

²³ 1734 Temmuzunda Selanik mutasarrıfından bu tarihte savaş halinde olan Avusturya ve Fransa devletlerinin gemilerinin birbirlerine saldıracaklarını öğrenen Osmanlı yönetimi 'ticaret gemilerinin korunması' için Çuka Boğazı'ndan içeride kalan sulara bu iki devletten her birinin diğerinin gemisine saldırmasının önlenmesi için saldırın her kim olursa, vardıkları limanda gemilerinin dümeninin alınarak hareketlerinin engellenmesi, ayrıca bunların gemilerine adalarda reyadan kimsenin girmemesi emrini verdi, BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 4992.

²⁴ Heywood, *gös. yer.*

alandaki ticaretini güven altına alma yoluna gitti. Avusturya Veraset Savaşı sırasında Osmanlı Devleti, 1744 Kasımında yabancı devletler arasındaki savaşların Osmanlı halkını ve bu sularda yapılan ticareti tehlikeye sokmaması için *'deryâda bir hadd ta'yîn olunub'* denizdeki hakimiyet alanını belirleme yoluna gitmekle beraber müdahale alanını sadece bu hatla sınırlamayıp, *'bu hattın içindeki Osmanlı sularında ve açık denizlerde ... ve Arabistan kıyılarında'* savaş gemilerinin birbirlerine saldırmamaları konusunun devletleri tarafından kaptanlarına sıkıca tembihlenmesini isteyerek, geniş tuttu.²⁵ 1746'da da birbirleriyle savaş halinde İngiltere ve Fransa'ya birer nota vererek Doğu Akdeniz'in Osmanlı hakimiyetinde bulunduğunu, ticaret gemileri hariç hiçbir Fransız ve İngiliz savaş gemisinin 23. boylamın doğusuna geçemeyeceğini, geçerlerse batırılacaklarını, İngiliz ve Fransız ticaret gemilerinin Doğu Akdeniz'de birbirlerine sataşmaları durumunda Osmanlı Devleti'nin bu gemileri alarak iki taraf arasındaki savaşın sonuna kadar iade etmeyeceğini bildirdi.²⁶

1757 yılına ait bir korsanlık örneğinde de Osmanlı Devleti'nin müdahale alanını kale ve top altı ile sınırlı tutmayı, deniz ticaret rotalarının güvenliğinin sağlayacak şekilde geniş tuttuğunu görüyoruz. Bu olayda İngiliz kaptanlar Dimyat'tan Lazkiye'ye gelirken yolda Tuzla yakınlarında rastladıkları bir Fransız gemisini alarak Lazkiye Limanı'na getirmişlerdi. Bu olay üzerine Fransa elçisi, Osmanlı sularında top altında alındığını iddia ettiği geminin iadesini İngiliz elçisi kabul etmediği için geminin iadesinin sağlanması isteğiyle İstanbul'a başvurdu. Bu şikayet üzerine Lazkiye kadısının yaptığı mahkemede İngiliz kaptanlar geminin ahidnameye uygun olarak, Tuzla Limanı'na 25-30 mil kala alındığını söyleyerek kendilerini savundular.²⁷

İngiliz kaptanların iddialarının aksine Fransız kaptanın iddiası ise olayın Tuzla Limanı'na 4 mil mesafede gerçekleştiği şeklindeydi. İngiliz konsolosu da bu konu hakkında Lefkoşa naibinden olayın Tuzla Limanı'ndan 25-30 mil açıkta gerçekleştiği yönünde bir yazı almıştı. Osmanlı yönetiminin yapılan araştırma sonucunda verdiği kararda, olayın belli metreler içinde gerçekleşmesinden çok bu alandaki ticaret rotalarının güvenliğini tehdit edip etmediği dikkate alındı. Buna göre geminin alınması gerek 25-30 mil açıkta ve gerekse 4 milde olsun Osmanlı suları dışında olmayıp her şekilde Osmanlı sularında ve ticaret gemilerinin güzergahında olduğu kabul edilerek alınan geminin iade edilmesi emredildi. Trablusşam valisi, Lazkiye iskelesindeki gemiyi tutulan kayıtlara göre ne şekilde alınmış ise eksiksiz olarak buradaki Fransız konsolosuna teslim ettirecek, teslimi belgeleyen bir senet alacak ve mahkemeden alacağı ilamı da İstanbul'a gönderecekti. İngiliz gemilerinin alınan dümenleri ise İngiliz konsolosu aracılığıyla kaptanlara geri verilerek

²⁵ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 6030 (Eylül 1744).

