

DENİZ YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME

Canan Özlem ILGIN*

ÖZET

Ticaret Kanunu'nda deniz yolu ile yolcu taşıma; yolcu taşıma mukavelesi başlığı altında 14 madde halinde düzenlenmiştir. Bu maddeler incelendiğinde; deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin tanımının yapılmamış olmasına rağmen, sık sık eşya taşıma sözleşmesi hükümlerine atıf yapıldığı dikkat çekmektedir. Oysa, deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde özellikle taşıyanın sorumluluğunun etraflıca düzenlenmesi gereklidir. Uluslararası mevzuatta; 1974 Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Konvansiyonu ve 1976, 1990 ve 2002 Protokolleri ile bu konu düzenlenmiştir. Türkiye bu Konvansiyon ve Protokollerin hiç birine henüz taraf değildir. Ticaret Kanunu Tasarısı'nda, Konvansiyon'un bazı maddeleri aynen yer almaktadır. Çalışmamızda, yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin eksikliklerin incelenmesi ve öneriler getirilmesine çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: taşıyan, sorumluluk, deniz yolu, taşıma, yolcu, PAL

AN EVALUATION OF PASSENGER TRANSPORTATION AGREEMENTS BY SEA

ABSTRACT

In Turkish Commercial Code, passenger transportation by sea has been arranged only in fourteen articles. Despite the lack of the definition of the agreement relating passenger transportation by sea; rights and liability of passengers, luggage, repair of vessel during voyage, dismissal of agreement etc. are the topics to be covered under certain subtitles. In these articles, the frequent references to the carriage of goods by sea are sharply noticeable. Actually carrier's liability is the main issue to be thoroughly discussed in details. In International Law, the subject is stated in Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL) 1974, and its Protocols of 1976, 1990 and 2002. However Turkey has participated none of the mentioned conventions. Yet, recently, because of the immense increase in international relations, in the agreements of passenger transportation, these articles are inevitably stated or referred. Furthermore in the draft Commercial Code, certain articles are transferred or adopted.

Keywords: carrier , liability, sea, transportation, passenger, PAL

* *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Doktora Öğrencisi, İstanbul Barosu Avukatı*

2. TÜRK HUKUKU'NDA DENİZ YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

2.1.Genel Olarak

Türk hukukunda, deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi esas itibariyle Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiş olup, bu Kanun'un dışında özel ve kamu hukukuna ilişkin mevzuatta da bazı düzenlemelere rastlanmaktadır¹.

Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi; Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti'ne ayrılmış 4. kitabının, Deniz Ticaret Mukaveleleri'ni düzenleyen 4. faslının, 2. kısmında; "Yolcu Taşıma Mukavelesi" başlığı altında, 1119. madde ile 1132. maddeler arasında düzenlenmektedir². Bu düzenleme Mevaz 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nda yeralan hükümlere dayanmaktadır. Ancak Mevaz Alman Ticaret Kanunu'nda, 1986 yılında bir takım değişiklikler yapılmıştır. Yapılan değişikliklerden biri de, 1974 tarihli Yolcuların Bagajının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyonu ve Protokolleri'nde yeralan hükümlerin esas alınarak deniz yolu ile yolcu ve bagaj taşınmasına ilişkin hükümlerin yeniden düzenlenmesidir. Bu suretle Mevaz Alman Ticaret Kanunu'nun milletlerarası hukuka uygunluğu sağlanmıştır (Algantürk, 1974 Atina Konvansiyonu 2002 Protokolü, 2003: 588). Ancak Türk Ticaret Kanunu halen eski halini muhafaza etmektedir.

Ticaret Kanunu'nda yeralan yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler incelendiğinde; bu hükümlerde, sık sık deniz yolu ile eşya taşımaya ilişkin hükümlere ve kara yoluyla yolcu taşımaya ilişkin hükümlere gönderme yapıldığı görülmektedir. Bu hükümler, genelde yorumlayıcı niteliktedir. Ancak taşıyanın yolcuyu sağ ve salim olarak ulaştırma borcu ile bu borcun ihlalinden kaynaklanan sorumluluk hakkındaki hükümler emredici nitelikte olup, bu sorumluluğu ortadan kaldıran veya daraltan kayıt ve şartlar hükümsüzdür (TTK md. 1130 ve 1130/II'daki atf uyarınca TTK md. 766)³.

¹ Kabotaj Kanunu'na göre; Türkiye sahil ve limanları arasında yolcu taşıma hakkı münhasıran Türk bayrağı çekme hakkına sahip gemilere aittir: 20 Nisan 1926 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun md.1/I. Uzun yıllar boyunca devam eden bu yasaklama, 12 Mart 1982 tarihli, 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu yürürlüğe girdikten sonra kısmen yumuşamıştır. ... Diğer mevzuata ilişkin olarak 10 Haziran 1946 tarihli, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 14 Mart 1966 tarihli 6125 sayılı Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü, 6 Nisan 1952 tarihli ve 3-14831 sayılı Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileri ile Taşınmasına dair Tüzük ve 22 Haziran 1966 tarihli ve 6-6647 sayılı Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü örnek verilebilir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Mertol Can, **Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, Ankara 2001, s: 4-7. Ayrıca son olarak 26259 sayılı Resmi Gazete'de 14.08.2006 tarihinde yayınlanan Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemideki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik de çok önemlidir.

² Bilindiği üzere TTK'nun Deniz Ticaret Mukavelelerini düzenleyen 4. faslının, birinci kısmı "Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri"ne, ikinci kısmı "Yolcu Taşıma Mukavelesi"ne, üçüncü kısmı "Denizaşın Satış Mukaveleleri"ne, dördüncü kısmı "Deniz Ödücü Mukavelesi"ne ayrılmış olup, eşya taşıma mukavelelerine yolcu taşımaya kıyasla geniş yer verilmiş, konu 103 madde ile düzenlenmiştir.

³ TTK md. 766 hükmüne göre; sorumsuzluk kayıtlarının, yolcu taşıma sözleşmelerinden başka işletme nizamnamelerine umumi şartnamelere, tarifelere veya bunlara benzer diğer vesikalara konulmuş olması halinde de geçersiz olduğu öngörülmektedir. Hatta taşıyanın sorumluluğunu hafifleteceği gerekçesiyle

Türkiye’de deniz yolu ile yolcu taşınmasına ilişkin yabancı unsurlu bir ihtilaf çıktığında, tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde taşıma sözleşmesiyle en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanır. Bu hukuk, taşıyanın sözleşmenin kuruluşu sırasındaki işyeri/yerleşim yeri hukuku ancak hâlin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşme, bu hukuka tâbi olur (MÖHUK md. 24/4)⁴.

2.2. Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Tanımı

Navlun sözleşmesinden farklı olarak, Kanun’da tanımı yapılmamış olmasına rağmen; “Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi”; taşıyanın bir ücret karşılığında, yolcuyu bagajı ile birlikte sağ salim olarak, gemi ile denizde bir yerden diğer bir yere götürmeyi ya da götürüp getirmeyi taahhüt etmesi olarak tanımlanmaktadır (Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971:254; Doğanay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri 1976: 126; Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985:134).

Sözleşmenin ana unsuru doğrudan doğruya yolcuya karşı denizde taşıma taahhüdünde bulunulmasıdır (Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985:134). Kanuna göre; yolcu taşımak için bir geminin tamamının veya belli bir kısmının üçüncü bir şahsa tahsisi ya da kiralanması yolcu taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmez, böyle bir durumda taraflar arasındaki ilişkiye, mahiyetine uygun olduğu ölçüde, TTK 1131.md.ye göre navlun sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır (Kender, Çetingil, Deniz Ticareti, 2007: 160).

Denizde yolcu taşıma sözleşmesinin niteliğine uygun düştüğü ölçüde denizde eşya taşıma sözleşmesi hükümleri burada da aynen uygulanır (Doğanay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1976:139). Nitekim Kanunda da “Tatbik olunacak hükümler” başlığı altında, gemiye getirilen bagaj hakkında navlun sözleşmelerine ilişkin bir çok hükme gönderme yapılmaktadır⁵.

dava açma süresini kısıtlayan kayıt ve şartların dahi hükümsüz olduğu ileri sürülmektedir. Bkz. Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri**, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:1683, Hukuk Fakültesi No:364, İstanbul, 1971, s: 263.

⁴ 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un 29. maddesi eşya taşınmasına ilişkin sözleşmeleri ise özel olarak düzenlemiştir. Buna göre «Eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler tarafların seçtikleri hukuka tâbidir. Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır. Tek seferlik çarter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmeler de bu madde hükümlerine tâbidir. Hâlin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmeye bu hukuk uygulanır».

⁵ TTK md.1128 «Gemiye getirilen bagaj hakkında 1021ve 1051inci maddelerle 1072nci maddenin ilk fıkrası hükümleri tatbik olunur. Bagaj kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınmış olursa zıyayı veya hasarı halinde 1061,1063üncü ve 1065-1068inci maddeler hükümleri tatbik olunur. Kıymetli eşya, sanat eserleri, para ve kıymetli evrak için ancak malın cinsi ve kıymeti teslim sırasında kaptana veya memur edilen şahsa bildirilmiş olduğu takdirde taşıyan mesul olur. Yolcu tarafından gemiye

2.3. Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Tarafları

1- Taşıyan; Yolcu taşıma sözleşmesinde yolcu ve bagajını bir ücret karşılığında denizde taşımayı taahhüt eden kişidir. Taşıyanın donatan olması şart olmadığı gibi, bu işi meslek olarak, sürekli yapması da şart değildir. Arızı olarak ve bir defaya özgü olsa bile, denizde yolcu taşıma sözleşmesi sözkonusu olduğunda, taşıyan bu kanun hükümlerine tabi olur (Doğanay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1976: 126; Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971: 257; Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985:135).

2- Yolcu; denizde yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca gemide taşınan kimseye denir. Babanın çocuğunu okuduğu şehre göndermek üzere sözleşme yapması örneğinde olduğu gibi, yolcunun sözleşmenin tarafı olması şart değildir. Sözleşmede ve bilete yolcunun adı gösterilmemişse, biletin hamili yolcu sayılır ve bilete sahip olmakla taşınma hakkını elde eder. Bu çeşit biletten doğan haklar yolculuk başlayıncaya kadar biletle birlikte devredilebilir. Ancak yolculuğun bir kısmı veya sadece dönüş yolculuğu ile ilgili haklar başkasına devrolunamaz (Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971:262). Taşıma sözleşmesinde yolcunun adının yazması durumunda ise, yolcu taşıma hakkını bir başkasına devredemez (TTK md.1119).

Taşıyan ve kaptanın haberi olmadan gizlice gemiye binen kişiler (kaçak yolcular) ile, çalıştığı gemide anavatanına dönme hakkını kullanan gemi adamları ve klavuzlar ise yolcu sayılmazlar (Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971: 258; Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985:135).

2.4. Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Unsurları

Denizde yolcu taşıma sözleşmesinin hükümlerinin uygulanabilmesi için öncelikle; taşıyanın yolcu gemi ile denizde götürmeyi üstlenmesi, yolcunun da karşılığında ücret ödemesi gerekmektedir. Doktrinde ittifakla kabul edilen görüş; ücretsiz taşımaların yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında olmadığı yolundadır⁶.

Taşımanın deniz yolu ile yapılması gerekir. Büyük bir kısmı denizde geçen bir yolculuk da deniz yoluyla yapılmış sayılır ve denizde yolcu taşınmasına dair hükümlere tabi olur. İç sularda yapılan yolcu taşımaları hakkında ise, genel hükümler ile Ticaret Kanunu'nun kara ticaretine ilişkin hükümleri uygulanır (Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985: 135).

getirilmiş olan bütün eşya hakkında 1023-1028inci maddelerle 1073üncü madde hükümleri de tatbik olunur.»

⁶ Örneğin Çetingil; navlun sözleşmelerinden farklı olarak (TTK 1016 md.) Kanunda açıkça belirtilmemiş olmasına rağmen, yolcu taşıma sözleşmesine dair çeşitli hükümlerden (TTK 1121, 1122, 1125/II, 1127, 1128. md.ler) taşımanın bir ücret karşılığında yapılması gerektiği sonucuna vararak ücretsiz taşımaları, yolcu taşıma sözleşmesi olarak kabul etmemektedir. Bkz. Çetingil, **Denizde Yolcu Taşıma**, s: 134-135.

