

IUSTINIANUS, DIGESTA XIV. 2:
GEMİDEN MAL ATIMINA İLİŞKİN RHODOS YASASI HAKKINDA

THE DIGEST OF JUSTINIAN, XIV. 2:
CONCERNING THE RHODIAN LAW OF JETTISON

LATİNCE ASLINDAN ÇEVİREN: ERKAN KURUL*

*Antoninus dicit Eudaemoni: "Ego orbis terrarum dominus sum,
lex autem maris, lege Rhodia de re nautica res iudicetur,
quatenus nulla lex ex nostris ei contraria est.
Idem etiam divus Augustus iudicavit¹".*

Ege Denizi'nin güneydoğusundaki jeopolitik konumuna paralel olarak Rhodos Adası antikçağdan günümüze kadar süre gelen süreçte ticari, sosyal, kültürel ve dini yaşamın etkileşim merkezlerinden biri olarak ön plana çıkmıştır. Söz konusu coğrafi önemine ek olarak Rhodos; Hellas, Küçük Asya ve Mısır üçgenindeki antik ticaret rotasının da başkenti statüsüne erişmiştir². Adanın sahip olduğu bu coğrafi ve ticari üstünlüğü doğrultusunda Rhodos ve Rhodoslular tarihi, siyasi, ekonomik ve askeri konulardaki birçok tarihsel olayda başat role sahip olmuşlardır. Bu çerçevede, Rhodos'un Akdeniz'deki gücünü belirgin bir şekilde ortaya koyduğu ve bu gücün uzunca bir süre etkisini sürdürdüğü (özellikle M.Ö. VII-II. yüzyıllar arası) alan ise denizcilik olmuştur. Rhodoslular denizcilik özelinde sahip oldukları üstünlükleriyle aynı doğrultuda bölge genelindeki (ticari, askeri, siyasi, dini vb.) erkleri de bünyelerinde birleştirmişlerdir. Öyle ki Hellenistik Dönem'de *thalassokratik*³ bir

* Arş. Gör., Akdeniz Üniversitesi, Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü, Akdeniz Eskiçağ Araştırmaları Anabilim Dalı, Antalya. erkankurul@akdeniz.edu.tr

¹ Antoninus Eudaemon'a cevap verdi: "*Ben yeryüzünün hâkimiyim, denizlerin hâkimi ise yasadır. Bu dava Rhodosluların Denizcilik Yasası uyarınca bir karara bağlansın, öyle ki bu yasanın maddelerindeki hiçbir hüküm bizim yaşamıza da aykırı değildir. Tanrısal Augustus da aynı hükme varmıştı*". Rhodos Denizcilik Yasaları'ndan alıntılanan bu anekdot (Dig. XIV. 2. 9) İmparator Antonius Pius veya Marcus Aurelius'a yazılmış olan (Wagner 1997, 358) bir mektuba (*scriptum*) imparator tarafından verilen cevabı (*rescriptum*) içermektedir. Bu doğrultuda imparatorun mektubun yazarı Eudaemon'a verdiği bu talimat niteliğindeki yanıt Rhodos Denizcilik Yasaları'nın Roma ve akabinde de Doğu Roma İmparatorluğu nezdindeki geçerliliğini ve etkisini yansıtmaması bakımından oldukça önemlidir.

² Witzthum 2002, 2.

³ Hellence "θάλασσα" (deniz) ve "κρατεῖν" (güçlü olmak, muktedir olmak) sözcüklerinin birleşiminden oluşturulan θαλασσοκρατία (*thalassokratia* = denizde muktedir, denizlere hâkim) kelimesi, genellikle denizlerde kurulmuş olan askeri ve ticari egemenliği tanımlamak amacıyla kullanılmaktadır. Aynı zamanda deniz gücünün esas alındığı ve devlet politikasının da merkezi otoritenin sahip olduğu deniz gücü orantısında oluşturulduğu yönetim şekline verilen terimsel adlandırmadır. Örnek olarak Bronz Çağı'nda Girit (Minos) Uygarlığı, Arkaik Dönem'de Fenike ve Etruria, Klasik Dönem'de (M.Ö. 478 yılında kurulmuş olan) Attika-Delos Deniz Birliği'nin liderliğini üstlenen Atina ve Hellenistik Dönem süresince de Kartaca, Rhodos, Girit ve Mısır merkezli Ptolemaios Devleti *thalassokratik* bir rejim çerçevesinde politikalar geliştirmişlerdir. *Thalassokrasi* rejiminin ortaya çıkışı hakkında en erken dönemlere ait bilgilendirmede bulunan Thukydides (I. 4) ve Strabon (I. 3. 2)

yönetim politikası benimseyerek Doğu Akdeniz'in en önemli ve en etkili güç odaklarından biri haline gelmişlerdir. Söz konusu çevirinin içeriğini oluşturan ve Rhodoslulara atfedilen denizcilik yasaları da Rhodosluların Hellenistik Dönem boyunca sürdürmüş oldukları deniz hâkimiyetinin ve denizcilik geleneklerinin bir yansıması olarak ortaya çıkmıştır⁴. Bu bağlamda, aşağıda çevirisi sunulan metin bu yansımanın bir ürünü olarak, Rhodoslu denizciler tarafından geliştirilen ve ardından da Klasik-Hellenistik Dönemler boyunca çeşitli uluslar-milletler tarafından kullanım görmeyi sürdüren deniz hukuku külliyyatının (sözlü [jargon] ve yazılı [kanun] biçimlerdeki) bir derlemesini içermektedir. Daha sonra bu yasalar Romalı⁵ ve Doğu Romalı hukukçular tarafından imparatorluklarının kamusal-özel yasal mevzuatlarına dâhil edilmiş⁶ ve Ortaçağ'a kadar da yürürlükte kalmaya devam etmiştir.

