

# DENİZ TİCARET HUKUKUNUN GELİŞİMİ VE TÜRK HUKUKUNA ETKİLERİ

Arş. Gör. Merve ALTINBAŞ\*

## Özet

Deniz ticaretinin hukuki temellerinin ne zaman atıldığına ilişkin net bir tarih vermek mümkün olmamakla beraber, en eski düzenlemelerin ilkçağ Mezopotamya uygarlıklarında yazılı bir hukuk kuralına dönüştürüldüğü kabul edilmektedir. Bunu izleyen süreçte Rodos Kuralları temelinde gelişen Roma hukuku derlemesi Corpus Iuris Civilis karşımıza çıkmaktadır. Orta Çağ'da Avrupa'da deniz ticaret hukukunun gelişimi Baltık ülkelerinde örfi hukuk ve kent yasaları kapsamında olmuş, sonraki dönemde bu uygulamaların daha kapsamlı ve genel kanunlara dönüşmesi süreci başlamıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Denizcilik, Tarih, Kanun

## DEVELOPMENT OF MARITIME TRADE LAW AND ITS EFFECTS ON TURKISH LAW

### Abstract

Although it is not possible to give a clear date on when the legal foundations of maritime trade were laid, it is accepted that the oldest regulations were converted into a written rule of law in ancient Mesopotamian civilizations. In the following process, Corpus Iuris Civilis, a compilation of Roman law based on the Rhodes Rules, appears. The development of maritime trade law in Europe in the Middle Ages was within the scope of customary law and urban laws in the Baltic countries, and the process of transformation of these practices into more comprehensive and general laws started in the following period.

**Keywords:** Maritime, Trade Law, History

## GİRİŞ

Gemicilik sektörü maliyetli bir iş olduğundan, zenginlik ve özel girişimcilerin varlığını gerektirmiştir. Bununla birlikte sektöre girişi engelleyen faktörler hammaddenin azlığı/zor sağlanması, gemilerin bakımının yüksek olması, düşman ve korsan baskınlarına karşı ticari araçlara savaştı temini gerekliliği, gemi mürettebatının ücretlerinin maliyeti olmak üzere dört unsur olarak özetlenebilir (Khalilieh, 1998: 37).

---

\* Kırıkkale Üniversitesi Hukuk Fakültesi Türk Hukuk Tarihi Anabilim Dalı.  
mervealtinbas@kku.edu.tr

Hammaddenin azlığından anlaşılması gereken ticari mallar değil gemi yapımında kullanılan malzemelerdir. Teknolojinin günümüzdeki boyutlarda olmaması sebebiyle gemilerin yapımında kullanılacak dayanıklı ağaçların bulunması ve bunların işlenerek gemi yapımında kullanılacak odun parçaları haline getirilmesi oldukça zahmetli bir süreci işaret etmektedir. Denizlerin dört mevsimde sefere elverişli olmaması, gemilerin sefere çıkılmayan aylarda limanlarda bağlı kalmalarını gerektirmiştir. Bu durum da kullanımda olan gemilerin bakımının yüksek olması sonucunu doğurmuştur.

Tarihten günümüze denizlerde bir tehdit olarak varlığını sürdüren korsanlık, deniz taşıtlarına saldıran ve yağmalayan haydutlar için kullanılan bir tabirdir. Silahlı ve denizciler için oldukça ciddi bir tehdit olan korsanlar, ticari gemilerin silah ve bunları kullanabilecek mürettebat bulundurmasını gerekli kılmıştır. Bu durum gemilerin taşıyacakları yük kapasitesini etkilediği gibi, sadece denizci değil savaşçı niteliğinde personel barındırmasını da gerektirmiştir.

Gemi mürettebatının ücretlerinin yüksek olmasının sebebi ise sektörün farklı riskler taşıması olarak gösterilebilir. Çünkü denizde aylarca süren seferler, sadece iklimsel değil korsanlar ve düşmanlar tarafından gemiye el koyulması neticesinde mürettebatın can kaybı veya esir düşmesi gibi riskler de taşımaktadır. Bu riskler nedeniyle de deniz ticaret hukukunun gelişimi daha çok deniz yük taşıma sözleşmelerinde tarafların akde bağlı ve akit dışı sorumluluğu üzerine şekillenmeye başlamıştır. Zamanın ihtiyaçlarının değişmesi ile birlikte deniz ticaretine ilişkin yeni müesseseler kurulmuş ve yeni hukuki kavramlar gelişmiştir.

