



Karatekin Hukuk Dergisi Karatekin Law Journal

Cilt/Volume: 2, Sayı/Issue: 1, 1-25

ISSN: 2980-079X

Geliş Tarihi / Received: 29.08.2023

Kabul Tarihi Accepted: 02.01.2024



TÜRK TİCARET KANUNU BAKIMINDAN DENİZ YOLUYLA YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDE YOLCUNUN BAGAJ HAKKINDAKİ YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE TAŞIYANIN HAPİS HAKKI

Tekincan Akif Karaarslan* 

Özet

Deniz Ticaretinde gemiler genellikle yük taşımak için kullanılsa da bir kısmı da yolcu taşıma sözleşmelerinin ifası için tahsis edilmiştir. Yolcu taşıma sözleşmeleri ise öğretilerde taşıyanın yolcuyu ve bagajını sağ salim varma limanına götürmesine karşılık yolcunun da bu taşıma için ücret ödediği akitler olarak öğretilerde tanımlanmaktadır. Kanun koyucu, TTK md. 1247 vd. hükümlerinde yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerini düzenlemekte mezkûr hükümlerde yolcunun bagajının taşınmasına karşılık ona birtakım yükümlülükler yüklemektedir. Çalışmada ise yolcunun asli yükümlülüğü olan taşınan bagaj için ücret ödeme borcu ve bagaj hakkında doğru bilgi verme yükümlülüğü ele alınmakta ayrıca TTK md. 1254/1'de taşıyanın yolcunun bagajı üzerindeki hapis hakkı hükmünün uygulanabilir olup olmadığı incelenmekte uygulanabileceği takdirde ise hangi şartlarda uygulanabileceği değerlendirilmektedir. Bu ihtimallerin sonucunda kanun koyucunun abesle iştiğal etmeyeceğinden hareketle ve yolcu taşıma ücreti istinasız olarak taşımanın başında tahsil edilmiş olsa dahi belirli durumlarda taşıyanın hapis hakkına sahip olabileceği durumlar belirtilmekte ve bu olasılıklardan yola çıkılarak ise taşıyanın nasıl ve ne şekilde hapis hakkını kullanacağı navlun sözleşmelerindeki hapis hakkı dikkate alınarak incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Yolcu Taşıma, Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Yolcu Bagajı, Taşıyanın Hapis Hakkı, Deniz Taşıma

OBLIGATIONS OF PASSENGER REGARDING BAGGAGE AND CARRIER'S RIGHT OF LIEN IN MARITIME TRANSPORTATION CONTRACTS UNDER THE TURKISH COMMERCIAL CODE

Abstract

In maritime, while ships are generally used for the transportation of cargo, some are specifically designated for the performance of passenger carriage contracts., contract of carriage of passengers as defined in the doctrine, entail an agreement in which the carrier undertakes to safely transport the passenger and their luggage to the destination port in exchange for the passenger's payment. Legislative provisions addressing contract of carriage of passengers are outlined in articles 1247 and subsequent articles of the Turkish Commercial Code (TTK). In these provisions, the legislator imposes certain obligations on the passenger concerning the carriage of their luggage. This study focuses on the primary obligation of the passenger, which is the payment of fees for the transported luggage, and the obligation to provide accurate information about the luggage. Additionally, it examines whether the right of lien stipulated in TTK Article 1254/1 is applicable to the carrier regarding the passenger's luggage. If applicable, the study evaluates the conditions under which this right of lien can be exercised. Considering that the legislator would not engage in futile endeavors, the theoretical scenarios where the carrier might have the right of lien, even if the passenger carriage fee has been collected at the beginning of the transportation, are delineated. Based on these possibilities, the study suggests that, in certain circumstances, the carrier may possess the right of lien and explores how and under what conditions the carrier can exercise this right, taking into account the right of lien in freight contracts.

Keywords: Carriage of Passengers, Passenger Carriage Contract, Passenger Baggage, Carrier's Right of Lien, Carriage by Sea

* Arş. Gör. Kırklareli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuk Anabilim Dalı, e-posta: akifkaraarslan@klu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5594-0380

GİRİŞ

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri, yolcunun veya yolcu ile birlikte yanında getirdiği bagajının deniz yolu ile gemi vasıtasıyla taşınması için taşıyan ya da taşıyanın adı ve hesabına yapılan sözleşmedir¹.

Deniz yoluyla taşınan yolcular, denizde gerçekleşen birçok rizikoya maruz kalmakta ve gemi kazalarının doğurduğu yahut gemi kazası dışındaki nedenlerden dolayı hayatını kaybetmekte, bedensel zarara uğramakta ya da bagajları zayi olmaktadır. Yolcuların çoğunun tüketici sıfatında olduğu ve ekonomik açıdan taşıyana karşı daha zayıf durumda olmaları göz önüne alındığında etkin bir koruma mekanizmasına ihtiyaç duymalarının önemi ortaya çıkmaktadır².

Bu çerçevede deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri hakkında milletlerin yeknesak olarak uygulayacakları bir sözleşmenin var olması arzu edilmiş ancak denizde eşya taşıma faaliyetinin yolcu taşıma faaliyetinden daha ön planda olması hasebiyle uzun yıllar amaçlanan sözleşme için çalışmalar başlatılamamıştır³. 1951 yılında Napoli Konferansı'nda deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin Fransa'nın başkanlığında bir komisyonun toplanması gerektiği kararı alınmıştır⁴. Bu komisyonun hazırladığı taslak metin üzerine 1957 Brüksel Konferansı yapılmış burada tartışılan hükümler 1961'de yapılan son konferansta nihai halini almıştır⁵. Ancak 1961 Konferansı'nda deniz yolu ile yolcu taşımalarında davaların en çok görüldüğü denizci milletlerden olan İngilizler'in ısrarı ve yolcu bagajlarının korunmaya değer olmadığı gerekçesiyle bu Konvansiyona yolcu bagajı hükümleri dahil edilmemiş yalnızca ölüm ve bedensel yaralanmaya ilişkin hükümlere yer verilmiştir. Ancak daha sonra konunun önemi anlaşılması 1967'de Brüksel'de toplanan komisyon yolcu bagajlarının zıya ve hasarının hüküm

¹ Melda Taşkın, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Doğan Sorumluluğu*, İstanbul: Onikilevha Yayınları, 2016, s. 54; Mertol Can, *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, Ankara: İmaj Yayınları, 2001, s. 17; İsmail Demir, 2002 *Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma*, Ankara: Yetkin Yayınları, 2020, s. 133; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 17. Bası İstanbul: Filiz Kitapevi, 2022, s. 445; Kerim Atamer, "2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi", *Banka Ve Ticaret Hukuku Araştırma Dergisi*, XXIV/III (2008) 130; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul: Onikilevha Yayınevi, 2020, s. 271; Şaban Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 2. Bası İstanbul: Umuttepe Yayınları, 2021, s. 228; İlknur Uluğ Cicim, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi", *Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18/2 (2012) 529; İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 2. Baskı, Ankara: Yetkin Yayınları, 2023, s. 408; TTK md. 1247 gereği devlet ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yapılan ticari yolcu taşıma sözleşmelerine de TTK'nın deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin mezkûr hükümleri uygulanmaktadır.

² Demir, *Deniz Ticareti*, s. 407.

³ Rayegan Kender, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi*, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Cilt 28, Sayı 3-4, s. 729.

⁴ Kender, *Enternasyonal Kaide*, s. 729.

⁵ Taşkın, *Gemi Kazası*, s. 11; Demir, *Deniz Ticareti*, s. 407.

altına aldığı bir sözleşme üzerinde anlaşmıştır. Lakin sözleşme yeterli katılım olmadığından dolayı yürürlüğe girememiştir⁶.

1961 Konvansiyonu ihtiyacı karşılayamadığından 1967 Konvansiyonu da yürürlüğe girmediğinden istenilen sonuç gerçekleşmemiş bunun üzerine yolcuların uğradığı ölüm/bedensel yaralanma ve bagaj zıya/hasarını kapsayacak 1974 Atina Konvansiyonu kabul edilmiştir⁷. Bu Konvansiyonun uygulanmasını sağlamak için 1976 ve 1990 Protokolleri yapılmış lakin yine istenilen sonuca ulaşılmamıştır.

Daha sonra aynı amaca müstenit 2002 Tarihli Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi (Konvansiyon) imzalanmış çağın gereklerine ayak uydurma yolcuların menfaatinin çağdaş biçimde sağlanma gayesi güdülmüştür. Mezkûr konvansiyon her türlü zarar bakımından sınırlı sorumluluk prensibini kabul etmiş kusurun varlığı bakımından ise karma bir sistem öngörmüştür⁸. Ölüm-cismani zararlardan belirli bir kısma kadar kusursuz sorumluluk ilkesi kabul edilirken belirli sınırlar arasına ise taşıyanın kusurlu olduğu kabul edilmiştir. Bagaj yükünün ziya ve hasarı bakımından ise çeşitli ihtimallere göre ispat yükünün ters çevrildiği durumlar hüküm altına alınmıştır⁹.

Türk Hukuku bakımından ise mülga 6762 sayılı Ticaret Kanunu (TTK)¹⁰, yelkenli gemilerle eşya ve yolcu taşıma sözleşmeleri için hükümler getiren 1861 Tarihli Alman Kanunundan tedvin edilmiş ve zaman içerisinde günün ihtiyaçlarını karşılayamayacak hale gelmiştir¹¹. Bu çerçevede Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Deniz Ticareti Alt Komisyonu, çağdaş standartları yakalamak adına 2002 Tarihli Atina Konvansiyonu hükümlerinin Türkçe çevirisini esas alıp iç hukuka aktararak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK)¹² deniz yolu ile yolcu taşınmasına ilişkin hükümleri ihdas etmişler ve milletlerarası hukukla yeknesaklık sağlamışlardır¹³.

Ancak belirli hükümler Konvansiyonda yer almayıp 6762 sayılı TTK'ndan 6102 sayılı TTK'na aktarılmıştır. Bu hükümlerden biri de çalışmamızın temelini oluşturan “Taşıyanın

⁶ Demir, *Deniz Ticareti*, s. 407; Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel, “Yolcu Taşıma Sözleşmesi-2002 Tarihli Atina Sözleşmesi”, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt1: Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri-Bibliyografya-Mahkeme Kararları*, İstanbul: Onikilevha Yayınları, 2013, s. 247.