Söz konusu çevirinin tarihsel geçmişine kısaca değinilecek olduğunda, bu yasal düzenlemelerin Doğu Roma İmparatoru I. Iustinianus Dönemi'nin (M.S. 527-M.S. 565) önde gelen hukukçuları tarafından metin haline getirildiği bilinmektedir⁷. Yönetimi devralmasıyla birlikte imparatorluk sınırları içerisindeki siyasal ve toplumsal birliği baştan tesis etmeye çalışan I. Iustinianus bu hedefi

eserlerinde Girit'in efsanevi kralı Minos'u antikçağda bilinen ilk donanmayı oluşturan amiral olarak aktarmaktadırlar. Buna ek olarak Thukydides Minos'un Akdeniz'i korsanlardan temizleyebilmek ve Girit'in vergi gelirlerini daha düzenli bir hale getirebilmek ve bu suretle de Akdeniz'in güvenlik garantörü olabilmek adına büyük bir mücadele verdiğini ve bu doğrultuda da *thalassokrasi* rejiminin kurucusu olduğunu belirtmektedir. *Thalassokrasi* rejimi hakkında farklı akarımlarda bulunan diğer yazarlardan Herodotos da eserinde (I. 171, 172; III. 122) Minos'un denizlerdeki hâkimiyetine yönelik benzer gönderimlerde bulunmaktadır. Platon da Yasalar (νόμοι) adlı eserinde (leg. 706a) Minos'un Atina'dan vergi alabilecek kadar denizlerde muktedir bir kral olmasından bahseder ve Minos'un deniz gücünü Atina'nın deniz gücüyle mukayese eder. Apollonios Rhodios da (*Argon*. IV. 1564) Minos'un hüküm sürdüğü Girit Adası periferisindeki Ege Denizi karasuları hakkında aktarımda bulunurken Girit kralının bölge coğrafya üzerindeki etkisine ve gücüne işaret eden Minos'un Denizi (πέλαγος Μίνωιον) tabirini kullanır. Diodoros (IV. 79. 1) ise, Minos'un Sicilya'ya düzenlemiş olduğu deniz seferi hakkında bilgi verirken Girit kralını Μίνως δ' ὁ τῶν Κρητῶν βασιλεὺς θαλαττοκρατῶν κατ' ἐκείνου τοῦ χρόνου = *O zamanlarda denizlerin hâkimi (hükmedicileri) olan Giritlilerin kralı Minos* şeklinde tanıtır. *Thalassokrasi* rejimi hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Constantakopolou 2007, 90-99; Hauben 2013, 40-41; Abulafia 2014, 39 vd.. Rhodos'un Hellenistik Dönem'deki deniz hâkimiyeti hakkında ayrıca bk. Magie 1950, 71-72; Gabrielsen 1997, 61-62. Kartaca'nın denizcilik konusunda diğer uluslardan üstün olduğuna yönelik Polybios'un değerlendirmesi hakkında ayrıca bk. Polyb. VI. 52; Kartaca limanının 220 gemi alabilecek bir kapasiteye ve oldukça geniş bir iç hacme sahip olduğu konusunda Appianos'un aktarımı hakkında ayrıca bk. *Pun*. 96.

⁴ Denizcilik konusunda deneyim kazanmış halkların-ulusların gemicilik konusunda kapsamlı bir bilgi birikimine sahip olmaları beklenmedik bir olgu değildir. Bu doğrultuda, denizlerde uzunca bir süre egemenlik kurmuş ve üst düzey bir tecrübe seviyesine ulaşmış ulusların geleceğe yönelik bilgi aktarımları yalnızca tarihi ve coğrafi alanlarda değil, hukuki konularda da gerçekleştirilmekteydi. Rhodos da bu kapsamda yaklaşık beş yüz yıllık (M.Ö. VII-II yüzyıllar arası) gemicilik tecrübesine sahip *thalassokrasik* bir rejim olarak oldukça kapsamlı bir deniz hukuku külliyyatını gelecek uluslara miras bırakmıştır. Rhodos Denizcilik Yasaları hakkında ayrıca bk. Anonym. *Nom. Rhod.*; Kurul 2014, 527-534.

⁵ D. C. Gofas'a (1995, 31) göre Romalıların bu yasal düzenlemelerle ilk olarak karşılaştıkları zaman dilimi Kartaca Savaşları'nın sona erdiği ve paralelinde de Roma'nın Akdeniz genelindeki deniz hâkimiyetini güçlendirdiği döneme denk gelmektedir. Buna ek olarak Romalıların Rhodos'u bir eğitim merkezi olarak kullanmaları ve adadaki hatipleri, hukukçuları ve sofistleri sıklıkla ziyaret etmeleri bu yasal sistemle tanışmalarını sağlayan diğer bir etmen olmalıdır.

⁶ Sanchez – Ellart 2013, 3970.

⁷ Kurul 2014, 532.

doğrultusunda öncelikli olarak imparatorluğun içinde bulunduğu buhran ve kargaşa ortamına refah getirecek bir yasama sistemi oluşturma amacını ortaya koydu⁸. Bu kapsamda hızlı bir şekilde hukuksal odaklı reformlar gerçekleştirmeye başladı. Zira hüküm sürdüğü dönemde yürürlükte olan Roma Hukuku'nun içeriği, devrin yöneticilerinin ve yargıçlarının bağlı kalmaya çalıştığı, ancak uygulama aşaması bakımından uygulayıcılarının ve de magistratların kavrayış güçlerini aşan, hem çok kapsamlı hem de oldukça çeşitli bir mevzuatlar karmaşası oluşturuyordu. Buna ek olarak, M.S. VI. yüzyıl hukukçuları, bu devrdeki metinler yığınıyla başa çıkamıyorlardı. Bu gibi sebeplerden dolayı Roma Hukuku'ndaki birçok çelişki ve tutarsızlık, çeşitli dönemlerde, Doğu Roma bünyesindeki memurlara adli açıdan mahkemelerde taraf tutma, davaları sürüncemede bırakma, adil olmayan kararlar verme, zorla para toplama vb. fırsatları veriyordu.

