

RECEPTUM NAUTARUM

Yrd.Doç.Dr. Kadir GÜRTEN*

ÖZET

Roma Devleti'nde, deniz ticareti son derece büyük önem arz etmiş, bu nedenle, hukuk metinlerinde, deniz taşımacılığına ilişkin hükümlere oldukça geniş bir şekilde yer verilmiştir. Gemi işletenlerin sorumluluğunun esas dayanağını *locatio conductio operis* (istisna sözleşmesi) oluşturmaktadır. Ne var ki, bu sözleşmeden kaynaklanan sorumluluk ile *praetor*'lar tarafından tanınan bazı diğer dava haklarının yetersiz kalması üzerine, yolcuların ya da iş sahiplerinin bu kişilere güveninin sağlanması ve böylece gemi işletenlerin de yolcuları kendilerine çekebilmesi için, yine *praetor* tarafından *receptum* adı verilen bir garanti sözleşmesi tanınmıştır. Başlangıçta, gemi işletenin sorumluluğu için *receptum*'un yapılmasına yönelik ifade olan "*salvum fore recipere* (malların güvende olacağını üstlenmek)"nin varlığı aranmış olup, Iustinianus Dönemi'nde, bu şart ortadan kalmış, gemi işletenin sorumluluğu kanundan kaynaklanır hale gelmiştir.

Anahtar Kelimeler: *receptum*, *nauta*, deniz hukuku, *pacta praetoria*, sorumluluk, gemi işletenin sorumluluğu

ABSTRACT

Maritime commerce has a great importance in Rome, therefore, in legal texts, provisions regarding carriage by sea were given large publicity. The sea carriers' responsibility was based on *locatio conductio operis* mainly. However, since the responsibility arising from this contract and some other rights to suit were inadequate, a guarantee contract was brought by, again, the praetor, in order to make the passengers or *locators*

* Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Roma Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

trust in them and thus let the sea carriers have the passengers. Initially, the phrase "*salvum fore recipere*", which is used for *receptum*, was required for the sea carrier to be responsible. In the time of Justinian, however, this requirement did not exist and the responsibility of the sea carrier had its source in the law.

Keywords: *receptum, nauta, sea law, pacta praetoria, liability, liability of the sea carriers*'

İ.GİRİŞ

Roma Devleti'nde erken dönemdeki denize ilişkin kavramsal ve hukuki boşluğu inkâr edemesek de, Pön Savaşları ile birlikte Romalıların, yalnızca deniz yolculuğu yapan kişiler haline gelmekle kalmayıp, aynı zamanda denizlerde oldukça geniş bir alanda mutlak hakimiyet sağlamış oldukları göz ardı edilemez bir gerçektir. Pön Savaşları neticesinde tüm Akdeniz'i ele geçiren Romalılar açısından, deniz hukuku tartışmasız bir ihtiyaç haline gelmiştir. Ancak, bahsetmiş olduğumuz üzere, bu alanda var olan boşluk, Roma Devleti'ni, başka kaynaklara yöneltmiştir¹. Gerçekten Roma'da, deniz hukukuna olan ihtiyaç karşısında Rodos Kanunları uygulama alanı bulmuş; nihayet bu kanunlar, İmparator *Augustus* zamanında resmen kabul edilmiştir².

Ancak, diğer yandan, *Ulpianus* ve hatta daha öncesinde, *Gaius* tarafından kaleme alınan metinlerden, *praetor*'un deniz hukukuna ilişkin uygulamalarının var olduğu; dolayısıyla, Roma'da, denizle bağlantılı hukukun esasında -çok geniş bir yelpazede olmasa da - varlık gösterdiği ve bunun mutad olarak uygulanagelen hukuktan net bir şekilde ayrılmış olduğu görülmektedir³. Hancı ve ahırcı ile birlikte, gemi işletenlerin sorumluluğuna ilişkin bir kurum olan *receptum, praetor pactum*'larından biri olarak karşımıza çıkar.

¹ *Lobingier, S. C.*: "The Maritime Law of Rome (Magisterial Address Before The Riccobono Institute of Roman Law at Washington, May 15, 1934)", *Juridical Review*, Sa. 47, 1935, s. 5.

² *Lobingier*, s. 7-8.

³ *Lobingier*, s. 9.

Roma Hukuku'nda, gemi işletenlerin, insan ve eşyaların gemi ile taşınmasından kaynaklanan sorumlulukları, esas itibariyle, yolcular ile gemi işletenler arasında yapılan asıl sözleşme olan *locatio conductio operis*'ten kaynaklanmaktadır⁴. Bu sözleşme ile, gemi işleten, taşınacak eşyayı ve insanları sağlam bir şekilde varış yerine ulaştırma yükümlülüğü altına girer.⁵

Zaman içerisinde, bir *praetor pactum*'u olarak ortaya çıkan *receptum nautarum cauponum stabulariorum*, gemi, han ve ahır işletenlerin, mücbir sebep halleri hariç olmak üzere, müşterilerinin eşyasını sağlam bir şekilde iade etmelerine yönelik bir anlaşmadır⁶. Bu anlaşmanın ortaya çıkış süreci, kuruluş şekli ve unsurları aşağıda detaylı şekilde ele alınacaktır.

II. RECEPTUM NAUTARUM'UN ORTAYA ÇIKIŞ SÜRECİ VE VARLIK NEDENLERİ

Receptum nautarum'un ortaya çıktığı tarih tam olarak bilinmemektedir. Ancak, *receptum'un locatio conductio operis*'i tamamlayan nitelikte bir *pactum* olması nedeniyle, *locatio conductio*'dan ve gemi işletenin yanında çalışanların fiillerinden kaynaklanan zarardan dolayı sorumlu tutulmasına ilişkin dava olan *actio de damno aut furto adversus nautas, caupones, stabularios*'tan sonra tanındığı kabul edilmektedir⁷.

