

DENİZ İŞLERİ ACENTELEERİNİN GARP VE TÜRK HUKUKLARINDAKİ DURUMLARI KONUSUNDA BİR ARAŞTIRMA

Prof. Mazhar Nedim Göknil

DENİZ YOLUYLA TİCARETİN KARADAKİ TEMSİLCİLERİ

Giris

Ticaret gemileri kaptanlarının, üzerlerine çöken türlü vazifelerin çokluğu ve uzunluğu yüzünden gemi idaresinde bazı kara mutavassıtlarının işbirliğine baş vurdukları devri kesin olarak tayin etmek zordur. Bilinen şudur ki orta çağda deniz yoluyla ticaretten doğan mukavelevi münasebetler, mesleki olmaktan ziyade ailevi bir mahiyet taşıyordu. Taşıtanlar, kaptanlar, bankerler, donatanlar, ve tayfalar deniz yolculuğuna aynı zamanda ve bir arada katılıyor, malların başında seyahat ediyor ve teşebbüsün kâr ve risklerini makul surette bölüşüyorlardı. O zamanlar yükletenler ile taşıyıcı donatanlar arasında tam bir birlik mevcut idi ve kendi aralarında rakip gibi değil şerik gibi idiler.

Ama bu manzaranın sür'atle değişmesi mukadderdi nitekim, yeni ekonomik şartların tesiri altında risklerle menfaatların ayrılığı kendini gösterdi. Bir taraftan karada gitgide önemli işlerle karşılaşan armatör yavaş yavaş gemide kendini kaptana temsil ettirmeğe başlamakla beraber mes'uliyetini gemi değeriyle (taşıma mukabilinde eline geçen) navluna hasretti. Diğer taraftan yükleten, evvelce tam riskini paylaştığı deniz seferinde — yüklediği mala münhasır — mahdut iştirak sahibi durumuna geçti. Artık armatörle yükleten arasında bilfiil her türlü tesanüt ortadan kalkmıştı.

19 uncu asırda bu inkilâp büsbütün hız aldı. Zira tekniğin yeni şartlarına uyuldukça eski yelkenli gemilerin yerini gitgide daha sür'atli ve daha büyük hacimde buharlı gemiler tuttu; mübadeleler arttı ve onun neticesi olan rekabet de her şeyin sür'ate feda edilmesini ve bu alandaki faaliyetlerde ve bilhassa yükleme ve boşaltmada rasyonelles-

meye gidilmesini icap ettirdi. Böylece kapital gittikçe ferdin yerini alarak armatör, yükleten ve mutavassıt gibi deniz ticaretiyle ilgili münferit şahsiyetler, ticaret şirketlerinin ve büyük mesleki birliklerin önünde silindiler. Hattâ eski hukuk devrinde, Napolyon mecellesi zamanında ve XIX uncu asrın ortalarına kadar deniz ticaretinin mütebariz şahsiyeti durumunda olan kaptan bile, o kadar silik bir rol oynamaya başladı ki bazı müellifler onu bir (şef dö tren) katar şefi gibi görmeğe kadar vardılar. Gerçekte, geminin sahibi veya müşterek mâliki olmadığı hallerde bile deniz hukukunun başlıca şahsiyeti ve seferin mutlak âmiri olan kaptan, şimdi armatörün alelâde bir memurundan başka bir şey değildir. Öyle bir memur ki — bazı önemli deniz vukuatı hariç — her türlü teşebbüs gücünü ve kendi başına karar almak salâhiyetini artık kaybetmiştir.

Hülâsa, kaptanın rolü küçülmüştür. Bu bakımdan nakliyat tekniğinin, telli ve telsiz telgrafın ve deniz ticartine hükmeden modern şartların bir nevi kurbanı veya mağduru olan kaptan, fonksiyonlarını tedricen biraka biraka şimdi sadece seferin teknik müdüründen başka bir şey değildir. Bugün denizcilik faaliyetine başlıca üç zümre hâkimdir. Deniz ticaretinin bütün diğer faal uzuvlarını etraflarında peyk olarak temaşa ettiğimiz bu üçlü kudret : Donatanlar, yükletenler ve sigortacılar ibarettir. Hattâ denebilirki armatörler bu üçlü varlığın da merkezi sıkletini teşkil ediyorlar Çünkü deniz ticaret hayatında meramlarını kendileriyle münasebete girişen herkese kabul ettirebilecek halde-
dirler.

Üç zümrenin mensupları birbiriyle doğrudan doğruya temas etmezler. Münasebetlerini böyle tasavvur etmek yanlış olur. Bugünün realitesi içinde bir alay mutavassıt kâh bunları birbirinden ayırmakta, kâh yekdiğerine kavuşturup bağlamaktadır. Artık zamanımızın iş bölümü ve (dolayısıyla) vasıtalı ticaret tarzı bünyesinde bunların hizmetinden müstağli olmaya imkân kalmamıştır.

Temsilciler umumiyetle iki kategoriye ayrılır : Deniz temsilcileri - Kara temsilcileri. Kaptan, gemi adamları, kılavuz ve saireden ibaret olan deniz temsilcileri bu etüdümüzün dışında olduğundan biz sadece ikinci kategori ile meşgul olacağız.

Bunlar limanlarda oturur ve kâh armatör hesabına, kâh yükleten hesabına, bir çok defalar da sigortacı hesabına deniz ticareti münasebetlerine girişirler. Hattâ bunlardan bir kısmı sade armatör veya sade yükleten yahut sigortacı ile değil, ikisi veya üçü ile aynı zamanda temas halinde bulunurlar. Bahs etmek istediğimiz ajanların başlıcaları :

- 1 — Gemi teslim alıcısı acente,
- 2 — Yük teslim alıcısı acente,
- 3 — Deniz simsarı (Tellâh) Broker,
- 4 — Sigorta Brokerleri,
- 5 — Transitçi (Gümrükçü) ler,

Bunların yanı başında denizci bilirkişilerle dispeççileri de saymak mümkündür.

GENEL OLARAK FONKSİYONLAR

Deniz ticaretinin harikulâde gelişmesi muvacehesinde kaptanın, boşaltma yerindeki türlü formalitelerle bizzat iştigal etmesi varid değil. Zamanımızda bir kaptanın tek kaygusu, vardığı limanda yük boşaltıp yük alacak ve yakıtını tamamlayabilecek kadar bir zamandan fazlasını geçirmemekten ibarettir. Bu sebep ile donatanın varma limanında malların muayene ve tartısını, navlunun tahsili gibi kanunî formaliteleri yerine getirmek suretile, gemiden yükleri teslim alıp, ilgililere teslim etmek işini üstüne alabilecek bir acenteye mutlak bir ihtiyacı var. Muameleler çok defa zaman kaybına mal olduğu gibi kaptanın da bunları limanın şartlarını, nakil imkân ve vasıtalarını ve mahallin âdetlerini iyi bilen yerliden birine yaptırmakta azamî menfaati aşikârdır. İşte böylece geminin boşaltılmasına ve yüklerin teslimine taallük eden bütün işlerde kaptanla alâkalılar arasında mutavassıtlık eden (eski tâbirle) gemi teslim alıcısının ve (piyasamız istilâhile) gemi acentesinin rolü budur.

Aynı düşünce ile ve işleri gittikçe çoğalan kaptanlara kolaylık olmak için kendilerine, gümrük formalitelerine âşina ve Devlet daireleri ile ticaret mahkemeleri nezdinde iş tākibine ehil, hülâsa hep «acentelik» terimi ile ifadesi mümkün türlü kara hizmetlerini ifa edebilecek bir teknik müşavir terfik etmek zarureti hasıl olmuştur. İşte çoktanberi bu gibi hizmetlerin inhisarına sahip olup, aynı zamanda belgelerin tercemesi, gemi alım satımı, (armatörle mallarını taşımak arzusunda olan yükleneni birbirile tanıştırap bağlamak suretile) navlunlama tellâliyesi ve piyasada tatbik edilen navlun ücretlerinin azamî ve asgarisini tespit gibi hizmetleri yapan mutavassıtlar, garpta deniz simsarları (tellâlları) Courtiers Maritimes - Broker adını taşırlar.

Kurtiyelerin önce kullanıp sonraları hayli suiistimal ettikleri bu monopol zamanımız Avrupasında pek çok tartışmaların mevzu'unu teşkil

eder. Kurtiyelerle sair kara mutavassıtlarını birbirine geçiren bu ihtilâfların konusu, bu incelemenin dışındadır. (Zaten kurtiye - Broker mevzuunu bu etüdün çevresine sığdırmak imkânı olmadığından bir başka etüd içinde tetkik edilecektir.)

Denizcilik faaliyetlerinin büyük gelişmeleri dolayısıyla bazan armatörler, kara mutavassıtlarına ârızan baş vurmaktansa, uğrak limanlarında mes'ul müdürler veya acente direktörleri altında gerçek şabeler açarlar. Bu şubeler hakkında bazı mahkemelerin verdiği kararlar, bunların mutad donatma kara mutavassıtlarından ziyade armatörün vekili — ve dolayısıyla armatör müessesesinin tâ kendisi — telâkki olunduklarını göstermektedir.

Diğer taraftan büyücek donatma müesseselerinde bir de donatım kaptanı - gemi müdürü gibi adlarla bir organ vardır ki vazifesi, geminin donatımını sağlamaktır. Kendisine bazan kaptan denmesine rağmen bağlama veya uğrak limanlarından ayrılmaz ve karada armatörün veya acente direktörünün emri altında çalışır.

Geriye bir de boşaltma müteahhidi kalır. Onu kara organ veya mutavassıtları arasına almakta haklı olarak tereddüt olunur. Çünkü çok defa gemi acentesi (teslim alıcısı) tarafından işe koyulan ve onun hesabına yükleri boşaltmaya memur olan aielâde bir kara mutavassıtı (taşeronu) ndan başka bir şey değildir. Bununla beraber armatörler ve transitçiler git gide kendi faaliyetleri bünyesi içinde münhasıran boşaltma ile meşgul olacak şubeler ihdas etmektedirler ki, bu durumlarında böyle hizmetleri denizcilik faaliyetleri çevresine almanın zarurî olacağı müelliflerce kabul ediliyor.

Gelelim yükleten ve sigortacı hesabına çalışan mutavassıtlara... Zamanımız büyük tonajlı gemiler devri olduğundan müracaatçıların adetleri pek çoktur. Halbuki gemisini rıhtımda hareketsizliğe mahkûm etmeden bütün teslim işlerini bizzat yapmak nasıl bir kaptan için mümkün değilse, her parti mal sahibinin şahsen ve ayrı ayrı işe katılması da umumiyetle imkânsızdır. Onun için yükleri teslim almak, boşaltmak, gerçek gönderilenlerine vermek ve navlun bedellerini armatöre ödemek işini üstüne alan bir mutavassıt ajan daha görülür ki, adına yük teslim alıcısı denir. Gemi teslim alıcısı armatöre göre ne ise, bu mutavassıt da yük sahibine göre odur.

Bazen boşaltılan yüklerin kara veya deniz yolu ile başka bir varma yerine sevki gerekir. O vakit de transitçi - yahut transit komisyoncusu adı ile anılan bir mutavassıt ortaya çıkarak bu işi yapmak üzere yükleri teslim alır. Bizde bu işi gümrük komisyoncuları yapar. Yük teslim alıcılığı ile transitçilik fonksiyonları çok defa aynı elde toplanır. Çünkü,

umumiyetle yüklerin teslim alınması işle bunları muhafaza ve ahar mahalle sevk işleri bir arada gider. Teşrihi tamamlamak için deniz ticareti münasebetlerinin sigorta safhasını da gözden geçirmek lâzımdır. Bilindiği gibi deniz sigortaları, sigortacılığın tarihi menş'ini teşkil ederler. Taşınan yüklerin değerlerinin azameti ve deniz rizikolarının heybeti dolayısıyla bu gün de büyük önemi aşikârdır. İşte bu deniz sigortalarının da — ister gemiyi, ister yükü alâkadar etsinler — mal sahibi tarafından bizzat akd edildiği nadirdir. Böylece sigortacı ile sigortalı arasında da bir mutavassıt hasıl olur ki, adına sigorta kurtiyesi (brokeri) derler. Kurtiyenin başlıca üç fonksiyonu vardır: deniz sigortalarının akdına delâlet, sigorta poliçelerini tanzim ve primlerin kanunî nisbetini tâyin....