Ancak bu görüş, bayram günlerinde, sınav olduğu tarihlerde ve benzeri hallerde yerel belediyelerin deniz yolu ile yolcu taşıma hizmetlerini ücretsiz olarak gerçekleştirdikleri zamanlarda bu taşımaların hangi hükümlere tabi olacağı sorusunu akla getirmektedir ki kanaatimizce bu tip istisnaen ücretsiz yapılan taşımalar da yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerine tabi olmalıdır.

Taşımanın belirli bir gemi ile yapılması şart değildir. Ancak belirli bir kamaranın yolcuya tahsisi halinde, aksine sözleşme olmadıkça, taşımanın o kamaranın bulunduğu gemi ile yapılacağı kararlaştırılmış sayılır (Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971: 255; Doğanay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1976: 127; Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985:135).

Diğer taraftan 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun'un 1c maddesine göre; "12'den fazla yolcu taşıyan her ticaret gemisine "Yolcu Gemisi" denmektedir. Bu hükümden; 12'ye kadar yolcunun, yük gemileri ile veya yolcu gemisi statüsünde olmayan başka gemilerle taşınabileceği anlaşılmakta ve uygulamada da bu şekilde taşımaların yapıldığı görülmektedir. Böyle bir durumda, yani taşımanın yolcu gemisi dışında bir başka gemiyle yapılmış olması durumunda bu unsurların gerçekleşip gerçekleşmediği açık olmayıp, bu konuda doktrinde de bir tartışmaya rastlanmamaktadır. Böyle bir durumda; eğer yolcudan ücret alınmış ve diğer unsurlar gerçekleşmişse, geminin yolcu gemisi olup olmadığına bakılmaksızın yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerektiği düşünülmektedir.

Benzeri durum yatlarla yapılan mavi yolculuklarda sözkonusu olabilecektir. Tartışma yaratabilecek bir husus; "permi" hakkını kullanan, yani taşıyan kuruluştaki veya konuya ilişkin bir kamu kuruluşunda görevli olanlara tanınan ücretsiz seyahat haklarından yararlananların durumudur. Ayrıca özellikle ro-ro taşımacılığı yapan gemilerde taşıman ve gemi adamı statüsünde bulunmayan, örneğin kamyon şoförlerinin taşınmalarında çıkan herhangi bir sorunun çözümünde uygulanacak kuralın belirlenmesi de önem kazanmaktadır. Böyle bir olayda da ayrıca yolcu bileti kesilmese de, taşıma ücreti taşıyan kamyonun navlununun içerisinde yer aldığı yorumuyla, taşıyanın kamyonla beraber bu kişiyi de gemi ile bir yerden bir yere götürmeyi ya da götürüp getirmeyi taahhüt etmiş olması dikkate alınarak, yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerine göre çözülmesinin uygun olacağı düşüncesine varılmaktadır.

2.5. Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Denizde yolcu taşıma sözleşmesi iki tarafa karşılıklı yükümlülük getiren bir sözleşme çeşididir. Bu tip sözleşmelerde genelde taşıyan gemi sahibi donatan olarak görünürse de, bazen donatandan başkası da örneğin; taşıma müteahidi, taşıyan olabilir. Sözleşmenin diğer tarafı ise genellikle yolcudur. Ancak yukarıda değinildiği üzere, bazı hallerde taşıma sözleşmesi uyarınca verilen bilet hamiline yazılı olup da, yolcu taşıma hakkını devir suretiyle almışsa, sözleşme akdedilirken taraf olmasına rağmen yolcu akid tarafın yerine geçmektedir (Doğanay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1976:127).

Yolcu taşıma sözleşmesi ile yolcunun bagajı ile birlikte, deniz yoluyla bir yerden bir yere taşınması ve bu şekilde bir netice sağlanması borcu altına girildiği için sözleşme esas itibarıyla "istisna sözleşmesi" niteliğindedir. Ancak bu sözleşmeye ek başka yükümlülüklerin de üstlenilmesi halinde, üstlenilen edimlerin niteliğine göre sözleşmenin; istisna sözleşmesine ilaveten kira, satış sözleşmesi özellikleri de taşımakta olduğu durumlarda nitelik açısından "karma bir sözleşme"den bahsedil-

mektedir (Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971:256; Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985 :137).

Yolcu Taşıma Sözleşmesi yazılı şekle tabi değildir. Ancak yolcuya verilen bilet; taşıma sözleşmesinin yapılmış ve bilet sahibinin taraf sıfatıyla taşınma hakkını kazanmış olduğunun yazılı bir delilini teşkil eder (Doğanay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1976:127; Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985:136).

Taşıyanın belirli limanlar arasında yolcu taşıyacağını ilan etmiş olması hali ise bir icap değil, sadece icaba davettir. Yolcunun yer ayırması da aynı mahiyettedir. Bu icap ancak biletin yolcuya verilmesiyle kabul edilmiş olur şeklinde hakim bir görüş bulunmakta ise de (Doğanay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1976:127; Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985:136), bilet yolcuya verilmese dahi yolcunun taşıma ücretinin taşıyan ya da acentesi tarafından alınmış olmasının da icabın kabulü mahiyetinde olduğu düşünülmektedir.

2.6. Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Hak ve Borçlar

Daha önce yerverildiği üzere denizde yolcu taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen, yani karşılıklı taahhütleri içeren bir sözleşmedir. Bu sözleşmede bir tarafın hakkı diğer tarafın borcunu oluşturmaktadır.

2.6.1. Taşıyanın hakları

Taşıyanın bu sözleşme gereğince, taşıma ücreti isteme ve taşıma ücretini tahsil için, yolcunun gemiye getirdiği eşya üzerinde kanuni rehin hakkı bulunmaktadır⁷.

Taşıyanın taşıma ücreti genellikle peşin olarak ve biletin teslimi karşılığında ödenir. Bu ücret peşin olarak ödenmiş olsun veya olmasın, yolcunun belirlenen hareket zamanı gemiye gelmemesi ve daha önce sözleşmeden caydığını da bildirmemesi ya da bir ara limanda hareket saatinden önce gemiye dönmemiş olması üzerine, kaptanın kendisini beklemeden yolculuğa başlaması veya devam etmiş olması hallerinde taşıma ücretinin tam olarak ödenmesi gerekir (TTK md. 1121). Yolcunun kusurunun bulunmaması da sonucu değiştirmez⁸. Ücretin ödenmemesi halinde taşıyan yolcuyu taşımakla yükümlü tutulamaz.

Rehin hakkı kenar başlığını taşıyan TTK 1129. maddeye göre ise; taşıma ücretini tahsil için taşıyan, yolcunun gemiye getirdiği eşya üzerinde rehin hakkını haizdir. Rehin hakkı ancak eşyanın alıkondduğu veya depo edildiği müddetçe mevcuttur.

⁷ Bazı yazarlar taşıyanın ayrıca yolcunun gemiye getirdiği eşya üzerinde hapis hakkına da sahip olduğunu ileri sürmektedir. Bu görüşü ileri süren yazarlara göre; taşıyanın yolcuya ait eşya üzerindeki rehin hakkı ancak eşyanın alıkondduğu veya depo edildiği sürece mevcut olup, onun bu hakkını muhafaza edebilmesi, eşyayı elinde tutmasına veya kendi adına hifzedilmek üzere bir yere tevdi edilmesine bağlı bulunduğundan ve mal yolcuya teslim edilmekle bu hak da düşmüş olacağından taşıyana hapis hakkını tanımak gerekmektedir. Bkz. Okay, **Yolcu Taşıma Mukaveleleri**, s: 260. Aynı görüşte, Doğanay, **Yolcu Taşıma Mukaveleleri**,s:135.

⁸Bkz. TTK md. 1122'de sayılan haller. Doğanay, **Yolcu Taşıma Mukaveleleri**, s: 128-129, Çetingil, **Denizde Yolcu Taşıma**,s:137.

Navlun mukavelelerinden farklı olarak eşyanın karada yolcuya teslimi ile rehin hakkı düşer⁹.

Ayrıca yolcunun ücret ödemenin yanısıra kaptanın gemideki düzene yönelik tüm kural ve talimatlarına uymak borç ve yükümlülüğü bulunmaktadır (TTK md.1120)¹⁰.

2.6.2. Taşıyanın borçları

Yolcunun bu sözleşme gereğince sahip olduğu haklar da taşıyanın borçlarını oluşturmaktadır. Bu borçlar; yolculuğu vaktinde yapma borcu, yolcuyu sağ-salim taşıma borcu ve yolcunun bagajlarını taşıma borcu olmak üzere üç başlıkta toplanabilmektedir.

a- Taşıyanın yolculuğu vaktinde yapma borcu: Bu borca ilişkin Kanun'da herhangi bir düzenleme olmamasına rağmen, taşıyanın kararlaştırılan süre içerisinde veya böyle bir sürenin kararlaştırılmamış olması halinde teamüle uygun olan sürede yolculuğu yerine getirmesi gerekir. Aksi halde yolcunun, BK md. 106 uyarınca sözleşmeyi feshetme ya da gecikme nedeni ile tazminat isteme hakkı bulunmaktadır¹¹.

Taşıyanın bu borcu sözleşme ile hafifletilebildiği gibi, uygulamada sorumsuzluk kayıtları dahi konulmaktadır¹².

Yolculuğa belirlenmiş olan süreden sonra başlanması veya ara limandaki kalkış zamanına uyulmaması hallerinde, yolcu yine genel hükümlere göre (BK md 106 vd) sözleşmeyi feshedebilir ve/veya tazminat isteyebilir (Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*, 1985:139). Yolculuktaki kusursuz gecikmelerden taşıyan sorumlu tutulamaz (Okay, *Yolcu Taşıma Mukaveleleri*, 1971: 260).

Tamir nedeniyle kesintiye uğrayan taşımada, taşıyanın bu gecikmeden dolayı sorumlu olup olmadığı hususu ise, tamirin; taşıyanın, gemi adamlarının veya diğer adamlarının kusuru veya ihmalden kaynaklanıp kaynaklanmamasına göre belirlenmektedir. Tamiri gerektiren arıza halinin, taşıyan veya adamlarından kaynaklanmadığı durumlarda; yani beklenmedik sebepler yüzünden gereken tamir hallerinde

⁹ Uygulamada yolcu taşıma ücreti hemen peşin olarak ödendiği için kanuni rehin hakkının herhangi bir öneme sahip olmadığı ifade edilmektedir. Bkz Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*, s:138.

¹⁰ Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Doğanay, *Yolcu Taşıma Mukaveleleri*, s:128., Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*, s:143-144.

¹¹ Tem. Tic. D. 26/4/1951 E2354 K:2431 sayılı kararında; davacının Hac seferini yapmak üzere, davalı işletmenin vapuruyla İstanbul'dan Cide'ye gitmek üzere gidiş dönüş ücretini yatırarak biletini almış olmasına karşın, vapurun umuma ilan edilen tarihte gelmemiş ve vaktin dar olması nedenleri ile başka bir vasıta ile Cide'ye hareket etmiş olduğundan gidiş ve dönüş bilet ücreti 350 liranın vekalet ücretiyle beraber tahsilini talep ettiği davada Mahkeme davacının talebini kabul etmiş, Temyiz Ticaret Dairesi de bu hükmü onamıştır. Benzer kararlar için bkz. Tem. Tic. D., 26/4/1951 t., 2355 E, 2430 K; Tem. Tic. D., 26/4/1951 t., 2353 E, 2429 K; Tem. Tic. D., 26/4/1951 t., 2352 E, 2428 K; Tem. Tic. D., 26/4/1951 t., 2351 E, 2427 K. Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları (1943-1961)*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s:555.

