



DENİZ YOLUYLA YOLCU TAŞIMALARINDA YOLCU BİLETİ KAVRAMI VE BİLETİN İÇERİĞİ

Tekincan Akif KARAARSLAN

Araştırma Makalesi

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

ÖZET

Deniz yoluyla yolcu taşımalarında uygulanacak olan 2002 tarihli "Deniz Yoluyla Yolcuların Taşınmasına Dair 2002 Atina Konvansiyonu" ve 6012 sayılı TTK, yolcu bileti hakkında hüküm içermektedir. Bu durumla beraber yolcu bileti hem taşıma sözleşmesinin varlığını ispat eden hem de taşıma sözleşmesinden doğacak haklardan kimin yararlandığını gösteren bir ispat belgesi olduğundan ve 6100 sayılı HMK tarafından belirli bir sınırı aşan hukuki işlemlerin senetle ispat edilmesi gerektiğinden kavram olarak önem kazanmaktadır. Çalışmada yolcu bileti kavramı, biletin hukuki niteliği, bilet üzerinde yer alan kayıt ve bilgilerin neler olduğu bu yazan bilgilerin dolaylı yoldan sözleşmeye etkisi ele alınmış ayrıca tarafların yazan bilgiler bakımından yükümlülükleri değerlendirilmiştir. Daha sonra ise bagaj kuponları, promosyon biletleri ele alınmış söz konusu kurumlar 2002 tarihli Konvansiyon ve TTK hükümleri ışığında değerlendirilmiştir.

ANAHTAR KELİMELER: Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma, 2002 Atina Konvansiyonu, Yolcu Bileti, Biletlerin Hukuki Mahiyeti, Yolcu Taşıma Hukuku

İntihal / Plagiarism: Bu makale intihal programında taranmış olup en az iki hakem incelemesinden geçmiştir. / This article has been scanned via a plagiarism software and reviewed by at least two referees.



Bu çalışma Creative Commons Atıf-GayriTicari-Türetilemez 4.0 Uluslararası (CC BY-NC-ND 4.0) olarak lisanslıdır.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

DOI: 10.62124/kluhfd.1317759.

THE CONCEPT OF PASSENGER TICKET AND THE CONTENT OF THE TICKET IN PASSENGER TRANSPORT BY SEA

Tekincan Akif KARAARSLAN

Research Article

Research Assistant, Kırklareli University, Faculty of Law, Department of Private Law, Department of Maritime Law, akifkaraarslan@klu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5594-0380.

ABSTRACT

The "2002 Athens Convention on the Carriage of Passengers by Sea" dated 2002 and the TCC No. 6012, which are applicable to passenger carriage by sea, do not establish a provision on the passenger ticket. However, since the passenger ticket is a proof document that both proves the existence of the contract of carriage and shows

who benefits from the rights arising from the contract of carriage, and since the CCP No. 6100 requires legal transactions exceeding a certain limit to be proved by deed, it gains importance as a concept. In this study, the concept of passenger ticket, the legal nature of the ticket, the records and information on the ticket, the indirect effect of this written information on the contract, and the obligations of the parties in terms of the written information are evaluated. Afterwards, baggage vouchers and promotional tickets are discussed and these institutions are evaluated in the light of the provisions of the Convention of 2002 and the TCC.

KEYWORDS: Carriage of Passengers by Sea, 2002 Athens Convention, Passenger Ticket, Legal Nature of Tickets, Passenger Carriage Law

GİRİŞ

Deniz yoluyla yolcuların taşınmasına dair 2002 Atina Konvansiyonu ve 6102 sayılı TTK taşıma konusu yolcuya verilecek yolcu bileti konusunda hüküm ihtiva etmemekte ve neden hüküm ihtiva etmediği sorusu açık kalmaktadır¹. Buna rağmen Atina Konvansiyonundan önce yürürlüğe giren ve Hava Yoluyla Yolcuların Taşınmasına Dair “1999 Montreal Konvansiyonu” yolcu biletleri hakkında çeşitli hükümler içermektedir². Belirtmek gerekir ki yolcu biletleri

¹ Emine Yazıcıoğlu, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku (17. Baskı, Filiz Kitapevi 2022) 432; Ergon Çetingil, Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu (Sigorta Hukuku Türk Derneği 1985) 133, 136; Kerim Atamer, “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, (2008) 24 (3), Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 103, 152; Melda Taşkın, Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Doğan Sorumluluğu (Onikilevha Yayınları 2016) 56; İsmail Demir, 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma (Yetkin Yayınları 2020) 147; Fevzi Topsoy, Deniz Ticareti Hukuku I (Legal Yayınları 2020) 521; Şaban Kayıhan, Deniz Ticareti Hukuku (3. Baskı, Umuttepe Yayınları 2022) 226; Salih Önder, “1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, iç Sabih Arkan vd. (edr), Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan (Turhan Kitapevi 2010) 1537, 1542; İlknur Uluğ Cicim, Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi, (2012) 18 (2) MÜHFHAD, 526, 527; Can, bu durumun şekil serbestisi olarak değerlendirilmemesi gerektiğini belirtmekte ve taraflar arasında sözleşmenin geçerliliğini etkileyen şekil şartlarının kanunlar ihtilafı kuralları dairesinde tayin edilecek milli kurallara göre belirleneceğini belirtmektedir; Mertol Can, Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi (İmaj Yayınları 2001) 28; Konvansiyonun Türkçe çevirisi için: <<https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss152.pdf>> Son Erişim Tarihi: 13.06.2023; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu için: <<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf>> Son Erişim Tarihi: 13.03.2023; Mülga 6762 sayılı Ticaret Kanunu için: <<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/5.3.6762.pdf>> Son Erişim Tarihi: 13.06.2023.

² Asgari içerik konularında aynılık söz konusu olmasa da Türk Sivil Havacılık Kanunu m.

içerdikleri bilgilerle ve kayıtlarla dolaylı olarak yolcunun ve taşıyanın hak ve yükümlülüklerine ihtiva ettiğiinden incelenmesi gerekmektedir. Bu nedenle önce yolcu biletlerinin ve bagaj kuponlarının hukuki mahiyeti incelenecek ardından 1999 Montreal Konvansiyonu hükümlerinden faydalanılarak deniz yoluyla yolcu taşımalarında kullanılacak olan biletinin muhteviyatı belirlenecektir.

I. DENİZ YOLU TAŞIMALARINDA YOLCU BİLETİ

A. HUKUKİ MAHİYETİ

1. Kıymetli Evrak Hukuku Bakımından

TTK m. 645 kıymetli evraktaki hakkın senetten ayrı ileri sürülemeyeceğini, başkalarına da devredilemeyeceğini düzenlemektedir. Öğretide iki grup senet olan ibraz senedi ve teşhis senetlerinin ise kıymetli evraka benzediği ancak kıymetli evrak olarak kabul edilmediği zira bu tür senetlerde temsil olunan alacak hakkı ile senet arasında bağlantı olmadığı belirtilmektedir³. Deniz yoluyla yolcu biletlerinin maddi hukuk bakımından ilk görünümü akdin yapıldığını ve yolcunun taraf sıfatıyla taşınma hakkına sahip olduğunu gösteren teşhis fonksiyonu olmasıdır⁴. Yine yolcunun bileti kullandığı hallerde başka hiçbir formaliteye gerek kalmadan ibraz ile haktan yararlanması mümkündür. Yolcu biletinin bu teşhis ve ibraz fonksiyonlarıyla borçlu taşıyan taşıyacağı yolcusunu teşhis etmiş olmakta alacaklı yolcu da edimin ifasını talep edebilecektir. Bu çıkarımla yolcu

107, Varşova Konvansiyonu m. 3, Montreal Konvansiyonu m. 3 yolcu bileti düzenlenmesi hükümlerini ihtiva etmektedir: Sinan Sami Akkurt, “Havayolu Taşımacılığında Yolcu Bileti ve Bagaj Kuponu”, (2013) 21(1), Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 277, 287; Türkay Özdemir, “Uluslararası Havayolu ile Taşımada Taşıma Senetleri ve İspat İşlevleri”, iç İlyas Gölcüklü (edr), Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı (Onikilevha Yayınları 2020) 98.

³ Reha Poroy ve Ünal Tekinalp, Kıymetli Evrak Hukukunun Esasları (22. Baskı, Vedat Kitapevi 2018) 58; Turgut Kalpsüz, Kıymetli Evrak Kambiyos Senetleri Ders Notları (1976) 5; Hüseyin Ülgen ve diğerleri, Kıymetli Evrak Hukuku (13. Baskı, Vedat Kitapçılık 2021) 52 vd.

⁴ Mertol Can, “Yolcu Biletlerinin Hukuki Mahiyeti”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, (1992) 16 (4) 101; Can (n 1) 29.

biletlerinin hem teşhis hem de ibraz fonksiyonunu taşıdığı görülmektedir ayrıca biletler taşıyana yolcunun söz konusu taşımanın yapıldığı gemiye girişi ve bilete yazılı olan kabini veya koltuğu emre hazır tutacağı borcunu da yüklemektedir⁵. Ancak bileti zayi olan yolcu, bilet kıymetli evrak olmadığından kıymetli evrakın zıya ve iptali hükümlerine dayanamayacaktır. Söz konusu durumda yolcu sözleşmenin varlığını her türlü şekilde ispatlayıp hakkını kullanabilecektir⁶. Bu durumda kanaatimizce ayrıca TBK m. 105'in de gündeme gelebileceği kabul edilmelidir. Zira ilgili madde alacaklının borç senedini kaybettiği durumlarda borçludan kendisine bir tekrardan onaylı bir belge vermesini düzenlemektedir. Bu hüküm uyarınca biletini kaybeden yolcu taşıyandan yeni bir bilet vesikası vermesini isterse taşıyan bu istemi kabul etmekle mükellef olmalıdır⁷. Buradan çıkacak sonuç hakkın kullanılmasının bilet vasıtasıyla oluşudur. Bu nedenle yolcunun hakkını talep edebilmesi için binişe kadar bilete zilyet olması gerekmektedir. Ancak görüldüğü üzere bu durum mutlak olarak geçerli değildir yolcu her türlü delille hakkını ispat edebilmektedir⁸. Diğer yandan yolcu biletlerinde bu senedi düzenleyen taşıyanın amacı bileti tedavüle sokmak değil senedi ilk teslim ettiği yolcuya ifada bulunmaktır⁹. TTK m. 1249/II de taşıma sözleşmesinde yolcunun adının bulunması durumunda taşınma hakkını bir başkasına devredemeyeceğini düzenlemektedir¹⁰. Kanaatimizce bu durum TBK

⁵ Can (n 4) 102; Ülgen (n 3) 53; Can (n 1) 30 vd.

⁶ Biletin sınırlı bir zaman içerisinde kullanılması gerektiği bu zamanın geçmesi durumunda biletten yararlanmanın mümkün olmayacağı bu nedenle ağır bir yükümlülük gerektiren zıya hükümlerine dayanmanın doğru olmadığı yönünde Demir (n 1), 148; İlyas Gölcüklü, Hava Hukuku (2. Baskı, Onikilevha Yayınevi 2021) 21.

⁷ Ülgen (n 3) 53; Hüseyin Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi (Banka ve Ticaret Hukuku Yayınları, 1987) 136.

⁸ Can (n 4) 31.

⁹ Ülgen (n 3) 55.

¹⁰ İsmail Doğanay, "Denizde Yolcu Taşıma Mukavelesi", (1976) 1 (2) Yargıtay Dergisi 125, 128; Çetingil (n 1) 136; Can (n 1) 32; Demir (n 1) 148; TTK mezkûr maddenin gerekçesinde söz konusu hükmün mülga TK m. 1119'dan alındığını belirtmiş ancak bu düzenlemenin neden var olduğuna dair herhangi bir açıklama yapmamıştır; Bilet üzerinde ismin yer alması durumunda artık biletin nama yazılı bir biniş kartı olduğu yönünde;

m. 183'te yer alan kanuni bir engel olmadığı sürece alacağın devrinin borçlunun rızası aranmayacağını düzenleyen hükümde yer alan “kanuni engel” kavramına örnektir¹¹. Öğretide TTK m. 1249'un sadece deniz yoluyla yolcu taşımalarında geçerli olduğu diğer taşıma türlerinde bilette adın bulunması ihtimalinde devrin kabil olduğu kabul edilmektedir¹². Mezkûr maddenin mefhum-u muhalifinden çıkacak sonuç ise biletin istisnai olarak hamiline düzenlediği hallerde, bilet hamilinin yolcu sayılacağıdır. Bu yolcu taşımanın başladığı ana kadar biletin teslimiyle taşınma hakkını diğer bir müstakbel yolcuya¹³ devredebilecektir¹⁴.

Atamer (n 1) 139; Böyle bir belirtide yolcunun şahsının artık taşıyan için önemli olduğu varsayıldığı yönünde: Can (n 1) 47; Çetingil (n 1) 136; Doğanay (n 10) 127; Ülgen/Helvacı' da üzerlerinde isim yazılı olan biletlerde borçlunun alacaklının kimliğini denetleyebileceğini ve sadece bu kişiye ifada bulunacaklarını ileri sürerek edimden kaçınabileceklerini ayrıca senedin üzerine devrin yasak olduğunu belirten bir ibare ile devrin yasaklanabileceğini belirtmektedirler; Ülgen (n 3) 55; Atamer ve Demir bilet üzerinde ismi yazılı olan yolcunun taşınma hakkını devretmesinin borçlu olan taşıyanın onayına tabi olduğunu belirtmektedir. Atamer (n 1) 139; Demir (n 1) 220; İki müellifin ayrıldığı nokta devrin şekli yönündendir; Atamer sözleşmenin kurulmasının şekle bağlı olmadığından hareketle temlik sözleşmesi bakımından da şekil şartı aranmayacağını belirtmektedir; Atamer (n 1) 139; Demir ise TBK m. 184'ün geçerlilik şekli bakımından yazılı şekil şartını aradığını ve mezkûr hükmün emredici olduğunu bu nedenle TTK m. 1249 kapsamında yapılacak devirlerin de yazılı şekil şartına tabi olduğunu belirtmektedir. Kanaatimizce söz konusu durum bakımından Demir'in görüşüne üstünlük tanınmalıdır zira TBK, şekle bağlı olmayan sözleşmeler bakımından alacağın devrinin de şekle bağlı olmadığı yönünde herhangi bir hüküm ihtiva etmemektedir.

