

DENİZYOLUYLA YOLCU TAŞIMALARINDA TAŞIYANIN ÖLEN YOLCUNUN BAGAJINI KORUMA YÜKÜMLÜLÜĞÜNE DAİR KISA BİR DEĞERLENDİRME

Arş. Gör. Tekincan Akif Karaarslan*

Özet

Denizyoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde yolcuların taşıyanlara karşı korunması ve taraflar arasındaki dengenin gözetilmesi bakımından deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri 2002 tarihli “Deniz Yoluyla Yolcuların Taşınmasına dair Atina Konvansiyonu” akdedilmiş ve uluslararası taşımacılık ile yeknesaklık sağlamak isteyen kanun koyucu Türk Ticaret Kanunu’nun 1247-1271 maddeleri arasında yer alan “Deniz Yoluyla Yolcu Taşınması” hükümlerini mezkûr Konvansiyon’dan almış ancak mülga kanun döneminde var olan “ölen yolcunun bagajının korunmasını düzenleyen” 1130. maddeyi karayoluyla yolcu taşımalarını düzenleyen m.915’e atıfla 6102 sayılı Kanun’a aktarmıştır. Bu çalışmada Mülga Kanun ile karşılaştırılmalı olarak deniz yoluyla yolcu taşımalarında yolcunun taşınma esnasında ölmesi üzerine taşıyanın yolcu bagajı üzerindeki koruma yükümlülüğü incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Yolcu Taşıma, Yolcu Bagajı, Taşıyanın Sorumluluğu, Ölen Yolcu.

* Kırklareli Üniversitesi Özel Hukuk Bölümü Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Elemanı, akifkaraarslan@klu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5594-0380.



A BRIEF EVALUATION OF THE CARRIER'S OBLIGATION TO PROTECT THE DECEASED PASSENGER'S BAGGAGE IN PASSENGER CARRIAGE BY SEA

Abstract

In order to protect the passengers against the carriers and to observe the balance between the parties in contracts of carriage of passengers by sea, the Athens Convention on the Carriage of Passengers by Sea dated 2002” was concluded and the legislator, who wanted to ensure uniformity with international transport, transferred the provisions of “Carriage of Passengers by Sea” between Articles 1247-1271 of the Turkish Commercial Code from the aforementioned convention. However, the legislator transferred Article 1130, which existed under the abrogated law “regulating the protection of the baggage of the deceased passenger”, to Law No. 6102 by referring to Article 915 regulating the carriage of passengers by road. In this study, the protection obligation of the carrier on the passenger baggage upon the death of the passenger during the carriage of the passenger in passenger carriage by sea is analysed in comparison with the abrogated law.

Keywords: Contract of Carriage of Passengers by Sea, Carriage of Passengers, Passenger Baggage, Carrier's Liability, Deceased Passenger.

Extended Summary

The primary performance obligation of the carrier in contracts of carriage of passengers by sea is to transport the passenger safely to the port of destination. The Turkish Commercial Code and the Convention stipulate that the carrier is liable in the event of the death of the passenger or the loss or

damage of his baggage and the limits of this liability. However, in cases where the passenger dies during the carriage but the baggage is not lost or damaged, the liability regime of the carrier on the baggage of the passenger is not included in the Convention and the said situation is left to the national law of the countries. Article 1255 of the Turkish Commercial Code with the marginal heading “Baggage of the Deceased Passenger” states that Article 915 of the Turkish Commercial Code shall apply in the event of the death of the passenger during the journey. The aforementioned Article 915 stipulates that in the event of the death of the passenger during the voyage, the carrier shall, in order to protect the interests of the heirs, take the necessary measures for the preservation of the baggage and goods belonging to the passenger in good condition until they are delivered to the relevant persons. It should be noted that the carrier shall be subject to other baggage liability, since the cabin baggage, which was in the possession of the passenger before his/her death, will now have the status of other baggage delivered to the carrier since the possession directly passes to the carrier and the liability will be determined accordingly. Here, the first thing that the carrier or the captain of the carrier should do is to ensure the safety of the baggage and the necessary measures should be taken to ensure the safety of the baggage after the death of the passenger. In this case, if the baggage of the deceased passenger is cabin baggage, the storage area where the baggage delivered to the carrier is stored should be used in order to prevent loss or damage to the baggage. Then, the carrier or the captain should issue the documents related to the baggage and these documents should include the content, value, ownership, quantity, destination and the place where the baggage is safely stored and the ownership status of the baggage. If the carrier breaches this obligation, he shall be liable in accordance with the provisions on loss and damage of baggage in the carriage of passengers by sea under the Turkish Commercial Code.