¹² Bkz. TDİ Yurt Dışı Gezi Sözleşmesi Genel Koşulları madde 9:« ... İşletme/gemiden kaynaklanmayan bir sebepten doğabilecek her türlü gecikme ... bunlara bağlı olarak ortaya çıkabilecek nek masraf ve yükümlülüklerden İşletme/Gemi müstakilen/veya ulaşım ve/veya yerel acenteler ile birlikte sorumlu değildir».

yolcu, tamirin bitmesini beklemezse bile, taşıma ücretinin tamamını ödemekle yükümlü olur. Tamirin bitmesini beklerse taşıyan ona yolculuk tekrar başlayıncaya kadar ayrıca bir ücret talebinde bulunmaksızın yatacak yer sağlamak ve yemek konusuna ilişkin olarak sözleşmede yeralan yükümlülüklerini yerine getirmeye devam etmeye mecburdur. Ancak taşıyan sözleşme gereğince yolcunun sahip olduğu diğer haklara zarar vermeksizin yolcuya, kendisini aynı derecede iyi olan başka bir gemi ile varma limanına taşımayı teklif ettiği halde, yolcu bu teklifi kabul etmezse yolculuk tekrar başlayıncaya kadar yatacak yer ve yiyecek sağlanması talebinde bulunamaz (TTK md. 1126). Ancak burada sözkonusu olan tamirin yolculuğu tamamlamak için zorunlu olması gerekir. Arızanın geçici tamirle giderilmesi mümkünse bununla yetinilmelidir.

Gemi adamları arasındaki salgın hastalık veya geminin haksız olarak haczedilmesi gibi, başka umulmayan hallerden dolayı, yolculuğun geçici olarak kesilmesi durumlarında da, yukarıda açıklanan TTK md 1126 hükmünün kıyasen uygulanması gerektiği ileri sürülmektedir (Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*, 1985: 139-140).

b- Yolcuyu sağ salim taşıma borcu: Bu borç taşıyanın sözleşmeden doğan asli borcudur. Bu borcun yerine getirilmesi için, tedbirli bir taşıyandan beklenen tüm özenin gösterilmesi, geminin denize ve yola elverişliliğinin sağlanması ve bunun devamlı kontrolü ile birlikte, yolcunun yolculuk sırasında herhangi bir zarara uğramaması için; kazaları önleyecek tedbirlerin alınması, tehlikeli yerlere uyarı işaretleri konması, yolcu kapasitesi gözönünde tutularak yolcu alınması, tahlisiye araçlarının eksiksiz ve çalışır vaziyette tutulması, kısaca gerekli bütün emniyet tedbirlerinin alınması gerekir (TTK md. 1130 atfıyla TTK md. 806). Ayrıca yolculuğun selametle tamamlanması için muhtelif mevzuat hükümlerine de uyulmalıdır¹³.

Ancak yolcu gemide hareket eden canlı bir varlık olduğu için, taşıyanın yolcuyu sağ ve salim taşıma yükümlülüğünün kesin sınırlarını tespit etmek zordur. Yolcu kendi kusurundan kaynaklanan bir sebeple de zarara uğramış olabilir. Örneğin yolcunun gemideki talimatlara uymaması, cihaz ve tesisatı dikkatli kullanmaması müterafik kusura yol açacaktır (Okay, *Yolcu Taşıma Mukaveleleri*, 1971: 262)¹⁴.

Taşıyanın yolcuyu sağ salim götürme borcu, yolcuyu gemiye almakla başlar. Ancak gemiye gerek karadan iskele ile çıkış halinde, gerekse motorla denizin ortasında çıkış halinde de yine taşıyanın yolcunun emniyetini sağlamak yükümlülüğü bulunmaktadır (Okay, *Yolcu Taşıma Mukaveleleri*, 1971:261).

¹³ “Bunlar Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük, Gemi Adamlarının Yeterliliği ve Sayısı Hakkında Tüzük, Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüdür “. Bkz. Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*,s:140 .

¹⁴ Temyiz Tic. D. 17.1.1961 t., 2491 E, 147 K sayılı kararında; «Beşiktaş Üsküdar seferini yapan vapur iskeleye yanaşırken diğer vapurun kalkışını beklemek için hızını kesmesi ve manevra yapması sırasında ayakta duran mütevefa dengesini kaybetmiş, puntelleri tutmak istemişse de puntelin kopması sonucu denize düşmüştür. Kaptan kurtarma faaliyetine hemen geçememiş, tahlisiye botu da su almaya başlamış, gemide projektor ve yeterli can kurtaran ekipmanı olmadığından kaza mütevefanın ölümü ile sonuçlanmıştır. Bu davada Mahkeme mütevefanın kusur oranını %25, davalı İdare'nin kusur oranını ise %75 olarak belirlemiş bu karar Temyiz Ticaret Dairesi tarafından da onanmıştır». Okay, *Yargıtay Kararları*, s: 556-557.

Taşıyanın bu konudaki sorumluluğu yolcuyla gemiye almakla başlar denmekte ise de; bazen yolcunun gemiye alınmaması dahi sorumluluk doğurabilmektedir¹⁵.

Denilebilir ki; taşıyanın yolcuyla sağ ve salim olarak taşıma borcu, yolcunun geminin iskelesine çıkması ile başlar ve yolculuk sonunda iskeleden karaya inmesi ile son bulur (Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*, 1985:140).

Görüldüğü üzere; Ticaret Kanunu 1130. madde ile deniz yolu ile yolcu taşımada taşıyanın yolcuları sağ ve salim ulaştırma yükümlülüğüne yer vermekte ve bu yükümlülük ile yükümlülüğün yerine getirilmemesi sonucundaki tazminat davalarının TTK 806. madde aracılığı ile çözümlenmesini düzenlemektedir. Ancak yine aynı maddede donatanın gemi ve navlunla sınırlı sorumluluğuna ilişkin hükümleri saklı tutmakta ve TTK md. 766'ya gönderme yaparak bu sorumluluğun emredici olduğunu düzenlemektedir.

c- Yolcunun bagajlarını taşıma borcu: Bagaj eşyası, yolcunun şahsi eşyaları olarak yolculuk süresince yanına aldığı şeyler olup, yük diye vasıflandırılan ve navlun sözleşmesi konusuna giren eşyadan ayrı eşyalardır (Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*, 1985:24)¹⁶. Kaçak yolcunun eşyası ise ortada bir yolcu taşıma sözleşmesi olmadığı için bagaj olarak kabul edilemez. (Kender-Çetingil, *Deniz Ticaret Hukuku*, 2007:164).

Taşıyan yolcunun bagajlarını da yolcu ile birlikte taşımakla yükümlüdür. Aksi kararlaştırılmış olmadıkça yolcu, taşıma sözleşmesi kapsamında gemiye getirebileceği "bagaj" için taşıma ücretinden ayrı bir ücret ödemeye mecbur değildir (TTK md 1127). Bu nedenle yolcunun yanında taşınan bagajlar hakkında navlun sözleşmesi hükümleri uygulanmayıp, yolcu taşıma sözleşmesi hükümleri uygulanır, ancak burada da TTK bazı belirli hallerde navlun sözleşmesinin hükümlerinin uygulanacağını düzenlemektedir (TTK md.1128).

Uygulamada ücrete tabi olmayan bagajın ağırlık bakımından azami sınırları belirlenmektedir. Bu sınırın geçilmesi halinde bagaj için ayrıca bir ücret ödenmesi gerekir¹⁷. Bagaj için ekstra ücret ödenmiş olsa bile yolcu beraberli otomobil vs. gibi taşıma araçları dışında yolcunun yolcu taşıma sözleşmesine dayanarak gemiye getirebileceği eşyanın ağırlık ve hacim bakımından azami sınırları tayin edilmektedir. Bu

¹⁵ Baltimore'da bulunan Gen. A.F. Cebesoy gemisine gelen yolcunun ücretini İstanbul'daki merkeze yatırıp biletini almasına rağmen bu bileti gemiye girişte ibraz etmediği için gemiyi terk etmesinin istendiği anda iskeleden gemi ile nıhtım arasına düşmesine ilişkin olarak taşıyan aleyhine açılan davada Baltimore District Court 1979/47 sayılı kararında taşıyanı sorumlu tutmuştur. D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Arşiv-yayınlanmamış karar.

¹⁶ Ancak kaptana teslim edilip gemi adamlarının bakım, gözetim ve muhafazasına bırakılan otomobil, piyano gibi eşyaların taşınması yolcu ile birlikte aynı gemide yapılmış olsa bile navlun sözleşmesine konu teşkil edeceğine ilişkin görüşler de bulunmaktadır. Bkz. Doğanay, **Yolcu Taşıma Mukaveleleri**, s: 131.

¹⁷ Bkz. Türkiye Denizcilik İşletmeleri Yurt Dışı Gezi Sözleşmesi Genel Koşullar'ının 7. maddesine göre; «Yolcunun beraberinde taşımak zorunda olduğu kişisel ve mesleği gereği ile ilgili eşya bagaj niteliğindedir. Ticari nitelikteki eşya bagaj olarak ticari nitelikteki eşya bagaj olarak taşınmaz. Her yolcu beraberinde 50. kg.a kadar bagajını ücretsiz olarak götürebilir. Ancak 50 kg.dan fazlası tarifelerine göre ücrete tabi tutulur».

sınırları geçen eşyanın ancak bunlar için mümkünse navlun sözleşmesi yapmak suretiyle taşınması mümkün olabilir

Gemiye getirilen bagaj hakkında; sözleşme, yükleme limanı kuralları ve bunlar yoksa mahalli teamüller ile aksi kararlaştırılmadıkça, eşyanın (bagajın) gemiye kadar taşıma masrafı taşıyana (yolcuya), yükleme masrafı taşıyana aittir (TTK md. 1128'in atfıyla TTK. md.1021). Aynı şekilde sözleşme, boşaltma limanı kuralları ve bunlar yoksa mahalli teamüller ile aksi kararlaştırılmadıkça, eşyanın (bagajın) gemiden çıkarılması masrafı taşıyana, geri kalan boşaltma masrafları da yolcuya aittir (TTK md. 1128'in atfıyla TTK md. 1051). Aksine sözleşme olmadıkça, herhangi bir kaza neticesinde zıyaya uğrayan bagaj için ücret ödenmez ve peşin ödenmiş ise geri alınır (TTK md. 1128'in atfıyla TTK md. 1072/1).

Bagaja dahil olan eşyalara ilişkin olarak taşıyanın sorumluluğu eşyanın niteliği ve/veya ziyedliğine bağlı olarak değiştiği için, bagajlar üç ayrı bölüm altında ele alınmaktadır. Buna göre;

a) Mutad el bagajı, yolcunun yanında ve kabinde şahsi muhafazası altındaki el çantası, bavul gibi eşyalardır.

b) Taşıyana teslim edilen eşya: eşya doğrudan doğruya taşıyanın muhafazası altındadır. Otobüs, otomobil, motosiklet gibi yolcu beraberindeki taşıma araçları da bu kapsama girer. Yolcu beraberindeki taşıma araçlarının taşınması için ayrıca navlun mukavelesinin yapılması gerekmeyip, taşıma işi yolcu sözleşmesi veya ona bağlı olarak yapılan ek anlaşma gereğince yerine getirilir.

c) Kıymetli eşya, para, sanat eserleri, mücevherat ve kıymetli evrak da ayrı bir gruba teşkil eder (Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985:142).

Bagajın kaptan veya bu hususa memur edilen kimse tarafından teslim alınıp alınmamasına göre sorumluluk değişmektedir.

Bagaja ilişkin olarak taşıyanın sorumluluğu ile ilgili olanların dışında kalan hallerde, yolcu tarafından gemiye getirilen bütün eşya hiç bir ayrıma gidilmeksizin aynı hükümlere tabi bulunmaktadır (Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985:142).

2.7. Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıyan yolcu taşıma sözleşmesinden doğan borçlarından herhangi birini yerine getirmezse, bundan ileri gelen zararlardan sorumlu olur. Ticaret Kanunu'nda özel olarak düzenlenmiş sorumluluk halleri, yolcunun bedensel bir zarara maruz kalması ile bagajın zıya ve hasara uğramasına ilişkin olanlardır. Bunlar dışında kalan; yolcu taşıma sözleşmesinin geç ifa edilmesi ile hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan sorumluluk halleri ise, Ticaret Kanunu'nda düzenlenmediğinden genel hükümlere tabidir.

Daha önce ifade edildiği üzere; taşıyanın yolcuyu sağ ve salim olarak taşıma borcunun ihlaline dayanan sorumluluğuna ilişkin hüküm emredicidir (TTK. md.1130).

Buna karşılık bagajın kayıp ve hasarından ileri gelen sorumluluk ise sözleşme ile daraltılabilir veya Borçlar Kanunu'nun emredici hükümlerine aykırı olmamak şartı ile hafifletilebilir (Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971:263).

