

DENİZDE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRI

Av. Salih ÖNDER*

* Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Deniz Hukuku) Anabilim Dalı
Doktora Öğrencisi.

Ö Z

Denizde yolcu taşıma sözleşmesi, taşıyanın deniz taşımacılığına özgü rizikoları göze almasını ve diğer yolcu taşıma sözleşmelerinden farklı tür ve oranlarda sorumluluğu üstlenmesini de beraberinde getirmektedir. Buna karşın denizde yolcu taşımacılığının bir meslek olarak yapılabilmesi için taşıyanın sorumluluğunun uluslararası kabul görmüş kurallar ile önceden belirlenmiş ve belirli bir miktar ile sınırlandırılmış olması da gerekmektedir. Bu anlamda denizde yolcu taşımacılığında doğabilecek hukuki uyuşmazlıkların çözümü için sorumlulukla ilgili kuralların taşıyan ve yolcu tarafından sözleşme kurulmadan önce bilinmesi büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda çalışmamızın amacını, denizde yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğunun sınırının 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile 1974 tarihli Atina Konvansiyonu çerçevesinde incelenmesi oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yolcu Taşıma, Taşıyanın Sorumluluğu, Atina Konvansiyonu, Sorumluluğun Sınırlandırılması, Özel Çekme Hakkı.



ABSTRACT

In the contract for the carriage of passengers by sea, carrier is obliged to under take certain risks specific to its nature and different types and rates of liability in comparison with other carriage of passengers contracts. However, for the maintenance of the carriage of passengers by sea as a profession, the boundaries of such liability should be pre-defined in line with the international rules and limited to certain amount. In this context, it is critically important for the settlement of legal disputes arising from carriage of passenger by sea that both the carrier and the passenger should be aware of the rules and conditions governing liability in advance of the conclusion of a contract. For this reason, the goal of this study is to analyse the limitation of the liability of the carrier under the Turkish Commercial Code numbered 6762 and Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974.

Keywords: Carriage of Passengers, Carrier Liability, Athens Convention, Limitation of Liability, Special Drafting Right.

GİRİŞ

Denizde yolcu taşıma sözleşmesi genel anlamda, taşıyanın yolcu veya yolcu ile birlikte bagajının bir yerden diğerine deniz yoluyla taşınmasını taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlanmaktadır^[1]. Bu sözleşmeyi diğer yolcu taşıma türlerinden ayıran en önemli unsur, sözleşme konusu yolcu taşımacılığının denizde ve gemi ile yapılmasıdır. Bu özel durum taşıyanın, deniz taşımacılığına özgü rizikoları göze almasını ve diğer yolcu taşıma sözleşmelerinden farklı tür ve oranlarda sorumluluğu üstlenmesini de beraberinde getirmektedir.

Denizde yolcu taşımacılığı, bir ülkenin kendi karasularının dışında veya ülkeler arasında yapıldığında uluslararası bir yöne sahip olur ki bu durum taşıyan tarafından, deniz taşımacılığına özgü daha büyük rizikoların göze alınması ve dolayısıyla daha yüksek oranlarda sorumluluğun üstlenilmesi anlamına gelmektedir. Buna karşın denizde yolcu taşımacılığının bir meslek olarak yapılabilmesi için taşıyanın sorumluluğunun uluslararası kabul görmüş kurallar ile önceden belirlenmiş ve belirli bir miktar ile sınırlandırılmış olması da gerekmektedir. Bu anlamda denizde yolcu taşımacılığında doğabilecek hukuki uyumsuzlukların çözümü için sorumlulukla ilgili kuralların taşıyan ve yolcu tarafından sözleşme kurulmadan önce bilinmesi büyük önem taşımaktadır. Günümüzde ise denizde yolcu taşımacılığı ile ilgili uluslararası kabul görmüş^[2] kuralların en güncel olanı 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyonu^[3] ve 2002 yılında yapılan bu Konvansiyonun Protokolüdür. Atina Konvansiyonu denizde yolcu ve bagajlarının taşınmasında yolcu ile taşıyan arasındaki ilişkileri düzenleyen son yıllardaki en önemli uluslararası gelişmedir^[4].

Bu bağlamda çalışmamızın amacını, denizde yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğunun sınırınının 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)

- [1] “Bu nedenle, geminin tamamı veya belirli bir kısmının yolcu taşımak üzere bir kimseye tahsisi veya bir kimseye belirli miktarda yolcu taşıma hakkının verilmesi hallerinde yolcu taşıma sözleşmesi söz konusu olmaz. Bu gibi sözleşmelere TTK. 1131 m. ye göre mahiyetine aykırı düşmedikçe, navlun sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır.” Kender, R.- Çetingil, E.: Deniz Ticaret Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, İstanbul 2009, (“Kender- Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku” olarak anılacaktır.), s. 160.
- [2] Atina konvansiyonuna bu güne kadar toplam 34 devlet taraf olmuştur. Konvansiyona taraf olan ülkelerin listesi için bkz. <http://www.imo.org> “Status of Multilateral Conventions and Instruments In Respect of Which The International Maritime Organization or Its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions”
- [3] 2002 Protokolü hükümleri ile birlikte konvansiyon “Atina Konvansiyonu” olarak anılacaktır. Konvansiyonun hükümleri için bkz. Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea , 1974, Passengers and Their Luggage, IMO Publication, 2003, Second Edition.
- [4] Luddeke, C.: Practical Guides Marine Claims, London 1996, s. 191.

ile Atina Konvansiyonu çerçevesinde incelenmesi oluşturmaktadır.^[5] Çalışmada taşıyanın sorumluluğunun sınırı; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa^[6] kaynaklık etmesi bakımından, Atina Konvansiyonunun hükümleri ve TTK hükümleri çerçevesinde değerlendirilecektir.

A. GENEL OLARAK TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Denizde yolcu taşımacılığı ile ilgili her ülkenin kendine özgü ve birbirinden az veya çok farklı kurallarının bulunması, ilk zamanlar normal karşılanırsa da, zamanla uluslararası deniz yolcu taşımacılığından kaynaklanan hukuki problemlerin çözümünü zorlaştıran bazen de engelleyen bir sorun haline gelmiştir. Diğer taraftan denizde yolcu taşımada, diğer taşıma türlerinde olduğu gibi, taşıyan karşısında sözleşmenin genellikle zayıf tarafını oluşturan yolcunun haklarının uluslararası kabul görmüş hukuk kuralları ile korunması ihtiyaçtan ziyade bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır.^[7]

Bu amaçla bir araya gelen denizci devletler, deniz yolcu taşımacılığında hukuki birliği sağlamak üzere Atina Konvansiyonunu hazırlamışlardır. Atina Konvansiyonu, Konvansiyonun 24. maddesi uyarınca yürürlüğe girmesi için yeterli kabul edilen, on devletin onaylaması ile 28/04/1987 tarihinde yürürlüğe girmesine^[8] rağmen henüz arzulanan sayıda devlet tarafından onaylanmamıştır^[9].

[5] Konunun 14/02/2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan ve 01/07/2012 tarihinde yürürlüğe girecek olan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu bakımından değerlendirilmesi ise çalışma kapsamında bulunmamaktadır.

[6] Yeni TTK olarak anılacaktır.

[7] Kender, R.: Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta (Tebliğ), Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Sigorta Hukuku Sempozyumu, İstanbul 24-25 Ocak 1985, s. 105., Ancak bu anlamda taşıyan karşısında korunması gereken konu sadece yolcunun kendisi değil aynı zamanda bagajdır. Yolculuk esnasında yanında genellikle bagajı da bulduğundan yolcunun bagajı ile ilgili haklarının da uluslararası hukuk kuralları ile korunması gerekmektedir. Kender, a.g.t., s. 105.

[8] Tetley, W.: International Maritime and Admiralty Law, Canada 2002, (“*Tetley, Maritime Law*” olarak anılacaktır.), s. 537.

[9] Gaskell-Debbatista-Swatton’a göre Konvansiyonun öngördüğü taşıyanın sorumluluğunun sınırları düşüktür ve yükseltilmelidir. Bu aynı zamanda Konvansiyonun çoğu devlet tarafından onaylanmamasının bir sebebidir. Gaskell, N.J.J-Debbatista, C.-Swatton, R.J.: Chorley and Giles’ Shipping Law, Institute of Maritime Law University of Southampton, London 1987, s. 330, Benzer görüş için bkz. Luddeke, a.g.e., s. 191., Schoenbaum, Thomas J. Admiralty and Maritime Law, Hornbook Series, Forth Edititon 2001, s.123, dn. 4., “*Konvansiyonun öngördüğü taşıyanın sorumluluğunun sınırları yeterli olmadığı için Kanada’da Konvansiyonu bu güne kadar onaylamamıştır.*” Dion, D.: Cruise Ships and Pleasure Boats: The Law in Canada, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 29, No. 2, April, 1998, s. 192. , Tetley’e göre ise “*Devletler bu mükemmel Konvansiyon ve 2002 Protokolüne taraf olmalıdır.*” Tetley, Maritime Law, s. 548.

Atina Konvansiyonunun hükümleri, Konvansiyona taraf olmamış Türkiye için bağlayıcı olmamakla birlikte, denizde yolcu taşımasında taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen TTK hükümlerinin yeterli olmadığı da düşünüldüğünde Türkiye'nin, Konvansiyon hükümlerine kayıtsız kalması da söz konusu değildir. Bu eksikliğin giderilmesi açısından Türkiye; doğrudan Konvansiyonun tarafı olabileceği gibi bazı devletlerin yaptığı gibi Konvansiyon hükümlerini iç hukukuna derç etme yolunu tercih edebilir. Nitekim Yeni TTK'da ikinci yöntemin benimsenerek, denizde yolcu taşıma sözleşmesinin Atina Konvansiyonu hükümleri göz önünde bulundurulurken hazırlandığı görülmektedir^[10].

B. 1974 TARİHLİ ATINA KONVANSİYONU VE TÜRK TİCARET KANUNU ÇERÇEVESİNDE TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI

Denizde yolcu taşıma sözleşmesinde sözleşmenin zayıf tarafı olan yolcunun korunması gayesinin, taşıyanın sorumluluğunun sınırsız olacağı anlamına gelmeyeceği maddi bir gerçektir. Aksi düşünce taşıma işini ekonomik gücü ne olursa olsun taşıyanlar açısından yapılamaz hale getirir. Bu sebeple taşıyan veya yolcunun korunması kadar taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması da büyük önem taşımaktadır.