⁷ Taşkın, s. 12; Atamer ve Süzel, s. 247; Demir, *Deniz Ticareti*, s. 408.

⁸ Türkiye, mezkûr Konvansiyona taraf olmuştur. Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolü, 6690 sayılı Kanun, RG 30027.

⁹ Demir, *Deniz Ticareti*, s. 408.

¹⁰ 6762 sayılı Ticaret Kanunu, Tarih: 29/06/1956 Resmi Gazete Sayı: 9353.

¹¹ Turgut Kalpsüz, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar”, *Hukuki Perspektifler Dergisi*, Sayı 4, 2005, s. 35; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 110; Serap Amasya, Anlam Altay, *Karakteristik Çizgilerle Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, İstanbul: Deloitte, 2007, s. 19.

¹² 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, Tarih: 14/2/2011 Resmi Gazete Sayı : 27846.

¹³ Kalpsüz, *Tasarı*, s. 35; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 111.

Hapis Hakkı” kenar başlıklı TTK md. 1254’tür. Mezkûr madde “*Taşıyan, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları için, Türk Medeni Kanunu’nun 950 ile 953’üncü maddeleri uyarınca yolcuya ait bagaj üzerinde hapis hakkına sahiptir*” hükmünü ihtiva etmektedir.

Dolayısıyla çalışma kapsamı TTK’nın uygulandığı deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri ile sınırlandırılmış olup bu taşımalarından doğacak hapis hakkının varlığı ele alınmıştır. Hapis hakkının varlığı bakımından önem arz ettiğinden taşıma bakımından, yolcu ve yolcu bagajının tanımı, ücretin zorunlu olup olmadığı unsuru ve yolcunun bagaj hakkındaki yükümlülükleri ele alınmıştır.

I. YOLCU KAVRAMI

TTK md. 1249 gereği, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine dayanarak yahut deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerine tabi olmayan bir navlun sözleşmesinin konusu olan aracı ya da canlı hayvanları gözetmek üzere, taşıyanın onayı ile gemide taşınan kişiler yolcu sayılmaktadır¹⁴. Belirtmek gerekir ki yolcu sıfatına sahip olunması için sözleşmenin tarafı olma zorunluluğu bulunmamaktadır. Üçüncü bir kişi tarafından yolculuğu yapacak kişi lehine akdedilen yolcu taşıma sözleşmeleriyle de taşınacak kişi “yolcu” sıfatına sahip olacaktır¹⁵. Aşağıda da ele alınacağı üzere “yolcu” sıfatı taşımadan doğan haklar ve borçları üzerinde barındıracağından yolcu sıfatının varlığının olup olmadığı bazı özel durumların incelenmesi gerekmektedir.

İlk olarak kaçak yolcunun, TTK md. 1249 anlamında yolcu sıfatına sahip olup olmadığını irdelenmesi gerekmektedir. Kaçak yolcu kavramı taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan ve biletsiz şekilde gemiye gizlice binen yolculara verilen tanıma karşılık gelmektedir¹⁶. Kaptan, kaçak yolcuyu ilk fırsatta gemiden uzaklaştırabileceği gibi kaçak

¹⁴ Demir, *Deniz Ticareti*, s. 412.

¹⁵ Demir, *Deniz Ticareti*, s. 412; TTK m. 1249/II de taşıma sözleşmesinde yolcunun adının bulunması durumunda taşınma hakkını bir başkasına devredemeyeceğini düzenlemektedir. Bu takdirde hamiline yazılı bir bileti elinde bulunduran yolcu, taşıma başlamadan önce bileti devredebilecek ve devralan kişi yolcu sıfatına sahip olacaktır: İsmail Doğanay, “Denizde Yolcu Taşıma Mukavelesi”, *Yargıtay Dergisi*, C.1, S.2, 1976, 128; Öğretide *Atamer* ve *Demir* bilet üzerinde nama yazılı bir bileti devretmek isteyen yolcunun taşıyandan onay alması gerektiğini belirtmektedir: *Atamer, Yolcu Taşıma*, s. 139; *Demir, Yolcu Taşıma*, s. 220; Ancak yazarlar onayın şekli bakımından farklı görüş belirtmekte *Atamer*, yolcu taşıma sözleşmesi şekle bağlı bir sözleşme olmadığından onayın şekil şartına tabi olmadığını ifade ederken, *Demir* ise bu hakkın devrinin hukuki niteliğinin alacağın devri olduğu dolayısıyla da TBK md. 184’te düzenlenen yazılı şekil şartına tabii olması gerektiğini ileri sürmektedir. 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.

¹⁶ *Can, Yolcu Taşıma*, s. 27; *Demir, Yolcu Taşıma*, s. 218; *Ergon Çetingil, Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta*” Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1985, s. 135.

yolcunun taşınmasına da izin verebilecektir¹⁷. Kaçak yolcunun gemide taşınması durumunda onun TTK bağlamında yolcu sayılıp sayılmayacağı öğretide tartışmalıdır. Bir görüş, kaçak yolcuların TTK bağlamında yolcu sıfatı kazanamayacağını ileri sürmektedir¹⁸. Diğer bir görüş ise kaçak yolcunun ücret karşılığında taşınması durumunda yolcu sıfatı kazanacağını ifade etmektedir¹⁹. Kanaatimizce burada Türk Borçlar Kanunu (TBK) 20 md. 19'dan faydalanılması gerekmektedir. Dolayısıyla kaptan ve kaçak yolcunun iradelerinin uyuşması sonucunda yolcunun gemide taşınması durumunda taraflar arasında yolcu taşıma sözleşmesinin akdedildiğini kabul edilmelidir. Zira TTK kapsamında yolcu taşıma sözleşmesi herhangi bir şekilde bağlı değildir. Bu nedenle kaçak yolcunun TTK hükümleri uyarınca yolcu olarak kabul edilmesi gerekmektedir.

İkinci olarak hamile yolcunun, yolculuk esnasında doğum yapması ihtimalinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Söz konusu hal TTK kapsamında hüküm altına alınmadığından öğretide farklı görüşler ortaya çıkmıştır. Bir görüş, yenidoğanın, TTK bakımından yolcu sıfatını kazanamayacağını, taşıyanın açık bir şekilde rıza göstermesi gerektiğini ileri sürmektedir²¹. Kanaatimizce söz konusu yorum katılmakla birlikte taşıyanın yahut temsilcisi kaptanın durumu öğrendikten sonra zımnî olarak susması sözleşmenin kurulmuş olduğu yönünde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Üçüncü olarak TTK md. 1249'da açık şekilde hüküm altına alınan yolcu taşıma sözleşmesi olmaksızın akdedilen navlun sözleşmesine dayanarak bu sözleşmenin konusunu oluşturan hayvan ve araçlara nezaret etmek üzere gemide taşınan kimselerin yolcu sıfatına sahip olduklarının gözden kaçırılmaması gerekmektedir. Ancak hayvan ve araçlar dışında taşınan şeylere nezaret eden kişilerin yolcu sıfatını kazanıp kazanamayacağına dair kanunun lafzında bir açıklık bulunmamaktadır. Öğretide bir görüş araç ve canlı hayvanlar dışında taşınan yüklere nezaret eden kişilerin de yolcu sayılması gerektiğini savunmaktadır²². Kanaatimizce bu görüşe iştirak edilmesi gerekmektedir. Zira sayılan kişilerin TTK kapsamı dışında bırakılması için makul bir neden bulunmamaktadır.

Bu başlık altında değerlendirilmesi gereken son özel durum mevzuat gereği olarak

¹⁷ Can, *Yolcu Taşıma*, s. 54; bu takdirde kaçak yolcunun TTK md. 1252/III hükmüne kıyasen hareket limanında biletli yolcu gibi bindiği kabul edilerek en yüksek taşıma ücreti kendisinden talep edilebilecektir: DEMİR, *Yolcu Taşıma*, s. 218; Mülga TTK döneminde: Can, *Yolcu Taşıma*, s. 55.

¹⁸ Çetingil, *Yolcu Taşıma*, s. 136; Taşkın, *Gemi Kazası*, s. 37; Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 219; Demir, *Deniz Ticareti*, s. 412.

¹⁹ Uluğ Cicim, *Yolcu Taşıma*, s. 529; Salih Önder, "1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi", *Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan*, Ankara: Turhan Kitapevi, 2010, s. 1548.

²⁰ 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, Tarih: 04/02/2011, Resmi Gazete Sayı: 27836.

²¹ Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 217.

²² Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 215; Uluğ Cicim, *Yolcu Taşıma*, s. 529.

ülkelerine geri götürülen gemi adamlarının yolcu sıfatına sahip olup olmayacağı durumudur. Öğretide bir görüş bu kişilerin TTK ve Konvansiyon bağlamında yolcu sıfatına haiz olamayacaklarını belirtmektedir²³. Öğretide diğer bir görüş ise bu kişilerin yolcu sıfatına haiz olduklarını belirtmektedir²⁴. Kanaatimizce gemi adamlarının geri götürülmesi bakımından ikinci görüşe üstünlük tanınması ve yolcu sayılması gerekmektedir. Zira gemi adamının donatan ile arasındaki ilişki hizmet ilişkisi söz konusu olmakta ancak taşınması ayrı bir taşıma sözleşmesi oluşturmaktadır.

II. YOLCU BAGAJI KAVRAMI

Bagaj kavramı yolcunun yanında bulunan eşya olarak tanımlanmakta ve bu eşya yolculuk boyunca gemide taşınmaktadır²⁵. Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin asıl edimini yolcunun taşınması oluşturmakta yolcu bagajının taşınması ise ikinci bir edim olarak yerine getirilmektedir²⁶. Dolayısıyla yolcu olmadan yalnız bagajının taşınması deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi olarak değil bir navlun sözleşmesi olarak kabul edilmektedir²⁷. Zira bu sonuç TTK md. 1250'nin lafzında da çıkmaktadır. Mezkûr madde, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşınan eşya ve araçların bagaj kapsamında olduğunu belirtmekte ve bu bagajın yolcu taşıma sözleşmesine istinaden taşındığını hüküm altına almaktadır

Bagaj kavramının kapsamının aydınlatılmasında ise TTK md. 1250'nin göz önüne alınması gerekmektedir. Mezkûr madde, eşya taşıma sözleşmesi gereğince taşınan mallar, araçlar ve canlı hayvanlar hariç olmak üzere deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşıyan tarafından taşınan herhangi bir eşya ya da aracın bagajın kapsamını oluşturduğunu hüküm altına almıştır. Yine TTK md. 1260, taşıyana teslim edilmiş olan değerli eşyanın da bagaj olarak sayılacağını müstakil olarak hüküm altına almıştır²⁸.