Taşıyanın kendisine, gemi adamlarına ve diğer istihdam ettiği kimselere yöneltilebilecek bir sebeple, yolcuların bedensel veya ruhsal bir zarara maruz kalmalarından ileri gelen zararlardan dolayı yolculara ve ölümleri halinde de onların yardımlarından yoksun kalanlara karşı sorumluluğu sözleşmeden kaynaklanmaktadır (Doğanay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1976:135).

Taşıyanın yolcuların taşınması ile ilgili sorumluluğu sözleşmeden kaynaklanan bir sorumluluk olduğu için, taşıyan ancak sorumluluktan kendisi ile gemi adamları ve istihdam ettiği sair kimselere hiçbir kusur yöneltilemeyeceğini ve zararın bir kazadan ileri gelmesi halinde kazanın kendisine veya yardımcılarının yükletilmesi mümkün bir kusurdan doğmadığını ispat etmesi suretiyle kurtulabilir (TTK md 1130, md. 806; BK md. 97)¹⁸. Bu itibarla taşıyıcı anlaşılabilen sebepten doğan zararlardan da sorumlu olur (Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971:263).

Yolcu veya mütevefanın yardımından mahrum kalanlar zarar sebebinin taşıyana ait olduğunu yahut gemideki bir eksiklik veya bozukluktan ileri geldiğini ispat etmelidir. Aksinin ispatı taşıyana aittir (Doğanay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1976 :137).

Taşıyan ve donatanın farklı olması durumunda donatan akdin tarafı olmadığı için sorumluluğu akit dışı sorumluluk hükümlerine tabidir. Bu sebeple yolcu donatana karşı; "gemi adamlarının" vazifelerini yaparken işledikleri bir kusur neticesi üçüncü şahıslara verdikleri zararlardan dolayı donatanın sorumluluğunu düzenleyen TTK 947inci maddesi hükmü ile Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin 41 ve devam eden maddeleri ile gemi alacaklısı hakkındaki hükümlere dayanarak başvurabilir (Doğanay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1976 :138; Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971:264). Bu iki halde de yolcu, zararın taşıyan veya adamlarının kusurundan ileri geldiğini ispat zorundadır. Ancak zararın gemideki bir elverişsizlik halinden veya hizmetlerdeki bir noksanlıktan ileri geldiğinin ispatı yeterli sayılmak gerekir (Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985:152). Taşıyan sorumluluktan kurtulmak için kendisinin veya adamlarının zararın meydana gelmesinde kusuru bulunmadığını ispat zorundadır

Sözleşmeden kaynaklanan sorumluluğa dayanıldığı takdirde ispat yükünün kime ve ne ölçüde düşeceği tartışmalıdır. Yolcu hareket kabiliyetini haiz olduğundan zararın kendi fiilinden ileri gelmiş olması veya onun müterafik kusurunun da olaya etkili

¹⁸ "Denizde yolcu taşıyan, tacir sıfatına da sahip olabilir. Bu nedenle TTK 20 md. f 2 de öngörülen basiretli bir tacir gibi hareket etme ölçüsü, taşıyanın kusurlu olup olmadığını tayini hususunda da gözönünde bulundurulmalıdır. Kusursuzluğun ispatı için kazanın tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önüne geçilemeyecek bir sebepten ileri geldiğinin açıklığa kavuşturulması gerekir. Aynı şekilde yardımcılarının kusurlu hareket edip etmedikleri de bizzat taşıyandan beklenen özeni gösterip göstermedikleri gözönüne alınarak belirlenmelidir." Çetingil, **Denizde Yolcu Taşıma**, s.147.

bulunması daima ihtimal dahilindedir¹⁹. Yolcunun müterafik kusurunun bulunması halinde, hakim tazminatı indirebilir veya buna hükmetmekten tamamen sarfınazar edebilir (Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*, 1985:148). Bu nedenle ispat yükü tayin edilirken bu durumun da gözönünde bulundurulması gerekir.

Zarar bir kazadan²⁰ ileri gelmekte ise; davacı olayla (kaza) zarar arasındaki illiyet bağıni ortaya koymakla, kendine düşen ispat yükümünü yerine getirmiş olur (Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*, 1985:146). Ticaret Kanunu'nun 1130. maddesinin atf yaptığı 806. maddeye göre; kazanın taşıyan veya yardımcılara yükletilebilen bir kusurdan ileri gelmediğini ispat taşıyana aittir. Diğer hallerde yolcunun zararını ve zarar ile gemi hizmetlerinin ifasındaki bir noksanlık veya gemi teçhizatındaki bir bozukluk arasındaki illiyet bağıni ispat etmesi gerekir (Doğanay, *Yolcu Taşıma Mukaveleleri*, 1976:138). Sözleşmeye dayanan sorumluluktaki genel prensip uyarınca kusursuzluğun ispatı taşıyana aittir. Yolcu taşıyanın alması gereken bir tedbirdeki noksanlığı ispat ederse taşıyan buna karşı sadece başka bir ihtimalin varlığını değil, zararın başka bir sebepten doğduğunu veya kendisine ya da yardımcılara bir kusurunun isnad edilemeyeceğini ispat etmekle yükümlüdür. Bunun sebebi yolcunun işletme arızalarını bilebilecek durumda olmamasıdır (Okay, *Yolcu Taşıma Mukaveleleri*, 1971 : 365).

2.7.1. Yolcunun ölmesi veya bedence zarara uğraması nedeniyle taşıyanın sorumluluğu

Taşıyan; kendisine, gemi adamlarına ve diğer adamlarına yüklenebilecek bir sebeple yolcunun bedence veya ruha zarara uğramasından ileri gelen zararlardan dolayı yolculara ve ölümleri halinde onların yardımlarından yoksun kalanlara karşı sorumludur. Bu sorumluluk maddi ve manevi zararları içermektedir. Yolcuya ve onların yardımlarından mahsur kalanlara karşı sorumluluk sözleşmeden kaynaklanmaktadır. Taşıyan ve yardımcılarının kusuru halinde kusuru ve kusurla zarar arasındaki illiyet bağıni ispat yükü davacıya aittir (Okay, *Yolcu Taşıma Mukaveleleri*, 1971: 264, Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*, 1985:145)²¹.

¹⁹ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 9.10.2006 t., 2005/9148 E., 2006/9983 K. sayılı kararı ile; İtalya'dan kalan feribota Çeşme Limanı'na gelmek üzere binen, tekerlekli sandalyeye mahkum mütevefanın kendi isteği ile güverteye çıkması ve devamında tekerlekli sandalyesinin gemide bulunması, cesedinin ise Yunanistan sularından çıkması olayını intihar ya da istem dışı denize düşme olarak değerlendirerek gemi adamlarının olayda kusurunun olmadığı, tazminat koşullarının oluşmadığı gerekçesiyle davayı reddeden mahkeme kararını onamıştır. Yayınlanmamış karar.

²⁰ Kaza kelimesi yalnız deniz kazası olarak değil daha geniş olarak; beklenmeyen, zarar doğuran anormal olay şeklinde anlaşılmalıdır. Yangın ve infilaktan doğan zararlar da kaza neticesinde doğmuş sayılmalıdır.

²¹ Bu konuya ilişkin olarak; Çetingil, Okay'dan farklı olarak, taşıyanın TTK md.1130 ve md. 806 gereğince cismani zarara uğrayan yolcuya veya ölümü halinde yardımından yoksun kalanlara karşı, gerek kendi kusuru, gerekse TTK 806 f. 2'deki ifade ile yardımcılarının yani kendi adamları ile gemi adamlarının kusurlarından dolayı sorumlu olduğunu, TTK 1130'dan affen TTK 806 md.f. 2 hükmündeki yardımcılar kavramına taşıyanın donatan veya gemi işletme müteahidi sıfatını haiz olmaksızın yolcu taşıma sözleşmesini yerine getirmek için başkasına ait bir gemiyi kullanması halinde, o geminin donatanı, gemi işletme müteahidi ve gemi adamlarının da dahil sayılması gerektiğini, bunların kusurlarından da sorumluluğunun BK md 100'e göre değil TTK md. 806 hükmüne tabi olması gerektiğini ancak Okay'ın bu konuda aksi görüşte olduğunu BK md. 100'ün uygulanması gerektiğini ileri sürdüğünü, ancak bu görüş

Bedensel zarara uğrayan yolcu veya ölümü halinde yardımından yoksun kalanlar akit dışı sorumluluğa ilişkin hükümlere dayanarak da tazminat talebinde bulunabilirler. Şöyle ki; taşıyanın şahsi kusuru halinde BK md. 41'e göre, yardımcıların fiili zarara sebep olmuşsa, taşıyana karşı BK md.55 gereğince dava açılabilir. Bu halde duruma göre kusurun veya fiilin ispatı davacıya aittir. Taşıyanın aynı zamanda donatan olması halinde de, ona TTK md. 947'ye dayanılarak müraعات edilebilir. Bu halde de davacının gemi adamının kusurunu ispat etmesi gerekmektedir. Donatanın taşıyan olmaması halinde ise, ona yolcu taşıma sözleşmesi hakkındaki hükümlere göre değil, akit dışı sorumluluğa dair TTK md. 947 veya BK md. 41 ve devamı hükümlere dayanılarak başvurulabilir (Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*, 1985:145 dn 41).

Yolcunun gemide seyahat ederken ölmesi halinde kaptan ölenin eşyaları ile bagajını resmi ilgililere teslim edinceye kadar bu eşyaların muhafazası ile ilgili bütün tedbirleri almaya zorunludur (TTK md. 1130 f. 3 atfıyla md.807).

Bedensel zarara uğrayan yolcu veya ölmesi halinde yardımından yoksun kalanlar, bilindiği gibi TTK md. 1235 b. 7 ve b. 9 gereğince gemi alacaklısı hakkına sahip bulunmaktadır.

2.7.2. Bagajların zıya ve hasara uğraması nedeniyle taşıyanın sorumluluğu;

Taşıyan yolcunun bagajlarını da hasarsız ve noksansız olarak taşımakla yükümlü olduğundan onların kendisine yöneltilebilecek bir sebeple kayıp veya hasara uğramasından sorumludur.

Bagaj; kaptan veya bu hususa memur edilen kimse tarafından teslim alınmışsa zıya ve hasarı halinde; taşıyanın malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlüdür. Teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen süre içinde malların zıya veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan taşıyan sorumludur.; meğer ki; zıya veya hasar, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı ile dahi önüne geçilmeyecek sebeplerden ileri gelmiş olsun (TTK md. 1128 atfıyla TTK md.1061). Bu durumda TTK'nın 1061, 1063 ve 1065-1068. maddeleri hükümlerinin uygulanacağı öngörülmüştür (TTK 1128 f. 2). Bu durumda 1062. madde hükmü uygulanamayacak ve taşıyan zararın geminin sevkine ve teknik idaresine ilişkin bir kusurdan ileri geldiği definde bulunamayacak demektir²².

kabul edildiği takdirde ise bazı hallerde başkasının işlettiği gemideki gemi adamlarının kusurlu olup olmadıklarına bakılmaksızın fiillerinden de taşıyanın sorumlu tutulmasının mümkün olabileceğini, bu durumda ise kusur karinesini öngören TTK md. 806 hükmünün dışına çıkmış olacağını belirtmektedir. Bkz.Çetingil, *Denizde Yolcu Taşıma*,s:144 dn39. Araştırmacı da bu görüşü desteklemektedir.

²² Ancak Çetingil bu görüşe katılmamakta ve TTK md. 1062'nin TTK md. 1061 ile bir bütün teşkil ettiği noktasından hareketle, bunun kabulünün mümkün olmadığını, kanun koyucunun taşıyanın adamları ile gemi adamlarının kusurlarından sorumluluğuna ilişkin düzenlemesini TTK md.1062 f. 1 yerine, genel hükümlere (BK 100) bırakması için herhangi bir haklı neden mevcut olmadığını, bunun diğer bir sonucunun da, taşıyanın kanuni sorumsuzluk hallerinden (sevk teknik idare kusuru ve yangın zararları)istifade

Bagajlar taşıyan ve adamları tarafından teslim alınmamışsa; bu sorumluluk BK 96 ve ardısıra gelen maddelerine tabidir. Ne var ki bu halde mal taşıyana veya yardımcılarına teslim edilmemiş olduğundan taşıyanın onları muhafaza borcu yoktur. Bu nedenle bagajın kayıp ve hasarından dolayı taşıyan ancak, bu hususun ve zararın fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan ileri geldiğinin ispat edilmesi halinde mesuldür (Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971:266).