Deniz ticareti hayatında oynadıkları rolü kısaca çizmeğe çalıştığımız bu mutavassıtlardan bir kısmının faaliyeti bazı memleketlerde kanunla tanzim edilmiştir. Diğer bir kısmı pratik hayatın mahsülü olup varlıkları teamül ve jürisprüdans ile düzenlenir. Ama hepsi deniz ticaretine muayyen ve ayrı bir yönden katılır ve nazarî olarak bir deniz taşınması bütün bu elemanların müşterek himmetlerinin mahsulüdür. Halbuki deniz faaliyetlerine istikrar vermek maksadı ile kabul edilmiş olan bu zahiri iş bölümü ve rasyonelleştirme, türlü mutavassıtlar arasında bitmez tükenmez rekabet ve ihtilâflara yol açmıştır. Zira mutavassıtlar prensip itibarile kendi ihtisas alanında kalmak suretile başka mutavassıtlarla iş birliği yapacak yerde bir taraftan, birbirlerinin sahasına girmekte, bir taraftan da, yekdiğerini bertaraf etmeğe uğraşmaktadır.

Arada, ihtilâflardan faydalanan armatör ve sigortacılar da yavaş yavaş mutavassıtların hizmetinden müstağni kalabilmek için uğraşmakta ve bu maksatla müesseseler bünyesinde (transit, teslimat ve saire) gibi adlar altında ihtisas servisleri ihdas edegelmektedirler.

Hülâsa, türlü deniz işleri mutavassıtlarından hiç biri hâlen kendi sahasına dahil işlerle iktifa etmeyerek diğçerlerinin sahasına karışmakta ve böylece meselâ bir gemi teslim alıcısının aynı zamanda transitçilik ve gemi navlun kurtiyeliği ve hattâ yük teslim alıcılığı ile uğraştığına ve deniz kurtiyelerinin veya yük teslim alıcılarının (Brokerlerinin) de bilmukabele gemi teslim alıcılığı yahut transit işlerine katıldıklarına şahit olmaktayız. Deniz faaliyetlerinin iptidai denebilecek devresinde bulunan memleketlere gelince, ne yukarıda tasvirine çalıştığımız Garp gelişmesinin zarurî bir neticesi olan geniş mikyastaki iş bölümünden, ne de türlü fonksiyonlarının tedahülünden haberdar veya müteessirdirler. Bizde acenteler hemen bütün saydığımız çeşitli mutavassıtların işini

kendilerinde toplar ve yaparlar. Yük teslim alıcılığı işinin nakliye anbarları veya gümrük komisyoncuları tarafından yapıldığı da görülür. Ama gariptir ki, buna rağmen Garpta ifrata giden iş bölümünün vardığı fonksiyon tedahülü ve içtimai olup bittisi ile, bizdeki iptidai fonksiyon vahdeti ve merkeziyeti netice itibarile hukuki tetkikleri kolaylaştıran bir fiili şart benzerliği ihdas etmekten de hâli kalmamıştır.



TÜRK HUKUKUNDA ACENTELİK

Türk hukukunda, Şevket Bilgişin ile E. Hirsh'in maruf eserlerinde tüccar yardımcılara tahsis ettikleri değerli umumî izah ve tetkikleri istisna edilirse mevzuu — bilhassa deniz acenteleri bakımından — işlenmeğe çok muhtaç saymakta hata olmaz.

Biz bu etütdeki umumî ve mukayeseli izahlarımızla başlıca Avrupa memleketlerinde deniz faaliyetlerine karışan mutavassıtların hangi ihtiyaçla peyda olduklarını ve şimdi her birinin — nazari olarak — fonksiyonunun neden ibaret olduğunu aydınlatmaya çalıştık.

Türkiye'ye gelince : onun durumundaki bazı hususiyetleri tebarüz ettirmekle Deniz Ticareti Kanununun (Enternasyonal olması mukadder olan) umumî telâkki ve tatbikatına intibakını temin etmek mümkündür. Filvaki :

Türkiyede armatör sıfatile Devlet Deniz Yolları veya serbest donatanlar, (tıpkı yabancı donatan veya donatma müesseseleri gibi) dış memleketlerle giriştikleri ve gittikçe geliştirmekte buldukları münasebetlerde gemi teslim alıcısı vasfında acenteler kullanmak mecburiyetindedirler. Ecnebi sularına işleyen Türk gemilerine acentelerin hizmetleri, gemi teslim alıcısının mutad fonksiyonları çerçevesinde kalmaz; başka yerlerde olduğu gibi navlun araştırılması, kaptana rehberlik, bankerlik, levazım tedariki hususlarına da sirayet ettiğiinden kullanılan mutavassıtların gemi teslim alıcılığı kadar, Brokerlik, transitçilik ve saire de yapmaları mukadderdir. Binaenaleyh, her hâdisede sübjektif faktörü bir tarafa bırakarak objektif yoldan gitmek ve mutavassıtın Türk firmaları hesabına giriştiği muamelelerin mahiyetine göre münasebetleri vasıflandırıp düzenlemek icab eder.

Diğer taraftan Türk firmaları ve bilhassa ihracatçıları, ecnebi memleketlerde Türk teslim alıcısı veya transitçi durumunda bir takım mutavassıtların hizmetlerine müftekirdirler. Bunların da gerek bu mutavas-

sıtlarla ve gerek temsilen yapılan işler dolayısıyla üçüncü şahıslarla olan münasebetlerinde, tavassutla başarılan işin mahiyetinden mülhem hükümlere tâbi' olmaları tabiidir.

Hülâsa, mutavassıtın Türkiye dışında bulunduğu ve çalıştığı hallerde, bu etüdümüzde temas edilen problemlerin hal ve tesviye şekilleri gerek Türk armatör ve nakliyecileri ve gerek yükle ilgili Türk ihracatçıları hakkında aynen hüküm ifade edecek kıymettedir.

Diğer taraftan yabancı donatma müesseselerinin Türk sularında işleyen gemileri hizmetinde bir çok mutavassıtlar Türkiyede çalıştığı gibi, Türk armatör ve nakliyecilerinin Türkiye dahilindeki faaliyetleri sırasında türlü deniz ticaret işlerini adlarına ve hesaplarına yapan bir çok mutavassıtlar da vardır ki, bunların mühim bir kısmı ecnebi tabiiyetinde mutavassıtlardır. Bunlar hakkında hangi rejim tatbik edilecek ?

Bu sorunun cevabını vermeden önce böyleleri hakkında şimdiki Türk mevzuatı bünyesinin hususî herhangi rejim derpiş edip etmediğini araştırmak gerektir. Hemen kaydedelim ki, yaptığımız araştırmalar böyle bir rejimin mevcut olmadığını göstermektedir. Bir defa hususî hukuk bakımından donatmanın kara mutavassıtlarına dair bir hüküm, Deniz Ticareti Kanunumuzda mevcut değildir. Buna mukabil Ticaret Kanunumuzun kara kitabının, tüccar, memur ve müstahdemleri, ticarî vekâlet, komisyon ve nakliye komisyonculuğuna dair olan umumî hükümleri ile, Borçlar Kanunumuzun vekâlete dair hükümleri, mümasil durumda olan memleketlerin istiane edebileceği kaynaklardan lâakal farksız telâkki edilebilecek imkânlar sağlar. Nitekim her problemin tetkiki sırasında ilgili hükümlere tarafımızdan yerlerinde işaret de olunmuştur.

Deniz münasebetlerinin idare ve mürakabesine müteferri', meselâ gümrük, liman mevzuatı gibi tamamlayıcı mahiyetteki sair mevzuata gelince, hiç birinde bilhassa acenteler için özel bir mes'uliyet prensibi tesisine veya hiç olmazsa ecnebi donatma müesseseleri adına faaliyette bulunanların yaptıkları hukukî tasarruflar bakımından âmme menfaatlarını emniyet altına almağa mâtuf bir kayda rast gelmedik. Tek tük rast geldiğimiz hükümler, acente münasebetlerini tanzim ve mürakabeden ziyade ilgili kanun veya tüzüğün güttüğü özel maksadı istihsale mâtuf fer'i bir takım hükümlerdir. Mîsal olarak, 25/7/1933 tarihli «İstanbul Liman Tüzüğü» nü gösterebiliriz. Bu tüzüğün 3 üncü maddesi :

«Transit gemilerin, ihtiyaçlarını tedarik etmek veya havanın açılmasını beklemek için İstanbul limanında durmak istemeleri halinde, içlerinde sıhhat muhafızı bulundurmak şartıyla, pratika almaksızın Sıhhiye İdaresinin göstereceği müddet kadar kalabileceklerini» tasrih ettikten sonra :

«Bu esnada gemi kaptanının kontrola tâbi' edildikten sonra dışarıya çıkması ve *keza acentesinin* vapura girmesi, geminin transit vaziyetini değiştirmeyeceğini» kayd eder.

Bir diğer misâl olarak, 5383 sayılı Gümrük Kanununun 133 üncü maddesi gösterilebilir. Bu madde gümrük komisyoncusunu şöyle târif eder : «Komisyoncu, eşyanın ithal, ihraç ve transit *gümrük işlerini eşyanın sahiplerine vekâlet* suretile tâkip eden gerçek kişidir».

Bir başka misâl : «yabancı limanlardan gelen gemilerin kaptanları veya *acenteleri* geminin Türk limanında, yukarıda yazılı maddeye göre yapılacak ilk gümrük düzenlemesinden itibaren en geç 24 saat içinde o limana çıkarılacak eşyanın asli manifestosu ile Türkçe iki örneğini gümrük idaresine verir (madde : 40)» «Muntazam sefer yapan veya Türkiye'de acentesi bulunan gemilerin manifestoları ve beyan kâğıtları, hareketlerinden itibaren 48 saat içinde acentelerine verilir. Bunların izin kâğıtları da ona göre gümrükçe hazırlanır (madde : 40/3.» «Türkiye limanları arasında sefer yapan Devlet Deniz Yolları gemileri ile *acenteleri bulunan ve muntazam sefer yapan sair gemilerin* taşıdıkları memleket eşyası için gümrüklerce manifesto veya başka bir belge aranmaz» (madde : 44).

30/II/1330 tarih ve 142 No. lı «Ecnebi anonim ve sermayesi eshama münkasım şirketleri» hakkındaki kanun, yabancı acentelerinin Türkiye'deki hukukî istatülerinin hiç olmazsa bir köşesini aydınlatan hükümler ihtiva eder. Bu kanuna göre, Türkiyede muamele ifa etmek üzere şube veya acentelik açmak isteyen ecnebi anonim şirketlerle, sermayesi eshama münkasım sair şirketler Türk kanunlarını kabul ettiklerine dair bir dilekçe ile istatülerinin musaddak suretini, şirketin hâli faaliyetde bulunduğunu gösteren bir şahadetnameyi ve müdür veya acentenin dâvalı, dâvacı veya üçüncü şahıs sıfatlarıyla tam temsil salâhiyetlerini natık umumî ve tasdikli vekâletnamelerini Ticaret Vekâletine tevdi' edeceklerdir. Şirket vaziyeti *hukukiyesinde veya idaresinde* vâki' olacak tebeddüller de ihbara tâbi'dir. Hükûmet mevdu' belgelerin hülâsasını neşr eder. Mürakabenin aleniyeti ayrıca ilgilinin Vekâlete müracaatla belgelerin musaddak suretlerini almak haklarının tanınması ile müemmen-dir. Şube veya acentenin başındaki zatın tabiiyeti nazarı dikkate alınmaz, böylece acentelik şirketinin tabiiyetini tâkib eder. Umumî vekil Türkiyede başka acentelikler açabilir. Bu takdirde yeni belge aranmamakla beraber *ihbar* ve *ilâna* dair hükümler tatbik olunur. Kanunun tatbiki cezaî ve hukukî bir takım müeyyidelere bağlanmıştır.