²³ Çetingil, *Yolcu Taşıma*, s. 135; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 140; Canan Özlem Ilgın, "Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 6, S.12, 2007, s. 235

²⁴ Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 216

²⁵ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti*, s. 445; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 142; Uluğ Cicim, s. 529; Rayegan Kender, "Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta", *Sigorta Hukuku Türk Derneği*, Ankara: 1985, s. 105

²⁶ Ahmet Zeyneloğlu, *Uygulamalı Taşıma Hukuku*, Ankara: Olgaç Matbaası, 1980, s. 228: ilgili yazar, yolcunun olmadığı durumlarda bagajın da olmadığını belirtmektedir. Kender ise bagajın yolcu taşınmasının mütemmim cüzü olduğunu ifade etmektedir.: Kender, *Enternasyonal Kaide*, s. 734.

²⁷ Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 228; Can, *Yolcu Taşıma*, s. 42.

²⁸ Öğretide Can, yolculuk eşyası ve taşıyana teslim edilen eşya şeklinde ikili bir ayrıma gitmiş, yolculuk eşyasını el bagajı ve kabin bagajı olarak ayırmış, taşıyana teslim edilen eşya ise kıymetli eşya, alelade eşya ve nakil vasıtaları olarak üçe ayırmıştır. Esasen bu ayırım konunun anlaşılması bakımından öneme haizdir: Can, 44 vd.; Konvansiyon ve TTK ise ayrımı daha da sadeleştirilmiş kabin bagajı başlığı altında esasen el bagajı ve kabin bagajını birleştirmiş, kabin bagajı dışındaki bagaj kısmında araçları ve alelade eşyayı almış daha sonra ise kıymetli eşyayı düzenlemiştir.

Kabin bagajı, TTK md. 1250'de yolcunun zilyetliğinde bulunan eşya olarak tanımlanmış ve bu tanımda zilyetlik unsuru ele alınmıştır²⁹. Yine TTK md. 1250/II, "yolcunun aracının içinde veya üzerinde bulundurduğu bagajın" da taşıma süresi ve araçlar için sorumluluk sınırına ilişkin hükümlerin haricinde kabin bagajı olarak nitelendirileceğini hüküm altına almaktadır³⁰.

Diğer bagaj kavramının aydınlatılmasında ise taşıma sürelerini hüküm altına alan TTK md. 1258 hükmünün değerlendirilmesi gerekmektedir. Mezkûr madde taşıma süresinin, taşıyan ya da temsilcisi tarafından kıyıda yahut gemide teslim alınmasından tekrar geri iade edilmesine kadar geçen süreyi kapsayacağını hüküm altına almaktadır. Bu hükümden hareketle diğer bagaj kavramından taşıyanın teslim aldığı ancak iade etmediği, kendi zilyetliğinde olan bagaj olarak anlaşılması gerekmektedir³¹.

Çağdaş ilerlemeler çerçevesinde gemi inşa teknolojisindeki gelişmelerin sonucu olarak araçların taşınacağı gemilerin artık denizlerde görülmeye başlanması sonucunda araçların da bagaj olarak nitelendirilmesi gereği ortaya çıkmıştır³². Ancak aracın, kabin bagajı mı yoksa diğer bagaj mı sayılacağı hususu öğretilerde tartışmalıdır. Mezkûr tartışmanın sonucu ise taşıyanın sorumluluk sınırının belirlenmesi bakımından önemlidir. Öğretilerde bir görüş TTK'nda yer alan bagaj tanımından hareket etmekte ve kabin bagajı ile diğer bagajın sınırın fiili hakimiyeti elinde bulunduran şahsa göre belirleneceğini belirtmektedir. Bu görüş yolcunun fiili hakimiyetinde bulunan araca (örneğin yolcunun araç içinde seyahat ettiği taşımalarda) taşıyanın eksiksiz gözetim ve denetim sağlayamayacağından hareketle kabin bagajı hükümlerinin uygulanması gerektiğini ifade etmektedir³³.

Son olarak yolcunun gemiye getirdiği değerli eşya -para, kıymetli evrak, süs eşyası, sanat eser vb." yolcuya teslim edilmesi halinde taşıyanın sorumluluğunu doğuracaktır³⁴. Belirtmek gerekir ki kanun koyucu değerli eşyayı ayrı bir bagaj türü olarak ihdas etmiştir.

²⁹ Ilgın, *Yolcu Taşıma*, s. 241; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti*, s. 271; Uluğ Cicim ise kabin bagajı sıfatının kazanılmasında sadece yolcunun kamarası içinde aranmaması, herhangi bir şekilde yolcunun zilyetliğinde, hakimiyetinde ya da gözetiminde olabileceğini ifade etmektedir: Uluğ Cicim, *Yolcu Taşıma*, s. 530.

³⁰ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti*, s. 272.

³¹ Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 143; Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 232; Taşkın, *Yolcu Taşıma*, s. 103.

³² Uluğ Cicim, *Yolcu Taşıma*, s. 530; Ilgın, *Yolcu Taşıma*, s. 241; Mülga kanun döneminde de Çetingil, artık araçların gemiye alınmasının olağan hale gelmeye başladığını artık bu durumda araçların da bagaj olarak sayılacağını belirtmektedir. İlgili yazar, bu taşımanın artık navlun sözleşmesi sayılmayacağını yolcu taşıma sözleşmesine tabi olacağını belirtmektedir: Çetingil, *Yolcu Taşıma*, s. 142; Doğanay da kaptana teslim edilip gemi adamlarının bakım, gözetim ve muhafazasına bırakılan otomobil, piyano ve buzdolabı gibi eşya taşınması yolcu ile birlikte aynı gemide yapılmış bile olsa yine navlun mukavelesine konu teşkil edeceğini belirtmektedir: Doğanay, *Yolcu Taşıma*, s. 131.

³³ Taşkın, *Yolcu Taşıma*, s. 105; Aksi yönde: Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 234: yazar, yolcunun araç içinde bulunduğu durumlarda da aracı hareket ettiremeyeceğini aracın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğundan hareketle diğer bagaj sayılması gerektiğini ifade etmektedir.

³⁴ Can, *Yolcu Taşıma*, s. 46; Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 234; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 144

III. TAŞIYAN KAVRAMI

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyan kavramı TTK md. 1248'de yolcunun ve bagajının taşınmasını taahhüt eden ya da adı ve hesabına taahhüt edilmiş³⁵ olan kişileri ifade etmektedir³⁶. Bu kişilerin fiilen donatan yahut işleten olmasına gerek olmadığından borcun akdi üstlenilmiş olması sıfatın kazanılması için yeterli olarak kabul edilmektedir³⁷.

Fiili taşıyan kavramı ise TTK md. 1248/II'de geminin maliki, çartereri veya işleticisi olarak akdi taşıyandan farklı bir kimlikle taşımanın tamamını ya da bir kısmını gerçekleştiren kimse olarak tanımlanmaktadır³⁸. Böylece fiili taşıyan, taşımanın kendisi tarafından icra edilen kısmı için sorumlu olacak ve esasında sözleşmeye taraf olmamakla birlikte talep edilen istemleri karşılamakla mükellef tutulacaktır³⁹. Ancak belirtmek gerekir TTK "taşımanın gerçekleştirilmesini" aramasından dolayı Hamburg Kurallarından farklı olarak taşımayı fiilen yapan kişi fiili taşıyan sayılacaktır⁴⁰.

IV. YOLCUNUN ÜCRET ÖDEME YÜKÜMLÜLÜĞÜ

6102 sayılı TTK taşımanın mutlaka bir ücret karşılığında yapılmasının gerekli olduğu yönünde bir hüküm ihtiva etmemektedir. Dolayısıyla yolcunun ücretsiz olarak taşınması durumunun TTK bağlamında deniz yoluyla yolcu taşıma ve sözleşmesine ve bu Kanun uyarınca yolcu sıfatının kazanılmasını sağlayıp sağlamadığı öğretide tartışmalıdır.

Öğretide bir görüş TTK bağlamında taşımanın yalnızca ücret mukabilinde yapılabileceğini bu nedenle ücretsiz taşınan yolcuların TTK hükümlerine tabi olmadığını ifade etmektedir⁴¹. Bu görüşe göre kanun koyucu her ne kadar ücret bakımından açık bir hüküm getirmese de TTK md. 1247/II'de yer bulan "Sözleşmenin devlet veya diğer kamu otoriteleri tarafından icra edilen ticari taşımalara uygulanacağını" hükmünün "ticari" taşımalara uygulanmasından hareketle ücretin şart olduğunu savunmaktadır. Öğretide diğer bir görüş ise ücretin esaslı bir unsur olmadığını md. 1247/II düzenlemesinin kamu gemilerinin ancak ticari

³⁵ Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 196; Taşkın, *Gemi Kazası*, s. 58; Çetingil, *Yolcu Taşıma*, s. 134; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 130.

³⁶ Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 61.

³⁷ Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 130; Demir, *Yolcu Taşıma* s. 196; arızı bir şekilde dahi taşıma taahhüdünde bulunanların taşıyan sıfatı kazanacağı yönünde: Çetingil, *Yolcu Taşıma*, s. 135.

³⁸ Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 199; 14; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 132.

³⁹ Kender, *Atina*, s. 115; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 170; Akdi taşıyan ve fiili taşıyanın birlikte sorumlu tutuldukları zaman sorumluluklarının müteselsil olduğu yönünde: Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 170; Yolcunun ayrı ayrı ya da bir dava içinde zararını talep edebileceği ancak bir kez tazminata hükmedileceği ve akdi taşıyanın fiili taşıyana rücu hakkı olduğu yönünde: Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 170.

⁴⁰ Taşkın, *Gemi Kazası*, s. 61.

⁴¹ Can, *Yolcu Taşıma*, s. 120; Uluğ Cicim, *Yolcu Taşıma*, s. 529; Çetingil, *Yolcu Taşıma*, s. 135.

taşıma yaptıklarında TTK ve Konvansiyona tabi olduğunu diğer gemilerin ise hem ticari hem de ticari olmayan taşımalarında şartları sağlaması halinde TTK ve Konvansiyona tabi olacağını belirtmişlerdir⁴².