Kıymetli eşya, sanat eserleri, para ve kıymetli evrak için taşıyan, ancak malın cins ve kıymeti teslim sırasında kaptana veya teslim almaya memur edilen kişiye bildirilmiş olduğu takdirde sorumlu olur (TTK. md.1128 f .2).

Bagajın kayıp ve hasarı halinde; tazminatı malın ticari değeri ile sınırlayan TTK 1112 ve 1113 üncü madde hükümleri uygulanmaz. Çünkü TTK md. 1128 f. 2'de bu sınırlamalara ilişkin olan hükümlere atf yapılmamıştır. Yolcu uygun illiyet bağına göre taşıyanın kusurunun neticesi olan bütün zararını tazmin ettirebilecektir (Kender, Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, 2007:172). Ancak yolcu taşıma sözleşmesinde sorumluluğun sınırlandırılması mümkündür.

Sorumluluğun sınırı; taşıyanın donatan olduğu hallerde sorumluluk; ifası kaptana düşen bir sözleşmenin yerine getirilmemesi veya noksan ya da fena ifası sözkonusu olduğu nisbette gemi ve navlunla sınırlıdır. Meğer ki donatan sözleşmenin ifasında şahsen kusurlu olsun ya da sözleşmenin ifasını ayrıca yüklenmiş olsun (Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971:267).

Kaptana teslim edilmiş olan bagajın teslim edilmemesinden veya hasara uğramasından doğan alacaklar ile yolcu taşıma sözleşmelerinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden ileri gelen alacaklar, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı getirirler (TTK md.1235/7). Ancak yolcu ve mal taşıma sözleşmelerinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan alacakların sahiplerine gemi alacaklısı hakkı tanınabilmesi için sözleşmenin ifasında kullanılacak geminin belli olması ve taşıyanın donatan veya kiracı donatan sıfatını haiz yahut o gemi ile taşımaya yetkili bulunması gerekir. Bu hükmün aynen uygulanmasının adaletsiz ve makul olmayan sonuçlar doğuracağına ilişkin görüşler ileri sürülmektedir (Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971:267)²³.

Yolcu 1066. madde uyarınca zarara ilişkin tespit yaptırmış veya TTK 1066 md.de öngörülen sürede zararını taşıyan veya temsilcisine bildirmiş olmak şartıyla, taşıyan veya adamlarının kusurunu ispat zorunda değildir. Kusursuzluğun ispatı taşıyana düşer. Bunun ispatı ise eşyadaki zıya veya hasarın tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri geldiğinin ortaya konulması ile mümkün olur. Aynı ölçü taşıyanın adamları bakımından da sözkonusudur. Kurtuluş

edememesi şeklinde ortaya çıkacağını, bu halde 1062 md hükmünün de uygulanmasının kabul edilmesi gerektiğini ileri sürmektedir. Bkz. Çetingil, **Denizde Yolcu Taşıma**, s:153.

²³ “Yolcu emredici hükümlerin uygulanacağı sorumluluk sisteminin geçerli olmasını istiyorsa, bu takdirde eşyanın özellikle otomobil vs navlun mukavelesi ile taşınmasını temin, duruma göre konişmento düzenlenmesini talep etmelidir.” Çetingil, **Denizde Yolcu Taşıma**, 154-155.

beyyinesi getirme imkanı sınırlandırıldığından burada ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğundan bahsetmek mümkündür.

Denizde eşya ve yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan sorumluluklar arasında bir fark mevcut değildir. TTK 1061. md.de kurtuluş imkanı olarak öngörülen, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile önüne geçilemeyecek bir sebepten eşyanın zarara uğramış olduğu şeklindeki ibareye, TTK 806. md.de yerverilmemiş olması, her iki hüküm arasında bir farka meydan vermemiş olmamaktadır. Şu hale göre denizyolu ile yolcu taşımada da kurtuluş imkanı getirme olanağı sınırlandırıldığı için ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğundan bahsedilebilir (Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985: 147).

2.7.3. Sorumluluğun Niteliği

Taşıyan gerek cismani zararlardan, gerekse bagajın zıya veya hasarından dolayı sınırsız şahsi olarak sorumludur. Taşıyan aynı zamanda donatan veya gemi işletme müteahhidi ise, sözkonusu sorumluluk hallerinde deniz serveti (gemi, navlun ve sürrogatlar) ile sınırlı olarak sınırlı aynı (TTK md. 948 b.1-3), TTK md. 1252, 1254, 1255 ve 1256 f. 3deki şartlar gerçekleşirse sınırlı şahsi surette sorumludur. Olayda şahsi kusur varsa veya sözleşmenin ifasını garanti etmişse donatan/taşıyanın sorumluluğu sınırsız şahsidir (TTK md. 948 f. 3). Bütün bu sorumluluk hallerinde sözkonusu alacaklar için yolcu veya destekten yoksun kalan kimse lehine gemi alacaklısı hakkı doğar (TTK md.1235 b.7).

Gemi alacaklısı hakkının doğması için, taşıyanın aynı zamanda donatan veya gemi işletme müteahhidi olması şart değildir. TTK'da md. 947'ye istinad edilebilmesi, ancak taşıyanın donatan olması halinde mümkündür. Bu durumda sorumluluğun nevi ve gemi alacaklısı hakkının doğması bakımından bir fark sözkonusu değildir. Fakat buna karşılık taşıyana Borçlar Kanunu'ndaki akit dışı hükümlere istinaden (BK md. 55) müracaat edilmesi halinde gemi alacaklısı hakkı meydana gelmeyeceği gibi, taşıyan aynı zamanda donatan olsa bile sınırsız şahsi surette sorumludur (Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985: 156).

2.7.4.Zamanaşımı

2.7.4.1.Yolcunun Talepleri Açısından :

(1) Yolcu taşıma sözleşmesinin taşıyan tarafından ihlali ve yolcunun bedensel ya da ruhsal zarara uğramasına ilişkin talepler:

Bedensel zarara uğrayan yolcu veya ölmesi halinde yardımından yoksun kalanlar, bilindiği gibi TTK md. 1235 b 7,9 gereğince gemi alacaklısı hakkına sahip bulunmaktadır. Bu aynı talep hakkı TK md. 1259 f. 1'e göre bir yılda zamanaşımına uğrar. TTK md.1260 f. 1 gereğince donatan veya gemi adamlarından birine karşı olan şahsi talep hakları için de aynı zamanaşımı süresi söz konusudur. Zamanaşımı süresi ilgilinin zararı öğrendiği zamandan itibaren başlar (TTK md.1261 b. 4), (Kender, Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, 2007: 169).

Yolcunun bulunduğu geminin donatanından çatma hükümlerine göre tazmin talebinde bulunulması halinde ise, zamanaşımı süresi çatmanın vuku bulunduğu tarihten itibaren iki yıldır (TTK md. 1259 b. 2, TTK md 1261 b. 4).

Diğer hallerde zamanaşımı süresi Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararı'nda da kabul edildiği üzere; TTK md. 767 uyarınca 1 yıl, cismani zararın taşıyan veya adamlarının ağır kusur veya kastından doğması halinde ise, on yıldır (TTK md.767 f. 5), (Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma,1985 : 150)²⁴.

(2) Yolcu taşıma sözleşmesinin taşıyan tarafından ihlali ve bagajın zıya ve hasara uğramasına ilişkin talepler

Bagajın zıya veya hasara uğramasına ilişkin taleplerde zamanaşımı; Zamanaşımını düzenleyen TTK md.1259'a göre; TTK md 1235/7 kapsamındaki bu alacaklar 1 yılda zamanaşımına uğrar.

Bunun yanısıra, TTK md. 1128'den atfen TTK md. 1067'ye göre 1 yıllık hak düşürücü süre de sözkonusu olmaktadır.

Zamanaşımı süresi bagajın hasara uğramasından doğan alacaklarda teslim tarihinden, zıyaından doğanlarda ise teslim edilmeleri gereken tarihten itibaren işlemeye başlar (TTK md. 1261 b.3).

2.7.4.2. Taşıyanın Talepleri Açısından:

Yolcu taşıma sözleşmesinin yolcu tarafından ihlali ve özellikle taşıma ücretinin ödenmemesi konusunda zamanaşımı ise;

TTK md. 1262 uyarınca 1 senedir²⁵.

²⁴Yargıtay İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu 20.12.1971 t., 1970/4 E, 1971/5 K, sayılı kararında; Üsküdar Gemisi faciasında destekten yoksun kalanların açtıkları davalarda Yargıtay Ticaret Dairesi'nin kararları arasında çıkan içtihat uyumsuzluğu üzerine TTK md.1130'un atıfta bulunduğu TTK md. 806 hükmü, denizde taşınan yolcunun ölümü halinde, taşıyanın sorumluluk halinin sebep ve kapsamını, tazminat ödeme borcundan kurtulmayı öngören durumları belli etmekle beraber, hakkın sahibine ulaşması için lüzumlu dava açma hakkını da ihtiva ettiğinden, kanunda bu maddelerin düzenlenmesindeki sistem gözönüne alınarak, bu çeşit tazminat davalarında TTK md. 1259 hükmünün değil, TTK md. 806'nın tabi olduğu kara taşımasındaki TTK md. 767'de yazılı zamanaşımı sürelerinin uygulanması gerektiğine karar vermiştir. Bkz. Çetingil, **Denizde Yolcu Taşıma**, s: 150.

²⁵ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 14.7.2005 t., 2004/9618 E, 2005/7670 K sayılı kararında, denizde yolcu ve yük taşıma akitlerinden veya konișmentodan taşıyan lehine doğan masrafların tazmini ve navlun dahil olmak üzere bütün alacakların bir yıllık zamanaşımına tabi olduğu hususundan hareketle, «eldeki davada tahliye tarihi ile tespit yaptırılan tarih nazara alındığında bir yıllık zamanaşımı süresi dolmuştur. Bu durum karşısında zamanaşımı definin kabul edilmesi gerekirken aksi yönde karar verilmesi isabetsiz» olduğu yolunda karara varmıştır Bkz. **Kazancı İçtihat Bilgi Bankası** 20.03.2007.

3. ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZDE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

3.1. 1974 Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Konvansiyonu

Denizde yolcu taşımalarının önemi sebebiyle, milletlerarası alanda da düzenlenmesi için harekete geçilmiş, bu konuda önce Denizde Yolcu Taşımaya Dair 1961 tarihli Brüksel Konvansiyonu, sonra da onu tamamlamak üzere Denizde Bagaj Taşımalarına ilişkin 1967 tarihli Brüksel Konvansiyonu yapılmıştır. Daha sonra bu iki Konvansiyon'un birbirleri ile yakın ilişkileri sebebiyle tek bir haline getirilmesi çalışmaları başlamış, Tokyo'da toplanan Konferans'ta kabul edilen proje Konvansiyon haline getirilerek 13 Aralık 1974'te imzalanmış, böylece Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına dair 1974 Atina Konvansiyonu kabul edilmiştir²⁶. Kabul edilen