Yapılan arkeolojik araştırmalarda dünyanın en eski açık deniz ticaret gemisinin Uluburun Batığı olduğu tespit edilmiştir (Erkut, 2011: 24). 3300 yıllık bu batık, Tunç dönemine ait olup, deniz ticaretinin dünya tarihindeki yerine ilişkin önemli bilgiler vermektedir.

### **1. Deniz Ticaretinin Gelişiminde Etkin Uygarlıklar ve Deniz Ticareti Uygulamaları**

Antik çağlardan günümüze önemini her geçen gün artıran deniz taşımacılığı, sürecin gerektirdiği ihtiyaçlara göre yerleşik uygulamaların çeşitli hukuki düzenlemelere dönüşmesini sağlamıştır. Denizciliğe ilişkin normatif düzenlemelerin yapılmış olması, deniz ticaretinin tarihin her döneminde uygarlıklar için önemli olduğunu göstermektedir. Bunlardan en eskileri Ur-Nammu Mecellesi (M.Ö. 2100 civarı), Lipit- İhtar Mecellesi (M.Ö. 1934-1935), Eşnunna Mecellesi (M.Ö. 1950) ve Hammurabi Mecellesi'dir (M.Ö. 1783) (Kozak, 2011: 42). Bu kanunlardan en eskisi olan Ur-Nammu Mecellesi'nde ticari

nakliyat yapan büyük gemicilerden bahsedilmekte ve Lipit- İhtar Mecellesi'nde gemi kirasına yer verilmektedir (Tosun ve Yalvaç, 1989: 38). Eşnunna Mecellesi'nde ise gemi kirasında gemiye ve gemiciye ilişkin kira bedeli, kullanım süresi ve gemicinin sorumluluğuna dair hükümler düzenlenmiştir (Kozak, 2011: 44; Tosun ve Yalvaç, 1989: 63). Hammurabi Mecellesi, Sümer hukukunda yer alan yazılı kanunlardan ve Babil Devleti içerisindeki küçük siyasal birliklerde uygulanan hukuki düzenlemelerden derlenmiştir (Okandan, 1951a: 283). Bu maddeler şöyledir:

Madde 236- Eğer bir adam, gemisini gemiciye kiraya verirse, gemici ihmal edip gemiyi batırır veya yok ederse gemici gemiyi sahibine ödeyecektir.

Madde 237- Eğer bir adam, bir gemiciyi ve bir gemiyi kiralarsa, arpa, yün, susam yağ, hurma ve herhangi bir yükü yüklerse, gemici ihmal edip gemiyi batırır ve içindekileri telef ederse, gemici batırdığı gemi ile içinde telef olan her şeyi ödeyecektir.

Madde 238- Eğer bir gemici, bir adamın gemisini batırıp onu (tekrar) yüzdürürse fiyatının yarısı kadar gümüş verecektir.

Madde 239- Eğer bir adam bir gemici kiralarsa, yılda ona 6 GUR arpa verecektir.

Madde 240- Eğer, akıntıya kapılıp giden (kürekli?) bir gemi, akıntıyla giden (yelkenli?) bir gemiye çarpar ve onu batırırsa, gemisi batan geminin sahibi, gemisinde telef olan ne varsa tanrı önünde açıklayacak, akıntıyla giden gemiyi batıran akıntıya karşı giden geminin sahibi, diğerinin gemisini ve kaybolan her şeyini ona ödeyecektir.

Böylece gemi kirasının günlük ne kadar olması gerektiğine ilişkin sınırlar belirtilmiş, gemi kira sözleşmesinde tarafların hak ve yükümlülükleri düzenlenmiş, geminin zarar görmesi durumunda kiracının hem geminin uğradığı zarar hem de gemiye yüklenmiş mallar için yükletene karşı sorumluluğuna ilişkin önemli hususlar ele alınmıştır (Okandan, 1951: 140; Tosun ve Yalvaç, 1989: 208 vd).