Locatio conductio operis'ten kaynaklanan sorumluluk ve buna bağlı dava hakları ile *actio de damno aut furto adversus nautas, caupones,*

⁴ Zimmermann, R.: The Law of Obligations Roman Foundations of the Civilian Tradition, Oxford New York, 1996, sa. 518; Somer, P.: Roma Hukukunda İstisna Akdi (*Locatio Conductio Operis*), İstanbul, 2008, s. 120; Söğütü Erişgin, Ö.: Roma Hukuku'nda Haksız Fiil Benzerleri (*Quasi Delicta*), Ankara, 2002, s. 99, 110; Tahiroğlu, B.: Roma Borçlar Hukuku, İstanbul, 2012, s. 267 (dipnot no: 283); Erdoğan, B.: Roma Borçlar Hukuku Dersleri, İstanbul 2012, s.120 (dipnot no: 199).

⁵ Söğütü Erişgin, s. 99.

⁶ Umur, Z.: Roma Hukuku Lügatı, İstanbul, 1983, s. 180.

⁷ Söğütü Erişgin, s. 115 – 116; Zimmermann, s. 518; Zilelioğlu, H.: Roma Hukukunda Gözetim (*Custodia*) Sorumluluğu, (*Custodia*), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 1985, s. 202.

stabularios'un varlığına rağmen, *receptum*'a neden ihtiyaç duyulduğu hususunda ise doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır.

Schulz, doktrinde genel kabul gördüğünün aksine, hancıların kötü şöhretinin *praetor*'u dava hakkı tanımaya iten neden olmadığını, esasında gemi işletenlerin zaten böyle kötü bir şöhretinin bulunmadığını, dolayısıyla bu kurumun varlık nedeninin bu şekilde açıklanamayacağını, *actio de recepto*'nun, gemi işleteni, *locatio conductio operis*'ten kaynaklanandan daha sıkı bir sorumluluk altına sokmak için tanındığını ifade etmektedir. Gemici ile yapılan sözleşmenin bir *locatio conductio* olduğunu ve gemicilerin bu sözleşme dolayısı ile *custodia* kapsamında sorumlu olduğunu belirten Schulz, devamında, otelde konaklayan bir kişinin kendi odasına eşyasını getirmesi halinde, *locator*'un *custodia* kapsamında sorumlu olmayacağını ifade ederek, Klasik Hukuk Dönemi'nde dahi *actio locatio* veya *actio conductio*'nun yeterli bir çözüm olmadığını altını çizmiştir⁸. Ancak Zimmermann, bu teorideki daha kapsamlı sorumluluk hususunun gerçeği yansıttığını kabul etmekle beraber, Schulz'un bu görüşünün, *Labeo* zamanından sonra neden hala *receptum*'a ihtiyaç duyulduğunu açıklamakta yetersiz olduğu görüşündedir⁹.

Yine, Zimmermann, De Robertis'in, Schulz'un, *locatio conductio*'nun daha eski tarihli olduğu ve *conductor operis*'lerin *custodia*'dan sorumlu olduğu yönündeki görüşlerine katılmakla beraber, Schulz'un aksine, *receptum*'un, sorumluluğu artırmak için değil, tam aksine, sınırlandırmak için yapıldığını; böylece gemi işletenin, yalnızca *receptum*'un akdedildiği hallerde *custodia*'dan sorumlu olacağı görüşünde olduğunu ifade etmektedir¹⁰.

Ayiter de, benzer şekilde, sorumluluğu kabul etmek anlamına gelen *receptum*'un, yalnızca *receptum nautarum*'a özgü olmak üzere, daha hafif bir sorumluluğu kabul etmek anlamına geldiği görüşünü benimsemiştir¹¹.

⁸ Schulz, F.: Classical Roman Law, Oxford, 1951, s. 565.

⁹ Zimmermann, s. 518.

¹⁰ Zimmermann, s. 518.

¹¹ Ayiter, K.: "Receptum Nautarum'un Klasik Hukuktan Sonraki Tekamülü ve Grenfell II. 108 Papyrus'u", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XII, Sa. 3-4, Ankara

Ayrıca, *receptum'un Edictum'da* düzenlenmesinden sonra *actio de damno aut furto adversus nautas, caupones, stabularios'un* varlığını sürdürmesini, *receptum'un* bir zorunluluk olmaması nedeniyle gerçekleştirilmediği hallere dayandırmaktadır¹².

Zimmermann'ın aktardığı şekli ile, Brecht'e göre, yalnızca, yolcunun kişisel eşyaları *receptum'a* konu teşkil etmektedir. Brecht, bu bağlamda, *locatio conductio'nun*, yalnızca yolcunun şahsına yönelik olduğunu; bu nedenle de *custodia'nın* bir anlam ifade etmeyeceğini belirtmiştir. Bu durumda, yolcunun eşyalarının gerektiği gibi muhafazası söz konusu olamayacaktır. Brecht, *receptum'un*, bu özel durum için akdedildiğini ve *praetor'un* da bu kapsamda dava hakkı tanıdığını ifade etmektedir¹³.

Thomas ise, deniz taşımacılığını sağlayan tek sözleşmenin *locatio conductio operis* olmadığını, bunun, aynı zamanda, *locatio conductio rei'ye* dayanarak da gerçekleştirilebileceğini belirtmiştir. Bu ikinci durumda, gemi işleten *locator'dur* ve *custodia'dan* sorumlu tutulamaz. *Locatio conductio operis* halinde dahi, gemi işleten kendiliğinden böylesi bir sorumluluk altına girmez. Zira gemi işletenin işi, eşyanın taşınmasında, kendisine verilen eşyayı taşımak dışında başka herhangi bir hususa ilişkin değildir. Bu nedenle, Thomas'a göre, gemi işletene yalnızca taşımak değil aynı zamanda taşınan eşyayı varış yerinde hazır etmek yükümlülüğünü getiren, esasında, *locatio conductio operis* sözleşmesinin altında, *receptum'dur*¹⁴.