¹¹ Atamer (n 1) 139.

¹² Can (n 1) 32.

¹³ Burada müstakbel yolcu kavramının kullanılmasında herhangi bir yanlış yoktur zira bileti devralacak kişi henüz yolcu sıfatına erişmemiştir. Yolcu adaydır.

¹⁴ Hamiline yazılı yolcu biletlerinin kısa mesafede kullanıldığı yönünde; Çetingil (n 1) 136; Doğanay (n 10) 128; Can (n 1) 32; Demir (n 1), 148; Bu biletlerin devri durumunda taşıyanın artık bileti verdiği kişiden başka bir kişiyi taşımakla mükellef olduğu yönünde: Hans Jürgen Abraham, Das Deutsche Seerecht (2. Baskı, Walter de Gruyter 1962) 812 m. 7; Ülgen/Helvacı ise üzerinde isim yazılı olmayan senetlerin üzerlerine konulacak kayıtlarla teorik olarak dolaşımın yasaklanabileceğini belirtmekte ve Almanya'daki tramvay biletlerinin üzerinde devrolunamaz ibaresinin yazıldığını belirtmektedirler; Ülgen (n 3) 56; Ayrıca belirtmek gerekir ki kanaatimizce hamile yazılı biletlerin kötü niyetli kişilerin eline geçmesi durumunda taşıyan asıl kişiyi tespit edemeyeceğinden bu kötü niyetli kişilere ifa ile yükümlüdür; aynı yönde; Çetingil (n 1) 136 dn. 12'de Alman Hukukunda bu kabulün kraesyon (yaratma) teorisine dayandığını belirtmektedir. Zira ilgili teoride

2. Sözleşmeler Hukuku ve Usul Hukuku Bakımından

Yolcu bileti sözleşmenin kurulması ispat şartını sağlamasının yanı sıra sözleşmenin kurulması konusunda da öneme haizdir¹⁵. Zira öğretilerde bir görüş taşıyan belirli limanlar arasında yolcu taşıyacağını ilan etmesi ve rotasını paylaşması¹⁶ durumunda taşıyanın yaptığı beyanın öneriye davet sayılacağını ve yolcunun taşıyanın acentesine giderek yahut internet üzerinden rezervasyon yapması durumunun ise öneri olarak kabul edileceğini belirtmektedir. Yine aynı görüş yolcu biletinin düzenlenip yolcuya verilmesi ise kabul beyanını oluşturacağını belirtmekte biletin taşıma ücretinin ödenmesinden sonra verildiğini kabul etmektedir¹⁷. Öğretilerde diğer bir görüş ise biletin düzenlenerek

senedin düzenlenmesi ile tek taraflı, kabule ihtiyaç duymayan hukuki bir işlemin ortaya çıktığı ve senedin rıza olmadan tedavüle çıktığı durumlarda bunun bir öneminin olmadığı kabul edilmektedir; Abuzer Kendigelen ve İsmail Kırca, Kıymetli Evrak Hukuku (2. Baskı, Onikilevha Yayınları 2020) 79.

¹⁵ Çetingil (n 1) 136; ancak belirtmek gerekir ki yolcu sıfatının kazanılması biletten bağımsızdır. Bilet belirtildiği gibi önemli bir ispat vesikasıdır. Yolcu sıfatı taşıma sözleşmesinin kurulması ile kazanılır ve varış limanında inilmesiyle beraber son bulur.; Havayolu ile yolcu taşımada aynı yönde: Gölcüklü (n 6) 50.

¹⁶ Sözleşmenin yapılması bakımından taşıyan tarafından önceden ilan edilen rotaların sözleşmenin ayrılmaz bir parçası olduğu yönünde; Adil İzveren ve diğerleri, Deniz Ticareti Hukuku (Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 1994) 287; Abraham (n 14) 813 rn. 9; Demir, söz konusu bu duyuruların öneriye davet olmasını kabul etmekle birlikte tüm esaslı unsurların sayılması durumunda TBK m. 8'den hareketle öneri olarak da sayılabileceğini kabul etmektedir; Demir (n 1) 152.

¹⁷ Doğanay (n 10) 127; Çetingil (n 1) 136; Alman Hukukunda yolcu taşıma sözleşmesinin şekle tabi olmadığı ve yolcu biletinin teslimi ile sözleşmenin kurulduğu hakkında; Heinz Prüssmann, Dieter Rabe, Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorsschriften und Internationalen Übereinkommen (4. Baskı, 2000) 851; Abraham (n 14) 812 rn. 7; İngiliz Hukukunda ise bilet yolcu taşımanın bir ön şartı olarak kabul edilmekte ne zamanki yolcunun bileti itiraz kabul etmesiyle sözleşmenin kurulduğunu kabul etmektedirler; Kate Lewins, Carriage of Passengers (Sweet Maxwell 2016) 42; Söz gelimi Avustralya Yüksek Mahkemesi *Oceanic v. Fay* davasında mahkeme bileti sözleşmesinin ön koşulu olarak kabul etmiştir: <<https://www.studocu.com/my/document/universiti-malaya/conflict-of-laws/oceanic-sun-line-special-shipping-co-inc-v-fay-1988/8275520>> (Son Erişim Tarihi: 21.06.2023); Ancak İngiliz Hukukunda *Hollingworth v Southern Ferries* [1977] davası ilgi çekicidir. Söz konusu davada tatile çıkmak isteyen davacı, yol arkadaşından biletleri almasını istemiş arkadaşı bu talep üzerine seyahat acentesine gitmiştir. Acentede kendisine davalı

yolcuya teslim edilmesinin sözleşmenin kurulması bakımından için olmadığını aksine sözleşmenin seyahat acentesinde rezervasyon formunun imzalanması ve

taşıyanın, broşürü verilmiş, broşürde feribot şirketinin taşıma koşullarının bilet kapaklarının içinde basılı olduğu belirtilmiştir. Birkaç hafta sonra davacının arkadaşı biletleri satın almıştır. Ancak söz konusu bilet taşıma koşulları genel bir istisna maddesi içermektedir. Davacı ve arkadaşı yolculuğa başladıktan sonra çıkan ani fırtınada koltuğunun devrilmesi sonucu ciddi şekilde yaralanmışlardır. Daha sonra taşıyana karşı bir dava açmışlardır. Taşıyan ise açılan davada sorumsuz olduğu ileri sürerek söz konusu muafiyet klozunun bilette yazdığını belirtmiştir. Ancak mahkeme genel bilet kabulünden uzaklaşarak bilet verilmeden da sözleşmenin kurulabileceğini olayda rezervasyonun yapıp ücretin ödenmesiyle sözleşmenin kurulduğunu belirtmiştir; <<https://www.lawteacher.net/cases/hollingworth-v-southern-ferries.php> > Son Erişim Tarihi: 14.06.2023; *Queensland'daki Gill v. Charter Travel Co* davasında, geminin havuzunda oynarken yaralanan bir yolcu ortaya çıkan zararını istemiş taşıyan ise sözleşmede yer alan \$90,000'lik bir tazminatını ileri sürmüştü. Mahkeme olayda davacının arkadaşı aracılığıyla gemiye binmeden birkaç ay önce tam ücreti rezerve etmiş ve ödediğini ancak taşıyanın sorumluluğunu sınırlama hükmünü içeren bilet sadece seyahatten beş gün önce teslim edildiğini göz önüne alarak geleneksel analizin uygulamış ve sözleşmenin biletin düzenlendiği zaman kurulmuş olduğunu zira davacının bileti alıp seyahate devam ederek teklifi kabul ettiğini belirtmiştir. Karar için: Kate Lewins, *International Carriage of Passengers by Sea* (Sweet Maxwell 2016) 53; 1999 yılında *Knight v. Adventure Associates Pty Ltd* davası, bir taşıyıcının münhasır yargı yetkisi hükmünü temel alan bir duruşmanın durdurulması başvurusunu içermektedir. Mezkûr olayda yolcu Antarktika seyahati hakkında bilgi almak için taşıyıcının acentesine başvurmuş acenteden kendisine bir broşür ve bir rezervasyon formu almıştır. Verilen broşürde acentenin şartları ve koşulları belirtilmiş ve taşıyıcıların kendi şartlarında sözleşme yapacakları belirtilmiştir. Davacı akabinde rezervasyon formunu doldurdu ve Mart 1995'te depozitoyu ödemiştir. Seyahatten yaklaşık üç hafta önce acente tarafından evine "seyahat sözleşmesi" adlı bir posta almış ve postanın içinden çıkan belgede münhasır yargı yetkisi hükmü bulunduğunu belirtmiştir. Yolculuk zamanı sözleşmeyi imzaladıktan sonra gemiye binen yolcu seyahatin ikinci gününde davacı kayarak düşmüş ve kafatası ve bileğinde kırılmıştır. Mahkeme gününde taşıyan sözleşmenin klasik bilet davalarına dayanarak yorumlanması için argüman sunmuş davacının sözleşmeyi imzaladığını ve gemiye bindiğini belirtmiştir. Ancak olayda hâkim *Malpass M.* sözleşmenin seyahat sözleşmesinin alındığı zamandan önce rezervasyonla kurulduğunu belirtmiştir. Karar için: Lewins (n 17) 55; Rezervasyon konusunda aksi görüşte; Can (n 1); ilgili müellif, rezervasyon konusunda, yolcunun talebi üzerine rezervasyon yapılmasının sözleşmenin akdedilmesi anlamına gelmeyeceğini belirtmekte, yolcunun bu talebinin öneriye davet yer ayrılmasının da öneri olduğunu ifade etmektedir; Demir ise burada rezervasyon talebinin her somut olaya göre değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir. İlgili müellife göre yolcu, taşıma ücreti de dahil olmak üzere sözleşmenin esaslı unsurları hakkında bilgi sahibi olarak rezervasyon isteğinde bulunmuşsa bu durumda bu istek öneri olarak kabul edilecek rezervasyonun yapılmasıyla sözleşme tamamlanmış olacaktır; Demir (n 1) 152.

yolcunun rezervasyonun yapıldığı zamanda sözleşmenin tamamlanmış olduğunu ileri sürmektedir¹⁸. Aynı şekilde üçüncü bir görüşte acentenin ya da taşıyanın ücreti tahsil etmesi durumunda da sözleşmenin kurulduğunu belirtmektedir¹⁹. Kanaatimizce her üç görüş de kabul edilebilir niteliktedir zira öğretide ittifakla biletin sözleşmenin kurulmasında esaslı unsur olmadığı kabul edilmektedir²⁰. Böylece taşıyanın hem bilet düzenleyip vermesinde hem de bileti düzenlemeden ücreti almasında hem de rezervasyonun yapılmış olduğu durumlarda sözleşme kurulmuş sayılmalıdır. Zira deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri kanun gereği şekle tabi tutulmadığından sözleşmenin kurulmasının ispatı, her ne kadar zorluk içerse de, sözlü olarak dahi ispat edilebilecektir²¹.

Yukarıda belirtildiği üzere biletin hamili şahıs sözleşmeler hukuku bakımından taşınma hakkına sahip olacaktır²². Böylece bilete sahip olan yolcu, kendisinin taşıya taşımının yapıldığı gemiye girişi ve bilete yazılı olan koltuğun taşıyan

¹⁸ Önder (n 1) 1544; Christopher Hill, Maritime Law, (2. Baskı, Lloyds London Press 1985) 338; Rezervasyon konusunda bir hususun altının çizilmesinde fayda vardır. Zira kimi zaman rezervasyonlar kesin ya da opsiyonlu rezervasyon olarak karşımıza çıkmaktadır. Kesin rezervasyonlarda yolcu biletini kredi kartı ya da başka şekilde satın aldığı ve sözleşmenin kurulmuş olduğu durumdur. Opsiyonlu rezervasyonlarda ise yolcunun henüz gemiye binip binmeyeceği belli olmadığından ve taşıma tarihine kadar ödemeyi yaparak bileti alabileceği gibi taşınmadan da vazgeçebilir. Belirtilen süre içerisinde ödeme de yapılmadığı için rezervasyon iptal olacaktır. Bu nedenle kesin rezervasyonlarla sözleşmenin kurulduğunun kabulü gerekirken opsiyonlu rezervasyonlarda süreye bağlı bir önerinin varlığı kabul edilmelidir: aynı yönde: Gölcüklü (n 6) 25.

¹⁹ Canan Özlem Ilgın, Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme, (2007) 6 (12) İTÜSBD 231, 237.

²⁰ Taşkın (n 1) 56; Çetingil (n 1) 137; İzveren ve diğerleri, (n 16) 288; Can (n 1) 33; Demir (n 1) 147.

²¹ Yargıtay'ın bir kararında "Yasalarımızda, taşıma sözleşmesinin geçerliliği açısından herhangi bir biçime bağlılık koşulu öngörülmemiştir. Yolcu bileti taşıma sözleşmesinin varlığı konusunda önemli bir kanıttır" şeklinde hüküm kurmuştur: karar için: Çelik Ahmet Çelik Karayoluyla Yolcu Taşıma, (2. Baskı, Seçkin Yayınları 2021) 73 dn. 27; Vergi Usul Kanununun 233. maddesi yolcu bileti düzenleme yükümlülüğünü ihtiva etmektedir; <<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.4.213.pdf>> Son Erişim Tarihi: 17.06.2023.

²² Doğanay (n 10) 127; Çetingil (n 1) 136.

tarafından emrine hazır tutulacağını bilmekte söz konusu bu durumları ispatlayan bir vesikaya sahip olmaktadır²³. Kanaatimizce bilette gösterilen koltuğun başka birine verilmiş olması durumunda TTK m. 914/III kıyasen uygulanmalı ve yolcu bilet parasının üç katı kadar tazminata hak kazanmalıdır. Ancak bu durum yalnızca kamaranın hiç sağlanmaması ile sınırlandırılmamalıdır. Örneğin taraflar geminin dış tarafında yer alan ve deniz manzarasına sahip olan bir koltuk konusunda anlaşmışlar ancak taşıyan geminin iç bölgesinde bulunan koltuk sunmuşsa bu durumda da TTK m. 914/III yine kıyasen uygulanabilmelidir.