Görülüyor ki, Türk sularında çalışacak olan yabancı armatörlerin mürakabesi ve bilhassa dâva ehliyetleri mevzuu kısmen düzenlenmiş telâkki olunabilir. Ancak armatörün *bir anonim veya eshamlı komandit şirketi şeklinde bulunmadığı diğer bütün haller*, 30/II/1330 tarihli kanunun şümulü haricinde kalmaktadır. Bu gibi yabancı armatör acenteliklerinin hukukî durumları ve bilhassa mes'uliyetleri meselesi Ticaret Kanunumuzun umumî hükümleri içinde mütalâa edilmek iktiza eder.

Ticaret Kanunumuzun 96 ncı maddesi ecnebi ticarethane ve şirketlerinin Türkiye Cumhuriyeti dahilinde onlar nam ve hesabına çalışan mümessilleri hakkında «tüccar memurları» na dair hükümlerin tatbikini âmirdir.

Şevket Bilgişin mâruf eserinde der ki : «memleketimizde çalışan bu gibi mümessillerin müekkilleri olan ecnebi müesseselere karşı vaziyetleri türlü şekillerde tecelli etmektedir. Bazen hakikaten temsil salâhiyetini haiz bir memur sıfatıyla hareket ederler ki, bu takdirde 96 ncı madde hükümlerini tatbik etmek mümkündür. Fakat kullandıkları muhtelif ünvanlara rağmen bu gibi kimseler bazen sadece hususî bir vekâletnameye istinaden hareket ederler; bazen de sadece müesseseleri namına iş arayıp bularak akdin icrasını bizzat müesseseye terk ederler. Bundan ötürü bu gibiler hakkında tatbik edilecek hükümlerin tâynini için kendisi ile hesabına çalıştığı müessese arasındaki alâkanın hakikî mahiyetini tespit ederek ona göre karar vermek daha salimdir».

Mes'eleyi deniz ticareti münasebetleri sahasına hasr etmek suretile mütalâa edince şu neticeye varmak zarureti hasıl olur ki, Ticaret Kanunumuzun 96 ncı maddesi çerçevesinde kalacak haller umumiyetle acentenin vekâlet akdi çerçevesi içinde hareket ederek müessesesi adına ve hesabına hareket ettiği hususlardan ibarettir. Hattâ bunlardan bir ecnebi anonim veya eshamlı komandit şirketini temsil edenler hakkında yukarıda sözü geçen 30/II/1330 tarihli kanun hükümlerinin takdîmi tabiidir. Şu halde tam veya nisbî bir istiklâl içinde hareket ederek çok defa muamelelerini komisyon akdi çerçevesinde yürüten acenteler hakkında yine Ticaret Kanunumuzun komisyona ve vekâlete dair hükümlerile amel etmek ve aşağıdaki umumî ve mukayeseli izahları, ayrı kaide-den mahrum kalan bu geniş münasebetler kitlesi bakımından ilgi ile tâkip edip rehber ittihaz eylemekte faide vardır.

ACENTELİK MÜNASEBETLERİNİN GARP VE TÜRK HUKUKLARINA GÖRE DÜZENLENMESİ

I — GEMİ TESLİM ALICISI ACENTE

Gemi teslim alıcısının hikmeti vücudü :

Gemi teslim alıcısı adını alan mutavassıtın hikmeti vücudü, yukarıda kısaca işaret olunduğu gibi birinci derecede XIX uncu asır başında deniz nakil vasıtaları tekniğinde ve ticaretinde hasıl olan büyük tahavvülden doğan iktisadî ve malî sebeplerle izah olunabilir. Meydana gelen büyük inkilâp öylesinedir ki, şimdi artık modern bir gemi, satın alma, bakım, personel ve işletme mesarifi bakımlarından ancak randımanın âzamisile işletebilmek şartile, rantabl bir sermaye mahiyetini iktisab edebilir. Halbuki bu âzaminin elde edilebilmesi, geminin uğradığı limanlarda yükleme ve boşaltmanın zarurî kıldığı asgarî müddetden bir saat fazla kalmamasile kaimdir. Başka bir deyişle armatör için deniz nakliyesi gerçekte iki devreden ibarettir : Biri geminin yürüdüğü kârlı devre, diğeri geminin durmak mecburiyetinde kaldığı âtil ve dolayisile zararlı devre; binaenaleyh bütün mârifet ikinci devreyi asgarî haddine indirmekten ibarettir. Ama modern gelişmeler rayic gemi tonajını on misli büyütmüş ve yükle ilgililerin sayısını o nispette çoğaltmış iken ve bir yükün normal surette teslimi, muayenesi, tartısı, ayırması, tespiti ve ekspertizi gibi ister istemez ağır bir tempo tâkib eden türlü ameliyelere mütevakkıf bulunurken bu mârifet ancak ağıza kolay olur.

Problemin halli kaptanı, boşaltma biter bitmez hareket edebilecek surette, kalan bütün formalitelerin külfetinden kurtarmağa bağlıdır. Bir kısım donatma müesseseleri bunun için belli başlı limanlarda kaptana düşen yük teslim alma veya tesellüm etme muamelelerini onun yerine başaracak şubeler açmışlardır. Ama geminin uğrayabileceği her limanda bir şube açılması — en büyükleri de dahil — değme müessesenin harcı olmadığı gibi esasen böyle hizmetler için şube kuruluşunun istilzam edeceği ağır masraflar ekseriya armatörlerin, maliyet ve kâr ve zarar durumlarını alt üst edecek ve dolayisile hatıra bile getirilemeyecek külfetler teşkil ederler.

Demek bir armatör için en elverişli şekli hal, her yerde önceden kendi adına ve hesabına yerleşmiş emîn bir tacir bulup normal çığında kaptana düşen yük teslimatı işlerini onun yerine başarmak, formalitelerde ona yardım etmek, icabında ona bankerlik eylemek, hülâsa geminin

limanda kalış müddetini mümkün olduğu kadar kısaltmak gibi hizmetleri bu tacire mâkul ve mutedil bir ücret mukabilinde yaptırabilmektedir. İşte gemi teslim alıcısı adı verilen ve bilhassa yükle ilgililere karşı armatör ve kaptanı temsil ve toptan tesellüm ettiği yükü teker teker sahiplerine teslim vazifesini üstüne alan mutavassıtın meydana çıkması bundandır.

Gemi teslim alıcısının hukukî durumu :

Bu durum muğlâktır, çünkü onu armatöre bağlayan münasebetlerin mahiyeti de vazih hukuk kaideleri fıkdanından dolayı muğlâktır.

Filvâki milli kanunların ekserisinde gemi teslim alıcısının istatüsü taayyün etmemiştir. Kâh memur veya müteahhit, kâh komisyoncu veya vekili diye vasıflandırılmaktadır. Armatöre bir hizmet veya istisna akdi ile bağlı bir memur veya müteahhit telâkki olunması yolundaki görüş, zamanımızda artık müdafaa edilmiyor, zira bu mahiyette bir mukavele zımında maktu bir ücret, verilen emirlere inkiyad mükellefiyeti ve sarf edilen faaliyetin muayyen bir menfaat lehine hasrı gibi bu günkü gemi teslim alıcısının bağımsızlığı ile ve bunun neticeleri olan kendi hesabına çalışma, işleri kendi adına çevirme ve müessese masraflarını bizzat çekme realitelerile telifi mümkün olmayan hususiyetler vardır. (Ripert No. 882. L. Caen - V. 752. Wahl. No. 317)

Bununla beraber haksız yere azl edilen gemi teslim alıcısına zarar ve ziyan verilmesi icab ettikçe Fransız mahkemelerinin bu eski nazariyeyi yeniden ele aldıkları görülmektedir. Anlaşılan Fransız hukukunda mukaveleyi bu mecraya götürmeden tazminata vasıl olmak hayli zor oluyor.

Şu halde gemi teslim alıcısı acenteyi armatöre bağlayan hukukî münasebetin temelini vekâlet akdinde aramak lâzımdır. Filvâki, armatör nam ve hesabına yüklerin teslimi ve navlunların tahsili gibi işleri görürken acente, nakil mukavelesinin tatbikine katılmaktadır. Demek bütün mes'ele onu armatöre bağlayan akdin alelâde bir vekâlet mi, yoksa bir komisyon akdi mi olduğunu ayırmaktan ibarettir. Aradaki nuance sadece nazari bir doktrin inceliği sanılmamalı; bu fark bilhassa vekil ile komisyoncunun kendi haklarını korumak için kanundan temin edebilecekleri garantiler bahis mevzuu olunca bazı memleketlerde, hayati bir menfaata taallük edebilir. Meselâ Fransız hukukunda vekil, kendisine gönderilen malların muhafaza külfet ve masraflarını teminen bazı kayıtlarla ancak bir hapis hakkını haiz olduğu halde, komisyoncunun gerek ücreti ve gerek alel hesap masraf ve avansları karşılığında ziyeydi bulunduğu mal veya satış bedeli üstünde imtiyaz hakkı vardır. Ama İsviçre'de

her iki halde hapis hakkı mevcut olduğu gibi Türkiye'de T. K. madde 839 ve 872 mucibince hapis ve imtiyaz hakları bakımından durum farksızdır. Keza Almanya'da da Türkiye gibi gerçek bir rehin hakkı her iki akid çerçevesinde kanunen tanınmış bulunmaktadır.

Gemi teslim alıcısını bazan da asıl vekil olan kaptana nazaran *vekilin vekili* sayanlar olmuştur.

Ama böyle bir tefrikin de amelî kıymeti yok; zira müekkil, birinci vekil kadar vekil - vekilinin de tasarrufları ile bağlanmış olur.

Komisyon akdinin hukukî mahiyeti mes'elesi en çok münakaşa edilenlerden biridir. Mümeyyiz vasıf olarak «ücret» i ele almakta fayda yok. Zira vekâlet aslında ücretsiz olsa da zamanımızda artık hiç de öyle değil... Komisyon gibi çok defa bir ücret mevzuudur. Gerçi denebilir ki vekâletde ücretliliği ispat külfeti vekile ait olduğu halde, komisyonun ücretli olduğu daima mefruzdur... Ama bu da belki Fransız hukuku için bir mâna ifade ettiği halde başka mevzuat çerçevesinde üstünde durulmağa değer bir mes'ele teşkil etmez. Nitekim İsviçre Borçlar Kanunu 425 inci maddesinde «komisyonun mevzuunu, menkul malları ve kıymetli evrakı alıp satma» dan ibaret bir akid olarak kısmakta ve komisyoncunun muameleleri müşterisi hesabına, fakat kendi adına ifa etmesini istemektedir. Bu suretle komisyon vekâlet akdinin çeşitlerinden bir tanesi olup vekil bu akitde muamelenin mahiyeti ne olursa olsun sadece onu kendi adına ifa etmektedir. Alman Ticaret Kanunu da komisyoncunun kendi adına hareket etmiş olması şartını arar. Yalnız aradığı daha başka şartlar da var :

Alman Ticaret Kanununun 406 ncı maddesine göre «bir komisyoncu, ticarethanesinin muameleleri meyanında komisyon akdinin târifine sığmayan bir işi başkası hesabına görmeği deruhte ederse, bu münasebetine komisyon hükümleri tatbik olunur»- aynı maddenin ikinci bendine göre de «komisyoncu olmayan bir tüccar sözü geçen mahiyette bir muameleyi ticareti icabile ifa ederse, keza komisyon hükümlerine tâbi tutulur.