Karadeniz Çelebican, Klasik Hukuk Dönemi'nde, gemi işletenlerin sorumluluğunu yaptırımı bağlayan *actio locati'nin*, *actio de receptio'ya* ihtiyaç duymadığını; Klasik Sonrası Dönem'de ise, *actio locati'den* kaynaklanan sorumluluğun kusur sorumluluğuna dönüşmesi nedeni ile kusur dışında ve beklenmeyen halleri de içeren bir sorumluluğun

1955, s. 322; ancak, Ayiter, daha sonra, sorumluluğun genişlemesi için *Ius Honorarium'a* göre bir *receptum* taahhüdünün bulunması gerektiğini ifade etmiştir; Ayiter, s. 323.

¹² Ayiter, s. 323.

¹³ Zimmermann, s. 518.

¹⁴ Thomas, J.A.C.: "Carriage by Sea", (1960) 7 RIDA s. 497.

belirlenmesinin istenmesi halinde, *receptum* anlaşmasının yapılması gerektiğini savunmaktadır¹⁵.

Gemi işletenlerin, yolcuları ile yapmış oldukları *locatio conductio*'dan bağımsız olarak, bir *preator pactum*'u olan *receptum nautarum, cauponum, stabulariorum* ile yolcuların yanlarında getirdikleri eşyalar için sorumlu olduğunu ifade eden Kaser, sorumluluğun genişletilmesinde, gemi, han ve ahır işletenlerin kötü şöhretinin etken olduğu görüşündedir¹⁶.

Zilelioğlu, Klasik Hukuk Dönemi'nde, *locatio*'dan doğan sorumluluk ile *receptum*'dan doğan sorumluluğun birbirinden çok farklı olmadığını belirterek, Klasik Sonrası Dönem'de, *custodia*'nın kusur sorumluluğuna dönüşmesi nedeni ile gemi işletenlerin sorumlu tutulabilmesi için *receptum*'a başvurulduğunu, bu şekilde, *custodia* sorumluluğunun artık sözleşmeden doğar hale geldiğini ifade etmiştir¹⁷.

Zimmermann'a göre ise, eğer tüm *conductor*'lar, *locatio conductio operis* kapsamında, yalnızca *culpa* nedeniyle sorumlu tutulabiliyorlarsa, *receptum*'la elde edilmek istenen amaç, gemi işletenin sorumluluğunu *custodia*'ya genişletmek olmalıdır. Bununla beraber, tüm *conductor operis*'lerin, yalnızca *culpa*'dan değil, *custodia*'dan sorumlu olduğunun kabul edilmesi halinde ise, bu teorinin mevcut duruma uygulanmasının mümkün olamayacağını; zira, genel olarak, hırsızlık veya zarar riskinin sözleşmenin doğası gereği var olduğu hallerde ve bu nedenle borçlunun, eşyanın kendisine karşı tarafın bu risklere rızası ile teslim edildiği hallerde *custodia* sorumluluğunu uygulamanın uygun olmayacağını ifade etmektedir¹⁸.

Ayrıca, aşağıdaki metinde de görüleceği üzere, *locatio conductio*'da yalnızca *culpa*'nın varlığı halinde, vedia sözleşmesinde ise yalnızca

¹⁵ Karadeniz Çelebican, Ö.: Iustinianus Zamanına Kadar Roma'da İş İlişkileri, Ankara, 1976, s. 186.

¹⁶ Kaser, M.: Roman Private Law, Being the Translation of Römisches Privatrecht (Çev. Dannenbring, R.), Durban Butterworths, 1965, s. 197.

¹⁷ Zilelioğlu, (Custodia), s. 203.

¹⁸ Zimmermann, s. 519.

dolus'un varlığı halinde gemi işleten sorumlu tutulabilirken, *receptum* anlaşmasının varlığı halinde, böylesi bir şart aranmamaktaydı¹⁹.

D. 4. 9. 3. 1. (Ulp.): "... nisi forte, inquit, ideo, ut innotesceret praetor curam agere reprimendae improbitatis hoc genus hominum: et quia in locato conducto culpa, in deposito dolus dumtaxat praestatur..."

D. 4. 9. 3. 1. (Ulp.): "... Praetor, bu durumu, bu işlerle uğraşan kişilerin güvensizliği gidermekle yükümlü olduklarını bilmeleri gereği ile açıklıyor. Çünkü, *locatio conductio*'dan kaynaklanan sorumluluk tüm kusurlar içindir, *depositum*'dan kaynaklanan sorumluluk ise yalnızca kasıtlıdır..."

Zimmermann'ın da ifade etmiş olduğu üzere, müşterinin eşyasının gemide çalınması ya da zarara uğraması halinde, müşteriye *praetor* tarafından tanınan *actio furti ve damno aut furto adversus nautas, caupones stabularios* olmak üzere iki imkân daha mevcuttur²⁰. Ancak bu eski çözüm yolları, iki özel duruma işaret ederken, *actio de recepto*, bu iki özel hükümden kaynaklanan ve tecrübeye dayanarak geliştirilen genel bir hüküm olan *salvum fore recipere*'ye dayanmaktaydı²¹.

Nitekim, *receptum* halinde, *actio furti* de, hasarı üzerine almış bulunan gemi işletenlere bir dava hakkı olarak tanınmıştır²².

D. 47. 5. 1. 4. (Ulp.): "*Quod si receperit salvam fore caupo vel nauta, furti actionem non dominus rei subreptae, sed ipse habet, quia recipiendo non dominus rei subcustodiae subit.*"

D. 47. 5. 1. 4. (Ulp.): "Hancı ve gemiciler yükümlülüğü üstlenmek için *receptum* yaparlarsa, malın çalınması halinde,

¹⁹ Smith, W.: A Dictionary of Greek and Roman Antiquities, Boston, 1870, s. 985; Ne var ki, *locatio conductio*'ya ilişkin kusur hususu değerlendirilirken, daha derin bir inceleme yapılması gerekmektedir. Zira, Klasik Hukuk Dönemi'nde, *custodia* sorumluluğu geçerli olup; bu durum karşısında, yukarıdaki metnin *interpolatio* gördüğü kabul edilmektedir, *Söğütlü Erişgin*, s. 113.