Giriş

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyanın asli edim yükümlülüğü yolcunun varma limanına sağ salim taşınmasıdır. Ancak yolcunun beraberindeki bagajının taşınması da taşıyanın sağ salim taşınması yükümlülüğü ile iç içe geçmiştir. Bu nedenle taşıyanın yolcudan yolculuğun başlangıcında teslim aldığı valizi varma limanında yolcuya aynen teslim

etmekle ve taşıyana teslim edilmeyen bagajı da tıpkı teslim edilmiş bagaj gibi sağ salım taşımakla mükellef olduğu kabul edilmektedir¹. TTK ve Konvansiyon yolcunun ölümü yahut bagajının zayi olması-hasar görmesi durumunda taşıyanın sorumlu olduğunu ve bu sorumluluk sınırlarını hüküm altına almıştır. Bununla birlikte yolcunun taşıma faaliyeti esnasında öldüğü fakat bagajının zayi olmadığı ya da hasar görmediği durumlarda taşıyanın yolcunun bagajı üzerinde ne gibi bir sorumluluk rejimine tabi tutulacağı Konvansiyon 'da yer almamış, mezkûr durum ülkelerin milli hukuklarına bırakılmıştır. Ancak 6102 sayılı TTK kanaatimizce isabetli şekilde mülga 6762 sayılı TTK döneminden beri yolcunun ölümü ya da bagajın zayi olması, hasar görmesi durumundan ayrı olarak ölen yolcunun bagajının korunması gerektiği anlayışını sürdürmüştür. Ancak Çalışmada önce bagaj kavramı ele alınacak ardından taşıyanın ölen yolcunun bagajı hakkındaki koruma yükümlülüğü açıklanacaktır.

I. Bagaj Kavramı

Öğretide bagajın yolcunun yanı sıra getirdiği eşyalardan oluştuğu ve yolcuyla beraber gemide taşınan eşya olduğu belirtilmektedir². Bagajın, Konvansiyon m.1/V ve TTK m. 1250'de eşya taşıma sözleşmesi gereğince taşınan mallar, araçlar ve canlı hayvanlar hariç olmak üzere bir taşıma sözleşmesi gereğince taşıyan tarafından taşınan herhangi bir eşya ya da araç anlamına geldiği belirtilmiş ayrıca bagajın türüne göre taşıyanın sorumlu olacağı sorumluluk sınırları getirilmiştir³. Yine Konvansiyon m. 1/VI' da

- 1 Tamer Bozkurt, *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara: Yetkin Yayınları, 2021, s. 233 vd.
- 2 Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul: 17. Baskı, Filiz Kitapevi, 2022, s. 445; Kerim Atamer, "2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi", *BATİDER*, XXIV/III (2008), s. 142; İlknur Uluğ Cicim, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi", *MÜHFHAD*, 18/2 (2012), s. 529.
- 3 Bagajın Zayi olması ve hasara uğramasının Konvansiyon hükümlerine eklenmesinin tarihi açısından: Denizyoluyla yolcu taşıma kurallarının yeknesaklaştırılması amacı ilk defa 1907 yılında Venedik Konferansı'nda dile getirilmiş ancak yalnızca söylem ile kalmıştır. Daha sonra CMI aracılığıyla 1951 yılında Napoli Konferansı'nda bu konu hakkında önemli bir gelişme yaşanmış ve Fransa'nın başında olduğu bir komisyonunun söz konusu kurallar üzerinde çalışması gerektiğine karar kılınmıştır: Rayegan Kender, "Denizyolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi (29 Nisan 1921 Tarihli Brüksel Konvansiyonu)", *İÜHFHM* 3-4 (2008), s. 720; Fransa'nın konudaki hızlı çalışmaları üzerine örnek bir metin hazırlanmış metnin üzerine 1955 Madrid ve 1957 Brüksel Konferanslarında bir takım tartışma ve

kabin bagajının ve m. 5'te kıymetli eşyanın da bagaj sayıldığı müstakil bir madde de tanımlanarak hüküm altına almıştır⁴. Kabin bagajı Konvansiyon m.1/VI ve TTK m. 1250/II'da yolcunun kendi zilyetliğini sürdürdüğü eşya olarak tanımlanmış ve niteliğin belirlenmesinde zilyetlik kavramı esas alınmıştır⁵. Diğer bagaj kavramı ise açıkça tanımlanmamış ancak öğretide taşıma süresinin tanımından hareketle diğer bagajın taşıyanın taşıma süresi boyunca zilyetliğinde bulunan bagaj olarak ifade edilmiştir⁶.

