

YOLCULARIN VE BAGAJLARIN DENİZ YOLU İLE TAŞINMASI HAKKINDA 1974 ATINA KONVANSİYONU'NA 2002 PROTOKOLU İLE GETİRİLEN TEMEL DEĞİŞİKLİKLER

*Dr. S. Didem ALGANTÜRK**

I.Giriş

A. 1974 Atina Konvansiyonu'na Genel Bir Bakış

1912 yılında, 2223 yolcu taşıyan Titanik Transatlantiğin batışı sonucunda 1517 yolcunun hayatını kaybetmesi, denizde yolcu taşınmasından doğan sorumluluk ile ilgili alanda uluslararası düzenlemelerin yapılması ihtiyacını ortaya koymuştur. Bu amaçla uluslararası ilk çalışmalar, 1951 Napoli, 1955 Madrid ve 1957 Brüksel Konferanslarında başlamış ve çalışmaların sonucunda yolcu taşıma ile ilgili 29 Nisan 1961 ve yolcu bagajları hakkında 27 Mayıs 1967 Brüksel Konvansiyonları düzenlenmiştir. Bu her iki Konvansiyon metni¹, 1974 yılında kabul edilen Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkındaki Atina Konvansiyonu'na esas olmuştur².

Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkındaki Atina Konvansiyonu, 13 Aralık 1974 yılında Uluslararası Diplomatik Konferansında kabul edilerek³, Nisan 1987 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir⁴.

* Avukat, İstanbul Barosu.

1 Her iki konvansiyon metni, 1969 Tokyo Projesi ile tek bir metin altında toplanmıştır. 1974 Atina Konvansiyonu, bu metnin çok az değişiklikler yapılmış şeklidir. Ayrıntılı bilgi için bk.z KENDER, R.; "Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair Atina Konvansiyonu ve Sigorta", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından II. Taşımacılık Sempozyumu Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1985, sh. 106 vd; TEKİL, F.; Deniz Hukuku, Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul 1987, sh. 214.

2 KENDER, R.; age., sh. 106 vd.

3 TEKİL, F.; age., sh. 213; ayrıca bkz. www.titanic.com/story/5, 15 Subat 2003

1974 Atina Konvansiyonu'na Arjantin, Bahama, Barbados, Çin, Hırvatistan, Dominik, Mısır, Ekvator, Gürcistan, Yunanistan, Hahiti, İrlanda, Ürdün, Lativya, Liberya, Lüksemburg, Malavi, Marshall Adaları, Polonya, Rusya Federasyonu, İspanya, İsviçre, Tongo, Ukrayna, İngiltere, Vanuatu, Yemen ve Hong Kong olmak üzere toplam 28 devlet taraftır. 1974 Atina Konvansiyonu'na resmi olarak taraf olmamasına rağmen, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Norveç, Slovakya, İsveç ve Vietnam devletleri, 1974 Atina Konvansiyonu'nda kabul edilen prensipleri kendi iç hukuklarında uygulamaktadır⁵.

1974 Atina Konvansiyonu gereğince getirilen temel prensip, bir yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunda doğan zararlar ile bagajların uğradığı hasar ve ziyadan, zararı meydana getiren olay taşıma sırasında meydana gelmiş ve taşıyanın adamlarının veya vekillerinin görevlerini yaptıkları sıradaki kusur veya ihmallerinden doğmuş olması halinde taşıyanın meydana gelen zararlardan sorumlu tutulmasıdır⁶. Yolcunun ölümü veya yaralanması durumunda taşıyanın bu sorumluluğun sınırı, taşıma başına, 46.666 SDR (Özel Çekme Hakkı)⁷ dir⁸. Konvansiyona taraf olan her Devletin milli mevzuatı, kendi vatandaşından olan taşıyanlar için kişi başına daha yüksek bir sorumluluk tespit edebilir^{9*10}. Bagajların uğradığı hasar veya ziya için taşıyanın sorumluluğun sınırı ise, taşıma başına, bagajın el bagajı veya araç ve

4 1974 Atina Konvansiyon'un 24/1. maddesi gereğince, Konvansiyon'un yürürlüğe girmesi için en az on devletin taraf olması şartı aranmaktadır. Konvansiyon gereğince aranan bu şart, ancak 28 Nisan 1987 tarihinde gerçekleşmiştir.

5 SOYER, B.; Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974, JMLC, Vol. 33 N.4, Ekim, 2002.

6 1974 Atina Konvansiyonu mad. 3.