I. Iustinianus, bu doğrultuda tahta çıkışından kısa bir süre sonra, eski imparatorluk kararnamelerini baştan sona inceleyip mevcut yasal mevzuatı tekrardan derleme işine girişti. Iustinianus bu derlemenin temel amacını, davaların süresini (*prolixitas litium*) kısaltmak, rüşvetçiliğin önüne geçmek, kurumsal-bireysel kayırmaları engellemek ve hukukçuların denetimini sağlamak olarak belirlemiştir. Belirlemiş olduğu bu amaçları kapsamında, M.S. 13 Şubat 528'de, bir önceki *codex*'in yayınlanmasından tam 90 yıl sonra, *Codex Theodosianus*'un hükümlerinden artık hukuki geçerliliğini yitirenler ve de eski imparatorluk emirnameleri elendikten sonra geriye kalan yasa maddelerini tek bir kitapta toplamak üzere döneminin ünlü hukukçusu Tribonianus⁹ başkanlığında bir komisyon kuruldu¹⁰. Bu komisyona imparatorluğun tüm yasal metinleri üzerinde değişiklik yapma, gereksiz bulunan yasa maddelerini çıkarma, kelime-cümle ekleme veya farklı başlıklar altında dağınık halde bulunan yasa maddelerini tek bir düzen formatında toplama konusunda sınırsız yetkiler verildi. Belirtilen yetkilerle donatılmış komisyon tarafından yürütülen bu kapsamlı çalışma oldukça hızlı bir biçimde tamamlanarak M.S. 7 Nisan 529 yılında *Codex Iustinianus* başlığıyla yayımlandı. Yayımlanmış olan yeni *codex*, Roma ve Doğu Roma imparatorluklarına ait tüm kararnameleri tek bir ciltte toplamış oldu. Yapılan bu düzenlemenin hemen ardından yeni bir çalışmaya daha el atıldı; bu çalışma eski Roma hukukçularının adli düzenlemeler kapsamındaki tüm eserlerinin ortak bir hukuk külliyatı başlığında toplanmasını hedeflemekteydi. Oluşturulacak olan yeni hukuk sisteminde tam bir birlik oluşturulabilmesi amacıyla, yasal metinlerde geçen tekrarların ve çelişkilerin de ayıklanması gerekiyordu. M.S. 530 yılında bu hedefi gerçekleştirebilmek amacıyla, olağanüstü bir dikkatle çalışan, döneminin en önde gelen hukuk âlimlerinden biri olan Tribonia-

⁸ De Giovanni 2012, 105; "Roma hukuku her zaman üniter bir özellik sergilemiştir ve hiçbir zaman kanunlaştırılmamıştır. Ancak V. yüzyılda Batı Roma İmparatorluğu nihai çöküş dönemine girerken, Doğu Roma'da Roma hukuk malzemelerinin derlenmesine başlanır, ama bu kısmi bir işlemdir, çünkü Constantinus'tan itibaren yayınlanmış yasalarla sınırlıdır. Ancak Doğu Roma İmparatoru Iustinianus VI. yüzyılda hem Roma yasaları hem de içtihat hukuku açısından büyük bir derleme hazırlar ve gelecek nesiller için paha biçilmez değerde, birçok Avrupa ülkesinde yüzyıllar boyu geçerli olan hukukun temelini oluşturacak bir hukuk mirası bırakmış olur".

⁹ Tribonianus'un doğum tarihi tam olarak bilinmemektedir ancak kendisinin M.S. 545 yılında ölmüş olabileceği düşünülmektedir. Büyük olasılıkla Pamphylia Bölgesi'ndeki Side Kenti vatandaşıdır. Özellikle hukuk tarihi alanında derin bilgi sahibi bir hukukçudur. İmparator I. Iustinianus zamanında saray quaestor'u olarak görevde bulunmuştur. I. Iustinianus Dönemi'nde yapılan yasal düzenlemeleri gerçekleştiren heyetin içinde yer almıştır. Hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Enßlin 1937, 2419-2426; Browning 1980, 19; Kaegi – Kazhdan 1991, 2114; Gibbon 1995, 309-310. Tribonianus'un Iustinianus tarafından quaestor olarak atanmış olması hususunda bk. Proc. *anek.* XX. 16; yasaları kötüye kullanmış olduğu konusundaki iddia hakkında bk. Proc. *de Bell.* I. XXIV. 16; Ölümü hakkında bk. Proc. *de Bell.* I. XXV. 2.

¹⁰ Mousourakis 2012, 73.

nus'un başkanlığında ve çeşitli alanlarda (özel, kamusal, ticari, medeni ve askeri hukuk) uzmanlığa sahip olan on altı hukukçunun bir araya gelmesiyle kurulan yeni bir komisyon daha toplandı. Bu kapsamlı ve bir o kadar da ayrıntı içeren çalışma ise üç yılda tamamlanabildi. Böylelikle çeviriye kaynaklık eden elli ciltlik *Digesta*, ya da Hellence'deki tabiriyle *Pandektes* (πανδέκτης) M.S. 16 Aralık 533'te yayınlandı. Diğer bir hukuk külliyesi olan ve Yeni Roma Medeni Hukuku'nun temel ilkelerini dört ciltte özetleyen *Institutiones* (İlkeler) de aynı yılda çıkartıldı (M.S. 21 Kasım 533). Böylelikle *Institutiones*, *Digesta* ve *Codex*, Roma Hukuku'nun sınırlandırıldığı ve tamamıyla kontrol altına alındığı yeni bir yasal mevzuatlar bütünü temsil eder hale geldi. M.S. 534'ten sonra çıkartılan diğer İmparator emirnameleriye *Novellae Constitutiones* (Yeni Düzenlemeler) başlığıyla farklı bir derleme çatısı altında bir araya getirildi ve Hellence'ye çevrilerek yayınlandı. Bu dört parçalık muazzam hukuk külliyesi, Batı Avrupa'da Roma Hukuku'nun incelenmeye başladığı XII. yüzyıldan itibaren, *Corpus Iuris Civilis* (Medeni Hukuk Yasası) diye adlandırılan hukuk sisteminin de temelini oluşturmuştur. Öyle ki öncelikle Roma ve ardından Doğu Roma İmparatorluğu hukukçularının böylesine usta bir düzen formatında oluşturdukları "Denizcilik Hukuku" külliyesi (mal üreticilerinden meydana gelen bir toplumun ilk ve tek evrensel hukuku, yani en basit anlamıyla mal sahibi-müşteri arasındaki alım-satım, aidiyet, borç, sözleşme ve diğer yükümlülükler gibi ilişkileri ortaya koyan Roma Denizcilik Hukuku) hakkında bilinenler ışığında, özel denizcilik hukukuna ilişkin en kusursuz hukuksal sistem olma özelliğine sahiptir¹¹.