Bir diğer husus ise kişinin biletinin onu yolcu olduğunu ispat etmesi ve TTK-Konvansiyonun koruma hükümlerinden yararlanmasını sağlamasıdır. Bu nedenle bilete sahip olmadan yolculuk yapan kişi “kaçak” yolcu sayılacaktır zira bu kişiler taşıyanın veya kaptanın bilgisi olmadan gizlice gemiye binip yolculuk yaptıklarından ve taşıma sözleşmesi tarafı olmadıklarından yolcu olarak sayılmayacaklardır²⁴. Bu durumda kaptan kaçak yolcuyu ilk fırsatta gemiden uzaklaştırabileceği gibi²⁵ kaçak yolcunun ücret karşılığı taşınmasına razı olabilecektir. Bu kabul sonucu kaçak kişi TTK m. 1252/III uyarınca hareket

²³ Yargıtay 11. HD., E. 3736 K. 5048, 4.11.1980 kararında “davacıların biletlerinde gösterilen yerlerde başka yolcuların oturduğu ve dolayısıyla davacıların biletlerinde kendilerine ayrılan kamarada seyahat etmedikleri gerek tanık beyanlarından gerekse ibraz edilen ve dosyada bulunan Kamara Yolcu Kayıt Defteri içeriğinden kesin olarak anlaşılmıştır. Bu durum TBK 96. vd. hükümlerine göre sözleşmeye aykırı bir davranıştır. Aynı yasanın 98.maddesine göre de sözleşmeye aykırı eylemlerde BK.’nın haksız eyleme ilişkin hükümleri uygulanabilir. Taraflar arasındaki uyuşmazlık, deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinden doğmakta ise de TTK, 1119 hükümlerinde, kamaradaki yerin başka birine verilmiş olması nedeniyle yolcunun oturma salonundaki sandalye ve koltuk üzerinde yolculuk zorunda kalması hususuna ilişkin düzenleme bulunmaması karşısında kararda TTK m. 1 aracılığıyla TBK’nın anılan hükümlerinin uygulanması gereği sonucuna varılmıştır. Kararda mahkemenin görüşünün aksine TTK m. 806 vd. hükümlerinden uygulanıp uygulanılmayacağı üzerinde durulmuştur. Çünkü TTK m. 806’da farklı olarak yerini kaybeden yolcunun hiç taşınmaması hipotezi ele alınmıştır: Fahiman Tekil, Deniz Hukuku (5. Baskı, Alkım Kitapevi 1998) 347.

²⁴ Can (n 1) 27; Çetingil (n 1) 135; Demir (n 1) 218.

²⁵ Can (n 1) 54.

saatinde, hareket limanında biletli yolcu gibi binmiş gibi sayılarak en yüksek taşıma ücreti istenebilecek ve böylece Konvansiyon ve TTK anlamında yolcu sayılarak korumadan faydalanacaktır²⁶. İkinci durum ise hamile yolcunun yolculuk esnasında doğum yapması durumudur. Söz konusu bu durum Konvansiyon ve TTK'nda hüküm altına alınmadığından öğretide tartışmalı bir mesele haline gelmiştir. Bir görüş doğan çocuğun doğrudan Atina Konvansiyonu 1/IV anlamında yolcu sıfatını kazanmayacağını taşıyanın rıza göstermesi gerektiğini belirtmektedir. Yine aynı görüş taşıyanın bilgilendirilmesi üzerine zımni olarak susması durumunun sözleşmenin kurulmadığını belirtmektedir²⁷. Kanaatimizce söz konusu yorum doğru olmakla beraber taşıyanın zımni olarak susması sözleşmenin kurulmuş olduğu yönünde değerlendirilmelidir. Böylece doğmuş olan bebekte Konvansiyon- TTK bakımından yolcu sayılacak, hukuki korumadan yararlanacak ve tarafların arzu etmesi durumunda ispat vesikası bilet düzenlenecektir. Üçüncü durum ise hem Atina Konvansiyonu 1/IV hem de TTK m. 1249/I düzenlenmiş olan yolcu taşıma sözleşmesi olmaksızın akdedilen

²⁶ Çetingil (n 1); Demir (n 1) 218; mülga TK döneminde en yüksek taşıma ücretinin ödeneceği hüküm altına alınmamıştı. Söz konusu olan dönemde Can 6762 sayılı TK m. 1025 (6102 m. 1158/II)'den hareketle en yüksek taşıma ücreti olacağını belirtiyordu; Can (n 1) 55; Kaçak yolcuların zarara uğraması durumunda 2002 tarihli Konvansiyona dayanamayacağı ve zararlarını haksız fiil hükümleri uyarınca talep edebilecekleri kabul edilmektedir; Çetingil (n 1); Taşkın (n 1); Demir (n 1) 219; Kanaatimizce burada ihtimal olarak değerlendirilmesi gereken husus şudur: Şayet kaptan ve kaçak yolcunun ücrette irade uyuşmaları nedeniyle yolcunun gemide taşınmaya devam etmesi sonucu arada bir sözleşme kurulmuş sayılabilecek midir? Kanaatimizce bu hususu borçlar hukukunun genel hükümleri kapsamında kabul etmemiz gerekmektedir. Zira hem TTK hem de Konvansiyon sözleşmenin kurulmasını herhangi bir şekil şartına bağlamamıştır. Bu kabul halinde kaçak yolcu, irade uyuşması hasebiyle yolcu gibi sayılacak ve zayıf olanın korunması gayesini güden Konvansiyon ve TTK hükümlerinden faydalanabilecektir; Kişinin yolcu sayılacağı şeklinde aynı yönde: Uluğ Cicim (n 1) 529; Önder (n 1) 1548; aksi görüşte: Banu Bozkurt Bozobalı, Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluğu (Seçkin Yayınları, 2013) 31 dn. 48; Yazar söz konusu kaçak yolcuları hava taşıma hukuku bakımından değerlendirilmiş yolcu sayılması kabulünün taşıyanı hem kamusal olarak zor duruma sokabileceğini hem de sorumluluğunu arttırabileceği nedeniyle kabul etmemiştir.

²⁷ Demir n (1) 217.

navlun sözleşmesine dayanarak bu sözleşmenin konusunu oluşturan hayvan ve araçlara nezaret etmek üzere gemide taşınan kimselerdir²⁸. Bu kişiler hem konvansiyon hem de kanun gereği yolcu sayıldığından bilet kesilmesi konusunda bir hukuki engel bulunmayacak, söz konusu şahıslar için bilet kesilebilecek ve bu kişilerde korumadan faydalanacaklardır²⁹. Ancak mevzuat gereği de olsa ülkelerine tekrar geri götürülen gemi adamlarının yolcu sayılıp sayılmayacağı dolayısıyla da bu kişilere bilet kesilip kesilmeyeceği konusu tartışmalıdır. Öğretide bir görüş görüş geri götürülen gemi adamlarının yolcu sayılmayacağını belirtmektedir³⁰. Bu görüşün kabulü halinde gemi adamları için bilet kesilmeyecek ve bu kişiler korumadan faydalanamayacaktır. İkinci görüş ise göre geri götürülen gemi adamları yolcu sayılacak ve korumadan faydalanacaklardır³¹. Kanaatimizce gemi adamının geri götürülmesi bakımından ikinci görüşe üstünlük tanınmalıdır. Zira gemi adamının donatan ile arasındaki ilişki hizmet ilişkisidir ancak taşınması ayrı bir taşıma sözleşmesi oluşturmaktadır. Bu nedenle geri götürülecek olan gemi adamları yolcu sayılmalı ve onlara bilet kesilmesi bakımından hukuki bir engel olmamalıdır.

Bagajların bilete kararlaştırılan gemiden başka bir gemiye aktarılması konusunda Mülga 6762 sayılı kanun döneminde TK m. 1128 gemiye getirilen bagaj hakkında TK m. 1028'in uygulanacağını belirtmekteydi. O dönemde m. 1128 gereği şayet taşıyan yolcunun muvafakatini almadan onun bagajını kararlaştırılan gemiden başka bir gemiye yükleyecek olursa bundan doğacak olan

²⁸ Demir, araç ve canlı hayvanlar dışında taşınan yüklere nezaret eden kişilerin de yolcu sayılması gerektiğini belirtmektedir: Demir (n 1) 215; Kanaatimizce ilgili müellifin görüşü isabetlidir. Kişilerin sözleşme kapsamı dışarısında bırakılması için makul bir neden yoktur. Bu kişilerin yolcu sayılması durumunda onlara bilet kesilmesi bakımından herhangi bir hukuki engel bulunmamaktadır; aynı yönde, Uluğ Cicim (n 1) 529.

²⁹ Taşkın (n 1) 31; Atamer (n 1) 138; Demir (n 1) 214; Önder (n 1) 1548; Uluğ Cicim (n 1) 529.

³⁰ Çetingil (n 1) 135; Atamer (n 1) 140; Ilgın (n 19) 235.

³¹ Demir (n 1) 216.

zarardan sorumlu olacağı hüküm altına alınmaktaydı ancak taşıyan yolculuk başladıktan sonra ortaya çıkan bir tehlike dolayısıyla yolcunun bagajını başka bir gemiye aktarmış olsaydı bu durumda sorumlu olmayacaktı. Kanaatimizce m.1128'in karşılığı olan TTK m. 1150'nin kıyasen uygulanabileceği kabul edilebilecektir.

Bilet ayrıca yolculuğun tarih- saatini- biniş limanını da içermekte ve yolculuğu gerçekleştirmek isteyen yolcunun biletteki tarih ve saatte biniş limanında yolculuğa hazır olması gerekecektir³². Zira TTK 1253/I' de yolcunun, yolculuk başlamadan önce hareket limanında ve yolculuk devam ederken ara limanlarda gemiye zamanında gelmek zorunda olduğu hüküm altına alınmıştır. Şayet yolcu bu yükümlülüğünü ihlal ederse bu takdirde kaptan yolcuyu beklemeden devam edecek ancak yolcu taşıma ücretinin tamamını ödeyecektir³³. Kanun koyucu aynı

³² Akkurt (n 2) 282; Belirtmek gerekir ki kalkış limanı taşıyanın taşıma sözleşmesinin ifasına ilk başladığı limandır. Varış limanı ise ifanın sona ereceği limandır; Yolcunun belirli zamanda kalkış limanında olması seferden önce belirli denetimlerin yapılması ve bagajın teslimi bakımından önemlidir: benzer yönde: Ülgen (n 7) 95; Yargıtay bir onama kararında “Mahkemece tüm dosya kapsamına göre; VK ve MK gereğince uçak biletlerinde uçuş tarihlerinin yıl, ay ve gün olarak belirtilmesinin gerektiği, davalı şirketin kesmiş olduğu biletlerde yıl ibaresinin bulunmadığı, kaldı ki düzenlenen uçak biletlerinin yabancı dilde düzenlendiği, orta vasıfta bulunan bir kişinin dahi İngilizce yazılan kısaltmalardan uçak biletlerindeki tarihleri kontrol edebilmesinin imkan dahilinde olmadığı, davalı Ce-Ce Turizm Tic. Ltd. Şti.'nin diğer davalı THY A.O acentesi şeklinde çalıştığı, her ne kadar bağımsız olarak biletleri acente kesmiş ise de davalılar arasında organik bir bağın bulunduğu gerekçesiyle 6.098,63 TL'nin davalılardan tahsiline karar verilmiş”, hükmünü onamıştır: Yargıtay 11. HD., E. 2016/913 K. 2017/1817, 27.03.2017 < www.uyap.gov.tr > Son Erişim Tarihi 20.06.2023.

³³ Yolcunun sözleşmede kararlaştırılan ve bilette belirtilen yer ve tarihte hazır olmasının yükümlülük olduğu ve taşıyanın bu durumu dava edemeyeceği, alacaklı temerrüdü oluşacağı yönünde; Atamer (n 1) 202; Uluğ Cicim (n 1) 531; Bu durumun esasında bir alacaklı temerrüdü oluşturduğu TBK m. 110 gereği borcun konusu bir şeyin tesliminin gerekmemesinden dolayı taşıyanın dönme hakkına sahip olduğunu ancak bu durumun taşıyan bakımından büyük bir yükümlülük yaratacağı ve taşıma hukukunun yapısına uygun olmayışından hareketle 1253/I'in alacaklı temerrüdünün özel bir görünüş biçimi oluşturduğu yönünde; Demir (n 1) 189; Ayrıca ele almak gerekir ki mülga 6762 TK m. 1122 yolcunun, yolculuk başlamadan önce gemiye yetişemeyeceğini düşünmesi sonucu taşıma sözleşmesinden caydığını açık olarak bildirmesi durumunda taşıma ücretinin yarısını ödeyeceğini düzenlemektedir ancak söz konusu hüküm 6102 sayılı TTK'ya

zamanda taşıyanın ücrete hak kazanmasını düzenlemekle beraber sebepsiz zenginleşmesi önlemek istemiş gemiyi kaçırarak yolcu yerine başka bir yolcu taşınması durumunda yeni yolcudan elde ettiği ücreti kaçırarak yolcudan istenecek olan ücretten düşüreceğini hüküm altına almıştır³⁴. Biletin taşımanın kalkış zamanını göstermesinin diğer bir görünümü de taşıyanın sorumluluğudur. Zira taşıyan, taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan ve biletle de gösterilebilecek olan sürede ifaya başlamak ve bitirmekle mükelleftir³⁵. Bundan ötürü taşıyan kararlaştırılan tarih ve saatte limanda hazır olmalı ve gecikmesizin yolcunun binişini sağlamalıdır. Şayet taşıyan biletteki tarihten önce ya da sonra yola çıkarsa ya da bu tarihte yolculuğu gerçekleştiremediği durumlarda her ne kadar

alınmamıştır; yine m. 1122/II yolculuk başladıktan sonra da yolcunun sözleşmeden cayabileceğini ancak bu durumda taşıma ücretini tam olarak ödemesi gerektiğini düzenlemekteydi. O dönemde rotasında bir ara sefer kararlaştırmamış olan yolculuklarda yolcunun bu hakkını nasıl kullanacağı tartışılmış ve yolculuğun selametinin tehlikeye atılmadığı durumlarda ara limana girebileceği kabul edilmiştir: Can (n 1) 165; Kanaatimizce m. 1122 hala uygulamada karşılaşılabilecek bir sorunu hüküm altına aldığından 6102 sayılı TTK'nda da yer almalıydı; Yolcu biletlerinde kimi zaman hastalık halinde dahi bilet ücretinin iade olmayacağı açıkça yazmakta ve yolcunun yolculuk başlamadan sözleşmeden döndüğü durumlarda tam ücreti ödemesinin hakkaniyete uygun olup olmadığı tartışılmaktadır Söz gelimi hava yoluyla yolcu taşımalarında biletler zamanında kullanılmazsa ya da yolcu yolculuk başlamadan sözleşmeden dönmek isterse, taşıyan sadece biletin vergisini iade edilmektedir. BGH Alman Federal Yüksek Mahkemesi uçuş için promosyon sınıfta bileti olan yolcu hastalık sebebiyle uçuştan vazgeçmesi sonucu taşıyanın tamamı 7000 Euro olan bedelin 1400 Euro civarındaki vergisini iade ettiği olayda mahkeme eser sözleşmesinin sözleşmeden dönme hükümlerinin yolcu hava taşınmasına uygulanabileceğine, bu bağlamda havayolunun sefer planlaması yaparken iade imkanı tanınmayan fiyat grubundan sunulan biletlerin kullanılacağına ilişkin güveninin korunması gerektiğine ve havayolunun yaptığı işin değerine ve bu değere girmeyen giderlerini isteyebileceğine hükmetmiştir. <<https://openjur.de/u/974032.html>> Son Erişim Tarihi: 19.06.2023.