²⁶ Yılmaz Öztuna, *Osmanlı Devleti Tarihi*, C. II, Faisal Finans Kurumu Yayınları, İstanbul 1986, sf. 121.

²⁷ Topkapı Sarayı Arşivi Belge No. E. 8705; BOA Cevdet Tasnifi, Hariciye Belge No. 8711 (Ocak 1757).

İngiliz ve Fransız kaptanları bundan sonra karşılaşmalarında Osmanlı sularında anlaşmalara aykırı davranmamaları için uyarılacaklardı.²⁸

İzinli Korsanların Tarafsızlık Koşullarını İhlal Etmeleri

Osmanlı yönetiminin suları içinde diğer devletlerin izinli korsanları arasında bir çarpışma olmasını yasaklayan emirlerine rağmen bu tür olaylar sona ermiyordu. Özellikle İngiliz-Fransız korsanlığı nedeniyle ticaretin zarar görmesini önlemeye yönelik tedbirler belgelerde yer alan şikayetlere göre fazla başarılı olamamıştır.

Osmanlı sularındaki gemilerin korsan gemisi olup olmadığının anlaşılmasında kimlik kontrolü önemli olduğu için gemi ve sahiplerinin yolculukları ile ilgili yasal işlemleri yaptırmaları gerekiyordu. 1744 yılında alınan bir karara göre tüccar gemisi ve müsteminlerin beratlarının olup olmadığı kontrol edilecek var ise güvenlikleri sağlanacaktı. Özellikle devlet, gerek Osmanlı reayasının gerekse tüccarının böyle bir devletler arası korsanlığın kurbanı olmalarını önlemek peşindeydi. Bu güvenliğin sağlanmasında geminin bayrağını taşıdığı devletin Osmanlı Devleti'ndeki temsilci ve görevlileri sorumlu oluyorlardı. Yabancı devlete ait bir geminin diğer bir millete ait gemiyi alması durumunda eğer gerekli görülürse bu gemi limanda alı konup incelenecek ve içinden Osmanlı reayasının malı çıkarsa durumun devleti tarafından düzeltilmesi istenecekti. Ancak bu durumun İstanbul'da bulunan bu devletlerin elçi ve konsolosları tarafından onaylanmak üzere ülkelerine yazılması ve cevap gelmesi uzun zaman alacağı için, tüccarların Osmanlı sularında korsanların zararlarından korunmaları amacıyla müstemin gemilerinin konsolosları aracılığıyla güvence vermelerinin sağlanması yoluna gidildi. Osmanlı tüccar ve reayalarının mallarını gemilerine yükleyen ülkelerin kaptanları bu malların kaydını düzgün yapacaklar, iadesi lazım geldiğinde eksiksiz olarak verecekler ve Osmanlı reayaları da malını yüklediği gemi hangi millete ait ise o milletin konsolosundan senet alacaklar, aksi takdirde senet almadıkça mal yüklemeyeceklerdi.²⁹

