

RHODOS'LULARIN DENİZCİLİK YASASI: ΝΟΜΟΣ 'ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ

THE RHODIAN SEA-LAW: ΝΟΜΟΣ 'ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ

ERKAN KURUL*

*Quaerit, si in mari iactura facienda sit, equine
pretiosi potius iacturam faciat an servoli vilis.
Hic alio res familiaris, alio ducit humanitas¹.*

Rhodos'lu kolonistler II. Kolonizasyon Dönemi sırasında (M.Ö. 750 – 550) Asia Minor'un güney kıyılarında yoğun bir kolonizasyon hareketi gerçekleştirmişlerdir. Bu süreçte, antik aktarımlardan öğrenilen veriler ışığında, Lykia sahilinde Phaselis, Gagai, Korydalla ve Rhodiapolis, Kilikia sahilindeyse Tarsos ve Soloi kentlerini kolonize etmiş oldukları ileri sürülmektedir². M.Ö. VII. yüzyılla birlikte Rhodos'lu kolonistlerin söz konusu bu bölgelerde hız kazanmaya başlayan kolonicilik faaliyetleri, onların Akdeniz'de yürütmeyi tasarladıkları deniz ticaretiyle ilişkili politikalarının bir parçasıdır. Bu plan çerçevesinde, Rhodos Adası yürütmüş olduğu güçlü denizcilik politikasına paralel olarak kısa sürede Akdeniz'deki lider güç odaklarından biri haline gelmiş³, bölge coğrafyadaki başat güçlerle de güçlü bir sosyo-ekonomik ilişki içine girmiştir⁴. Rhodos'luların Arkaik Dönem'de temellerini attıkları bu güçlü etkileşim, Klasik ve Hellenistik dönemlerde giderek etkisini bir Thalassokrasi⁵ rejimine dönüştürmüş ve Rhodos'luların Akdeniz'deki bu üstünlüğünü Roma İmparator-

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

¹ Cic. off. III. 23. 89: “Şayet birisi denizdeyken (gemideki herhangi bir) yükünü atmak mecburiyetinde kalırsa, oldukça kıymetli olan atını mı, yoksa ucuz ve değersiz olan kölesini mi atmalıdır? Kişisel mal varlığı birini, insanlık ise diğerini gerektirir”. Rhodos'luların Denizcilik Yasası'nın da temel konularından birisi olan tehlikeli bir durumda geminin hafifletilmesi ve güvenli bir şekilde en yakın limana ulaştırılması için gemiden denize mal atılmasıyla ilgili olan bu anekdot, M.Ö. I. yüzyılda Cicero'nun tartışmaya koyduğu felsefi diyaloglardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

² Fraser-Bean 1954, 54; Tüner-Önen 2008, 90; Aydaş 2010, 5.

³ Rhodos'un Akdeniz'deki politik gücünün artışı ve hâkimiyet alanının genişlemesi hakkındaki kronolojik süreç hakkında bk. Magie 1950, 71-72; Rhodos'un özellikle M.Ö. IV. yüzyılın sonlarına doğru sergilemiş olduğu ekonomik gelişme hakkında bk. Berthold 1984, 37; Rhodos deniz gücünün M.Ö. III. yüzyıldaki gelişimi konusunda ayrıca bk. Gabrielsen 1997, 61-62; M.Ö. III. yüzyılda II. Mithradates tarafından kuşatılan ve de bir Pontos kenti olan Sinope'nin (dahi) Rhodos'lulardan yardım talebinde bulunmuş olması Rhodos'un deniz gücü husundaki üstünlüğü açısından kayda değer bir bilgidir. Ayrıca bk. Kınacı 2014, 203 vdd.

⁴ Herodotos (II. 178) Naukratis'teki Hellenion'un kuruluşunda yer alan kentler listesinde Rhodos'u da Dor kentleri arasında saymaktadır. Herodotos söz konusu bu imar faaliyetini I. Amasis Dönemi'ne (M.Ö. 570-526) tarihlendirmektedir. Söz konusu tarihlenen I. Psammetikhos (M.Ö. 664-610) Dönemi'ne kadarki erken bir tarihe çekilebileceği konusundaki görüş hakkında bk. Tüner-Önen 2008, 97 dn. 390.

⁵ Hellence “θάλασσα” (deniz) ve “κρατεῖν” (güçlü olmak, muktedir olmak) sözcüklerinin birleşiminden oluşturulan *Thalassokrasi* kelimesi, genellikle denizlerde kurulmuş olan ticari egemenliği tanımlamak amacıyla kullanılmaktadır. Aynı zamanda deniz gücünün esas alındığı ve devlet politikasının da merkezi otoritenin sahip ol-

luğu nun devralışına kadar devam etmiştir⁶. Ancak bu üstünlük her ne kadar sonlandırılmış olsa da, Rhodos'luların Akdeniz denizciliği açısından külliyyatlı bir bilgi birikimini arkalarında bırakmış olmaları beklenmedik bir durum değildir⁷. Öyle ki, Hellenistik Dönem denizcilik tarihi Rhodos'tan bağımsız bir şekilde güçlükle yazılabilmekte ve deniz gücünün değeriyle ilgili kapsamlı bir bilgi bütünlüğüne ulaşılammamaktadır⁸.

Rhodos'un Akdeniz sularındaki beş yüz yıl (yak. M.Ö. 700-200 yılları arası) boyunca sürdürmüş olduğu bu otoritesi, Roma'nın Akdeniz politikasını uygulama aşamasına geçirmesiyle giderek etkisini yitirmiştir. Roma Dönemi'nin başlangıcıyla birlikte Küçük Asya, Afrika ve Mısır sahilleri sırayla Roma hâkimiyeti altına girmiş ve böylelikle Akdeniz Romalıları için bir *İç Deniz (Mare Internum)* halini almıştır. Bu süreçte Akdeniz çevresinde varlıklarını sürdürmekte olan uluslar, toplumlar ve uygarlıklar süregelen Küçük Asya'nın Romanizasyonu⁹ politikasından paylarını almışlardır. Bu kapsamda Roma, uyruğu haline getirmiş olduğu toplumlarla güçlü bir etkileşim içerisine girmiş ve bu etkileşim de Roma ve paydaşları nezdinde gerek kültürel birikim, gerek örfi yaşayış ve gerekse dini ritüeller bakımından karşılıklı bir değışime sebebiyet vermiştir. Roma'nın Hıristiyanlaşmasından sonraysa Hıristiyan Teolojisi, yaratmış olduğu siyasi etkiyle bütünleşerek Doğu Roma İmparatorluğu'nun gidişatına yön vermiştir. Roma, içerisine dâhil olduğu bu etkileşim süreci boyunca sosyal, siyasal, ekonomik, dini ve hukuki alanlarda bir takım reform hareketlerine girişmiştir. Bu reform hareketleri kapsamında çeşitli ulusların örf, adet, yaşayış biçimi ve yazılı-sözlü yasalarıyla tanışma imkânına erişen Roma, ihtiyacı doğrultusunda faydalı bulduğu sistemleri de uyguladığu yararcılık politikası kapsamında imparatorluğun kullanımına sunmuştur.

Rhodos Yasası (Latince, *Lex Rhodia*; Helence, Νόμος 'Ροδιών Ναυτικός) başlığıyla Roma Hukuku'ndaki yerini alan yasal düzenlemeler¹⁰ de ilk olarak ünlü Roma hukukçusu Servius Sulpicius Rufus¹¹ tarafından Roma Hukuku'na kazandırılmıştır ve onun tarafından derlenmiş olan bu yasa

duğu deniz gücü orantısında oluşturulduğu yönetim şekline verilen terimsel addır. Örnek olarak M.Ö. 478 yılında kurulmuş olan Attika-Delos Deniz Birliği Thalassokratik bir rejim çerçevesinde politika uygulamıştır.

⁶ Roma, III. Makedonia Savaşı (M.Ö. 171-168) sırasında II. Perseus'a karşı gereğinden fazla sempati gösteren Rhodos'a karşı yaptırım uygulamış, bu yaptırım sonucunda da onun denizlerdeki gücünü kısıtlama yoluna gitmiştir. Bu kapsamda ilk adım olarak Atina'ya bağlı adalardan biri olan Delos Adası, M.Ö. 167 yılında serbest bir liman haline getirilmiştir (Berthold 1984, 207-208; Gabrielsen 1997, 64). Bu uygulama sonucunda da Rhodos'un Ege ve Doğu Akdeniz'deki gerek siyasi gücü gerekse prestiji bir anda yok edilmiştir. Polybios'a göre (XXX. 31. 10-12) Rhodos'luların yıllık vergi geliri Roma'nın bu uygulaması sonrasında bir milyondan yüz elli bin *drakhmai*'a düşmüştür. Böylelikle varlığını sürdürecekt kaynaktan mahrum bırakılan Rhodos donanması gün geçtikçe eski gücünü kaybetmeye başlamış ve Anadolu'nun güney sahillerindeki korsanlık faaliyetleri Rhodos'un aciziyeti neticesinde giderek artmıştır. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Arslan 2003, 91-92.

⁷ Casson 1959, 81.

⁸ Starr 2000, 51.

⁹ Küçük Asya'nın Romanizasyonu süreci hakkındaki tartışmalar ve görüşler için bk. Aytaçlar 2009, 286-288.

¹⁰ Söz konusu bu yasal düzenlemelerin ilk oluşum evresi M.Ö. 900'lü yıllara kadarki erken bir periyoda dayanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bk. Garner 1999⁹, 1322.

¹¹ M.Ö. 106-43 yılları arasında yaşamış olan büyük Romalı hukukçu ve hatiplerdendir. Cicero'nun da çağdaşıydı. M.Ö. 51 yılında da *consul* olarak görev yapmıştır. Sulpicius, *senatusun* görevlendirmesiyle Marcus Antonius'a elçi olarak gönderildiği sırada öldürülmüştür. Servius Sulpicius Rufus hakkında daha ayrıntılı bilgi için bk. Howatson 2013, 895.

maddelerinin kökenleri de dış kaynaklı bir hukuk sistemine dayandırılmaktadır¹². Roma'nın ünlü hukukçularından ve de âlimlerinden oluşturulan bir komisyon, söz konusu bu hukuk külliyyatını İmparatorluğun Akdeniz'de güçlü bir ticari etkiye sahip olmaya başladığı M.Ö. I. yüzyılda Roma hukuk sistemine kazandırılması amacıyla çalışmalarına başlamıştır. Bu süreci takiben Rhodos'lular tarafından kullanıldığı varsayılan ve Romalılar tarafından da kendi hukuk sistemlerine uyarlanan¹³ Denizcilik Yasaları, zamanla birlikte Roma hukuk külliyyatının temellerindeki yerini sağlamlaştırmış ve M.Ö. I. yüzyıl kaynaklarında da anılmaya başlamıştır¹⁴. Bunun akabinde M.S. II-III. yüzyıllara gelindiğinde de yasalar Tertulianus¹⁵ tarafından edebi kayıtlarda anılmaya devam etmektedir¹⁶.

Roma'nın ilerleyen yüzyıllardaki gelişimi ve buna paralel olarak nüfusunun da artışıyla birlikte¹⁷, imparatorluğun mevcut yasal sistemleri giderek işlemez bir duruma gelmiş ve bunun sonucunda da bir takım yeni hukuki düzenlemelerin yapılması bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu zorunluluk Doğu Roma İmparatorluğu'nun kurulması ve ortaya çıkan hukuki karmaşa (Batı Roma ve Doğu Roma hukuk sistemlerinin birbirine girmiş olması ve yasa maddelerinin tam olarak ayrıştırılamaması) ile beraber artış göstermiş ve çözüm Roma'nın varisi niteliğindeki Doğu Roma-Bizans İmparatorluğu bünyesinde aranmaya başlamıştır. Zira Doğu Roma İmparatorluğu diğer birçok konuda olduğu gibi hukuk alanında da Roma İmparatorluğu'nun meşru takipçisiydi ve selefinin kullanmış olduğu hukuk sistemini kendisine temel olarak almıştı¹⁸. Bu kapsamda, Doğu Roma İmparatorlarından II. Theodosius¹⁹ kendi dönemine kadar bilinen bütün Roma kanunlarını bir araya getirmek ve ortak bir *Codex* halinde bir araya getirilen bu yasaları yayınlamak amacıyla bir heyet görevlendirmiştir. Bu süreci takiben M.S. 429 yılında dokuz hukuk âliminden oluşturulan bir komisyon, İmparator Constantinus²⁰ zamanından beri imparatorluğun doğusunda ve de batısında çıkarılmış olan tüm yasa ve kararname metinlerini derlemek üzere çalışmalarına başladı²¹. Sonuç olarak dokuz yıllık bir çalışma neticesinde oluşturulan *Codex*, Doğu ve Batı'nın *Augustus*'ları tarafından ortak bir şekilde onaylana-

¹² Sanchez-Ellart'a (2013, 3970) göre, yasaların kökenleri Helenistik Dönem merkezi otoritelerinden birisi olan Rhodos'a dayanmaktadır ve Rhodos'lular bu yasaları yalnızca Doğu Akdeniz deniz ticaretinde değil ayrıca nehir ticaretinde de kullanmaktaydılar. Konu hakkında ayrıca bk. Berger 1980², 558.