²⁶ Deniz hukukunda yolcu taşıma konusunda uluslararası birliğe varmak için oldukça eski bir tarihten beri çalışılmaktadır. Comite Maritime International toplantılarında konuya ilişkin çalışmalar yapılmıştır. İlk olarak 1907 tarihli Venedik Konferansı'nda konu ele alınmış, daha sonra 1909 tarihli Bremen Konferansı'nda donatanın şahıs zararları için sorumluluk sistemi üzerinde çalışmalar yapılarak bu konuda kusur sorumluluğu kabul edilmiş, ancak tazminatın kapsamı, talep sahipleri gibi; diğer hususlarda fikir birliğine varılamamıştır. 1917'de yolcuya taşıyanın kusurunu ispat mükellefiyeti yüklemek yerine yolcular için mecburi sigorta ikame edilmesi gerektiğini savunulması üzerine, Edinburg ve Amsterdam Konferansları ve devam eden konferanslarda bu husus tartışılmıştır. 1951 Napoli Konferansı'nda taşıyanın yolculara karşı sorumluluğunu incelemek üzere CMI bünyesinde uluslararası bir komisyon oluşturulmasına karar verilmiştir. 1953 Mayıs'ında seçilen komisyon çalışmalarını tamamlamış ve hazırlanan proje metni 1955 tarihli Madrid Konferansı'na sunulmuştur. Sunulan proje büyük ölçüde 1924 tarihli Konişmentoya Mütealik Brüksel Konvansiyonu ve bazı haller yolcunun yükten farklı niteliği gözönüne alınarak Varşova Konvansiyonu örnek alınarak hazırlanmıştır. Bu projeye göre taşıyanın sorumlu olabilmesi için zarar doğuran olayın taşıma ameliyeleri ile ilgili olması gerekir. Bu ilgi ispat edilince taşıyan sorumlu olur. Kusurun ispatına ihtiyaç yoktur. Meğer ki aynen Konişmentoya Dair Konvansiyonda olduğu gibi bazı sorumsuzluk halleri sayan 5. maddedeki hallerden birinin mevcut olduğu ispat edilsin. Projede bagaj için de sorumluluk düzenlenmiştir. Buna göre; taşıyana teslim edilen bagajlar için mutlak sorumluluk düzenlenmiş, taşıyana teslim edilmeyen yolcunun yanında kalan bagajlara gelen zararlar için ise taşıyanın kusurunun buna sebep olduğu ispat edilirse taşıyan sorumlu kılınmıştır. Metne eleştiriler olmuş ancak Diplomatik Konferansa sunulması kabul edilmiştir. 1957 Brüksel Konferansı'nda komisyon oluşturulmuş ve oluşturulan bu komisyon sadece yolcu taşımalarını düzenleyen bagaj taşımalarını hariç bırakan bir konvansiyon hazırlamıştır. 1961 Konvansiyonun sorumluluğu düzenleyen 4. maddesine göre, taşıyan gerek kendi kusuru veya ihmali ile gerek adamlarının vazifelerini ifa ederken işledikleri kusur ve ihmalleri ile yolculara gelen zararlardan sorumludur. Madde metninde yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması ifadesi mevcut olup gecikmeden doğan zararlar kapsam dışında bırakılmıştır. Gecikmeden doğan zararlar milli hukuka tabi olacaktır. Bunun nedeni daha önce yer verilen projenin 1924 Konişmentoya Dair Brüksel Konvansiyonu'ndan etkilenecek hazırlanmış olması mezkur konvansiyonda olmayan gecikme meselesinin burada da unutulmasıdır. Konvansiyona göre kusurun ispatı davacıya aittir. Ancak ölüm veya cismani zarar, eğer bir batma, çatma, karaya oturma, inflak veya yangından meydana gelmiş veya bunlardan biri ile irtibatlı ise, aksi isbat edilinceye kadar taşıyan veya adamlarının kusurlu olduğu kabul edilecektir. Önemli olan husus tamamen akdi bir sorumluluk olan taşıyanın yolculara karşı olan sorumluluğunda bazı hallerde zarar görene taşıyan veya adamlarının kusurlu olduğunu ispat külfetinin yüklenmiş olduğudur. 1961 tarihli Brüksel Konvansiyonu'ndan bir kaç yıl sonra deniz yolu ile bagaj taşınmasına dair bir konvansiyon 27 Mayıs 1967'de Brüksel'de imzalanmıştır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Rayegan Kender, **Deniz yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaideler**, İÜ Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt XXVIII, sayı:1-4 İstanbul 1962, s: 714-, Rayegan Kender, **Deniz Yolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta**, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar), (24-25 Ocak 1985) Maçka İstanbul, s:106. Ayrıca Can , **Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s: 8-12.

bu Konvansiyon 28 Nisan 1987 tarihinde yürürlüğe girmiştir²⁷. (Atina - Pal Konvansiyonu 1974)²⁸.

Yolcuların hem ölüm ve yaralanmalarından; hem onların bagajının zıyandan veya hasarından doğan zararlara ilişkin sorumluluğu düzenleyen hükümler içeren ve 28 maddeden oluşan, 1974 Atina Konvansiyonu uyarınca getirilen temel prensip, bir yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunda doğan zararlar ile bagajların uğradığı hasar ve zıyandan, zararı meydana getiren olay taşıma sırasında meydana gelmiş ve taşıyanın adamlarının veya vekillerinin görevlerini yaptıkları sıradaki kusur ve ihmallerinden doğmuş olması halinde taşıyanın meydana gelen zararlardan sorumlu tutulmasıdır²⁹.

Ancak zararı doğuran olaya ilişkin taşıyanın kastı yoksa ya da taşıyan böyle bir zarara yol açacağını bilerek ihmalkar davranmamışsa bir çok halde sorumluluğunu her bir zarar türü için belli miktarla sınırlama hakkına sahiptir. Taşıyanın sorumluluğu sınırlama hakkı Konvansiyon'un en önemli özelliğidir. Yani bu Konvansiyon hükümlerine göre ödenecek olan tazminatın miktarı, istisnai bazı haller hariç, Konvansiyon'da her bir zarar için maktu olarak tayin edilmiş belli bir miktardan ibarettir. Konvansiyon'da zarar türlerine göre sorumluluğun belli miktarla sınırlandırılmış olması, bir ölçüde sorumlu sayılan kişileri koruduğu gibi, ayrıca farklı devlet mahkemelerinde açılacak olan davalarda aşağı yukarı birbirine yakın miktarlarda tazminat ödenmesine ilişkin kararların alınmasında da etkili olur (Can, Yolcu Taşıma Sözleşmesi, 2001:13)³⁰.

Atina Konvansiyonu ile ayrıca fiili taşıyan kavramına yer verilmiş, yolcuların ölüm ve yaralanmadan doğan zararların karşılanacağı kabul edilirken, gecikmeden doğan zararlar Konvansiyon'un kapsamı dışında bırakılmıştır. Konvansiyon; kusur karinesine dayayan bir sorumluluk sistemi getirirken, kusur ve ihmalin hangi şartlarda mevcut sayılacağı tespit edilmiş ve bunun dışında kusur ve ihmalin ispatı külfeti davacıya yüklenmiştir. El bagajı dışında kalan bagajlar için yolculara nazaran daha fazla himaye sağlanmış, el bagajı için sorumluluk yolculara karşı sorumluluk ile aynı sisteme bağlanmış. Yolculara karşı olan sorumluluğun eşyaya karşı olandan daha hafif olmasının nedeni yolcunun devamlı surette hareket imkanına sahip olması nedeniyle ona karşı özen mükellefiyetlerinin ifasının çok daha zor olduğu şeklinde açıklanmıştır. Fiili taşıyan yolcu taşıma mukavelesinde taraf olmadığı halde Konvansiyon hükmü ile akdi sorumluluğa tabi tutulmuştur. Böylece yolcuya karşı iki

²⁷ Atina Konvansiyonu kabul tarihinden yaklaşık 13 yıl sonra yürürlüğe girebilmesinin sebebi; 24. maddesinin 1. paragrafında öngörülen en az 10 devletin taraf olma şartı, ancak Nisan 1987 tarihinde gerçekleşmiştir. Can, **Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s: 8.

²⁸ Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL) 1974, Arnavutluk, Arjantin, Bahamalar, Barbados, Belçika, Çin, Hırvatistan, Dominik, Mısır, Ekvatorial Gine, Estonya, Gürcistan, Yunanistan, Guyana, İrlanda, Ürdün, Latvia, Liberya, Lüksemburg, Malavi, Marshall Adaları, Nijerya, Polonya, Rusya Federasyonu, Saint Kitts ve Nevis, İspanya, İsviçre, Tonga, Ukrayna, Birleşik Krallık, Vanuatu, Yemen, Hong Kong ve Macao Çini olmak üzere 34 ülke tarafından kabul edilmiş olup, 29.02.2008 itibarıyla 32 ülke taraf iken, bu ülkeler dünya tonaj yüzdesinin %40,40'ını temsil etmektedir. Bkz. www.imo.org/conventions, 11.03.2008.

²⁹ www.imo.org, 11.03.2008.

³⁰ Ayrıca bkz. **TTK Tasarısı Genel Gerekeşi**

muhafaza gösterilmiştir. Yolcuya ait kıymetli evrak, mücevher, altın sanat eseri ve diğer kıymetli eşyaların zıyayı veya zarara uğraması halinde taşıyanın ancak bunların kendisine muhafaza için verilmiş olması halinde sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Konvansiyon'un bir başka maddesine göre ise; zarara yol açan olayın yolcunun kusur veya ihmalinin etkisi ya da sonucu olduğu ispat edilir ise taşıyanın sorumluluğu hafifletilebilir veya büsbütün kaldırılabilir. Konvansiyon'da sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olarak Konvansiyon akidi olan her devletin milli mevzuatı kendi tebaasından olan taşıyanlar için şahıs başına daha yüksek bir sorumluluk sınırı tespit edebileceğini hükme bağlamıştır. Taşıyan ile yolcunun araca ve diğer bagajlara gelecek zararlar için belli bir miktarı aşmamak üzere bir muafiyetin cari olacağı hususunda anlaşma yapabilecekleri de yine Konvansiyon'da düzenlenmektedir. Ayrıca 1976 Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkındaki Londra Konvansiyonu hükümleri veya sorumluluk sınırlandırılması hakkında başka konvansiyon hükümleri Atina Konvansiyonu ile saklı tutulmuştur. Ancak taşıyanın kendi fiil veya ihmalden meydana gelen zarara kasden yahut cüretkarane bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci ile sebebiyet vermiş olduğu ispat edilirse, sınırlı sorumluluktan istifade hakkı ortadan kalkacağı da yine Konvansiyon'da düzenlenmiştir. Konvansiyon'da ayrıca bildirim ve zamanaşımı hususları da yer almaktadır³¹.

3.2. 1974 Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Konvansiyonu'nun 1976 Protokolü

Atina Konvansiyonu'nun 13 Aralık 1974 tarihinde kabul edilen ilk metninde, bu Konvansiyon hükümlerine göre ödenecek tazminat bedellerinin tayininde kullanılacak olan hesaplama birimi olarak 900 milyem ayarında ve 65.5 miligram ağırlığında altının değerine karşılık gelen "frank" tercih edilmiştir (7 ila 9'uncu maddeler). Ancak 19 Kasım 1976 tarihli Deniz Alacaklarının Sınırlandırılmasına ilişkin Londra Konvansiyonu'nun imzalandığı tarihte frank'ın yerine özel çekme hakkını hesaplama birimi olarak kabul eden; 1971 Fon Konvansiyonu ve 1969 Konvansiyonu Protokollerinin yanısıra bu Protokollerle aynı hükümlerini içeren 1976 tarihli Protokol (Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage By Sea- Pal Protokolü 1976³²) de imzalanmış, böylece Atina Konvansiyonu'nun hesaplama birimi olan "frank"ın yerine 19 Kasım 1976 tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına ilişkin Londra Konvansiyonu'nda da hesaplama birimi olarak kullanılan Özel Çekme Hakkı ikame edilmiştir³³.

³¹ Daha detaylı bilgi için bkz. Kender, **1974 Atina Konvansiyonu**, s: 110-121,

³² Arnavutluk, Arjantin, Bahamalar, Barbados, Belçika, Çin, Hırvatistan, Dominik, Estonya, Gürcistan, Yunanistan, İrlanda, Latvia, Liberya, Lüksemburg, Marshall Adaları, Polonya, Rusya Federasyonu, İspanya, İsviçre, Tonga, Ukrayna, Birleşik Krallık, Vanuatu, Yemen, Hong Kong ve Macao Çini olmak üzere 27 ülke tarafından kabul edilmiş olup, 29.02.2008 tarihi itibarıyla, dünya tonaj yüzdesinin %40,06'sını temsil eden 25 ülke tarafından kabul edilmiştir. www.imo.org, 11.03.2008.