1. Sorumluluğun Sınırlanmasını Talep Edebilecek Kişiler

Taşıyan, denizde yolcu taşıma sözleşmesinin esas tarafıdır. Bu nedenle sözleşmenin yerine getirilmemesinden veya yerine getirilirken meydana gelen zararlardan sorumluluk birinci derecede taşıyana aittir. Buna paralel olarak sözleşmesel sorumluluğun sınırlanmasından yararlanacak veya bunu talep edebilecek olan da doğal olarak taşıyan olacaktır. Nitekim Atina Konvansiyonu'nun 7 ve 8. maddelerinde ilk olarak taşıyanın, sorumluluğunu sınırlayabileceği düzenlenmektedir.

Taşıyan, denizde yolcu taşıma sözleşmesini genellikle tek başına ve şahsen ifa etmez. Diğer bir deyişle sözleşmenin ifasında sözleşmenin tarafı olmayan fiili taşıyan, taşıyanın yardımcıları veya temsilcileri de görev alırlar. Denizde yolcu taşıma işinin bu kişilere bırakılması taşıyanı sorumluluktan kurtarmaz. Çünkü bu kişilerin seçimi ve görevlerini sözleşmeye uygun olarak yerine getirmeleri taşıyanın görevidir. Nitekim Atina Konvansiyonuna göre denizde yolcu taşıma işinin tümü veya belirli bir bölümünün icrası fiili taşıyana bırakılmış olsa da

[10] Atamer, K.: 2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Haziran 2008, Cilt XXIV, Sayı 3, s. 111-112., Kender- Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, s. 162.

taşıyan, taşımanın bütününden sorumlu olmaya devam eder^[11]. Ayrıca taşıyan, fiili taşıyan ile onun istihdam ettiği yardımcılarının ve temsilcilerinin kusur ve ihmallerinden de sorumludur^[12].

Sözleşmenin ifası sırasında meydana gelecek zarardan dolayı sorumlu olan taşıyanın, söz konusu zarara kusur ve ihmali ile sebep olan fiili taşıyan veya istihdam ettiği yardımcıları ve temsilcilerine karşı sahip olduğu rücu hakkı bu kişilerin sorumluluklarının sınırlandırılmasını talep etmesini zorunlu kılmaktadır. Aksi takdirde denizde yolcu taşıma işi bu kişiler açısından yapılamaz hale gelebilir. Bu ihtiyaca binaen Atina Konvansiyonu 11. maddesinde, fiili taşıyan ile onun istihdam ettiği yardımcılarının ve temsilcilerinin yolcu taşımanın ifası sırasında meydana gelecek zarardan dolayı sorumluluğunu sınırlandırabilmesi öngörülmektedir.

TTK'da da yolcu taşıma sözleşmesinin yerine getirilmemesinden veya yerine getirilirken meydana gelen zararlardan doğan sorumluluk, kural olarak taşıyan üzerine bırakılmaktadır. Ancak burada taşıyanın aynı zamanda donatan olması veya donatan gibi sorumlu olması^[13] ya da olmaması ile sorumluluğun yolcunun bagajının kaybı, hasara uğraması, ölümü veya yaralanmasından kaynaklanması durumu birbirinden farklılık arz etmektedir.

TTK'nın 946. maddesinden hareketle, taşıyan aynı zamanda donatan ise TTK 948. maddesi uyarınca yolcunun bagajının kaybı veya hasara uğraması dolayısıyla meydana gelecek zararlar için sorumluluğunu sınırlandırabilmektedir. Aksi durumda ise, taşıyanın yolcunun bagajının kaybı veya hasara uğraması dolayısıyla meydana gelecek zararlar için sorumluluğu tamdır^[14]. Yolcu taşıma işinin alt taşıyana bırakıldığı durumlarda da asıl taşıyanın yolcunun bagajının kaybı veya hasara uğraması dolayısıyla meydana gelecek zararlar için sorumluluğu tamdır. Zira bu durumda sadece alt taşıyan aynı zamanda donatandır veya üçüncü şahıslarla olan münasebetlerinde donatan sayılmaktadır.

Zararın yolcunun ölümü veya yaralanmasından kaynaklanması durumunda ise taşıyan, aynı zamanda donatan ise TTK'nın 1130(1) maddesi uyarınca

[11] Atamer, a.g.m., s. 168.

[12] Tetley, Maritime Law, s. 540.

[13] TTK'da denizde yolcu taşıma sözleşmesinin yerine getirilmemesinden veya yerine getirilirken meydana gelen zararlardan doğan sorumluluk açısından taşıyanın, aynı zamanda donatan olması veya üçüncü kişilere karşı donatan gibi sorumlu olması bakımından bir farklılık bulunmamaktadır. Bu nedenle ve gereksiz bir tekrardan kaçınmak amacıyla, "taşıyanın aynı zamanda donatan olması" bakımından yapılan açıklamalar taşıyanın "üçüncü kişilere karşı donatan gibi sorumlu olması" nı da ifade edecek şekilde kullanılacaktır.

[14] Can, M.: Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara 2001, s. 93.

sorumluluğunu gemi ve navlunla sınırlayabilme imkanına sahip bulunmaktadır^[15]. Aksi durumda taşıyanın, sorumluluğunu sınırlandırması mümkün bulunmamaktadır.

2. Sorumluluğun Kapsamı ve Şartları

Atina Konvansiyonunda taşıyanın sorumluluğu, yolcu ve bagajının gemiye alınma veya indirilme anlarına göre ayrı ayrı olarak düzenlenmektedir^[16]. Atina Konvansiyonu'nun 1(8) maddesi uyarınca yolcu ve kabin bagajı bakımından taşıyanın sorumluluğunun süre olarak sınırı; yolcu ve/veya kabin bagajının gemide buldukları veya binme ve inme sırasındaki zaman zarfını, eğer yardımcı taşımanın ücreti taşıma ücretine dahil veya bu yardımcı taşıma amacı için kullanılan gemi taşıyan tarafından yolcunun kullanımına bırakılmış ise yolcu ve kabin bagajının karadan gemiye veya gemiden karaya taşınması süresini de içermektedir^[17]. Bununla birlikte yolcunun gemi terminali, istasyonu, rıhtım veya diğer herhangi bir liman tesisinde bulunduğu süre, taşıyanın sorumluluğunun dışında kalmaktadır^[18]. Bu anlamda taşıyanın, taşıma süresi dışında meydana gelen zararlardan sorumluluğu Atina Konvansiyonuna göre değil genel hükümlere göre belirlenmektedir^[19].

Sadece kabin bagajı bakımından ise, eğer bu bagaj taşıyan, yardımcısı veya temsilcisi tarafından teslim alınmışsa ve yolcuya geri verilmemişse yolcunun gemi terminali, istasyonu, rıhtım veya diğer herhangi bir liman tesisinde bulunduğu süre de taşıyanın sorumluluğunun kapsamında bulunmaktadır. Görüldüğü gibi sorumluluğun bagaj ile ilgili olduğu durumlarda taşıyanın sorumluluğunun süre olarak kapsamı daha uzundur^[20].

[15] Can, a.g.e., s. 115.

[16] Taşıyanın yolculuğa ara verildiği zaman gerçekleşse dahi yolculuk sırasında meydana gelmeyen olaylardan sorumlu tutulması söz konusu değildir. Örneğin yolcunun ara limanlardan birisinde geçici olarak gemiden karaya çıkması söz konusu olabilir. Bu gibi durumlarda yolcuya gemi adamlarından birisi tarafından zarar verilmiş olsa da bu olay yolculuk sırasında gerçekleşmediği için burada taşıyanın sorumluluğu iddia edilemez. Çünkü bu durumda olay yolculuk esansında gerçekleşmediği gibi zarar gemi adamının görevini yerine getirmesinden de kaynaklanmamaktadır. Zararın gemiadamlarının, yolculara geminin kütüğe bağlanması sırasında halatlardan uzak durmaları uyarısında bulunmamasından kaynaklanması gibi durumlarda taşıyan sorumlu tutulabilir. Gaskell-Debattista-Swatton, a.g.e., s. 331, 332.

[17] Tetley, Maritime Law, s. 540.

[18] “Buna karşılık, yolcu “herhangi bir liman tesisini” ne girdiği andan başlayarak taşıyanın talimatlarına uymak zorunda ise, gemiye binerken ve gemiden inerken taşıyanın sağladığı araçları kullanıyorsa, taşıyan o tesis içinde yolcuların güvenliğini sağlıyor ve yolcularla bagajı denetleyebiliyorsa, tesiste geçirilen süre taşıma süresi kapsamında olacaktır.” Atamer, a.g.m., s. 166.

[19] Atamer, a.g.m., s. 159.

[20] Luddeke, a.g.e., s. 193.

Kabin bagajı dışındaki diğer bagajlar bakımından ise, bunların kıyıda veya gemide taşıyan, yardımcısı veya temsilcisi tarafından teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçen süre taşıyanın sorumluluğunun kapsamında bulunmaktadır. Atina Konvansiyonu taşıma süresini dolayısıyla taşıyanın sorumluluğunun süre olarak kapsamını, yolcu ve kabin bagajı, kabin bagajı ve diğer bagajlar bakımından üçe ayırarak düzenlemişse de taşıyanın bu konudaki sorumlulukları bagajın teslim edilmesiyle sona erer^[21].

Atina Konvansiyonu'nun 3(1) maddesi taşıyanın; kendisinin, yardımcısının veya temsilcisinin kusuru ya da ihmalden doğan zararlardan sorumlu olacağını düzenlemektedir. Konvansiyonun 2002 Protokolünün 3(5)(d) maddesi ile ise; taşıyanın, kusuru veya ihmalinin istihdam ettiği yardımcılarının kusuru veya ihmali de içerdiği hükme bağlanmıştır.