7 1974 Atina Konvansiyon hükümleri gereğince, ödenecek tazminat bedelleri için kullanılan hesaplama birimi *gram altın değeri* (Poincare Frankı) dir. 1974 Atina Konvansiyonu'nun hesaplama birimi, 19 Kasım 1976 tarihli Protokolü ile 19 Kasım 1976 tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyon'unda belirtilen hesaplama birimi "Özel Çekme Hakkı- ÖÇH"- "Special Drawing Rights- SDR" olarak ikame edilmiştir.

8 Bu sınır, 1990 Protokolü ile 175.000 ÖÇH na yükseltilmiştir. Ancak 1990 Protokolü, sadece Hırvatistan, Mısır, İspanya tarafından onaylanmış olduğundan dolayı henüz yürürlüğe girmemiştir.

9 1974 Atina Konvansiyonu mad. 7/2.

10 Birleşik Krallık Devleti, bir yolcunun ölümünden veya yaralanmasından doğan zararlardan dolayı, taşıyanlarının iş yeri merkezlerinin Birleşik Krallıkta bulunması prensibine bağlı olmak şartıyla, 1 Ocak 1999 tarihinden itibaren sorumluluk sınırını 300.000 ÖÇH na yükseltti.

içlerinde taşınan her çeşit bagaj, veya bunların dışında kalan araç olmasına göre değişir¹¹.

B. 2002 Protokolü'nün Hazırlanma Aşaması

28 Ekim–1 Kasım 2002 tarihleri arasında Londra'da IMO (Uluslararası Denizcilik Teşkilatı) merkezinde diplomatik bir konferans düzenlendi. Bu konferans sonrasında ve Konvansiyon'daki bazı maddelerin tadilini de öngören ve ayrıntılı düzenlemeye yer veren "*Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkındaki 1974 Atina Konvansiyonu'na ilişkin 2002 Protokolü*" imzalandı¹².

Bu protokolün taslağı ilk defa IMO Hukuk Komitesinin Ekim 1996 tarihinde yapılan 74. toplantısında Birleşik Krallık Devleti tarafından sunuldu. Bu taslakta, uluslararası alandaki ihtiyaç nedeni ile bütün gemi sahiplerinin geminin işletilmesinden doğan her türlü taleplere karşı üçüncü şahısların sorumluluk sigortalarını yaptırmaları öngörülmekteydi. Hukuk Komitesi, konunun uluslararası alandaki önemini göz önüne alarak "Correspondence Group" adı verilen "Yazışma Grubu" nda konunun tartışılarak değerlendirilmesini talep etti¹³. 1997 yılında Hukuk Komitesinin 76. toplantısında, sorumluluk rejiminin sınırları belirlenmeden, gemi sahiplerine üçüncü şahısların sorumluluk sigortalarını yaptırmaları konusunda zorunluluk getirilmesinin mümkün olmadığı belirlendi.

Kulüp sigortacıları, düzenlenmek istenen bu sorumluluk rejimine karşı temelde iki itirazda bulundular. Öncelikle, yolcu gemisi işletmecilerinin bir çoğunun kulüp sigortası teminatı kapsamında yararlanmak sureti ile yolcuların haklı taleplerinin yürürlükteki sınırlı sorumluluk rejimi ile teminat kapsamına alındığını belirttiler. İkinci olarak, doğrudan doğruya sigortacıya başvurma hakkının sorumluluk sigortasının tazmin ilkesine aykırı olacağını, bir başka ifade ile, kulüp sigortasının sorumluluk sigortası olması nedeni ile zarar gören üçüncü şahsın doğrudan zararının değil, sigortalının zarar gören üçüncü şahsın zararını karşılaması nedeni ile malvarlığındaki eksilmeyi karşıladığını belirttiler¹⁴.

Hukuk Komitesinin yaptığı bu toplantılar, hava endüstrisine ilişkin hava yolu ile taşınan yolcuların ölümü veya yaralanması halinde taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen Varşova Konvansiyonunun yeniden incelendiği döneme

¹¹ 1974 Atina Konvansiyonu mad. 8.

¹² www.imo.org/newsroom

¹³ SOYER, B.; age, sh. 1.