Alman hukuku bu suretle İsviçre hukuku hılâfına komisyoncunun her halde bir «profesyonel» olmasını ister. Yani ya herhangi bir işte lâakal tüccar olarak rol oynayacak, yahut da tüccar değilse bile bu kabil işleri yapmağı mutâd san'at ittihaz etmiş olacaktır.

İsviçre hukukunda bir akdin komisyon olup olmadığı, komisyoncunun muameleyi yapış tarzına göre kestirilir. Alman hukukunda ise, mümeyyiz unsur âkidin hukukî hâl ve vaziyetidir.

Aynı tefriki Fransız doktrininde olduğu gibi bulmak mümkündür. Zira Fransız Ticaret Kanununun 94 üncü maddesi «gerek kendi veya şirketinin adına fakat müşterisi hesabına muamele ifa eden kimseyi ve

gerek sadece müşterisi adına ve onu temsilen hareket eden kimseyi komisyoncu» diye adlandırmaktadır.

Fransız doktrininde komisyon akdini vasıflandırmak hususunda bir çok hâl tarzları ileri sürülmüştür. Ama hepsi nihayet bu iki esas sisteme dayanmaktadır. Planiol ve daha başkalarınınca izah olunduğuna göre kıstas, akdın tatbik edilmiş tarzından ibarettir. Âkid kendi adına ve müşterisi hesabına hareket ettikçe ortada bir komisyon akdi mevcuttur. Bilâkis başkası hesabına hareket eden kimse müekkili adına hareket eder ve üçüncü şahıslara onun hüviyetini açıklarsa, âkid bir vekâlet aktidir. Ticarî alışverişlere çok uygun gelen bu sistem Colin ve Capitan taraflarından tenkid edilir. Bu müelliflerin haklı olarak belirttiklerine göre «gizli vekâlet» veya «muvazaalı ikame» gibi hallerde vekil tek başına görünüp müekkilini ifşa etmez ve, sanki kendi hesabına hareket ediyormuş gibi davranır. O vakit böyle bir akid komisyondan nasıl tefrik edilebilecek? Madem ki mukavelenin veya âkidlerin mahiyeti bu akdi vasıflandıramıyor o halde —bu müelliflere göre— girişilen muamelelerin mahiyetine bakmalı: «komisyon öyle bir akiddir ki onunla bir kimse mesleğinin icabile ve bir ücret mukabilinde başkası için bazı ticarî muameleler ifasını deruhte eder». Binnetice Colin ve Capitant'ın teorisi, taraflarca tâkip edilen ve komisyon akdinin de temel unsurunu teşkil eden ve fıkdanı halinde komisyon akdini ortadan kaldıran *maksadı* esas ittihaz eder.

L. Caen'e bakılırsa maksadın *ticariliği* Fransız Ticaret Kanununun birinci maddesile muayyendir. Filvâki yalnız ticarî muamele ifa eden ve bunların ifasını mutad san'at ittihaz eyleyenler tüccardır.

Boistel'de muamelenin bilhassa espekülâtif karakter arz edip etmediği hususunu önemli bulur ve âkidin meslekten bir tâcir olması keyfiyeti üzerinde durmayı lüzumlu görmez. Nihayet Thaller muamelenin espekülâtif karakterinin ticarilik vasfını verebileceği iddiasını red ederek, «ticarilik» vasfının ancak muamele tahtında tedvir olunan eşyanın mahiyetinden anlaşılabilirliğini ve bu eşya mahsul veya mâ'mul yahut ta mütedavil bir sened ise, muamelenin de ticarî mahiyet iktisab edeceğini müdafaa eder. Çünkü Thaller'e göre bir muamelenin ticariliği mes'elesinin mübadele ve tedavül mefhumlarında tekâsüf ettiği ve tüccarın —gerçekte— müstahsil ile müstehlik arasına giren bir mutavassıttan başka bir şey olmadığı kabul edilmiş bir hakikattir.

İsviçre sistemi kabul olunursa, bu sistem kendi adına muamele yapmayan komisyoncu saymadığına göre gemi teslim alıcısını komisyoncu telâkki etmeğe imkân yoktur. Zira gemi teslim alıcısı, ekser hallerde yük ilgililerince şahsiyeti malûm ve nakil mukavelesinin tatbikini

doğrudan doğruya müstelzim bulunan armatör veya kaptanın temsilcisi sıfatile ortaya çıkar. Eğer gemi teslim alıcısının bazen tamamen şahsına ait ve râcî' hak ve borçları olabileceği kabul olunursa, bunlar her halde navlun mukavelesine istinad edemezler, ancak nakil akdinden müstekil başka hukukî münasebetlere dayanabilirler. Nasıl navlun mukavelesine bağlanabilirler ki onda gemi teslim alıcı acentenin rolü, bir mutavassıttan başka bir şey değildir.

Akdin mahiyetini muamelenin ticarî veya medenî mahiyetinden istidlâl eden ikinci sistem, gemi teslim alıcı acenteyi kat'î surette komisyoncu saymayı icab ettirir. Zira umumiyetle tüccardan olan acentenin tedavüle mevzu teşkil eden malların mübadelesinde mutavassıtlık ettiği inkâr edilemez bir hakikattir. Buna rağmen icra ettiği bütün muamelelerde sade başkasının nef'ine ve onun emri ile değil fakat aynı zamanda (o) başkasının adına hareket ettiğinden yine bir «vekil» olarak kalmaktadır. Binaenaleyh böylesinin armatörün «komisyoncu vekili» sayılması suretile İtalyan Temyiz Mahkemesinin 1928 yılında ortaya attığı içtihadı benimseyerek, acentenin hak ve borçlarının esaslarını her iki komisyonvekâleti ticariye akidlerinde aramak belki en doğru yolu teşkil eder.

Hülâsa, gemi teslim alıcısı acenteyi «bir taraftan armatör ile yükle ilgililer arasında bilûmum boşaltma ve mal teslimi işlerinde ve yükle ilgililerden navlunların tahsilinde mutavassıtlık eden bir komisyoncu ve bir taraftan da armatör hesabına yeni navlun işleri arayıp bulmak işi ile vazifelendirilmiş bir vekil saymak lâzımdır». Bu netice Türk Ticaret Kanununun 847 nci maddesile her suretle ahenk halindedir.

Gemi teslim alıcılığı mukavelesinin in'ikadı :

Vekâlet ve komisyonun umumî hükümlerine tâbi' olan gemi teslim alma mukavelesi şekilsizdir. Acente normal olarak armatör tarafından seçilir. Bazan da kaptanın buna salâhiyeti varsa kaptan tarafından intihap olunur. Bu son halde acente sanki armatörce bizzat seçilmiş gibi onu vekilin vekili sıfatile borç altına sokar ama kaptan da gayri ehil ve müstağrakı düyün olduğu şayi' bir kimseyi intihap etmişse şahsen mes'ul olur. Çok defa çarter mukaveleleri kiracının teslim alıcısı olan acentenin armatör ve kaptan taraflarından kabulü mecburiyetine dair bir kayd ihtiva ederler. Buna Fransız çarterlerinde «adres klozu» denir. Nitekim kloza aykırı hareket, kiracıların ahar bir acente intihabı yüzünden uğrayacakları zarar ve ziyanın tazminine mahkûmiyeti intaç edebilir.

Bazen çarter mukavelelerinde mutlaka filân veya falanın teslim alıcı tayini zimmında değil, bu işin adları tasrih edilen muayyen firmalara

tevdî olunamayacağına dair hükümler yer alır. Böyle kayıtlar, sebeplerinin zikri mecburiyeti olmaksızın muteber sayılmaktadır.

Gemi teslim alma akdinin sona ermesi :

İşin hususiyeti ne olursa olsun, gemi teslim alma mukavelesinin meb'nası vekâlet akdidir. Binaenaleyh ihbarsız, (avi) siz de olsa ve haklı sebeplere istinad dahi etmese her zaman azl ile fesh olunabilir. Yalnız aranacak nokta bu yüzden haksız yere zarara uğrayan ma'zul vekilin zarar ve ziyanını dâva edip edemeyeceğidir.

İtalyan Ticaret Kanununun 366 ncı maddesi haklı sebep olmaksızın veya —devamlı bir işte verilmiş vekâlet halinde— münasip bir mehil verilmesi suretile ihbar etmeksizin vekilini azl eden müekkilli, zarar ve ziyan ödemeğe tâbi' kılar. İtalyan Temyiz Mahkemesi içtihadına göre mehilli ihbar 6 - 9 aylık bir ihbardır.

Bilâkis İngiltere ve Birleşik Amerikada mevzuat bu hususta sakittir. Aynı sükût Fransız mevzuatında da mevcuttur. Yani gemi teslim alıcısı acenteye, vekil sıfatını izafe eden sayısız mahkeme kararları olduğu halde ne münasip mehilli ihbara, ne de haksız azil halinde tazmine dair kanunî hükme rastlanmaz. Bu durumu bir dereceye kadar islâh için mahkeme içtihadları gayret sarf ediyorsa da bittabi' sıra mucib sebeplerinin mebnasını tâyine gelince, bu jürisprüdans hayli tereddüde düşmekte ve kanunun sükûtu karşısında mevzuu vekâlet akdinin dar çerçevesi içinde bırakmanın âkibetlerinden endişeli görünmektedir.

Mahkemelerin bazıları kanun vazı gibi hareket etmekten çekinmeyerek akdin mevsimsiz ve indî surette ve hele münasip mehil gözetilmeksizin feshi hallerinde bu haksız fesihden müekkil armatörün mes'ul olması lâzım geleceğini açıklamaktan çekinmemişlerdir. Fakat mahkemelerin bir kısmı da beklenmedik bir şekilde hizmet akdi veya hizmet kiralaması telâkkisine dönerek haklı sebep olmaksızın fesih yahut âdet veya kollektif iş mukaveleleriyle muayyen mehillere riayet olunmaksızın fesih hallerinde, kanunun bu akidler bünyesinde sarîh tazmin hükmü derpiş etmekte olmasından faydalanmak istemişlerdir. Fransız mahkemelerinin bir kısmı da münasebetin mahiyetini tavzih etmekten kaçınarak bunun sadece iki taraf nef'ine in'ikad etmiş ve karşılıklı borçlar doğuran bir akid olduğunu zikr etmeği kâfi görmüşlerdir.

Görülüyor ki, sıra acentenin azli mevzuunu takdire ve kendisine zarar ve ziyan verdirmeğe gelince, mahkemelerin gemi teslim alma akdine verdikleri hukukî vasıfta birlikten eser kalmıyor. Zira kimi umumiyetle kabul olunan vekâlet telâkkisine bağlanmakta, kimi bu

telâkkiye tereddütle ve kaydı ihtiyatla teveccüh eylemekte, kimi böyle bir acenteyi ne vekil, ne de memur saymamak icab edeceğini ileri sürmekte, kimi de vekâlet sahasını tamamen terk ederek hizmet akdi veya hizmet kiralaması alanına sapmaktadırlar.

Fransız mahkemelerinin içtihadı bir bakımdan İngiliz mahkemelerinininkine aykırı sayılmaz. Çünkü İngiliz hukukunda «Agency» mukavelesi normal olarak müekkilin isteğine bağlı surette feshi kabil akidlerdendir. Ancak İngiliz hukuku haklı sebebe dayanmayan fesih halinde ve bilhassa acentenin haklı olarak bekleyebileceği ücretten mahrumiyetini intaç eden «makul sebepsiz» fesihlerde vekile zarar ve ziyan istemek hakkı tanır. Türk hukukuna gelince, gemi teslim alıcısının donatanla münasebetlerine komisyon aktinin tatbiki halinde azil salâhiyetini kayıtlar. Çünkü T. K. 851 e göre komisyoncu tarafından kabul edilen ve komisyoncunun veya gayrın hakkına taallük eyleyen bir komisyon mukavelesinden müekkil rücu' edemez. Ancak bunun haricinde kalan hallerde ticari vekâlete dair olan hükümlerde ve ezcümle T. K. 843 ün imali cihetine gidilebileceğine göre muhik bir sebep olmadan acentenin azli halinde müekkilin zarar ile mütaleb olabileceğini kabul etmelidir.