Kanun Tasarısı Komisyonlarında bulunan *Kalpsüz* ise Atina Konvansiyonu'nun birinci maddesinde ücret kaydı olmadığını bazı yazarların yolcu taşıma sözleşmelerinin ticari olmasından hareketle ücret karşılığı olması gerektiğinin ifade ettiklerini ve bu konu üzerine Komisyonda tartışmalar yaşandığını ve sonuç olarak ücret unsurunun şart olmaktan çıkarıldığını ve TTK hükümlerinin ücretsiz taşımalar bakımından da geçerli olduğunu ifade etmiştir. Ancak yazar, kanunun lafzı bakımından taşımanın her zaman ücretli olacağını ifade etmekte zira taşıyanın mesuliyeti ile ilgili hükümlerde ücrete atıf olduğunu belirtmektedir⁴³.

Kanaatimizce de TTK bakımından yolcu sıfatının kazanılmasında ücret unsurunun varlığının aranmaması gereklidir. Zira “gemi kira sözleşmesini tanımlayan md. 1119”, “zaman charterini tanımlayan md. 1131” ve “navlun sözleşmelerini tanımlayan md. 1138” esaslı unsurunun “ücret” olduğunu açık bir şekilde hüküm altına almıştır. Belirtmek gerekir ki 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 gelecektir.

Ancak çalışmanın ücret ödeme ve hapis hakkı kısmı bakımından taraflar arasında ücret kararlaştırılmış olduğu kabul edilecektir.

TTK md. 1250/III aksi kararlaştırılmadığı sürece taşıyanın taşıma ücretinden başka bir ücret isteyemeyeceğini yani dolayısıyla da yolcunun ödediği taşıma ücretinin yanında getirdiği bagajının taşınmasını da kapsadığını hüküm altına almaktadır⁴⁴.

Yolcuların gemiye getirebileceği bagajın ağırlık sınırı sözleşme ya da bilet üzerinde yer almaktadır⁴⁵. Yolcunun beraberinde getirdiği bagaj öngörülen sınırı aştığı takdirde taşıyan

⁴² Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 149; Taşkın, *Yolcu Taşıma*, s. 35; Önder, *Yolcu Taşıma*, s. 1549; Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 143.

⁴³ Kalpsüz, *Tasarı*, s. 38.

⁴⁴ Özen, yolcunun ödediği ücretin aynı zamanda onun taşınma hakkının karşılığını oluşturduğunu ifade etmektedir: Mustafa Özen, “Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Taraflarının Sözleşmeden Kaynaklanan Sorumlulukları”, *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, 4/1 (2018), s. 60.

⁴⁵ Georg Schaps, ve Hans Jürgen Abraham, *Das Deutsche Seerecht 2. Cilt*, Berlin: Walter de Gruyter, 1962, s. 823; Çetingil, *Yolcu Taşıma*, s. 142; Zeyneloğlu, *Taşıma*, s. 229; Can, *Yolcu Taşıma*, s. 56; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 199; Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 185; Fevzi Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku I*, İstanbul: Legal Kitapevi, 2020, s. 530; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti*, s. 440; Hüseyin Ülgen, *Hava Taşıma Hukuku*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, 1987, s. 86: ilgili yazar, s. 90'da taşıyanın ücretin hesaplanmasındaki yanlışlıkların esaslı olması halinde iptal edilebileceğini ancak adi hesap hatalarının esaslı sayılmadığından düzeltilebileceğini belirtmektedir ayrıca yazar taşıyıcının yolcuya indirimde bulunması durumunda daha sonradan arasındaki farkı isteyemeyeceğini ifade etmektedir.

lehine iki seçimlik hakkın doğacağı kabul edilmelidir. Bu halde taşıyan durumu güçleşmediği takdirde aşan kısmı taşıyabileceği gibi fazla olan kısmı reddetme hakkına da sahip olacaktır. Taşıyanın bagajı reddetmesinin sınırını ise iyi niyet kuralı oluşturacaktır⁴⁶. Bu durumda taşıyanın iyiniyet kurallarına aykırı olarak bagajı almaması durumunda ortaya ne gibi bir sonucun çıkacağı konusunda kanunda hüküm bulunmamaktadır. Öğretide bir görüş bu durumda sözleşmeye aykırılığın gündeme geleceğini belirtmektedir⁴⁷. Kanaatimizce burada TTK md. 1256/VI'nın özellikle dikkate alınması gerekmektedir. Zira söz konusu hüküm, bagajın geç teslim edilmesi durumunu zıya ve hasar kapsamına sokmuş ayrıca bu düzenlemeyi yalnızca teslim edilen bagaj bakımından düzenlememiş “taşınmış olması gereken” bagaj kavramına da yer vermiştir. Bu nedenle taşınmış olması gereken bagaj, taşıyanın dürüstlük kuralları gereğince taşınması gerekirken taşımadığı bagaj olarak kabul edilmeli ve bu taşınmayan bagaj da tıpkı taşınmış gibi taşıyanın sorumluluğunda olması gerekmekte ve geç teslim hükümlerinin uygulanması gerekmektedir.

Taşıyan üst sınırı aşan bagajı kabul ettiği takdirde lehine ek ücret isteme hakkı doğacağı kabul edilmesi gerekmektedir. Ek ücret miktarının hesaplanmasında ise önce sözleşme hükümleri ve yolcunun bileti üzerindeki kayıtlar dikkate alınacaktır. Böyle bir kaydın olmadığı ihtimalde ise TTK md. 1195'in kıyasen uygulanması gerekecektir. Mezkûr hüküm ise “(1) *Taşınmak üzere teslim alınan eşya için navlun miktarı kararlaştırılmamışsa, yükleme zamanı ve yerinde mutata olan navlun ödenir. (2) Taşınmak üzere teslim alınan eşya kararlaştırılmış olandan fazla ise, fazlası için de sözleşmede belirlenen miktarın oranlanmasına göre navlun ödenir.*” düzenlemesini içermektedir⁴⁸.

⁴⁶ Can, *Yolcu Taşıma*, s. 55; Yargıtay 11.HD. E. 4.4.1984 K. 1724 K. 2157 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 istemesi mümkündür” şeklinde hüküm kurmuştur: karar için: Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku* 6. Bası, İstanbul: Alkım Yayınları, 2001, s. 348.

⁴⁷ Hüseyin Ülgen, *Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma*, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1985, s. 37; Müellif verdiği tebliğde yolcunun getirdiği ve esasında bagaj niteliğinde olan eşya taşıyan tarafından kabul edilmediği durumlarda borcun ihlal edildiği ve bundan doğan zararın karşılanması gerektiğini belirtmektedir.

⁴⁸ Mülga 6762 sayılı TTK döneminde md. 1128/III'de yolcunun getireceği bagaj bakımından TK md. 1073'ün uygulanacağını hüküm altına almaktaydı. Mezkûr madde ise taşıyanın taşımak üzere teslim aldığı eşya için navlun miktarının kararlaştırılmadığı durumlarda yükleme zamanı ve yerinde olan mutata navlunun ödeneceğini belirtmekteydi; Burada altı çizilmesi gereken husus md. 1252/III'te yer alan en yüksek ücret ibaresinin mezkûr olayda uygulanmamasıdır zira md. 1252/III cezalandırma normu içerirken yolcunun bilete gösterilenden fazla bagaj getirmesi cezalandırma anlayışına dayanmamaktadır Can, *Yolcu Taşıma*, s. 56; Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 185; Schaps ve Abraham, *Seerecht*, s. 823; Ayrıca izahatın varestedir ki sözleşmede ya da bilete yolcunun getirdiği bagajın belirli bir ağırlığı aşması durumunda ek ücret ödeneceğini gösteren bir anlaşmaya rağmen ücreti almadan bagajları teslim alan taşıyan daha sonradan bagajın hasar ya da zıyana uğramış olması durumunda ek bagaj ücretinin ödenmediğini ileri sürerek sorumluluktan kurtulamayacaktır: Ülgen, *Kara Taşıma*, s. 29; Schaps ve Abraham, *Seerecht*, s. 823; Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 86.

Belirlenen ağırlık üzerindeki bagajın taşıyan tarafından kabulü ile gemide taşınması durumunda bagaj taşınmasının hukuki mahiyetini navlun sözleşmesi ile taşınan yüke dönüşmeyecek yine yolcu taşıma sözleşmesi olarak devam edecektir⁴⁹.

Ücret bakımından iki hususun değerlendirilmesi önem arz etmektedir. İlk nokta yolcudan gemiye yüklenmesi beklenmeyecek araç, piyano vb. gibi bagajların yükleme ve boşaltma masraflarından kimin sorumlu olacağıdır. Mülga kanun md. 1128, gemiye getirilen bagaj hakkında taraflar arasındaki yolcu taşıma sözleşmesi, yükleme limanının kuralları ve bunlar yoksa mahalli teamüller ile aksi kararlaştırılmadıkça bagajın gemiye kadar taşıma masraflarının yolcuya yükleme masraflarının ise taşıyana ait olduğu, aynı şekilde bagajın gemiden çıkarılması masrafının taşıyana geri kalan boşaltma masraflarının da yolcuya ait olduğu ifade etmekteydi⁵⁰. 6102 sayılı TTK döneminde ise öğretilerde bagajın yüklenmesine ve boşaltılmasına ilişkin masrafların paylaşılmasını düzenlemek adına charter sözleşmesine atıf yapan hükümlerin yeni kanuna aktarılmadığını çünkü hem kabin bagajı ve araçlar bakımından bindirme ve indirme masrafının yolcuya ait olacağını taşıyana teslim edilen bagajlar bakımından ise yükleme ve boşaltma masraflarının yükletene ait olduğunu belirtmekte ve atfin çağdaş yolcu taşıma sözleşmelerine uygun olmayacağını belirtmektedir⁵¹.

Kanaatimizce ilgili görüş isabetli olsa da keskin bir ayırım yapmamak ve mülga kanundaki düzenlemeyi 6102 sayılı TTK bakımından da benimsemek gerekmektedir. Zira madde ancak aksinin kararlaştırılmadığı durumlarda tamamlayıcı bir rol oynamakta ancak taraflar hüküm kararlaştırmadığında gündeme gelmektedir.