¹³ Buckland 1921, 503.

¹⁴ M.Ö. I. yüzyılda Rhodos Denizcilik Yasaları, Romalılar nezdinde bilinen bir hukuk düzeniydi. Öyle ki deniz hukuku ile ilgili sorular ve sorunlar bu dönemle birlikte felsefi bir bütünlük içerisinde tartışılmaya dahi başlanmıştır (Cic. *off.* III. 23. 89). Ayrıca Rhodos'lulara ait yasalar bazı kaynaklarda direkt referans şeklinde de belirtilmiştir; örneğin Cic. *inv.* II. 32. 98: "*Lex est apud Rhodios: Rhodios'lular nezdinde bir yasa mevcuttur*" şeklindeki beyanıyla yasaların Romalılarca bilindiğinin kanıtını sunmaktadır.

¹⁵ Quintus Septimius Florens Tertulianus M.S. yak. 160-225 yılları arasında yaşamıştır. Kartaca'da doğmuş olduğu bilinmektedir. Latin theolojisi, edebiyatı ve hukuku alanlarında çalışmaları mevcuttur. Hakkında daha detaylı bilgi için bk. Howatson 2013, 922-923.

¹⁶ Tert. *adv. Marc.* III. 6. 3: "*illi non quidem Rhodia lex: Zira bunlar (maddeler) hakikaten Rhodos Yasası'nda mevcut değildir*".

¹⁷ M.S. VI. yüzyılda, I. Iustinianus'un imparatorluğu döneminde Konstantinopolis kentinin nüfusu zirveye ulaşmış ve yarım milyon insana yaklaşmıştır (Cameron 1993, 171).

¹⁸ Baskıcı 2009, 189.

¹⁹ Flavius Theodosius Iunior Augustus M.S. 408-450 yılları arasında hüküm sürmüş olan Doğu Roma imparatorudur. Theodosius hakkında ayrıca bk. Gregory 2008, 104-112.

²⁰ Flavius Valerius Aurelius Constantinus Augustus, M.S. 306-337 yılları arasında hüküm sürmüş olan Roma imparatorudur. Büyük Constantinus olarak da bilinir. Hakkında detaylı bilgi için bk. Howatson 2013, 200-201; Gregory 2008, 54-64.

²¹ Norwich 2013, 123.

rak M.S. 438 yılında imparatorluğun her iki yakasında yürürlüğe sokuldu. Ancak yeni oluşturulmuş olan bu *Codex*'in kullanım ömrü ise imparatorluğun iki yakasının giderek birbirinden uzaklaşması sebebiyle çok uzun olamamıştır²².

Roma Hukuku alanındaki bir sonraki düzenleme, Doğu Roma İmparatoru I. Iustinianus²³ Dönemi'nde gerçekleştirildi. İmparatorluğun siyasal ve toplumsal birliğini oluşturmaya çalışan I. Iustinianus, tahta çıkışından itibaren, halkına refah getirecek bir yasa sistemi kurma amacını ortaya koydu²⁴. Bu amaçla hüküm sürdüğü dönemde yürürlükte olan Roma Hukuku'nun içeriği, yöneticilerin ve yargıçların bağlı kalmaya çalıştığı, lakin uygulama açısından uygulayıcılarının kavrayış güçlerini aşan, hem çok kapsamlı hem de çok çeşitli bir mevzuatlar karmaşası oluşturuyordu. M.S. VI. yüzyıl hukukçuları, bu dev metinler yığınıyla başa çıkamıyorlardı. 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. fırsatı veriyordu.

I. Iustinianus, bu doğrultuda tahta çıkışından kısa bir süre sonra, eski imparatorluk kararnamelerini baştan sona inceleyip mevcut yasal mevzuatı tekrardan derleme işine girişti²⁵. M.S 13 Şubat 528'de²⁶, bir önceki *Codex*'in yayınlanmasından tam 90 yıl sonra, *Codex Theodosianus*'un hükümlerinden artık hukuki geçerliliğini yitirenler ve de eski imparatorluk emirnameleri elendikten sonra

²² Ostrogorsky 2011⁷, 52: Devletin birliği gittikçe bir sorun haline almakta ve bu durum doğal olarak kendisini hukuk sahasında da göstermekteydi. *Codex Theodosianus*'un yayınlanmasından sonra Doğu imparatorlarının çıkardıkları kanunlar, ancak nadiren batıya kadar gönderilmiş, buna karşılık olarak da Batı imparatorlarının yayınladıkları kanunlar hiçbir suretle doğuya iletilmemiştir. Bu doğrultuda imparatorluğun iki yakasının birbirine yabancılaşması giderek belirgin bir hal kazanmış ve iki yaka arasındaki kurumsal iletişim de zaman ilerledikçe yok olmaya yüz tutmuştur.

²³ Flavius Petrus Sabbatius Iustinianus Augustus, M.S. 527-565 yılları arasında hüküm sürmüş olan Doğu Roma İmparatorudur. "Büyük" lakabıyla da anılır. İmparator Iustinianus M.S. 482 yılında Makedonya'da, Üsküp yakınlarındaki bir köyde (ismi net olarak bilinmemektedir) dünyaya geldi ve 14 Kasım 565 günü Konstantinopolis'te öldü. Kendisinin hüküm sürmüş olduğu zaman aralığı Doğu Roma İmparatorluğu'nun en parlak dönemlerinden biridir. Iustinianus ve dönemi hakkında detaylı bilgi için bk. Gregory 2008, 125-148; Ostrogorsky 2011⁷, 64-79; Howatson 2013, 435-436.

²⁴ Levchenko 2007, 72; Iustinianus'un tarihsel ünü, geride bıraktığı anıtsal hukuk sistemine, günümüzde bile Avrupa'daki birçok devletin hukuk sistemlerinin temelini oluşturan Roma Medeni Hukuku Yasası'na dayanır. I. Iustinianus yönetimi, bu hukuk sistemiyle, eski Roma'nın hukuk mirasına adaptasyon sorununu, sıkıca bağlı olduğu mutlak egemenlik ve Hıristiyanlık anlayışı çerçevesinde çözüyordu. Böyle bir düzenlemeye gitmenin başka bir nedeni de, yönetim çarkının düzgün işlemesine rehberlik edecek hukuki talimatları saptama gereği idi.

²⁵ Iustinianus'un yapmış olduğu bu yasa düzenlemelerinin kapsayıcılığı, pratik uygulanabilir özelliği ve kalıcılığı sayesinde imparatorun ismini sonraki kuşaklar için ölümsüzleştirmiş ve de Rönesans Dönemi'nde dahi imparator hukuk biliminin babası olarak anılmıştır (Oman 1908, 113; Grant 2000, 156). Onun tarafından gerçekleştirilen Roma Hukuku yasal düzenlemeleri, 19. yüzyıla kadar Avrupa hukuk sisteminin temelinde yer alan hukuki metinler için bir başvuru kaynağı olma özelliğini taşımıştır (Browning 1980, 19). Iustinianus hakkında "Hukukçuların azizleri olsaydı, Iustinianus kesinlikle bunların en önemlisi olurdu" (Lutwak 2012, 121) şeklindeki beyanlar, imparatorun yasal düzenlemeler konusundaki önemini vurgular niteliktedir. Bradford (2013, 299) ise, Iustinianus'un sağ olduğu dönemde kendisine en çok ünü kazandıran şeyin, yüzyıllar içinde gelişen ve değişen sayısız Roma yasasını yeniden düzenleyip basitleştirmesi olduğunu belirtmektedir. Konuya ilişkin olarak ayrıca bk. Prok. *aed.* I. 1. 10-15; Browning 1987², 65-67; Harries 2010, 646.

²⁶ Humfress 2007², 162.

geriye kalan yasa maddelerini tek bir kitapta toplamak üzere döneminin ünlü hukukçusu Tribonianus²⁷ başkanlığında bir komisyon kuruldu. Bu önemli çalışma ivedi bir biçimde tamamlanarak M.S. 529'da *Codex Iustinianus* başlığıyla yayınlandı²⁸. Yayınlanmış olan yeni *Codex*, bütün imparatorluk kararnemelerini tek bir ciltte toplamış oldu²⁹. Yapılan bu düzenlemenin akabinde yeni bir çalışmaya daha el atıldı; bu çalışma eski Roma hukukçularının adli düzenlemeler konusundaki tüm eserlerinin ortak bir hukuk çalışması serisi altında toplanmasını hedeflemekteydi³⁰. Oluşturulacak olan yeni hukuk külliyyatında tam bir birlik oluşturulabilmesi amacıyla, tekrarların ve çelişkilerin de ayıklanması gerekiyordu. M.S. 530 yılında bu hedefi gerçekleştirmek üzere, olağanüstü bir dikkatle çalışan Tribonianus'un başkanlığında, on altı hukukçudan oluşan yeni bir komisyon toplandı. Bu kapsamlı ve bir o kadar da meşakkatli çalışmaya üç yılda tamamlandı; elli ciltlik *Digesta*³¹, ya da Hellençe'deki adıyla *Pandektes* (πανδέκτης) M.S. 533'te yayınlandı. Yeni Roma Medeni Hukuku'nun temel ilkelerini dört ciltte özetleyen *Institutiones*³² (İlkeler) de aynı yılda çıkartıldı (21 Kasım 533). *Institutiones*, *Digesta* ve *Codex*, Roma Hukuku'nun sınırlandırıldığı ve tamamıyla kontrol altına alındığı bir sistemi temsil ediyordu. M.S. 534'ten sonra çıkartılan imparator emirnameleri ise *Novellae Constitutiones* (Yeni Düzenlemeler) başlığıyla yeni bir derlemede bir araya getirildi ve Hellençe'ye çevrilerek yayınlandı³³. Bu dört parçalık muazzam hukuk külliyyatı, Batı Avrupa'da Roma Hukuku'nun incelenmeye başladığı XII. yüzyıldan itibaren, *Corpus Iuris Civilis* (Medeni Hukuk Yasası) diye adlandırılan hukuk sisteminin de temelini oluşturmuştur³⁴.

I. Iustinianus Dönemi'nde yapılan söz konusu bu hukuksal düzenlemeler, birçok alan ve konudaki adli çıkmazların üzerine eğildiği gibi, denizcilikle ilgili karşılaşılan hukuksal meseleleri de içermekteydi. Bu kapsamda *Digesta*'nın bir bölümü³⁵ de *Rhodos Denizcilik Yasaları*'nın derlenmesi için ayrılmıştı. Bu doğrultuda *Digesta*'da denizcilikle ilgili oluşturulmuş olan başlık; "*De Lege Rhodia de*

²⁷ Tribonianus'un doğum tarihi net bir şekilde bilinmemekle birlikte MS. 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; Procopius ve edebi üslubu hakkında ayrıca bk. Mango 2011, 263-265.

²⁸ Levchenko 2007, 73.

²⁹ Freeman 2013, 630; *Codex*'in yayınlanmasının ardından bütün Doğu Roma mahkemelerinde de yalnızca *Codex*'te yer alan kanunlar kullanılabilirdi.