²⁸ BOA, Fransa Ahkam Defteri No. 34-2/11 Sıra No. 855 (Haziran 1757). Bir yıl sonrasına ait bir kayıttan da böyle bir deniz haydutluğuna uğrayan bu Fransız gemisinin bu olay nedeniyle daha sonra yaşadıkları güçlükleri öğreniyoruz. Fransız kaptana teslim edilmesi gereken gemi İngiliz korsanlarının saldırısı sırasında aldığı top darbesinden dolayı tamire ihtiyacı olduğundan, tamir için yükün dışarı çıkarılması ve başka bir gemiye konulması gerekiyordu. Ancak Lazkiye gümrüğü emini bu geminin yükünden gümrük almadıkça başka bir gemiye yüklenmesine izin vermezken gemi sahibi Fransız tüccar ise bu eşyaların gümrüğünün Akka'daki yükleme sırasında ödendiğini söyleyip aldığı tezkereyi gösterdi. Fransız tüccar, Osmanlı ile Fransa arasında yapılmış olan anlaşma maddelerine aykırı olarak tekrar gümrük istediği şikayeti ve gümrük istenmeden eşyanın başka bir gemiye yüklenmesi isteği ile Osmanlı yönetimine baş vurdu. Bu istek üzerine divandaki Fransız ahidnamesine bakılarak, Fransız tüccarının %3 gümrük vergisini ödeyerek bu ödeme karşılığında aldığı tezkereyi gösterdiğinde tekrar gümrük ödememesi ve Osmanlı sahillerine kaza ile Fransız gemilerinden düşen olursa eşyalarının kurtarılması için her şekilde yardım ve geminin tamiri mümkün değilse başka gemiye kurtarılan eşyanın belirlenen yere götürülmek üzere yüklenip, orada satılmadığı için gümrük ve başka bir verginin istenmemesi şeklinde ahidname maddesine uygun davranılması yönünde emir verildi, BOA Fransa Ahkam Defteri No. 34-2/11 Sıra No. 907 (Mart 1758).

²⁹ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 6030 (Eylül 1744).

Ancak devletin Osmanlı reayalarının yabancı gemilerle mal taşımamaları yönündeki emirleri sonuçsuz kaldı. Bunun en büyük nedeni bu tarihlere Osmanlı deniz ticaretinin zayıflığı idi. 1757 Ekiminde Osmanlı reayasının İngiliz ve Fransız gemilerine bhmelerini yasaklayan bir karar çıkarılmıştı. Ancak İstanbul'un piriç ve kahve ihtiyacının Mısır'dan daha çok İngiliz ve Fransız gemileri ile getirilmesi nedeniyle nakliye işi yalnız Osmanlı tüccarlarının gemilerine kalıp, bunlarında ihtiyacı karşılayamamaları ve böylece bu ürünlerin İstanbul'da eksikliklerinin çekilmesi üzerine bu karar geri alındı.³⁰

Müstemin gemilerine binen Osmanlı reayalarının kayıtlarının dikkatlice tutulması konusu, bu gemiye yabancı bir izinli korsan gemisi tarafından el konulduğu takdirde tarafsız bir devletin reayası olarak malının iadesini temin açısından önemliydi. Nitekim elimizdeki bir örneğe göre Osmanlı suları içerisinde gemi alan bir İngiliz korsan bu gemideki Osmanlı reayasının haklarını gözeterek, bunun can ve mal güvenliğini dikkate almıştı.³¹

İngiltere, izinli korsanlarının Osmanlı reayalarının mallarını yağmalamasını yasaklamıştı ve korsanları tarafından alınan bir düşman gemisinde böyle mallar bulunursa zararın karşılanmasını kabul ediyordu.³² Ancak İngiltere ile Fransa'nın birbirlerine yönelttikleri korsan saldırıları sadece mallarını bu devletlerin gemileri ile nakleden Osmanlı reayalarını tehdit etmiyor, Osmanlı bayrağı taşıyan Osmanlı reayalarının gemileri de saldırılara hedef oluyordu. 1784 yılında Mihal Denoso adlı reyanın buğday yüklü gemisi Sakız Limanı'nda kıyıda fazla uzak olmayan bir noktada İngiliz izinli korsanları tarafından alınmıştı. Osmanlı Devleti'nin geminin iadesi için İngiliz elçisine yaptığı başvuruyu elçi, Mihal'in Osmanlı reayası olmadığı gibi geminin de sahibi olmadığı ve gemide Fransızların bulunduğu gerekçeleri ile kabul etmedi. Buna karşılık Osmanlı yönetimi Mihal'in İstendil Adası reayası olduğunu cizye evrakı ve ada kocabaşısının şahitliği ile ispatladı. Gemi ise ilk olarak bir Fransız'a aitken bu kişi gemiyi bir Venedikli'ye, Venedikli de Mihal'in ortağına satmış, bu kişi de gemi sahipliğinden ilişkisini kestiğini gösteren bir senet vermişti.³³

³⁰ Kütükoğlu, *a.g.m.*, sf. 59.