IUSTINIANI DIGESTA: XIV. 2: DE LEGE RHODIA DE IACTU¹²

XIV. 2. 1: PAULUS, Görüşler, 2. Kitap:

Şayet bir geminin hafifletilmesi maksadıyla (gemiden) kargo-yük atımı (= *müşterek avarya*) gerçekleştirilmişse, (bu avarya işlemi sırasında oluşan) kayıp herkesin yararı uğruna verilmiş olduğundan söz konusu zararın yine her bir kişinin (müşterek) katkısıyla telafi edilmesi *Rhodos Yasası* uyarınca güvence altına alınmıştır.

XIV. 2. 2: PAULUS, Duyurulara (İlanlara) İlişkin, 34. Kitap:

Şayet bir gemi tehlikeli bir durumdayken avarya işlemi gerçekleşmişse ve eğer ki avaryaya uğramış malların sahipleri naklettikleri malları için bir sözleşme de yapmışlarsa, bu sözleşme uyarınca geminin kaptanını dava etmelidirler. Daha sonra o (kaptan) ise sözleşmeye uygun olarak zararın müşterek bir biçimde paylaşılması için malları sağlam kalmış (hasar görmemiş) kişilere karşı dava

¹¹ Witzthum 2002, 1. Söz konusu hukuki derlemeler Avrupa'da, denizcilik konusunda önde olan devletlerin hukuksal sistemlerinde de yer almıştır. Konu hakkında ayrıca bk. Zimmermann 1992², 411.

¹² Söz konusu çeviride Paul Krueger ve Theodor Mommsen'in birlikte editörlüğünü üstlendikleri ve Iustinianus Dönemi hukukçuları tarafından derlenen *Corpus Iuris Civilis* isimli eserin birinci cildindeki *Digesta* edisyonu (*Dig.* XIV. 2) temel alınmıştır. Buna ek olarak metnin çevirisi sırasında A. Watson'un (1985, 419-422) İngilizce ve C. Eduard Otto ile Bruna Schilling'in (1831, 146-151) ortaklaşa hazırladıkları Almanca edisyonlardan da yararlanılmıştır.

Maddenin ana başlığını oluşturan "*De Lege Rhodia de Iactu*" Türkçe'de "(*Gemiden*) *Mal Atımına İlişkin Rhodos Yasası*" karşılığını vermektedir ve bu madde başlığı Türk hukuk terminolojisinde "*Müşterek Avaryaya İlişkin Rhodos Yasası*" tabiriyle (Çağa 1978⁵, 9; Erdoğan 2011³, 79; Kaner 2013³, 3) adlandırılmaktadır. Çevirideyse başlığın söz konusu terminolojik çevirisi yerine metnin aslına sadık kalınarak ana başlığın filolojik tercümesi tercih edilmiştir.

açabilir. Örneğin Servius (konuyla alakalı olarak) zararın tazmini sağlanıncaya kadar geminin kaptanı ile yapılmış olan sözleşme gereğince kaptanın diğer yolcuların kargolarını (mallarını) alıkoyması gerektiği önerisinde bulundu. Ancak kaptan malları alıkoymasa bile, sözleşme uyarınca yolculara karşı ayrıca bir dava açma hakkına sahip olacaktır: Ve lakin hiçbir yüke sahip olmayan yolcular varsa ne olacak? Eğer (onların gemide yüklü herhangi bir eşyası) varsa elbette onların alınması çok daha uygun olur. Diğer yandan herhangi birisi bir geminin tamamını kiralamış olsa dahi, sözleşme uyarınca tıpkı gemide belirli bir alanı kiralamış olan yolcular gibi dava açabilir: zira başkalarının kayıpları aracılığıyla kendi mallarını hasarsız bir şekilde kurtaranların da (avarya sonucunda ortaya çıkan) zarara ortak olmaları (iştirak etmeleri) en doğrusudur.

XIV. 2. 2. 1: Şayet herhangi bir mal kaybı olmadığı halde gemi hasar görmüşse ya da donanımından bir parça kaybetmişse ve (taşınan) mallar için de nakliye ücreti alınmışsa (geminin hasarına yönelik) hiçbir iştirak yapılmamalıdır, zira geminin donanımının durumu ile bir kişinin yanında götürdüğü malların bedeli birbirinden farklıdır. Şayet bir usta (kendisine verilen işi yaparken) örsünü ya da çekicini kırmışsa (bu durumda) işi yaptıran kişiye herhangi bir mesuliyet de yüklenemez. Ama eğer yolcuların tutumundan veya bir panik neticesinde bir hasar gerçekleşmişse bizzat bu (hasara ait) zararın (yolcular tarafından) telafi edilmesi gereklidir.

XIV. 2. 2. 2: Aynı gemideki birçok tüccar farklı türden malları güvertede bir araya getirmişken ve de buna ek olarak bu aynı gemide köleler ve özgür kişilerden oluşan birçok yolcu seyahat ettiği sırada vuku bulan şiddetli bir fırtına esnasında gemiden mal atılması (avarya) işlemi zaruri bir hale gelir. Bu durumda sorgulanması gerekenler şunlardır; Acaba gemi için yük teşkil etmeyen (yükte hafif) değerli taş ya da inci türünden mal yükleyenler de dâhil herkesin mi, gemiden mal atması gerekir? (Böyle bir durumda) atılması gerekli mal hangisi olmalıdır? Özgürlerin yanısıra tutsaklar tarafından da mal atılması gerekir mi? Ve bu durum nasıl bir davayla çözümlenebilir? (Avarya işlemine ilişkin) bu yükümlülük gemi kargosunun hayrına olduğu için gemiden mal atımı yapmış olan kişiler arasında bulunan herkese geri ödeme yapılması herkesi hoşnut eder. Bu suretle geminin kaptanının dahi yükümlülük altına alınmış olması doğru olur. Atılacak olan malın miktarını ise malların değerine göre tevzi etmek gereklidir. Özgür insanlar için hiçbir değer biçilmez (özgür insanlar için bir fiyat bildiriminde bulunulamaz). Sözleşme gereği kayıp malların sahipleri denizciye, yani kaptana dava açabileceklerdir. Aynı şekilde her bir kimsenin giysilerinin ve yüzüklerinin değerlerinin de saptanmasının gerekli olup olmadığı göz önünde bulundurulmalıdır. Ve tüketilmek amacıyla gemiye yüklenmiş olan erzağın dışında belirli bir miktardaki gıda maddeleri de tamamıyla göz önünde (hesap dâhilinde) bulundurulmuştur: bunun da ötesinde şayet sefer boyunca bir erzak sıkıntısı vuku bulacak olursa zaten her bir kimse sahip olduğu yiyeceği umumi kullanıma sunması gerekmektedir.