2002 Protokolünün getirdiği yeni hükme göre taşıyan, gemi kazası sebebiyle yolcunun ölümü veya yaralanmasından kaynaklanan zararlardan; 250,000 SDR'lik tutarı geçmeyen zarar dolayısıyla zararın kusuru veya ihmali ile meydana gelmesi aranmaksızın ve zararın 3(a)(b) maddelerindeki sebeplerden kaynaklandığını kanıtlamadıkça; bu tutarın üzerindeki zarar bakımından ise zarara sebep olan kazanın kendisinin kusuru veya ihmali ile meydana gelmediğini kanıtlamadıkça sorumlu bulunmaktadır.

Yukarıda belirtildiği gibi Atina Konvansiyonu'nun 2002 Protokolünden önceki metininde taşıyanın, taşıma sırasında olması şartıyla kendisinin, yardımcısının veya temsilcisinin kusuru veya ihmali ile meydana gelen zararlardan dolayı sorumlu tutulacağı düzenlenmektedir^[22]. Bu anlamda taşıyanın sorumluluğunun dört ana şartı bulunmaktadır: 1) Zarar meydana gelmelidir (Zarar) 2) Söz konusu zarar yolcunun taşınması sırasında meydana gelmelidir 3) Zarar taşıyan, yardımcısı veya temsilcisinin kusuru veya ihmali sonucu meydana gelmelidir (Kusur) 4) Meydana gelen zararlar taşıyan, yardımcısı veya temsilcisinin kusuru veya ihmali arasında illiyet bağı bulunmalıdır (İllyet bağı).

Atina Konvansiyonunun 2002 Protokolünden sonraki hükümleri göz önüne alınarak taşıyanın sorumluluğunun şartlarını ise; yolcunun yaralanması veya hayatını kaybetmesi ile kabin bagajının veya bunun dışındaki diğer bagajların kaybolması ya da zarara uğraması sonucu olan zarar bakımından ikiye ayırmak mümkündür. Yolcunun yaralanması veya hayatını kaybetmesi sonucu olan zararı da kendi içerisinde gemi kazasından veya normal olaydan kaynaklanması bakımından yine ikiye ayırmak mümkündür.

Birinci durumda yani zararın gemi kazası dolayısıyla meydana gelmesi ve zararın 250,000 SDR'lik tutarı geçmemesi durumunda, taşıyanın sorumluluğu

[21] Luddeke, a.g.e., s. 193.

[22] Gaskell-Debattista-Swatton, a.g.e., s. 331.

için kusuru veya ihmali aranmadığından, zararın taşıma sırasında ve gemi kazası sonucu meydana gelmesi ve meydana gelen zararlar gemi kazası arasında illiyet bağının bulunması yeterli kabul edilmelidir. Bu anlamda Atina Konvansiyonun 2002 Protokolü ile yolcunun yaralanması veya hayatını kaybetmesi durumundaki taşıyanın kusura dayanan sorumluluğunu tehlike sorumluluğuna dönüştürdüğünü söylemek mümkündür^[23]. Bu durumda zarara sebep olan olayın taşıma sırasında meydana geldiğini ispat yükü ise yolcuya ait bulunmaktadır^[24]. Aynı tür zararın söz konusu olduğu fakat zararın 250,000 SDR'lik tutardan daha fazla olması durumunda Konvansiyon, yine taşıyanın sorumluluğu için kusuru veya ihmali aranmadığından, zararın taşıma sırasında ve gemi kazası sonucu meydana gelmesi ve meydana gelen zararlar gemi kazası arasında illiyet bağının bulunması yeterli kabul edilmelidir. Bunun birinci durumdan farkı ise taşıyanın, söz konusu olayın meydana gelmesinde kusuru veya ihmalinin bulunmadığını ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilmesidir.

Zararın gemi kazası dışında normal olaydan^[25] dolayı meydana gelmesi durumunda Konvansiyon, taşıyanın sorumluluğu için kusuru veya ihmalinin varlığını aradığından, zararın taşıma sırasında ve meydana gelen olay ile taşıyanın kusuru veya ihmali arasında illiyet bağının bulunması yeterlidir.

Taşıyanın, yolcunun kabin bagajının kaybolması veya zarara uğraması sonucu meydana gelen zararlardan sorumluluğunu; zararın normal olaylardan veya gemi kazası dolayısıyla meydana gelmesi bakımından ikiye ayırarak incelemek mümkündür. Zararın normal olaylardan kaynaklanması durumunda taşıyanın sorumluluğu için zararın taşıma sırasında meydana gelmesi, taşıyanın kusuru veya ihmali ve zarar ile kusur arasında illiyet bağının bulunması gerekmektedir. Zararın gemi kazası dolayısıyla meydana gelmesi durumunda ise Konvansiyon, taşıyanın kusuru veya ihmalinin var olduğunu^[26] kabul ettiğinden, zararın taşıma sırasında ancak gemi kazası sonucu meydana gelmesi ve meydana gelen zararlar gemi kazası arasında illiyet bağının bulunması yeterli kabul edilmektedir.

Son olarak yolcunun kabin bagajının dışındaki diğer bagajlarının kaybolması veya zarara uğraması durumunda meydana gelen zararda Konvansiyon, yine taşıyanın sorumluluğu için kusuru veya ihmali aranmadığından, burada da

[23] Atamer, a.g.m., s. 172.

[24] Gaskell-Debattista-Swatton, a.g.e., s. 331.

[25] "... geminin otel, konaklama, ağırlama ve sosyal etkinlik faaliyetleri için kullanılan kısımlarındaki "arızalar" gemi kazasından sorumluluk kurallarının işletilmesine yol açmaz. Dolayısıyla örn. yolcu, kamarasındaki yatağın kırılması, kamaradaki elektrik tesisatındaki elektrik kaçağı, güvertedeki koltukların yerinden kopup savrulması, dans pistinin kaygan olması gibi sebeplerle yaralanmışsa, "gemideki arıza" değil bir sonraki bentte ele alınan "diğer sebepler"e dayalı sorumluluk söz konusu olacaktır." Atamer, a.g.m., s. 162.

[26] Luddeke'ye göre bagajdan kaynaklanan davaların tamamında kusuru veya ihmalinin var olduğunu kabul edilir. Luddeke, a.g.e., s. 195.

zararın taşıma sırasında ve normal olay sonucu meydana gelmesi ve meydana gelen zararlar normal olay arasında illiyet bağının bulunmasını yeterli görmektir. Bu durumda taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesinin yolu ise söz konusu olayın meydana gelmesinde kusuru veya ihmalinin bulunmadığını ispatlaması gerekmektedir.

Atina Konvansiyonunun aksine TTK, taşıyanın sorumluluğunun sınırının süresini açıkça düzenlememektedir. Bununla birlikte taşıyanın sorumluluğunun düzenlendiği TTK hükümlerinden bu sürenin yolcunun bagajı bakımından bunların kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınmasından yolculuğun sonunda tekrar yolcuya teslim edilmesine kadar geçen süreyi^[27]; yolcu bakımından ise yolcunun gemiye binmesinden sağ ve salim olarak varma yerine ulaştırılmasına kadar geçen süreyi kapsadığı görülmektedir.

TTK bakımından taşıyanın, denizde yolcu taşıma sözleşmesi yerine getirilirken meydana gelen zararlardan sorumluluğunun kapsamı zararın; yolcunun ölümü veya yaralanması, bagajının kaybı ya da hasara uğramasından kaynaklanmasına göre farklılık göstermektedir^[28].

Yolcunun bagajının kaybı veya hasara uğraması şeklinde meydana gelen zararlardan dolayı taşıyanın sorumluluğunun doğması için bagajın kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınmış olması, kusur, zarar ve illiyet bağının bulunması gerekmektedir.

TTK'nın 1128(2) maddesi uyarınca taşıyanın meydana gelen zararlardan sorumluluğu için ilk şart, söz konusu bagajın kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınmış olmasıdır. Zira TTK'da düzenlenen sorumluluk bir "tesellüm" sorumluluğudur^[29]. Bu sebeple ilgili kişilere teslim edilmeyen el veya kabin bagajından dolayı taşıyanın akdi sorumluluğu bulunmamaktadır^[30]. Ayrıca TTK'nın 1128(2) maddesi uyarınca, el veya kabin bagajının dışındaki değerli eşyalar, teslim edilmesinin yanında bunların cins ve değerinin kaptana veya bu hususa memur edilen şahsa teslimi sırasında bildirilmiş olması gereklidir^[31]. Benzer bir hüküm Atina Konvansiyonunun 5. maddesinde düzenlenmektedir. Buna göre bagaj dışındaki para, altın, gümüş, mücevher veya sanat eseri gibi değerli eşyalara gelebilecek zararlardan dolayı

[27] Kender- Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, s. 173.

[28] "Bunlar dışında kalan yolcu taşıma sözleşmesinin geç ifa edilmesi ile, hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan sorumluluk halleri Ticaret Kanununda düzenlenmediğinden genel hükümlere tabidir." Kender- Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, s. 168,169.

[29] Can, a.g.e., s. 82.

[30] Kaptan veya bu hususa memur edilen şahsa teslim edilmeyen el veya kabin bagajından dolayı taşıyanın sorumluluğu genel hükümlere tabidir. Kender- Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, s. 172; Can, a.g.e., s. 82.

[31] "Cins veya değerden yalnız birinin bildirilmesi, taşıyanın sorumluluğu için yeterli değildir." Kender- Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, s. 174.

taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için bunların taşıyana korunması için teslim edilmesi gerekmektedir^[32]. Bu değerli şeyler için daha yüksek bir miktar kararlaştırılmamış ise taşıyanın sorumluluğunun sınırı Konvansiyonun 3(8) maddesine tabiidir^[33].

Görüldüğü gibi TTK, yolcu bagajının kaybı veya hasara uğramasından dolayı taşıyanın sorumluluğunun doğabilmesi için taşıyanın söz konusu bagaj üzerinde hâkimiyetinin varlığını aramakla birlikte bagajı; kabin veya el bagajı gibi bir ayrıma tabii tutmamaktadır. Bununla birlikte TTK'nın 1130(3) maddesi uyarınca kaptanın, yolcunun ölümü halinde gemide bulunan eşyasını korunma yükümlülüğü bulunmaktadır. Böylece TTK, taşıyanın sorumluluğu için teslim edilme şartına bir istisna getirmiş ve taşıyanın yolcunun kendisine teslim etmediği eşyaları, dolayısıyla bagajları, hakkında yolcunun ölümünden sonra sorumlu olacağını düzenlemiştir. Çünkü TTK 1130/1. maddesi hükmü uyarınca taşıyanın, yolcunun ölümü halinde gemide bulunan eşyasını korunma mükellefiyetini yerine getirmemesinden dolayı ölen yolcunun yardımından mahrum kalan yakınlarına karşı sorumluluğu bulunmaktadır^[34].