²⁰ Zimmermann, s. 517; *Karadeniz Çelebican*, s. 185.

²¹ Zimmermann, s. 517.

²² Zilelioğlu, (*Custodia*), s. 199-200.

malik değil, bu kişiler *actio furti* hakkına sahip olurlar; zira *receptum* ile *custodia* sorumluluğunu üstlerine almışlardır."

D. 47. 2. 14. 17.: " ...*vel si custodiam eius rei recepit vel mercedem perferendae accipit. et erit in hunc casum similis causa eius et cauponis aut magistri navis: nam his damus furti actionem, si sint solvendo, quoniam periculum rerum ad eos pertinet.*"

D. 47. 2. 14. 17.: " ...eğer malın gözetimini üzerlerine almışlar veya ücret kabul etmişlerse, bu nedenle durumları gemi işletenler ve hancıların durumu ile aynı olur. Yani, kendilerine *actio furti* hakkı verilir; zira hasar meydana geldiğinde onlara aittir."

Özetle, taşıma ve taşınan eşyayı muhafaza etme görevlerini birleştirmek; *receptum* ve *conductio* sorumluluklarını birbirine yakınlılaştırmak ve zamanında *accidentale negotii* olarak var olan hususun, deniz taşımacılığı için yapılan sözleşmenin doğası gereği var olduğu şeklinde bir değerlendirme yapmak yönünde bir eğilim olduğu görülmektedir. Bu bağlamda kesinlik kazanamayan tek nokta, bunun ne zaman ve ne şekilde gerçekleştiğidir²³.

Gerçekten de, Klasik Hukuk Dönemi'nde gemi işleten *custodia* sorumluluğu altındadır²⁴.

D. 4. 9. 5. (Gai.): "*Nauta et caupo et stabularius mercedem accipiunt non puo custodia, sed nauta, ut traiciat vectores, caupo ut viatores manere in caupona patiatur, stabularius ut permittat iumenta apud edum stabularis: et tamen custodiae nomine tenentur. Nam et fullo et sarcinator non pro custodia, sed pro arte mercedem accipiunt, et tamen custodiae nomine ex locatio tenentur.*"

D. 4. 9. 5. (Gai.): "Gemi, han ve ahır sahipleri ücreti başkalarının mallarını korumak için değil, gemi sahibi yolcuları taşımak için, han sahibi yolcuları barındırmak karşılığında ve ahır sahibi yük ve çeki hayvanlarının ahırında kalması karşılığında alırlar. Bununla

²³ Zimmermann, s. 520.

²⁴ Zilelioğlu, (*Custodia*), s. 186, 195, 197.

birlikte *custodia*'dan sorumlu olurlar. Zira temizleyici ve terziler, başkalarına ait malları korumak için değil, sanatları karşılığında ücret alırlar. Yine de *custodia* kapsamında sorumludurlar."

Ancak, beklenmeyen halleri kapsamakla beraber, mücbir sebepleri kapsam dışında bırakan²⁵ bu sorumluluk, yukarıdaki metinden de anlaşılacağı üzere, yalnızca taşımayı üstlendiği eşyanın ve yolcuların sağlam bir şekilde varış yerine ulaşmasına ilişkin olup²⁶; yolcuların yanlarında getirdiği, taşınması *locatio conductio operis*'e doğrudan doğruya konu edilmeyen kişisel eşyalarının çalınması ya da üçüncü bir kişi tarafından zarara uğratılması gibi durumlarda, *locatio conductio operis*'ten kaynaklanacak şekilde gemi işleteni sorumlu tutmak mümkün değildir²⁷.

Bu durum karşısında, hancıların, handa çalışanlarla işbirliği yaparak taşınan malın ya da yolcunun eşyasının çalınmasına ya da zarara uğramasına neden olduğu yönünde yayılan ünleri²⁸ ve gemi işletenlerin genellikle yabancı kişiler olmalarının yaratmış olduğu, zarar halinde takip ile farklı tabiiyetteki kişilerden zararın tazmini hususunda yaşanan zorluklar karşısında²⁹, praetor tarafından gemi işletenlerin, hancıların ve ahırcıların, çalıştırdığı kişilerin, yolcuların malına zarar vermesinden sorumlu tutulacağı yönünde bir düzenlemeye gidilmiştir³⁰.

D. 47. 5. 1. pr. (Ulp.): "*In eos, qui naues cauponas stabula exercebunt, si quid a quoquo eorum, quosue ibi habebunt furtum factum esse dicitur, iudicium datur, sive furtum ope consilio exercitoris factum sit, sive eorum cuius, qui in ea nauis nauigandi causa esset.*"

D. 47. 5. 1. pr. (Ulp.): "Gemi, han veya ahır işletenlere karşı, işletmesinde bulunanlar tarafından hırsızlık yapıldığının söylenmesi halinde, hırsızlığın, eşyanın ya da geminin sahibinin

²⁵ Karadeniz Çelebican, s. 189.

²⁶ Smth, s. 984.

²⁷ Söğütlü Erişgin, s. 111.

²⁸ Söğütlü Erişgin, s. 111; Kaser, s. 197;

²⁹ Zilelioğlu, (*Custodia*), s. 196.

³⁰ Söğütlü Erişgin, s. 111.

ya da sefer için gemide bulunanların yardım ve isteğiyle yapılmamış olduğunu önem arz etmeksizin, bir dava hakkı tanıyacağım."

Ayiter, gemi işletenin, yanında çalışanların fiillerinden sorumlu tutulur hale gelmesini izah ederken, sorumluluğun kapsamında bir genişleme olmadığını; bu durumun, işin mahiyetinden kaynaklandığını ifade etmektedir³¹.