gelişmeler yaşanmış daha sonra ise 1961 Konferansı'nda bu taslak metin nihai halini almıştır: Melda Taşkın, Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Doğan Sorumluluğu, İstanbul: On İki Levha Yayınevi, 2016, s. 11; 1961 Konvansiyonunda yolcuların bedensel zararlar hüküm altına alınmış lakin İngiliz delegelerin talebi üzerine bagaj ziya ve hasarının bu denli önemli olmadığı gerekçeleri ile Konvansiyon kapsamına bu husus alınmamıştır: Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel, Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt1: Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri-Bibliyografya-Mahkeme Kararları, İstanbul: Onikilevha Yayınevi, 2013, s. 247:Daha sonra bagaj ziya ve hasarının da yeknesaklaştırılmasının önemli yaşanan gemi kazalarıyla ortaya çıkmış söz konusu durum açıklığa kavuşturulmak 1967 yılında Brüksel'de başka bir konferans yapılmış ancak hazırlanan taslak yeterli katılım olmadığından dolayı yürürlüğe girememiştir: Atamer ve Süzel, s. 247; Var olan sözleşmeler uygulamadaki ihtiyacı karşılamaktan uzak olduğundan, 1961-1967 Sözleşmelerinden farklı olarak hem yolcuların uğradığı bedensel zararları hem de bagaj ziya ve hasarını hüküm altına almak için 1974 Atina Sözleşmesi kabul edilmiştir: Taşkın, s. 12; Atamer ve Süzel, s. 247; Yine 1974 protokollerine ek olarak 1976 ve 1990 protokolleri yapılmış olsa da amaca ulaşamamış 1974 Atina Sözleşmesi deniz yolu yolcu taşımaları bakımından kısa zamanlı bir değişiklik getirmiş şartlar değişmesi ve ilerleyen teknoloji ve artan taşımalarla birlikte ortaya çıkan büyük gemi facaları da yeni bir Konvansiyon yapılması gerektiği gözler önüne sermiştir: Herald of Free Enterprise" adlı gemi, 1987'de yaşadığı talihsiz kaza sonucu batmış, kazada 193 yolcu hayatını kaybetmiştir aynı zamanda yolculara ait çok sayıda araç da kullanılmaz hale gelmiştir. MV Herald of Free Enterprise Report of Court No. 8074, Department of Transport, Printed in the United Kindom for Her Majesty's Stationery Office <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/54c1704ce5274a15b6000025/FormalInvestigation_HeraldofFreeEnterprise-MSA1894.pdf> (17.07.2023) Nihayet, 1999 Montreal Sözleşmesi hükümleri temel alınarak hazırlanan 2002 Tarihli Konvansiyon hazırlanmış ve bu konvansiyon hükümleri çağın gereklerine ayak uydurma ve yolcuların menfaatlerini daha da pekiştirme gayesi gütmüştür: Taşkın, s. 13.

- 4 Mertol Can, Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara: İmaj Yayınları, 2001, 44 vd.
- 5 Can, s. 44; İsmail Demir, 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Denizyoluyla Yolcu Taşıma, Ankara: Yetkin Yayınları, 2020, s. 230; Taşkın, s. 100; Canan Özlem Ilgın, "Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme", İTÜSBD, 12/2 (2007), s. 241; Yazıcıoğlu, s. 271; Kabin bagajı sıfatının kazanılmasında sadece yolcunun kamarası içinde aranmaması, herhangi bir şekilde yolcunun zilyetliğinde, hakimiyetinde ya da gözetiminde olabileceği yönünde: bkzn. Uluğ Cicim, s. 530.
- 6 Atamer, s. 143; Demir, s. 232; Taşkın, s. 103.