³⁴ Demir (n 1) 189; Atamer (n 1) 202; Uluğ Cicim (n 1) 532; Hava Taşımaları Bakımından: Gölcüklü, bazı durumlarda taşıyıcının zenginleşmediğini belirtmekte servis kiralanması, engelli vatandaşlar için özel servislerin sağlanması ya da başkaca ek giderlerin yapılması durumunda taşıyıcının daha ağır durumda olacağını belirtmektedir; Gölcüklü (n 6) 53.

³⁵ Yazıcıoğlu (n 1) 226; Demir (n 1) 180; Karayolu ile yolcu taşınmasında TTK m. 914/III'te taşıyıcının biletle gösterilen zaman, yer ve aracı değiştiremeyeceği hüküm altına alınmıştır; Çelik (n 21) 81.

Konvansiyon ve TTK’nda açık hüküm bulunmasa da mezkûr durum borçlar genel hukuku anlamında sözleşmeye aykırılık teşkil edeceği aşıkardır³⁶. Öğretide hakim görüş bu durumda TTK’nın karayoluyla yolcu taşıma hükümlerinin her ne kadar ilgili kısımda denizyoluyla taşımalar hariç tutulsa da bu taşımalara da uygulanabileceği yönüdedir³⁷. Söz konusu düzenleme uyarınca geminin hareketi, yolcudan beklenemeyecek kadar geciktiyse bu durumda yolcu sözleşmeden cayacak ve uğradığı zararını tazmin ettirebilecektir. Yolcunun cayması bakımından herhangi bir şekil şartının aranmazken limandan ayrılması dahi cayma sayılabilecektir³⁸. Şayet yolcu bu gecikmeye rağmen caymamış yolculuğu tamamlamışsa bu takdirde uğradığı zararı tazmin ettirebilecektir. Ele almak gerekir ki yolcu bu zararını ispat edemese dahi kanun koyucu götürü taşıma ücretinin üç mislini gecikme tazminatı olarak belirlemiştir³⁹. Eğer bilette

³⁶ Demir (n 1) 180; Çetingil (n 1) 138.

³⁷ Taşkın (n 1) 181; Atamer (n 1) 159; Demir (n 1) 181; TTK m. 908 “Hareket, duruma ve şartlara göre yolcudan katlanılması istenmeyecek bir süre gecikirse, yolcu sözleşmeden cayıp ödediği ücreti ve varsa zararını isteyebilir. Yolcu, gecikmeye rağmen yolculuğu yapmışsa sadece gecikmeden doğan zararının tazminini dava edebilir. Cayma şekle bağlı değildir; hareket yerinden ayrılma cayma kabul edilir. Sözleşmeden cayılınsın veya cayılmasın gecikme nedeniyle herhangi bir zarar ispat edilemese bile mahkemece bilet parasının üç misli tazminata karar verilir” hükmünü ihtiva etmektedir.

³⁸ Taşkın (n 1) 74; Demir (n 1) 181.

³⁹ Taşkın (n 1) 75; Atamer (n 1) 159; Demir (n 1) 181; Üç misli ibaresinin getirilmesinin isabetli olduğu bu zararı ispat etmenin zor olacağı yönünde: Hüseyin Ülgen, “Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma” İkinci Taşımacılık Sempozyumu (Sigorta Hukuku Türk Derneği 1985) 2, 19; Yolcunun TTK m. 908’de yer alan cayma hakkı dahil olmak üzere diğer seçimlik haklarını kullanabilmesi için taşıyana mehil verip vermeme hususu öğretide tartışmalıdır. Bir görüş taşımaların genellikle tarifeli hat seferlerinden oluştuğundan hareketle kesin vadenin söz konusu olduğunu belirtmiş bu nedenle taşıyana ayrıca mehil verilmemesi gerektiğini belirtmiştir; Taşkın (n 1) 75; diğer bir görüş ise götürü olarak bu sonucun kabulünün mümkün olmadığını her tip taşıma bakımından ayrıca bir değerlendirme yapılması gerektiğini belirtmiştir; Demir (n 1) 182; Can (n 1) 78; Kanaatimizce bu durumda ilk görüşe üstünlük tanınmalıdır. Zira TBK m. 124/III borcun ifasının belirli bir zamanda gerçekleşmemesi durumunda ifanın artık kabul edilmeyeceğinin anlaşıldığı durumlarda ihtar verilmesinin gerek olmadığını düzenlemektedir. Bu durum deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde de söz konusudur. Ayrıca bu işlemler ilk görüş taraftarlarının belirttiği gibi kesin vadeli işlemlerdir.

belirtilen tarihte sefer hiç yapılamazsa bu durumda ne olacağı konusunda da ne Konvansiyon ne deniz yoluyla yolcu taşıma kısmını ihtiva eden TTK hüküm içermemektedir. Kanaatimizce bu durumda TTK m. 907 hükmü kıyasen deniz yoluyla yolcu taşımalarına da uygulanabilir gözükmektedir. Eğer taşıma mücbir sebep dolayısıyla ifa edilememişse bu durumda sözleşme kendiliğinden geçersiz olacak ve tazmin yükümlülüğü doğmayacaktır bu durumda taşıma ücreti peşin alındıysa yolcuya tekrar iade edilecektir. Sefer, taşıyanın kusurundan bağımsız gemiyle ilgili bir nedenden dolayı yapılamıyorsa ⁴⁰veya her iki tarafın kusurdan doğan bir sebeple yahut yolculuğu tehlikeye sokan bir nedenden dolayı yapılamıyorsa bu durumda sözleşme geçersiz sayılacak ve tazmin yükümlülüğü doğmayacaktır yine taşıma ücreti alındıysa geri iade edilecektir. Ancak sefer taşıyanın fiili ve ihmali nedeniyle biletle yazılı saatte yapılamadıysa bu takdirde yolcunun tazminat isteme hakkı gündeme gelecektir. Nihai olarak biletle yazılı tarihte seferin başlamaması durumunda yolcu da zaten sefer saatinde limanda hazır değilse, taşıyan izleyen seferlerin herhangi birinde yolcuya yeni bir taşıma önerisinde bulunmakla mükellef olacaktır. Bu önerinin kabulü üzerine taraflar yeni bir bilet düzenleyeceklerdir. Şayet taşıyan bu öneriyi yerine getirmesse taşıma ücretinin üç katı kadar tazminat ödeyecektir. Ancak söz konusu bu durum taşıyana büyük bir mali yük oluşturacaksa ya da imkansızsa taşıyan böyle bir mükellefiyet taşımayacaktır. Taşıyanın seferin yapılmasında kusuru olmadığı durumlarda bütün yapılan önerilere rağmen yolcu kendisine önerilen seferi haklı bir sebep göstermeden reddederse bu durumda yolculuk yapmasa dahi taşıma

⁴⁰ Mülga 6762 sayılı TK döneminde m. 1124 geminin savaş çıkması nedeniyle serbest sayılmaması ya da zapt edilme tehlikesine maruz bulunması ya da kamu tasarrufu nedeniyle yolculuğun durdurulmasını yani tarafların kusurundan bağımsız gemi nedeniyle yolculuğun yapılmadığı durumları ele alıyordu. Mezkûr madde bu durumlarda yolcu ve taşıyanın birbirlerine tazminat ödemediği sözleşmeden cayabileceğini düzenliyordu: İsmail Doğanay, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Cilt III (Feryal Matbaası 1990) 463; Can (n 1) 158.

ücretini ödemekle mükellef olacaktır⁴¹.

Bilet üzerinde taşıyanın taşıma rotası yer alıyorsa ve taşıyan sebepsiz yere olağan bir yol izlerse bu durumda yolcunun ne şekilde hareket edeceğine dair Konvansiyonda ve deniz yoluyla yolcu taşıma kısmını düzenleyen TTK'nda hüküm yoktur. Kanaatimizce bu gibi durumlarda TTK m. 909 kıyasen uygulanmalı taşıyanın sebepsiz yere⁴² olağan rotanın dışında bir rota izlemesi durumunda yolcunun sözleşmeden cayıp tazminat isteyebileceği kabul edilmelidir ayrıca burada bir zarar ortaya çıkmamış olsa dahi bu tazminat istenebilecektir. Zira öğretide de belirtildiği üzere insanlar her zaman bir yere ulaşmak adına deniz yolunu kullanabilecekleri gibi kimi zamanlarda da varna limanına ulaşılan kadar görülebilecek manzaralar, yaşanabilecek tabiat olayları veya ara limanlarda uğranılacak şehirleri gezmek ve alışveriş yapmak için tercih edebileceklerdir⁴³. Lakin borçlar hukuku ile eşdeğerlik sağlanması adına ifası

⁴¹ Kürşat Göktürk ve diğerleri, Karayoluyla Eşya ve Yolcu Taşıma Hukuku (2. Baskı, Adalet Kitapevi 2021) 118.

⁴² Mesela takip edilen rotanın geçtiği denizlerde büyük bir fırtınanın beklenmesi veya suların buzlarla kapanması gibi sebepler haklı sebeplerdir bu durumda kaptan belirlenen rotadan ayrılabilir; Gemide beklenmedik bir acil durum ortaya çıktığı durumlarda söz gelimi yangın, denizde karşılaşılan tehlikeli bir durum, makine arızası gibi durumlar ya da güvenlik ihtiyacı gibi nedenlerden ötürü Kaptan, gemi veya yolcuların güvenliğini sağlamak için rotadan sapabilir. Yahut hava muhalefeti, tehlikeli sular veya sığ bölgeler gibi durumlar güvenlik nedenleriyle rotadan sapmayı gerektirebilir Yine kaptan insan kurtarma Denizde mahsur kalmış veya yardıma ihtiyacı olan insanların kurtarılması durumunda kaptan rotadan sapabileceği kabul edilebilir. Gemilerin çatması, batması denizde kaybolması gibi durumlar insanlara yardım gerektirdiğinden kaptan bu gibi durumlarda rotadan sapabilir. Örneğin RMS Titanic battığında RMS Carpatica 70 kilometrelik bir rota değiştirerek Titanik'e yardıma gitmiştir. Ayrıca kaptan navigasyon zorlukları nedeniyle rotadan sapabilir sözcümleri sığ sular, buz dağları, tehlikeli mercan resifleri gibi durumlar kaptanın rotadan sapmasına yol açabilir. Yine Titanik yola çıktığının ertesi gününden itibaren rotasında buz dağlarının çokluğunu bu nedenle de rotasını değiştirmesi gereken ihtarlar almıştır ancak rotasını değiştirmemiştir. Nihayet kaptan, yetkililerden veya liman otoritelerinden gelen talimatlar veya emirler doğrultusunda rotadan sapabilir. Örneğin, güvenlik nedeniyle liman yetkilileri tarafından yönlendirilen rotadan sapma durumları yaşanabilir: Can (n 1) 80.

⁴³ Ancak belirtmek gerekir ki söz konusu bu durumlar ancak karma nitelikte bir sözleşme olmadığı salt bir yolcu taşıma sözleşmesi yapıldığı zaman gündeme gelebilecektir. Zira

başlanan sözleşmeden cayılması değil sözleşmenin feshedilmesi gündeme gelmelidir⁴⁴.

Yolcuların bagaj olarak gemiye getirebileceği eşya miktarının sınırı çoğu zaman bilet üzerinde yer almaktadır⁴⁵. TTK md 1250/ III ise aksi kararlaştırılmış olmadıkça, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince yolcunun gemiye getirdiği bagaj için taşıma ücretinden başka bir ücret istenemeyeceğini hüküm altına almıştır. Şayet yolcunun beraberinde getirdiği bagaj biletle öngörülen sınırı aşıyorsa bu durumda taşıyana iki seçimlik hak tanınacaktır. Bu seçimlik haklardan ilki taşıyanın yükü taşımamayı tercih etmesi durumudur bu hakkın sınırı objektif iyi niyet kuralıdır. Eğer taşıyan durumu güçleşmiyorsa getirilen bagajı taşımakla yükümlü olmalıdır⁴⁶. Taşıyan üst sınırı aşan bagajı kabul

krvaziyer tipli tatil gemileri bakımından uygulanacak hükümler ve yaptırımlar daha farklıdır.; Can (n 1) 79; Yargıtay 11. HD., E. 1992/6392 K. 1993/5663, 20.09.1993 kararında “Belirli bir program dahilinde turist olan müşterilerini gezdirmeyi taahhüt eden firmanın gezi programında yer almasına rağmen onları Hawaii’ye götürmemiş olması sebebiyle açılan davada, böyle bir geziye kişilerin gezerek ve görerek alacakları zevkleri düşünerek çıktıklarını ve davalı firmanın bu şekilde davranmasının belki hayatın gelecek dönemlerinde elde edilmesi imkanı bir daha olmayan zevk ve tatmini engellediğini vurgulayarak davacı müşterinin manevi zarara da düşürdüğünü” hüküm altına almıştır: karar için: Can (n 1) 79 dn. 85.