Taşıyanın sorumluluğunun doğması için ikinci şart kusurdur. Nitekim Atina Konvansiyonu^[35] gibi TTK da taşıyanın kusura dayanan sorumluluğunu esas almaktadır^[36].

TTK'nın 1062. maddesinde taşıyanın, navlun sözleşmesinde kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olacağını belirtilmesine rağmen denizde yolcu taşımada taşıyanın kusurunun haricinde kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından sorumlu olduğu açık şekilde düzenlenmemektedir. Zira TTK'nın 1128(2) maddesinde kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınan bagajın zıyı veya hasarı halinde TTK'nın 1061, 1063 ve 1065 – 1068. maddeleri hükümlerinin tatbik olunacağını düzenlerken 1062. maddeden söz edilmemektedir. Ancak burada Can'ın da belirttiği gibi^[37] denizde yolcu taşımada da yolcunun bagajının kaybı veya hasara uğraması durumunda taşıyanın, kendi kusurunun dışında

[32] Mandaraka-Sheppard, A.: Modern Maritime Law, Canada 2007, s. 928.

[33] Gaskell-Debattista-Swatton, a.g.e., s. 332; Luddeke, a.g.e., s. 195.

[34] Can, a.g.e., s. 82.

[35] Soyer, B.: Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 33, No. 4, October, 2002, s. 3.

[36] Can, a.g.e., s. 83.

[37] "TTK'nın 1128. maddesinin mebazını teşkil eden Alman Ticaret Kanununun bu konuya tekabül eden 673. maddesinin TTK'nın 1062. maddesine tekabül eden 607. maddesine atıf yapmasından ve 1061 ile 1062. maddenin birbirini tamamlayan hükümler olmasından dolayı" Can, a.g.e., s. 84.

adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından da sorumlu olacağı kabul edilmelidir^[38].

Taşıyanın sorumluluğunun son şartı ise zarar ve zarar ile taşıyanın kusurlu davranışı arasındaki illiyet bağıdır. Zarar yolcunun bagajının kaybolması veya hasara uğramasını; bu ise, geminin varma limanına ulaşmasını takip eden makul bir süre içerisinde bagajların yolcuya geri verilmemesinden kaynaklanan maddi veya parasal zararları içine alır^[39]. Bagajın kaybolması sadece onun cismen bulunamamasını değil bulunsa bile ondan istifadenin artık mümkün olmamasını ifade eder^[40]. Bagajın hasara uğraması ise kaybolmasından daha hafif bir durumdur. Ancak burada da taşıma dolayısıyla bagajın değerini azaltan bir kötüleşme söz konusudur^[41]. Son olarak bagajda meydana gelen zarar ile taşıyanın kusurlu davranışı arasındaki illiyet bağı bulunmalıdır. Diğer bir deyişle zarar taşıyan veya taşıyanın sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışından meydana gelmelidir. TTK'nın 1128(2) maddesi uyarınca bagaj kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınmış ise bunların zıya veya hasarı halinde 1061 ve 1063. maddeleri hükümlerinin tatbik olunacağını düzenlemektedir. Bu nedenle TTK'nın 1061. maddesi uyarınca yolcunun bagajında meydana gelen zıya veya hasar, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelmiş olursa artık bundan dolayı taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmamalıdır. Bunun yanında TTK'nın 1063. maddesi uyarınca taşıyan; denizin veya gemi işlemesine elverişli diğer suların tehlike ve kazalarından, harp hadiselerinden, karışıklık ve ayaklanmalardan, amme düşmanlarının hareketlerinden, yetkili makamın emirlerinden veya karantina tahditlerinden, mahkemelerin el koyma kararlarından, grev, lokavt veya diğer çalışma manilerinden, yolcunun veya bagajın sahibiyle acentasının veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden, denizde can ve mal kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ve hacim ya da tartı itibarıyla kendiliğinden eksilmeden veya bagajın gizli ayıplarından yahut bagajın kendine has tabii cins ve mahiyetinden ileri gelen bagajın zıya veya hasarı zararlarından sorumlu bulunmamaktadır.

Buraya kadar ele alınan sorumluluk sadece yolcunun bagajının kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınmış olduğu halleri kapsamaktadır. Bunun dışında bir de taşıyanın kaptan veya bu hususa memur edilen şahsa teslim edilmemiş bagajlardan dolayı sorumluluğu söz konusu olur ki buna

[38] Can, a.g.e., s. 84; Çetingil, E.: Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta (Tebliğ), Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Sigorta Hukuku Sempozyumu, İstanbul 24-25 Ocak 1985, s. 152-154.

[39] Gaskell-Debattista-Swatton, a.g.e., s. 331.

[40] Can, a.g.e., s. 86.

[41] Can, a.g.e., s. 87.

taşıyanın akit dışı sorumluluğu denir. Gerçektende burada yolculuk boyunca taşıyanın hâkimiyetinde bulunmayan ancak yolcunun hâkimiyetinde olan bir bagaj söz konusudur. Bu nedenle burada taşıyanın, hâkimiyetinde bulunmayan bagajlardan dolayı akdi sorumluluğu değil ancak akit dışı sorumluluğu^[42]; diğer bir ifadeyle BK 96 vd. maddeleri gereğince sorumluluğu söz konusu olur^[43]. Bu nevi bagajların en güzel örneğini yolcunun yolculuk boyunca yanında veya kabininde bulundurduğu el ve kabin bagajları oluşturur.

Bu durumda taşıyan, aynı zamanda donatan ise ve zarar kendi kusuru dışında adamlarının veya gemiadamlarının kusurundan ileri geliyorsa TTK 947. maddesi uyarınca sorumlu olacaktır. Ancak taşıyanın buradaki sorumluluğu sadece gemi adamlarından birinin vazifesini yaparken işlediği kusurlar dolayısıyla. Bu nedenle taşıyanın gemiadamlarının vazifesi dışında işlediği kusurlar dolayısıyla sorumluluğu bulunmamaktadır. Bununla birlikte Can'ın da belirttiği gibi TTK'nın 1128. maddesine göre teslim edilmeyen bagajların sahipleri yükü ilgili kişi sayılmayacaklarından taşıyan TTK'nın 947. maddesine göre gemiadamlarının teknik kusurları sebebiyle verdikleri zarardan da sorumlu olmalıdır^[44].

TTK'da donatanın akit dışı sorumluluğunu düzenlememektedir. Bu nedenle taşıyan aynı zamanda donatan ise ve zarar kendi kusurundan ileri geliyorsa sorumluluğu, BK'nın haksız fiil sorumluluğunu düzenleyen 41. vd maddelerine göre belirlenmelidir^[45]. Aynı şekilde bagajın teslim edilmediği durumda taşıyan, aynı zamanda donatan değilse ve zarar kendi kusurundan ileri geliyorsa bu halde de onun sorumluluğu BK'nın haksız fiil sorumluluğunu düzenleyen 41. vd maddelerine göre belirlenir. Bu son durumda zarar taşıyanın kendi kusuru dışında adamlarının veya gemiadamlarının kusurundan ileri geliyorsa taşıyanın sorumluluğu BK'nın 55. maddesine göre söz konusu olur^[46].

Bunların dışında yolcu tarafından teslim edilmeyen bagajda meydana gelen zarar, alt taşıyanın veya alt taşıyanın gemi adamlarının kusurundan ileri gelirse burada artık taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmaz^[47]. Çünkü alt taşıyan veya alt taşıyanın gemi adamları BK 100. maddesi anlamında asıl taşıyanın ifa yardımcıları^[48] olsalar da bu kişiler asıl taşıyanın müstahdemi değildirlir^[49].

[42] Can, a.g.e., s. 100.

[43] Ilgın, a.g.m., s. 245.

[44] Can, a.g.e., s. 101.

[45] Can, a.g.e., s. 100.

[46] Can, a.g.e., s. 104.

[47] Ilgın, a.g.m., s. 245.

[48] Atamer, a.g.m., s. 170.

[49] Can, a.g.e., s. 104.

TTK bakımından zararın yolcunun ölümü veya yaralanmasından kaynaklanması durumunda taşıyanın sorumluluğunun şartları; zarara sebep olan olayın yolculuk sırasında meydana gelmesi, zarar, kusur ve illiyet bağıdır.

Denizde yolcu taşımasında taşıyan normal olarak ancak yolculuğun başlangıcı ile bitişi arasındaki zaman diliminde meydana gelen olaylardan sorumlu tutulabilir. Bu da denizde yolcu taşımasında yolcu taşımasının süre olarak kapsamının yolcu bakımından tespitini gerekli kılar. Çünkü yolculuk öncesinde veya sonrasında yolcu taşımayla doğrudan ilgili olmayan bir davranış dolayısıyla meydana gelecek zarardan taşıyanın sorumlu tutulması mümkün değildir. Yolcu bakımından yolculuğun başlangıcı yolcunun gemiye binmesiyle veya bu amaçla başka bir araca binmiş olması ile başlar ve gemiden inmesiyle veya bu amaçla başka bir araca binmiş olması ile sona erer ve taşıyan sadece bu sırada meydana gelebilecek zararlardan dolayı sorumlu tutulabilir. Bununla birlikte taşıyanın yolculuk dolayısıyla meydana gelen ve yolculuğun sona ermesinden sonra ortaya çıkan zararlardan da sorumlu tutulması hakkaniyet gereği kabul edilmelidir.