Değerlendirilmesi gereken diğer ikinci husus ise yolcunun taşıyana yolculuk boyunca saklaması için verdiği kıymetli eşyası bakımından taşıyanın isteyebileceği ek ücret hakkıdır. Bu durumda taraflar arasında bir saklama sözleşmesi kurulduğunun kabul edilmesi gerekmektedir⁵². Her ne kadar saklama sözleşmesi bakımından belli bir ücret şartı esaslı unsur

⁴⁹ Can, *Yolcu Taşıma*, s. 54; DEMİR, *Yolcu Taşıma*, s. 86; aksi yönde: Çetingil ise bunlar için mümkünse yeni bir navlun sözleşmesi akdedilebileceğini belirtmektedir; Çetingil, *Yolcu Taşıma*, s. 143; Doğanay, gemi adamlarının gözetimine bırakılan piyano araç gibi bagajların navlun mukavelesine tabi olacağını belirtmektedir: Doğanay, *Yolcu Taşıma*, s. 131; Ülgen, hava taşımaları bakımından sınırları geçen bagaj için fazla bagaj bileti (*excess baggage ticket*) düzenlendiğini ayrı olarak yapılan yük taşıma sözleşmesi gereğince taşınacağını belirtmektedir. Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 86 vd.

⁵⁰ Doğanay, *Yolcu Taşıma*, s. 132.

⁵¹ Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 116; İlgili yazar, navlun sözleşmesine atıf yapan yolcu taşıma sözleşmelerini düzenleyen hükümlerin yelkenli gemiler döneminde kaldığını ve o dönemde yolculara eşya gözüyle bakıldığını ifade etmektedir. Bu nedenle kanun revizyonunda eskimiş hükümler kaldırılmış ve yerine çağdaş düzenlemelerin getirildiğini belirtmektedir.

⁵² Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 233; Can, *Yolcu Taşıma*, s. 46; Zira saklama sözleşmesi emanet alan ile emanet verenin, emanet ettiği taşınır bir nesneyi teslim alması ve onu güvenilir bir yerde korumayı üstlendiği bir sözleşmedir: Mehmet Deniz Yener, *Vedia Sözleşmesi*, İstanbul: Onikilevha Yayınları, 2008, s. 4.

olarak aranmıyor olsa da taraflar kendi arasında ücretin ödeneceğini kararlaştırabileceklerdir⁵³. Taraflar kendi aralarında ücret kararlaştırmamış olduğu takdirde TBK md. 561/II ve bu taşımanın ticari iş olmasından mütevellit tacir olan taşıyan yolcudan bir saklama bedeli talep edebilecektir⁵⁴. Ayrıca saklayan taşıyan genel saklama sözleşmesinin gereği gibi ifası için yaptığı gerekli masrafları da yolcudan isteme hakkına sahiptir. Burada bu masraflar nakdi olabileceği gibi aynı olarak ortaya çıkabilecektir⁵⁵.

Bu başlık altında son olarak belirtmek gerekir ki görüleceği üzere yolcunun taşıma ücretini ödememiş olması durumu taşıyanın bagajın zayi olması ya da hasar görmesi halinde tazminat ödeme borcunu engellemektedir. Bu durumda yolcu taşıyandan bagaj zıyı ya da hasar nedeniyle tazminat talep ettiğinde yahut taşıyan, yolcudan taşıma ücretini talep ettiğinde diğer taraf öncelikle takas defii hakkını kullanabilecek daha sonra kalan meblağ ödenecektir⁵⁶.

A. TAŞIYANIN HAPİS HAKKI

TTK md. 1254/I taşıyanın deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan bütün alacakları için yolcunun bagajı üzerinde Türk Medeni Kanunu (TMK) ⁵⁷md. 950-953 arasında hüküm altına alınan “hapis hakkının⁵⁸” var olduğu yönünde düzenleme sevk etmektedir⁵⁹. Mülga Kanundan farklı olarak “yolcunun bagajı” şeklinde düzenleme yapılarak geçmiş

⁵³ Öğretide saklayanın ticari çalışma alanına girmesi durumunda kural olarak saklama sözleşmesinin ücret mukabilinde olduğu kabul edilmektedir: Yener, *Vedia*, s. 90.

⁵⁴ Murat Aydoğdu, Nalan Kahveci, *Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Ankara: Adalet Kitapevi, 2019, s. 501; Mustafa Alper Gümüş, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler Cilt II*, İstanbul: Vedat Kitapevi, 2014, s. 281.

⁵⁵ Gümüş, *Borçlar Özel*, s. 280.

⁵⁶ Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 181.

⁵⁷ 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu, Tarih: 08/12/2021 Resmi Gazete Sayı: 24607.

⁵⁸ Hapis hakkı, öğretide “kanunda gösterilen şartların gerçekleşmesi halinde, alacaklıya zilyetliğinde bulunan ve geri verilmesi gerekli olan borçluya ait taşınır mallar ve kıymetli evrakı geri vermeyerek alacağının teminatı olarak alıkoyma ve paraya çevirme yetkisi olan bir aynı hak” olarak tanımlanmaktadır: Bilgehan Çetiner, “Genel Hapis Hakkı”, Teminat Hukuku, Ankara: Seçkin Yayınları, s. 815, ed. Bilgehan Çetiner, Abdullah Furkan Korkmaz, Kemal Oğuzman, Özer Seliçi, Saibe Oktay Özdemir, Eşya Hukuku, 22. Baskı, İstanbul: Filiz Kitaepvi, 2023, N. 1312.

⁵⁹ Atamer, “*Yolcu Taşıma*”, s. 200; Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 186; Can, *Yolcu Taşıma*, s. 63; Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, s. 187; Doğanay, *Yolcu Taşıma*, s. 134; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti*, s. 438; Topsoy, *Deniz Ticareti*, s. 529; İlgili yazar, hapis hakkının var olmasının taşıma sözleşmesinin ücret karşılığında kurulduğunu gösterdiğini belirtmektedir. Ancak kanaatimizce bu husus tartışmaya açıktır. Saklama sözleşmelerinde de hapis hakkı gündeme gelmektedir ancak sözleşmenin kurulması için ücret esaslı bir şart olarak aranmamaktadır.

dönemde yapılan tartışmalara son verilmiş⁶⁰ ayrıca hapis hakkı⁶¹ yalnız taşıma ücreti bakımından değil taşıyanın taşıma sözleşmesinden doğacak olan tüm alacaklarına özgü olduğu belirtilmiştir⁶².

Taşıma ücreti bakımından muacceliyet hakkında bir düzenleme olmadığından genel hükümlere gidilmeli ve teorik olarak eser sözleşmesi uyarınca taşıyanın taşıma ücreti borcunun yolculuk tamamlandığı anda muaccel olacağı belirtilmelidir⁶³. Ancak Türkiye’de istisnasız olarak uygulama taşıma ücretinin sözleşme yapılırken yahut en geç yolcuya bileti verirken ödenmesi sebebiyle⁶⁴ taşıyanın taşıma ücreti için hapis hakkını kullanamayacağı sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu noktada taşıyanın aldığı salt taşıma ücretinden başka hangi ücretler bakımından md. 1254’ün uygulanacağı hususunun ele alınması gerekmektedir⁶⁵. Kanaatimizce hapis hakkı şu ücretler bakımından doğabilecektir;

- Taşıyana teslim edilen değerli eşya için ödenecek olan saklama ücreti
- Sözleşmede yahut bilete gösterilen sınırı aşan bagajlar için ödenecek olan ücret
- Gizlice getirilen bagaj için istenebilecek en yüksek ücret
- Kaçak yolcu için talep edilen en yüksek ücret
- Bagajın gemiden indirilmesi konusunda bu masraf yolcunun üzerinde olduğu takdirde⁶⁶

⁶⁰ Mülga Kanun döneminde hakkın doğması için eşyanın yolcuya ait olup olmadığı hususu tartışmalı bir haldeydi; bkz: İsmail Doğanay, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Üçüncü Cilt*, 4. Baskı, İstanbul: Beta Yayınları, 2004, s. 2947; Çetingil, *Yolcu Taşıma*, s. 138, dn. 18; Atamer, 6102 sayılı TTK’nda TMK’nın ilgili hükümlerine yapılan atıfla tartışmanın sona erdiğini belirtmektedir. Yazar, kural olarak hapis hakkının yolcunun mülkiyetindeki bagaj için doğacağını ancak zilyetliğin iyiniyetle kazanılmasının korunduğu ölçüde taşıyanın yolcuya ait olmayan bagaj üzerinde de hapis hakkına kavuşacağını belirtmektedir: Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 201; Söz gelimi yolcu annesine ait kıymetli bir mücevheri saklaması için taşıyana vermiş ancak yolculuk sonunda saklama ücretini ödememe konusunda ısrar etmiş taşıyan, yolcunun annesine ait bu mücevher üzerinde hapis hakkını kullanabilecektir; Atamer, yolcunun, taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı yani kendisi lehine taşıma sözleşmesinin başka bir kişi tarafından akdedildiği hallerde hapis hakkının kullanılması bakımından iyiniyet olgusunun değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir: Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 201; Bu takdirde taşıyan, zilyetliğinde bulunan bagajın kendisiyle sözleşme yapan kişiye ait olmadığını biliyorsa hapis hakkı doğmayacaktır. Söz gelimi bir turizm şirketi, taşıyan ile taşıma sözleşmesi akdetmiş yolculardan taşıma ücretini aldıktan sonra taşıyan ile kendi arasında olan sözleşme uyarınca taşıyana karşı borcunu ifa etmemiş taşıyan, sözleşenin tarafı olmayan yolcuların bagajları üzerinde hapis hakkını kullanamayacaktır.

⁶¹ Mülga Kanun döneminde, hapis değil rehin hakkı tanınmıştı: Doğanay, *Şerh*, s. 2957;

⁶² Hapis hakkı, mülga kanundan farklı olarak yalnızca taşıma ücreti için değil sözleşmeden doğan bütün alacaklar bakımından kabul edilmektedir. Zira birçok yolculukta taşıyanın sunduğu edimler salt taşıma ediminin de ötesine geçmektedir.