Ne var ki, bu düzenleme de, üçüncü kişiler tarafından verilen zararları kapsayabilecek nitelikte olmamıştır. Bu durum karşısında, *praetor* tarafından bir *Edictum* çıkarılarak, gemi işletenlere teslim aldıkları eşyayı aynı şekilde iade etmesi ya da teslim etmesi hususunda dikkat ve özen göstermesi yükümlülüğünü getiren, kısa bir anlatımla, *locatio conductio operis*'ten kaynaklanan sorumluluğa ilişkin hususları tamamlayan, *receptum* düzenlenmiştir³².

D. 4. 9. 1. pr. (Ulp.): "*Ait praetor: Nautae caupones stabularii quod cuisque salvum fore receperint nisi restituent, in eos iudicium dabo.*"

D. 4. 9. 1. pr. (Ulp.): "*Praetor, gemi, han ve ahır işletenlerin teslim aldıkları ve aldıkları şekli ile koruma yükümlülüğü altına girdikleri eşyayı iade etmemeleri halinde, gemi, han ve ahır işletenlere karşı bir dava hakkı tanıyacağını söylüyor.*"

D. 4. 9. 1. 1. (Ulp.): "*Maxima utilitas est huius edicti, quia necesse est plerumque eorum fidem sequi et res custodiae eorum committere.*"

D. 4. 9. 1. 1. (Ulp.): "Bu *Edictum*, böyleleri insanlara güvenebilmek ve eşyanın onların gözetimi altında olmasını sağlamak konusundaki yaygın ihtiyaç nedeniyle son derece yararlıdır."

Gerçekten de, gemi işletenler – ve metinlerde birlikte değerlendirildikleri gözetilerek, han ve ahır işletenler – saygın kişiler olarak kabul edilmiyorlardı ve bu kişilerin meslekleri, kötüye kullanımlara olanak verecek nitelikteydi. Ayrıca, yukarıda da açıklamış olduğumuz

³¹ Ayiter, s. 323.

³² Söğütü Erişgin, s. 111 – 112, 115.

üzere, zarar halinde, gemi işletenlere karşı takip ve tazmin güçlüğü mevcuttu³³. Buna rağmen, eşyasının deniz vasıtasıyla taşınmasını isteyen bir kişi, eşyasını gemideki yetkili kişinin muhafazasına bırakmak; bu nedenle, her halükarda onlara güvenmek zorundaydı. Eşyanın kaybolması ya da başka herhangi bir şekilde zarara uğraması halinde ise, zararın, gemi işletenin ya da çalıştırdığı kişilerin kusuruna atfedilebilir olup olmadığının tespiti; ya da zarara neden olan üçüncü kişinin tespiti³⁴ oldukça güçtü. Bu durum karşısında, *praetor* tarafından yapılabilecek en temel şey, gemi işletenin potansiyel müşterilerini kendine çekebilmesini ve müşterilerin gemi işletene güvenmesini sağlayabilmek için, bağlayıcı niteliği bulunan bir garanti tanımaktı³⁵.

III. RECEPTUM NAUTARUM'UN AKDEDİLMESİ VE SORUMLULUĞUN KAPSAMI

Yukarıda yer alan metinlerin ilkinden³⁶ de anlaşılacağı üzere, bir şekle bağlı olmayan³⁷ *receptum* anlaşmasının geçerliliği, *salvum fore recipere* ifadesinin kullanılmasına bağlı kılınmıştı³⁸. *Salvum fore recipere*, “malların güvende olacağını üstlenmek” anlamına gelmekte olup,³⁹ bu ifadenin sözleşmeye eklenmesi ile, gemi işletenin, kendisi, çalışanları ya da üçüncü kişilerce yolcuların eşyasının çalınması ya da başka herhangi bir şekilde zarara uğratılmasından, kusuru olsun ya da olmasın,⁴⁰ sorumlu tutulabilecek hale gelirdi⁴¹.

Klasik Hukuk Dönemi'nde, *receptum* yapılması bir zorunluluk arz etmemiştir. Yukarıda bahsetmiş olduğumuz üzere, bu dönemde, *locatio conductio operis*'e ilaveten *salvum fore recipere* ifadesi ile sözleşmeye dayalı bir sorumluluk altına girilirken, Iustinianus Dönemi'nde, *receptum*,

³³ Zilelioğlu, (Custodia), s. 196.

³⁴ Ayiter, s. 323.

³⁵ Zimmermann, s. 516.

³⁶ D. 4. 9. 1. pr. (Upl.)

³⁷ Ayiter, s. 321; Lobingier, s. 9.

³⁸ Söğütü Erişgin, s. 104; Ayiter, s. 320, 312.

³⁹ Zimmermann, s. 515.

⁴⁰ Zimmermann, s. 515.

⁴¹ Söğütü Erişgin, s. 105; Rado, T.: Roma Hukuku Dersleri, Borçlar Hukuku, İstanbul, 1982, s. 165.

kanundan kaynaklanan bir yükümlülük haline dönüşmüş; eşyanın kabulü, sorumluluğun doğması için yeterli hale gelmiştir.⁴²

Klasik Hukuk Dönemi'nde, gemi işletenlerin, *custodia*'ya kadar varan sorumluluğu, *vis maior* hallerini kapsamadığı gibi⁴³, yolcuların kişisel eşyalarının korunması için de yeterli değildi.⁴⁴ *Labeo*'nun tanıdığı olduğu *exceptio*'dan anlaşılabilir üzere, *receptum*'dan kaynaklanan *actio de recepto* ise, başlarda mücbir sebep hallerini de kapsar durumdaydı⁴⁵.

D. 4. 9. 3. 1. (Ulp.): " ... *ad hoc edicto omnimodo qui receperit tenetur, etiam si sine culpa eius res perit vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit, inde Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari...*"

D. 4. 9. 3. 1. (Ulp.): "... Ancak, bu *Edictum* gereğince malı kabul ve aldığı şekli ile iade edeceğini taahhüt eden kişi, kendi kusuru olmaksızın ortaya çıkan bütün zarar ve kayıplardan, bu zarar veya kayıplar hiçbir şekilde önlenemez bir olay nedeniyle ortaya çıkmadığı sürece, sorumludur. Bu noktada, *Labeo*, geminin batması, karaya oturması ya da korsanların saldırması nedeniyle eşyanın kaybolması halinde, gemiciye bir def'i hakkı tanımanın haksız olmayacağını söyler..."