Deniz ticareti kurallarının kanun hükmüne dönüştüğü diğer bir tarihi belge yalnızca avarya hükümlerinin yer aldığı ve tam metin olarak günümüze ulaşmamış olan Lex Rhodia/ Rodos Kanunu'dur (Ertekin, 2011: 94). Kanun, Rodoslu denizcilerin deniz ticaretine ilişkin geleneksel uygulamalarından oluşmuş, milattan önce ikinci ve üçüncü yüzyıllar arasında hukuki bir düzenlemeye dönüştürülmüştür (Nobel, 1988: 11).

Rodos Kanunu müstakil bir yasa olarak günümüze ulaşmamış olsa da Roma İmparatorluğu hükümdarı I. Iustinianus'un mevzuat derleme çalışmaları kapsamında

Roma hukukçuları tarafından oluşturulan Corpus Iuris Civilis külliyyatı içerisinde “De Lege Rhodia de Iactu” başlığı altında yeniden düzenlenmiştir (Kurul, 2015: 382).

Roma hukukunun önemli kaynaklarından biri olan Rodos Denizcilik Kanunu, Orta çağa kadar uygulanmıştır (Kurul, 2015: 379). Dönem itibariyle korsan saldırılarının yoğunluğu ve deniz taşımacılığının fırtına sebebiyle batma gibi doğa kaynaklı zarar ve risk durumlarına içeriğinde yer vermiştir. Bu kapsamda gemide taşınan yükün zarara uğraması halinde zarara kimin katlanacağına ilişkin esaslar üzerinde yoğunlaşmış ve avarya<sup>6</sup> kavramına ilişkin ayrıntılı düzenlemeler yapılmıştır.

## **2. Orta çağda Ticaretin Gelişimi**

Orta çağa gelindiğinde Kuzey Avrupa’da nüfus artışına paralel olarak ticaret ağının gelişimine ihtiyaç duyulmuş; bu kapsamda yeni gemiler inşa edilerek gemilerin yönetimi gemi sahiplerinden kaptanlara devredilmiştir (Frankot, 2007: 158). Bu organizasyon değişikliği taraflar arasında sorumluluk esaslarının değişmesine sebep olmuş ve yeni yasal düzenlemeleri beraberinde getirmiştir. Orta çağ Kuzey Avrupa’sına bakıldığında iki yasa türü dikkat çeker: Geleneksel yasalar ve kent yasaları. Lübeck, Hamburg, Riga ve Kampen kent yasaları öne çıkan yasalardan olup, en önemlisi Hogheste Water-Recht de Wisby olarak anılan 1288 tarihli Wisby deniz yasasıdır (Reddie, 1841: 230; Vayani, 1313: 27). Söz konusu yasanın önemi, 14. Yüzyılda neredeyse tüm Kuzey Avrupa ülkelerince benimsenecek olan Judgements ôu Roles d’Oléron’un en ilkel ve eski temeli olmasından ileri gelmektedir. Kent yasalarının bölgeselliği ve kapsam açısından farklı esaslar getirmeleri yeknesak bir uygulamayı engellemiş olsa da geleneksel bir yasa olarak doğan ve uzun süre Avrupa’da uygulamada kalacak olan Judgements ôu Roles d’Oléron’a temel olması Wisby yasasını öne çıkarmaktadır.

Judgements ôu Roles d’Oléron<sup>7</sup> (Oleron Kuralları) olarak anılan bu yasa, 1374 yılında Fransa tarafından resmi deniz yasası olarak kabul edilmiş, sonrasında İngiltere, Hollanda, Finlandiya’da yürürlüğe girmiştir (Vayani, 1313: 26).

Kuzey Avrupa temelli gelişmeye başlayan deniz ticaret hukukuna ilişkin esasların doğuda yankı bulması 11. yüzyılda gerçekleşmiştir. Hristiyanların Kudüs’ü işgaliyle birlikte 1099 yılında düzenleyip ilan ettikleri Assises de Jerusalem adlı nizamnamede deniz hukukuna dair hükümlere yer vermişlerdir (Vayani, 1313: 26).

<sup>6</sup> Avarya, tehlike anında gemideki malların geminin batmasını önlemek amacıyla denize atılmasıdır.

<sup>7</sup> Yasa adını Fransa’nın batı sahilinde yer alan d’ Oléron adasından almaktadır.