³⁰ Norwich 2013, 164; Bu çalışma aşağı yukarı birbirinden farklı iki bin kadar kitabın gözden geçirilmesini gerektiren dev bir işti. Ayrıca bk. Mathews 2008², 481.

³¹ Tam adıyla *Digesta seu Pandectae* (Yasa Derlemesi ya da Tüm Konuları Kapsayan Yasalar).

³² Bu çalışma aynı zamanda döneminin hukuk öğrencileri için de bir başvuru kaynağı niteliğini taşıyordu. Konu hakkında bk. Gibbon 1995, 317; Howatson 2013, 436; ayrıca bk. (Lutwak 2012, 120) "*Institutiones adlı bu dört kitaplık eser bir hukuk eğitimi el kitabıydı*".

³³ *Codex Iustinianus*, *Digesta* ve *Institutiones* yalnızca Latince yayınlanırken *Novellae* ise hem Latince, hem de Hellençe yayınlanmıştır. Konuyla ilgili daha detaylı bilgi için bk. Lemerle 2004, 60-61.

³⁴ Daha ayrıntılı bilgi için ayrıca bk. Levchenko 2007, 64-65.

³⁵ *Dig. XIV. 2*'de yasa maddeleri on başlık altında sıralanmıştır. Iustinianus Dönemi hukukçuları bu on maddeyi konular halinde ayırtmışlardır ve her konuyu düzenleyen hukukçu konunun başında kendi ismini belirtmektedir. Daha detaylı bilgi için ayrıca bk. Sanchez-Ellart 2013, 3971.

Iactu” Müşterek Avaryaya İlişkin Rhodos Kanunu³⁶ olarak Türkçe’ye çevrilmekte ve genel hukuk terminolojisindeki karşılığını da bu manasıyla vermektedir. Bu anlamıyla temel olarak tehlikeli ve zor bir durumda gemiden denize mal atılmasını ve bu suretle de geminin hafifletilerek batma riskinin azaltılması ve güvenliğinin sağlanması için alınması gereken önlemler dizininin yasallaştırılmış formunu belirtmektedir. Böylelikle bu yasa kapsamında gemide mal sahibi olan bütün tüccarlar ve yolcular, ortak bir paydada gemiden mallarını atmayı ve tekrar ortak bir şekilde de doğacak zarardan en az şekilde etkilenmeyi hedefliyorlardı. Ancak yasa maddesinin bu ana kapsamı dışında, denizcilikte karşılaşılan bir takım finansal anlaşmazlıklar üzerine hukuksal açıdan bilgi sunduğu da açıktır³⁷.

Lex Rhodia, söz konusu bu kapsamıyla, I. Iustinianus Dönemi hukukçuları tarafından yabancı kaynaklı bir hukuk sisteminden derlenerek Roma Hukuku’na dâhil edilmiş olan bir yasama sistemidir³⁸. Zira Roma Hukuku içeriğine sokulmuş olan bu hukuk külliyatının kaynağının her ne kadar Rhodos Adası olduğu belirtilse de, Romalı hukukçular tarafından farklı toplumlara ait kaynaklardan (Fenike-Kartaca, Mısır, Etrüsk, Roma ve Helen denizcilik yasaları) derlenerek Rhodos'luların mevcut denizcilik ritüelleri ve yasalarıyla birleştirilmiş (etiketlenmiş) olabileceği durumu da göz önüne alınmalıdır³⁹. Öyle ki I. Iustinianus Dönemi hukukçularının Rhodos Denizcilik Hukuku’nun orijinal taslaklarına ne şekilde müdahalede bulunmuş olabilecekleri konusu halen karanlıkta kalan bir konu olma özelliğini korumaktadır⁴⁰. Ancak şu açıktır ki, kendisinin imparatorluğu döneminde oldukça güçlü bir donanmaya sahip olan I. Iustinianus’un⁴¹ deniz ticaretindeki riski en aza indirmek ve de imparatorluğun deniz ticaret potansiyelini arttırabilmek amacıyla mutlak bir şekilde sınırları belli bir yasal düzenleme çerçevesi oluşturması gerekiyordu; ki kendi emri doğrultusunda düzenlenen *Digesta* vasıtasıyla da bu gereklilik giderilmiş oluyordu.

Roma Hukuku’yla ilgili son düzenlemelerse *Tasvir Kırıcı İmparatorlar*’dan Suriye Hanedanı mensubu III. Leon⁴² Dönemi’nde gerçekleştirilmiştir. III. Leon uzun bir anarşi ve kargaşa döneminden sonra tahta çıktığında, yetkin bir kumandan, kabiliyetli bir yönetici ve de içinde bulunduğu devrin güncel sorunlarını iyi kavramış bilgin bir kanun düzenleyicisi olarak⁴³, Doğu Roma İmparatorluğu’na damgasını vuracak bir takım reform faaliyetlerini gerçekleştirmeye koyuldu. Bunlardan bir tanesi de Doğu Roma İmparatorluğu’nun kullanmakta olduğu mevcut hukuk sisteminin yeniden yapılandırılmasıydı. III. Leon bu amaçla, hayatının son dönemlerinde, M.S. 741 yılının Mart ayında, İmparator I. Iustinianus sonrasındaki ilk Roma yasal düzenlemesi niteliğine sahip olan ve

³⁶ Çağa 1978⁵, 9; Erdoğan 2011³, 79; Kaner 2013³, 3.

³⁷ Sanchez-Ellart 2013, 3970.

³⁸ Chevreau 2005, 67-80.

³⁹ Benedict 1909, 240.

⁴⁰ Sanchez-Ellart 2013, 3970.

⁴¹ Casson 2002, 104.

⁴² III. Leon (Λέων Γ' ὁ Ἰσαυρὸς) M.S. 717-741 yılları arasında hüküm sürmüştür. Suriyeli ya da Tasvir (İkona) Kırıcı lakabıyla da anılır. III. Leon’un ailesi Suriye’den gelmiş ve II. Iustinianus’un nüfus aktarımı politikası çerçevesinde Trakya’ya yerleştirilmişti. III. Leon imparatorluğun Araplar tarafından büyük bir tehdide maruz kaldığı önemli bir dönemde imparatorluğa yükselmiş ve Araplar tarafından gerçekleştirilen Konstantinopolis kuşatmasına karşı önemli bir zafer elde etmiştir. Saltanatının son yıllarına doğrusya Batı Anadolu’nun tamamını Arap akınlarından kurtarmıştır. III. Leon hakkında detaylı bilgi için bk. Gregory 2008, 182-192; Ostrogorsky 2011⁷, 145-153.

⁴³ Vasiliev 1943, 337.

on sekiz başlık halinde toplam altmış kitaptan oluşan⁴⁴ *Ecloga*⁴⁵’yı yürürlüğe sokmuştur. Bu düzenleme metinsel anlamda çok kapsamlı ve uzun değildi, ancak I. Iustinianus’un yasal düzenlemelerindeki karmaşaya bir çözüm sunuyordu⁴⁶. Bu kapsamda hazırlanan yeni yasa taslağı, eyaletlerdeki valilerin sanıkları yargılama ve de suçlu bulunanları cezalandırma süreçlerini kolaylaştırmak için gayet açık ve kolay anlaşılır bir dille kaleme alınmıştı. Yasa maddeleri, bu bağlamda toprak mülkiyetiyle birlikte kişiler arasındaki sosyal-ticari ilişkileri ele alıyor, kilise ve Hıristiyan ahlakının toplum üzerinde yarattığı etkilere de geniş bir yer ayırıyordu⁴⁷.

Bütün bu özelliklerine paralel olarak *Ekloga* (ἐκλογία) kapsamına dâhil edilen Deniz Kanunu da, Doğu Roma İmparatorluğu Deniz Ticareti’nin ve buna bağlı olarak da ticaret gemilerinin gelişmesini teşvik ediyordu⁴⁸. Günümüzde Rhodos’luların Denizcilik Yasası (Νόμος Ροδιῶν Ναυτικός) başlığıyla denizcilik hukukundaki yerini almış olan bu derleme yasa külliyyatının net bir tarihlenmesi (henüz) mümkün değildir. Ancak kabul görmüş olan genel görüşe göre bu yasa maddeleri M.S. 600-800 yılları arasında bir araya getirilerek⁴⁹ III. Leon tarafından yayınlanmıştır. Söz konusu tarihler arasında yayınlanmış olan *Ekloga* maddeleri (Rhodos’luların Denizcilik Yasası da dâhil olmak üzere) III. Leon Dönemi’nin başkentindeki hukuk öğrencileri tarafından da Hellence’ye çevrilmiştir⁵⁰. Bu çevirilerin yapılmasının temel amacı oluşturulan bu yeni yasal düzenlemelerin eyaletlerdeki alt hukuk kurullarının karşılaştıkları adli meselelerin en pratik ve kolay yoldan çözüme kavuşturabilmesi hususunda destek sağlanmasaydı⁵¹.

Yukarıda inceleme altına alınmış olan veriler doğrultusunda, Roma’nın geçirmiş olduğu bu hukuki yolculuk sürecinde (M.Ö. I. yüzyıldan M.S. VIII. yüzyıla kadar olan geniş bir zaman dilimi aralığında) Roma Hukuku kaynaklarında *Rhodos’luların Denizcilik Yasaları*’yla ilgili bir takım düzenlemeler (belirli aralıklarla olsa bile) takip edilebilmektedir. Önce Roma ve sonra da Doğu Roma İmparatorluğu tarafından kullanılan bu yasa maddeleri, tam anlamıyla olmasa da, M.S. XII. yüzyıla ka-

⁴⁴ Browning 1980, 78.

⁴⁵ (Ἐκλογία τῶν νόμων) Hukuk ve de yargı sistemi açısından yeni ayrıca da kolay bir şekilde ulaşılabilen ve herkes tarafından da anlaşılması oldukça kolay olan bu kanunnamenin yayınlanması hiç şüphesiz Roma Hukuku açısından büyük bir ilerlemedir. *Ecloga*’nın giriş kısmında yer alan, adli makamların rüşvetle iş görmelerini engellemek ve de *quaestor*’dan başlamak üzere bütün üst ve alt düzeydeki hukukçulara devlet tarafından maaş bağlanması hususundaki karar oldukça dikkat çekicidir. Tasvir kırıncı III. Leon ve oğlu V. Konstantinos’un eseri olmak sıfatıyla *Ecloga* ilerleyen yüzyıllarda kötü bir üne sahip olmuştur. Ancak buna rağmen Doğu Roma İmparatorluğu’nun sonraki kanun koyuculuğu üzerinde kuvvetli bir etkiye sahip olmuş ve söz konusu bu etki Doğu Roma İmparatorluğu sınırları dışına taşarak Slav ülkelerinin hukuki gelişimine de büyük ölçüde katkıda bulunmuştur. *Ecloga* hakkında ayrıca bk. Burgmann 1991b, 672; Ostrogorsky 2011⁷, 149.

⁴⁶ Wickham 2010, 267.

⁴⁷ Gregory 2008, 191.

⁴⁸ Diehl 2006, 65-66.

⁴⁹ Ashburner 1909, CXII. Denizcilik yasalarının tarihlendirilmesi konusunda farklı görüşler ve de değerlendirmeler için ayrıca bk. Obolensky 1971, 409; Scheltema 1978³, 62-64; Anastos 1979², 61; Gabrielsen 1997, 110; Horden – Purcell 2001, 156; Bass 2003, 154; Wickham 2007, 463; Gregory 2008, 191; Davis 2009, 201; Ostrogorsky 2011⁷, 85; Abulafia 2012, 274; Herrin 2013³, 211.

⁵⁰ Melville 1915, 50; Zira VI. yüzyıla gelindiğinde Roma Hukuku’yla ilgili her türlü çalışma açısından birincil kaynak dil niteliğine sahip olan Latince giderek yerini Hellence’ye bırakıyordu. M.S. 534 Kasım’ında ilan edilen *Corpus Iuris Civilis* hızlıca Latince’den Hellence’ye çevrildi ve I. Iustinianus’un daha sonraki kanunname kopyalarının çoğu da yalnızca Hellence yayımlandı. Daha ayrıntılı bilgi için ayrıca bk. Cameron 2007², 92; Herrin 2013³, 124.