Bu metne ilişkin kabul gören görüş, metnin orijinal halinin *vis maior* hallerini de kapsayacak şekilde olduğu, *Labeo*'nun tanıdığı definin *compiler*'lar tarafından metne dahil edildiği ve daha sonra han ve ahır işletenleri de kapsayacak şekilde genişletildiği yönündedir⁴⁶.

⁴² *Söğütlü Erişgin*, s. 105; *Erdoğan*, s. 120; *Koschaker*, P./*Ayiter*, K.: Modern Özel Hukuka Giriş Olarak Roma Özel Hukukun Ana Hatları, Ankara, 1977, s. 250 – 251; *Ayiter*, s. 324; *Rado*, s. 166.

⁴³ *Zilelioğlu*, (*Custodia*), s. 198.

⁴⁴ *Söğütlü Erişgin*, s. 113.

⁴⁵ *Zimmermann*, s. 515.

⁴⁶ *Söğütlü Erişgin*, s. 114; *Zimmermann*, s. 515; *Zilelioğlu*, "...de *receptis* şartının sorumlulukla ilgili cümleden sonra gelmesi"nin, metnin bu kısmının *interpolatio* olduğu yönünde şüphe uyandırdığını ifade etmektedir, *Zilelioğlu*, (*Custodia*), s. 198 (dipnot no 220).

Ancak Ayiter, bu metnin bir *interpolatio* eseri olmadığı, *praetor*'un, *receptum*'un, kendisi ile hedeflenen amacın dışına çıkması üzerine ortaya çıkan kötüye kullanımları engellemek adına bu yönde bir *exceptio* tanıdığı görüşündedir⁴⁷.

Labeo tarafından tanınan bu *exceptio*'nun, deniz yolu ile ticaretin genişlemesi, Roma'nın ihtiyaçlarının ciddi bir kısmının deniz yolu ile sağlanması ve bu nedenle deniz ticaretinin son derece büyük önem arz etmesi ve korsanların artık gemi işletenlerle işbirliği yapacak kişiler olmaktan çıkıp, ticareti engelleyen kişiler haline gelmesi ve bu nedenle, gemi işletenler üzerindeki ağır sorumluluğun azaltılması ve böylece deniz ticaretinin teşvik edilmesi yönündeki toplumsal neden ile açıklanması mümkündür⁴⁸.

Receptum'a dayalı sorumlulukta, gemi işleten, fiili gerçekleştiren kim olduğu ya da bu fiilin gerçekleştirilmesinde gemi işletenin sorumluluğunun varlığı ya da zararın nedeni önem arz etmeksizin sorumluydu⁴⁹; zira burada önemli olan husus, eşyanın güvende olacağı yönünde verilen taahhüt idi.⁵⁰ Bu bağlamda, gemi işleten, fiil kim tarafından işlenirse işlensin, sorumlu tutulabilirdi⁵¹.

D. 4. 9. 1. 8. (Ulp.): " ...*Et puto omnium eum recipere custodiam, quae in navem illatae sunt, et factum non solum nautarum praestare debere, sed et vectorum*"

D. 4. 9. 1. 8. (Ulp.): "...Kanaatimce, eşyayı, her zaman, gemiye yerleştirildiğinde güvende tutmak için alır ve yalnızca denizcilerin fiillerinden değil, yolcuların fiillerinden de sorumlu olmalıdır."

Ancak, gemi işletenin bu halde gerçek faile karşı rücu etmek hakkı bulunmaktaydı⁵².

⁴⁷ Ayiter, s. 324.

⁴⁸ Söğütlü Erişgin, s. 114; Ayiter, s. 324.

⁴⁹ Söğütlü Erişgin, s. 116.

⁵⁰ Zimmermann, s. 515; Söğütlü Erişgin, s. 116.

⁵¹ Söğütlü Erişgin, 116.

⁵² Söğütlü Erişgin, s. 120.

D. 4. 9. 4. pr. (Paul.): "*Sed et ipsi nautae furti actio competit, cuius sit periculo, nisi si ipse subripiat et postea ab eo subripiatur, aut alio subripiante ipse nauta solvendo non sit.*"

D. 4. 9. 4. pr. (Paul.): "Ancak, riski üstlenen kişi olan gemi işleten, kendisinin çaldığı bir eşyayı daha sonra bir başkasının ondan çalması söz konusu olmadığı sürece, ya da başkasının çaldığı ve gemi işleten ödeme yapılmadığı hallerde, hırsızlıktan kaynaklanan bir dava hakkına sahiptir..."

Gemi taşımacılığına ilişkin olarak, karşımıza beş ayrı kavram çıkmaktadır: *exercitor navis*, *nauta*, *magister navis*, *dominus navis* ve *gubernator*⁵³. Gemi işleteni tam karşılayan kavram, mülkiyeti kendisine ya da bir başkasına ait olan bir gemiyi kendi hesabına ve her türlü riski de kendisine ait olmak üzere ticari açıdan kullanan kişi anlamına gelen *exercitor navis*'tir⁵⁴. Bazı metinlerde yer alan *nauta* kavramı da, *exercitor navis* ile örtüşmektedir.⁵⁵ Gemi işletenin sorumlu tutulabilmesi için, malik olması şartı aranmamaktadır⁵⁶.

D. 4. 9. 1. 2. (Ulp.): "*Qui sunt igitur, qui teneantur, videndum est. Ait praetor "nautae". Nautam accipere debemus eum qui navem exercet: quamvis nautae appellantur omnes, qui navis navigandae causa in nave sint*"

⁵³ Söğütlü Erişgin, s. 107; Ayrıntılı bilgi için bkz. Küçük, E.: Roma Hukuku'nda *Exercitor Navis*'in Donatanın *Actio Exercitoria*'dan Doğan Sorumluluğu, Ankara, 2007, s. 72 vd.