TTK'nın 1130. maddesinde, donatanın gemi ve navlunla sınırlı olarak sorumlu tutulmasına ait hükümler saklı kalmak şartıyla, taşıyanın esas yükümlülüğünün yolcuları sağ ve salim olarak ulaştırmak olduğu belirtildikten sonra bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi neticesinde yolcular ve ölümleri halinde yardımlarından mahrum kalanlar lehine doğan tazminat haklarının TTK'nın 806. maddesi hükümlerine tâbi olduğu hükme bağlanmaktadır. Bununla birlikte taşıyanın sorumlu olduğu zararlardan ne anlaşılması gerektiği madde metninde açıklanmamaktadır. BK'nın 45 ve 47. maddelerinden hareketle yolcunun ölümü halinde zararın, ölen yolcunun defin masraflarını; ölüm derhal vuku bulmamış ise tedavi masraflarını, çalışmaya muktedir olamamaktan kaynaklanan zararı, ölüm neticesi olarak diğer kimseler ölenin yardımından mahrum kaldıkları takdirde, onların bu zararını ve son olarak ölen yolcunun ailesine verilecek manevi tazminatı içermelidir. Yolcunun yaralanması durumunda ise zarar, BK'nın 46. maddesi uyarınca yolcunun tamamen veya kısmen çalışmaya muktedir olamamasından ve ileride ekonomik olarak maruz kalacağı mahrumiyetten doğan zararı, söz konusu yaralanma dolayısıyla yaptığı bütün masraflarını ve kendisine verilecek manevi tazminatı kapsmalıdır. Bununla birlikte yolcunun yaralanması durumunda tazminat ödenebilmesi için yolcunun sadece yaralanması yeterli olmayıp ek olarak kişinin maddi veya manevi bir zararının varlığı da gerekmektedir^[50].

TTK'nın 1130. maddesinin taşıyanın sorumluluğu konusunda atıfta bulunduğu TTK'nın 806(3) maddesi, yolcunun ölümü veya yaralanması sonucu meydana gelen zararların dışında taşıyanın taşıma sözleşmesine aykırı

[50] Can, a.g.e., s. 111.

davranmasından dolayı sorumluluğunu da düzenlemektedir. Buna göre taşıyan; bilette tayin edilen yerin başka bir yolcuya verilmiş olmasından, bilette tayin edilen geminin yerine onunla aynı olmayan başka bir geminin sefere konulmuş olmasından, geminin belirli saatten önce hareketi sebebiyle yolcunun yetişememesinden veya gemide halin gerekli kıldığı ilk tıbbi yardım malzeme ve ilaçlarının bulundurulmaması ya da bunlardan derhal istifade edilmesi imkanının sağlanmamış olması sebebiyle sorumlu bulunmaktadır. Buna ek olarak taşıyan, her hangi bir zarar ispat edilmese bile bilet parasının üç katını maktu tazminat olarak ödemekle yükümlüdür. Zararın bu miktarı aşması durumunda ise aşan miktarın tazmininin taşıyandan istenilmesi de mümkün bulunmaktadır. Görüldüğü gibi burada taşıyanın yukarıda belirtilen akde aykırılıkları sebebiyle bir zarar meydana gelirse de sorumlu olacağı düzenlenmektedir.

TTK'da taşıyanın kusura dayanan sorumluluğu düzenlendiğinden^[51] taşıyanın, yolcunun ölümü veya yaralanmasından kaynaklanan zararlardan sorumluluğunun bir şartı da kusurdur. TTK'da, akdi sorumluluk öngörülmesine rağmen taşıyan, TTK'nın 806(1) maddesi uyarınca, zarara sebep olan kazanın kendisine veya yardımcılara yükletilmesi mümkün olmayan bir kusurdan doğduğunu ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabilir. Diğer bir ifadeyle taşıyan, kendisinin dışında gemi adamlarının görevlerini yerine getirirken kusurları dolayısıyla yolcunun ölümü veya yaralanmasından kaynaklanan zararlardan dolayı da sorumludur. Yolcu taşıma işinin alt taşıyana bırakılması durumunda da sorumluluğun kapsamı değişmemektedir.

Yolcunun ölümü veya yaralanması sonucu meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumluluğunun son şartı ise zarar ile taşıyanın kusurlu davranışı arasındaki illiyet bağıdır. Diğer bir deyişle zarar, taşıyan veya taşıyanın sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışından meydana gelmelidir. Son olarak TTK'nın 1130 maddesinde TTK'nın 1063. maddesine atıf yapılmamış olmakla birlikte taşıyanın, 1063. maddedeki sorumluluktan kurtulma şartlarından yararlanabileceği kabul edilmelidir^[52].

3. Yolcu Bagajının Zayi Olması veya Hasarı Durumunda Sorumluluğun Sınırı

Atina Konvansiyonunun 8. maddesinde taşıyanın yolcunun bagajının zayi olması veya hasarı durumunda sorumluluğunun sınırını; kabin bagajı, araçlar ve bu araçlarda taşınan bagajlar ve bunların dışında kalan diğer bagajlar bakımından üçe ayırarak düzenlemektedir.

[51] Can, a.g.e., s. 83.

[52] Can, a.g.e., s. 114.

İlk olarak taşıyanın yolcunun kabin bagajının zayi olması veya hasarı durumunda sorumluluğunun sınırı ise her yolcu ve taşıma için 2,250 SDR'dir^[53]. Taşıyanın yolcunun araçları ve bunların içerisinde veya üzerinde taşınan bütün bagajlarının zayi olması veya hasarı durumunda sorumluluğunun sınırı ise, her araç ve taşıma için 12,700 SDR'dir^[54]. Son olarak taşıyanın yolcunun kabin bagajını, araçları ve bu araçlarda taşınan bagajları dışında kalan diğer bagajları bakımından sorumluluğunun sınırı 3,375 SDR^[55] olarak düzenlenmektedir. Atina Konvansiyonun 2002 Protokolü taşıyanın sorumluluğunun sınırını diğer protokoller gibi artırma yoluna gitmiştir^[56].

TTK'nın 1114. maddesi denizde yük taşımada, yükletenin yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde, taşıyanın sorumluluğunun sınırının, her halde beher koli veya parça başına en çok 1500 Türk Lirası olacağını düzenlemektedir. Ancak TTK denizde yolcu taşımada yolcunun bagajının zayi olması veya hasarı durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırı hakkında herhangi bir düzenlemeye yer vermemektedir. Bununla birlikte TTK'nın 1128(2) maddesi uyarınca yolcu bagajının kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınmış olması ve bunların zıyaı veya hasarı halinde TTK'nın 1061, 1063 ve 1065 – 1068. maddeler hükümlerinin tatbik olunacağını düzenlerken madde metninde 1114. maddeden de söz edilmemektedir. Bu sebeple TTK bakımından denizde yolcu taşımada yolcunun bagajının zayi olması veya hasarı durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırı bulunmamaktadır^[57]. Başka bir deyişle bu durumda taşıyanın sorumluluğu bütün maddi zararları içerir^[58].

4. Yolcunun Ölümü veya Cismani Zarara Uğraması Durumunda Sorumluluğun Sınırı

Yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırı Atina Konvansiyonun 7. maddesinde düzenlenmektedir. Bu

[53] 14/10/2011 tarihli Merkez Bankası verilerine göre, bu sınır her yolcu ve taşıma için 2,250 X 2,8884 TL= 6,4989,00 TL'dir.

[54] 14/10/2011 tarihli Merkez Bankası verilerine göre, bu sınır her araç ve taşıma için 12,700 X 2,8884 TL= 36,68268,00 TL'dir.

[55] 14/10/2011 tarihli Merkez Bankası verilerine göre, bu sınır her araç ve taşıma için 3,375 X 2,8884 TL = 9,74835,00 TL'dir.

[56] Nitekim 2002 yılında yapılan Protokolden önce taşıyanın sorumluluğu yolcunun kabin bagajı bakımından 1,800, kabin bagajı, araçlar ve bu araçlarda taşınan bagajlar bakımından 10,000 ve bunların dışında kalan diğer bagajlar bakımından da 2,700 SDR idi.

[57] "Taşıyanın bagajın zıya ve hasarı için sorumluluğu navlun hukukundan farklı olarak, malin âdi piyasa değeri ile sınırlı değildir." Kender- Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, s. 174.

[58] Can, a.g.e., s. 89.

maddeye göre yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırı her yolcu için 400,000 SDR'dir^[59].

Bunun yanında Konvansiyonun 7(1) maddesi uyarınca davanın açıldığı mahkemenin tabii olduğu hukuk gereğince tazminat, düzenli gelir (irat) şeklinde tayin edilecekse ödemelerin toplam tutarı bu sınırı aşamaz. Ancak buradaki sınır Konvansiyonun 8. maddesinde düzenlenen taşıyanın yolcunun bagajlarının zayi veya kaybolması dolayısıyla olan sorumluluğunun sınırından farklıdır. Çünkü Konvansiyon aynı maddenin 2. fıkrasında konvansiyona taraf devletlere bu sınırı düzenleyebilme yetkisi tanımaktadır. Belirtildiği gibi taraf devletler yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırını düzenleyebilirler ancak bu sınır Konvansiyonun 7(1) maddesinde belirtilen 400,000 SDR'den az olmamalıdır. Diğer bir ifadeyle Konvansiyona taraf devletlere tanınan yetki bu sınırı yükseltebilme yetkisidir. Böyle bir düzenlemede bulunan taraf devlet belirlediği sorumluluk sınırını Genel Sekreterliğe bildirir. Son olarak Konvansiyonun 10(2) maddesi uyarınca 7 ve 8. maddesinde öngörülen sorumluluğun sınırı faiz ve mahkeme masraflarını içermemektedir. Taşıyan bu ek masrafları ayrıca karşılamalıdır^[60].

TTK bakımından zararın yolcunun ölümü veya yaralanmasından kaynaklanması durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırı bulunmamaktadır. Ancak taşıyan aynı zamanda donatan ise yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelecek zararlar için sorumluluğunu sınırlayabilmektedir. Nitekim TTK'nın 1130(1) maddesinin son cümlesi gereğince, donatanın yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelecek zararlar için sorumluluğunun sınırı gemi ve navlundur.