II. Ölen Yolcunun Bagajı

“Ölen Yolcunun Bagajı” kenar başlıklı TTK m.1255 yolcunun yolculuk sırasında ölmesi durumunda TTK m.915’in uygulanacağını belirtmektedir⁷. Mezkûr m.915 ise yolcunun, yolculuk sırasında ölmesi durumunda taşıyanın, mirasçılarının çıkarlarını korumak için yolcuya ait bagaj ile eşyayı ilgililerine teslim edinceye kadar bunların iyi hâlde korunmaları için gerekli önlemleri alacağını hükme bağlamaktadır⁸. Her ne kadar deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinin asli edimi yolcu taşıma, ikincil edimi de bagajların taşınması olsa da söz konusu durumda yolcunun hayatta olmasına rağmen ölen yolcunun bagajı “bagajmış” gibi taşıyan tarafından⁹

- 7 Ancak 2002 tarihli Konvansiyon’ da taşıyanın ölen yolcunun bagajını koruma yükümlülüğüne dair herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Kanaatimizce söz konusu hüküm eksikliği uygulanacak hukuk kurallarını yeknesaklaştırmak isteyen Konvansiyon bakımından eksiklik teşkil etmektedir; Ayrıca belirtmek gerekir ki kanaatimizce yolcunun yolculuk esnasında tüm çağrılara rağmen gemide bulunmaması durumunda da söz konusu madde gündeme gelmelidir. Bu durumda yolcu hemen gaip sıfatını kazanmasa da bagajının korunması bakımından ilgili hüküm onun lehine olacaktır.
- 8 Taşkın, s. 44, dn. 147; Yazıcıoğlu, s. 440; Hüseyin Ülgen, Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1985, s. 29; ilgili müellif yolcunun ölmesi durumunda sözleşmenin artık sona ermiş olacağını mirasçılardan yeterince korunması bakımından kanun koyucunun böyle bir hüküm sevk ettiği görüşünde olduğunu belirtmektedir: yine aynı yönde: Ülgen, Hava Taşıma, s. 87; Ahmet Zeyneloğlu, Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara: Olgaç Matbaası, 1980, s. 230; Fevzi Topsay, Deniz Ticareti Hukuku I, İstanbul: Legal Yayınları, 2020, s. 532; Hacı Kara, Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul: On İki Levha Yayınevi, 2020, s. 272; Yazıcıoğlu, s. 440; Uluğ Cicim, s. 530; İsbetli bir şekilde mezkûr madde 1255’in vekalet sözleşmesinde özeni düzenleyen TBK m.513/II’in özel görünümü olduğu yönünde: Demir, s. 178; Can, s. 69; Taşkın, s. 79; Ülgen ise mülga m.815 (6102 m.915)’de yolcunun kaza sonucunda ölmesi durumunda taraflar arasında yolcu taşıma sözleşmesinin sona ereceğini, mirasçıların yeterince korunması için kanunun böyle bir hüküm sevk ettiğini belirtmekte ve taşıyıcının ölen yolcuya ait bagajın korunması için gereken tedbirleri almaması nedeniyle ortaya bir zarar çıkması durumunda mirasçıların akde aykırılık hükümlerine göre taşıyandan talepte bulunulabileceğini belirtmektedir. Yine aynı müellif yolcunun kaza ya da kaza dışındaki bir sebepten ölmesi durumunda ayırım yapılmaması gerektiğini her iki olayda da taşıyanın bu yükümlülüğü üzerinde taşıdığını belirtmektedir: Hüseyin Ülgen, Hava Taşıma Hukuku. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, 1987, 87; Yine öğretilde bu durumun ölüm ile sınırlanmaması gerektiği taşıyanın, yolcunun kendi bagajını koruyamayacak derecede yaralanması durumunda da bagajı koruma yükümlülüğünün olduğu belirtilmiştir: Gönen Eriş, Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıma Hukuku, Ankara: Seçkin Yayınları, 2015, s. 1052.
- 9 Mülga 6762 sayılı kanun döneminde ilgili maddeyi karşılayan düzenlemede ölen yolcunun bagajının korunması mükellefiyeti kaptana verilmişti. Buna karşılık, 6102