⁵⁴ Söğütlü Erişgin, s. 107 – 108. D. 14. 1. 1. 15. (Ulp.): "*Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum*"; D. 14. 1. 1. 15. (Ulp.): "Gemi ile ilgili tüm menfaat ve gelirler kendisine ait olan kişiye *exercitor* denir; bu kişi, geminin maliki olabileceği gibi, gemiyi malikten belirli bir süreliğine ya da sürekli şekilde kiralayan kişi de olabilir."; Küçük, s. 73.

⁵⁵ Söğütlü Erişgin, s. 108; "Gemide bulunan herkese genel olarak *nautae* ismi veriliyordu. Bu kelime tekil olarak kullanıldığında, yani *nauta* olduğunda *exercitor navis*'i ve çoğul olarak kullanıldığında, yani *nautae* olduğunda teknik anlamda, yelkenlerin manevrasını ve geminin diğer donanımını idare etmekle görevli denizcileri ifade ediyordu.", Küçük, s. 81.

⁵⁶ Söğütlü Erişgin, s. 107, 115.

D. 4. 9. 1. 2. (Ulp.): “Şimdi kimin sorumlu tutulduğunu değerlendirelim. *Praetor*, “denizciler” diyor. Her ne kadar, gemiyi kullanmak amacıyla gemide bulunan herkese denizci deniyor olsa da, “denizci”den, geminin yönetimindeki kişiyi anlamalıyız...”

Bir geminin birden fazla işletenin var olması halinde, açılacak davada, her bir işleten kendi payı kadarıyla sorumlu tutulur.⁵⁷

D. 4. 9. 7. 5. (Ulp.): "*Si plures nauem ecerceant, unusquisque pro parte qua naven exercet, convenitur.*"

D. 4. 9. 7. 5. (Ulp.): "Birden fazla kişi geminin yönetimindeyse, her biri kendi payı ile orantılı olarak dava edilir."

D. 14. 1. 4. pr. (Ulp.): "*Si tamen plures per se navem exerceant, pro portionibus exercitionis conveniuntur: neque enim invicem sui magistri videbuntur 'videntur'.*"

D. 14. 1. 4. pr. (Ulp.): "Ancak, gemi birden fazla kişi tarafından ayrı ayrı idare ediliyorsa, hiç biri diğersinin efendisi durumunda olmadığı için, her biri kendi payı oranında dava edilebilir."

Ancak, bu kişilerin gemiyi birlikte işletmeleri halinde, her biri, bütün miktar üzerinden dava edilebilir.⁵⁸

D. 14. 1. 1. 25. (Ulp.): "*Si plures navem exerceant, cum quolibet eorum in solidum agi potest,*"

D. 14. 1. 1. 25. (Ulp.): "Gemiyi birden fazla kişi işletiyorsa, her biri bütün miktar için dava edilebilir,"

Gemiyi işletenin, muhafaza kaydıyla teslim aldığı eşyayı bir başka işletene devretmesi halinde, bunların tamamı, eşit şekilde sorumlu olur.

D. 4. 9. 4. 1. (Paul.): "*Si nauta nautae, ..., receperit, aequae tenebitur.*"

D. 4. 9. 4. 1. (Paul.): "Gemi işletenin, bir başka gemi işletenin eşyasını güvenli bir şekilde muhafaza etmek kaydıyla teslim alması halinde, ..., ikisi de eşit şekilde sorumlu olurlar."

⁵⁷ Söğütlü Erşgin, s. 108; Anderson, H. E. III: "Risk, Shipping And Roman Law", Tulane Maritime Law Journal, Sa. 34, 2009, s. 199.

⁵⁸ Anderson, s. 199.

IV. RECEPTUM NAUTARUM'UN ÖZELLİKLERİ

Receptum'un varlığı halinde açılabilir olan dava olan *actio de recepto*, *actio de damno aut furto adversus nautas*, *caupones stabularios*'un aksine, eşyanın gemide bulunması şartına bağlanmamış⁵⁹; *receptum* yapılmış olması yeterli kabul edilmiştir⁶⁰.

Receptum'a dayalı sorumlulukta, gemi işletenin ödemekle yükümlü olduğu miktar, zararın miktarı kadardır⁶¹.

Receptum'a dayanan dava olan *actio de recepto*, bir sözleşmeye dayanan dava olması nedeniyle, genel olarak sözleşmeden kaynaklanan davaların özelliklerini taşımaktadır. Bu nedenle, davanın gemi işletenin mirasçılara karşı açılabilmesi de mümkündür⁶².

Receptum anlaşmasının yapılmış olması, *locatio conductio*'dan kaynaklanan davalar ile *actio de recepto*, *actio de damno aut furto adversus nautas*, *caupones stabularios*'un açılmasına engel oluşturmazdı; ne var ki, zarar gören, ilgili davalardan bir tanesini seçmek zorundaydı.⁶³

D. 4. 9. 3. 5. (Ulp.): " *Novissime videndum, an eisudem rei nomine et de recepto honoraria actione et furti agendum sit: et Pomponius dubitat: sed magis est, ut vel officio iudicis vel doli exceptione alterutra esse contentus debeat.*"

D. 4. 9. 3. 5. (Ulp.): "Son olarak, çalınan ya da zarar gören mal için *praetor* tarafından tanınan davalar ile hırsızlıktan kaynaklanan davaların birlikte açılıp açılmayacağı sorusu söz konusu olmaktadır: *Pomponius* bu konuda şüphelidir. Ne var ki, doğru görüş ya hakim kararıyla ya da def'i ileri sürerek davacının yalnızca bir dava ile yetinmesidir."

⁵⁹ D. 4. 9. 7. pr. (Ulp.)

⁶⁰ *Söğütlü Erişgin*, s. 117.

⁶¹ *Söğütlü Erişgin*, s. 117.