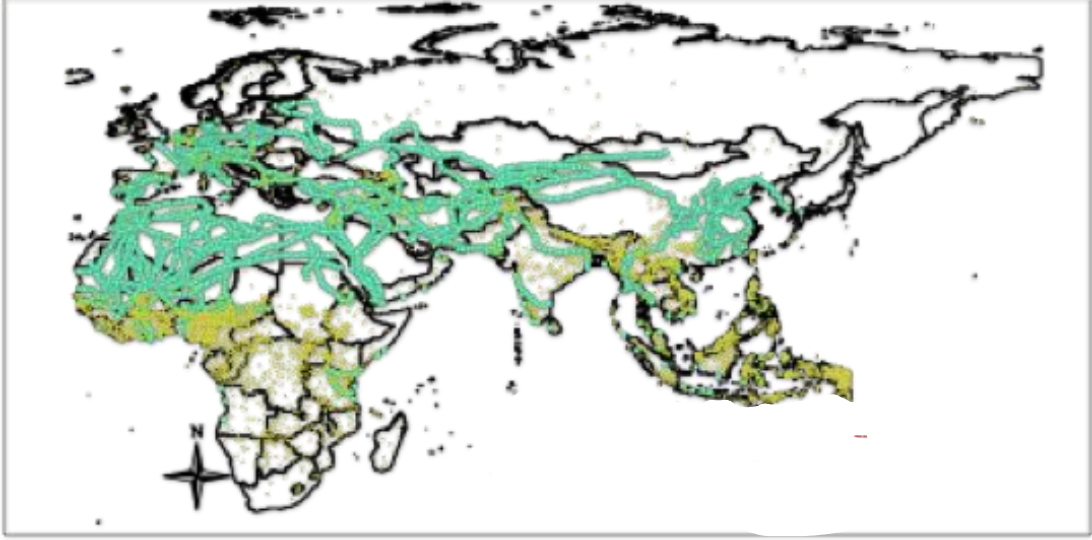
### 3. Avrupa’da Deniz Ticaretinin Kanunlaştırılma Süreci

Deniz ticaret hukukuna ilişkin yapılan bir diğer kanun ise Consolate Del Mare’dir<sup>8</sup>. Roma kanunları ile temellendirilen bu kanun, Avrupa sınırlarında kullanılan ilk modern deniz ticaret kanunu olarak kabul edilmektedir (Reddie, 1841: 171-172). Kanunun yazılış tarihine ve kimin yazdığına ilişkin net bir bilgi olmamakla beraber, ilk nüshasının Katalanca olarak 1494 yılında basıldığı bilinmektedir (Vayani, 1313: 26). Kanun, İspanya, Fransa, İtalya ve İngiltere’nin deniz ticaret kanunlarına kaynaklık etmiştir.

16. yüzyıla gelindiğinde Fransa’da Roles d’Oléron esaslarına ek olarak sigorta hükümlerini içeren Guidon de la Mer adlı yasa tanzim edilmiştir. 17. Yüzyıla gelindiğinde ise 14. Louis’nin etkisiyle Fransa, Akdeniz’de önemli bir güç haline gelmiştir. Bu güç hem siyasi hem de ticari olarak kendini göstermiş, Ordonance du Commerce ve Ordonance de la Marine adında da iki yeni ticaret yasası hazırlanmıştır (Vayani, 1313: 29). Bu kanunların temelinde Rodos Yasası ve geleneksel Roma hukuku prensipleri yer aldığı gibi, Marsilya, Montpellier ve Narbonne kent yasaları da dahil edilmiş; ayrıca Roles d’Oléron, Consolate Del Mare ile genişletilerek ortak bir yasaya dönüştürülmüştür (Reddie, 1841: 345). 1673 tarihli Ordonance du Commerce’i takiben 1681 yılında çıkartılan Ordonance de la Marine, Avrupa hukukunda temel kanunlardan biri haline gelmiştir. 18. Yüzyılda Fransız İhtilali’nin etkileri tüm Avrupa’da tarihin akışını değiştirmiş, yasal olarak ticari gelişmeleri bir süre durdurmuştur. 19. Yüzyılda Napolyon tarafından başlatılan kodifikasyon sürecinde yeni bir ticaret kanunu daha hazırlanarak Code de Commerce adıyla 1807’de yürürlüğe girmiştir. İkinci kitabında deniz ticaretine ilişkin hükümlere münferiden yer veren kanun, Osmanlı hukukunda Ticaret-i Bahriye Kanunname-i Humâyûnu adıyla 1863’te uygulanmaya başlanmıştır (Düstur, 1863: 466 vd.)