⁶³ ATAMER, *Yolcu Taşıma*, s. 198; ÜLGEN, *Hava Taşıma*, s. 89; ÇETİNGİL, *Yolcu Taşıma*, s. 143; CAN, *Yolcu Taşıma*, s. 57; SCHAPS, ABRAHAM, *Seerecht*, s. 877; KAYIHAN, *Deniz Ticareti*, s. 230; ULUĞ CİCİM, *Yolcu Taşıma*, s. 530; ILGİN, *Yolcu Taşıma*, s. 237; Aynı sonuca TTK md. 1197’nin kıyasen uygulanması sonucu ile de ulaşılabilecektir. Mezkûr madde “navlun, eşyanın tesliminin istendiği anda ve her halde boşaltma süresinin sonunda muaccel olur” hükmünü içermektedir.

⁶⁴ ATAMER, *Yolcu Taşıma*, s. 198; ÜLGEN, *Hava Taşıma*, s. 89; ÇETİNGİL, *Yolcu Taşıma*, s. 143; CAN, *Yolcu Taşıma*, s. 57; KAYIHAN, *Deniz Ticareti*, s. 230; ULUĞ CİCİM, *Yolcu Taşıma*, s. 530; ILGİN, *Yolcu Taşıma*, s. 237.

⁶⁵ Zira Çetingil’in de belirttiği üzere tatbikatta yolcu taşıma ücreti peşin olarak ödendiğinden dolayı taşıma ücreti bakımından hapis hakkının herhangi bir önemi olmayacaktır: ÇETİNGİL, *Yolcu Taşıma*, s. 38.

⁶⁶ Bu hallerin kabul edilmemesi halinde ise hükmün artık “kadük” hale geleceğinin dikkate alınması

Taşıyanın hapis hakkı, muaccel olan taşıma ya saklama alacağı ödeninceye kadar zilyetliğinde bulunan bagajı (söz gelimi teslim edilen araç, diğer bagaj, değerli eşya ya da kıymetli evrak⁶⁷) paraya çevirerek satış bedelinden alacağını tahsil edebilme hakkını içermektedir⁶⁸. Mezkûr hak, taşınır rehninden farklı olarak tarafların iradesine dayanmayan, rehin sözleşmesi gibi bir sözleşmeyi gerektirmeyen taşıyan lehine kanundan doğan bir güvence olarak ele alınmaktadır⁶⁹. Uygulama bakımından karşılaşılması güç bir durum olsa da TTK bakımından yolcu bagajının hapis hakkı unsurlarıyla beraber çalışma kapsamında incelenecektir.

1. Borçlunun Rızasıyla Zilyetlik

Taşıyanın lehine kanundan doğan hapis hakkının ortaya çıkabilmesi için ilk şart taşıyanın, yolcunun bagajına onun rızası ile sahip olmasıdır⁷⁰. Bu nedenle taşıyana, bagajın zilyetliği sağlanmış olması gerekmektedir⁷¹. Dolayısıyla taşıyanın zilyet olduğu diğer bagaj ve saklanması için verilen değerli eşya üzerinde hapis hakkı söz konusu olmakta ancak taşıyan, yolcunun el bagajına zilyet olmadığından bu bagaj hakkında hapis hakkı söz konusu olmamaktadır⁷².

gerekmektedir.

⁶⁷ Bu kıymetli evrak üzerinde taşıyanın hapis hakkını kullanabilmesi için zilyetliğinin kendisinde olması yeterlidir. Dolayısıyla herhangi bir ciro vs. gibi bir işleme ihtiyaç yoktur. Kambiyo senetleri, ipotekli borç senetleri, irat senetleri, rehinli tahviller, nama yazılı hisse senetleri taşıyana teslim edildiyse ancak saklama ücreti ödenmediyse bu senetler üzerinde hapis hakkı kullanılabilir. Lakin belirtmek gerekir ki kıymetli evrak niteliğinde olmayan ve kendisine herhangi bir hak bağlanmayan, sadece delil niteliği içeren basit borç ikrarı, havale belgesi gibi belgeler üzerinde hapis hakkı kullanılamayacaktır: Erol Cansel, *Türk Hususi Hukukunda Hapis Hakkı*, Ankara: AÜHF Yayın No: 155, 1961, s. 44 vd.; Metin Uğur AYTEKİN, *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları*, Ankara: Seçkin Yayınları 2019, s. 169; Aynı şekilde şayet yolcu tarafı olduğu bir sigorta sözleşmesi için kendine verilen poliçeyi yolculuk esnasında saklaması için taşıyana vermişse bu durumda da ödenecek saklama ücreti bakımından poliçe üzerinde hapis hakkı meydana gelmeyecektir. Ancak Kender'in belirttiği üzere sigorta poliçesine konulmuş kayıtlarla sigorta poliçesi kıymetli evrak niteliğine haiz bir belgeye dönüştürüldüyse bu durumda üzerinde hapis hakkı gündeme gelebilecektir: Rayegan Kender, *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku* 17. Bası, İstanbul: Onikilevha Yayınları, 2021, s. 211.

⁶⁸ Ahmet Kılıçoğlu, *Eşya Hukuku*, Ankara: Turhan Kitapevi, 2021, s. 635; Cansel, *Hapis Hakkı*, s. 37; Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 2. Bası, İstanbul: Der Yayınları, 2017, s. 402.

⁶⁹ Atamer de hapis hakkının rehin hakkından farklı olduğunu bu nedenle taşıyanın sahip olduğu hakkın hapis hakkı olduğunu ileri sürmekte ve 6102 sayılı kanunda sistematik bir hatanın düzeltilerek hapis hakkının hüküm altına alınması sistematik açıdan doğru bulmaktadır: Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 200, 201; Kanaatimizce bu düzenleme ile taşıyanın, yolcu taşıma sözleşmesini ya da saklama sözleşmesini kurmadan önce alacaklarını tahsil edip edemeyeceğine dair kaygısının da giderilmesini sağlayacaktır.

⁷⁰ Ferit Saymen, Halit Elbir, *Türk Eşya Hukuku Dersleri*, İstanbul: Hak Kitapevi, 1954, s. 746; Kılıçoğlu, *Eşya Hukuku*, s. 639; Topsoy, *Deniz Ticareti*, s. 529; Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, s. 188; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 201; Çetingil, *Hapis*, s. 820.

⁷¹ Kılıçoğlu, *Eşya Hukuku*, s. 639; AYTEKİN, *Navlun*, s. 174.

⁷² Atamer, "Yolcu Taşıma", s. 201; yazar, taşıyanın kabin bagajı üzerinde hapis hakkına sahip olabilmesi için zorla ya da yargı yoluyla zilyetliğini elde edemeyeceğini ancak başka bir güvencesinin bulunmadığı hallerde kabin bagajı üzerinde ihtiyati haciz talep edebileceğini belirtmektedir; Mülga kanun döneminde söz konusu husus kanunun lafzı nedeniyle tartışılmalıydı. Öğretide, Mülga md. 1129'un (6102 md. 1254) yolcunun gemiye getirdiği bagaj üzerinde taşıyanın rehin hakkının var olduğunu belirtmesinden hareketle bu rehin ve hapis haklarının kapsamının yalnızca taşıyana teslim edilmiş bagaj değil yolcunun el bagajını da içine alacağını belirtmekteydi.

Belirtmek gerekir ki üzerinde hapis hakkı kurulabilecek olan bagajların, taşıyana bizzat teslim edilmesi gerekli değildir. Taşıyanın adamlarının bagajı, taşıyan namına bagajı kabul etmesi yeterli sayılması kabul edilmelidir⁷³.

TMK md. 950 uyarınca taşıyan yalnızca borçlunun şahsına ait bagaj üzerinde hapis hakkını kullanabilecektir. Ancak kanun koyucu, bu kurala bir istisna getirmiş ve md. 950/III uyarınca yolcuya ait olmayan bagajların üzerinde zilyetliğin iyiniyetle kazanılmasının korunduğu ölçüde hapis hakkına sahip olacağını kabul etmiştir⁷⁴. Bu nedenle yolcunun, taşınıra emin sıfatıyla zilyet olması ve taşıyanın da iyiniyetli olduğu hallerde üçüncü kişilerin maliki olduğu eşya üzerinde de hapis hakkı kurulabilecektir.

2. Alacağın Muaccel Olması

Hapis hakkına konu olan bagajın taşıyana teslim edildiği durumlarda taşıyan lehine bir alacak hakkı doğmamaktadır. Hakkın doğumuna sebebiyet veren olgu bunların yolcuya teslim edilmesi anıdır. Zira saklayan saklanacak taşınırı aldığı anda saklama ücreti alacağı doğmamakta sakladığı şeyi saklatana iade ederken bu hakkı doğmaktadır. Bu nedenle taşıyan yolculuğun sonunda bagajı ya da değerli eşyayı yolcuya teslim ederken saklama alacağı muaccel olmakta ve hapis hakkını muacceliyetten sonra kullanabilmektedir. Ancak bu hakkın kullanılabilmesi için eşyanın teslim edilmemiş olması gerekmekte ayrıca yolcunun temerrüde düşürülmesine gerek bulunmamaktadır⁷⁵.

3. Bağlantı Şartı

TMK md. 950/I taşıyanın hapis hakkını kullanabilmesi için taşıyanın alacağı ile teslim edilen bagaj ya da değerli eşya arasında bağlantı olmasını aramaktadır. Bu durumda taşıyan saklayan olduğundan ve saklama ücreti de saklanan bagajlardan ve değerli eşyadan doğduğundan bağlantı şartı sağlanacak ve taşıyan hapis hakkını kullanabilecektir⁷⁶.

Zira md. 1129/II depo edilen eşya ve alıkonan eşya lafızlarını içermekteydi. Taşıyana ücret ödenmediği durumda taşıyanın yolcudan el bagajını da gemide bırakmasını isteyebileceği yolcu bu talebe karşılık bir direnç gösterirse bu takdirde taşıyan ya da onun adamları tarafından kuvvet gösterilerek yolcunun bagajına el konulacağı ifade edilmekteydi: Can, *Yolcu Taşıma*, s. 62; Doğanay, *Yolcu Taşıma*, s. 134; Kanaatimizce bu hususlar ilhak-ı hak yasağını ihlal etmektedir. Bu nedenle 6102 sayılı isabetli bir şekilde TMK 950-953 hükümlerine atıf yaparak ilgili hükümlerde geçen “rızasıyla zilyet olduğu” ibaresiyle bu konudaki tartışmalara son vererek artık taşıyanın yalnızca yolcu tarafından kendisine teslim edilecek olan bagaj üzerinde hapis hakkı kullanacağına dair açıklık ihtiva etmiş olmaktadır.