⁶² *Söğütlü Erişgin*, s. 118.

⁶³ *Söğütlü Erişgin*, s. 117 – 118.

V. RECEPTUM NAUTARUM'UN IUSTINIANUS DÖNEMİ'NDEKİ GÖRÜNÜMÜ

Iustinianus Dönemi'nde, *locatio conductio*'dan kaynaklanan sorumluluk, *custodia* sorumluluğundan kusur sorumluluğuna; *receptum* sorumluluğu ise, mücbir sebep hallerinin bir kısmını da içeren sorumluluktan⁶⁴, yalnızca casus'u kapsayan sorumluluğa dönüşmüştür⁶⁵.

Yukarıda da değindiğimiz üzere, Iustinianus Dönemi'nde, *receptum*, kanundan kaynaklanan bir yükümlülük haline gelmiş; eşyanın kabulü, sorumluluğun doğması için yeterli kabul edilmiştir⁶⁶. *Iustinianus* Dönemi'ndeki bu kanuni sorumluluk, objektif ölçütlere bağlanmış olup, özel bir anlaşma yapılmadığı sürece *vis maior*'u da kapsar niteliktedir⁶⁷. Zilelioğlu, *Iustinianus* Dönemi'nde, Klasik Hukuk Dönemi'ne ait olan tüm metinlerin olduğu gibi korunduğunu; *receptum*'un borçlunun sorumluluğunu artırmaya yönelik anlaşmalar haline geldiğini ifade etmektedir⁶⁸. Ayiter ise, bu dönemde, kanundan kaynaklanan *receptum* sorumluluğu karşısında, sorumluluğun daraltılmak istenmesi halinde, buna yönelik bir sözleşme yapılması gerekliliğinin söz konusu olduğu görüşünü savunmaktadır⁶⁹.

⁶⁴ Zilelioğlu, hiçbir hukuk döneminde, kişinin, *vis maior* nedeniyle sorumlu tutulmadığını ifade etmektedir, Zilelioğlu, H.: "Roma Hukukundaki Sorumluluk Ölçütlerine Genel Bir Bakış", (Sorumluluk), Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 39, Sa. 1-4, 1982 - 1987, s. 243, 263.

⁶⁵ Söğütlü Erişgin, s. 114 – 115; "Otel, gemi ve ahır sahipleri (*receptum nautae, caupones et stabularii*)'ne genel olarak güvenilmemesi nedeniyle sorumlulukları ağırlaştırılmıştır.", Zilelioğlu, (Sorumluluk), s. 261.

⁶⁶ Söğütlü Erişgin, s. 105; Erdoğmuş, s. 120; Koschaker/Ayiter, s. 250 – 251; Ayiter, s. 324; Rado, s. 166.

⁶⁷ Ayiter, s. 324.

⁶⁸ Zilelioğlu, (*Custodia*), s. 208.

⁶⁹ Ayiter, s. 324.

KISALTMALAR:

Bkz.:	bakınız
C.:	Cilt
Çev.:	Çeviren
D.:	Digesta
Gai.:	Gaius
Paul.:	Paulus
pr.:	principium
RIDA:	Revue internationale des droits de l'antiquité
s.:	sayfa
Sa.:	Sayı
Ulp.:	Ulpianus
vd.:	ve devamı

KAYNAKÇA:

ANDERSON, H. Edwin III: "Risk, Shipping And Roman Law", Tulane

Maritime Law Journal, Sa. 34, 2009

AYİTER, Kudret: "Receptum Nautarum'un Klasik Hukuktan

Sonraki Tekamülü ve Grenfell II. 108 Papyrus'u", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XII, Sa. 3-4, Ankara 1955

ERDOĞMUŞ, Belgin: Roma Borçlar Hukuku Dersleri, İstanbul, 2012

KARADENİZ ÇELEBİCAN, Özcan: Iustinianus Zamanına Kadar Roma'da İş İlişkileri, Ankara, 1976

KASER, Max: Roman Private Law, Being the Translation of

Römisches Privatrecht (Çev. DANNENBRING, Rolf), Durban Butterworths, 1965.

KOSCHAKER, Paul/AYİTER, Kudret: Modern Özel Hukuka Giriş Olarak Roma Özel Hukukun Ana Hatları, Ankara, 1977

KÜÇÜK, Eşref: Roma Hukuku'nda Exercitor Navis'in Donatanın Actio Exercitoria'dan Doğan Sorumluluğu, Ankara, 2007.

LOBINGIER, Sumner Charles:"The Maritime Law of Rome (Magisterial Address Before The Riccobono Institute of Roman Law at Washington, May 15, 1934)", Juridical Review, Sa. 47, 1935.

RADO, Türkan: Roma Hukuku Dersleri, Borçlar Hukuku, İstanbul, 1982.

SCHULZ, Fritz: Classical Roman Law, Oxford, 1951.

SMITH, William: A Dictionary of Greek and Roman Antiquities, Boston, 1870.

SOMER, Pervin:Roma Hukukunda İstisna Akdi (Locatio Conductio Operis), İstanbul, 2008.

SÖĞÜTLÜ ERİŞGİN, Özlem: Roma Hukuku'nda Haksız Fiil Benzerleri (Quasi Delicta), Ankara, 2002.

TAHİROĞLU, Bülent: Roma Borçlar Hukuku, İstanbul, 2012.

THOMAS, J.A.C.: "Carriage by Sea", (1960) 7 RIDA, s. 497.

UMUR, Ziya: Roma Hukuku Lügati, İstanbul, 1983.

ZİLELİOĞLU, Hilal: Roma Hukukunda Gözetim (Custodia) Sorumluluğu, (Custodia), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 1985.

ZİLELİOĞLU, Hilal: "Roma Hukukundaki Sorumluluk Ölçütlerine Genel Bir Bakış", (Sorumluluk), Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 39, Sa. 1-4, 1982 – 1987.

ZIMMERMANN, Reinhard: The Law of Obligations, Roman Foundations of the Civilian Tradition, Oxford New York, 1996.