---

<sup>8</sup> Kanunun İtalyanca yazılışı Consolate Del Mare, İspanyolca yazılışı ise Consulado Del Mar olduğundan kaynaklarda farklı yazımlara rastlanılmıştır.



Şekil 1: Endüstri devrimi öncesi MS. 600- 1800 yılları arasındaki ticaret rotaları  
(Michalopoulos vd. , 2011: 36)

20. yüzyıla gelindiğinde ise navlun ve insan taşımacılığında etkin kumpanyalar, yelkenden buharlı gemilere geçişte önemli yatırımlar yaparak devletlerin deniz ticaret hacminin artışında kilit rol oynamışlardır. Buna göre 1907/1908 yılları arasında devletlerin vapur ve yelkenli sayıları ile ithalat ve ihracat oranları aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

#### 4. Osmanlı Devleti'nde 18. yüzyıl Sonrası Ticaret Hacmi ve Yenilikler

**Tablo 1: Ülkelere göre vapur ve yelken gemi sayıları, bunların nakliyat hacimleri ve 1907/1908 yılları arasında yaptıkları nakliyat (Ahmed Muhtar, 1325: 566)**

ÜLKE	TONİLATO HACMİ	VAPUR VE YELKEN GEMİSİ ADEDİ	SON YIL YAPTIKLARI NAKLİYAT (TONİLATO)
İNGİLTERE	18.320.668	11517 (2011'İ VAPUR)	120.790.000
AMERİKA	4.011.928	3558 (1577 VAPUR)	67.940.000
ALMANYA	4.110.562	2094 (1713 VAPUR)	35.050.000
FRANSA	1.761.783	1761 (809 VAPUR)	40.346.000
İTALYA	1.219.409	1167 (793 VAPUR)	34.780.000
JAPONYA	1.071.876	830 (829 VAPUR)	28.569.000
RUSYA	937.911	1359 (687 VAPUR)	21.638.000
YUNANİSTAN	466.532	411 (255 VAPUR)	9.862.000
OSMANLI (İDARE-İ MAHSUSA VAPURLARI DAHİL)	125.021	201 (132 VAPUR)	14.000.000

Tablo incelendiğinde 20. Yüzyıl başında da İngiltere'nin dünya deniz ticaretinde en büyük ve en önemli aktör olduğu anlaşılmaktadır. 16. yüzyıldan itibaren ayrıcalıklı bir statüde olan Fransa, 18. yüzyılda dört yüz ila beş yüz küçük geminin yanı sıra iki yüzden fazla büyük gemi ile Osmanlı pazarında ilk sıralardayken (Wood, 2013: 13); 20. yüzyıla gelindiğinde artan gemi sayısına karşılık sıralamada dördüncülüğe kadar gerilemiştir. Deniz ticaretinde geç kendini gösteren ülkelerden bir diğeri ise Japonya'dır. Levant kumpanyalarının kurulması 16. Yüzyıla kadar geriye gitmekteyken Japonya, 19. Yüzyılın ikinci yarısından sonra kumpanyalar kurarak deniz ticaretinde etkinlik sağlamaya çalışmıştır. Burada dikkat çeken en önemli aktör ise 1832 yılında bağımsızlık kazanan Yunanistan'dır. Söz konusu yıllara ait ticaret hacmi tonilato açısından Osmanlı Devleti'nden düşük görünse de sahip olduğu gemi sayısı Osmanlı Devleti'nin gemi sayısının iki katından fazladır. Gerek gemi sayısı itibariyle gerekse ticaret hacmi açısından Yunanistan'ın dünya ticareti yüzdesinde paya sahip olabilmesi oldukça önemlidir.

1907/1908 yıllarına ait Osmanlı Devleti'ndeki iskele ve limanlardaki ithalat ve ihracat oranları ise aşağıdaki tablolarda gösterilmektedir.