Armatörün azl etmesi haline, aynı şekilde acentenin haklı sebebe dayanmaksızın feshi hali kıyaslandığı takdirde benzer neticelere varılması tabiidir. (bakınız : T. K. 843, 852, 853 üncü maddeleri).

Taraflardan birinin ölümüne gelince, vekâlet akdi zaviyesinden taraflardan birinin vefatı ile akdin sona ereceğini kabul etmekte herkes mutabıktır. Ama zamanımızda gemi teslim alma işlerini üzerlerine alan firmalar, sık sık anonim şirket halindedirler. Onun için girilen akidde «vekilin şahsı» unsuru artık ikinci plânda kalmakta ve vekâletin icabı feshi akde götürmemektedir. Buna mukabil esas itibarile vekâlet akdinin bir başka fesih sebebini teşkil eden iflâs halinde vekilin hükmî bir şahıs oluşunun farkı gözetilmez. Zira böyle duruma düşen bir taraf ile münasebete devam etmesini diğer taraftan isteyebilmek mümkün değildir.

∴

Armatörün gemi teslim alıcısına karşı borçları.

Komisyonun edası :

Gemi teslim alıcısı bir komisyoncu sayıldığına göre ücreti de bir «komisyon» şeklinde taayyün eder. Bu ücretin matrahı bilfiil acentenin tahsil ettiği navlun değil, yolculukta tahsil edilmiş navlunların yekûnudur.

Zira, bir kısım navlun peşin tahsil edilmiş olabilir; halbuki acentenin hizmeti yüklerin bütünü hakkında sebk etmiştir.

Hemen ittifaka yakın bir jürisprüdans komisyon nisbetinin çarter hükümlerine göre veya armatörle acente arasındaki hususî anlaşmaya göre, yahut da mahallî âdete göre tespitini kabul eder. Nisbet umumiyetle % 2-3 arasındadır. Ama acenteler rekabet saikile bundan bir hayli tenzilât yapmaktadırlar. Mamafih zamanımızda bir çok acentelerin istihkaklarından % 10 tenzilâta razı olmaları bunu bir kaide halinde re'sen tatbika müsaait bir âdet telâkki ettirmiyor.

Diğer taraftan Fransada mahkemeler, kanunun müsaait olmasına rağmen komisyon ücretini, gayri muhikliği veya fahişliği sebebiyle indirmeye gitmiyorlar. Çünkü — izhar olunan kanaata göre — bu sahadaki müşteri tecrübesiz bir kimse sayılamaz.

Masraf ve avanslar :

Acente bazan kaptana bankerlik eder; fakat bu, fevkalâde ihtiyaçlar içindir. Normal çığırda acentenin masrafları tartma, ekspertiz, sigorta, depo, yükün korunması paralarından ibarettir. Prensip itibarile bunları armatörden ister. Bazan konşumento şartları icabından olarak bunlar yük sahipleri uhdesine düştüğünden gönderilenden tahsili gerekir. Gerçi o vakit gönderilene karşı vekâlet veya komisyon hükümlerine dayanamazsa da, mal üzerinde haiz bulunduğu hapis hakkı kâfi bir müeyyide teşkil eder.

Gemi teslim alıcısının taahhütlerinin ifası :

Acente tarafından girişilen taahhütlerin kimi ilzam edeceği mes'elesi yine komisyon çerçevesinde hall olunmağa muhtaçtır. Milli kanunların çoğu, salâhiyet aşılmış olmadıkça müekkilin borçlanmış sayılacağını kabul eder. Acentenin şahsen borçluluğu ancak muameleyi sarahaten kendi adına yapması veya salâhiyetini aşması halinde varid olur.

Salâhiyetinin hududu takdir edilirken acentenin bir memur değil bir komisyoncu olduğunu hatırlamak faidelidir. Ezcümle yüklerin boşaltılması ve teslimi bu acentenin başlıca ödevlerindedir. Nitekim acentenin yükte eksik veya avaryaları tespit işinde yük ilgililerine karşı kaptanı temsil eder sayılacağını kabul ederler. Etmeseler acentenin hikmeti vücudü kalmaz ve kaptanın her limanda kalıp bu işleri bizzat görmesi gerekirdi. Bundan çıkan önemli bir netice şudur ki, eksik veya Avaryanın acente tarafından kabulü kaptanunki gibi armatöre ilzam eder, yükün

durumundan mütevellid protestoların acentelere karşı keşidesi (bittabii geminin hareketinden sonra) muteberdir.

Acente aynı zamanda geminin muhtaç olduğu levazım ve saire için de muamelelere girişmiş olabilir. Bunların ödenmemesi halinde acentenin kaptan yerine hareket eden bir komisyoncu olduğu nazarı dikkate alınarak ancak salâhiyet tecavüzü halinde şahsen mes'ul olacağı, fakat bunun haricinde ve bilhassa normal levazım mevzuu bahs oldukça donatanın mes'ul olması icab edeceği, İngiliz ve Fransız mahkemelerince umumiyetle içtihad olunmaktadır. (Kılavuzluk ücretinde bir Fransız kanununun aksine hususi hükmü dikkate değer.)

Mahkemelerce henüz hal edilmiş olmadığından doktrinin münakaşa ettiği bir mes'ele de acentenin elindeki navlun tahsilât balığıle kendi alacaklarını peyderpey takas edip edemeyeceği mes'elesidir. Zira bir bakıma göre bütün bu hareketlerin bir hesabı cârî mevzuu teşkil ettiği ve böylece takas hakkının ancak muamelelerin sonu alındığında ve hesabın bakiyesi belli oldukça doğabileceği mütalâa olunmaktadır.

Gemi teslim alıcısının garantileri :

Acentenin komisyon ücreti, masraf, avans ve saireden alacakları olduğu paraları koruyan bir hüküm mevcut mudur ? Bu sorunun cevabı ya deniz ticareti hukuku, yahut umumî ticaret hukuku yönlerinden verilebilir.

Türk Deniz Ticareti Kanunu ve sair millî kanunlar «gemi alacaklısı hakkı - imtiyaz hakkı» gibi adlar altında bazı alacaklar lehine gemi üzerinde bir rüçhan hakkı tanımışlardır. Bunlar deniz ticareti münasebetlerinden doğan alacakları korur ama, bu sahada doğan bütün alacaklara şâmil değildirler. Zira teşmil edilirse gemi ipoteği müessesesinin kıymeti hiçe inebilir. Onun için Türk kanununun 1245 inci, Alman kanununun 757 nci ve Fransız kanununun 191 inci maddeleri, rüçhan hakkını haiz olan alacakları *tahdidî surette* sayıp sıralarını tâyin etmiştir. Bu meyanda bizim 6 nci ve Fransızların 7 nci bendi, «kaptana verilmiş ödünçleri ve levazım bedellerini» de zikr eder. Fakat — bu etüdün çerçevesini aşacak — türlü sebeplerle gerek Türk, Alman ve gerek Fransız hukukunda acentenin bu rüçhan hakkından faydalanabilmesi, bir çok müşküller doğuran hall edilmemiş bir mevzudur.

Ticaret hukukunun umumî hükümlerine gelince : fiivaki' komisyoncunun müekkil malları üzerinde hapis hakkı mevcuttur. Ancak bu hak komisyoncunun T. K. 839 mucibince «*yedinde veya emrinde*» bulunan müekkil eşyasına ve T. K. 873 mucibince *müekkil hesabına tahsil ettiği*

meblâğa münhasırdır. Durum Fransız ve Alman kanunlarında da bunun aynıdır.

Doktrin ve jürisprüdans bilhassa armatör hesabına tahsil edilen navlunlarda, hapis hakkının her halde *bilfiil tahsil* edilmiş navlunlara münhasır olup henüz tahsil edilmemiş alacak halinde bulunanlara şamil olmayacağında müttefiktir. Acaba komisyoncunun haiz bulunduğu imtiyaz ve rüçhan hakkı gemi üzerinde de iddia olunabilir mi? Zira gemi de işin icabile muayyen bir zaman içinde acentenin emrinde telâkki olunabilir... Bununla beraber başta L. Caen, Desjardins, Ripert gibi müellifler olmak üzere Fransada doktrin böyle bir neticeyi kat'î surette red eder. Çünkü geminin herhangi bir anda donatanının veya lâakâi kaptanının zilyedliğinden çıkmış sayılabilmesi deniz hukuku yönünden mümkün değildir.

Alman hukukunda, gerçi 757 nci maddesi (Türk 1295/8) *kaptanın... bu sıfatla icra ettiği hukukî tasarruflarından doğan alacaklar* lehine de hakkı rüçhan kabul edilirse de, kanunun komisyon akdinden bahis 374 üncü maddesi «*komisyonculuk rüçhan hakkının ancak komisyoncunun zilyedi bulunduğu veya bulunabileceği mallara münhasır olduğunu kabul ettiğinden netice Türk ve Fransız hukukundan farklı olmaz.*

İngiliz hukukunda «Maritime Lien» dedikleri imtiyaz — gemi alacaklısı hakkı —, acentenin levazım tedariki için kaptana avans vermesi halinde ileri sürülemez. Ancak İngiliz hukuku alacağın ödenmesine değin geminin alikonmasını sağlayan bir «Possessory Lien» tedbir talebi hakkını tanımaktadır. Şu şartla ki acentenin alacağı aslî mahiyetini muhafaza etmiş ve meselâ hiç bir suretle armatörün hesabı cârisine geçirilerek «*tecdide*» meydan verilmemiş olsun.

Birleşik Amerika hukukunda mes'ele, menfi şekilde halledilmiştir. Zira Yüksek Federal Mahkeme, acentenin imtiyaz hakkını kat'î surette reddetmiştir.

Gemi teslim alıcısının borçları :

Yükün tesellümü ve teslimi :

Acentenin başlıca fonksiyonu - armatör ile yük ilgilileri arasında mutavassıtlıktan ibaret olduğuna göre birinci vazifesi, malları teslim alıp bunları gönderilenlerine verinceye kadar *ihdimamlı bir tüccar* gibi korumaktır. Ancak «Supalan» kaydıla yapılan nakliyatta gönderilen, malı gemi bordasından itibaren tesellüm etmiş farz edildiğine ve hakikatta pek az gönderilen bilfiil malının başında bulunduğuna göre, yükün anbardan çıkarılmasından itibaren antrepoda teslimine kadar geçen

bütün safhalar, acentenin elinden geçer. Yani acente böylece hem armatörü, hem de gönderilenleri temsilen hareket etmek durumunda sık sık kalır.

Zamanımızda gemi teslim alıcısı acentenin malın vürudünü şahsen ilgililere haber vermek mecburiyetinde bulunmadığı ve ilânın kâfi olacağı kabul olunur. Binaenaleyh, tesellümü geciken malların satış ve sair tedbirlerini mahkemeden zamanında istemek de acenteye düşer.

Mal sahibi müracaat edince karşılıklı tespit muamelelerinin cümlesinde armatörün menfaatlarını temsil eder ve kaptanın navlunu teminen yükü sattırmak hakkını kullanır. Hattâ bir Belçika mahkemesi, tediye kabiliyeti şüphe götürmeyen bir gönderilene karşı hapis hakkının kullanılmasını da bir kusur saymamıştır. Nihayet acentenin eksik ve Avaryalı imzasile tasdiki, gönderilenleri protesto çekmek külfetinden kurtarmak suretile armatörü ilzam eder.