⁴⁴ Taşkın (n 1) 77.

⁴⁵ Çetingil (n 1) 142; Can (n 1) 56; Atamer (n 1) 199; Demir (n 1) 185; Bagajın taşınmasının yolcu taşıma sözleşmesi içerisindeki bir yan edim olduğu bu edimin kapsamının sözleşme ile tayin edilebileceği, bazı taşıyıcıların biletlerinde ancak 15 kiloya kadar taşıyabileceklerini şeklinde kayıtlar koydukları yönünde: Sabih Arkan, “Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerine Düşünceler” (1983) 7 (1) BATİDER 13, 21; Aynı müellif bu tür kayıtlar koyulması durumunda edimin 15 kilo ile sınırlı olduğunu daha üstü bir bagaj getirilmesi durumunda ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılması gerektiğini belirtmektedir.

⁴⁶ Can (n 1) 55; Ülgen (n 39)’de yer alan tebliğinde bagaj olarak kabul edilebilecek eşyaların taşıyan tarafından kabul edilmemesi durumunda sözleşmeden doğan borcun ihlalinin söz konusu olduğunu ve taşıyanın bagajın başına gelecek olan zıya ve hasarından sorumlu olduğunu belirtmektedir: Ülgen (n 39) 37; Yargıtay 11.HD., E. 1724 K. 2157, 4.4.1984 kararında “gemi ile yolculuk yapmak isteyen ve hem kendisi hem de otomobili için bilet alan kişinin otomobiline yer bulamaması yüzünden yolcuğunu karayolunda yapması halinde maddi tazminat olarak, ikinci yolculuk için yaptığı masraf ile gemi için aldığı bilet bedeli arasındaki farkı istemesi ve ayrıca manevi tazminat

edecekse bu durumda onun lehine ek ücret isteme hakkı doğacaktır. Bu ek ücret bilet üzerinde ya da sözleşmede gösterildiyse gösterilen meblağ esas alınacak gösterilmediyse TTK m. 1252/III kıyasen uygulanacak ve hareket limanındaki mutad ücret dikkate alınacaktır. Burada altı çizilmesi gereken husus m. 1252/III'te yer alan en yüksek ücret ibaresinin mezkûr olayda uygulanamıyor oluşudur. Zira 1252/III cezalandırma normu içerirken yolcunun bilette gösterilenden fazla bagaj getirmesi cezalandırma anlayışına dayanmamaktadır⁴⁷. Ayrıca bilette belirli bir ağırlığı aşan bagaj için ek ücret ödenmesi gerektiğine dair kayda rağmen bu ücreti almadan bagajları teslim alan taşıyan daha sonradan bagajın hasar ya da zıyana uğramış olması durumunda ek bagaj ücretinin ödenmediğini ileri sürerek sorumluluktan kurtulamamalıdır⁴⁸. Bu belirlenen ağırlık üzerindeki bagajın taşıyanın kabulü ile taşınması durumu bagajın hukuki mahiyetini navlun sözleşmesi ile taşınan yüke dönüştürmeyecek yine yolcu taşıma sözleşmesinin bir parçası olmaya devam edecektir⁴⁹.

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde ve genellikle yolcu biletlerinin üzerinde de yer alabilecek olan, sigara içme ya da içilecek alanı tahdit etme, kamaralarda yüksek sesle konuşma, yasak yerlere girilmeme, ortak yerler ve tesislerden yararlanma gibi yükümlülükler TTK m. 1251'de yer alan gemi düzenine uyma borcunun karşılığını oluşturmaktadır⁵⁰. Hem kaptanın vereceği

istememesi mümkündür" şeklinde hüküm kurmuştur: Tekil (n 22) 348.

⁴⁷ Can (n 1) 56; Demir (n 1) 185.

⁴⁸ Aynı yönde: Arkan (n 45) 24; Ülgen (n 39) 29.

⁴⁹ Can (n 1) 54; Demir (n 1) 186; aksi yönde: Çetingil ise bunlar için mümkünse yeni bir navlun mukavelesi akdedebileceğini belirtmektedir; Çetingil (n 1) 143; Doğanay, gemi adamlarının gözetimine bırakılan piyano araç gibi bagajların navlun mukavelesine tabi olacağını belirtmektedir: Doğanay (n 10) 131.

⁵⁰ Can (n 1) 60; *The Eagle* davasında hakim *Ogden J.* biletlerin üzerinde yer alan bu sınırlamaları "Taşıyanın yolcuların güvenliği ve geminin düzgün işleyişi için uygulayabileceği çeşitli kurallar vardır. Bu kuralların bazıları rahatlıkla bir bilet kapağına yazılabilirken, diğerleri genellikle gemi üzerinde asılan duyurularda yer alır. Şahsen, böyle durumlarda sözleşmenin zımni bir hükmünün, gemi sahibinin yolcuların güvenliği ve geminin düzgün işleyişi için makul kurallar koyabileceği olduğunu belirtmek

talimatlar hem bilet üzerinde yer alan sınırlamalar hem de geminin muhtelif yerlerine asılan bilgilendirme panoları ve bırakılan broşürler geminin düzenini sağlamaya ilişkindir. Yolcu, geminin düzenini ilişkin kurallara aykırı davrandığı takdirde doğan zararlardan sorumlu olacaktır. Ayrıca belirtmek gerekir ki düzene aykırı davranıldığı takdirde cezai şart ödeneceğine dair sözleşmede bulunan ya da bilet üzerine koyulan kayıtlarda hukuken geçerli olacaktır⁵¹.

Belirtmek gerekir ki Atina Konvansiyonunun uygulanabilmesi için taşımanın uluslararası bir biçimde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Konvansiyon m. 1/IX'da taşımanın ayrılış ve varış yerinin iki farklı devlette bulunması ya da ayrılış ve varış yerinin aynı devlette olmasına rağmen ara bir devlette uğrak limanı varsa söz konusu taşımanın uluslararası olacağını belirtmiştir. Kanaatimizce tıpkı hava yoluyla yolcu taşımalarında biletin içeriğinin düzenlendiği Montreal Konvansiyonu m. 3 gibi deniz yoluyla yolcu taşıma biletlerinde de bu hususla beraber taşımaya Atina Konvansiyonunun uygulanıp uygulanmayacağı, uygulanmadığı takdirde ise taşıyanın belirli konularda sınırlı sorumluluk sahibi olduğu yazılması yolcunun lehinedir⁵².

Deniz yoluyla yolcu taşımalarında sözleşme akdedildikten sonra verilen biletlerin

konusunda tereddüt etmemeliyiz. Aslında, sözleşme yapılırken yanındaki kişinin omzuna dokunan ve taşıyanın bu şartları yolcu için koyup koymadığını soracak biri olduğumuzu düşünelim, hiç şüphem yok ki bu durumda her yolcu "Tabii ki, taşıyan güvenliğim ve geminin düzgün işleyişi için makul kurallar koyabilir" diyeceğini düşünüyorum." Şeklinde ifade etmiştir: Lewins (n 17) 57.

⁵¹ Atamer (n 1) 205; Demir (n 1) 192; Yargıtay 11. HD., E. 2017/3053 K. 2017/5191, 10.10.2017 kararında havayolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde kurallara uymayan yolcuları kural dışı yolcu saymış tazminat talep edilemeyeceğini ancak bilet parasının geri istenebileceği yönünde hüküm kurmuştur: <www.uyap.gov.tr> Son Erişim Tarihi: 20.06.2023.

⁵² Ülgen (n 7) 130; Akkurt (n 2) 283; Aksi hal için kusur veya özen ölçütü gözetilmeksizin herhangi bir yaptırım öngörülmemiştir. Kanaatimizce taşıyanın bilgilendirilmesine de bir sonuç bağlanması gerekirdi. Hatta 1974 Atina Konvansiyonu'nun görüşülmesi sırasında böyle bir kuralın kabul edilmesi gerektiği gündeme gelmiş ancak bu öneri reddedilmiştir: Atamer (n 1) 196.

arka yüzlerinde çoğu zaman küçük puntolarla⁵³ yetkili mahkeme klozları, hukuk seçimleri veya taşıyanların kendi sorumlulukları sınırlayacak kayıtlar konulmaktadır⁵⁴. Bu kayıtların hukuki niteliği ise genel işlem koşulları olarak kabul edilmektedir⁵⁵. Bu tür kayıtların geçerli olabilmesi içinse yolcunun en geç sözleşmenin kurulması sırasında bilgilendirilmesi gerekmekte öğreti ise bu bilgilendirmenin gişelere asılacak duyurularla ya da benzeri yöntemlerle de

⁵³ Davacılar *Evelyn Lerner ve Jack Newton Lerner* 11 Kasım 1982'de yolcu olarak bulunduğu Yunan bayraklı bir geminin Yunanistan sularında davalı taşıyanın ihmali nedeniyle karaya oturması sonucunda yaralandıklarını iddia etmişler ve taşıyana karşı dava açmışlar ve zararlarını, 6.000 dolarlık yolcu ücretinin iadesini istemişlerdir. Davalı taşıyan ise zamanaşımı süresinin bilete 1 yıl olarak belirtildiğini bu nedenle de dolduğunu ifade etmiştir. New York Eyalet Mahkemesi ise bu hükmün bağlayıcı olması için bilet üzerinde en az 10 punto ile yazılması gerektiğini ancak taşıyanın dört punto ile söz konusu sınırlamayı yazdığından hareketle davacılar lehine hüküm kurmuştur. (*Lerner v. Karageorgis Lines, Inc.*, 108 A.D.2d 648 (N.Y. App. Div. 1985) <<https://casetext.com/case/lerner-v-karageorgis-lines-inc>> Son Erişim Tarihi: 15.06.2023; Konvansiyonda emredici olarak düzenlenmeyen ve bilet üzerine işlenen kayıtların sonradan reddedilip reddedilemeyeceği hususu *Baltic Shipping Co v Dillon* davasında tartışılmıştı. Bu davada hakim *Gleeson CJ*, bilet davalarında biletin verilmesiyle sözleşmenin kurulduğunu ifade eden geleneksel kabulün yolcu bakımından adil olduğunu çünkü yolcunun şartları içeren bir bilet aldığı ve ardından şartları okuma ve değerlendirme fırsatına sahip olduğunu belirtmişti. Zira böylece yolcu okuma fırsatı olan bir biletin çekincesiz kabul edilmesiyle sözleşmeyi kurmuş olacaktı ve sözleşmede kararlaştırılan koşullar biletin verilmesiyle yürürlüğe girecekti. Ancak hakim *Gleeson CJ* olaya farklı bir açıdan da bakmış biletin arka yüzünde yer alan şartlar hakkında taşıyan tarafından yolcuya bildirimde bulunulmadığını ve bunları gözden geçirme fırsatı vermediğini belirterek taşıyanın, bu maddeleri yolcuya bildirmek ve bu şartlar üzerine sözleşmeyi reddetme fırsatı vermek için gerekenleri yapması gerektiğini ileri sürmüştür: Lewins (n 17) 68.

⁵⁴ Atamer (n 1) 151; ayrıca ilgili müellif 224. dipnotta 2008 yılında İDO seferi biletlerinin arka kısmında yolcuların taşıma sözleşmesi şartlarını kabul ettiğine dair kayıtların olduğunu belirtmektedir; Demir (n 1) 162; *Bird v. Celebrity Cruise Line, Inc.*, 428 F. Supp. 2d 1275 (S.D. Fla. 2005) davasında geminin elverişsizliği ve gemi koşulları, yeme içme düzeni bakımından taşıyanın bilete koyduğu sorumsuzluk kayıtları tartışılmıştır. <<https://casetext.com/case/bird-v-celebrity-cruise-line>> Son Erişim Tarihi: 17.06.2023; Sözgelimi bilet üzerinde bagajların zıya ve hasarından sorumluluğun taşıyana ait olmadığı ya da bu sorumluluğun yalnızca kaptana ait olduğunu belirten kayıtlar geçersizdir; Arkan (n 30) 24.

⁵⁵ Yeşim Atamer, *Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması Çerçevesinde Genel İşlem Şartlarının Değerlendirilmesi* (2. Baskı, Beta Yayınları 2001) 1 vd; Demir (n 1) 163.

yapılacağı belirtilmektedir⁵⁶.