XIV. 2. 2. 3: Şayet bir gemi korsanların elinden fidye ödenmek kaydıyla kurtarılmışsa Servius, Ofilius ve Labeo herkesin (ödenmiş olan fidyeden dolayı ortaya çıkan) zarara iştirak etmesi gerektiğini beyan etmektedirler. Bununla birlikte korsanlar bir gaspta bulunmuşlar ve bu suretle herhangi birinin zararına sebebiyet vermişlerse, bu durumda mallarını kurtarmayı başaran bir kişiye herhangi bir destekte (ödemede) bulunulması.

XIV. 2. 2. 4: Ancak kurtarılmış veya yitirilmiş olan malların değerlerine göre (gerekli) payın temin edilmesi (karşılanması) genel bir kaidedir. Zira (yitirilmiş olan malların tazminine yönelik yapılacak) ödeme (maldan elde edilecek) kazanca göre değil de (malın yitirilmesinden doğan) zarara göre olduğundan bu kayıp (yitirilmiş) malların daha yüksek bir fiyata satılabilecek olması dikkate

alınmaz. Ancak kalemine göre ödeme yapılması gereken mallarda bu malların ne kadara alınacakları değil de ne kadara satılacakları göz önünde bulundurulmalıdır.

XIV. 2. 2. 5: Denizde ölmüş köleler için hasta olup da gemide yaşamını yitiren ya da bir şekilde kendini denize atmış olan kimselerden daha fazla değer biçilmemelidir.

XIV. 2. 2. 6: Şayet yolculardan birisinin (sefer esnasında) ödeme yapması bakımından gücü tükenmişse (iflas etmişse) bu durumdaki zarar geminin kaptanını ilgilendirmeyecektir, zira gemideki bir yolcunun mal varlığını sorgulamak da kaptanın sorumluluğunda olmamalıdır.

XIV. 2. 2. 7: Şayet denize atılmış olan mallar (sonradan) su yüzeyine çıkmışlarsa (batmamışlarsa) (kaybın telafisi için) iştirak zorunluğu ortadan kalkar. Ancak iştirak için bir ödeme çoktan yapılmışsa, o zaman ödeme yapmış olan kişiler (kaptanla yaptıkları nakliye amaçlı) sözleşme uyarınca, kaptanın taşıma sözleşmesinin gereğini yapması ve tahsil ettiği parayı geri ödemesi için dava açabileceklerdir¹³.

XIV. 2. 2. 8: Ve ayrıca bir mal denize atılmış olsa dahi sahibine ait olmaya devam eder, zira bu mal aslında terk edilmemiş olduğundan başkaları tarafından mülk de edinilemez.

XIV. 2. 3: PAPIANUS, Yanıtlar, 19. Kitap:

Bir geminin direği ya da başka bir donanımı umumi bir tehlikeyi savuşturmak amacıyla (gemiden sökülerek denize) atıldığı takdirde (ortaya çıkacak olan) zarar için katılım gereklidir (zaruridir).

XIV. 2. 4: CALLISTRATUS, Muhakemeler, 2. Kitap:

Kargosuyla beraber bir ırmağa ya da limana yavaşlayan yüklü bir geminin bir ırmağın dışında ya da bizzat ağzında veya bir limanda iken herhangi bir tehlikeye maruz kalmaması amacıyla (geminin) hafifletilmesi için (güvertede yüklü bulunan) bazı mallar bir filikaya nakledilsin. Şayet o filika batarsa gemide malları sağlam bir şekilde kalanlarla filikadaki mallarını yitirmiş olan mal sahipleri arasında tıpkı gemiden mal atma (müşterek avarya) işlemi gerçekleştirilmiş gibi bir yöntem izlenmelidir. Sabinus da *Düşünceler* adlı eserinin ikinci kitabında aynı kaideyi tasvip etmektedir. Diğer taraftan, eğer filika (üzerinde yüklü bulunan) mallarının bir kısmıyla birlikte kurtulmuş, ancak gemi de batmışsa, gemide malları telef olanlar için herhangi bir muamele (uygulama) yapılmasına gerek yoktur, çünkü gemiden mal atma (avarya) yükümlülüğü yalnızca gemi sağlam kaldığı (batmadığı) müddetçe geçerliliğini korur.

XIV. 2. 4. 1: Ancak; şayet bir fırtına esnasında gemi sadece bir tüccarın mallarının (denize) atılması sayesinde hafifletilmişse ve (bu aynı gemi rotası üzerindeki) başka bir mevkiye batmışsa ve diğer tüccarların malları kendilerine ücret ödenmiş olan dalgıçlar vasıtasıyla denizden çıkartılmışsa, Sabinus şöyle bir kanaatte bulunur;

“Sefer esnasında malları geminin hafifletilmesi maksadıyla gemiden atılmış olan bir kişiyle malları sonradan dalgıçlar vasıtasıyla kurtarılmış olan kişiler arasında bir hesaplaşma (anlaşma) olmalıdır”.

Yalnız buna karşın, (bir fırtına söz konusu olduğunda) yine de mallarını kurtaramamış olan kişiler, seyir halindeyken mal atımında bulunmuş ve bu mallardan bir kısmı dalgıçlar vasıtasıyla yüzeye çıkartılmış (kurtarılmış) olan bir kişiyle karşılıklı bir anlaşmaya dâhil edilmemelidirler. Zira bu kişilerin (batan gemide malların yitirmiş olanların) malları batmış geminin kurtarılması amacıyla

¹³ Madde hakkında ayrıca bk. ve krş. Ertekin 2012, 78.

atılmış mallar olarak algılanmamalıdır (görülmemelidirler).