⁵¹ Browning 1980, 53.

dar varlığını sürdürerek çeşitli konularda Doğu Romalı denizcilere rehberlik etmiştir⁵². M.S. XIII. ve de XIV. yüzyıllarda ise Doğu Roma Deniz Ticareti'nin yoğunluğunun azalmasına paralel olarak, yasal düzenlemeler de giderek geçerliliğini yitirmiş, bu tarihlerden İstanbul'un 1453 yılındaki fethine kadar yalnızca İtalyan-Venedikli ve de Slav denizciler tarafından kullanılmıştır. Bu süreçte de yasaların yazılı olduğu taslaklar kilise arşivlerinde muhafaza edilerek kopyalanmak suretiyle çoğaltılan el yazmaları halinde varlıklarını korumuşlardır⁵³.

Sonuç olarak *Rhodos'luların Denizcilik Yasası*'nın, Batı Avrupa'daki mal-para değişiminin gelişmeye başladığı M.S. XII-XIII. yüzyıllarda tedavülden kalkmayarak kullanımını devam ettirmiş olması beklenmedik ya da rastgele gelişmiş bir olgu değildir. Zira Roma İmparatorluğu hukukçularının böylesine usta bir düzen formatında oluşturdukları bu Denizcilik Hukuku külliyyatı (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 Hukuku) hakkında bilinenler ışığında, özel denizcilik hukukuna ilişkin en kuresuz hukuksal sistem olma özelliğine sahiptir.

RHODOS'LULARIN DENİZCİLİK YASASI

Rhodos Yasası'nın Ana Maddeleri:

1. İki pay kaptanıdır.
2. Bir buçuk pay dümencinindir.
3. Bir buçuk pay gemi kâhyasınıdır.
4. Bir buçuk pay gemi marangozunundur.
5. Bir buçuk pay kürekçilerin başınıdır.
6. Bir pay denizcinindir (gemicinindir).
7. Ayakçının payı ise yarım paydır.
8. Gemide seyahat eden bir tüccarın (yanında) iki çocuk bulundurma izni vardır, ancak çocukların yolculuk ücretlerini ödemek kaydıyla.
9. Gemide seyahat eden bir yolcunun kapladığı yer boyuna üç *cubitum*⁵⁴, enine ise bir *cubitum* ölçüsünde olsun.
10. Bir yolcu geminin güvertesinde balık kızartmasın. Kaptan ona müsaade etmesin.
11. Bir yolcu gemide odun kesmesin. Kaptan ona müsaade etmesin.
12. Bir yolcu gemide ölçüyle su kullansın.

⁵² Zira yasa maddeleri; bir yolcu için gemide ayrılması gereken yer, güvertedekiler tarafından kullanılması gereken su miktarı, bir deniz seferinden elde edilen kazancın mürettebat ve gemi-mal sahipleri arasında paylaşılması ve de gemiciler arasında çıkan tartışmaların çözüme bağlanması gibi çeşitli konularda gündelik ve pratik düzenlemeler de içermekteydi. Detaylı bilgi için bk. Rice 1967, 138; Burgmann 1991a, 1792; Bass 2003, 154-155.

⁵³ Rhodos'luların Denizcilik Yasası'nın derlendiği el yazmalarıyla ilgili detaylı bilgi için bk. Ashburner 1909, XVI-LX.

⁵⁴ Cubitum, i, n: Bir dirsek uzunluğuna sahip ve yak. yarım metrelik (0. 444 m = 1,5 ayak) bir uzunluk ölçü birimi.

13. Kadın yolcuların geminin güvertesinde kapladığı alan toplam bir *cubitum* ölçüsünde olsun. Küçük bir çocuk ise toplamda yarım *cubitum* ölçüsünde bir yere sahip olsun.
14. Şayet bir yolcu gemiye binerse ve yanında da altını varsa, altınını kaptana teslim etsin. Ancak teslim etmez de, “*Ben altınımı ya da gümüşümü kaybettim*” şeklinde bir beyanatta bulunursa, söyledikleri altınını kaptana teslim etmemiş olması sebebiyle dikkate alınmasın.
15. Kaptan, yolcular ve de denizciler denize açılırken hep birlikte dört incilin önünde yemin etsinler.
16. Bin *modius*⁵⁵ ölçüsündeki kuru yükün, yüke ait olan bütündonanımıyla birlikte taşıma ücreti elli altın olsun ve sözleşmeye de bu şekilde geçirilsin, eski bir gemi içinse aynı yükün taşıma ücreti otuz altın olsun. Şayet eski bir gemide taşınmış mal için fiyat bildirimini yapılacak olduğunda ise üçte bir oranında bir indirim uygulansın ve sözleşmeye de bu şekilde geçirilsin.
17. Yasa emreder ki; denizde alınmış olan borç paralar, karada ve tehlikesiz (bir ortamda alınmış) olarak kayda geçirilmesin, şayet yine de kayıt edilirse, Rhodos Yasası uyarınca yazılanlar geçersiz olsun. Ancak tarlalarda veya dağlarda alınmış olan borçlar, karada ve tehlikeden uzak bir biçimde alınmış olarak Rhodos Yasası uyarınca kayıt altına alınsınlar.
18. Şayet birisi faiz ile borç para aldıysa ve sekiz yıl boyunca da almış olduğu borcun yasal faizlerini ödemişse, sekiz yılın ardından da (borçlu için) yangın veya Barbarların akınları gibi bir felaket vuku bulduysa, Rhodos Yasası uyarınca faizler sona ersin. Şayet yasal faizlerini zaten ödemişse, tıpkı bu maddenin açıkça belirttiği şekilde, yazılı anlaşmalar daha önceden yapılmış olan sözleşmelere göre geçerli olsun.
19. En az üçte birlik bir yükünü beraber donatmış oldukları bir geminin kaptanları, şayet her nereye gönderilmişlerse, sefere çıktıkları zaman, yaz sezonu ya da bir sefer boyunca, borç alabilirler ya da verebilirler, şayet bunu kayıt altına alırlarsa (alınan ve verilen borçlar) geçerlilik kazanır. Borç alacak olan kişi ise parayı teslim alması için birisini göndersin.

Rhodos Yasası'nın Denizcilikle İlgili Belirlenmiş Olan Başlıkları:

1. Bir geminin çalınan çapaları hakkında.
2. Bir geminin çalınan çapaları ve diğer donanımları hakkında.
3. Hırsızlık yapan gemi tayfası hakkında.
4. Hırsızlar veya korsanlar tarafından yağmalanan bir gemi hakkında.
5. Bir kavgada karşı tarafın sakatlanmasına sebebiyet veren gemiciler hakkında.
6. Bir kavgada cinayet işleyen gemiciler hakkında.
7. Bir tartışmada göz çıkarmaya ya da karşı tarafın hadım olmasına sebebiyet veren gemiciler hakkında.
8. Gemiye başkasına ait olan bir kargoyu yükleyerek gemiyle birlikte kaçıp giden bir kaptan ve tayfalar hakkında.
9. Tehlike durumunda yükün atılmasını talep eden bir kaptan ve de yolcular hakkında.
10. Zarara uğramış ya da batmış olan bir gemi hakkında.
11. Gemi kiralayan tüccarlar hakkında.

⁵⁵ *Modius*, ii, m: Ortalama büyüklüğe sahip olan bir *amphora*'nın üçte birinin ağırlığına eşit ve Roma İmparatorluğu bünyesinde kullanılan tahıl ölçü birimi. Standart olarak kabul edilen ağırlığı 8.73 litredir.

12. Gemide veya (kişinin kendi) yurdunda sunmuş olduğu bir depozito hakkında.
13. Bir tartışma konusu haline gelen altının depozitosu hakkında.
14. Depozito aldığını inkâr eden bir depozit sahibi hakkında.
15. Korsanların tacizi veya yağmasından kaçmak için sahilden uzaklaşan bir geminin depozito sunmuş ancak sahilde bırakılmış bir tüccarı, yolcusu ya da kölesi bulunması hakkında.
16. Deniz aşırı borç olarak gönderilmiş mallar hakkında.
17. Ortak bir kazanç elde edilmesi amacıyla kullanılacak olan altın veya gümüş hakkında.
18. Vadeli olarak borç para alan ve yurt dışına çıkan biri hakkında.
19. Kendisi için bir gemi kiralayan ve gemi kirasının kaporasını da ödemiş olan biri hakkında.
20. Gemi kiralayan birisi ve de yazılı olarak anlaşmaya varmış veya yazısız olarak birbirlerine söz vermiş olan gemiciler hakkında.
21. Birbirleriyle münakaşa eden (ancak) ortaklık yapmış olan iki kaptan hakkında.
22. Geminin bütün yük alanını kiralayan bir kaptan hakkında.
23. Taşınan kargo hakkında yazılı anlaşma imzalamış olan bir kaptan ve bir tüccar hakkında.
24. Birbirleri arasında anlaşma imzalamış bir kaptan ve tüccar ve de mallarının yarısı teslim edilen ve pişmanlık duyan kişiler hakkında.
25. Sözleşmeye karşı teslimat vaktini aşmış olan tüccar hakkında.
26. Gemiciler uyurken zarar görmüş olan bir gemi hakkında.
27. Tüccar ya da ortaklardan biri yokken yükü zarar görmüş olan bir gemi hakkında.
28. Tüccarın ya da hissedarın hatası sebebiyle zarar görmüş olan bir gemi hakkında.
29. Teslimat için anlaşmaya varılmış olan günden önce veya belirlenen bu günden sonra hasar görmüş olan bir gemi hakkında.
30. Üzerinde yüklü olan malın zarar gördüğü bir gemi, üzerinde taşıdığı altınını da kurtarmış olan bir tüccar hakkında.
31. (Felakete) maruz kalan ancak kargosunun bir kısmı kurtarılan bir gemi hakkında.
32. Kiralanarak veya ortaklık içinde denize açılmış olan ve de yükünü boşaltırken zarar görmüş olan bir gemi hakkında.
33. Yükünü boşalttıktan (yanaşıktan) sonra zarara uğramış olan bir gemi hakkında.
34. İpek taşıyan ve bir fırtınanın vurması ya da geminin su alması sebebiyle malları (ipekler) zarar görmüş olan bir gemi hakkında.
35. Yelken direği zarar görmüş olan bir gemi hakkında.
36. Seyrû seferi esnasında başka bir gemiye saldıran bir gemi hakkında.
37. Üzerinde bulunan tüccarların ve de yolcuların mallarının kurtarılmış olduğu halde batan bir gemi hakkında.
38. Tahilla yüklü olup da fırtınaya yakalanmış olan bir gemi hakkında.
39. Zarara uğramış olan yüklü bir geminin kurtarılmış kargosu hakkında.
40. Batmış olup da parçalarından bir kısmı ve malından da bir bölümü kurtarılmış olan bir gemi hakkında.

41. Hasar almış olan bir gemi ve (gemideki yolcuların) kurtarılan ya da tamamen hasar gören malları hakkında.
42. Malını taşırken delinmiş olan bir gemi hakkında
43. Kargosundan ya da donanımından bir kısmı denize atılan bir gemi hakkında.
44. Bir fırtına esnasında yelken direğini ya da dümen yekelerini denize atmak zorunda kalan bir gemi hakkında.
45. Batan bir gemiye ait olan herhangi bir parçayı sağlam bir şekilde denizden karaya çıkarmış olan birisi hakkında.
46. Parçalanmış bir geminin filikasını denizden çıkaran birisi hakkında.
47. Denizin dibinden batık bir gemiye ait olan herhangi bir şey çıkaran birisi hakkında.

YASANIN KAPSAMI

1. Bir geminin çalınan çapaları hakkında:

Şayet bir gemi limana yanaşır veya sahilde demirlese ve de çapalarından biri çalınır ve hırsız yakalanır da suçunu kabul ederse, yasa hırsıza işkence edilmesini ve de yol açmış olduğu zararı iki misli bir biçimde telafi etmesini emreder.