³¹ Trabluslu tüccar Süleyman, Mısır'dan bir gemiye piriç yükleterek (geminin uyuğu belirtilmiyor) yola çıkmışken gemisi İngiliz korsanı tarafından alınmış ancak korsan, Süleyman'ı ve mallarını İskenderun'a bırakmıştır. Süleyman için asıl mesele buradan sonra başlamıştır. Çünkü İngiliz korsanın el koymadığı malı burada Haleb valisi tarafından alıkonmuş, Süleyman da mallarının iadesi isteği ile İstanbul'a başvurmuştur, BOA Cevdet Tasnifi Dahiliye Belge No. 1759 (tarihsiz). 1780 yılı Mart ayında Tunus tüccarı Elhac Mustafa'nın Fransız gemisine yüklediği malları Trablusgarp açıklarında gemiye saldıran İngiliz korsanı tarafından alınca, bu kişi Fransız kaptanının verdiği ve eşyalarını gösteren senet ve Tunus konsolosunun verdiği belge ile Osmanlı yönetimine başvurdu. Osmanlı Devleti de bu tüccarın İngiliz korsanı tarafından alınan eşyalarının senede göre iadesi için İngiliz elçisine olayı bildirdiyse de konunun nasıl sonuçlandığını bilmiyoruz, BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 4099 (Ocak 1784).

³² Özdemir, *a.g.t.*, sf. 137.

³³ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 4099 (Ocak 1784).

Savaş sırasında tarafsız devletlerin tüccarlarının ticaret ve yol iznini gösteren kağıtları tam olduğu takdirde mallarına savaştan devletler tarafından müdahale olunmaması kaidesi, savaş halindeki devletlerin tüccarlarını, düşman gemileri tarafından gemileri ve malları alınmadan ticaret yapmak için tarafsız olan bir devletin izin kağıtları ve bandırası ile yola çıkmaya yöneltiyordu. Ancak bu önlem de her zaman kurtulmalarına yeterli olmamıştır. Mayıs 1794'te, bu sırada Fransa ile savaş halinde olan Hollanda tüccarları Danimarka bayrağı taşıyan iki gemi ile İzmir iskelesine geldiler. Burada Fransızlar bu geminin düşmanlarına ait olduğu gerekçesi ile içindeki malları zapt ettiler. Ancak gemide sadece Hollanda tüccarının değil Osmanlı reayasının da malı vardı. Bunun üzerine Osmanlı yönetimi Fransız konsolosuna baş vurarak, anlaşmaya göre tarafsız devletlerin reayalarının ellerindeki belgelerine itibar edilerek mallarına saldırmamaları gerektiği için Fransızlar'ın Osmanlı reayalarından aldıkları malların tutulmuş olan deftere göre eksiksiz olarak teslim edilmesini istedi.³⁴

Yabancı devletlerin izinli korsanları kendilerine tanınan sınırı aşip ta Osmanlı suları içinde gemilere saldırdıklarında -bu gemiler savaşta buldukları devletin gemisi bile olsa- Osmanlı Devleti tarafından konulmuş ve devletler arasında yapılmış olan anlaşmalarda belirtilen kurallara uymadıkları için kovuşturmaya uğruyorlardı. Böyle durumlarda bu korsanların gittikleri limanın bulunduğu bölgenin idareci ve mahkemesi bunların yakalanarak yargılanmasından sorumlu oluyorlardı. Böyle davranan bir gemi herhangi bir Osmanlı limanına geldiği zaman buradaki idareciler, geminin ait olduğu devletin konsoloslarının yardımı ile gemiye el koyuyorlardı. Bu şekilde alınan geminin hareketini önlemek amacı ile dümenine el konuluyor ve gemideki tüm eşyaların bir listesi hazırlanarak liman reisine teslim ediliyordu. Kıyı bölgelerinin idarecilerine gönderilen emirlerde korsanlık yapan gemi kaptanlarının isimlerinin İstanbul'a bildirilmesi, tüccar gemileri limandan birkaç mil açılmadıkça korsan gemilerinin açılmasına izin verilmemesi, Osmanlı reayasından bu gemilere girmek isteyen olursa bunların isimleri de İstanbul'a bildirilmesi, halktan da satılmak istendiği takdirde korsanlık mallarının birer ticaret malına dönüşmemesi için satın almamaları isteniyordu.³⁵

³⁴ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 2445 (Mayıs 1794).