¹⁴ Kulüp sigortası nitelik ve özellikleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. ALGANTÜRK, S.D.; Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, İstanbul, 2002, sh. 81 vd.

rastladı. IMO Hukuk Komitesi, hava taşımalarına ilişkin yolcuların ölümü veya yaralanması sonucunda doğan zararlar halinde taşıyanın sorumluluğu hakkında sınırlı sorumluluk prensibi üzerinde yoğunlaşıldığına dikkat çekti ve hava taşımalarındaki bu prensibi nazara alarak Atina Konvansiyonu'ndaki mevcut rejimden daha sınırlı bir sistemin gemi sahipleri hakkında uygulanmasına karar verdi.

2002 Protokol çalışmaları yaklaşık 6 yıl sürdü. Bu çalışmalar sonucunda, 28 Ekim-1 Kasım 2002 tarihleri arasında Londra'da IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) merkezinde düzenlenen diplomatik konferansa 71 ülke delege olarak katıldı. Bu Konvansiyonun amacı, IMO tarafından düzenlenen diğer Konvansiyonlar gibi, uluslararası alanda yolcuların deniz yolu ile taşınması hakkında müşterek bir rejim düzenlemektir¹⁵.

II. 2002 Protokol ile Getirilen Temel Düzenlemeler

A. Yürürlüğe Giriş

2002 Protokolü, on Devlet tarafından onaylandığı tarihten 12 ay sonra yürürlüğe girecektir¹⁶.

B. Zorunlu Sigorta

2002 Protokolü'nün 5. maddesi gereğince, Konvansiyonun 4. maddesine yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyanın sınırlı sorumluluğunu teminat altına alan sorumluluk sigortasının veya banka teminat mektubunun veya benzer finansal kuruluşlarından temin edilen bir mali teminatının mevcut olma şartı eklenmektedir¹⁷. Mali teminat sertifikaları, Protokol'ün ekinde gösterilen örnek form şeklide hazırlanmalıdır. Bu sertifikada yer alması gereken hususlar şunlardır:

- 1) geminin adı, çağrı numarası veya harfleri ve sicil limanı,
- 2) taşımanın tümünü veya bir kısmını icra eden fiili taşıyanın adı ve iş merkez adresi,
- 3) geminin IMO kayıt numarası
- 4) teminatın şekli ve süresi

¹⁵ www.imo.org/newsroom, 16 Subat 2003

¹⁶ 2002 Protokol, Mad. 20.

¹⁷ Zorunlu sigorta veya mali bir teminatın bulunması kavramı ilk defa sorumluluk rejimi açısından 1969 Hukuki Sorumluluğa İlişkin 1969 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ile getirilmiştir. Bu tarihten itibaren sorumluluk ile ilgili uluslararası düzenlemelerde önemli bir yer almıştır. Örneğin, Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Taşınmasından Doğan Zararlardan Sorumluluk ve Tazminat konusunda Uluslararası Sözleşme (HNS), 1996 da zorunlu sigorta hakkında düzenleme mevcuttur.

5) teminatı veren finansal kuruluşun veya sigortacının adı ve iş merkez adresi ve iş yeri adresi

6) sigorta veya mali teminat süresinden daha uzun bir süre olmayacak şekilde düzenlenen sertifikanın geçerlilik süresi.

Taşıyanın, zorunlu sorumluluk sigortasının veya mali teminatın sınırı her yolcu ve her taşıma başına 250.000 ÖÇH dan az olamaz¹⁸.

C. Sınırlı Sorumluluk

2002 Protokolü'nün 4. maddesi, Konvansiyonun 3. maddesini değiştirmek suretiyle, yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyanın sorumluluğu her yolcu ve her taşıma başına 250.000 ÖÇH ile sınırlamaktadır. 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 kurtulur¹⁹.

Meydana gelen zararın 4. madde de düzenlenen bu sorumluluk sınırını geçmesi halinde ise, 2002 Protokolü'nün 6. maddesi gereğince taşıyanın sorumluluğu her yolcu ve taşıma başına 400.000 ÖÇH'a kadar çıkabilir²⁰. Meğer ki, taşıyan kusur veya ihmalinin bulunmadığını ispat etsin.

Yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunda doğan zararlar deniz yoluyla taşıma sırasında meydana gelmemiş ise, taşıyanın doğan zarardan sorumluluğu ancak taşıyanın kusur veya ihmalinin varlığı halinde söz konusudur. Taşıyanın kusur veya ihmalinin ispatı davacıya aittir²¹.