Navlunun tahsili :

Bilindiği gibi deniz ticareti hukukunun hususiyetlerinden biri navlun mukavelesinin âkidlerinden olmayan «Gönderilen» e karşı vasitasız dâva hakkının kabulüdür. Türk kanununda bu borçluluk malı tesellüm etmekle veya etmeğe âmade bulunmakla hasıl olmaktadır. Tesellüm için müracaat etmeyen gönderilene karşı bir hak doğmaz. Asıl borçlu kiracıdır. Böylece navlunun aynı zamanda iki borçlusu var demektir. Yalnız Türk, Alman, İskandinav kanunları başta olarak kanunların çoğunda yük üzerinde hapis ve paraya çevirme hakkı tanınmıştır.

Navlun ücretinin alacaklısına gelince, bazı Fransız mahkemelerinin aykırı kararlarına rağmen donatandır. Şu halde galip Fransız doktrini de dahil olduğu halde umumiyetle kabul olunduğu gibi navlun tahsiline kalkıştıkça acentenin kendi adına hareket etmeyip donatanı temsil ettiği yolundaki görüş doğrudur.

Ancak acentenin doğrudan doğruya alacaklı hukukunu kullanabileceği başka mevzular var. Ezcümle Supalan ve sair mukavele kayıdları gereğince mal sahibine ait olduğu halde sarf etmiş bulunacağı boşaltma ve diğer masraflar... Bu gibi masrafların tahsilinde alacaklı sıfatı hareket eden acentenin mal üzerinde hapis hakkından faydalanabileceği Fransada kabul olunur. (Mebnasının, Ticaret Kanunu mu, yoksa Medenî kanun mu olacağı ihtilâflı olmakla beraber) İngiliz hukukunda navlun borcu ancak teslimin tekemmülünde, yani bu malın gönderilen emrine geçmesi halinde (Under the domination and control...) hüküm ifade eder. Birleşik Amerikada, hapis hakkının kabul edildiği diğer yerler gibi,

malın tesliminin tediyeye takaddüm etmesi şartı yoktur. Kaptan malı ancak tediye mukabilinde rıhtıma indirmek veya müşkülât halinde dep. ederek gönderilene ihbar eylemek hakkını haizdir.

Türk, Alman ve İskandinav hukuku, malın teslimini navlun ile *bütün teferruatının* edası şartile tahmil ederek hapis hakkını cümlesi için teyid eder. İspanya'da kaptan navlun için imtiyazlı alacak durumundadır. İmtiyaz hakkı — mallar gönderilende ise — bir ay ve mallar — üçüncü şahıs eline geçmişse — bir hafta devam eder.

Gemi teslim alıcısının manzâm faaliyetleri :

Bu meyanda önce acentenin armatör hesabına gemi ihtiyaçları için giriştiği taahhüt vardır. Prensibi yukarıda teşrih olunmuştu. İlâve edelim ki bir İngiliz mahkemesi kararına göre acente, armatörden alacağını ayrıca istemeli ve navlun tahsilâtından re'sen mahsup etmemelidir.

Husumete gelince : İtalyan jirüsprüdansı acentenin armatöre ait hakları mahkeme önünde temsil edip bu alanda dâvacı olabilmesini kabul etmektedir. Bu görüş Fransada paylaşılmaz.

Gemi teslim alıcısı çok defa gemi için müşteri bulup nakledilecek yükleri de kabul eder. Bu bölümdeki faaliyeti sırasında yalnız gemi gelinceye kadar malı muhafaza edip konuşumentoları kaptana imza ettirmekle iktifa etmiyerek bir nakliye komisyoncusu gibi aynı işleri bizzat yaptığı olur. Hattâ bazen ihdas ettiği konuşumentonun başlığın- dan asıl donatan tamamen silinip acentenin firması onun yerini almaktadır. Böyle hallerde acentenin nakil mukavelesinin bütününden doğrudan doğruya mes'ul tutulması icab edeceği neticesine İtalya ve Fransa mahkemelerinde varılmıştır.

Normal çığırda acente müekkilinin ismini gizlemez, hattâ belgelerde sarahaten açıklar. Bu takdirde aynı mahkemelere göre giriştiği navlun mukavelesinden ötürü şahsî hiç bir mes'uliyete muhatap olmaz. Meğer ki, (meselâ konuşumentonun mutad klozlarından birini kaldırmak suretile) bir ağır kusur işlemiş olsun.

Bundan maada acente, kaptana düşen türlü ticarî fonksiyonları da yapmak salâhiyetini haizdir. Ancak kaptanın salâhiyeti mekân itibarile şamil olduğu halde acenteninki, temsil hakkını ihraz ettiği limana veya muhite münhasırdır.

∴

Gemi teslim alıcısının mes'uliyeti :

Navlun mukavelesinin âkidleri arasında, meselâ bir tarafın malına dair bir şikâyetli veya diğer tarafın, meselâ navlun ücreti veya teferrua-

tına dair iddiası sebebiyle ihtilâf ve dâva olur. Böylece ortaya mes'uliyet mes'elesi çıkar ki çok defa acenteyi de ilgisiz bırakamaz. Acentenin armatör muvacehesindeki durumunu yukarıda teşrih etmiş bulduk. Şimdi gönderilenlere karşı mes'uliyetini incelemenin sırası geldi. Acentenin mes'uliyetini : 1 — Faaliyetinden doğabilecek mes'uliyeti; 2 — Fonksiyondan doğabilecek mes'uliyeti, diye iki bölümde mütalâa etmek mümkündür.

Her ticarî temsilde olduğu gibi, acente vekâletinin ifası sırasında münasebette bulunduğu üçüncü şahıslara karşı işlemiş olabileceği şahsî kusurlardan bizzat mes'uldür. Bu mes'uliyeti, istihdam edenin mes'uliyetini bertaraf etmezse de yine birinci plândadır. Danimarka ve Fransa mahkemelerince verilmiş kararlara göre acentenin şahsî mes'uliyetine şöyle misaller verilebilir : Malların karaya intikalinden sonra tevzide hata, şahsî ihmal sebebiyle boşaltmanın geciktirilmesi, ağır kusur sebebiyle malın tesliminin geciktirilmesi, yükün rıhtımda iken gözetilmesinde tedbirsizlik, yanlış kişiye haksız teslim, paçal (dökme) halindeki yükün aykırı bölümü, mala ihtimamsızlık, kunuşumento aranmaksızın teslimat...

Bittabi yukarıdaki mes'uliyet geminin varmasından ve acente mes'uliyetinin başlamasından sonraki zamanı istihdaf eder. Mühim olan nokta bunlardan başka navlun mukavelesi taraflarının veya başkalarının *genel olarak navlun akdinin ifasına* taallük eden hususlarda da acenteye karşı dâva hakkı haiz olup olmayacaklarıdır. Düşünülmeli ki böyle dâvalar, çok defa boşaltma sırasında malda tespit olunan noksan ve Avaryalar sebebiyle açılacak, yani acentenin fonksiyonunun başlamasından evvel ve deniz yolculuğu zamanındaki ifa safhasına taallük edecektir. Bu mevzuda başlıca iki doktrin karşılaşır :

B'rinçisine göre, gemi teslim alıcısı acente, yükün deniz yolculuğu esnasında başına gelen noksan veya Avaryalanmalardan dolayı şahsen mes'ul tutulmalıdır. Çünkü, malların teslim, tesellüm işleri sona ermeden geminin limandan kalkıp gitmesi üzerine kaptanın ve deniz servetini teşkil eden geminin takibine imkân kalmadığından gönderilenler müşkül duruma giriyorlar. Şimdi gönderilenler kime husumet tevcih etsinler ?...

Madem ki limanda kaptan ve armatörü temsil eden acente var, o halde mes'uliyet ona intikal etmiş telâkki olunmalıdır. İhtiyaçtan ötürü varılan bu neticenin hukukî mebnasını bazı Fransız mahkemeleri şöyle izah ettiler : (Geminin ilişiklerini kesmeden hareketi yük sahiplerini her türlü garantiden mahrum etmektedir. Halbuki ortada bir acente olmasa, geminin hareketi mümkün olmayacaktı ve işlerin hepsini kaptan yapacak, şikâyeti olanlar da muhatap bulabilecek ve icabında gemiyi hacz edebi-

leceklerdi. O halde faaliyet ve müdahalesile ilgililerin durumlarını ağır-
laştıran acente, kaptanın yerine kaım olmuş ve onun borçlarını nakden
üstüne almış telâkki olunmalıdır. Böylece gönderilenlerle acente arasında
geminin nevama hareketine rıza göstermeleri yolunda bir nevi zimni
mutabakat hasil olmaktadır ki, acenteye şahsen mes'ul sıfat ile husumet
tevcihine yeter sebeptir.)

Ancak bu nazariyenin güdülmesi aşağıdaki mantıki neticeleri de
doğurur : Kaptan, muamelelerin sona ermesine değin limanda kaldıkça,
acentenin mes'uliyeti mekanizması işlemez ve dolayısıyla ona mes'uliyet
tevcih olunamaz; sözü geçen «zimni mutabakat»ın varid olmayacağı
tarafın münasebetlerinde şu veya bu hususiyete binaen kabili ispat
olmadıkça mes'uliyeti bertaraf etme yolu açıktır armatörün mahalli
otorite nezdinde kefâlet veya depozitosu bulunduğunda acentenin mes'uliyeti
kalkar; acente, geminin hareketinden önce alâkalıyı onu hacizde serbest
bırakmışsa artık acentenin mes'uliyeti bahis mevzuu olmaz; donatının
ileri sürebileceği defi'ler, ezcümle ademi mes'uliyet kaydları, acente
tarafından da ileri sürülebilir.

İkinci doktrine göre : Bilhassa Fransada bir kısım mahkemelerin
istihad ettikleri birinci görüş yanlış olup noksan ve Avaryalanmalardan
dolayı acentenin hiç bir suretle mes'uliyetine varılamaz. Şimdiki Fransız
Jürisprüdansının ifadesi olan bu ikinci görüş bilhassa 1923 tarihli bir
temyiz kararına dayanır. Karar (Medeni Kanun hükmüne binaen muka-
velelerin ancak âkidler için hüküm ifade edebileceği) prensibini tekrar
ettikten sonra (acente, armatörün vekili olduğundan ve nakil mukavele-
sinin âkidlerinden bulunmadığından ve malları teslim ederken mücerret
armatörün veya kaptanın bir kusuruna dayanılarak mes'uliyeti mevzuu
bahs edilemeyeceğinden ve kendisile gönderilen arasında bu bapta hususi
bir mukavele olmadığına göre acentenin ancak kendi şahsi kusuru neta-
yicinden mes'ul edilebilmesi mümkün bulunduğundan...) birinci teze göre
verilmiş bir kararı bozmuştur.

Esasen birinci görüşü, temyiz kararından önce umumiyetle tekid eden
doktrin, bittabi' temyiz kararını tasvip ve hülâsaten şu mülâhazaları
te'yid etmiştir :

- a) Zimni mutabakat fikri ince bir fiksiyondan başka bir şey değildir.
Zira geminin hareketine güya muvafakat etmiş gibi gösterilen gönde-
rilenlerden kimse, muvafakat almağa muhtaç değildir, keza kaptanın
yerini ve vecibelerini devr almış gibi gösterilen acente de böyle bir
niyette olamaz.

- b) Gemiyi rıhtımda alıkoymak gücünün acentede olmadığı, bunun ancak mahkemeden haciz veya tedbir kararı almak şartile gönderilen için mümkün bulunduğu meydandadır.
- c) Kaptanla acentenin hukukî durumlarında mümaselet de yoktur. Zira kaptan istisnâî bir vaziyet işgal eder, mukavelede taraftır, hukukan bir vekilin veya komisyoncunun yetki sınırlarını aşan bir nevi «*kanunî temsil*» halindedir ve dâvacı ve dâvalı olabilir; halbuki acente sadece akdın bir safhasının ifasına me'mur vekildir ve navlun mukavelesine iştirak etmemiş ve yükletenlere karşı borç iltizam eylememiştir.
- ç) Acentenin mes'uliyetine varıldığı takdirde bu mes'uliyet, hududsuz olacağı halde armatörün mes'uliyetini deniz servetile yani gemi ve navlun değerile tahdid etmesi yolu açıktır. Böylece asıl mes'ulün kısmen takib edilebildiği bir mevzuda vekilini bütün mameleki üzerinden ta'kib etmek gibi aykırı bir neticeye varılması da mukadderdir.