⁷³ Cansel, *Hapis Hakkı*, s. 63.

⁷⁴ Cansel, *Hapis Hakkı*, 47; Aytekin, *Navlun*, s. 176; Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 201; Topsoy, *Deniz Ticareti*, s. 529; Çetingil, *Hapis*, s. 820.

⁷⁵ Kılıçoğlu, *Eşya Hukuku*, s. 639-640; Saymen ve Elbir, *Eşya Hukuku*, s. 742; Cansel, *Hapis Hakkı*, s. 58; Çetingil, *Hapis*, s. 823.

⁷⁶ Kılıçoğlu, *Eşya Hukuku*, s. 641; Cansel, *Hapis Hakkı*, s. 62 vd.; Saymen ve Elbir, *Eşya Hukuku*, s. 746; Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, s. 188; Çetingil, *Hapis*, s. 824; Can, *Yolcu Taşıma*, s. 63; Burada TMK md. 950/II'nde var olan ticari bağlantının karine olarak var olduğu sonucuna varılamayacaktır. Zira 950/II'nin gündeme

4. Hapis Hakkının İleri Sürülmesi

Hapis hakkının sahibi akdi taşıyan⁷⁷ olup bu hakkı kendisi kullanabileceği gibi onun adına bu yetkiyi temsilcilerinin de ileri sürebileceği kabul edilmeli dolayısıyla kaptana ve acenteye de hakkın kullanımının tanınması gerekmektedir⁷⁸. Zira taşıyanların, çağdaş denizcilik uygulamasında gemi ile seyahat etmediği göz önüne alındığında hapis hakkının yalnızca taşıyan tarafından ileri sürülmesini beklemek hayatın olağan akışına uygun düşmemektedir.

Mezkûr hak ise bagajı teslim eden yolcuya karşı ileri sürülecektir⁷⁹. Bu istemin ileri sürülmesiyle taşıyan eşyayı teslimden kaçınarak, uhdesinde tutacak ve bagajın teslimi isteyen yolcuya karşı bir defî hakkına sahip olacaktır. Bu çerçevede taşıyan ilerleyen aşamalarda ödenecek meblağ ödenmediği ya da teminat gösterilmediği takdirde eşyanın paraya çevrilmesi hakkından faydalanabilecektir⁸⁰. Belirtmek gerekir ki taşıyanın bu hakkı kullanabilmesi için alacağın dava ya da takip yoluyla istenmesine gerek olmadığı gibi hakkın kullanılması bakımından herhangi bir şekil şartı da aranmamaktadır⁸¹.

5. Taşıyanın Hapis Hakkını Kullandığı Bagajı Koruma Yükümlülüğü

TMK'nın hapis hakkını düzenleyen hükümler arasında hapis hakkını kullanan taşıyanın alıkonulan bagajı koruyacağına dair herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak öğretide belirtildiği üzere taşıyan, kendisine teslim edilen bagaj ve değerli eşya bakımından saklama sözleşmesinin tarafı olduğundan "saklayanın saklanan malı güvenli bir yerde saklamasını

gelebilmesi için her tarafında tacir olması ve alacağın ticari ilişkiden doğması gerekir söz konusu bu durum ise yolcu taşıma sözleşmelerinde değil navlun sözleşmelerinde gündeme gelecektir: AYTEKİN, *Navlun*, s. 183.

⁷⁷ Taşıma ücretine akdi taşıyan hak kazanmaktadır. Zira taşıma sözleşmesi akdi taşıyan ile yolcu arasında akdedilmektedir.

⁷⁸ Cenk Murat Ersöz, *Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu*, İstanbul: Beta Yayınları 2000, s. 192; AYTEKİN, *Navlun*, s. 186.

⁷⁹ Topsoy, *Deniz Ticareti*, s. 529.

⁸⁰ Cansel, *Hapis Hakkı*, s. 93; Saymen ve Elbir, *Eşya Hukuku*, s. 752; ancak ele almak gerekir ki taşıyan ancak yolcudan alacağı miktara karşılık bir bagajı ya da değerli eşyayı hapsedmesi gerekmektedir. Söz gelimi taşıyana saklaması için değerli eşya olarak bir yüzük ve çok değerli bir İran Halısı verildiyse taşıyan saklama ücretini alamadığı durumlarda yalnızca yolcunun yüzüğü üzerinde hapis hakkını kullanmalıdır. Fazladan bagaj üzerinde hapis hakkını kullandığı takdirde bagajı haksız yere el koymuş olduğundan daha sonra yolcunun ortaya çıkan zararını karşılaması gerekecektir. Zira bu durumda taraflar arasında kurulmuş olan saklama sözleşmesine aykırılık söz konusu olmakta ve TBK md. 112 gündeme gelmektedir: Cansel, *Hapis Hakkı*, s. 94; AYTEKİN, *Navlun*, s. 198; Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 91: Bu durumda taşıyanın beklenmedik halden de sorumlu olacağı yönünde: AYTEKİN, *Navlun*, s. 234.

⁸¹ Cansel, *Hapis Hakkı*, 58; AYTEKİN, *Navlun*, 187; Taşıyan ve yolcu aralarındaki akdettikleri yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyanın hapis hakkından feragat ettiğine dair anlaşmışlarsa bu durumda taşıyan artık hapis hakkı doğmasına rağmen kullanılamayacaktır: Saymen ve Elbir, *Eşya Hukuku*, s. 743; TMK md. 951/II borçlunun, eşyayı alacaklıya teslim etmeden önce veya teslim sırasında tek taraflı bir talimat vermesi durumunda alacaklının artık hapis hakkının kullanamayacağını belirtmektedir: Çetingil, Hapis, s. 831; Cansel, *Eşya Hukuku*, s. 83; Kanaatimizce bu hüküm deniz yoluyla yolcu taşımalarında da geçerli olmakla beraber taşıyanın yolcunun değerli eşyasını taşımakla zorunlu olduğu kabul edilen hallerde yolcunun vereceği böyle bir talimatın geçerli olmaması menfaatler dengesine daha uygun düşmektedir. Zira aksinin kabulü halinde taşıyan zorunlu olarak değerli eşyayı kabule rağmen saklama ücretini alamama tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır.

düzenleyen” md. TBK 561/I ve “saklanan malı kullanma yasağını” düzenleyen md. TBK 563/I uygulanması gerekmekte sonuç olarak da taşıyan hapis altına aldığı bagajı korumakla mükellef olduğu kabul edilmelidir⁸². Ancak bu özen olağan derecede olacak söz gelimi taşıyandan hapsediği bir araç ya da değerli bir mücevher için sigorta yaptırmasının beklenemeyecektir. Ancak bu özen yükümlülüğü çerçevesinde hapis konusu malın kötüleşmesi durumunda yolcunun haberdar edilmesi ve eşyanın muayene edilmesi talebinin kabulünün söz konusu olacağı kabul edilmektedir⁸³.

6. Hapsedilen Bagajın Paraya Çevrilmesi

Taşıyan, hapis hakkına sahip yolcunun bagajı üzerinde alıkoyma yetkisinin yanı sıra borç ödemediği takdirde bagajı satma hakkına da sahiptir. Tıpkı navlun sözleşmelerinde hapis hakkını konu alan TTK md. 1201’de olduğu gibi yolcuların bagajları üzerinde hapis hakkı konusunda da “cebri icraya ilişkin özel hükümler” ana başlıklı ve “eşya hakkında” üst başlıklı hapis hakkı için defter tutulmasını düzenleyen TTK md. 1398, ilamlı ve ilamsız icrayı düzenleyen md. 1399 ve md. 1400’ün üzerinde hapis hakkı bagajlar bakımından da uygulanması gerekmektedir. Ancak bagajın paraya çevrilmesinden önce taşıyan bakımından önem arz eden iki hususa değinilmesi gerekmektedir.

İlk olarak yolcunun bagajını paraya çevirmek istediği durumlarda, TMK md. 953/ I gereği yolcuya bildirimde bulunmalı böylece yolcu için “adeta köprüden önce son çıkış olan” borcu ödenmesi için şans tanınmalıdır⁸⁴.

İkinci olarak önem arz eden durum ise TMK md. 953/I gereği taşıyanın alacağını karşılamaya yetecek miktarda teminatın kendisine gösterdiği hallerdir. Yolcunun teminat göstermesi durumunda taşıyanın hapis hakkı sona ermekte ve bagajın tekrardan yolcuya teslim edilmesi gerekmektedir⁸⁵.

⁸² Cansel, *Hapis Hakkı*, s. 96; Taşıyanın bu sorumluluğu zilyetliği elde ettiği andan borcun ödenmesi anına kadar borç ödenmediği takdirde ise satıldığı ana kadar devam edecektir: Aytekin, *Navlun*, s. 205; Ayrıca taşıyanın temsilcisi olan kaptan da bagaja özen göstermekle mükellef olacaktır: Ersözlü, *Kaptan*, s. 193; Sözgelimi taşıyana saklanması için çok değerli bir İran Halısı verildiyse halıyı özel ambalaja sarıp nem ve rutubetten korumak için absorban maddeler kullanması ve dikkatli şekilde yerleştirilmesini sağlaması gerekmektedir. Yahut taşıyan, değerli eşya taşınması sırasında koruma sağlamak için kendi adamlarından birkaçını güvenlik görevlisi olarak kullanmalı ya da eşyanın var olduğu kısmı kamera sistemi ile donatmalı böylece eşyanın güvenliğinin korunması için gereken yükümlülüğü yerine getirmiş olmalıdır.

⁸³ Cansel, *Hapis Hakkı*, s. 95 vd.; Aytekin, *Navlun*, s. 204.

⁸⁴ Belirtmek gerekir ki bu bildirim kanunen şekle tabi değildir; Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, s. 189; ilgili yazar, kanunda bu bildirim yapıldıktan sonra ne kadar bir sürenin beklenmesi gerektiğine dair bir açıklık olmadığını dolayısıyla hal ve şartlara göre bir süre verilmesi gerektiğini belirtmektedir; Cansel, *Hapis Hakkı*, s. 98; ilgili yazar, bu bildirim bakımından kanuni bir geçerlilik şartı olmadığından hareketle bildirim yapılmadan satışın tamamlanması durumlarında satışın hükümsüz hale gelmeyeceğini belirtmektedir; Aytekin, *Navlun*, 211; Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku IV- Deniz İcra Hukuku*, 2. Baskı, İstanbul: Onikilevha Yayınevi, 2019, s. 396.