özenle taşınmalıdır. Çünkü yolcunun ölümü özel bir durumu ortaya çıkaracak ve bagaj yolcunun zilyetliğindeyken kabin bagajı hükümleri uygulanırken artık zilyetlik doğrudan taşıyana geçtiğinden taşıyana teslim edilmiş diğer bagaj statüsüne geçecek ve böylece taşıyan, bagaj bakımından bu yeni sınırlarda sorumlu olacaktır¹⁰. Kanaatimizce burada taşıyanın ya da taşıyanın adamı olan kaptanın yapması gereken ilk husus bagajın güvenliğini sağlamak ve yolcunun ölümünden sonra bagajın güvenliğini sağlamak için gerekli önlemler almaktır¹¹. Bu durumda ölen yolcunun bagajı kabin bagajı ise bagajın kaybolmasını veya hasar görmesini önlemek için uygun olarak taşıyana teslim edilen bagajların koyulduğu depolama alanı kullanılmalı daha sonra taşıyan ya da kaptan bagajla ilgili belgeleri düzenlemeli bu belge ise bagajın içeriğini, değerini, sahipliğini, miktarını, varış noktasını ve bagajın güvenli bir şekilde saklandığı yer ve sahiplik durumu gibi ibareleri içinde barındırmalıdır¹². Mezûr belgeler ise ilgili mirasçılar ve taşıyan arasında çıkacak olası bir ihtilafta delil olarak kullanılabilir.

Daha sonra yine bir ayırım yapılmalı ve yolcunun yakınlarının gemide yolcu olup olmadığı değerlendirilmelidir. Yakınları gemide yolcu olarak bulunmuyorsa ivedi şekilde yakınlarıyla iletişim kurulmalı, yolcunun ölümü

sayılı TTK ise m.1255'te m.915'e atıfta bulunmuş, bu minvalde ölen yolcunun bagajından fiili taşıyanı sorumlu tutmuştur. : Atamer, s. 157; Kanaatimizce kaptan da taşıyanın adamı sayıldığından aynı yükümlülük kaptana da yüklenmelidir; Alman Reform Kanunundan önce HGB § 675 Ölen kişinin gemide bulunan seyahat eşyalarıyla ilgili olarak, kaptanın mirasçılarının çıkarlarını uygun şekilde gözetmesi gerektiğini düzenliyor ve kaptanın seçmesi gereken tedbirler arasında, geride kalan seyahat eşyalarının envanterinin çıkarılması, saklanması ve mirasçılara veya ilgili miras yetkilisine gönderilmesi gibi tedbirler zikrediliyordu: Georg Schaps, Hans Jürgen Abraham, Das Deutsche Seerecht, Berlin: 2. Cilt, Walter de Gruyter 1962.s. 825.

- 10 Atamer, s. 157; Demir, s. 178: ilgili müellif isabetli şekilde taşıyanın sorumluluğunun ağırlaştığını belirtmektedir; yani söz gelimi yolcunun seyir esnasında kabininde bulunan diz üstü bilgisayar, şahsi eşyaları ve değerli eşyaları da kabin bagajı statüsünden çıkacak artık zilyetlik taşıyana ait olduğundan taşıyana teslim edilmiş diğer eşya statüsünde işlem görecektir; Taşıyanın kendisine teslim edilen bagaj ise yine aynı statüde ve sorumluluk sınırında işlem görmeye devam edecektir.
- 11 Ancak belirtmek gerekir ki TTK md. 1255'in atıf yaptığı ve ölen yolcunun bagajının korunmasını hüküm altına alan TTK md. 915 taşıyıcının sorumlu olduğunu belirtmektedir. Bu hükümden hareketle ölen yolcunun bagajının korunması bakımından taşıyanı temsil eden kaptanın işlem yapabileceği gibi asıl yetkili olan taşıyanın görevlendirildiği bir başka çalışan da bu işleri yürütebilir.
- 12 Kanaatimizce düzenlenecek olan bu çizelge TBK m.508'de yer alan ve yürütülen işin hesabını vermeyi düzenleyen "hesap verme" kenar başlıklı maddenin özel bir görüşüm biçimidir.