Taşıyanın sorumluluğu, sadece deniz yolu ile taşımanın sebebiyet verdiği zararı doğuran olaylara ilişkindir. Zararı doğuran olayın deniz yolu ile taşımadan meydana geldiğini ve zararın miktarını ispat davacıya düşer²².

D. “Opt-out” Klozu

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,

¹⁸ 2002 Protokol, Madde: 5.

¹⁹ 2002 Protokol, Madde: 4/1 (a)- (b).

²⁰ 2002 Protokolü'nün 6 maddesi, Konvansiyon'un 7. maddesinde düzenlenen sorumluluğun sınırlarını değiştirmektedir.

²¹ 2002 Protokol, Madde: 4/2.

²² 2002 Protokol, Madde: 4/6.

eğer bu hakkını kullanacak ise, IMO Genel Sekreterine kabul edilen sorumluluk sınırını veya sorumluluk sınırı bulunmadığını bildirmekle mükelleftir²³.

E. El Bagajların veya Araçların Hasar veya Zıyayı

2002 Protokolü'nün 7. maddesi, Konvansiyonun 8. maddesini değiştirmek suretiyle el bagajların veya araçların uğradığı hasar ve ziyadan doğan sorumluluk sınırı konusunda aşağıda belirtilen düzenlemeleri getirmektedir²⁴ ;

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 veya 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 indirilir.

F. Hesaplama Birimi

2002 Protokolü'nün 8. maddesi, Konvansiyon'un 9. maddesinde yer alan sorumluluk sınırlarının hesaplama birimini yeniden düzenlemektedir. Bu madde gereğince, Konvansiyon'da hesaplama birimi olan frank yerine Milletlerarası Para Fonu tarafından tarif olunan Özel Çekme Hakkı ikame edilmiştir.

Protokolü'nün 3/1, 4bis/1, 7/1, 8. maddelerinde belirtilen meblağlar, davanın açıldığı mahkemenin bulunduğu devletin milli parasına çevrilirken, Özel Çekme Hakkının, hükmün verildiği veya taraflarca kabul edilen tarihteki değeri esas alınır. Milletlerarası Para Fonu'na üye olan akit devletin milli parasının özel çekme hakkı olarak değeri, Milletlerarası Para Fonu'nun söz konusu tarihte kendi iş ve muamelelerinde uyguladığı değerlendirme usulüne göre hesaplanır. Milletlerarası Para Fonu'na üye olmayan bir Sözleşen Devlet'in milli parasının özel çekme hakkı olarak değeri ise, bu devlet tarafından tespit edilen tarzda hesap olunur²⁵.

Milletlerarası Para Fonu'na üye olmayan ve mevzuatı da birinci paragraf hükümlerinin uygulanmasına cevaz vermeyen bir devlet ise, bu Konvansiyonu onaması, kabulü, tasvip veya katılması sırasında veya bunları takip eden

²³ 2002 Protokol, Madde: 6.

²⁴ 2002 Protokol, Madde: 7.

²⁵ 2002 Protokol, Madde: 8/I

herhangi bir zamanda, birinci paragraf uyarınca hesaplama biriminin, 15 altın franka eşit olduğunu açıklayabilir. Bu paragrafta belirtilen altın frank, 65.5 miligram ağırlığında ve 900 milyem ayarında altını ifade eder. Altın frankın milli paraya çevrilmesi, ilgili devletin mevzuatına göre yapılır²⁶.

Birinci paragrafın son cümlesinde belirtilen hesaplamanın ve ikinci paragrafta belirtilen tahvilin yapılması ile bulunup taraf devletlerin milli parası üzerinden ifade olunan miktarın değerinin, mümkün olduğu nisbette madde 3 paragraf 1, madde 4bis paragraf 1, madde 7 paragraf 1, ve madde 8 deki miktarların gerçek değerine yakın değerde olması sağlanmalıdır. Taraf Devletler, birinci paragrafta göre yapılan hesaplama usulünü veya ikinci paragraf uyarınca yapılan tahvil sonucunu, duruma göre Konvansiyonu onama, kabul veya tasvip veya katılmaya ilişkin belgeleri tevdi sırasında ve bunlarda bir değişiklik olduğu takdirde Genel Sekreterliğe bildirirler²⁷.