Yolcu biletleri taşıyan sıfatı dolayısıyla davalı, davacı sıfatı ve yetkili mahkeme konusunda da önem arz etmektedir. Zira uygulamada çoğu zaman acenteler taşıyan adına sözleşme yapmaktadırlar. Acentelerin kimi durumlarda biletlere aracı komisyon ya da benzeri ifadeleri koymaları durumu onları taşıyan sıfatını kazanmaktan kurtarmayacak ve Konvansiyon hükümleri bakımından taşıyan sayılıp sorumluluğu sınırlandırma sisteminden faydalanacaklardır⁵⁷⁵⁸. Benzer şekilde konvansiyon fiili taşıyanın da sorumlu olduğunu hüküm altına almıştır. Amerikan Temyiz Mahkemesi'nin verdiği bir kararda fiili taşıyanın yolcu bileti

⁵⁶ Atamer (n 1) 151; Demir (n 1) 163; Atina Konvansiyonun yürürlüğe girmesinden sonra bilet davalarında oldukça azalma görüldüğü zira zaten Konvansiyonun taşıyanın sorumluluğunu emredici olarak düzenlediği yönünde; Demir (n 1) 166; Zira Konvansiyon m. 18 yolcunun ölümü, bedensel zarara maruz kalması ya da bagajının zıya ya da hasara uğraması olaylarından önce akdedilen sözleşmelerde ve dolaylı olarak biletlerde yer alan sorumluluğu kaldıran, daraltan ve ispat yükünü ters çeviren kayıtların geçersiz olduğunu hüküm altına almıştır. Ayrıca konvansiyon m. 17 yolcunun dava açma şansını sınırlayan yetkili mahkeme kayıtlarının da geçersiz olduğunu hüküm altına almıştır. Yine emredici hükümler başlığını taşıyan TTK m. 1271 sözleşme ile eşdeğer hükümler içermektedir. Mezkûr madde TTK m. 1256-1270 arasındaki hükümlerin emredici olduğunu düzenlemiş bu hükme aykırılığın yaptırımını da geçersizlik olarak belirlemiştir; ancak kanaatimizce burada gecikmeden doğan zararlara karşı sorumsuzluk kaydının koyulup koyulamayacağı hususu değerlendirilmelidir. Öğretide bir görüş bu tür kayıtların geçerli olduğunu belirtmektedir; Çetingil (n 1) 139; Ilgın (n 19); Can (n 1) 78. İkinci bir görüş ise TBK m. 115'ten hareketle söz konusu kayıtların geçersiz olduğunu kabul etmektedir; Demir (n 1) 174; Kanaatimizce burada ikinci görüşe üstünlük tanınmalıdır zira TBK m. 115 uyarınca yolcu taşıma faaliyeti uzmanlık gerektiren bir iş olduğundan önceden yapılmış kusura ilişkin anlaşmalar geçersiz sayılmalıdır.

⁵⁷ Aynı yönde Arkan (n 45) 15.

⁵⁸ Bu durumda kimin taşıyan sıfatını taşıyacağı durumu öğretide tartışılmış deniz yoluyla yolcu taşımalarında taşıyan taşıma taahhüdünde bulunan kimse olduğundan taşıyan sıfatının kazanması bakımından donatan ya da gemi işletme müteahhidi olması gerekmediği kanaatine varılmıştır: Atamer (n 1) 130; Can (n 1) 21; Demir (n 1) 197; Karayoluyla yolcu taşımalarında uzun yıllardan beri üçüncü kişilere ait otobüsleri kullanan taşımacı firmaların kazaya uğrayan yolcuların açtığı davalarda husumet itirazında buldukları ve kendilerinin taşıyan olmadığını ve komisyoncu olduklarını ileri sürmeleri üzerine KTK'nın zincirleme sorumluluk getirdiğini bu nedenle de taşıyan sıfatının belirlenmesi bakımından yolcu biletinin önemli bir işlev sahibi olduğu yönünde: Çelik (n 21) 74.

düzenlemek suretiyle yolcu ile sözleşme ilişkisi içine girdiğini ve bu şekilde artık taşıyan sıfatını kazandığını ifade edilmiştir. Mahkeme fiili taşıyanın sorumluluğunu kira ilişkisinden değil, sözleşme ilişkisinden kaynaklandığını kabul etmiştir⁵⁹. Yine yolcunun bedeni zarara maruz kalması ya da bagajının zıya ve hasara uğraması durumunda davacı sıfatına haiz olacağı açıktır. Bu nedenle davacı sıfatını ispat etmesinde namına yazılı bir yolcu bileti ispat vesikasına haiz olabilir. Yetkili mahkeme de ise Konvansiyon m. 17’de seçenekler halinde belirtilmiş ve bu hükümlerle yolcu, yakınlarının dava açmalarını kolaylaştırmak amaçlanmıştır⁶⁰. Mezkûr madde birinci fıkrada tüm şartların sağlanması halinde yolcunun veya yakınlarının, davalının yerleşim yeri veya işyeri merkezinin bulunduğu devlet mahkemesinde dava açılabilirliğini düzenlemiştir. Bu belirlemede ise biletlerin ispat fonksiyonu ortaya çıkmaktadır. Zira bilet üzerinde çoğu zaman taşıyan kişinin işyeri adresi bulunmaktadır. Bunun belirlenmesinin kolay olmadığı, yolcunun biletini internet üzerinden aldığı ve bilet üzerinde bilgilerin yazmaması hallerinde satışın gerçekleştiği yer yani davacının yerleşim yerinde de dava açılması kabul edilebilecektir⁶¹.

Yolcu biletleri zamanaşımı bakımından da önemli olabilecektir. Zira Konvansiyon m. 16/I yolcunun ölüm ve bedensel zarara uğraması ile bagajın hasar veya zıyaya uğramasından kaynaklanan tazminat taleplerinin iki yılda zamanaşımına uğrayacağı düzenlenmiştir. Ancak bu sürelerin başlangıç tarihi farklı olabilecektir. Şayet yolcu bedensel zarara uğradıysa bu durumda zamanaşımı süresi yolcunun gemiden indiği tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır⁶². Yolcu biletlerinin üzerlerinde geminin varış limanına varacağı

⁵⁹ *Chan v. Society Expeditions, Inc.*, 39 F.3d 1398 (9th Cir. 1994) <<https://casetext.com/case/chan-v-society-expeditions-inc-2>> Son Erişim Tarihi: 17.06.2023.

⁶⁰ Demir (n 1) 600.

⁶¹ Demir (n 1) 601; benzer yönde Arkan (n 45) 18.

⁶² Demir (n 1) 584; Can (n 1) 139.

tarih yazıyorsa bu durumda yolcu bileti ispat vesikası olarak işlem görecektir. Yolcunun taşıma sırasında ölmesi durumunda zamanaşımı süresinin gemiden inmesi gereken tarihte başlayacağı düzenlenmiştir⁶³. Bu durumda geminin varma limanına varması gereken tarih bilet üzerinde yer alacağından “yolcunun ineceği tarih” bakımından ispat vesikasına haiz olacaktır. Bagajın zayi olması veya hasara uğraması durumunda ise iki yıllık zamanaşımı süresi yolcunun gemiden indiği veya inmesi gereken tarihte başlayacaktır⁶⁴. Böylece yolcunun gemiden indiği ya da inmiş olacağı tarih bakımından üzerinde varma tarihini de içeren yolcu bileti ispat vesikasına haiz olacaktır. Söz konusu zamanaşımı süresinin karşılığı olan hak düşürücü süre bakımından da sonuç aynıdır. Zira Konvansiyon 16/III yolcunun gemiden indiği veya inmesi gereken tarihten itibaren beş yıl içinde dava açılmaması durumunda hak düşürücü sürenin meydana geleceğini hüküm altına almıştır⁶⁵. Bu nedenle hak düşürücü süre bakımından da varış tarihini içeren biletler ispat vesikası olabilecektir.

Usul Hukukunda yolcu biletlerinin görünümü ise onların belge olmasıdır. Medeni Usul Hukuku'nda belge HMK md. 199'da tanımlanmış gerçek bir olayı veya bir işlemi ispatlayan veya gösteren her türlü yazılı, sesli, görüntülü veya elektronik veriyi içeren doküman olduğu hüküm altına alınmış ve mahkeme huzurunda ispat faaliyetinde kullanılacağı dolaylı olarak belirtilmiştir. Kanaatimizce yolcu bileti HMK md. 199 uyarınca belge olarak sayılmalıdır zira bileti, bir kişinin belirli bir seyahat için ödeme yaptığını ve belli bir taşıyanla sözleşme yaptığını gösteren bir yazılı belgedir. Bu nedenle, yolcu bileti, seyahat eden kişinin taşıyanla olan sözleşmesini kanıtlamak ve gerektiğinde hukuki olarak korunmak için bir belge olarak kullanılabilir.

Yolcu bileti açısından değerlendirilebilecek başka bir durum 23 Kasım 2005

⁶³ Demir (n 1) 584.

⁶⁴ Demir (n 1) 585.

⁶⁵ Taşkın (n 1) 191; Atamer (n 1) 209; Demir (n 1) 588

tarihinde Avrupa Birliği Komisyonu tarafından ilan edilen ve deniz yolu ile yolcu taşımalarını da ilgilendiren “Deniz Ulaşımı Güvenliği nc Paketidir. İlgili paket bir bölümünde Avrupa Birliği’ne ye devletlerin Konvansiyona taraf olmasını ve sözleşmenin kapsamında kalan taşımalarda Konvansiyon hükümlerine paralel olması amacıyla iç hukuka aktarılmasını düzenlemektedir. Bu Şekilde taşıyanın sorumluluğu, sorumluluk sınırı ve zorunlu sigorta düzenlemesi biletlerini Avrupa Birliği yesi bir ülkede alan yolculara, Avrupa’dan dışarıya veya dışarıdan Avrupa’ya yapılan tüm taşımalara uygulanması amalanmıřtır⁶⁶.

II. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA BAGAJ KUPONU

Bagaj kuponu taşıyanın yolcu tarafından kendisine teslim edilen her türlü bagaj için düzenleyip yolcuya teslim ettiği bir ispat vesikasıdır. Her ne kadar Konvansiyonda ya da TTK’nda da düzenlenmemiş de olsa hava yoluyla yolcu taşımalarında açıkça hüküm altına alınmıştır. Bu nedenle ispata kolaylık sağladığından ele alınması gereklidir⁶⁷. Deniz yoluyla yolcu taşımalarında bagaj kuponu, yolcunun taşıdığı bagajın kayıt altına alındığı ve yolculuk sırasında kullanılan bir belgedir. Bu kupon, yolcunun bagajının taşıma koşullarını belgelemek ve varış noktasında doğru bir Şekilde teslim alınmasını sağlamak

⁶⁶ <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_05_438> Son Erişim Tarihi: 17.06.2023.

⁶⁷ lgen (n 7) 136; lgen (n 39) 29; Akkurt (n 2) 284-285; Mustafa zen, “Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmenin Taraflarının Sözleşmeden Kaynaklanan Sorunları” (2018) 4 (1), Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, 57, 79; Arkan (n 45) 22: Arkan 25. dipnotunda aktardığı bir Hukuk Genel Kurulu Kararında, yolcunun elindeki biletten belirli bir tarihte seyahat ettiğinin anlaşılmasına rağmen bagaj fişinin ibraz edilememesi ve beyanların tutarlı olmadığından hareketle bagajın teslim edildiği iddiasının ispat edilmediğinin kabul edildiğini belirtmektedir; Ancak belirtmek gerekir ki denizyoluyla yapılan her yolculuk bakımından bagaj fişi düzenlenmemektedir. Örneğin Kadıköy-Eminönü seferinde yalnızca akbil basılmaktadır, Yenikapı-Yalova seferlerinde bagaj fişi düzenlenmediği durumlarda araç içinde özel eşyalar varsa bunlar incelenmekte yahut kayıt altına alınmaktadır. Trieste- İstanbul arasında yapılan seferler bakımından ise bagaj kuponu düzenlenmesi gümrük işlemleri için zorunlu olabilecektir.

amacıyla kullanılır. Hukuki olarak, bagaj kuponu, taşıyan ile yolcu arasında bir taşıma sözleşmesinin eki niteliğini taşır. Bu ek yolcunun taşınacak olan bagajının miktarını, ağırlığını, içeriğini ve diğer ilgili detayları belirler. Bagaj kuponu, taşıyan ya da acentesi tarafından düzenlenir ve yolcuya bagaj teslim karşılığında verilir. Bagaj kuponunun hukuki değeri, taşıma sözleşmesinin bir parçası olarak kabul edildiğinden belgeyi yolculuk boyunca saklamakla yükümlü olmalıdır zira kupon yolcu ve taşıyan arasında taşınan eşyanın durumunu belgelemek amacıyla kullanılmaktadır. Çünkü bagaj kuponu, yolcunun bagajının teslim edildiğini yönünde karine sağlamakla beraber bagajın kaybolması, hasar görmesi veya gecikmesi gibi durumlarda hukuki kanıt niteliği taşımakta eğer yolcu, varış noktasında bagajını kaybederse veya zarar görürse, mahkemeye başvurarak durumu bildirmesi ve bagaj kuponunu delil olarak eklemesi gerekmektedir. Bu durumda, bagaj kuponu kaybolmuş veya hasar görmüş eşyanın tespiti ve taşıyan ile yolcu arasında tazminat talepleri için önemli bir ispat niteliği taşımaktadır. Bagaj kuponu bakımından diğer bagajlar içinde yer alan ve kendine ayrı bir sorumluluk sınırı öngörülen değerli eşyanın belirtilmesi önem arz etmektedir. Taşıyanın sorumluluğunun doğması için değerli eşyanın zilyetliğinin yolcu tarafından taşıyana devredilmesi gereklidir. Şayet yolcu bu devri gerçekleştirmezse taşıyana bu değerli eşyaların zıya ve hasarı için sorumlu olmayacağı şeklinde özel bir sorumsuzluk kuralı Konvansiyonda hüküm altına alınmıştır⁶⁸. Bu nedenle bu tür eşyaların saklanması için taşıyana devredilmesi gerekmektedir⁶⁹. Bu durumda da ispat açısından taşıyana zilyetliği aktarılan değerli eşyanın cinsi ve değeri bagaj kuponunda gösterilmelidir⁷⁰. Yine bagaj

⁶⁸ Taşkın (n 1) 106; Atamer (n 1) 145; Demir (n 1) 235.

⁶⁹ Değerli eşyanın, yolculara tahsis edilen kamara içerisinde yine taşıyan tarafından koyulmuş olan kasada saklanması taşıyana zilyetliği geçirmeyeceği yönünde; Demir (n 1) 235.