2. Bir geminin çalınan çapaları ve diğer donanımları hakkında:

Şayet gemiciler kaptanın onayıyla limanda bağlı olan ya da sahilde demirli bulunan başka bir geminin çapalarını yağma ederlerse ve böylece çapalarının çalınması sebebiyle gemi bir hasar alırsa ve çapayı çalanlardan aşikâr bir şekilde kendini ele verenler olursa, hem (gemicilerin) gemide yol açmış oldukları bütün zarar hem de gemideki sağlam kalan mallar için kaptan yağmalara göz yummuş olmasından dolayı (gerekli) cezayı ödesin. Şayet herhangi birisi bir geminin halat takımını ya da aralarında kısa sicimler, kenevir halatlar, yelkenler, tenteler, filikalar ve diğer bir takım teçhizatların da yer aldığı gemide kullanılan herhangi bir şeyi çalarsa, çalan kişi yapmış olduğu yağmaların tazminatını iki katı bir biçimde ödesin.

3. Hırsızlık yapan gemi tayfası hakkında:

Şayet bir denizci kaptanın onayıyla bir tüccara ya da yolcuya karşı soygun gerçekleştirirse, fark edilip yakalandığı takdirde, kaptan tayfasının yol açmış olduğu zararın tazminatını zarara uğratanlara iki katı bir biçimde ödesin, hırsızlık yapan gemiciyse yüz falaka cezaya çarptırılsın. Şayet tayfa kendi iradesiyle hırsızlık yapmışsa ve de ele geçirilir geçirilmez şahitler aracılığıyla suçluluğu kanıtlanırsa ve hele ki çaldığı şeylerin çoğunluğu da altınsa hak ettiği şekilde işkence altına alınsın ve hırsızlık yaptığı kişiye uğramış olduğu zararın tazminatını iki katı bir biçimde sunsun.

4. Hırsızlar veya korsanlar tarafından yağmalanan bir gemi hakkında:

Şayet kaptan gemiyi soyulacağı ya da korsanlığa maruz kalacağı bir yere götürürse, yolcular tarafından da bu yerin yanlış bir yer olduğu kaptana kanıtlanırsa ve de gemi (kaptanın getirmiş olduğu bu yerde) yağmalanırsa, kaptan soyguna uğramış olan kişilerin zararlarını karşılasın. Ancak kaptanın tanıklığında yolcular geminin bir yere götürülmesini sağlarlar da geminin başına (orada) bir şey gelirse, bütün sorumluluğu yolcular üstlensin.

5. Bir kavgada karşı tarafın sakatlanmasına yol açan gemiciler hakkında:

Şayet gemiciler bir kavgaya tutuşurlarsa, sözlerle bunu yapsınlar ve hiç kimse başka bir kimseye karşı fiziki şiddet uygulamasin. Şayet tayfalardan birisi bir diğerinin başına vurursa ve bunun sonucunda darbe alan kişinin başı açılırsa-kanarsa ya da vuran kişi herhangi bir tarzda farklı bir darbe yaparsa (vuran kişi) doktorlar için gereken bütün ücretleri ve tıbbi masrafları şiddet gören kişi adına karşılasın ve ayrıca (şiddet gören kişinin) işsiz kaldığı zaman ve bu zaman süresince bakımı için gerekli olan ücreti de tamı tamına ödesin.

6. Bir tartışmada cinayet işleyen gemiciler hakkında:

Şayet tayfalar bir kavgaya tutuşurlarsa, biri diğerine bir taşla ya da odunla vurursa ve de saldırıya maruz kalan kişi hemen akabinde ilk darbeyi vuran kişiyi pataklarsa, mecburiyette kalmış olduğu için bunu yapmış olacaktır. Şayet dövülen kişi ölürse de, ilk olarak (dövülerek ölen kişinin) onun bir taş, bir odun ya da bir demirle vurduğu kanıtlandığı takdirde, onu döven ve de ölümüne sebebiyet veren kişi her türlü cezadan muaf kılınsın. Zira vuran kişi bu olana katlanmayı hak etmiştir.

7. Bir tartışmada göz çıkarmaya ya da karşı tarafın hadım olmasına sebebiyet veren gemiciler hakkında:

Şayet kaptanlardan, tüccarlardan veya gemicilerden birisi bir diğerine yumruk atar da onun gözünü patlatırsa veya tekme atarak onun hadım olmasına sebep olursa, vuran kişi doktor masraflarını karşılasın ve ayrıca gözü patlayan kişi için on iki, fitik olan kişi içinse on altınlık bir tazminat ödesin. Şayet tekmelenen kişi ölürse, darp eden kişi ölümün karşılığı olan cezadan sorumlu olsun.

8. Gemiye başkasına ait olan bir kargo yükleyerek gemiyle birlikte kaçıp giden bir kaptan ve tayfalar hakkında:

Şayet kendisine güven duyulan kaptan denize açıldıktan sonra altınla yüklü olan gemiyi gemicilerin de onayıyla (göz yummasıyla) başka bir ülkeye kaçırırsa, hem onların (gemiye kaçırılanların) bütün şahsi eşyalarına, hem de onlara ait olan taşınabilir, taşınamaz ya da kendi kendini taşıyabilen bütün mal varlıklarına el konulsun. Ve eğer (el konulan malların) bunların değerleri geminin ve geminin içinde satış amaçlı bulunan malların dönemlik kazancının değerine eşit olmazsa, tayfalar birinci kaptanla birlikte (bunun) tazminatını ödesinler ve işledikleri suçun cezasını da (peşinen) kabullensinler.

9. Tehlike durumunda yükün atılmasını talep eden bir kaptan ve de yolcular hakkında:

Şayet kaptan gemiden mal atılmasıyla ilgili bir talepte bulunursa, gemide mal sahibi olan yolcuları sorgulasın. Şayet gemide yüklü malı bulunuyor olan her kim varsa, bu sorgulamada fikir beyanında bulunsun. Bu toplantı ve de malları hakkında da ortak görüşlerini sunsunlar. Şilteler, himatia'lar ve bütün pılı pırtılar hesaplasın ve eğer gemiden mal atılacak olursa, (atılan malın) değeri kaptan ve yolcular için bir *litra*⁵⁶dan daha çok olmasın, dümenci ve gemi kahyası içinse yarım *litra*'dan daha fazla olmasın. Bir tayfa içinse üç *gramma*⁵⁷dan daha fazla olmasın. Çocuklar ve satılma

⁵⁶ (Hellenic: λίτρα. Latince: *Libra*) I. Constantinus tarafından M.S. 309 veya 310 yılında yürürlüğe sokulan bir Roma para (aynı zamanda da ağırlık) ölçüsü. Roma ekonomik sisteminin temelinde yer alan bu para ölçü birimi gümüş sikke olarak kullanılmıyordu ve *solidus*'un 72/1'ine eşitti. Litra hakkında detaylı bilgi için bk. Schilbach 1991, 1238.

⁵⁷ *Drakhme* ile *Libra* arası ölçümlerde-değer bildirimlerinde kullanılan ağırlık ölçüsü ve aynı zamanda da bir para birimi.

amacı dışında götürülerek denize açılmış olan bir kölenin-tutsağın değeri de *mina*⁵⁸ olsun. Şayet satılmak için götürülen bir kölenin-tutsağın değeri de iki *mina* olsun. Ve eğer buna (değere) göre olan mallar düşmanlar, korsanlar ya da tarafından yağmalanırsa, veya gemicilerle açılmış ortak bir askeri sefer durumu mevcutsa, bunlar da ortak oylamaya dahil edilsinler ve buna göre ortak bir karara varılsın. Şayet ortak kazancın paylaşılması için bir anlaşma mevcutsa, gemide yüklü bulunan malların hepsinin ve geminin değerini yeniden hesapladıktan sonra, kazancına göre her bir kişi gözlemede bulunsun ve oluşan zararının farkına varsın.

10. Zarara uğramış ya da batmış olan bir gemi hakkında:

Şayet kaptan tayfalarla birlikte bir ihmalkârlık yaparak gemide bir hasara ya da geminin batmasına sebebiyet verirse, kaptan ve gemiciler tüccara (vermiş oldukları) zararın tazminatını ödesinler. Eğer tüccarın bir ihmalkârlığından dolayı geminin ya da yükün zarar alması durumu ortaya çıktıysa, tüccar hasar gören parçanın ve geminin zararından mesul olsun. Eğer ne kaptanın ne tayfanın ne de tüccarın engel olamadığı bir hasar ya da batma durumu oluşursa, geminin ve malların kurtarılabilen kısımları için bir sözleşme yapılsın.

11. Gemi kiralayan tüccarlar hakkında:

Eski bir gemiye tüccarlar ve yolcular büyük ebattaki ve pahada değerli mallarını yüklemesinler. Ancak onlar yine de bu nitelikteki mallarını yüklerlerse ve gemi de seferi sırasında bir zarar görürse ya da batarsa, bu eski gemiye yükleme yapan kişi öncelikli olarak kendi kendini mahvetmiş sayılsın. Tüccarlar her ne zaman gemi kiralarlarsa, kendinden önce denize açılmış olan diğer tüccarlar nezdinde doğru düzgün bir soruşturma yapsınlar ve bu suretle mallarını yüklesinler. Yani gemi sağlam bir yelken direğini, yelkenleri, tenteleri, çapaları, iyi kalitedeki kenevir halatları, yapımı tamamlanmış filikaları, gerekli olan dümen yekelerini, yetkin denizcileri ve de uyanık ve yaman gemicileri tedarik ederek bütün hazırlıklarını eksiksiz bir şekilde tamamlamışsa ve geminin yan tarafları da zayıf değilse yüklemeyi yapsınlar. Basit bir şekilde, tüccarlar herşeyi araştırsınlar ve böylece mal yüklemesi yapsınlar.

12. Gemide veya (kişinin kendi) yurdunda sunmuş olduğu depozito hakkında:

Şayet herhangi birisi gemide ya da kendi yurdunda (kentinde) depozito sunacak olursa, tanıdık-bilindik ve de güvenilir birisine üç şahidin huzurunda depozitosunu sunsun. Şayet depozito için söz konusu olan miktar fazlaysa, yazılı bir şekilde de bir kontrat sunsun. Eğer kontratın güvende olmasını üstlenen kişi, onu kaybettiğini beyan ederse, (hırsızlık yüzünden) tahrip olan alanı ya da yağmaların nereden yapılmış olabileceğini göstermeli ve de bizzat kendisinin herhangi bir kalpazanlık yapmadığına dair yemin etmelidir. Şayet durumu açığa kavuşturmazsa, yağmalanan malları teslim aldığı şekilde sağlam bir halde iade etsin.

13. Bir tartışma konusu haline gelen altının depozitosu hakkında:

Şayet bir yolcu gemiye biner de yanında altın ya da altından yapılmış başka bir şey bulundurursa, onu kaptana depozito olarak sunsun. Eğer teslim etmez de, altınını ya da gümüşünü kaybettiğini beyan ederse, onun tarafından söylenen sözler hiçbir geçerliliğe sahip olmasın. Ancak kaptan ve tayfalar güvertedekilerle beraber (biz masumuz diye) yemin etsinler.

⁵⁸ Antikçağda yüz *drakhma*'a karşılık gelen ağırlık ya da sikke birimi.

14. Depozito aldığı inkâr eden bir depozito sahibi hakkında:

Şayet birisi bir depozitoyu aldıktan sonra söz konusu depozitoyu aldığı inkâr ederse ve de depozitonun onda olduğu da kanıtlanırsa ve üstelik yemin etmiş olmasına ve de yazılı bir şekilde de sorumluluk almış olmasına rağmen depozito olarak sunulmuş olan malın onda olduğu tam da bu sırada anlaşılırsa; bu depozitoyu iki katı olarak geri ödesin. Yeminini bozmuş olmanın cezasına da katlansın.