G. Sorumluluğun Sınırına İlişkin Değişiklikler

2002 Protokolü, sorumluluğun sınırlarının ileriki yıllarda meydana gelebilecek değişikliklere hızla uygulanabilmesi için zımni bir kabul prosedürü düzenlemektedir. Zira, 1974 Konvansiyonun 20. maddesi gereğince, Sözleşen Devletlerden en az üçte birinin Konvansiyon'un yenilenmesi veya düzeltilmesini talep etmesi halinde ancak teşkilat bir konferans çağrısında bulunabilme imkanı sahiptir.

2002 Protokolünün 23. maddesi gereğince, Sözleşen Devletlerden en az yarısının ve ancak altıdan aşağı olmamak şartı ile sorumluluğun sınırlarının değiştirme talebi, IMO'ya üye Devletlere ve Sözleşen Devletlere bildirilir ve bu talep IMO Hukuk Komitesinde 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 Genel Sekreterliğine başvurarak bu değişikliği kabul etmediğini bildirdiği takdirde, bu değişiklik kabul edilmemiş olacaktır.

H. Bölgesel Ekonomik Entegrasyon (Uyum) Teşkilatı (Regional Economic Integration Organization)

2002 Protokolü ile ilk defa bir IMO Konvansiyonu'na, bölgesel ekonomik entegrasyon (uyum) teşkilatının²⁸ taraf olabileceği öngörülmektedir.

²⁶ 2002 Protokol, Madde: 8/II

²⁷ 2002 Protokol, Madde: 8/III

²⁸ Bölgesel ekonomik entegrasyon (uyum) teşkilatı, üye ülkelerin coğrafi yakınlıklarından ve ekonomilerinin birbirlerinin tamamlayıcı özelliğinden yararlanarak aralarındaki ticari,

2002 Protokolü'nün 19. maddesi gereğince, Hükümdar Devletler tarafından oluşturulan bir bölgesel ekonomik entegrasyonel (uyum) teşkilatı, 2002 Protokolü'nü onay, kabul veya uygun bulma veya katılma yolu ile taraf olabilir. 2002 Protokolü'ne taraf olan bir bölgesel ekonomik entegrasyonel (uyum) teşkilatının sözleşen taraf olarak hak ve yükümlülükleri bulunur.

I. Konvansiyon'un Adı

2002 Protokolü'nün 15. maddesi gereğince, Konvansiyon'un adı, "Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında Atina Konvansiyonu, 2002" olarak değiştirilmekte olup, 2002 Protokolü Teşkilat Merkezinde 1 Mayıs 2003 tarihinden 30 Nisan 2004 tarihine kadar imzaya ve daha sonra katılmaya açık kalacaktır²⁹.

III. Sonuç

Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri, Türk Ticaret Kanunu'nun 1119-1132 . maddeleri arasında düzenlenmektedir. Bu düzenleme, Mehaz 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu içerisinde yer alan hükümlere dayanır. 1986 yılında Mehaz Kanunda yapılan değişiklikler ile 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyon'u ve Protokollerde yer alan hükümler esas alınarak değiştirilmiş ve bu suretle Mehaz Alman Ticaret Kanunu'nun milletlerarası hukuka uygunluğu sağlanmıştır.

Türk Hukuku açısından ele alındığında, Türkiye 1974 Atina Konvansiyon'u'na taraf olmadığı gibi, Protokolleri de sonradan onaylamış değildir . Deniz yolu ile yolcu ve bagaj taşıma sözleşmeleri, halen çağın ve ihtiyaçların gerisinde kalmış maddeler ile düzenlenmektedir. Bu itibarla, Konvansiyon'a 2002 Protokol ile getirilen yeniliklerinde hukukumuzda herhangi bir etkisi bulunmamaktadır. Ancak 2002 Protokolü, 1 Mayıs 2003 tarihinden 30 Nisan 2004 tarihine kadar imzaya ve daha sonra da katılmaya açık kalacağından, Protokol'ün değerlendirilerek ele alınması ve Türk Ticaret Kanununun revizyonu sırasında, bu son değişikliklerinde nazara alınarak çağın gereksinmelerini karşılayan bir Türk Ticaret Kanunun yürürlüğe girmesi gerekir.

ekonomik, bilimsel ve teknolojik işbirliğini geliştirmek amacı ile meydana getirdikleri bir birliktir. Üye ülkeler, arasındaki işbirliği Protokol ile kurulmaktadır. Örneğin; 1992 yılında kurulmuş Karadeniz Ekonomik Entegrasyonel Teşkilatı bir bölgesel ekonomik uyum teşkilatıdır.

²⁹ 2002 Protokol, Madde: 17.