³⁵ BOA, Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 6030 (Eylül 1744); BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 4992 (Temmuz 1734); BOA Fransa Ahkam Defteri No. 34-2/11 Sıra No. 855 (Haziran 1757). Avusturya Veraset Savaşları sırasında Osmanlı liman ve iskelelerindeki idarecilere İngiliz-Fransız savaşı sırasında bu devletlerin gemilerine birbirlerine karşı Osmanlı sularında korsanlık yaptıkları takdirde, saldıran taraf hangi limana giderse gitsin gemileri bağlanarak, dümenlerinin alınması ve durumun İstanbul'a haber verilmesi emri gönderilmişti. Ancak bu emre rağmen Fransız konsolosu 1746 yılında emrin uygulanmadığı Fransız gemilerini alan İngiliz gemilerinin gittikleri limanlarda tutuklanmadıklarını, bu durumun ticarete ve halka zarar verdiğinden şikayet etmişti. Nitekim daha sonra 31 İngiliz korsanı, Karaman yakınlarında alarak korsanlık amacıyla donatıkları bir Fransız kaptanın gemisi ile su almak amacıyla Kızılhisar Limanı'na geldiklerinde Rodos'un Fransız konsolos vekilinin durumu Kızılhisar yetkililerine bildirmesi üzerine gemi limanda alıkonuldu, BOA Fransa Ahkam Defteri No. 34-2/11 Sıra no. 35 (Nisan 1746).

Akdeniz'de özellikle İngiliz izinli korsanları etkin idi. Ancak bu korsanların kendilerine tanınan sınır ve yetkiler içerisinde hareket etmeyerek, sadece devletlerinin savaş halinde olduğu Fransa'ya değil Akdeniz'de ticaretlerini devam ettiren tarafsız devletlerin tüccarlarına da saldırmaları bu devletlerin tepkisini çekti. Osmanlı Devleti'nin Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan sonra Ruslar ile yapacakları bir ticaret anlaşması ile ilgili olarak Akdeniz ve Karadeniz'deki ticaret serbestliği konularını görüşmek üzere 10 Şubat 1780 tarihinde yapılan divan toplantısında konu İngilizlerin ve deniz haydutlarının ticarete verdikleri zarar üzerinde odaklanmıştı.³⁶

Fransa'nın, Amerikan Bağımsızlık Savaşı sırasında Amerikalılara yardımından dolayı aralarında 1778 yılında çıkan savaşta İngiltere, Fransa'ya mal taşıdıkları suçlaması ile Hollanda, Danimarka ve kuzeyde iskelesi olan bazı Alman gemilerine el koyuyordu. Bu şekilde Rus bayrağı taşıyan bazı gemiler de kontrol amacıyla İngiliz tersanelerine götürüldüler. Gemilerine İngilizler tarafından el konulan bu devletler Rus İmparatoriçesi Katerina'ya müracaat ettiler. Bu durum üzerine Fransa, İsveç ve Danimarka aracılığı ile Katerina'ya bir teklif götürdü. Bu teklif dost olan Rusya, Danimarka ve İsveç devletlerinin aralarında bir *tarafsızlık* birliği oluşturarak, bu üç devletin gemilerinden oluşan bir donanma hazırlanmasını içeriyordu. Buna göre yasaklanmış olan bir ürünü taşımayan bu devletlerin tüccar gemileri savaşmakta olan İngiltere ve Fransa limanlarına serbestçe gidip gelebilecekler, savaşan devletlerden herhangi biri tarafından bunlara bir saldırı olursa tarafsız devletlerin hepsi bu gemiye saldırıp intikam alabileceklerdi. Tarafsız devletlerin gemilerini savaşan devletlerin saldırılarından korumak amacıyla savaşmış gibi bir donanma hazırlamalarını içeren bu ittifak diğer devletlere de açıktı. Petersburg'taki İngiliz elçisi bu ittifakın yürürlüğe girmesine engel olmak istediye de bunda başarılı olamadı. Daha sonra bu ittifaka Avusturya, Prusya ve Portekiz'de katıldılar. İttifak 1783 yılında İngiltere'nin yeni kurulan Amerika Birleşik Devletleri'ni kabul ederek Fransa ile barış yapmasına kadar, müttefik devletlerin donanmaları ile diğerlerinin tüccar gemilerini korumaları şeklinde devam etti.³⁷