15. Korsanların tacizi veya yağmasından kaçmak için sahilden uzaklaşan bir geminin depozito sunmuş ve de sahilde bırakılmış bir tüccarı, yolcusu ya da kölesi bulunması hakkında:

Şayet bir gemi yolcuları, tüccarları veya köleleri taşıyorsa, kaptan depozito almış olmasına rağmen bir kentte, bir limanda ya da bir sahilde durakladığı sırada, gemiden birileri dışarı çıkar ve tam da bu sırada da haydutların bir kovalaması ya da korsanların bir yağması vuku bulursa ve kaptan kaçış emri verirse, geminin ve yolcuların ve de tüccarların mallarının kurtarılmasının ardından, herkesin şahsına ait olan malları iade edilsin ve de gemiden ayrılmış olanlar da mallarını ve kap kaçaklarını geri alsınlar. Şayet birisi bir burunda ya da korsanlık tehlikesinin bulunduğu bir yerde kendisine karaya çıkma izni verilmesi konusunda kaptanla tartışmaya yeltenirse, onun şikâyet edilen kaptan ve gemicilerin kaçtığı yönündeki beyanatları bir geçerliliğe sahip olmasın. Eğer tüccarlardan ya da yolculardan herhangi birisi depozit altında olan başkasına ait bir köleyi herhangi bir yerde serbest bıraksın, o kölenin efendisine gerekli olan tazminatı da ödesin.

16. Deniz aşırı borç olarak gönderilmiş mallar hakkında:

Gemiye yurda geri getirebilmek üzere borç para almış olan kaptanlar ve tüccarlar aldıkları borç paraları sefer giderleri ya da gemide yüklü bulunan malların masrafları için kullanmasınlar. Geminin ve malların sağlam olarak karaya ulaşması sağlanınca da, malların başına denizin tehlikelerinden ya da korsanlardan kaynaklanan bir hasar gelmesin. Gemiciler ve tüccarlar karaya ulaştırılmış olan mallarından da gerekli olan denizcilik ödemelerini yapsınlar.

17. Ortak bir kazanç elde edilmesi amacıyla kullanılacak olan altın veya gümüş hakkında:

Şayet birisi ortak kullanım için altın veya gümüş veriyse ve şayet bu ortaklık da sefer süresi için ve de ortak kullanımı açısından belirli bir süreye kadar tanzim edileceği şeklinde kayda geçirildiyse ve de eğer gümüşü ya da altını almış olan kişi (kullanım) zamanının dolmuş olmasına rağmen altını veya gümüşü kendi sahibine iade etmemişse ve de (bu durum) bir yangından, korsanlıktan ya da geminin hasar görmesinden kaynaklanan bir olayın vuku bulması neticesinde gerçekleşmişse, paranın sahibi cezai yaptırım altında kalsın ve kurtarılan malları da kendi malı olarak teslim alsın. Şayet sözleşmelerin süresi henüz dolmamışken, denizin tehlikelerinden kaynaklanan bir hasar ortaya çıkarsa, paylarına düşen cezaları kazançları oranında ödeyebilecekleri şekilde anlaşmalar yapılsın.

18. Vadeli olarak borç para alan ve yurt dışına çıkan biri hakkında:

Şayet birisi borç para alır da yurt dışına çıkarsa ve üzerinde anlaşılan zaman da sona ermişse, yasa gereğince borçlunun karadaki malları hacze çıkarılsın. Eğer herhangi bir şekilde satılacak bir malı mevcut değilse, borçlunun hem karadaki mülkleri ve hem de (borçlunun) yurt dışındayken kazandığı bütün denizcilik gelirleri alacaklılara ait olsun.

19. Kendisi için gemi kiralayan ve gemi kirasının kaporasını da ödemiş olan biri hakkında:

Şayet birisi gemi kiralar da ön ödemesini yaparsa ve bunun ardından artık gemiye ihtiyacı olmadı-

ğını beyan ederse, onun tarafından verilen kapora yansın. Ancak kaptan bir kusur işlerse (ve gemiyi kiralayan kişi gemiyi kiralamaktan vazgeçerse), tüccardan almış olduğu kaporayı iki katı bir biçimde tüccara geri ödesin.

20. Gemi kiralayan birisi ve de yazılı olarak anlaşmaya varmış veya yazısız olarak birbirlerine söz vermiş olan (kiracılar) hakkında:

Şayet bir gemi kiralanacaksa, mühürlenmiş olan sözleşmeler geçerli olsun. Şayet sözleşmeler mühürlenmemişse geçersiz olsunlar. Ve eğer arzu edilirse, (taraflar) sözleşmeye cezai hükümleri de yazsınlar, zira yazılı anlaşmalar yapmamışlarsa ve kaptan ya da gemiyi kiralayan kişi bir kurnazlığa başvurursa,..... Eğer gemiyi kiralayan kişi paraya sahipseşayet aşırı yükleme olunca, kargo ücretinin yarısını kaptana teslim etsin. Şayet kaptan bir düzenbazlık yaparsa, nakliye ücretinin yarısını tüccara geri iade etsin. Şayet tüccar malını indirmek isterse, bütün taşıma ücretini kaptana ödesin. Eğer birisi diğerini gereğince cezalandırıcaksa, belirlenmiş olan bu ceza maddelerine göre olsun.

21. Birbirleriyle münakaşa eden ortak iki kaptan hakkında:

Şayet iki taraf yazısız bir şekilde ortaklık içine girerlerse, her iki taraf da (kendi) haklarını *“belirli bir süreliğine bu ortaklığı yazısız bir şekilde yaptık ve birbirimize güvenimizi muhafaza edeceğiz ve de bütün vergiyi tek bir yük için ödeyeceğiz”* şeklindeki beyanlarıyla onaylasın. Şayet bir geminin başına yüksüzken ya da yüklüken bir şey gelmesi durumu vuku bulursa, kurtarılan malların yalnızca dörtte biri felakete maruz kalan kişiye verilsin, zira zarara uğrayan bu kişiler yazılı kontratlar sunamamaktadırlar aksine sadece sözlü bir şekilde ortaklık yapmış bulunmaktadırlar (ve bu yüzden dörtte birlik pay onlara verilsin). Tasdiklenmiş olan sözleşmeler ise kalıcı ve geçerli olsun ve de kurtarılmış olan mallar sahipleriyle yeniden bir araya getirilsin.

22. Geminin bütün yük alanını kiralayan bir kaptan hakkında:

Şayet bir tüccar bir geminin bütün kargo bölümünü (ambarını) yazılmış olan sözleşmeler uyarınca yükte doldurmuş bulunuyorsa, geminin kaptanı su, yolluk ve gemicilikte lazım olan halat takımı dışında başka hiçbir şeyi gemiye getirmesin. Eğer kaptan tüccara ait olan malların gemiye yüklenmesinin ardından başka bir takım malları gemiye yüklemeyi talep ederse ve de ambarda boş alan mevcutsa, söz konusu malı yüklesin. Ancak gemide boş yer yoksa tüccar üç şahidin huzurunda kaptana ve gemicilere karşı koysun ve eğer bir de gemide yer olmadığı için sahilde yük bırakılması gündeme gelirse, bırakılan yük kaptana ait olan bir yük olsun. Ve yine de tüccar bu durumun önüne geçemezse (oluşan bu vaziyet için) bir sözleşme yapılsın.

23. Kargo hakkında yazılı anlaşma imzalamış olan bir kaptan ve bir tüccar hakkında:

Şayet kaptan ve tüccar bir sözleşme imzalamışsa, onların karşılıklı olarak imzalamış oldukları sözleşmeler geçerli olsun. Fakat tüccar geminin bütün yükünü tek başına sarmamışsa, geriye kalan boş kargo alanının kirasını da imzalamış olduğu kontrat gereğince ödesin.

24. Anlaşma imzalamış bir kaptan ve tüccar ve de mallarının yarısı teslim edilen ve pişmanlık duyan kişiler hakkında:

Şayet bir kaptan nakliye ücretinin yarısını teslim alarak yelken açtıktan sonra bir tüccar geriye dönmek isterse ve de (tüccarın) elinde kaptanla birlikte mühürlenmiş oldukları sözleşmeler mevcutsa, geri dönmek isteyen tüccar geminin sefere çıkmış olduğu esnada böyle bir talepte bulunduğu için ödemiş olduğu yarı nakliye ücretini kaybetsin. Ancak kaptan yazılı anlaşmaların dışında başka bir

eylem gerçekleştirirse (ve tüccar bu suretle geriye dönmeyi talep ederse), kaptan kendisine verilmiş olan yarı nakliye ücretini iki misli olarak tüccara iade etsin.

25. Sözleşmeye karşı teslimat vaktini aşmış olan tüccar hakkında:

Şayet imzalanmış olan kontratlar uyarınca belirlenmiş olan (mal teslimat) günlerinin süresi geçmişse, (gecikmeden dolayı ortaya çıkan) gemicilerin on günlük harcırahlarını tüccar ödesin. Şayet ikinci teslimat tarihi de geçmişse, her şeyden evvel tüccar bütün nakliye ücretini ödesin ve (malla beraber limana) geri dönsün. Şayet tüccar (gecikmeden doğan) sefer giderlerini üstlenmeyi isterse, gereken ödeme yapılsın ve dilediği gibi denize açılsın.

26. Gemiciler uyurken zarar görmüş olan bir gemi hakkında:

Şayet gemideki denizcilerden veya kaptanlardan birisinin uyuması neticesinde geminin başına geceleyin ya da gündüz vakti bir musibet gelirse, bütün zararın hesabını uyumuş olan denizciler ya da kaptanlar versin. Gemiye gözlemleyenler (gözetenler) ise cezasız kalsınlar. Bir ihmalkârlığa sahip olanlar ise sebebiyet vermiş oldukları hataların doğurmuş olduğu cezayı geminin efendisine (ya da kaptana) versinler.

27. Tüccar ya da ortaklardan biri yokken yükü zarar görmüş olan bir gemi hakkında:

Şayet bir gemi bir tüccarın ya da bir ortaklığın taşıdığı mal için yola çıkarsa ve geminin başına bir şey gelirse ya da gemicilerin veya kaptanın hatası yüzünden bir zarara uğrarsa, güvertede bulunan mallar bütün tehlikelerden uzak tutulsun. Eğer geminin çıkmış olan bir fırtınadan dolayı zarar gördüğü kanıtlanırsa, geminin kurtarılan parçaları mallarla birlikte bir sözleşmeye kaydedilsin, sefer giderlerinin yarısı da kaptana ait olsun. Şayet bir kimse ortaklıktan cayarsa ve üç şahit tarafından da (caydığı) kanıtlanırsa, bir taraftan kendi ortaklık bedeli olan ödemeyi yapsın, diğer taraftan da caymış olmanın doğurduğu cezaya razı olsun.

28. Tüccarın ya da hissedarın hatası sebebiyle zarar görmüş olan bir gemi hakkında:

Şayet bir geminin yüklenmesi tüccar ya da hissedarın tarafından aksatılmaya uğrarsa ve de teslimat için belirlenen süre dolarsa ve de geminin uğramış olduğu bir korsanlıktan, yangından ya da batmasından kaynaklanan bir felaket vuku bulursa, gecikmeyi yaşatan kişi gerekli cezaları karşılasın.

29. Teslimat için anlaşmaya varılmış olan günden önce veya belirlenen bu günden sonra hasar görmüş olan bir gemi hakkında:

Şayet bir tüccar herhangi bir yerden aldığı malları sözleşilen yere teslim etmemişse ve de belirlenen zaman dolmuşsa ve de korsanlıktan, yangından ya da geminin batmasından kaynaklanan bir felaket vuku bulursa, geminin uğramış olduğu bütün zarar tüccarı ilgilendirsin. Ancak teslimat için belirlenen gün geçmemişken yukarıda değinilmiş olan durumlardan bir tanesi vuku bulursa, bir sözleşme yapılsın.

30. Üzerinde yüklü olan malın zarar gördüğü bir gemi, üzerinde taşıdığı altınını da kurtarmış olan bir tüccar hakkında:

Şayet bir tüccar bir gemiye malını yüklerse ve beraberinde de altın bulundurursa ve denizde bulunduğu sırada gemi bir tehlikeye maruz kalırsa ve de yük mahvolur gemi de harap olursa, gemiden ve yükten kurtarılmış olan şeyler bir sözleşmeye geçirilsin, tüccar yanında taşıdığı altını ise beraberinde alıp götürsün, ancak on altınlık bir ödeme yapsın. Şayet geminin kırılıp batmış olan ekipmanlarının-

dan herhangi biri kurtarılmamışsa, tüccar sözleşmeler uyarınca yol masraflarının yarısını ödesin. Ancak geminin kırılıp ayrılmış olan donanımlarından herhangi bir şey kurtarılmışsa, tüccar beşte birlik bir ödeme yapsın.