⁷⁰ 6762 sayılı Mülga TK m. 1128 Kıymetli eşya, sanat eserleri, para ve kıymetli evrak için ancak malın cinsi ve kıymeti teslim sırasında kaptana veya memur edilen şahsa bildirilmiş olduğu takdirde taşıyanın mesul olacağını düzenlemekteydi.

kuponları ile ilişkilendirilebilecek bir diğer madde TTK m. 1252/I'dir. Mezkûr madde yolcunun gemiye getirdiği bagaj hakkında bagajın cinsi, niteliği ve tehlikelere hakkında taşıyana doğru bilgi verme yükümlülüğünü hüküm altına almıştır⁷¹. Böylece yolcunun bu maddeye istinaden verdiği bilgiler bagaj kuponuna işlenecektir. Şayet yolcu eşyanın ölçüsü, tartısı ve markası hakkında bildirim yükümlülüğüne aykırı davranırsa doğan zararlardan taşıyana karşı kusuru olmasa bile sorumlu, taşıyan dışındaki kişilerin uğradığı zararlardan ise kusuru varsa sorumlu olacaktır. Aynı şekilde yolcu bagaj olarak gemiye getirdiği eşyanın cins ve mahiyeti hakkında da doğru bilgi vermekle mükelleftir⁷². Kanun koyucu sadece yolcuya zararın tazmini mükellefiyetini yüklememiş m. 1252/II'de eksik ya da yanlış bilgi verilerek ya da gizlice gemiye getirilen bagaja kaptan tarafından el konulabileceğini gerektiğinde de bu bagajın gemiden uzaklaştırılabileceğini ve denize atılabileceğini hüküm altına almıştır. Denizde Mal ve Can Koruma Kanunu m. 12'de tehlikeli eşyalar hüküm altına alınmıştır. Aynı şekilde bu eşyalarında gemiye bir şekilde yüklenmesi durumunda TTK m. 1252/ II uygulanacaktır.

Dikkate alınması gereken bir diğer husus yolcu ve taşıyanın anlaşarak bagajlardan doğan sorumluluğu yükseltebilecekleri hususudur. Konvansiyon m. 10 ve TTK m. 1264 taşıyan ve yolcu yazılı şekilde anlaşarak belirlenen sınırdan daha yüksek bir sınırı belirleyebileceğini hüküm altına almıştır⁷³. Kanaatimizce

⁷¹ Uluğ Cicim (n 1) 531; Mülga 6762 sayılı TK döneminde m. 1128, m. 1023' e atıf yapıyordu. Madde 1023 ise eşya hakkında doğru bilgilendirme yükümlülüğünü ihtiva etmekteydi.

⁷² Mülga TK döneminde eşyanın ölçü, sayı, tartı, markaları ve cins – mahiyeti hakkında hükümler kusurun niteliği bakımından farklı hükümler ihtiva ediyordu. Madde 1023 ölçü, sayı, tartı ve mahiyet bakımından taşıyana karşı kusursuz diğer kişilere karşı kusurlu olarak sorumlu olduğunu hüküm altına alırken m. 1024, cins ve mahiyeti hakkında hem taşıyan hem de diğer kişilere karşı ancak kusurları olduğunda sorumlu olduklarını hüküm altına almıştır. 6102 sayılı TTK m. 1252'de ise bu ayırım kalkmış taşıyana karşı kusursuz sorumluluk diğerlerine karşı ancak kusurun varlığı halinde sorumlu olunacağı düzenlenmiştir.

⁷³ Demir (n 1) 459.

yolcu ve taşıyanın anlaşarak bagajın değerini bagaj kuponuna işlemeleri ve bu işlenen sınırın da Konvansiyon ve TTK'nda yer alan sınırlardan yüksek olması halinde sorumluluk sınırı yükseltmiş sayılmalıdır.

III. PROMOSYON BİLETLERİ

Yolcu taşımaları kural olarak ücretli şekilde gerçekleştirilse de kimi durumlarda ücretsiz olarak gerçekleştirilmekte ve bu ücretsiz taşımaların bir kısmı promosyon biletleri ile yapılmaktadır⁷⁴. Promosyon bileti kavramı, taşıyan ya da acenteleri tarafından sunulan özel teklifler veya indirimler kapsamında verilen biletleri karşılamaktadır. Mezkûr bu biletler çoğu kez ücretsiz olarak pazarlama stratejileri kapsamında yolcu talebini artırmak, seyahat dönemlerinde doluluk oranlarını yükseltmek veya yeni güzergâhlara ilgi çekmek amacıyla sunulmakta belirli bir süre ve rota içermektedir. Bu şekilde yolcular seyahat maliyetlerini düşürmekte uygun bir şekilde seyahat etmektedirler. Söz konusu bu biletler bakımından tartışılması gereken en önemli nokta yolcuların Atina Konvansiyonuna tabi olup olmadığı yönündedir. Zira konvansiyonun taşımalar bakımından ücret şartını arayıp aramadığı öğretide tartışmalıdır. Taşımalarda ücretin şart olduğu kabul edildiğinde promosyon biletine sahip yolcular Konvansiyonun korumasından faydalanamayacak yolcular arasında eşitsizlik ortaya çıkacaktır⁷⁵.

⁷⁴ Bu promosyon biletleri kimi zaman yoğun talep gören rotalarda, önceden belirlenmiş tarihlerde veya belirli bir süre boyunca tatil dönemlerinde verilmiş olabilir. Böylece taşıyanlar bilet satışlarını teşvik etmiş olurlar. Aksi durumlarda da talebin düştüğü sezon dışı ya da hafta içine denk gelen zamanlarda taşıyanlar boş koltuklarını doldurmak, gemiyi daha kalabalık göstermek ve bilet satışlarını artırmak için promosyon biletleri sunabilir. Yine özel etkinlikler veya kampanya için taşıyanlar tarafından promosyon biletleri verilebilir. Nihayet uygulamada karşımıza çıktığı taşıyanların düzenli müşterilere promosyon biletler sunabilir; benzer yönde: Demir (n 1) 136; Kanaatimizce kişiye özgülenen promosyon biletleri bileti üçüncü bir kişiye devredilememelidir.

⁷⁵ Atamer (n 1) 150; Taşkın (n 1) 36; Demir (n 1) 137; Ilgın (n 19) 235; *Herald of Enterprise* adlı bir gemi kalkış limanı olan *Dover'den* hareket ettikten sonra su alarak alabora olmuş ve 193 yolcu hayatını kaybetmiştir. Bu kaza bakımından tartışılması

6102 sayılı düzenlemede taşımanın mutlaka bir ücret karşılığında yapılmasının gerekli olduğu konusu açık değildir zira TTK m. 1247/I ve Konvansiyon taşımanın ücret karşılığında olması gerekliliğini açıkça hüküm altına almamıştır⁷⁶. Öğretide bir görüş Konvansiyonun sadece ücretli taşımalara uygulanacağı dolayısıyla da ücretsiz taşınan promosyon biletli yolcuların Konvansiyonun kapsama alanı dışında kalacağını kabul etmektedir⁷⁷. Bu görüş taraftarları savlarını “Sözleşmenin devlet veya diğer kamu otoriteleri tarafından icra edilen ticari taşımalara uygulanacağını” düzenleyen Konvansiyonun 21.maddesine dayandırılmış ve kamu gemileri ancak “ticari” olduğunda konvansiyona tabi olacaktır şeklinde belirtilmiştir. Diğer görüşteki yazarlar ise Konvansiyonun uygulama alanı bakımından ücretin esaslı unsur olmadığını belirtmiş Konvansiyonun 21.maddesinde yer alan kamu gemilerinin ancak ticari taşıma yaptıklarında Konvansiyona tabi olduğunu diğer gemilerin ise hem ticari

gereken en önemli olgulardan biri ise yolcuların büyük çoğunluğunun *The Sun* gazetesinden kazandıkları promosyonlu biletler ile seyahat etmeleri olmuştur. Zira ücretin sözleşme bakımından şart olduğu kabul edildiği takdirde promosyon bilete sahip olan yolcular sözleşmenin koruma normlarından faydalanamayacaklardır. <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/54c1704ce5274a15b6000025/FormalInvestigation_HeraldofFreeEnterprise-MSA1894.pdf> Son Erişim Tarihi: 16.06.2023.

⁷⁶ Ancak hava yoluyla yolcu taşımalarına ilişkin Montreal Konvansiyonu açıkça “ücret karşılığında” kavramını içermektedir. Bu nedenle bu tür taşımalarda ücret alınmayan durumlar kural olarak kapsam dışında bırakılmıştır: Ülgen (n 7) 17; Gölcüklü (n 6); Bozkurt Bozobalı (n 24) 25; ancak mezkûr konvansiyon bakımından dikkat edilmesi gereken husus m. 1/I’dir ilgili madde karşılıksız olarak yolcuya yolcu taşıma taahhüdünde bulunulması durumunda Montreal Konvansiyonun uygulanacağını belirtmektedir. Bu nedenle promosyon biletle seyahat eden yolcular bakımından da Montreal Konvansiyonu uygulama alanı bulabilecektir: Gölcüklü (n 6) 41.

⁷⁷ Can (n 1) 120; Uluğ Cicim (n 1) 529; mülga TK döneminde deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinin ücret karşılığında kurulabileceği ve ücretin esaslı unsur olduğu kabul edilmekteydi: Çetingil (n 1) 135; Mülga TK m. 1121 yolcunun gecikmesi durumunda taşıma ücretini tam olarak ödeyeceğini, m. 1122 yolcunun şahsından kaynaklanan sebeplerle sözleşmenin hükümden düşmesi durumunda taşıma ücretinin yarısının ödeneceğini, m. 1125/II yolculuğun başlamasından sonra sözleşmesinin hükümden düşmesi durumunda oran yoluyla ücretin ödeneceğini, m. 1126 yolculuk başladıktan sonra geminin tamir edilmesi durumunda ücretin yarısının ödeneceğini, m. 1127 bagaj için ayrıca ücret kararlaştırılmayacağını öngören düzenlemeler içermekteydi ve bu lafızdan hareketle ücretin esaslı unsur olduğu kabul ediliyordu.

hem de ticari olmayan taşımalarında şartları sağlaması halinde Konvansiyona tabi olacağını belirtmişlerdir⁷⁸. Kanaatimizce burada iki unsura dikkat edilmelidir ilki 6102 sayılı TTK m. 1247’de yolcu taşıma sözleşmelerinin tanımlanmış olmasıdır. Mezkûr madde “yolcu ve yolcu bagajının taşınması için yapılan” sözleşme olarak tanımlamış ücret unsurundan bahsetmemiştir ancak gemi kira sözleşmesini tanımlayan 1119, zaman çarterini tanımlayan m. 1131 ve navlun sözleşmelerini tanımlayan m. 1138 ile söz konusu sözleşmelerinin esaslı unsurunun “ücret” olduğunu hüküm altına almıştır. Bu nedenle kanun koyucunun amacının yolcu taşıma sözleşmelerinin ücret olmadan akdedilmesi hallerinde de TTK’na tabi olacağı yönündedir. Diğer taraftan m. 1253’ün yolcunun gemiye zamanında gelmemesi durumunda ücreti ödemekle yükümlü olduğunu ve taşıyanın hapis hakkının olduğunu hüküm altına alan m 1254’ün varlıkları deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin esas unsurunun ücret olduğunu göstermemektedir. İlgili hükümlerin varlığı ancak bir ücret kararlaştırıldıysa gündeme gelebilecektir. Bu nedenle ücretsiz taşımalar dolayısıyla promosyonlu biletler de TTK’na tabi olmalıdır. Zira aynı kabul Konvansiyon bakımından da yapılabilecektir. Zira Konvansiyon m.1 1974 tarihli Konvansiyonda yer alan sözleşme tanımını değiştirmemiş, olduğu gibi almış ücreti tartışma konusu haline getirmemiştir⁷⁹. Bu nedenle Konvansiyonun ilgili durumu milli hukuka bıraktığı, Türk Hukuku

⁷⁸ Atamer (n 1) 149; Taşkın (n 1) 35; Önder (n 1) 1549; Demir (n 1) 143.

⁷⁹ Demir (n 1) 137; Işıklar, ücret meselesinin 1974 tarihli Konvansiyon döneminde tartışıldığını, tartışmalar sonucunda ücret unsuruna yer verilmemesinin uygun olduğunu belirtmiştir: Güneş Karol Işıklar, 2002 Tarihli Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası (Onikilevha Yayınları, 2018) 108-109; Demir ise 2002 tarihli Konvansiyon hükümlerinin müzakere aşamasında CMI’nın üyelerine gönderdiği ankette Konvansiyonun yalnızca ücretli taşınmalara uygulanması gerekip gerekmediğini sormuş bu soruya çok farklı yanıtlar gelmiştir. Hırvatistan, Almanya, Japonya ve Hollanda ücretsiz taşımalara da sözleşmenin uygulanması gerektiğini kabul ederken Yunanistan, İrlanda, Slovenya, Güney Afrika ve İngiltere’nin cevabı ise olumsuz olmuştur; Atamer ise Alman Hukukunda 1986 öncesi dönemde ücretin esaslı bir unsur olarak kabul edildiğini ancak 86 reformuyla ücretin zorunlu unsur olarak kabul edilmediğini belirtmektedir: Atamer (n 1) 148.

bakımından ücret şartının aranmadığı kabul edilmelidir. Ancak kanaatimizce en doğru çözüm Montreal Konvansiyonu m. 1/I'de olduğu gibi promosyon biletle taşınan yolculara da Konvansiyonun uygulanacağına dair bir hüküm yer almasıdır.