ve bagajın durumu hakkında gerekli bilgilendirme yapılmalıdır. Ayrıca bu süreçte yakınlar bagajın nasıl teslim alınacağı bilgisi de verilmelidir. Zira bu yükümlülükler esasında TBK m.506/II vekiin üstlendiği iş ve hizmetleri özen yükümlülüğü çerçevesinde yürütmesi gerektiğine ilişkin düzenleme ile hüküm altına alınmaktadır. Yakınlarının gemide yolculuk yapıyor olması ihtimalinde ise TTK m.915/II hükmü uygulanmalı, yolcunun yakınlarının işlemleri denetlemesine izin verilmelidir¹³. Ancak her iki olasılıkta da yakınlarının kim olduğunun bilinmediği ya da tartışmalı olduğu durumlarda bagajın çabuk bozulma ihtimali varsa taşıyan bagajları tevdi edebilmelidir. Bu tevdi yerinin belirlenmesi konusunda öğretilerde taşıyanın tevdi yerinin “belirlenmesini isteyebileceğini” belirtmektedir¹⁴. Kanaatimizce de söz konusu durum her ne kadar uygulamaya ters olsa da yolcunun bagajı ticari mal olmadığından hükmün lafzı açıktır. Bu durumda alacaklı temerrüdünde yer alan ticari malların hakim izni olmadan ardiyeye tevdi edilebileceği TBK m.107/II uygulanamayacak ve taşıyan hakim iznini aldıktan sonra malı kendisine en yakın ardiyeye tevdi edebilecektir¹⁵. Ancak bu durum taşıyan için oldukça külfetli bir sonucu ortaya çıkaracaktır çünkü gemi hareket halindeyken para kazanmaktadır.

Şayet taşıyan bu mükellefiyetlerine aykırı davranırsa bagajın zayi olması ya da hasar alması söz konusu olmasa dahi hak sahibi olan mirasçılara karşı sorumluluk altına girecektir¹⁶. Burada altı çizilmesi gereken diğer husus taşıyanın yolcu hayattayken yolcunun bagajından TTK bakımından sorumlu olduğu durumlarda yolcunun ölmesi durumunda bagaj bakımından mirasçılara karşı da TTK kapsamında sorumlu tutulup tutulmayacağı durumudur. Kanaatimizce bu durumda mirasçıya yolcunun ölümü

13 Atamer, s. 157; Demir, s. 179; Can, s. 69; Yazıcıoğlu, s. 440; Ülgen, Kara Taşıma, s. 18: ilgili müellif bu beyannameyi ayrıca yolcu yakının talep edebileceğini belirtmektedir; Kara, 272.

14 Demir, s. 179; ancak belirtmek gerekir ki tevdi hakkı borçluya kendi fiili ile borçtan kurtulma imkânı sağlamaktadır. Bu bakımdan tevdi taşıyan bakımından bir hak olup bir yükümlülük teşkil etmemektedir. Taşıyan tevdi hakkını kullanıp kullanmamakta serbesttir: Fikret Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 27. Baskı, Ankara: Yetkin Yayınları, 2022, s. 1155.

15 Belirtmek gerekir ki bu tevdi ile artık taşıyan TTK md. 1255'in atfıyla sorumlu olduğu TTK md. 915'te ki sorumluluğundan kurtulacaktır. Zira tevdi borçluyu borçtan kurtarmakta ve onun borcunu ifa etmiş gibi bir işlem görmektedir: Eren, s. 1156.

16 Demir, s. 179.

durumunda hakkın geçeceği kabul edilmeli ve kabin bagajının zilyetliği de taşıyana geçmiş olacağından taşıyan diğer bagajın sorumluluk sınırları uyarınca sorumlu olacaktır¹⁷.

Sonuç

Taşıyanın yolcu ve beraberindeki bagajı özenle ve sağ salim taşıma borcu yalnız yolcu tarafın yaşaması ihtimaline bağlı bir borç olarak tanımlanmamalıdır. Zira bu takdirde yolcunun gemide taşınması esnasında herhangi bir sebepten hayatını kaybetmesi ancak bagajının zayı olmadığı yahut hasar görmediği durumlarda taşıyanın nasıl hareket edeceği hususunda bir boşluk ortaya çıkacaktır. İşte bu nedenle kanun koyucu kanaatimizce de oldukça olarak denizyoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde de “ölen yolcunun bagajının korunması” prensibini getirmiş ve yeknesaklık sağlamak amacıyla söz konusu yükümlülüğü düzenleyen m.1255’te karayoluyla yolcu taşımalarında mezkûr durumu düzenleyen TTK m.915’e atıfta bulunmuştur. Bu durumda taşıyan, taşıdığı yolcunun ölmesi durumunda kendi zilyetliğinde bulunan bagajdan diğer bagaj hükümlerine tabi olarak sorumlu olduğu gibi yolcunun kabin bagajı da kendi zilyetliğine geçtiğinden bu tür bagajlardan da diğer bagaj hükümlerince sorumlu olacaktır. Bu takdirde taşıyan ilk olarak bagajın içeriğini belirtecek yolcunun yakınları da gemide taşınıyorsa bu içeriği denetmelerine izin verilecektir. Taşıyan uyumsuzluk çıkması durumunda da bagajı en yakın ardiyeye tevdi edecektir. Kanaatimizce buna benzer bir hükmün Konvansiyon’da yer alması gerekmektedir. Zira böylece durum milli hukuka bırakılmamış olacak ve Konvansiyon’ un hedeflediği yeknesaklaştırma amacına bir adım daha yaklaşmış olacaktır.