³³ www.imo.org, 11.03.2008.; Özel Çekme Hakkı (SDR), «1969 yılında Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından, uluslararası rezervlerin desteklenmesi için yaratılan bir hesap birimidir. Başlangıçta, Özel Çekme Hakkı'nın değeri altına endeksli olarak belirlenmiştir. Mevcut durum itibarıyla Özel Çekme

3.3. 1974 Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Konvansiyonu'nun 1990 Protokolü

Ancak Atina Konvansiyonu'nun hesaplama birimini Özel Çekme Hakkı ile değiştiren 1976 tarihli Protokolün yürürlüğe gireceği tarihi tayin eden, 4üncü maddesinin birinci fıkrasında öngörülen Protokol'e en az 10 devletin taraf olması şartı ise, 30 Nisan 1989'da gerçekleşmiştir. Ancak bu Protokol'de sorumluluk sınırı olarak öngörülen miktarlar, yeni bir Protokol (Protocol of 1990 to amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage By Sea - Pal Protokolü 1990³⁴) ile arttırılmıştır. Bu Protokol ile ayrıca sorumluluk sınırlarının daha kolay arttırılmasına imkan verecek, "zımnî kabul" prosedürü de düzenlenmiştir.

3.4. 1974 Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Konvansiyonu'nun 2002 Protokolü

1990 tarihli Protokol daha yürürlüğe girmeden 28 Ekim 1 Kasım 2002 tarihleri arasında Londra'da IMO'da yapılan diplomatik konferans sonucunda "Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkındaki 1974 Atina Konvansiyonu'na ilişkin 2002 Protokolü (Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage By Sea- Pal Protokolü 2002³⁵) kabul edilmiştir.

1990 Protokolü'nün yerine geçmek üzere hazırlanmış bulunan 2002 Protokolünün giriş kısmında 1990 Protokolü'nün yürürlüğe girmemiş olduğuna da sarahaten işaret edilmiştir. 1990 Protokolü'nde öngörülen sorumluluk sınırlarını miktar itibarıyla arttıran 2002 Protokolü'nün 15. maddesinin üçüncü fıkrasında, 1974 Atina Konvansiyonu'nun bundan sonra 2002 tarihli yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu ile Taşınmasına ilişkin Atina Konvansiyonu (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage By Sea, 2002) olarak anılacağı belirtilmiştir. Buna göre, 2002 Protokolü'nün yürürlüğe girmesini müteakip 1974 Tarihli Atina Konvansiyonu, 2002 tarihli Atina Konvansiyonu olarak değişecektir.

Hakkı'nın değeri, küresel ekonomik sistemde önemli yer tutan ülkelerin (ve bölgelerin) para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmekte ve söz konusu sepetin bileşimi her 5 yılda bir gözden geçirilmektedir. SDR sepetinin bileşimine yönelik en son karar 1 Ocak 2001 tarihinde alınmış ve bu kapsamda SDR sepetinin, 0.4260 Euro , 21 Japon Yeni, 0.0984 İngiliz Sterlini ve 0.577 ABD Doları'ndan oluşmasına karar verilmiştir. SDR kurlarına ilişkin güncel veriler TCMB'nin internet sayfasından (www.tcmb.gov.tr) temin edilebilir». www.hazine.gov.tr/imf_sss.htm#9, 20.04.2008; Frank 900 milyem ayarında 65.5 miligram altının değeri (md 9). Uluslararası Konvansiyonlarda kullanılan özel çekme hakkına ilişkin olarak; Frankın özel çekme hakkına çevrilmesinde 15 frank bir özel çekme hakkı olarak kabul edilmiştir. Bkz., Kender, **1974 Atina Konvansiyonu**, s:118.

³⁴ Arnavutluk, Hırvatistan, Mısır, Lüksemburg, İspanya ve Tonga olmak üzere toplam 6 devlet tarafından kabul edilmiş olup, 29.02.2008 tarihi itibarıyla bu devletler dünya tonaj yüzdesinin %0,86'sını temsil etmektedir, www.imo.org,11.03.2008.

³⁵ Arnavutluk, Latvia, Saint Kitts ve Nevis, Suriye Arap Cumhuriyeti olmak üzere 29.02.2008 tarihi itibarıyla dünya tonaj yüzdesinin %0,18'ini temsil eden 4 devlet tarafından kabul edilmiştir, www.imo.org,11.03.2008.

2002 tarihli Atina Protokolü ile getirilen en önemli düzenleme zorunlu sigortaya ilişkin 5. maddedir³⁶. Buna göre; Konvansiyon'un 4. maddesine göre yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyanın sınırlı sorumluluğunu teminat altına alan sorumluluk sigortasının veya banka teminat mektubunun bulunması şartı getirilmektedir. Buna göre; mali teminat sertifikaları, Protokol'ün ekinde yer alan örnek form şeklinde hazırlanmalı ve 1) geminin adı, çağrı numarası veya harfleri ve sicil limanı, 2) taşımanın tümünü veya bir kısmını icra eden fiili taşıyanın adı ve iş merkezi adresi, 3) geminin IMO kayıt numarası, 4) teminatın şekli ve süresi, 5) teminatı veren finansal kuruluşun veya sigortacının adı ve iş merkezi adresi ve iş yeri adresi, 6) sigorta veya mali teminat süresinden daha uzun bir süre olmayacak şekilde düzenlenen sertifikanın geçerlilik süresini içermektedir. Yine 5. maddede taşıyanın zorunlu sorumluluk sigortasının veya mali teminatın sınırı her yolcu ve her taşıma başına 250.000 ÖÇH'dan az olamayacağı düzenlenmektedir³⁷.

Yine 2002 Protokolü'nün 4. maddesi ile Konvansiyon'un Taşıyanın Sorumluluğuna ilişkin 3. maddesi değiştirilmektedir. Buna göre; yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyanın sorumluluğu her yolcu ve her taşıma başına 250.000 ÖÇH ile sınırlanmaktadır. Taşıyan, zarara sebep olan olayın savaş, iç savaş, isyan veya olağanüstü, kaçınılmaz veya önlenemez afet sonucunda veya üçüncü şahısların ihmal veya kusuru ile meydana geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur³⁸.

2002 Protokolü'nün 6. maddesi ise Konvansiyon'un 7. maddesinde düzenlenen sorumluluğun sınırlarını değiştirmektedir. Buna göre; meydana gelen zararın 4. maddede düzenlenen bu sorumluluk sınırını geçmesi halinde ise 2002 Protokolü'nün 6. maddesi gereğince taşıyanın sorumluluğu her yolcu ve taşıma başına 400.000 ÖÇH'na kadar çıkabilir. Meğer ki taşıyan kusur veya ihmalinin bulunmadığını ispat etsin³⁹.

Yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunda doğan zararlar deniz yoluyla taşıma sırasında meydana gelmemiş ise, taşıyanın doğan zarardan sorumluluğu ancak taşı-

³⁶ Baltık denizinde yaşanan feribot kazası (Estonia Feribotunun batması) olayından sonra Baltık ülkeleri başta Norveç'in önderliğinde olmak üzere, yolcu ve yük taşınmasına ilişkin deniz taşımacılığında mecburi sigorta konusunu gündeme getirmişlerdir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nde ve özellikle bu Örgüt'ün hukuk komitesinde (LEG) yapılan çalışmalarda, deniz taşımacılığında meydana gelen çeşitli kazalar dikkate alınarak mecburi sigorta (compulsory insurance) konusu üzerinde geniş kapsamlı çalışılmaya başlanmıştır. Ancak, yapılan çalışmalara ilişkin tartışmalarda deniz ticaret filosu güçlü bazı ülkeler mecburi sigorta konusunun şimdilik sadece yolcu taşımalarıyla ilgili olarak kabulü ve bu konuda Yolcu ve Bagaj Taşınmasına ilişkin Atina Konvansiyonu'nun tadili konusunda görüş bildirmişlerdir. Ve bu görüş çoğunluk tarafından da kabul edilmiştir. Bu arada mecburi sigorta konusunu gündeme getiren Baltık ülkeleri de zaten şikayetleri yolcu gemisinden doğmuş olduğundan bu konuda fazla ısrarcı olmamışlardır. Ve 2002 protokolünde mecburi sigorta düzenlemesi bu şekilde hazırlanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Sezer Ilgın, **Compulsory Insurance, Financial Security**, Proceedings of the Eighth Congress of the International Maritime Association of Mediterranean Volume II, 2-9 November, 1997 İstanbul, Vol:III s:10.3.20-10.3.25.

³⁷ Pal 2002 Protokolü madde 5. Aynı hüküm TTK Tasarısı'nın 1259. maddesinde yer almaktadır. Ayrıca konuya ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk, **1974 Atina Konvansiyonu 2002 Protokolü**, s:584.

³⁸ Pal Protokolü 2002 madde 4/1 (a)-(b) , TTK Tasarısı 1256/1.

³⁹ Aynı şekilde TTK Tasarısı md. 1262

yanın kusur veya ihmalinin varlığı halinde sözkonusu olur. Taşıyanın kusur veya ihmalinin ispatı davacıya aittir. Yine zararı doğuran olayın deniz yolu ile taşımadan meydana geldiğini ve zararın miktarını ispat davacıya düşer⁴⁰.

Konvansiyon'un 7. maddesini değiştiren 2002 Protokolü'nün 6. maddesi gereğince sözleşen devlet sorumluluk sınırını, Protokol gereğince düzenlenen yolcunun ölümü veya yaralanmasından doğan sorumluluk sınırından az olmamak şartı ile kendi milli kanunları gereğince belirleyebilir. Sözleşen devlet eğer bu hakkını kullanacak ise IMO genel sekreterine kabul edilen sorumluluk sınırını veya sorumluluk sınırı bulunmadığını bildirmekle mükelleftir (2002 Protokolü madde 6).

2002 Protokolü'nün 7. maddesi ile Konvansiyon'un 8. maddesi değiştirilmekte el bagajlarının veya araçların uğradığı hasar ve ziyadan doğan sorumluluk sınırına ilişkin olarak; 1) El bagajlarının uğradığı hasar veya ziyadan taşıyanın sorumluluğu yolcu ve taşıma başına 2.250 ÖÇH ile sınırlıdır.

2) Araçlar ve içlerinde taşınan her çeşit bagajın uğradığı hasar veya ziyadan taşıyanın sorumluluğu, yolcu ve taşıma başına 12.700 ÖÇH ile sınırlıdır.

3) Yukarıda sayılanlar dışında kalan araçların uğradığı hasar ve ziyadan taşıyanın sorumluluğu, yolcu ve taşıma başına 3.375 ÖÇH ile sınırlıdır.

4) taşıyan ve yolcu, araca gelecek zararlar için 330 ÖÇH aşmamak üzere bir muafiyet, bagajların uğrayacakları zararlar için yolcu başına 149 ÖÇH aşmayan bir muafiyet uygulanması konusunda anlaşma akdedebilirler. Bu muafiyet miktarı hasar veya ziya tutarı üzerinden indirilir⁴¹.

2002 Protokolü'nün 8. maddesi, Konvansiyon'un 9. maddesinde yer alan sorumluluk sınırlarının hesaplama birimini yeniden düzenlemektedir⁴².

2002 Protokolü, yürürlüğe girememiş 1990 Protokolü'nde olduğu gibi, sorumluluğunun sınırlarının ileriki yıllarda meydana gelebilecek değişikliklere hızla uygulanabilmesi için zımni bir kabul prosedürü düzenlemektedir. 1974 Konvansiyonu'nun 20. maddesi gereğince, Sözleşen devletlerden en az üçte birinin Konvansiyon'un yenilenmesi veya düzeltilmesini talep etmesi halinde ancak teşkilat bir Konferans çağrısında bulunabilme imkanına sahipti. 2002 Protokolü'nün 23. maddesi gereğince, Sözleşen Devletlerden en az yarısının ve ancak altıdan aşağı olmamak şartı ile sorumluluğun sınırlarını değiştirme talebi, IMO'ya üye devletlere ve Sözleşen devletlere bildirilir ve bu talep IMO Hukuk Komitesi'nde tartışılır. Sözleşen devletlerden üçte iki çoğunluğunun yapılacak bu değişikliği kabul etmesi gerekir. Değişiklik, kabul edildiği tarihten 18 ay sonra yürürlüğe girer. Değişikliğin kabul edildiği tarihten itibaren 18 ay içinde Sözleşen devletlerden dörtte biri IMO

⁴⁰ Benzer hüküm TTK Tasarısı md.1256/II'de yer almaktadır.

⁴¹ Bu madde aynen TTK Tasarısı'nın Bagaj ve Araçların Zıyatı ve Hasarından Doğan Sorumluluğun Sınırı başlıklı 1263. maddesinde yer almaktadır.