5. Tazminatın Hesaplanması ve Özel Çekme Hakkı

Özel Çekme Hakkı^[61] (Special Drawing Right veya SDR), Uluslararası Para Fonu^[62] (IMF) tarafından, uluslararası rezervlerin desteklenmesi için 1969 yılında oluşturulan bir hesap birimidir. SDR'nin değeri, uluslararası ekonomik sistemde önemli yer tutan ülkelerin (ve bölgelerin) para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenir. IMF bu şekilde belirlenen söz konusu sepetin bileşimini her 5 yılda bir gözden geçirmektedir^[63]. Ulusal para birimi karşılığı

[59] 14/10/2011 tarihli Merkez Bankası verilerine göre, bu sınır her araç ve taşıma için 400,000 X 2,8884 TL= 115,5360,00 TL'dir. 2002 Protokolünden önce taşıyanın bu konudaki sorumluluğunun sınırı 175,000 SDR idi.

[60] Luddeke, a.g.e., s. 196.

[61] SDR olarak anılacaktır.

[62] İMF olarak anılacaktır.

[63] <http://tr.wikipedia.org>

günlük finansal gazetelerden öğrenilen “*sunı*”^[64] bir değer olan SDR’nin Türk Lirası karşılığı günlük olarak Merkez Bankası tarafından belirlenmektedir.^[65] Yabancı unsurlu ilişkilerden kaynaklanan miktarların hesaplanmasında kullanılması halinde SDR’nin en büyük işlevi, ülkeler arasındaki enflasyon farklılıklarının doğuracağı adaletsizliği gidermesidir. Bu anlamda altına veya değerinin hesaplanmasında esas alınan ulusal paralara göre SDR, enflasyondan daha az etkilenmektedir.^[66] Bununla birlikte çok uluslu bir karaktere sahip olan SDR’nin yalnızca yerel enflasyon ve devalüasyona karşı bir koruma sağlayabileceği de gözden kaçırılmamalıdır. Çünkü Karan’ında belirttiği gibi karşılaştırmalı olarak dünya çapındaki enflasyonun bütün geçerli para değerlerinin düşmesine yol açması durumunda SDR kendisinden beklenen avantajı sağlayabilir.^[67] Gerçektende günümüzde yaşanan ABD kaynaklı ekonomik çalkantı ile birlikte SDR değerinin aşırı yükselmesi de bunun bir göstergesidir.^[68]

SDR’nin değeri başlangıçta altına endeksli olarak belirlenirken yaşanan ekonomik gelişmeler, özellikle 1967 ve 1968 ekonomik (altın) krizi, SDR değerinin belirli ülkelerin para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmesini gerektirmiştir. Ancak 1978’den sonra, bu şekildeki ekonomik krizlerin sadece herhangi bir piyasada devlet müdahalesinin konusu olan geçici sonuçlar meydana getirdiği ve zaman içerisinde altının değerinin, kısa sürede piyasa şartlarından kolayca etkilenebilmesine rağmen, 1924’ten beri enflasyonla birlikte sürekli yükseldiği açıkça görülmüştür.^[69]

SDR değerini belirleyen ülkelerin ekonomik durumlarından etkilenebilir niteliktedir. Diğer taraftan günümüzde altının piyasa değeri, değerinin para birimlerine bağlı olmamasından bu yana, herhangi bir ülkenin kontrolünde değildir. Bu nedenle Karan’ında belirttiği gibi günümüzde milliyeti ve doğrudan veya dolaylı herhangi bir ulusal para birimi ile bağlantısı olmayan altının değeri, SDR protokolünde, SDR değerinin belirlenmesinde tercih edilmelidir.

[64] Karan, H.: The Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions, The Hague- Visby, And Hamburg Rules, New York 2004, s. 365.

[65] 14/10/2011 tarihli Merkez Bankası verilerine göre, SDR/USD 1 SDR 1.57690 ABD Doları, SDR/TRY 1 SDR 2.8884 Türk Lirasıdır.

[66] Yazıcıoğlu, E.: Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2000, s. 166.

[67] Karan, a.g.e., s. 365-366.

[68] Nitekim Merkez Bankasının Resmi Gazetede yayınlanan verilerine göre SDR, 01/12/2007 tarihinde 1.8722 Türk Lirası iken 01/12/2008 tarihinde 2.3617 Türk Lirasına, 02/12/2009 tarihinde ise 2.4307 Türk Lirasına yükselmiştir. bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr>

[69] Karan, a.g.e., s. 365., Nitekim Merkez Bankası verilerine göre 1 Ons Altının Londra Satış Fiyatı, her yılın eylül ayı değeri esas alındığında, 2001 yılında 283.20000 Dolar iken 2008 yılında 832.56000 Dolara, 2010 yılında 1270.50000 Dolara, 2011 yılında ise 1765.90000 Dolara yükselmiştir. Ayrıntılı bilgi ve yıllara göre detaylı tablo için bkz. <http://evds.tcmb.gov.tr>

Bu tercih uzun dönemde dünyadaki ekonomik şartlara uygun sınırlama miktarının hesaplanmasını sağlayacağı gibi enflasyon ve devalüasyon problemi için de gerçekçi çözüm sunacaktır.^[70]

Atina Konvansiyonu taşıyanın sorumluluğunun parasal olarak sınırlanmasında ilk önce 900 milyem ayarında ve 65,5 miligram ağırlığında altına tekabül eden frank'ı kullanmaktaydı^[71]. Ancak zamanla bu hesap biriminin enflasyonun yüksek olduğu ülkelerdeki yetersizliği görülerek, Konvansiyonun 1976 Protokolü ile, SDR kullanılmaya başlanmıştır. Konvansiyonun 1990 ve 2002 yılında yapılan protokolleri de taşıyanın sorumluluğunun hesaplanması için SDR'nin kullanılması ilkesinden ayrılmamış ve her protokol taşıyanın sorumluluğunun üst sınırının artırılmasını konu edinmiş^[72] ve bu sınırı biraz daha artırmıştır^[73].

Atina Konvansiyonunun 9. maddesinde hesaplama birimi olarak SDR'nin kabul edildiği belirtildikten sonra, 3(1), mükerrer 4(1), 7(1) ve 8. maddelerde bahsedilen miktarların, mahkeme kararının verildiği veya tarafların üzerinde anlaşığı tarihte, mahkemenin bulunduğu devletin milli parasına çevrilebileceğini de düzenlemiştir^[74]. Bu hükme göre İMF'ye üye olan devletin milli parasının değerinin hesaplanması, hesaplamanın yapıldığı tarihte İMF'nin uyguladığı metoda göre yapılır. İMF'ye üye olmayan devletin milli parasının değerinin hesaplanması ise üye devletin belirlediği metoda göre yapılır^[75]. Ancak bir devlet IMF'ye üye olmadığı gibi mevzuatı da milli parasının değerinin hesaplanmasının, hesaplamanın yapıldığı tarihte IMF'nin uyguladığı metoda göre yapılmasına cevaz vermeyebilir. Konvansiyonun 9(2) maddesine göre bu durumda söz konusu devlet, Konvansiyonu onaması, kabulü, tasvip veya katılması sırasında veya bunlardan sonraki herhangi bir zamanda 1. fıkrada söz edilen hesaplama biriminin 15 altın franka eşit olduğunu ilan edebilir^[76]. Bu durum mevzuatı SDR değerlerini kullanılmasına izin veren ve vermeyen devletler arasında hesaplanan sorumluluk miktarının birbirinden farklı olması sonucunu doğurabilir. Çünkü zaman içerisinde altının değerinin SDR'nin

[70] Karan, a.g.e., s. 365-366.

[71] Can, a.g.e., s. 130; Gaskell-Debattista-Swatton, a.g.e., s. 133.

[72] Soyer, a.g.m., s. 13.

[73] Algantürk, D.: Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'na 2002 Protokolü İle Getirilen Temel Değişiklikler, Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi, C. VII, S. 1-2, Haziran 2003, s. 586.

[74] Algantürk, a.g.m., s. 586.

[75] Can, a.g.e., s. 131.

[76] Bu fıkrada belirtilen altın frank 900 milyem ayarında ve 65,5 miligram ağırlığında altına tekabül eder ve bu altın frankın milli paraya çevrilmesi ilgili devletin hukukuna göre yapılır. Algantürk, a.g.m., s. 586, 587.

değerinin üzerinde olmasından dolayı sorumlulukların sınırı, SDR'yi kullanan veya kullanmayan devletler arasında farklılık arz eder^[77].

Atina Konvansiyonunun 9(3) maddenin son cümlesi gereğince devletler, 1. fıkraya göre yapılan hesaplama usulünü ve 2. fıkraya göre yapılan milli paraya çevirme işleminin sonucunu, Konvansiyonu onaması, kabulü, tasvibi veya katılmaya ilişkin belgeleri sunması sırasında ve hesaplama usulü veya milli paraya çevirme işleminin sonucunda değişiklik olması durumunda Genel Sekreterliğe bildirirler^[78].

TTK taşıyanın sorumluluğunun parasal olarak sınırlandırılmasında veya hesaplanmasında ulusal para biriminin kullanılmasını düzenlemektedir. Yeni TTK'da ise denizde yolcu taşımasında taşıyanın sorumluluğunun düzenlendiği 1256. maddede taşıyanın sorumluluğunun SDR üzerinden hesaplanması esası öngörülmektedir. Buna göre hesaplama sonucu bulunacak SDR tutarı Merkez Bankası tarafından belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.

C. SORUMLULUĞUN SÖZLEŞME İLE SINIRLANDIRILMASI

Atina Konvansiyonunun 10. maddesi taşıyan ve yolcuya sözleşme ile 7 ve 8. maddesinde öngörülen taşıyanın sorumluluğun sınırını artırabilme yetkisini vermektedir. Ancak madde uyarınca taraflar arasında yapılacak bu anlaşma yazılı olmalı ve taşıyanın sorumluluğun sınırının artırılması anlaşmada açıkça belirtilmelidir^[79]. Konvansiyon denizde yolcu taşıma sözleşmesinin kurulmasını herhangi bir şekil şartına bağlamazken taşıyanın sorumluluğunun sınırının artırılması sözleşmesini yazılı şekil şartına bağlamaktadır. Buradan açıkça anlaşılacağı üzere yazılı şekil şartı bu tür bir anlaşma için geçerlilik şartıdır.