**Tablo 2: 1907/1908 yılları arasında Osmanlı Limanlarında İthalat ve İhracat Rakamları (Ahmed Muhtar, 1325: 568)**

LİMAN	İTHALAT (OSMANLI LİRASI)	İHRACAT (OSMANLI LİRASI)
DERSAADET	10.423.000	4.372.000
İZMİR	4.246.000	6.523.000
BEYRUT	4.067.000	1.800.000
SELANİK	3.547.000	1.882.000
TRABZON	1.719.000	1.235.000
BAĞDAT	1.731.000	3.861.000
MUHTELİF (LİMANLAR)	5.643.000	
TOTAL	31.366.000	19.673.000

**Tablo 3: 1907/1908 yılları arasında Osmanlı Limanlarında İthalat ve İhracat Rakamlarının Devletlere Göre Dağılımı (Ahmed Muhtar, 1325: 568).**

DEVLET	İTHALAT (OSMANLI LİRASI)	İHRACAT (OSMANLI LİRASI)
İNGİLTERE	9.656.000	7.119.000
AVUSTURYA-MACARİSTAN	4.547.000	2.156.000
ALMANYA	3.910.000	2.900.000
FRANSA	2.601.000	4.443.000
RUSYA	1.694.000	778.000
BELÇİKA	1.409.000	1.196.000
MUHTELİF (DİĞER DEVLETLER)	7.590.000	1.081.000
TOTAL	31.366.000	19.673.000

Tablolar incelendiğinde, dünya sıralamasında üst sırada yer alan İngiltere'nin, Osmanlı limanlarındaki ticaret hacminde de en üst sırada yer aldığı görülmektedir. 18. yüzyılda Levant ticaretine yılda sadece on gemi gönderirken, 19. yüzyılda Osmanlı limanlarındaki ticaret hacminde birinci sıraya yerleşmesinin sebebi ise İngiltere'nin Osmanlı'ya bakış açısını değiştirmesine sebep olan Napolyon'un Mısır'ı işgalidir (Laidlaw, 2014: 43). Bu durum diğer Avrupa devletlerinin de Osmanlı Devleti ile olan ilişkilerini değiştirmesine yol açarken; İngiltere'nin büyükelçiliği siyasi bir makama dönüştürerek sadece ticari işlerle uğraşacak ayrıca bir başkonsolos ataması bunun en bariz örneklerinden biri olarak gösterilebilir (Laidlaw, 2014: 45). Almanya ve Fransa yine dünya sıralamasında olduğu gibi birbirlerini izleyen iki ülke olmakla beraber, ikinci sırada ise Yunanistan gibi dikkat çeken bir ülke olarak Avusturya-Macaristan karşımıza çıkmaktadır. Avrupa'da değişen siyasi dinamiklerin Osmanlı Devleti ithalat ve ihracatına ilişkin tablodan çıkarılacak en önemli sonuç ise, söz konusu ticaretin yabancı bandıralı gemilerle yapılıyor olmasıdır. Bu tablonun oluşmasındaki temel sebep olarak yabancı devletlere verilen ticari imtiyazlarda siyasi ve ekonomik dengenin kurulamaması gösterilebilir.

Savaş öncesi Osmanlı limanlarındaki nakliyatın 41.725.000 tona ulaştığı görülürken, bunun sadece %10'unun Türk bandıralı gemilerle yapıldığı tespit edilmiştir (Duran, 2002: 339). 1907 yılında alınan karara bağlı olarak ticari gemilerin harp esnasında



silahlandırılarak kullanılması neticesinde, 1922 yılında Türk gemilerinin ticari kapasitesi 16.532 tona düşmüştür (Duran, 2002: 339). Türk deniz ticaretinin dönüm noktası ise 29 Nisan 1926'da çıkartılan Kabotaj Kanunu'nu ile yabancı gemilerin piyasadan tamamen çekilmesi sağlanmıştır. Milli bir ticari yapılanmayı amaçlayan bu adım; rekabetin ortadan kalkması, savaş sonrası Türk gemilerinin ticari kapasitelerinin azalması ve gemilerin teknolojik açıdan eski olması sebebiyle çeşitli olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir.