İtalyada mahkemeler aynı tereddüd merhalelerinden geçerek nihayet aynı neticeye varmışlardır. İtalya'da tereddüd bilhassa ecnebi acenteleri meselesinde kendini göstermişti. Çünkü İtalya kanunu — Türkiye'de olduğu gibi — ecnebi şirketlerin, Türkiye'de temsil edilmeleri halinde bazı açıklayıcı merasimin ifa edilmesini ve demi ifası halinde vekilin şirketle müteselsilen bütün mukavelelerin ifasından mes'ul tutulmalarını derpiş ediyordu. Jürisprüdans ecnebi donatma acentelerinin şahsen mes'ul tutulabileceklerini kabul etmekle beraber bunu yalnız daimî acentelik haline tatbik ederek *arızî* temsile kadar götürmemiştir. Şimdiki 1942. Codice Della Navigazione, aşağı yukarı Fransız temyiz kararında ifadesini bulan sisteme dönmüştür. Yalnız sistemin hususiyetine göre normal çığırda *bütün acenteler* liman idaresinde tutulan bir sicile tescil edilerek ilân olunmak üzere, vekâletnamelerinin musaddak suretini ibraza mecburdurlar.

Acentenin dâvacı olması veya onun aleyhine armatöre izafeten dâva açılabilmesi, önceden tescil edilmiş vekâletnamenin çizdiği salâhiyet sınırlarına göre ayarlanır (268 - 269).

Acentenin kendi şahsî kusuru katışmadıkça deniz yolculuğuna teallük eden yük noksan veya Avaryalanmalarından ötürü mes'ul tutulamayacakları kaidesi Belçika, İskandinavya, Mısır ve Arjantin hukuklarında da câridir.

Bununla beraber ortada inkârı gayrı kabil bir hakikat varki o da, yük sahiplerinin geminin acele hareketi yüzünden mağdur vaziyette kaldıklarıdır. Bunların şu veya bu şekilde himayesi icab ettiğine göre ne yapmalı? İleri sürülen fikirler arasında bir tanesi acentenin kendi emvalile mes'ul tutulamamakla beraber, armatör hesabına tahsil ettiği navlun bedelleri balığınca mes'ul olabilmemesini müdafaa eder. Bir diğeri bunun tatminkâr olamayacağı, çünkü bu tahsilât balığının kifayetsiz olması veya navlunun tamamen peşin tahsil edilmiş bulunması hallerinde bir mânası kalmadığını müdafaa ederler. Mamafih herkesin mutabık kaldığı şudur ki, aynı kanuna ve kazaya tâbi' yerli donatanların bizzat takibi mümkün olduğu halde asıl mahzur ecnebi vapur kumpanyalarının durumundan doğmaktadır. Binaenaleyh ecnebi armatörleri, boşlatma limanındaki muhtemel mes'uliyetlerini karşılayabilecek surette bir takım teminatı (kefalet, depozito ve saire) önce te'sis etmek mecburiyetine konulmalıdırlar. Sigortacılık sahasında iyi neticeler veren bu sistemin deniz ticareti sahasına nakli, yerinde bir tedbir teşkil edecektir.

∴

II — YÜK TESLİM ALICISI ACENTE VEYA MÜESSESE

Hukukî durumu :

Husule getirebileceği müthiş keşmekeş dolayısıyla zamanımız kesif deniz ticareti faaliyeti içinde bütün gönderilenlerin mallarını ferden gemiden teslim alıp buna müteferri muamelelere bizzat girişmeleri ihtimalini bir an bile tasavvur etmek mümkün değildir. Onun için — biraz da armatörlerin misalinden ibret alarak hareket eden — yükün ilgilileri, mallarını kaptan veya gemi teslim alıcısı acentenin elinden tesellüm ederek sahipleri tarafından çekilinceye kadar saklayıp korumak işlerini üstlerine alan bir takım mutavassit ve mütehassis tacirlere tevdi ederler.

Böylece bütün konşimentolar mahdud bir kaç mutavassıtın elinde toplanmak ve armatörün temsilcilerine karşı yük sahiplerinin haklı menfaatleri için ehli olan kimseler tarafından korunmak suretile teslim ve tesellüm işleri merkezileştirilerek hızlandırılmakta ve kolaylaştırılmaktadır.

Demek oluyorki, gemi tesli malıcısı armatöre göre ne ise, yük teslim alıcısı da gönderilene karşı odur. Yani iptidai şeklinde limana gelen gemiden malını almağa, gönderilen gidip kaptanla karşı karşıya teslim ve

tesellüm işini hal lederken git gide birinin yerini gemi teslim alıcısı, diğerinin de yük teslim alıcısı işgal etmiştir. Bu inkilâbın başlıca sebeplerinden biri hâmiline muharrer konşimentoların taammümüdür. Filvaki konşimentoyu eline alan mutavassıt, kaptan muvacehesinde hamilin bütün haklarına ve borçlarına halef olduğundan malı alıp itirazları serdetmek hakkını ihraz etmekte ve tesellüm dolayısıyla de navlun ücreti ve sair borçların mes'uliyetine muhatap olmaktadır.

Ayrı ve farklı, hattâ zıd menfaatları temsil eden gemi teslim alıcısı ile yük teslim alıcısının her halde başka başka şahsiyetler olacağı akla gelir. Halbuki deniz ticaretinde her iki fonksiyonun bir tek kişi uhdesinde teemmü etmesine sık sık tesadüf olunur. Bir tek kimsenin aynı zamanda armatörle gönderilen vekâletini ihraz ve ifa etmesi gibi birden aykırı gibi görünen durum modern ticarete «Supalan» ve «tez boşaltma» klozlarının gelişmesinden ileri gelmiştir. Bilindiği gibi bu klozlar mevcut olunca kaptan, gönderilenleri veya mümessillerini beklemeden boşaltmak hakkını haiz olur. Bu takdirde armatörün mümessili ister istemez gönderilenler hesabına da bazı tasarruflara girişmek iztirarındadır.



Diğer taraftan izah ettiğimiz işlere ve faaliyetlere üçüncü bir mutavassıtın daha karıştığını da belirtmek realiteye uygun olur : Bu da Stevedor dedikleri boşaltma müteahhidi veya taşeron'dur. Bir zamanlar hammal esnafı tarafından görülen bu iş şimdi modern ticaretin icabettiği kara ve deniz vinçlerine kadar bütün teknik vasıtalara sahip müesseseler veya (bizde olduğu gibi) idareler tarafından görülmektedir.

Stevedorlar gemiye yük taşıyıp onu anbarlara istif etmek veya varan gemilerin anbarından yükü alıp gemi dışına ve oradan antrepolara veya gönderilenlerin eline kadar götürmek işini yaparlar amma kaptana İbra vermek, kolilerin muhteva veya ambalajını tesbit etmek ve hususile tesellüm ve muayene gibi hukukî hizmetleri ifa etmek onların işi değildir. Gerçi bazan hukukî hizmet de yaptıkları olur, hattâ onun içindirki bazan mahkemeler de yanılarak bu son muameleleri de vezaifin arasında mevcut sanmışlardır. Amma hakikatta, bunlar yük teslim alıcısının fonksiyonuna dahil hizmetler olup mes'uliyet meselesi de ona göre mütalâa edilmelidir.

Stevedor malların çekilmesine değin rıhtımda bakım ve korunması mes'uliyetini taşır. Diğer taraftan — genel olarak beş gün üzerinden tesbit edilen bir «fransız» hariç — yükün istokaj ve bekçilik masraflarını gönderilenlerden istemek hakkını haizdir. Böylece bu mutavassıt bir

bakımdan bir hammaliye müteahhidi diğer taraftan ücretli bir müstevdi' durumunda olmakla hak ve borçlarının sınırları da ona göre çizilmelidir.

Bir Birleşik Amerika mahkemesi ile bazı Fransız mahkemeleri Stevedor'un yükü gemiden alıp bir mavna ile denizde taşımamasını; bir nevi deniz taşıması yani bir ayrı navlun âkdi saymışlardır. Jürisprüdans ve doktrin umumiyetle bu görüşe iltifat etmez.

Hallî gereken diğer bir mesele Stevedor'un hizmetlerini armatörün mü, yoksa gönderilenlerin mi hesabına yaptığıdır. Konşimentoların çoğunda Stevedor'ların armatör tarafından tayin olunacağı yazılıdır.

Bununla beraber hukukan gönderilenler hesabına hareket ettiği kabul olunur. Ancak bazı konşimentolarda navlun ücreti «rihtımdan - rihtıma» «klozu» yer alır. Bu takdirde boşaltma hizmet ve masraflarını temin edip ödemek borcu armatöre düşeceğinden, istiham edilen Stevedor'u armatörün mümessili saymak icabeder. Bilâkis «Supalan» klozunda gönderilenlerin malı gemi bordasından almaları gerektiğinden Stevedor'a gönderilenin mümessili muamelesi yapılır.

∴

Yük teslim alıcısının giriştiği akıd mahiyeti itibarile bir komisyon akdidir. Zira yaptığı işler «ticarî muamelât» dandır. Bundan maada bu mutavassıt ekseriya müekkilini açıklamaksızın konşimentonun her hangi hamili gibi müracaat ettiğinden muameleyi kendi adına icra eder (T. K. 845).

Tatbikat böyle bir tarza okadar alışmıştır ki, zamanımız navlun münasebetlerinde «yük teslim alıcısı» Consignataire terimi yalnız mutavassıtlara değil hiçbir mutavassıta baş vurmaksızın kendi malını bizzat gelip teslim alan adama da takılan müşterek bir ad haline geldi.

Komisyoncu telekkisi T. K. 845 ve müteakip maddelerinin hükümlerile ve bilhassa hapis ve imtiyaza dair olanlarla amel etmeğe imkân verir. Akdın in'ikadına ve infisahına dair olan hususiyetler gemi teslim alıcısı acenteninkinin aynı olduğundan tekrara mahal yoktur.

Yük teslim alıcısının hakları :

Yük teslim alıcısının birinci hakkı komisyon ücreti ile avans ve masraflarını tahsil etmektir. Kaideten masraflar önce komisyoncu tarafından ödenir. Bunlar umumiyetle tartma, tespit, ekspertiz, depo, gümrükleme paralarıdır. Komisyoncunun ücreti mukavele veya teamüle göre kararlaştırılmış «komisyon şeklinde» bir bedeldir.

Müekkil mukavelenin kusurlu ifasından ötürü istediği tazmin baliğı ile yukarıdaki borçlarını takas edemez : esaslı mâni birinin muaccel diğlerinin henüz gayrı muayyen ve gayrı muaccel olmasıdır.

Müekkil ile komisyoncu arasında başlıca ihtilâf, müekkil ecnebi olup da kambiyo fiyatları temevvüç eylediği zaman çıkar. Enternasyonal pratik yol mukaveleye 1926 Viyana kaidelerinin tatbik edileceğine dair bir kloz dercidir.

Viyana kaidelerine göre : ecnebi dövizi ile tescil edilmiş bedeller (borçlar) bu döviz ile ödenir. Dövizle ödenmediği takdirde borç baliğinin tediye günü kambiyosuna göre teadül ettiği millî para ile ödenir. Şayed borçlunun kusuru yüzünden tediye vadesinde yapılmamış olurda mukavele ile muayyen para ara yerde kıymetten düşmüş ise borçlu, bu değer farkı kadar bir parayı zarar ziyan olarak alacaklıya ödemekle mükelleftir.