Osmanlı yönetimi de Fransa ile İngiltere arasında ortaya çıkan bu savaş sırasında daha önceki savaşlarda çıkarılan kurallara uyulmasını içeren bir karar aldı. Ancak iki tarafın gemileri bu emre uymayarak birbirlerine rastladıkları her yerde savaşırken, Osmanlı ve diğer tüccar gemilerini de Fransız veya İngiliz malı taşıdıkları gerekçesi ile ele geçiriyorlardı. Bu durum karşısında tarafsız devletler kendi tüccar gemilerini korumak amacı ile Osmanlı sularına kendi savaş gemilerinden gönderdiler.³⁸

³⁶ Virginia Aksan, *Ahmed Resmî Efendi (1700-1783)*, (Çev. Özden Arıkan), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1997, sf. 176.

³⁷ Yakovaki, *Rusya Tarihi*, Bulak Matbaası, 1244, sf. 97-99.

³⁸ Ahmet Cedvet Paşa, *Tarih-i Cedvet*, C. I, (Sad. Dündar Günday), Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983, sf. 411.

İzinli korsanlığın amacının dışında kullanılarak savaşıyan devletler kadar tarafsız devletlerin ticaretine verdiği zararlar karşısında XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa devletleri arasında bu uygulamanın son bulması yönünde çalışmalar başladı. 1856 yılındaki Paris Deklerasyonu'nda Amerika Birleşik Devletleri dışındaki Avrupa devletleri tarafından alınan korsanlık lisansı verilmemesi şeklindeki kararlarla izinli korsanlık uygulaması son buldu.³⁹

Sonuç

İzinli korsanlığın meşruluğu savaş koşulları içinde kabul ediliyordu. Savaş halindeki bir devletin izinli korsanlarının düşman gemilerini alma yetkisi, savaş dışı, tarafsız devletlerin sularında ve bu devletlerin gemileri için geçersiz oluyordu. Osmanlı Devleti de, Avrupa devletleri arasındaki savaşlar sırasında sularına sızrayan izinli korsanlık saldırıları karşısında tutumunu tarafsızlık konumuna göre belirledi. Bu konumunun gereği olarak Osmanlı yönetimi hakimiyeti altındaki sularda izinli korsanlık savaşlarını ve bu korsanlara yardımı yasakladı. Böylece bu sular sadece tarafsız devletlerin gemileri için değil, savaşmakta olan izinli korsanlar için de güvenli bölge haline geliyordu.

Osmanlı Devleti'nin sularındaki izinli korsan savaşlarını denetlemeye yönelik önlemleri bu korsanların yetkilerini ihlali nedeniyle fazla etkili olmadı. Nitekim bu korsanlar Osmanlı suları içinde düşman devletin gemilerine saldırıyor, tarafsız devletlerin gemileri de zaman zaman bu saldırıların kurbanı oluyorlardı. Bu izinli korsanların devletleri arasındaki anlaşma şartlarına uymayarak, tarafsız bir bölgede düşman veya tarafsız bir devletin gemilerini almaları aynı zamanda uluslar arası hukukun da ihlali anlamına gelmektedir. Ancak Osmanlı Devleti'nin bu tür ihlalleri yapan izinli korsanları yakaladığı zaman korsanlık iznini gösteren belgelerinin mevcut olması durumunda bunları tutuklamayarak, sadece alınanların iadesinin sağlanması ve suları içinde bu tür hareketleri önleme yolundaki gayretleri, devletin yabancı devletlerin izinli korsanlarının hukuki durumunu kabul ettiğinin bir göstergesidir. Tüm yaptırım ve tedbirlere rağmen izinli korsan saldırılarının önlenememesi bu tarihlerde Osmanlı Devleti'nin suları üzerindeki hakimiyetinin yetersizliğinin bir göstergesi kabul edilebilir.

³⁹ Rogozinski, *a.g.e.*, sf. 273.