⁴² Bkz.ayrıntılı bilgi için Algantürk, **1974 Atina Konvansiyonu 2002 Protokolü**, s: 586-587.

Genel Sekreterliği'ne başvurarak bu değişikliği kabul etmediğini bildirdiği takdirde, bu değişiklik kabul edilmemiş olacaktır⁴³.

Ayrıca yine bu Protokol hükümleri uyarınca, Bölgesel Ekonomik Uyum Teşkilatı'nın Konvansiyon'a taraf olabileceği düzenlenmekte, Konvansiyon'un adı da Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında Atina Konvansiyonu 2002 olarak değiştirilmektedir. 2002 Protokolü on devlet tarafından onaylandığı tarihten 12 ay sonra yürürlüğe girecek olup, henüz 4 devlet tarafından onaylanmıştır.

Türkiye henüz Denizde Yolcu ve Bagaj Taşınmasına İlişkin Konvansiyon'a taraf olmamıştır. Ancak deniz yolu ile yolcu taşımacılığı yapan şirketler "Yolcu, Bagaj ve Araç Taşıma Sözleşmelerini" aktederken, matbu sözleşmelerinde uygulanacak hükümlere ilişkin olarak; Türk Ticaret Kanunu'nun denizde yolcu ve bagaj taşınmasına ilişkin hükümlerinin yanısıra 1974 Atina Konvansiyonu'nca da saptanan kuralların uygulanacağını kararlaştırmaktadırlar⁴⁴.

Bunun yanısıra Türk Ticaret Kanunu'nun özellikle deniz taşımacılığına ilişkin hükümlerinin Uluslararası Konvansiyonlar ile değişen ve gelişen uygulamalara uyum sağlaması ve ihtiyacı karşılayacak biçimde güncelleştirilmesi yolunda çalışmalar yapılmış⁴⁵, Ticaret Kanunu'nun yenilenmesi ihtiyacına dikkat çekilmiştir. Bu talepler doğrultusunda hazırlanan Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Denizde Yolcu Taşınmasına ilişkin hükümlerin Atina Konvansiyonu'ndan, Tasarının özellikle 2002 Protokolü'nden örnek alınarak hazırlandığı görülmektedir.

4. SONUÇ

Geçtiğimiz yüzyılın başında deniz yolu ile yolcu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine oranla çok tercih edilen ve kullanılan bir taşımacılık türüydü. O tarihlerde büyük, lüks gemiler ve transatlantiklerle ülkeler ve kıtalar arasında taşımacılık yapılmakta iken, başta Titanik olmak üzere binlerce yolcunun öldüğü büyük kazalardan sonra insanların deniz yolu ile yolcu taşımacılığına güveni sarsılmış ve devamında özellikle hava yolu taşımacılığının gelişmesi ve kara ve demir yolu taşımacılığının da teknolojinin getirdiği yeniliklerden yararlanarak daha süratli ulaşım yolları haline gelmesi sonucunda eski önemini yitirmiştir. Denizde yolcu taşımaya ilişkin düzenlemelerin yakın tarihimize kadar son derece sınırlı kalmış olmasının bir sebebi de bu husustur.

⁴³ Daha detaylı bilgi için bkz. Algantürk, **1974 Atina Konvansiyonu 2002 Protokolü**, s:587.

⁴⁴ Yolcu, Bagaj Ve Araç Taşıma Sözleşmesi Şartları: Genel Şartlar :«Bu yolculukta taşıyanın yapacağı yolcu, araç ve bagaj ulaştırması, Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaretine hükmeden kurallarına, 1974 Atina Konvansiyonunca saptanmış kurallara ve "Deniz Cruise & Ferry Lines"ın aşağıda belirtilen standart form ve kurallarına bağlıdır. Sözü geçen kural ve koşullar Taşıyanın sorumluluğunu düzenler ve birçok hallerde sınırlandırır».

⁴⁵ Örneğin Deniz Hukuku Derneği; Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaretine ayrılan Dördüncü kitabındaki hükümlerin değiştirilmesine dair Tasarı Taslağı hazırlanmış ve Derneğin yayın Organı olan Deniz Hukuku Dergisi'nde Nisan 2002 tarihinde özel sayı olarak yayınlanmıştır.

Geçmişte ülkemizin de deniz ticaret filusunda bir çok yolcu gemisi bulunmakta iken, daha sonra yolcu gemisi sayısı son derece azalmış, sadece bir kaç gemiye düşmüştür. Ülkemizde de yolcu taşımacılığı deniz yolu ile birlikte demir yollarının da ihmal edilmesiyle hava ve kara yoluna kaymıştır⁴⁶. Bu nedenle bu taşımacılığa yerel mevzuatımız olan Ticaret Kanunumuzda yeralan 14 madde ve bu maddelerin yaptıkları atflar, Yargıtay'ın içtihatları beraberinde uygulanmaktadır.

Ancak günümüzde teknolojinin yeni gemilerin inşasında ve süratlerinin artmasında etkili olmasıyla deniz yolu ile yolcu taşımacılığı artık yeniden hakettiği öneme kavuşmaya başlamıştır. Zamanımızda değişen nitelikte yolcu gemileri, değişen mesafelere taşıma gerçekleştirerek, çeşitli ekonomik sınıflardan insanlara hizmet vermektedir. Ülkemizde de deniz yolu ile yolcu taşımacılığın önemi tekrar kavranmaya başlanmış, bu doğrultuda filonun artırılması için çalışmalara başlanmıştır. Böylece Türk gemileriyle özellikle Türk limanları arasında yolcu taşımacılığını arttırmak, karayollarındaki trafik yoğunluğunu azaltabileceği gibi ekonomiye de büyük katkı sağlayacaktır.

Türk deniz ticaretindeki yolcu taşımacılığının payını arttırmak için; sadece gemi adedini ve yolcu taşıma kapasitesini arttırmak yeterli olmayıp, konuya ilişkin mevzuatın düzeltilmesi ve düzenlemelerin günün koşullarına ve ihtiyaca uygun hale getirilmesi gerekmektedir.

Bu konuya ilişkin uluslararası alanda ne yazık ki hep önemli deniz kazalarından (örneğin Titanic faciası, Estonia feribotu kazası) sonra konunun önemi gündeme gelmiş ve çalışmalar yapılmıştır. Ancak denilebilir ki; hazırlanmış olan 2002 Atina Protokolü'nün, özellikle mecburi sigortayı içermesi ve yüksek sorumluluk sınırları getirmesi nedenleriyle, artık uluslararası alanda yürürlüğe girmesi beklenen kapsamlı bir düzenlemenin bulunduğu söylenebilmektedir.

Türkiye yukarıda açıklandığı üzere konuya ilişkin uluslararası sözleşmelere de henüz taraf olmamış bulunmaktadır. Ancak uygulamada uluslararası yolcu taşımacılığı yapan Türk şirketlerinin taşıma sözleşmelerine Atina Konvansiyonu hükümlerini dahil etmeleri, mevzuatımızda bu doğrultuda hükümlere ihtiyaç olduğunu ortaya koymaktadır. Bu nedenlerle konuyu gündeme taşıyan ve deniz yolu ile yolcu taşımacılığının önemini ve mevzuat eksikliğini kavramaya sebebiyet veren üzücü bir olay yaşanmadan Türkiye'nin bir an önce Protokole taraf olması ya da en azından hükümlerini iç hukukuna dahil etmesi gerektiği düşünülmektedir.

⁴⁶ "Milli deniz ticareti sahamızda mühim mevki işgal eden (Türkiye Seyrisefain idaresi) Cumhuriyet devrine (26630) gayrisafi (15978) safi tonluk 34 gemi ile girmiştir. Dokuz küsur sene devam eden bu idare; sahillerimiz arasında seyrisefer işlerini büyük intizam altına almış, muktedir, işinin ehli Türk personelyetiştirmiş ve idareyi emsali ecnebi vapur kumpanyalarına muadil modern ve mütেকamil bir hale getirmiştir. ... Bu devrede Ege, İzmirü, Ankara, Karadeniz, Konya, Marmara, Mersin, Antalya, Çanak-kale, Anafarta, Bandırma, Zonguldak, Sinop, Kocaeli, Miralay Nazım (Bey) vapurları satın alınarak vapur adedi arttırılmıştır". Bkz. **Türk Deniz Ticareti**, İstanbul, 1937 s: 20-22.

Türkiye'de ; Seyri Sefain İdaresi ve Denizcilik Bankası, Türkiye Denizcilik Kurumu, Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Deniz yolları işletmeleri hakkında daha fazla bilgi için, Eser Tutel, **Seyr-I Sefain Öncesi ve Sonrası**, 2. Baskı, İstanbul 2000 s:161-284.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Can, M., (2001), “**Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**”, Ankara (kıs. Can, Yolcu Taşıma Sözleşmesi, 2001).

Kender,R., Çetingil E., (2007), “**Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler**”, İstanbul (kıs.Kender Çetingil, Deniz Ticareti, 2007)

Okay, S., (1961), “**Deniz Ticareti Hukukuna ilişkin Yargıtay Kararları (1943-1961)**”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, İstanbul (kıs. Okay, Yargıtay Kararları, 1961).

Okay, S., (1971), “**Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri**”, ikinci baskı, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:1683, Hukuk Fakültesi No:364, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1971 (kıs. Okay, Yolcu Taşıma Mukaveleleri, 1971) .

Tutel, E., (2000), “**Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**”, 2. Baskı,İletişim Yayınları, İstanbul (kıs. Tutel, Seyr-i Sefain, 2000).

Makaleler- Bildiriler

Algantürk, D., (2003), “Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler”, *Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: VII, Sayı 1-2.(kıs. Algantürk, D. 1974 Atina Konvansiyonu 2002 Protokolü, 2003)

Çetingil, E., (1985), “Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu (Bildiriler- Tartışmalar) (24-25 Ocak 1985, Maçka- İstanbul)*, s:129-162 (kıs. Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma, 1985).

Doğanay, İ., (1976) “Denizde Yolcu Taşıma Mukavelesi”, *Yargıtay Dergisi*, , sayı:2, s:125-139 (kıs. Doğanay, Denizde Yolcu Taşıma , 1976).

Iğın, S., (1997) “Compulsory Insurance, Financial Security”, *Proceedings of the Eighth Congress of the International Maritime Association of Mediterranean Volume II*, 2-9 November 1997, İstanbul Turkey, Vol:III s:10.3.20-10.3.25.

Kender, R. (1962) “Deniz yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaideler”, *İÜ Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Cilt XXVIII, sayı:1-4, İstanbul 1962, s:713-750 (kıs. Kender, Kaideler,1962).

Kender, R., (1985) “Deniz Yolu İle Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar)*, (24-25 Ocak 1985) Maçka İstanbul, s: 101-127 (kıs. Kender, 1974 Atina Konvansiyonu, 1985)

Elektronik Kaynak

www.imo.org/conventions, 11.03.2008.

www.hazine.gov.tr/imf_sss.htm#9, 20.04.2008.

Diğer Kaynaklar

TDİ Yurtdışı Gezi Sözleşmesi Genel Koşulları
TTK Tasarısı Genel Gerekçesi

Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaretine ayrılan Dördüncü kitabındaki hükümlerin değiştirilmesine dair Tasarı Taslağı, Deniz Hukuku Dergisi Nisan 2002 Özel Sayısı

Kazancı İçtihat Bilgi Bankası 20.03.2007

KISALTMALAR

b	:bent
BK	: Borçlar Kanunu
Bkz., bkz.	: bakınız
CMI	: Comite Maritime International (Uluslararası Denizcilik Komitesi)
DB	: Denizcilik Bankası
dn.	:dipnot
E.	: esas
f.	: fıkra
IMF	: International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
IMO	: International Maritime Organisation (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
İÜ	: İstanbul Üniversitesi
K.	: karar
kg.	: kilogram
kıs	: kısaca
LEG	: legal (hukuk)
md.	: madde
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
No	: Numara
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı

PAL	: Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea (Atina Konvansiyonu)
s	:sayfa
SDR	: Special Drawing Right (Özel Çekme Hakkı)
t.	: tarih
T.A.Ş.	: Türkiye Anonim Şirketi
TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
Tem. Tic. D.	: Temyiz Ticaret Dairesi
TTK	:Türk Ticaret Kanunu
vd.	: ve devamı
vs.	: vesaire