Atina Konvansiyonu 4(3) maddesinde taşıyanın, Konvansiyonda düzenlenmeyen yükümlülükleri üstlenmesine veya Konvansiyon tarafından verilen haklardan vazgeçilmesine ilişkin olarak yaptığı özel anlaşmaların, fiili taşıyan bakımından bağlayıcı olmasını bu hususun açıkça ve yazılı olarak fiili taşıyan tarafından kabulü şartına bağlamıştır. Bu sebeple taşıyanın yapacağı ve sorumluluğunun sınırının artırılmasını düzenleyen bir sözleşmenin fiili taşıyan bakımından geçerli olmasının şartı bu hususun açıkça ve yazılı olarak fiili taşıyan tarafından kabul edilmesidir.

[77] Karan, a.g.e., s. 366., "Bu sınır, zilyetliği yolcuda kaldığı için kabin bagajı sayılan bütün eşya için topluca uygulanacaktır; dolayısıyla, örneğin yolcunun kamarasındaki üç bavulu, üzerindeki saat ve gözlük, boynundaki fotoğraf ve film makinesi için topluca 2,250 ÖÇH sınırı geçerli olacaktır." Atamer, a.g.m., s. 178.

[78] Algantürk, a.g.m., s. 587.

[79] Mandaraka-Sheppard, a.g.e., s. 926; Luddeke, a.g.e., s. 194.

Atina Konvansiyonunun 18. maddesi yolcunun ölümü veya yaralanması, bagajının kaybolması ya da hasara uğraması olayından önce taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran ya da azaltan sözleşme şartlarının hükümsüzlüğünü düzenlemektedir^[80]. Bu kuralın istisnasını Konvansiyonun 8(4) maddesi oluşturmaktadır. Bu hükme göre taşıyan ve yolcu, taşıyanın sorumlu olduğu tazminat miktarında, araca verilen zarar için 330 SDR ve yolcunun diğer bagajlarının kaybı veya hasara uğraması için her yolcu için 149 SDR tutarında indirim yapılabileceğini düzenlemektedir^[81].

Burada taşıyan ve yolcu arasındaki sözleşmeden, taşıyanın dışında kimin yararlanacağı sorusu akla gelebilir.

Sorunun cevabı Konvansiyonun 11. maddesinde verilmektedir. Söz konusu hükme göre taşıyanın yardımcısına, temsilcisine veya fiili taşıyana karşı bir davanın açılması durumunda bu kişiler, zarara sebep olan olayın taşıma hizmetinin ifası kapsamında olduğunu ispatlamak şartıyla, taşıyanın veya fiili taşıyanın sahip olduğu sorumluluğun sınırları veya savunmalardan yararlanabilmektedirler^[82]. Taşıyanın yardımcısı, temsilcisi veya fiili taşıyanın, taşıyanın yapacağı bu tür bir sözleşmenin hükümlerinden yararlanması için, sorumluluğunun sınırının artırılmasını düzenleyen sözleşmenin aksine, bu hususu açıkça ve yazılı olarak kabul etmiş olmaları gerekir.

Denizde yolcu taşımada taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile sınırlandırılmasını TTK bakımından, zararın yolcunun bagajının zayi olması veya hasarı ve yolcunun ölümü veya yaralanmasından kaynaklanması olmak üzere ikiye ayırarak ele almak gerekmektedir.

İlk durumunda, yani zararın yolcunun bagajının zayi olması veya hasarından kaynaklanması durumunda, taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile sınırlandırılmasını hakkında TTK herhangi bir hüküm içermediği gibi konunun navlun sözleşmeleri bakımından düzenlendiği TTK'nın 1116. maddesine de 1128. madde tarafından herhangi bir atıf yapılmamıştır. Bu sebeple zararın yolcunun bagajının zayi olması veya hasarından kaynaklanması durumunda, taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile sınırlandırılabilmesi mümkündür^[83]. Ancak Can'ın da belirttiği gibi sırf 1116. maddeye atıf yapılmamasından bahisle taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile sınırlandırılabilmesini kabul etmek sözleşmenin zayıf tarafı olan yolcuları daha da zor bir duruma sokabilir^[84]. Konunun kara

[80] Luddeke, a.g.e., s. 194.

[81] Bu sözleşme doktrinde "muafiyet anlaşması" olarak da adlandırılmıştır. bkz. Can, a.g.e., s. 135.

[82] Can, taşıyan ve yolcu arasında yapılan söz konusu sözleşmeden Atina Konvansiyonu hükümlerine göre hakkında sorumluluk davası açılan herkesin yararlanabileceğini belirtmiştir. bkz. Can, a.g.e., s. 135; benzer görüş için bkz. Luddeke, a.g.e., s. 196.

[83] Kender- Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, s. 174.

[84] Can, a.g.e., s. 90.

yolu taşımaları açısından düzenlendiği TTK'nın 766. maddesinin “*Taşıma akdinde kanunun taşıyıcıya ve hususiyle faaliyetleri devletin iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği mesuliyetlerin önceden hafifletilmesi veya kaldırılması neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür*” hükmü de göz önüne alındığında, bu durumun deniz yolcu taşıma sözleşmesine uygulanmaması hakkaniyete uygun olmayan sonuçlara neden olabilir. Bu sebeple kara yolu yolcu taşımaları için öngörülen TTK'nın 766. maddesi hükmünün, denizde yolcu taşımada zararın yolcunun bagajının zayi olması veya hasarından kaynaklanması durumunda taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile sınırlandırılması hakkında uygulanması gerektiği kabul edilmelidir^[85].

İkinci durumunda, yani zararın yolcunun ölümü veya yaralanmasından kaynaklanması durumunda, taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile sınırlandırılması hakkında TTK 1130(2) maddesi TTK'nın 766. maddesine gönderme yapmaktadır. Bu hükümler emredici nitelikte olduklarından, taşıyanın sorumluluğunu sözleşme ile önceden sınırlandırılması veya kaldırması mümkün değildir^[86]. Taşıma sözleşmesine bu amaçla konulacak bütün kayıt ve şartlar ise hükümsüzdür.

D. SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI HAKKININ KAYBEDİLMESİ

Sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kaybedilmesi konusu, Atina Konvansiyonunun “*Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı*” başlıklı 13. maddesinde, taşıyan ve taşıyanın yardımcısı, temsilcisi veya fiili taşıyanın bakımından ikiye ayrılarak düzenlenmektedir. İlk olarak söz konusu zararın, taşıyanın zararın meydana gelmesi kastıyla fiili veya ihmalinden ya da böyle bir zararın meydana gelebileceğini öngörmesine rağmen kayıtsızlığından kaynaklandığı ispatlanırsa taşıyan sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybeder^[87]. Uygulaması çok zor olsa da söz konusu bu durumun kanıtlanması yükü yolcuya aittir^[88]. Taşıyanın can simidi gibi kurtarma veya güvenlik donanımları^[89] olmayan bir gemiyi

[85] Can, a.g.e., s. 90.

[86] “*Bu düzenleme zamanımızın şartlarına ve insana verilen değere uygun olan bir gelişmeyi ifade eder. Bu suretle taşıyanların iktisadi üstünlüklerinden yararlanarak sözleşme özgürlüğünü kendi çıkarlarına göre kullanmalarına imkân verilmemiş olmaktadır.*” Kender- Çetingil, Deniz Ticaret Hukuku, s. 171.

[87] Gaskell-Debattista-Swatton, a.g.e., s. 133; Luddeke, a.g.e., s. 196; Tetley, Maritime Law, s. 543.

[88] Luddeke, a.g.e., s. 196.

[89] Luddeke, a.g.e., s. 194.

denizde yolcu taşımada kullanması veya böyle bir geminin yola çıkmasına bilerek izin vermesi durumu bunun örneğini teşkil etmektedir^[90].

Konvansiyonun 13. maddesinde düzenlenen ikinci durum ise taşıyanın yardımcısı, temsilcisi veya fiili taşıyan da söz konusu zararın meydana gelmesinin kasıtlı fiil veya ihmallerinden ya da böyle bir zararın meydana gelebileceğini öngörmelerine rağmen kayıtsızlıklarından kaynaklandığı ispatlanırsa taşıyan gibi sorumluluğunu sınırlandırma haklarını kaybetmesidir^[91]. Katıldığımız görüşe göre zararın taşıyanın yardımcısı, temsilcisi veya fiili taşıyanın kası veya ihmaliyle ya da kayıtsızlığından kaynaklanması durumunda bu kişiler, taşıyan ve yolcunun tazminat miktarında indirimi öngören sözleşmeden yararlanma hakkını da kaybetmektedir^[92].

Daha öncede belirtildiği gibi taşıyan aynı zamanda donatan ise TTK'nın 948. maddesi uyarınca yolcunun bagajının kaybı veya hasara uğraması dolayısıyla meydana gelecek zararlar için sorumluluğunu sınırlayabilmektedir. Aksi durumda ve yolcu taşıma işinin alt taşıyana bırakıldığı durumlarda ise taşıyanın sorumluluğu tamdır^[93]. Bununla birlikte yine TTK'nın 948. maddesi uyarınca, donatanın gemi ve navlun ile sorumluluğunun sınırlı olduğu durumlarda, donatan sözleşmenin ifasında bizzat kusurlu olur veya sözleşmenin ifasını ayrıca tekeffül etmiş bulunursa sorumluluğu gemi ve navlun ile sınırlı değildir.

Zararın yolcunun ölümü veya yaralanmasından kaynaklanması durumunda ise taşıyan aynı zamanda donatan ise TTK'nın 1130(1) maddesi uyarınca yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelecek zararlar için sorumluluğunu gemi ve navlunla sınırlayabilmektedir. Bununla birlikte söz konusu maddenin “*şu kadar ki; donatanın gemi ve navlunla mahdud olarak mesul tutulmasına ait hükümler mahfuzdur*” hükmü ile gönderme yapılan TTK'nın 948. maddesi gereğince donatanın sorumluluğunun gemi ve navlun ile sınırlı olduğu durumlarda donatan, sözleşmenin ifasında bizzat kusurlu olur veya sözleşmenin ifasını ayrıca tekeffül etmiş bulunursa sorumluluğu gemi ve navlun ile sınırlı olmaktan çıkmaktadır. Bu durumlarda taşıyan, sorumluluğunun sınırlandırılması hakkının kaybetmektedir.