31. (Felakete) maruz kalan ve kargosunun bir kısmı kurtarılan bir gemi hakkında:

Şayet bir tüccar bir gemiyi yüklerse ve geminin başına bir şey gelirse, kurtarılan her şey birer birer sözleşmeye geçirilsin. Şayet tüccar altınını kurtaracak olursa, beşte birlik kısmını ödesin. Kaptan ve tayfalar ise kurtarma çalışmalarına desteklerini sunsunlar.

32. Kiralanarak veya ortaklık içinde denize açılmış olan ve yükünü boşaltırken zarar görmüş olan bir gemi hakkında:

Şayet bir gemi yükünü üzerine alarak bir tüccarın ya da hissedarın yol masrafını ödemesiyle yola çıkar da malların başına denizdeki tehlikeler tarafından bir şey gelirse, tüccar yol masrafının yarısını geri istemesin; ancak gemiden ve kargodan kurtarılanlar ise bir sözleşmeye geçirilsin. Ve eğer tüccar ya da hissedar olan kişi bir ön ödeme yapmışsa, sözleşme yaptıkları şartlar geçerli olsun.

33. Yükünü boşalttıktan (yanaştıktan) sonra zarara uğramış olan bir gemi hakkında:

Şayet kaptan malları sözleşmelerce belirlenmiş olan alana koyar da geminin başına bir şey gelirse, kaptan tüccar tarafından verilen yolculuk ücretinin tamamını teslim alsın. Gemi yükleme alanında gemiden dışarı çıkarılmış olan mallarsa gemiyle birlikte sefere çıkanların ve geminin doğurduğu tehlikelerden uzak olsun. Gemide bulunan mallar ise gemiyle birlikte bir sözleşmeye geçirilsin.

34. İpek taşıyan ve bir fırtınanın vurması ya da geminin su alması sebebiyle mallarının (ipeklerin) zarar görmüş olduğu bir gemi hakkında:

Şayet bir gemi keten veya ipek taşıyorsa, kaptan bir fırtına tarafından oluşan dalgaların su taşımasıyla mallara herhangi bir zarar gelmesin diye iyi bir kaliteye sahip olan tenteleri gemide bulundursun. Şayet gemi yine de su alırsa, kaptan derhal güvertede malı olanlara mallarını geminin başka bir bölümüne taşımalarını söylesin. Şayet yolcular yine de mallarına zarar gelmiş olduğu konusunda kaptana açık bir beyanatta bulunurlarsa, kaptan tayfa ile beraber bunun sorumluluğunu üstlensin. Ancak kaptan geminin su aldığını ve de malların yer değiştirilmesi gerektiğini tayfalarla birlikte önceden bildirmişse ve gemide malları yüklü bulunanlar mallarının yerlerini değiştirmeyi ihmal etmişlerse, hem kaptan hem de gemiciler cezasız kalsınlar.

35. Yelken direği zarar görmüş olan bir gemi hakkında:

Şayet bir geminin yelken direğinin kendiliğinden devrilmesinden veya bir darbe sonucuyla kırılmasından dolayı geminin direğinin denize düşmesi durumu vuku bulursa, bütün tayfalar ve tüccarlar kurtarılan malları ve de gemiyi bir sözleşmeye kayıt etsinler.

36. Seyrü seferi sırasında başka bir gemiye saldıran bir gemi hakkında:

Şayet seyir halindeki bir gemi demir atmış ya da yelkenlerini indirmiş bir durumda olan başka bir geminin üzerine doğru gündüz vakti atılırsa, bütün kırıkların ve zararın sorumluluğunu kaptan ve gemide bulunanlar üstlensinler. Geriye kalan malı ise bir sözleşmeye geçirsinler. Şayet bu saldırı geceleyin vuku bulursa, yelkenlerini çözmüş olan gemi bir fener yaksın. Eğer gemide bir fenere sahip değillerse, çığlık atsınlar. Şayet saldırı altında kalan gemi bu belirtilenleri uygulamayı ihmal eder de bir felakete uğrarsa ve eğer olanlar da kanıtlanırsa, (zarara uğrayanlar) kendi kendini mahvetmiş sa-

yılsın. Ancak geminin yelken görevlisi bir ihmalde bulunmuşsa ve gözcü de uykuya dalmışsa ve bu suretle gemi bir sığığa doğru ilerlerken hasar almışsa (ihmarkâr yelken görevlisini ve uykuya dalan gözcüyü) pataklayan kişi cezadan muaf olsun.

37. Üzerinde bulunan tüccarların ve de yolcuların mallarının kurtarılmış olduğu halde batan bir gemi hakkında:

Şayet bir geminin başına bir şey gelir de, tüccarların ya da yolcuların malları kurtarılırken, gemi hasar alırsa, sözleşmeye tabi olan kurtarılan mallar için tüccarlar ya da yolcular 1/15 oranında bir ödeme yapsınlar, tüccar ve yolcular ise gemi için herhangi bir ödeme yapmasınlar.

38. Tahılla yüklü olup da fırtınaya yakalanmış olan bir gemi hakkında:

Şayet tahılla yüklenmiş olan bir gemi fırtınaya tutulursa, kaptan tenteleri örtsün ve gemiciler de güverteye dolan suyu dışarıya pompalansınlar. Şayet gemiciler ihmalkârlık yaparlarsa ve mal güvertedeki suya temas ederse (yani ıslanırsa), gemiciler cezalandırınsınlar. Ancak bir fırtınadan dolayı kargo zarar görürse, tüccar ile beraber kaptan ve gemiciler hasardan pay alsınlar, kurtarılan mallardan da ancak altı yüzde birini gemi ve tayfalarla birlikte kaptan teslim alsın. Denize mal atma durumu vuku bulursa da, ilk olarak tüccar mal atsın ve bu esnada gemiciler de denize mal attığı sırada tüccara yardımcı olsunlar. Malların denize atılmasından sonra da hiçbir gemici denize atılmış olan malları yağmalamasın. Ancak yine de yağma yaparlarsa, yağmaya girişen kişi iki katı bir biçimde tazminat ödesin ve seferdeki bütün kazancından muaf olsun.

39. Zarara uğramış olan yüklü bir geminin kurtarılan kargosu hakkında:

Şayet tahıl, şarap ya da zeytinyağı ile yüklenmiş sefer halindeki bir gemi kaptanın ya da tayfanın isteğiyle yelkenlerini indirir de gemiyi tüccarın istememesine rağmen herhangi bir yere ya da bir sahile doğru yönlendirirse ve orada geminin yağmalanması vuku bulursa, (gemi) yükünü veya kargosunu kurtardığı zaman, tüccar gemiye ait herhangi bir cezadan muaf olsun, zira geminin böyle bir yere getirilmesini isteyen tüccar değildi. Şayet gemi seyir halindeyken tüccar, kaptana “*Şuradaki yere girilmesini istiyorum*” şeklinde bir beyanatta bulunursa ve girilmesini istediği bu yer de sözleşmelerde geçmeyen bir bölgeyse, bu bölgede geminin başına bir şey gelir de mallar kurtarılsa, kaptan tüccardan gemisini hasar görmemiş bir şekilde geri alsın. Ancak her iki tarafın istemiş olduğu bir durumdan dolayı geminin başına bir zarar gelirse, herşey bir sözleşmeye geçirilsin.

40. Batmış olup da parçalarından bir kısmı ve malından da bir bölümü kurtarılmış olan bir gemi hakkında:

Şayet bir gemi batmaya yüz tutarsa ve geminin kargosunun ya da geminin kendisinin bir kısmı kurtarılsa ve eğer yolcular da beraberlerinde altın, gümüş, saf ipek ya da inci götürüyorlarsa, kurtarılmış olan altının onda birini, kurtarılmış olan gümüşün ise beşte birini geminin zararına karşılık ödesinler. Eğer saf ipekler ıslanmamış bir şekilde kurtarılabildiyse, altının kine eşit bir şekilde onda bir oranında bir ödemeyi geminin zararına karşılık olarak ödesinler. Şayet saf ipekler ıslanmışlarsa, aşınmış ve ıslanmış oldukları açıkça belirtilsin ve bu suretle bir sözleşmeye tabi olsunlar. İnciler de tıpkı altının kargosunun zararının ödendiği şekilde değer görsünler.

41. Hasar almış olan bir gemi ve (gemideki yolcuların) kurtarılan ya da tamamen hasar gören malları hakkında:

Şayet güvertesindeki yolcularla birlikte bir gemi sefere çıkmışken çok ağır bir hasar görür ya da ge-

miye bir zarar gelirse ve de yolcuların malları kurtarılsa, geminin uğramış olduğu hasar için yolcular ödeme yapsınlar. Şayet iki ya da üç yolcu kendi altınlarını ya da mallarını kaybetmişse, bu kişiler geminin kontratıyla birlikte kaybın büyüklüğüne göre her maldan kayıplarını karşılayacak oranda alsınlar.

42. Malını taşıırken delinmiş olan bir gemi hakkında:

Şayet bir gemi yüklü bir haldeyken delinirse ve de malları dışarıya çıkartılabilirse, bu işlem kaptanın gözü önünde yapılsın, eğer gemi tamamen onarılmışsa, kaptan istediği takdirde belirlenmiş olan bir *emporium*'da malları gemiye geri yüklesin. Şayet gemi tamir edilemez de kaptan kararlaştırılan *emporium*'a başka bir gemi getirirse, yeni getirilen bu geminin bütün yolculuk masrafını kaptan karşılasın.

43. Kargosundan ya da gemi donanımından bir kısmı denize atılan bir gemi hakkında:

Şayet bir gemi fırtınaya maruz kalır da, yükünden bir kısmını denize atarsa veya yelken serenlerinin, gemi direğinin, dümen yekelerinin, çapaların veya filikaların birinin kırılması durumu ortaya çıkarsa, geminin ve gemiden kurtarılan malların değeriyle birlikte (malların) hepsi için sözleşme yapılsın.

44. Bir fırtına esnasında yelken direğini ya da dümen yekelerini denize atmak zorunda kalan bir gemi hakkında:

Şayet geminin bir yükü varsa ve fırtınada gemiye ait bir donanım denize atılırsa ya da dümen yekelerinden birisi kırılırsa veya filikalardan biri zarara uğrarsa ve eğer bir fırtınadan dolayı da yükün islanması durumu vuku bulursa, zarar gören bütün bu şeylerin bir sözleşmeye geçirilmesi zorunlu olsun.

45. Batan bir gemiye ait olan herhangi bir şeyi sağlam bir şekilde denizden karaya çıkarmış olan birisi hakkında:

Şayet açık denizde bir gemi alabora olursa ya da parçalanırsa, batan gemiden herhangi bir malı karaya çıkarıp kurtaran kişi kurtardığı malın beşte birini ödül olarak alsın.

46. Parçalanmış bir geminin filikasını denizden çıkaran birisi hakkında:

Şayet bir filika kendi gemisinden iplerini kopardıktan sonra üzerindikilerle birlikte zarar görürse ve filikanın üzerinde denize açılanlardan (birileri) sakatlanırlar ya da ölürlerse, kaptan ölen ya da sakat kalan kişilerin varislerine bütün bir yıl için denk düşüyor olan yıllık kazançlarını ödesin. Filikayı ona bağlı olan küçük sallarla birlikte kurtaran kişi, dürüstçe filikayı nasıl bulduysa aynen her şeyi iade etsin, kurtarmış olduğu malın beşte birlik bir kısmını ise kendisine ayırsın.

47. Denizin dibinden batmış olan bir gemiye ait herhangi bir şey çıkaran birisi hakkında:

Sekiz kulaç derinlikten altın, gümüş ya da başka bir şey çıkarıldığı zaman onu kurtaran kişi (çıkardığı malın) üçte birini kendine ayırsın. On kulaç derinlikten bir şey çıkaran kişi ise, derinliğin doğurmuş olduğu tehlikeden dolayı denizden çıkardığı malların yarısını kendine ayırsın. Denizden sahile doğru sürüklenmiş ve de bir kol derinlikte bulunmuş olan mallardan kurtaran kişiye kurtarmış olduklarının (yalnızca) onda birini kendisi için ayırsın.