XIV. 2. 4. 2: Ancak gemiden mal atımı yapıldığında, bir kimsenin malları gemide kalmış olmasına rağmen yine de zarar gördüğü takdirde, bu kişinin malı her halükarda zarar görmüş olduğu için o kişiden (zarar için) iştirak talebinde bulunularak onun iki katı bir zarara maruz bırakılmaması gerektiğinden (müşterek avaryadan doğan zarar için yapılacak olan) ödeme yapmaya zorlanıp zorlanmayacağı düşünülmelidir. Ayrıca, bu müzakerenin malların güncel değerlerine göre yapılmasının gerekli olduğu düşüncesi korunmalıdır. Öyle ki söz gelimi, eğer iki kişinin malı da yirmişer (*solidus*)¹⁴ ise ve birinin malının değeri islanmış olmasından dolayı on'a (*solidus*) düşmüşse, malı zarar görmemiş olan kişi yirmi (*solidus*) üzerinden, zarar görmüş olan kişiye on (*solidus*) üzerinden (iştirak sürecine) katkıda bulunmalıdır. Zararlar şu gibi nedenlerden dolayı vuku bulmuşsa; misalen gemiden mal atımı yapıldığı sırada muhafazasız durumda bulunan malların başına bir zarar geldiğinde (hasar aldığında) veya başka bir nedenden dolayı; örneğin güvertede bir köşede duruyorken mallar bir dalganın nüfuz etmesi sebebiyle zarar gördüğünde bir anlaşmazlığa düşersek şu hususları müzakare etmek gerekecektir. (Dalga sebebiyle malları zarar görmüş kişi için) ödeme yapmak kaçınılmaz olacaktır; zira bu kimse de gemiden mal atma (avarya) yükümlülüğünden dolayı zarara uğratıldığı için (o kimse de) söz konusu nedenden dolayı ödeme yükümlülüğüne dâhil edilmese mi? Fırtınadan dolayı islanması suretiyle mallarının zarar görmüş olması durumunda bile mi (iştirake katılacaktır)? Ancak kaybın mı, yoksa malın zararı için toplanan iştirak meblağının mı daha fazla olduğu konusunda daha net bir ayırım gözetilmelidir. Örneğin söz konusu bu mallar yirmi (*solidus*) değerindeyse ve gerçekte iştirak on (*solidus*) ise, ancak zarar iki (*solidus*) değerinde ise, bu iki (*solidus*) değerindeki zarar düşüldükten sonra, katkı kalan miktar üzerinden yapılmalıdır. Peki ya zarar miktarı katılım (iştirak) miktarından daha fazla olursa ne olacak? Diyelim ki zarar görmüş olan mallar on (*solidus*) ediyorsa, ancak iki (*solidus*) miktarında bir para toplanmışsa... Şüphesiz ki (zarara uğrayan kişi) iki yükümlülüğe birden maruz bırakılamaz. Bilakis bu noktada kendisinin bir ödeme yapmasının gerekli olup olmadığını da düşünmemiz gerekir. Zira mallarını gemiden atarak kaybetmemle muhafaza edilmediği için hasar görmesi sonucunda kaybetmem arasında ne fark vardır? Çünkü nasıl ki gemiden mallarını atması sebebiyle mallarını yitirmiş bir kişiye destek sunmak gerekiyorsa, aynı şekilde malı işlevsiz bir hale gelmiş olan kişiye de destek olunmalıdır. Papirius Fronto da bunu bu şekilde teyit eder.

XIV. 2. 5: HERMOGENIANUS, Kanun Derlemeleri, 2. Kitap:

Batmış olan bir geminin zararı batan gemiden mallarını kurtarmış olan kişiler tarafından (yapılan) iştirak yoluyla karşılanamaz. Şayet müşterek bir tehlike esnasında başkalarının hayrına geminin kurtarılması amacıyla gemiden mal atımı (avarya) yapıldıysa ancak o zaman eşit bir katılımın (iştirakin) kabul edilmesi uygundur.

XIV. 2. 5. 1: Geminin (üzerinde yüklü bulunan) mallarıyla beraber kurtarılabilmesi amacıyla seren direği kesildiği zaman (ortaya çıkan zararın telafisi için) iştirakin eşit bir dağılımı söz konusu olacaktır.

¹⁴ Metin içerisinde söz konusu para birimine yönelik herhangi bir bilgilendirmede ya da gönderimde bulunulmamıştır. Ancak; metnin Roma ve Doğu Roma Dönemi'ne ait yasal düzenlemeleri bünyesinde barındırması ve özellikle de Doğu Roma Dönemi'ne ait hukuki derlemeleri içeriyor olması sebebiyle söz konusu para değer birimi, Doğu Roma Dönemi'nin temel para birimi olarak kullanım gören *solidus* olarak tamamlanmış ve bu doğrultuda çeviriye dâhil edilmiştir. *Solidus* hakkında bk. Wroth 1908, LXXIV; Er 2006, 363.

XIV. 2. 6: IULIANUS, Düzenlemeler, 86. Kitap:

(Diyelim ki) kötü bir hava sırasında yıldırım çarpması sonucunda harap olan bir gemi donanımları, direği ve yelkenleri mahvolduğu için Hippo Limanı'na¹⁵ sığındı ve orada alelacele yeni donanımlarını sağladıktan sonra sefere hazır hale gelir gelmez Ostia Limanı'na¹⁶ doğru denize açıldı. Ve kargoyu da sapa sağlam ulaştırdı; gemide malı olan kimseler gemiciye zararından dolayı ödeme yapılması gerekip gerekmediğini sordular. Verilmiş olan cevap ise, gerekli olmadığıdır. Çünkü bu harcama (gemide yüklü bulunan) malların kurtarılması amacıyla ziyade geminin (kendi) donanımı için yapılmıştır¹⁷.

XIV. 2. 7: PAULUS, Alfenuş'un Düzenlemelerinin Özeti, 3. Kitap:

Bir gemi battığında veya karaya oturduğunda gemiden kurtarılan mal bir kimsenin kendi malı olduğundan, tıpkı bir yangından (mal) kurtarımı yapılması örneğinde olduğu gibi, o kişinin kurtarma işini kendisi için yapıyor olduğunu beyan eder.

XIV. 2. 8: IULIANUS, Minicius'tan (Alıntı), 2. Kitap:

Bir geminin hafifletilmesi amacıyla bazı mallarını gemiden atmış olan kimseler malları üzerinde (artık) hak iddia edemeyecekleri yönünde bir düşünceye kapılırlar, zira atmış oldukları mallarını şayet bulurlarsa onları geri alabileceklerdir. Ve ayrıca eğer malların nerede (denize) atıldığını da kestirebilirlerse (oraya giderek) mallarını denizden çıkarabileceklerdir. Tıpkı bir yolculuk esnasında yükü nedeniyle yorulan bir kimsenin bir süre sonra başkalarıyla geri gelerek yüklenmek üzere malını bir kenara koymasında olduğu gibi¹⁸.