SONUÇ

Denizde yolcu taşımada taşıyan yolculuğun başlangıcı ile bitişi arasındaki zaman diliminde meydana gelen olaylardan sorumlu tutulabilir. Dolayısıyla

[90] Gaskell-Debattista-Swatton, a.g.e., s. 133.

[91] Gaskell-Debattista-Swatton, a.g.e., s. 133.

[92] Can, a.g.e., s. 136, dipnot 113.

[93] Can, a.g.e., s. 93.

yolculuk öncesinde veya sonrasında yolcu taşımayla doğrudan ilgili olmayan bir davranış dolayısıyla meydana gelecek zarardan taşıyanın sorumlu tutulması mümkün değildir. TTK'da, taşıyanın sorumluluğunun süresi açıkça düzenlenmemesine rağmen, TTK'nın diğer hükümlerinden bu sürenin yolcunun bagajı bakımından bunların kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınmasından yolculuğun sonunda tekrar yolcuya teslim edilmesine kadar geçen süreyi; yolcu bakımından ise yolcunun gemiye binmesinden sağ ve salim olarak varma yerine ulaştırılmasına kadar geçen süreyi kapsadığı görülmektedir. Bununla birlikte taşıyanın yolculuk dolayısıyla meydana gelen ve yolculuğun sona ermesinden sonra ortaya çıkan zararlardan da sorumlu tutulması hakkaniyet gereği kabul edilmelidir.

TTK'nın 946. maddesinden hareketle, taşıyan aynı zamanda donatan ise TTK 948. maddesi uyarınca yolcunun bagajının kaybı veya hasara uğraması dolayısıyla meydana gelecek zararlar için sorumluluğunu sınırlayabilmektedir. Aksi durumda ise, taşıyanın sorumluluğu tamdır. Yolcu taşıma işinin alt taşıyana bırakıldığı durumlarda da asıl taşıyanın yolcunun bagajının kaybı veya hasara uğraması dolayısıyla meydana gelecek zararlar için sorumluluğu tamdır. Denizde yolcu taşıma sözleşmesinin ifasında sözleşmenin tarafı olmayan fiili taşıyan, taşıyanın yardımcıları veya temsilcileri de görev alırlar. Denizde yolcu taşıma işinin bu kişiler açısından ekonomik olarak yapılabilir olması için, fiili taşıyan ile onun istihdam ettiği yardımcılarının ve temsilcilerinin de yolcu taşımanın ifası sırasında meydana gelecek zarardan dolayı sorumluluğunu sınırlayabilmesi TTK' da öngörülmelidir.

TTK'nın 1062. maddesinde taşıyanın, navlun sözleşmesinde kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olacağını belirtilmesine rağmen denizde yolcu taşımasında taşıyanın kusurunun haricinde kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından sorumlu olduğu açık şekilde düzenlenmemektedir. Ancak denizde yolcu taşımasında da yolcunun bagajının kaybı veya hasara uğraması durumunda taşıyanın, kendi kusurunun dışında adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından da sorumlu olacağı kabul edilmelidir.

Bu durumda taşıyan, aynı zamanda donatan ise ve zarar kendi kusuru dışında adamlarının veya gemiadamlarının kusurundan ileri geliyorsa TTK 947. maddesi uyarınca sorumlu olacaktır. Ancak taşıyanın buradaki sorumluluğu sadece gemi adamlarından birinin vazifesini yaparken işlediği kusurlar dolayısıyladır. Bu nedenle taşıyanın gemiadamlarının vazifesi dışında işlediği kusurlar dolayısıyla sorumluluğu bulunmamaktadır. Bununla birlikte TTK'nın 1128. maddesine göre teslim edilmeyen bagajların sahipleri yükü ilgili kişi sayılamayacaklarından taşıyan TTK'nın 947. maddesine göre gemiadamlarının teknik kusurları sebebiyle verdikleri zarardan da sorumlu olmalıdır.

Bunların dışında yolcu tarafından teslim edilmeyen bagajda meydana gelen zarar, alt taşıyanın veya alt taşıyanın gemi adamlarının kusurundan ileri gelirse, bu kişiler asıl taşıyanın müstahdemi olmadıklarından, burada artık taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmaz.

TTK'nın 1130. maddesinde, taşıyanın yolcuları sağ ve salim olarak ulaştırma yükümlülüğünü yerine getirilmemesi neticesinde yolcular ve ölümleri halinde yardımlarından mahrum kalanlar lehine doğan tazminat haklarının TTK'nın 806. maddesi hükümlerine tâbi olduğu hükme bağlanmakla birlikte taşıyanın sorumlu olduğu zararlardan ne anlaşılması gerektiği madde metninde açıklanmamaktadır. Taşıyanın bu anlamdaki sorumluluğu bakımından tazmini gereken zarar, yolcunun ölümü halinde BK'nın 45 ve 47. maddeleri; yaralanması durumunda ise BK'nın 46. maddesi uyarınca belirlenmelidir.

TTK'nın 1114. maddesi denizde yük taşımada, taşıyanın sorumluluğunun sınırının, her halde beher koli veya parça başına en çok 1500 Türk Lirası olacağını düzenlerken denizde yolcu taşımada yolcunun bagajının zayi olması veya hasarı durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırı hakkında herhangi bir düzenlemeye yer vermemektedir. Bununla birlikte TTK'nın 1128(2) maddesinde de 1114. maddeden de söz edilmediğinden TTK bakımından denizde yolcu taşımada yolcunun bagajının zayi olması veya hasarı durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırı bulunmamaktadır. TTK'nın 1114. maddesindeki 1500 Türk Lirası olan sınır güncel ihtiyaçlara cevap vermekten ne kadar uzak ise yolcunun bagajının zayi olması veya hasarı durumunda taşıyanın sorumluluğunun tam olması da kabul edilebilir bir durum değildir. Bu nedenle Yeni TTK'nın yürürlüğe girmesi beklenilmeden TTK'da yolcunun bagajının zayi olması veya hasarı durumunda taşıyanın sorumluluğu belirlenmelidir.

Benzer şekilde yolcunun bagajının zayi olması veya hasarından kaynaklanması durumunda, taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile sınırlandırılmasını hakkında TTK herhangi bir hüküm veya TTK'nın 1116. maddesine herhangi bir atıf bulunmadığından bu konuda, taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile sınırlandırılabilmesi mümkündür. Ancak, bu durumun hakkaniyete uygun olmayan sonuçlara neden olabileceğinden TTK'nın kara yolu yolcu taşımaları için öngörülen 766. maddesi hükmünün, taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile sınırlandırılması hakkında uygulanması gerektiği kabul edilmelidir.

Atina Konvansiyonunun hükümleri, Konvansiyona taraf olmamış Türkiye için bağlayıcı olmamakla birlikte, denizde yolcu taşımada taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen TTK hükümlerinin yeterli olmadığı da ortadadır. Bu eksikliğin giderilmesi açısından Yeni TTK'da denizde yolcu taşıma sözleşmesinin Atina Konvansiyonu hükümleri göz önünde bulundurularak hazırlandığı görülmektedir. Ancak 28/04/1987 tarihinde yürürlüğe giren Atina Konvansiyonunun, henüz arzulan sayıya devlet tarafından onaylanmamış olmasının en önemli

nedeni Konvansiyonun öngördüğü taşıyanın sorumluluğunun sınırlarının yeterli olmamasıdır. Nitekim söz konusu sınırlar Atina Konvansiyonunun her Protokolü ile artırılma yoluna gidilmiştir. Ancak bu taşıyanın sorumluluğunun sınırının belirlenmesi ihtiyacına zamanında cevap verememesi açısından yeterli değildir. Bu nedenle taşıyanın sorumluluğunun sınırının ekonomik gelişmelere uygun olarak kendiliğinden veya bir Protokole ihtiyaç duyulmaksızın güncellenmesinin öngörülmesi gerekmektedir.

Son olarak, gemi inşa mühendisliği ve teknolojisinde kaydedilen gelişmeler deniz yoluyla yapılan yolculuk süresini sadece kısaltmakla kalmamakta aynı zamanda bu yolculuğu daha güvenli ve ekonomik hale getirmektedir. Söz konusu gelişmelere paralel olarak deniz yoluyla taşınan yolcu sayısı artmakta ve böylece denizde yolcu taşımacılığı eskisine nazaran daha fazla önem kazanmaktadır. Bu nedenle TTK'da denizde yolcu taşıma sözleşmesi ile taşıyanın sorumluluğunun sınırı güncel hukuki ve ekonomik gelişmelere uygun olarak yeniden düzenlenmelidir.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

- Can, M.: Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara 2001.
- Gaskell, N.J.J-Debattista, C.-Swatton, R.J.: Chorley and Giles' Shipping Law, Institute of Maritime Law University of Southampton, London 1987.
- Karan, H.: The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions, The Hague- Visby, And Hamburg Rules, New York 2004.
- Kender, R.- Çetingil, E.: Deniz Ticaret Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, İstanbul 2009.
- Luddeke, C.: Practical Guides Marine Claims, London 1996.
- Mandaraka-Sheppard, A.: Modern Maritime Law, Canada 2007.
- Schoenbaum, Thomas J. Admiralty and Maritime Law, Hornbook Series, Forth Edititon 2001.
- Tetley, W.: International Maritime and Admiralty Law, Canada 2002.
- Yazıcıoğlu, E.: Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2000.

MAKALELER

- Algantürk, D.: Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'na 2002 Protokolü İle Getirilen Temel Değişiklikler, Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi, C. VII, S. 1-2, Haziran 2003.
- Atamer, K.: 2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Haziran 2008, Cilt XXIV, Sayı 3.
- Çetingil, E.: Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta (Tebliğ), Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Sigorta Hukuku Sempozyumu, İstanbul 24-25 Ocak 1985.
- Dion, D.: Cruise Ships and Pleasure Boats: The Law in Canada, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 29, No. 2, April, 1998.
- Kender, R.: Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta (Tebliğ), Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Sigorta Hukuku Sempozyumu, İstanbul 24-25 Ocak 1985.
- Soyer, B.: Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 33, No. 4, October, 2002.

İNTERNET

<http://www.imo.org>