Bittabi mutavassıtın yukarıda işaret edilen alacaklarının teminatı için deniz hukukuna değil komisyona dair hükümlere istinad etmesi lâzımdır. Fransız, Belçika, Alman ve İtalyan hukuklarından başka Türk hukukunda da komisyoncunun alacakları için hapis ve rüçhan haklarını tanır. Ancak bunun için komisyoncunun elinde müekkiline ait mal veya para bulunmalıdır. Bununla beraber malın özü yerine sözünü taşıyan konşimentonun da elinde bulunması kâfidir. Mahkemelerin tatbikatı yalnız «hamiline» konşimentoların değil ciro veya devrû temlik edilmemiş «emre» veya «nama» konşimentoların bile zilyedliğini kâfi görmektedir. Konşimentoların bazan birden fazla nüshada mutavassıt eline geçeceği ve onun tarafından birden fazla iyi niyet sahibi kişilere meselâ kredi mukabilinde devredilebileceği düşünülürse, bu telekkinin bazan önemli ihtilâtlar yaratabileceği şüphesizdir.

Yük teslim alıcısının borçları :

Yük teslim alıcısının birinci vazifesi, yükü teslim almak için kaptan veya armatörün acentesi ile temas etmektir. Geminin tamamı kiralanmış veya gönderilenler mutabık kalmışlarsa, geminin yanaşacağı ve boşaltacağı yeri tayin edebilir. Mevcud teamüle göre acente mahallin bir gazetesine bir ilân dercettirerek gönderilenleri bilâ tehhur gelip teslim almağa dâvet ederek gelmezlerse malın — onların riskine — rıhtıma çıkarılacağını bildirir. Bu suretle muayyen bir gazeteyi okumamış olan yük teslim alıcısının türlü ziya ve Avarya ve gecikmelerden mes'ul olması mukadderdir. Ancak Türk Deniz Ticareti Kanununun 1135 inci maddesi, geminin tamamen kiralanması halinde kaptanı, malûm olan gönderilene ayrıca haber vermeğe mecbur eder. Fakat 1145 inci maddemiz tanınmayan gönderilene mahallin âdeti veçhile ilânla tebliği kâfi görmektedir. Demek

gönderilenlerin ekseriya meçhul bulunduğu kırk anbar taşımalarında haklı tenkide uğrayan bu teamül câri olacaktır. Müellifler şahsen tebliğ yapılmadığı takdirde hiç olmazsa mahallin resmî gazetesinde veya ticaret odası bülteni ile ilân edilmeden riskin nakliyecî üzerinden kalkmaması lâzım geleceği reyindedirler.

Yük teslim alıcısı, önce kolların adedini, hüviyetini ve durumunu tesbit eder. *Zarfında fevkalâdelik olmadıkça mazrufun* eksik veya Avaryasından mes'ul değildir.

Yük teslim alıcısının diğer bir borcu yükü münasip bir anbara yerleştirmek ve iyi muhafazasını temin etmektir. Şu kadar ki, gümrük antrepolarına alınmış mallar hakkında kendisine hiç bir mes'uliyet gelmez. Malın gümrük hududu içerisine alınması icabedince vakit geçirmeden gümürkleme muamelesine geçmelidir.

Gemi teslim alıcısı malı teslim almaz yahut teslim almağa hazır olduğunu bildirmez veya bulunamazsa kaptan kiracıya haber verdikten sonra malı bir umumî anbara veya emniyetli her hangi bir yere depo edebilir (T. D. T. K. 1142/e), dilerse yük üzerindeki rehin hakkını paraya da çevirebilir (T. D. T. K. 1164).

Tesellüm edilecek yükte noksan veya Avarya görüldüğünde, gönderilenin kanunen haiz olduğu dâva hakkının mahfuz tutulması için gerekli tedbirlerin alınması da mümessile düşer. Türk hukukunda (T. D. T. K. 1150) muayene teslimden evvel yapılmamışsa gönderilen, teslim almağı takib eden iki iş günü zarfında muayeneyi yaptıрмаğı borçludur. Her halde dâva hakkı bir yılda müruruzamana uğrar (T. D. T. K. 1444/2).

Alman hukukunda da vaziyet aynidir. Fransada 24 saat zarfında protesto ve (yerine göre) azamî bir ay veya bir yıl içinde dâva açılmazsa hak düşer.

Hollanda kanunu, kolilerin sayısında ve tartısında eksik varsa tesellümde, diğer hallerde üç gün içinde protesto mecburiyetini koyar. Bununla beraber nakliyecinin ağır kusuru halinde bu müddetler geçse de kusuru isbat etmek hakkı mahfuzdur. Her türlü dâva hakkı bir yılda müruruzamana uğrar.

Yeni İtalyan Codice Della Navigazione'si, bu mevzuda 1924 tarihli Enternasyonal Brüksel Mukavelesinin hükümlerini benimsemiştir. Bu mukavelenin hükümlerine göre her türlü dâva hakları malın teslim tarihi veya teslim edilmesi gerektiği tarihten itibaren bir yıl içinde düşer.

İhbar (protesto) ya gelince :

a) Karşılıklı tesbit yapıldığı hallerde : ayrıca ihbara mahal yoktur.

- b) Belirli ziya' veya Avarya halinde : ihbar lâzımdır. Bu ihbar mallar gönderilen veya ajanı tarafından kaldırılınca yapılmalıdır.
- c) Belirli olmayan ziya' ve Avarya halinde : protestonun teslimi takip eden üç gün içinde yapılması icabeder.

Ancak ihbar vaktinde yapılmamışsa hak sukut etmez sadece beyyine külfetinin omuz değiştirmesine sebep olur. Yani bu takdirde aksi ispat edilinceye kadar malların konşimentoda yazılı olana tamamen uygun şekilde tesellüm edildiğine hükmolunur. İngilterede, Birleşik Amerika ve Belçika'da Enternasyonal hukuku aynen kabul etmiş ve Millî Hukuk haline getirmiş memleketlerdendir.

Finlandiya kanunu ile İskandinav memleketleri ihbarın 48 saat zarfında yapılmasını istemekle beraber armatörün teslimi tekaddüm eden zamana ait kusurunu isbat etmek hakkını gönderilene tanırlar.

Gemi teslim alıcısının bir borcu da navlunu ödemektir. Bu borcu yükü teslim alma karşılığıdır. L. Caen gibi bazı müellifler, bir iki mahkeme kararına dayanarak gemi teslim alıcısının navlun bedelini ödemek borcu ile ilzam olunamayacağını müdafaa etmişlerse de, bu görüş Fransız hukukunda kabul edilemez. Filvaki Türk hukukuna göre (T. D. T. K. 1155) gönderilen, malı teslim almakla navlun ve navlun teferruatından olan bütün masrafları ve sürastarya tazminatını mukavele ve konşimento hükümlerine göre vermeğe mecbur olacağı gibi, kendi hesabına gümrük resmi verilmiş veya başka masraflar yapılmışsa bunları da ödemeğe ve kendine düşen diğer borçları ifaya mecbur kalır.

Fransız hukukunda her ne kadar bizim hukukumuz gibi sarıh bir hapis ve rehin hakkı yoksa da Fransız kanunu, malı depo etmek ve açık arttırma ile satılmasını istemek hakkını kaptana tanımıştır. Şu halde ya yükün teslim alıcısı malı tesellüm için müracaat etmiştir, bu takdirde önce navlunu ödemesi zaruridir. Yahut tesellüm etmemiştir, o vakit kendisine zaten bir navlun mes'uliyeti teveccüh etmiyor. Bu suretle navlun mükellefiyeti, navlun akdına taraf olmaktan ziyade malı teslim almak istemenin doğurduğu bir borçtur. Bu borç Türk - Alman hukukunda kanun sarahatile meydana gelmekte, sarahat ihtiva etmeyen Fransız hukukunda, gönderilenin tesellüm zımında ona bağlı mükellefiyetler için kiracı yerine bilihtiyar kâim olmasile hasıl olmaktadır.

Yükü teslim alıcıya gelince, o hakiki mal sahibi gibidir. Çünkü elindeki konşimentonun hâmilidir. Başkasının hesabına hareket ettiği kaptanca malûm değildir zaten onu alâkadar eden bir keyfiyet değildir. Şu halde, tesellümde navlun ve teferruatını ödemek yük teslim alıcısının asıl vazifelerindendir.

Yük teslim alıcısının mes'uliyeti :

Borçlarının neden ibaret olduğu, yukarıdaki izahlarla anlaşıldı. Bunlar hep *aktif* birer ifa faaliyeti ifâdesidir.

Diğer komisyoncular gibi, kendisine tesellümü havale edilmiş olan malların hemen tespitine tevessül etmez ve gerekli muameleleri *vaktinde* yapmazsa, hem malları iyi ve noksansız halde ve zamanında eline aldığına hükmolunur, hem de tesellüm ettiği malları iyi muhafaza etmemesi zarar ziyanla mutalep olmasına sebebiyet verebilir.

Yük teslim alıcısı kendi müşterisine karşı bir akılla bağlı olduğu ve bu akdın hükümlerinin ifa edilmemesi hali mevcut bulunduğu anda, mes'ul duruma girer. Bittabi ifa edilmemenin kusurundan ileri gelmediğini ve meselâ müekkilinin bir kusuru veya malın kendi ayıbı yahut da hasarın umulmayan hal veya mücbir sebeple hasil olduğunu ispat etmek suretile bu mes'uliyetden nefsinin ibra edebilir.

Hülâsa : Müekkil ile mutavassıtın aralarındaki münasebetlere ve bu meyanda mes'uliyete, ticaret hukukunun komisyona dair hükümleri tatbik olunur.

Prof. Mazhar Nedim Göknil

B İ B L İ Y O G R A F Y A

Eserler ve Yabancı Jürisprüdanı :

- R. BOITIER : Du Consignataire du Navire. Paris 1904.
 J. BONNECASE : Traité de Droit Commercial Maritime. Paris 1923.
 C. BARBEY : Les Agents terrestres de la Nav. Mar. Paris 1947.
 A. BRUNETTI : Diritto Mar. Italiano 1 - 2. Torino 1935 - 1938.
 CARVERAS : Carriage of goods by Sea. London 1938.
 D. DANJON : Traité de Droit Mar. Bes cilt. Paris 1926 - 1930.
 A. DESJADIUS : Traité de Droit Commercial Maritime.
 J. ESCARRA : Manuel de Droit Commercial 2/ cilt. Paris 1948.
 E. HIRŞ : Ticaret Hukuku. İstanbul 1948 (S. 106).
 L. HEENBICQ : Principes de Droit Maritime Comparé. 3 cilt. Brüksel 1910.
 P. JAUFRET : La consignation du Navire. Marseille 1931.
 L. CAEN et RENAULT : Traité de Droit Commercial. 6 cilt. C. 1911, C. 6. 1931.
 U. PIPPIA : Trattato di Dir. Marittimo. 2 cilt. Milano 1900 - 1901.
 G. RIPERT : Droit Maritime. 3 cilt. Paris 1930.
 R. SANDIFORD : Istituzioni Di Diritto Della Navigazione.
 S. BILGİŞİN : Ticaret Hukuku İlkeleri. İstanbul 1948

BOISTEL : Précis de Dr. Commercial II et t. 1878.

COLIN et CAPILANT : Coues élémentaire de Droit civil Français beşinci tabii 1929.

PLONOL : Traité élémentaire de Droit civil, t. I et II, cilt 1-2.

THALLER : Dr. Commercial 1916.

WAHL : Précis théorique Pratique de Droit maritime, 1924.

G. SHAPS : Das Deutsche Seerecht. 2 cilt. Berlin 1921 - 1929.

F. SOHR : Le Droit Maritime et son Unification Internationale. Brüksel 1914.

H. WÜSTENDORFER : Handbuch des Gesamten Handelsrechtes. Leipzig 1923.

DERGİ

L. DOR : Revue de Droit Maritime Comparé.

MEVZUAT

Arastırma konusu ile ilgili ve metinde adları sayılı türlü Türk ve Yabancı mevzuat.