## SONUÇ

Tarihin eski çağlarından bu yana denizler ticari anlamda önemli rotalara ev sahipliği yapmıştır. Kimi zaman siyasetin etkisinde kalıp devletler arasında engellemelere tabi tutulsa da ortaçağ ve yeniçağda yapılan savaşlar ve ticari hareketlilik uygarlıkların hukuki anlamda birbirlerine etkili olmalarını sağlamıştır. Napolyon ile Avrupa'da başlayan kanunlaştırma hareketleri, Osmanlı Devleti'nde Tanzimat sonrasında vücut bulmuştur. Roma'da tazminat hükümleri ile derlenerek hukuki zemine oturtulan deniz ticaretine ilişkin hükümler gelişerek önemli kanunlar haline getirilmiştir. Türk hukukunda Tanzimat sonrası bunun yansıması olarak ilk ticaret kanunlarının Fransa Kanunlarından çeviri yapılarak iktibas edilmesi şeklinde olmuştur.

## KAYNAKÇA

Ahmed Muhtar, (1325): "Ticaret-i Bahriye ve Gemi ve Vapurlar", *Ulum-i İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası*, Cilt: 1, Numara: 4, ss. 554- 569.

Duran, T. (2002): *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları*, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, Aydoğan Matbaası, İstanbul.

*Düstur*, Birinci Tertip, I, s. 466-537.

Erkut, O. (2011): "Deneyisel Arkeoloji: Antik Çağda Doğu Akdeniz'de Deniz Ticareti ve Uluburun Gemisi", *III. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu*, Nisan 7-8, 2011, (Erişim) <http://tdtts.deu.edu.tr/779-2/> , 27 Haziran 2019.

Ertekin, E. (2011):"Akdeniz Dünyasının Bilinen İlk Denizcilik Kanunu: Rodos Avarya Kanunu", Antik Çağda Doğu Akdeniz'de Deniz Ticareti ve Uluburun Gemisi", *III. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu*, Nisan 7-8, 2011, (Erişim) <http://tdtts.deu.edu.tr/akdeniz-dunyasinin-bilinen-ilk-denizcilik-kanunu-rodos-avarya-kanini/> , 27 Haziran 2019.

- Frankot, E. (2007): “Medieval Maritime Law from Oléron to Wisby: Jurisdictions in the Law of the Sea”, in **J. Pan-Monjoto and F. Pedersen, eds. Communities in European History: Representations, Jurisdictions**, Conflicts, Pisa.
- Khalilieh, H. S. (1998): **Islamic Maritime Law: An Introduction**, Brill.
- Kozak, İ. E. (2011): Kadım Dönemler Genel Hukuk Tarihi, Adalet Yayınevi.
- Kurul, E. (2015): “Iustinianus, Digesta XIV. 2: Gemiden Mal Atımına İlişkin Rhodos Yasası Hakkında”, **Cedrus: The Journal of Mediterranean Civilisations Studies**, C. III, Haziran 2015.
- Michalopoulos, S. vd. (2011): “Trade and Geography in the Economic Origins and Spread of Islam: Theory and Evidence”, (Erişim) <https://www.sss.ias.edu/files/papers/econpaper96.pdf>, 22 Ekim 2019.
- Tosun, M. ve Yalvaç, K. (1989): **Sumer, Babil, Assur Kanunları ve Ammi- Şaduqa Fermanı**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Okandan, R. G. (1951a): “Hamurabi Mecellesi”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. XVII, İstanbul, ss. 283-315.
- Okandan, R. G. (1951b): **Umumi Hukuk Tarihi Dersleri**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Matbaası, İstanbul.
- Nobel, D. R. (1988): **The Principles of Islamic Maritime Law**, A Dissertation Presented To The Faculty Of Laws In Candidacy For The Degree Of Doctor Of Philosophy, London.
- Reddie, J. (1841): **An Historical View Of The Law Of Maritime Commerce**, William Blackwood and Sons, Edinburg.
- Wood, A.C. (2013): **Levant Kumpanyası Tarihi**, Çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu Batı Yayınları.
- Vayani, K. (1313): **Mücmel Ticaret-i Bahriye Kanunu Şerhi**, Mahmud Bey Matbaası, İstanbul.