17 Demir, s. 581; Demir, s. 178; Bu durumda TTK md. 1263 gereği taşıyan ölen yolcunun aracını taşımaktaysa araç içinde ve üzerinde taşınan her çeşit bagajın uğradığı zıya ve hasardan doğan sorumluluğu 12.700 Özel Çekme Hakkı olacak, artık kendi zilyetliğinde olan kabin bagajı diğer bagaj sayıldığından ve ayrıca yolculuk başında teslim edilen bagaj varsa bu bakımdan sorumluluğu ise 3.375 Özel Çekme Hakkını aşamayacaktır. Görüldüğü üzere ölen yolcunun kabin bagajının artık ölüm durumunda taşıyanın zilyetliğine geçmesi durumu taşıyan lehinedir zira kabin bagajı bakımından sınır 2.250 Özel Çekme Hakkıyken diğer bagaj bakımından Özel Çekme Hakkı sınırı 3.375’tir. Aksi yönde: Taşkın, s. 147; yazar Taşıyan mirasçılarının korunması için getirilen bu hükmü ihlal eder ve zarara sebebiyet verirse mirasçılar sözleşmeye aykırılık hükümlerine başvurarak zararını tazmin edebileceğini belirtmektedir: aynı yönde Ülgen, Kara Taşıma, s. 18.

Kaynakça

- Atamer, Kerim. "2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi". BATİDER. XXIV/ III (2008) 103-213.
- Atamer, Kerim/Süzel, Cüneyt. Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt 1: Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri-Bibliyografya-Mahkeme Kararları. İstanbul: On İki Levha Yayınevi, 2013.
- Bozkurt, Tamer. Deniz Ticareti Hukuku. Ankara: Yetkin Yayınevi, 2021.
- Can, Mertol. Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi. Ankara: İmaj Yayınları, 2001.
- Demir, İsmail. 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Denizyoluyla Yolcu Taşıma. Ankara: Yetkin Yayınları, 2020.
- Eren, Fikret. Borçlar Hukuku Genel Hükümler. Ankara: 27. Baskı Yetkin Yayınları, 2022.
- Eriş, Gönen. Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıma Hukuku. Ankara: Seçkin Yayınları, 2015.
- Ilgın, Canan Özlem. "Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme". İTÜSBD 12/2 (2007) 231-258.
- Kara, Hacı. Deniz Ticareti Hukuku. İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2020.
- Schaps, Georg; Abraham, Hans Jürgen. Das Deutsche Seerecht. Berlin: 2. Cilt, Walter de Gruyter, 1962.
- Taşkın, Melda. Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Doğan Sorumluluğu. İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2016.
- Topsoy, Fevzi. Deniz Ticareti Hukuku I. İstanbul: Legal Yayınları, 2020.
- Uluğ Cicim, İlknur. "Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi". MÜHFHAD. 12/2 (2012) 525-544.
- Ülgen, Hüseyin. Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma. Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1985. (Kara Taşıma)
- Ülgen, Hüseyin. Hava Taşıma Hukuku. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, 1987. (Hava Taşıma)
- Yazıcıoğlu, Emine. Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku. İstanbul: 17. Baskı, Filiz Kitapevi, 2022.
- Zeyneloğlu, Ahmet. Uygulamalı Taşıma Hukuku. Ankara: Olgaç Matbaası, 1980.
- Elektronik Kaynaklar
(https://assets.publishing.service.gov.uk/media/54c1704ce5274a15b6000025/FormalInvestigation_HeraldofFreeEnterprise-MSA1894.pdf)