SONUÇ

Söz konusu olan bu çalışmada yolculuğu ispat eden bir mezuniyet belgesi olan yolcu biletleri hem 2002 Tarihli Deniz Yoluyla Yolcuların Taşınmasına Dair 2002 Atina Konvansiyonu hem 6012 sayılı TTK hükümleri çerçevesinde incelenmiştir. Ancak söz konusu hükümler yolcu biletleri ile ilgili hüküm ihtiva etmediğinden 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu ve 6762 sayılı Mülga Ticaret Kanunu hükümlerinden faydalanılmıştır. İncelemeler sonucunda ilk olarak yolcu biletlerinin kıymetli evrak hukuku yönünden hukuki mahiyeti incelenmiş ve biletlerin ibraz-teşhis senedi özelliklerini beraber taşıdığı kabul edilmiş ayrıca biletin hamiline yazılı olması durumunda buradan doğan hakkını biletle beraber başkasına devredebileceği sonucuna varılmıştır. Daha sonra yolcu biletlerinin sözleşmenin esaslı bir unsuru olmadığı zira sözleşmenin şekle bağlı olmadığı ve borçlar hukuku açısından bilet verilmeden de sözleşmenin kurulacağı belirtildikten sonra yolcu biletlerinin sözleşmeyi kurması üzerindeki öneminde durulmuştur ve her ne kadar özel hukuk hükümleri açısından deniz yoluyla yolcu taşınması için bilet kesilmesi zorunluluk şartı olmasa da Vergi Usul Kanununun ilgili maddeleri yolculuk için bilet kesilmesini zorunlu tutmaktadır. Çalışmada bu esasa da değinilmiştir. Yolcu biletinin teşhis ve ibraz fonksiyonundan hareketle taşıyanın yolcu biletinde gösterilen koltuğu yolcuya sağlamakla mükellef olduğu zira yolcuda güven oluşturulduğu kabul edilmiştir. Taşıyanın bu mükellefiyetini ihlal etmesi durumunda ise Konvansiyonda ve TTK'nda hüküm olmamasından hareketle karayoluyla yolcu taşımalarını düzenleyen TTK m. 914/III'ün kıyasen uygulanabileceği ve yolcuya biletinin üç katı kadar tazminat ödeyeceği sonucuna varılmıştır. Yolcunun bileti olmadan gemiye binmesi durumunda yolcunun

“kaçak” yolcu olarak adlandırılacağı kaptanın bu konuda seçimlik yetkiye sahip olduğu isterse kaçak yolcuyu en yakın limanda indirebileceği isterse de gemiye zamanında gelmiş biletli bir yolcu gibi ancak mutata hareket limanındaki en yüksek ücretten bilet parası isteyebileceği belirtilmiş bilet parasının alınması durumunda TTK ve Konvansiyon bakımından yolcu sıfatına haiz olduğu kabul edilmiştir. Yolcu sıfatı bakımından hamile yolcunun yolculuk esnasında doğum yapması, yolcu taşıma sözleşmesi olmaksızın akdedilen navlun sözleşmesine dayanarak bu sözleşmenin konusunu oluşturan hayvan ve araçlara nezaret etmek üzere gemide taşınan kimseler, geri götürülen gemi adamlarının yolcu statüsünde olduğu ve korumadan yararlandıkları kabul edilmiş bilet düzenlenebileceği sonucuna varılmıştır. Bilet yolculuğun tarih- saatini ve biniş limanını da içerdiğinden yolcunun biletteki tarih ve saatte biniş limanında yolculuğa hazır olması gerektiği belirtilmiş bu durumu ihlal etmesi durumunda alacaklı temerrüdünün özel bir görünüm hali olan TTK m. 1252'nin uygulanacağı ve yolcunun bilet ücretini ödemekle mükellef olduğu sonucuna varılmıştır. Ancak taşıyanın başka bir yolcuyu taşıması durumunda ücretten taşıdığı yolcunun ücretini keserek yolcuya geri iade edileceği belirtilmiştir. Bu durum taşıyan tarafındaki yansıması olan taşıyanın bilette yazılan zaman ve yerde seferi geciktirmemesi ya da yapmaması değerlendirilmiş seferin yolcudan beklenemeyecek kadar gecikmesi durumunda yolcu sözleşmeden cayacağı ve uğradığı zararını tazmin ettirebileceği bu gecikmeye rağmen yolculuk yapması durumunda bilet parasının üç katı kadar tazminat alabileceği sonucuna varılmıştır. Taşıma geminin zayı olmasından hariç mücbir sebep dolayısıyla ifa edilememişse bu durumda TTK m. 907'nin kıyasen uygulanacağı ve sözleşme kendiliğinden geçersiz olup tazmin yükümlülüğü doğurmayacağı aynı zamanda taşıma ücreti peşin alındıysa iade edileceği belirtilmiştir. Bilet üzerinde yer alan bagaj sınırları değerlendirilmiş yolcunun beraberinde getirdiği bagaj bilette öngörülen sınırı aşması durumunda taşıyanın iki seçimlik hakka sahip olduğu

sonucuna varılmış taşıyanın seçimlik haklarından ilkinin taşıyanın yükü taşımamayı tercih etmesi durumu olduğu ancak lakin hakkın sınırı objektif iyi niyet kuralı olduğu taşıyanın durumu güçleşmiyorsa getirilen bagajı taşıması gerektiği sonucuna varılmıştır. Yine bu durumda ek bagaj için kalkış limanındaki mutad ücretin esas alınacağı ayrıca aşan bagaj bakımından sözleşmenin niteliğinin navlun değil hala yolcu taşıma sözleşmesi olduğu belirtilmiştir. Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde ve genellikle yolcu biletlerinin üzerinde de yer alabilecek sigara içme yasakları gibi yasakların TTK m. 1251’de yer alan gemi düzenini sağlama borcunun karşılığı olduğu belirtilmiş yolcunun bu yükümlülüğünü ihlal etmesi durumunda tazminat borcunun doğacağı sonucuna varılmıştır. Yolcu biletlerin arka yüzlerinde çoğu zaman küçük puntolarla yetkili mahkeme klozları, hukuk seçimleri veya taşıyanların kendi sorumlulukları sınırlayacak kayıtlar konulduğu bu kayıtların hukuki niteliğinin genel işlem koşulları olduğu geçerli olabilmesi içinse yolcunun en geç sözleşmenin kurulması sırasında bilgilendirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca Konvansiyon ve TTK’nda yer alan emredici hükümlere aykırı olan klozların geçersiz olduğu belirtilmiştir. Yolcu biletlerinin davacı, davalı ve yetkili mahkemenin belirlenmesi durumlarında da öneme haiz olduğu belirtilmiş, yolcunun daha sonra açtığı davada taraf sıfatlarını sağlamak adına kendisinin yolcu olduğunu ispat etmesi bakımından ve davalı karşı tarafın kişiliğinin belirlenmesi bakımından yolcu biletini ispat vesikası olarak kullanabileceği belirtilmiştir. Ayrıca yetkili mahkemelerden birinin davalı taşıyanın iş yeri adresi olduğundan hareketle bu yerin bilet üzerinden anlaşılabilirdiği durumlarda ispat aracı olarak kullanılabilirdiği sonucuna varılmıştır. Yolcu biletleri zamanaşımı bakımından da önemli olabileceği hususu ele alınmış Konvansiyon m. 16/I yolcunun ölüm ve bedensel zarara uğraması ile bagajın hasar veya ziyaya uğramasından kaynaklanan tazminat taleplerinin iki yılda zamanaşımına uğrayacağını düzenlemesinden hareketle bu zamanaşımı tarihlerinin başlangıç sürelerinin gemiden inildiği ya da

inilmesi gereken tarih olduğu durumlarda bu tarih belirlemesinin bilet üzerinden ispat edilebileceği sonucuna varılmıştır. Yolcu biletleri bakımından gündeme gelebilecek bir diğer hususun HMK m. 199 olduğu ve böylece biletin belge sayılarak ispat faaliyetinde kullanılabileceği belirtilmiştir. Daha sonra bagaj kuponu ele alınmış taşıyanın yolcu tarafından kendisine teslim edilen her türlü bagaj için düzenleyip yolcuya teslim ettiği bir ispat vesikası olduğu belirtilmiştir. Bu kuponlar ile ilişkilendirilebilecek bir diğer madde TTK m. 1252/I olduğu mezkûr madde yolcunun gemiye getirdiği bagaj hakkında bagajın cinsi, niteliği ve tehlikelere hakkında taşıyana doğru bilgi verme yükümlülüğünün hüküm altına alınmış ve bu beyanların bagaj kupona işleneceği yalan beyan durumunda yolcunun zararlarla mükellef olduğu belirtilmiştir. Konvansiyon m. 10 ve TTK m. 1264 taşıyan ve yolcu yazılı şekilde anlaşarak belirlenen sınırdan daha yüksek bir sınırı belirleyebileceğini hüküm altına alınmasından hareketle yolcu ve taşıyanın anlaşarak bagajın değerini bagaj kuponuna işlemeleri ve bu işlenen sınırın da Konvansiyon ve TTK'nda yer alan sınırlardan yüksek olması halinde sorumluluk sınırı yükseltmiş sayılacağı sonucuna varılmıştır. Son olarak yolcu taşımalarının kural olarak ücretli şekilde gerçekteştirildiği ancak kimi durumlarda ücretsiz olarak gerçekteştirildiği, bu ücretsiz taşımaların bir kısmı promosyon biletleri ile yapıldığı belirtilmiş öğretilerde var olan tartışmalar değerlendirilerek ve kanunun lafzından hareketle ücretin deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin esaslı unsuru olmadığından hareketle promosyon biletine sahip yolcularında diğer yolcular gibi Konvansiyon ve TTK korumasından yararlanması gerekliliği kabul edilmiştir.

Özetle çalışmada yolcu biletinin hukuki niteliği, üzerindeki kayıtlar ve bu kayıtların hukuki sonuçları, bagaj kuponları ve hukuki etkileriyle beraber promosyon biletlerine sahip yolcularının hukuki olarak durumları incelenmiş ve bir ispat belgesi olan biletin aslında ne kadar önemli hukuki sonuçları dolaylı olsa da içerdiklerini sonucuna varılmıştır.

KAYNAKÇA

- Abraham HJ, *Das Deutsche Seerecht* (2. Bası, Walter de Gruyter 1962).
- Akkurt SS, “Havayolu Taşımacılığında Yolcu Bileti ve Bagaj Kuponu”, (2013) 21 (1) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 277, 296.
- Atamer K, 2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, (2008) 24 (3) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 103, 213.
- Atamer Y, *Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması Çerçevesinde Genel İşlem Şartlarının Değerlendirilmesi* (2. Bası, Beta Yayınları 2001).
- Arkan S, “Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerine Düşünceler” (1983) 7 (1) BATİDER 13, 25.
- Bozkurt Bozobalı B, *Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluğu* (Seçkin Yayınları, 2013).
- Can M, *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi* (İmaj Yayınları 2001).
- Can M, “Yolcu Biletlerinin Hukuku Mahiyeti”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, (1992) 16 (4), 101, 105.
- Çelik AÇ, *Karayoluyla Yolcu Taşıma* (2. Baskı Seçkin Yayınları 2021).
- Çetingil E, “Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu* (Sigorta Hukuku Türk Derneği 1985).
- Demir İ, 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma (Yetkin Yayınları 2020).

Doğanay İ, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Cilt III (Feryal Matbaası 1990)

Doğanay İ, “Denizde Yolcu Taşıma Mukavelesi”, (1976) 1 (2) Yargıtay Dergisi 125, 139.

Gölcüklü İ, Hava Hukuku (2. Bası, Onikilevha Yayınevi 2021).

Göktürk K vd., Karayoluyla Eşya ve Yolcu Taşıma Hukuku (2. Bası, Adalet Kitapevi 2021)

Hill C, Maritime Law (2. Bası, Lloyds London Press 1985).

İlgin CÖ, “Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme”, İTÜSBD (2007) 6 (12) 231, 258.

Işıklar GK, Güneş Karol Işıklar, 2002 Tarihli Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası (Onikilevha Yayınları, 2018).

İzveren A, Franko N, Çalık A, Deniz Ticareti Hukuku (Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 1994).

Kalpsüz T, Kıymetli Evrak Kambiyo Senetleri Ders Notları (1976).

Kayıhan Ş, Deniz Ticareti Hukuku (3. Bası, Umuttepe Yayınları 2022).

Kendigelen A ve Kırca İ, Kıymetli Evrak Hukuku (2. Bası, Onikilevha Yayınları 2020).

Lewins K, Carriage of Passengers (Sweet Maxwell 2016).

Prüssman H ve Rabe D, Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen (4. Baskı, 2000).

Önder S, “1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, iç Sabih Arkan vd. (edr), Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan (Turhan Kitapevi 2010) 1537, 1558.

Özen M, “Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmenin Taraflarının Sözleşmeden Kaynaklanan Sorunları” (2018) 4 (1), Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, 57, 89.

Özdemir T, “Uluslararası Havayolu ile Taşımada Taşıma Senetleri ve İspat İşlevleri”, iç İlyas Gölcüklü (edr), Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı (Onikilevha Yayınları 2020) 97, 120.

Poroy R ve Tekinalp Ü, Kıymetli Evrak Hukukunun Esasları (22. Baskı, Vedat Kitapevi 2018).

Taşkın M, Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Doğan Sorumluluğu (Onikilevha Yayınları 2016).

Tekil F, Deniz Hukuku (5. Bası, Alkım Kitapevi 1998).

Uluğ Cicim İ, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, (2012) 18 (2) MÜHFHAD 525, 544.

Ülgen H, Helvacı M, Arslan K, Nomer Ertan F, Kıymetli Evrak Hukuku (13. Bası, Vedat Kitapçılık 2021).

Ülgen H, Hava Taşıma Sözleşmesi (Banka ve Ticaret Hukuku Yayınları, 1987).

Ülgen H, “Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma” İkinci Taşımacılık Sempozyumu (Sigorta Hukuku Türk Derneği 1985) 2, 41.

Topsoy F, Deniz Ticareti Hukuku I (Legal Yayınları 2020).

Yazıcıoğlu E, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku (17. Bası, Filiz Kitapevi 2022).

İNTERNET KAYNAKLARI

<<https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss152.pdf>>

<<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf>>

<<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/5.3.6762.pdf>>

<<https://www.lawteacher.net/cases/hollingworth-v-southern-ferries.php>>

<<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.4.213.pdf>>

<<https://openjur.de/u/974032.html>>

<<https://casetext.com/case/lerner-v-karageorgis-lines-inc>>

<<https://casetext.com/case/bird-v-celebrity-cruise-line>>

<<https://casetext.com/case/chan-v-society-expeditions-inc-2>>

<<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6100.pdf>>

<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_05_438>

<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/54c1704ce5274a15b6000025/NormalInvestigation_HeraldofFreeEnterprise-MSA1894.pdf>

<www.uyap.gov.tr>