BİBLİYOGRAFYA

Antik Kaynaklar

- Cic. *inv.* (= Cicero, *De Inventione*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: Cicero, *On Invention, Best Kind of Orator, Topics*. With an English Translation by H. M. Hubbell. Cambridge, Mass. - London 1968 (The Loeb Classical Library).
- Cic. *off.* (= Cicero, *De Officiis*)
Kullanılan Metin ve Çeviriler: Cicero, *On Duties*. With an English Translation by W. Miller. Cambridge, Mass. - London 2005 (The Loeb Classical Library).
Cicero, *Yükümlülükler Üzerine*. Çev.: C. C. Çevik. İstanbul 2013.
- Dig. (= Corpus Iuris Civilis, *Digesta*)
Kullanılan Metin: *Corpus Iuris Civilis, Vol. I: Institutiones -Digesta*. Edited by P. Krueger- T. Mommsen. Berlin 1872.
- Hdt. (= Herodotos, *Historiae*)
Kullanılan Metin ve Çeviriler: Herodotos, *The Persian Wars*. With an English Translation by A. D. Godley, vol. I-IV. Cambridge, Mass.-London 1920-2004 (The Loeb Classical Library).
Herodotos, *Herodot Tarihi*. Çev.: M. Ökmen-A. Erhat. İstanbul 1991.
- Polyb. (= Polybios, *Historiae*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: Polybios, *The Histories*. With an English Translation by W. R. Paton, XXX. Cambridge, Mass. - London 1922 vd. (The Loeb Classical Library).
- Tert. *adv. Marc.* (= Tertulianus, *Adversus Marcionem*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: Tertulianus, *Contra Marcium*. Edited and Translated by E. Evans. Oxford 1972.
- Prok. *aed.* (= Procopius, *Buildings*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: Procopius, *Buildings*. With an English Translation by H. B. Dewing. Cambridge, Mass. - London 2002⁶ (The Loeb Classical Library).
- Proc. *anek* (= Procopius, *Historia arcana "Anecdota"*)
Kullanılan Metin ve Çeviriler: Procopius, *Secret History*. With an English Translation by H. B. Dewing. Cambridge, Mass. - London 2002⁷ (The Loeb Classical Library). Prokopius, *Bizans'ın Gizli Tarihi*. Çev.: O. Duru. İstanbul 2001.
- Proc. *de Bell.* (= Procopius, *De Bellis*)
Kullanılan Metin ve Çeviri: Procopius, *History of the Wars*. With an English Translation by H. B. Dewing, Vol. I-II. Cambridge, Mass.-London 2006⁹ (The Loeb Classical Library).

Modern Literatür

- Abulafia 2012 D. Abulafia, *Büyük Deniz: Akdeniz'de İnsanlık Tarihi*. Çev.: G. Çağalı Güven. İstanbul 2012.
- Anastos 1979² M. V. Anastos, "Iconoclasm and Imperial Rule 717-842". Ed. J. M. Hussey. *The Cambridge Medieval History; Volume IV: The Byzantine Empire, Part I: Byzantium And its Neighbours*. Cambridge – London (1979²) 61.

- Arslan 2003 M. Arslan, "İ.Ö. 188 Yılından İ.Ö. 67 yılına Kadar Lykia, Pamphylia ve Kilikia Trakheia Sahillerindeki Korsanlık Faaliyetleri: Nedenleri ve Sonuçları". *Adalya* VI (2003) 91-118.
- Ashburner 1909 W. Ashburner, *Nóμος Ροδιῶν Ναυτικός: The Rhodian Sea Law*. Oxford 1909.
- Aydaş 2010 M. Aydaş. *M.Ö. 7. Yüzyıldan 1. Yüzyıla Kadar Karya ile Rodos Devleti Arasındaki İlişkiler*. İstanbul 2010.
- Aytaçlar 2009 P. Ö. Aytaçlar, "Küçük Asya'nın Romanizasyonu". *Doğu Batı* 49 (2009) 286-296.
- Baskıcı 2009 M. M. Baskıcı, *Bizans Döneminde Anadolu: İktisadi ve Sosyal Yapı* (900-1261). Ankara 2009.
- Bass 2003 G. F. Bass, *Su Altında Arkeoloji: Bir Arkeoloğun Türkiye Macerası*. Çev.: Z. Hasırcıoğlu. İstanbul 2003.
- Benedict 1909 R. D. Benedict "The Historical Position of the Rhodian Law". *The Yale Law Journal*. Vol. 18, No. 4 (1909) 223-242.
- Berger 1980² A. Berger, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*. Philadelphia 1980²
- Berthold 1984 R. M. Berthold, *Rhodes in the Hellenistic Age*. Ithaca – London 1984.
- Bradford 2013 E. Bradford, *Akdeniz: Bir Denizin Hikâyesi*. Çev.: A. Fethi. İstanbul 2013.
- Browning 1980 R. Browning, *The Byzantine Empire*. Edinburgh 1980.
- Browning 1987² R. Browning, *Justinian and Theodora*. London 1987².
- Buckland 1921 W. W. Buckland, *A Text-Book of Roman Law from Augustus to Justinian*. Cambridge 1921.
- Burgmann1991a L. Burgman, "Rhodian Sea Law". *The Oxford Dictionary of Byzantium*. Vol.: III. (1991) 1792.
- Burgmann 1991b L. Burgman, "Ecloga". *The Oxford Dictionary of Byzantium*. Vol.: I. (1991) 672.
- Cameron 1993 A. Cameron, *The Later Roman Empire: AD 280 – 430*. London 1993.
- Cameron 2007² A. Cameron, *The Byzantines*. Malden – Oxford 2007².
- Casson 1959 L. Casson, *The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*. New York 1959.
- Casson 2002 L. Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*. Çev.: G. Ergin. İstanbul 2002.
- Chevreau 2005 E. Chevreau, "La Lex Rhodia de Iactu: Un Exemple de la Reception d'une Institution Etrangere dans le Droit Romain". *Revue d'Historie du Droit* 73 (2005) 67-80.
- Çağa 1978⁵ T. Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi Donatan ve Kaptan*. İstanbul 1978⁵.
- Davis 2009 D. L. Davis, *Commercial Navigation in the Greek and Roman World*. Unpublished PhD Thesis, Austin 2009.
- Diehl 2006 C. Diehl, *Bizans İmparatorluğu'nun Tarihi*. Çev.: A. G. Bozkurt. İstanbul 2006.
- Enßlin 1937 W. Enßlin, "Tribonianus". *RE* XII. 2 (1937) 2419-2426.
- Erdoğan 2011³ B. Erdoğan, *Hukukta Latince Teknik Terimler, Özlü Sözler*. İstanbul 2011³.
- Fraser-Bean 1954 P. M. Fraser – G. E. Bean, *The Rhodian Peraea and Islands*. Oxford 1954.
- Freeman 2013 C. Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma: Antik Akdeniz Uygarlıkları*. Çev.: S. K. Angi. İstanbul 2013.
- Gabrielsen 1997 V. Gabrielsen, *The Naval Aristocracy of Hellenistic Rhodes*. Aarhus – Oxford 1997.

- Garner 1999⁹ B. A. Garner, *Black's Law Dictionary*. St. Paul, Minn. 1999⁹.
- Gibbon 1995 E. Gibbon, *Roma İmparatorluğu'nun Gerileyiş ve Çöküş Tarihi: Cilt V*. Çev.: A. Baltacıgil. İstanbul 1995.
- Grant 2000 M. Grant. *Roma'dan Bizans'a: İ. S. Beşinci Yüzyıl*. Çev.: Z. Z. İlkelen. İstanbul 2000.
- Gregory 2008 T. E. Gregory. *Bizans Tarihi*. Çev.: E. Ermert. İstanbul 2008.
- Harries 2010 J. Harries, "Law". Ed. A. Barchiesi – W. Scheidel, *The Oxford Handbook of Roman Studies*. Oxford – New York (2010) 637-650.
- Herrin 2013³ J. Herrin, *Bizans: Bir Ortaçağ İmparatorluğu'nun Şaşırtıcı Yaşamı*. Çev.: U. Kocabaşoğlu. İstanbul 2013³.
- Horden – Purcell 2001 P. Horden – N. Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*. Oxford – Malden 2001.
- Howatson 2013 M. C. Howatson, *Oxford Antikçağ Sözlüğü*. Çev.: F. Ersöz. İstanbul 2013.
- Humfress 2007² C. Humfress, "Law and Legal Practice in the Age of Justinian". Ed. M. Mass, *The Cambridge Companion to the Age of Justinian*. Cambridge – New York (2007²) 161-185.
- Kaner 2013³ İ. D. Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku (Giriş – Gemi Donatan ve Donatma İştiraki – Kaptan)*. İstanbul 2013³.
- Kınacı 2014 M. Kınacı, "I. Pharnakes'in Pergamon Krallığı'na Karşı Savaşı". *CEDRUS II* (2014) 203-223.
- Lamerle 2004 P. Lamerle, *Bizans Tarihi*. Çev.: G. Üstün. İstanbul 2004.
- Levtchenko 2007 M. V. Levtchenko, *Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bizans Tarihi*. Çev.: M. Selen. İstanbul 2007.
- Lutwak 2012 E. N. Lutwak, *Bizans İmparatorluğu'nun Büyük Stratejisi*. Çev.: M. E. Tuzcu. İstanbul 2012.
- Kaegi – Kazhdan 1991 W. E. Kaegi – A. Kazhdan, "Tribonian". *The Oxford Dictionary of Byzantium*. Vol.: III. (1991) 2114
- Magie 1950 D. Magie, *Roman Rule in Asia Minor*. Vol. I. Princeton – New Jersey 1950.
- Mango 2011 C. Mango, *Bizans: Yeni Roma İmparatorluğu*. Çev.: G. Ç. Güven. İstanbul 2011.
- Mathews 2008² J. Mathews, "Roman Law and Roman History". Ed. D. S. Potter, *A Companion to the Roman Empire*. Malden – Oxford (2008²) 477-491.
- Melville 1915 R. D. Melville, *A Manual of the Principles of Roman Law*. Edinburgh 1915.
- Norwich 2013 J. J. Norwich, *Bizans: Erken Dönem (MS 323-802)*. Çev.: H. Koyukan. İstanbul 2013.
- Obolensky 1971 D. Obolensky, *The Byzantine Commonwealth, Eastern Europe 500 – 1453*. London 1971.
- Oman 1908 C. W. C. Oman, *The Byzantine Empire*. London 1908.
- Ostrogorsky 2011⁷ G. Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*. Çev.: F. Işıltan. Ankara 2011⁷.
- Rice 1967 T. T. Rice, *Everyday Life in Byzantium*. London – New York 1967.
- Sanchez-Ellart 2013 C. Sanchez-M. Ellart, "Law of the Sea, Rhodian". *The Encyclopedia of Ancient History*, Vol X. Malden, (2013) 3970-3972.
- Scheltema 1978³ H. J. Scheltema, "Byzantine Law, The Ecloga and the Isaurian Emperors". Ed. J. M. Hussey. *The Cambridge Medieval History; Volume IV: The Byzantine Empire, Part II: Government, Church and Civilisation*. Cambridge – London (1978³) 62-64.

- Schilbach 1991 E. Schilbach, "Litra". *The Oxford Dictionary of Byzantium*. Vol.: II. (1991) 1238.
- Starr 2000 C. G. Starr, *Antik Çağda Deniz Gücü*. Çev.: G. Ergin. İstanbul 2000.
- Tüner Önen 2008 N. Tüner Önen, *Phaselis Antik Kenti ve Teritoryumu*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Antalya 2008.
- Vasiliev 1943 A. A. Vasiliev, *Bizans İmparatorluğu Tarihi*. Çev.: A. M. Mansel. Ankara 1943.
- Wickham 2007 C. Wickham. *Framing The Early Middle Ages: Europe and the Mediterranean, 400-800*. Oxford – New York 2007.
- Wickham 2010 C. Wickham, *The Inheritance of Rome: A History of Europe from 400 to 1000*. London 2010.