XIV. 2. 9: VOLUSIUS MAECIANUS, Rhodos Yasası'ndan (Bir Madde-Alıntı):

Nicomedeialı Eudaemon'un imparator Antoninus'tan ricası:

"Efendimiz İmparator Antoninus! Gemimiz İtalya'da (aslında İcaria'da) enkaz haline geldiği için Kyklades Adası'nda ikamet eden resmi görevliler (aslında vergi mültezimleri) tarafından soyguna uğradık (yağmalandık – talan edildik)".

Antoninus Eudaemon'a cevap verdi:

"Ben yeryüzünün hâkimiyim, denizlerin hâkimi ise yasadır. Bu dava Rhodosluların Denizcilik Yasası uyarınca bir karara bağlansın, öyle ki bu yasanın maddelerindeki hiçbir hüküm bizim yasamıza da aykırı değildir. Tanrısal Augustus da aynı hükme varmıştı".

XIV. 2. 10: LABEO, Paulus'un Özetlerinden Bir Kopya, 1. Kitap:

Şayet kölelerin taşınması için bir sözleşme yapmış bulunuyorsan, sefer esnasında gemide ölmüş olan bir köle için herhangi bir nakliye ücreti ödemene gerek yoktur. Paulus ise buna karşın, biniş koşullu mu, yoksa iniş koşullu mu, bir sözleşmenin yapıldığının soruşturulması gerektiğini belirtir; eğer bu durum açığa kavuşturulamayacak olursa, kaptan nezdinde bir kölenin gemiye bindiğinin

¹⁵ Antikçağda Hippo ya da Hippo Regius limanı olarak bilinen liman günümüzdeki Cezayir'in kuzeydoğusunda bulunan liman kentidir.

¹⁶ Ostia Limanı Roma İmparatorluğu'nun ve aynı zamanda da imparatorluğa başkentlik yapmış Roma'nın en önemli limanlarından birisidir. Bu liman Tiber Nehri'nin Tiren Denizi'ne döküldüğü deltaya hükmeden konumuyla yüzyıllar boyunca Roma deniz ticaretinin mihenk noktalarından biri olmuştur.

¹⁷ Madde hakkında bk. ve krş. Ertekin 2012, 78.

¹⁸ Madde hakkında bk. ve krş. Ertekin 2012, 78.

kanıtlanması dahi yeterli olacaktır.

XIV. 2. 10. 1: Şayet mallarınızın taşınması koşuluyla bir gemi kiralamış bulunuyorsanız ve bu malları kaptan hiçbir gerekçe olmaksızın ve de senin bu durumu istemeyeceğini bildiği için, sana da bilgi vermeksizin daha kötü bir durumda olan (hasarlı ve eski) bir gemiye aktarırsa ve nihayetinde bu gemi üzerinde yüklü bulunan mallarla birlikte batarsa, sözleşme gereği birinci kaptana karşı dava açma hakkına sahip olacaksın.

Paulus ise der ki; *“ancak buna karşın her iki gemiden birinin gemicilerin bir dalaveresi ve suçlu olmaksızın seferi sırasında batmış olması durumu hariçtir”*.

Şayet birinci kaptan resmen yasaklı olduğu için mallarınızla birlikte denize açılmaktan alıkonursa aynı yasa geçerli olacaktır (tekrardan kaptana karşı dava açma hakkına sahip olacaksın). Şayet kaptan mallarınızın indirilmesi için sözleşmiş olduğunuz yere (aranızda) belirlediğiniz zamandan (günden) önce malları ulaştıramaması durumunda sana belirli bir miktarda ceza-tazminat ödemesi hususunda seninle bir kontrat imzalamışsa, yine bu aynı madde geçerli olacaktır (kaptana karşı dava açma hakkına sahip olacaksın). Ayrıca (kaptan) yapmış olduğu hatadan dolayı kendi payına düşen cezadan kurtulmayı da düşünmesin. Şayet kaptanın bir hastalık engeli yüzünden sefere çıkamadığı kanıtlanacak olursa aynı düşünce tarzıyla (aynı bakış açısıyla) aynı yasa maddesini uygulayacağız. Şayet gemi kaptanın kötü bir dalaveresi ve suçlu olmaksızın bir hasar çıkaracak olursa, aynı durum vuku bulur.

XIV. 2. 10. 2: Şayet iki bin amphora (kapasiteli) bir gemi kiralamışsan ve amphoraları da bu gemiye yüklemiş bulunuyorsan, iki bin amphoralık bir nakliye ücreti ödersin. Oysa Paulus ise şunu belirtir; şayet geminin tamamını kiralamışsan, yine iki bin amphora üzerinden fiyat ödenir. Şayet gemiye yüklenmiş olan amphoraların sayısına göre bir nakliye ücreti saptanmışsa o zaman durum farklıdır, çünkü o zaman (sadece) gemiye yüklemiş olduğun kadar amphoranın nakliye ücretini ödersin.

BİBLİYOGRAFYA

Antik Kaynaklar

- Anonym. *Nom. Rhod.* (= Anonymos, *Nomos Rhodion Nautikos*)
Kullanılan Metin ve Çeviriler: Anonymos, *Nóμος Ροδιῶν Ναυτικός: The Rhodian Sea Law*. Ed. & Trans.: W. Ashburner. Oxford 1909.
Rhodos'luların Denizcilik Yasası. Çev.: E. Kurul. *Cedrus II* (2014) 527-549.
- Apol. *Rhod. Argon.* (= Apollonios Rhodios, *Argonautica*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: Apollonios Rhodios, *Argonautica*. Trans.: W. H. Race. Cambridge, Massachusetts - London 2008 (The Loeb Classical Library).
- Dig. (= Iustinianus, *Corpus Iuris Civilis, Digesta*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: *Digesta Iustiniani Augusti*. Eds.: T. Mommsen – P. Krüger, vol. I. Berlin 1872.
- Diod. (= Diodorus Siculus, *Bibliotheca Historike*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: *Diodorus of Sicily*. Trans.: C. H. Oldfather, vol. III. Cambridge, Massachusetts - London 1939 (The Loeb Classical Library).
- Hdt. (= Herodotos, *Historiai*)
Kullanılan Metin ve Çeviriler: Herodotos, *The Persian Wars*. Trans.: A. D. Godley, vols. I-IV. Cambridge, Massachusetts - London 1920-2004¹² (The Loeb Classical Library).
Herodotos, *Tarih*. Çev.: M. Ökmen. İstanbul 1991³.
- Plat. *leg.* (= Platon, *leges, [νόμοι]*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: Plato, *Laws*. Trans.: R. G. Burry, vol. I. Cambridge, Massachusetts - London 1961⁴ (The Loeb Classical Library).
- Proc. *anek.* (= Procopius, *Historia Arcana "Anecdota"*)
Kullanılan Metin ve Çeviriler: Procopius, *Secret History*. Trans.: H. B. Dewing. Cambridge, Massachusetts - London 2002⁷ (The Loeb Classical Library).
- Proc. *de Bell.* (= Procopius. *De Bellis*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: Procopius, *History of the Wars*. Trans.: H. B. Dewing, volumes. I-II. Cambridge, Massachusetts - London 2006⁹ (The Loeb Classical Library).
Prokopius, *Bizans'ın Gizli Tarihi*. Çev.: O. Duru. İstanbul 2001.
- Thuk. (= Thukydides)
Kullanılan Metin ve Çeviriler: Thucydides. *History of the Peloponnesian War*. Trans.: C. F. Smith, vol. I-III. Cambridge - Massachusetts 2003¹¹ (The Loeb Classical Library).
Peloponnes Savaşı. Çev.: T. Gökçol. İstanbul 1976.
- Strab. (= Strabon, *Geographika*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: Strabon, *The Geography of Strabo*. Trans.: H. L. Jones, vol. I. London - New York 1917 (The Loeb Classical Library).

Modern Literatür

- Abulafia 2014 D. Abulafia, "Thalassocracies". Eds. P. Horden – S. Kinoshita, *A Companion to Mediterranean History*. Malden - Oxford (2014) 139-153.
- Browning 1980 R. Browning, *The Byzantine Empire*. Edinburgh 1980.

- Constantakopolou 2007 C. Constantakopolou, *The Dance of the Islands; Insularity, Networks, the Athenian Empire and the Aegean World*. Oxford 2007.
- Çağa 1978⁵ T. Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi Donatan ve Kaptan*. İstanbul 1978⁵.
- De Giovanni 2012 L. De Giovanni, "Roma Hukuku ve Justinianus'un Derlemeleri". Ed. U. Eco, *Ortaçağ: Barbarlar, Hıristiyanlar, Müslümanlar*. İstanbul (2012) 105-110.
- Enßlin 1937 W. Enßlin, "Tribonianus". *RE* XII. 2 (1937) 2419-2426.
- Er 2006 Y. Er, *Klasik Arkeoloji Sözlüğü*. Ankara 2006.
- Ertekin 2012 E. Ertekin, "Akdeniz Dünyasının Bilinen İlk Denizcilik Kanunu: Rodos Avarya Kanunu". *Deniz Ticareti Dergisi* 241 (2012) 75-80.
- Erdoğan 2011³ B. Erdoğan, *Hukukta Latince Teknik Terimler, Özlü Sözler*. İstanbul 2011³.
- Gabrielsen 1997 V. Gabrielsen, *The Naval Aristocracy of Hellenistic Rhodes*. Aarhus - Oxford 1997.
- Gibbon 1995 E. Gibbon, *Roma İmparatorluğu'nun Gerileyiş ve Çöküş Tarihi: Cilt V*. Çev.: A. Baltacıgil. İstanbul 1995.
- Gofas 1995 D. C. Gofas, "Luncheon Adress: The Lex Rhodia de Iactu". Eds. M. H. Nordquist – J. N. Moore, *Entry Into Force of the Law of the Sea Convention*. The Hague (1995) 29-43.
- Hauben 2013 H. Hauben, "Callicrates of Samos and Patroclus of Macedon, Champions of Ptolemaic Thalassocracy". Eds. K. Buraselis, M. Stefanou – D. J. Thompson, *The Ptolemies, the Sea and the Nile: Studies in Waterborne Power*. Cambridge - New York (2013) 39-65.
- Kaegi – Kazhdan 1991 W. E. Kaegi – A. Kazhdan, "Tribonian". *The Oxford Dictionary of Byzantium* III (1991) 2114.
- Kurul 2014 E. Kurul, "Rhodos'luların Denizcilik Yasası". *Cedrus* II (2014) 527-549.
- Magie 1950 D. Magie, *Roman Rule in Asia Minor*. Vol. I. Princeton - New Jersey 1950.
- Mousourakis 2012 G. Mousourakis, *Fundamentals of Roman Private Law*. Berlin - Heidelberg 2012.
- Kaner 2013³ İ. D. Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku (Giriş – Gemi Donatan ve Donatma İştiraki – Kaptan)*. İstanbul 2013³.
- Otto – Schilling 1831 C. E. Otto – B. Schilling, *Das Corpus Juris Civilis in's Deutsche Ubersetzt von einem Vereine Rechtgelehrter. Zweiter Band*. Leipzig 1831.
- Sanchez – Ellart 2013 C. Sanchez – M. Ellart, "Law of the Sea, Rhodian". *The Encyclopedia of Ancient History* X (2013) 3970-3972.
- Wagner 1997 H. Wagner, "Die Lex Rhodia de Iactu". *Revue Internationale des Droits de l'Antiquite* 44 (1997) 357-80.
- Watson 1985 A. Watson, *The Digest of Justinian, Volume I*. Philadelphia 1985.
- Witzthum 2002 W. G. Witzthum, "From the Rhodian Sea Law to UNCLOS III". Eds. P. N. Ehlers, E. M. Borgese, R. Wolfrum – C. Hoszlig, *Marine Issues: From a Scientific, Political and Legal Perspective*. The Hague (2002) 1-18.
- Wroth 1908 W. Wroth, *Catalogue of the Imperial Byzantine Coins in the British Museum*. London 1908.
- Zimmermann 1992² R. Zimmermann, *The Law of Obligations: Roman Foundations of the Civilian Tradition*. Capetown - Wetton - Johannesburg 1992².