⁸⁵ Cansel, *Hapis Hakkı*, s. 102; Gösterilebilecek olan teminatların aynı ipotek gibi yahut şahsi kefalet gibi teminat olabileceği yahut nakdi bir paranın tevdi edilmesi olduğu yönünde: Aytekin, *Navlun*, s. 212.

Bu iki husus değerlendirildiğinde taşıyanın satış hakkını kullanmadan önce yolcuya satışın yapılacağına dair bir bildirim yapması ve bu bildirim üzerine yolcunun ücreti ödememesi yahut teminat göstermemesi halinde taşıyanın diğer işlemlere geçebileceği sonucuna varılmaktadır.

7. İcra Yoluyla Paraya Çevirme

TTK md. 1398 gereği taşıyan, hapis altına aldığı bagajın paraya çevrilmesini istediği durumlarda öncelikle icra dairesine başvurmalı ve bagaj hakkında İİK md. 270 kapsamında bir defter tutulmasını talep etmesi gerekmektedir. Defter tutma yöntemi ile hapis hakkına konu olan bagajın içeriğinin ne olduğu belirlenmektedir⁸⁶. Her ne kadar kanunda defter tutmanın zorunlu olduğuna dair bir ibare kullanılmış olmasa da öğretide, taşıyanın bir an önce bagajdan kurtulup gemiye boş şekilde kavuşması⁸⁷ için ve gerek md. 1399'da gerek md. 1400'de bagajın paraya çevrilmesi için izlenmesi gereken icra takiplerinin defter tutulmasından itibaren 15 gün içinde başlatılması gerektiği hüküm altına alındığından defter tutmanın zorunlu olduğu ifade edilmektedir⁸⁸. Taşıyanın başvuracağı icra dairesinin ise geminin varma limanındaki icra dairesidir. Ayrıca taşıyan icra müdürüne alacağını gösterecek olan delilleri sunması gerekmektedir⁸⁹. Defter tutma işlemi yapıldıktan sonra alacağına kavuşmak isteyen taşıyan rehinin paraya çevrilmesi yoluyla takip isteminde bulunmalı ve bu istemi ise defterin tutulmasından itibaren 15 gün içinde tamamlaması gerekmektedir. Bu süre içinde başlamayan icra takiplerinde defter hükümsüz hale geldiğinden taşıyanın tekrar defter tutulmasını istemesi gerekecek ancak hapis hakkının varlığına hanel gelmeyecektir⁹⁰. Ayrıca ele almak gerekir ki paraya çevrilecek olan bagaj deftere kaydedilmiş olan bagajdan ibaret olacaktır. Şayet bagajın içeriğinde bir kısım eşya ya da tamamı deftere kaydedilmemiş ise bu durumda paraya çevrilemeyecektir⁹¹.

⁸⁶ Tamer Bozkurt, *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara: Yetkin Yayınları 2021, s. 302; Aytekin, *Navlun*, s. 215; Esasında hapis hakkına sahip olan taşıyanın bagaja zilyet olduğundan taşınır rehinin paraya çevirebileceğini ancak bagajın uzun süre gemide beklemesi durumunun hem gemiyi hem de bagajı zor duruma sokabileceği ayrıca liman sahasına indirilen bagaj üzerinde zilyetlik ilişkileri bakımından sorun çıkabileceğinden hareketle TTK komisyonunun İİK'nda kiralanan bakımından getirdiği defter tutulması hükmünün deniz ticaretine de alındığı yönünde: Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, s. 394.

⁸⁷ Zira gemi, işlediği her an taşıyana kazanç sağlamaktadır. Bu nedenle taşıyanlar gemilerinin boş durmasını arzu etmemektedir.

⁸⁸ Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, s. 396; Aytekin, *Navlun*, s. 215; ilgili yazar, kiralanan bakımından getirilen bu hükmün deniz ticaretindeki hapis hakkı bakımından uygun olmadığını söz konusu kiralananlarda kiraya verenin kiralanan içindeki eşya zilyet olmadığından dolayı özel bir hapis hakkının tanıdığı bu nedenle TTK bakımından defter tutulmanın zorunlu olmaması gerektiğini belirtmektedir; Bozkurt, *Deniz Ticareti*, s. 302.

⁸⁹ Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, s. 396; Aytekin, *Navlun* s. 218, 219; Dosyanın açılmasından sonra icra müdürünün gemiye çıkacağı, defter tutma işlemi yürüteceği ve bagaj hakkında bilgilere yer verileceği ardından kural olarak bu defterin borçluya bırakılacağı yönünde: Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, s. 398.

⁹⁰ Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, s. 399; Bozkurt, *Deniz Ticareti*, s. 302, 303; Aytekin, *Navlun*, s. 216 vd.

⁹¹ Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, s. 399.

Hapis hakkına konu olan bagajın paraya çevrilmesi için yapılan takibin kesinleşmesi sonucunda taşıyan ödeme emrinin kendine tebliğinden itibaren altı ay içinde satış talebinde bulunması gerekmektedir. Ayrıca taşıyan, satış yapılana kadar da eşyayı zilyetliğinde tutmaya devam edebilecektir⁹². Satış yapıldıktan sonra ise öncelikle elde edilen bedel üzerinde vergiler karşılanacak ardından taşıyan ücretini bedelden karşılayabilecektir⁹³.

B. BAGAJ TAŞIMALARINDA TAŞIYANIN DENİZ ALACAĞI HAKKI

TTK md. 1352/I-g “Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşmenin” deniz alacağı hakkı verdiğini hüküm altına almaktadır⁹⁴. Mezkûr maddede sayılan alacaklar ise alacak hakkı sahibine gemi üzerinde ihtiyati haciz isteme hakkı vermektedir. Deniz ticareti uygulamasında ise ihtiyati haciz kavramı bir deniz alacağının teminat altına alınması için, mahkeme kararı ile geminin alıkonulması veya seferden menedilmesi suretiyle borçlunun tasarruf alanından çıkarılmasını ifade etmektedir. Zira Geminin ihtiyati hacze yalnızca kanunda deniz alacağı olduğu tahdidi şekilde belirtilen alacaklar için başvurulabilecektir.

Ele alındığı üzere taşıyanın, kendisine teslim edilen bagaj üzerinde her ne kadar hapis hakkı var olsa da taşıyana teslim edilmeyen el bagajı üzerinde hapis hakkı kurulamayacağından deniz alacağı, teminat sağlamak adına önem kazanmakta ve md. 1353 gereği taşıyan yolcunun mülkiyetinde gemi bulunursa bu gemiyi haczettirme hakkı doğmaktadır⁹⁵.

V. BAGAJ HAKKINDA DOĞRU BİLGİ VERME

TTK md. 1252/I, yolcunun gemiye getirdiği bagaj hakkında bagajın cinsi, niteliği ve tehlikelere hakkında taşıyana doğru bilgi verme yükümlülüğünü hüküm altına almıştır⁹⁶. Mülga 6762 sayılı TTK’nda söz konusu yükümlülük navlun sözleşmelerine atıf yapılarak düzenlenmişken 6102 sayılı TTK md. 1252 yolcu taşımalarının niteliğine uygun şekilde müstakil madde halinde söz konusu yükümlülüğü hüküm altına almıştır⁹⁷. Maddenin lafzı

⁹² Atamer uyuşmazlık çıkmaması adına bagajın yediemine bırakıldığını belirtmektedir: Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, s. 398.

⁹³ Atamer, *Navlun*, s. 229.

⁹⁴ TTK md. 1352’de sayılan deniz alacakları gemilerin ihtiyati haczi hakkını vermektedir. Bir geminin ihtiyaten haczedilebilmesi için söz konusu alacağın, TTK md. 13153/III gereği bir deniz alacağı olabileceği olması gerekmektedir.

⁹⁵ Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 211; Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 188; bu deniz alacağını konu alan içtihatlar için: Yargıtay 11. HD.’nin 23.05.2016 tarihli, 2016/5594 E., 2016/5577 K. sayılı; 26.11.2014 tarihli, 2014/5680 E., 2014/18451 K. sayılı kararları (www.hukukturk.com) E.T. 27.06.2023.

⁹⁶ Kara, *Deniz Ticareti*, s. 273; Kayıhan, *Deniz Ticareti*, s. 231; Uluğ Cicim, *Yolcu Taşıma*, s. 531; Mülga 6762 sayılı TTK döneminde md. 1128, md. 1023’ e atıf yapmaktaydı md. 1023 ise eşya hakkında doğru bilgilendirme yükümlülüğünü ihtiva etmekteydi.

⁹⁷ Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 201; Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 189.

incelendiği takdirde yolcunun, bagaj hakkında cins, nitelik ve tehlikeler bakımından beyanda bulunmakla mükellef tutulduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

Yolcu bu bildirimleri md. 1252/IV gereği taşıyana, kaptana veya diğer bir yetkili temsilciye yapabilecektir. Şayet yolcu eşyanın ölçüsü, tartısı ve markası hakkında bildirim yükümlülüğüne aykırı davranırsa doğan zararlardan taşıyana karşı kusuru olmasa bile sorumlu olacaktır. Taşıyan dışındaki kişilerin uğradığı zararlardan ise ayrıma gidilerek ortaya çıkan zarar bildirilmeyen bir tehlikeden veya gizlice gemiye getirilen bagajdan ortaya çıktığı takdirde kusur aranmadan sorumlu olacak diğer hallerde ise ancak kusuru varsa sorumlu tutulabilecektir.

Kanun koyucu sadece yolcuya zararın tazmini mükellefiyetini yüklememiş md. 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 almıştır⁹⁸.

Bu hususta değerlendirilmesi gereken bir diğer nokta Denizde Mal ve Can Koruma Kanunu md. 12'de sayılan tehlikeli eşyadır. Bu eşyanın gemiye bir şekilde yüklenmesi durumunda TTK md. 1252/ II uygulanacağı kabul edilmelidir. Kanaatimizce md. 1252 zilyetliğin iktisabı anına kadar bagaj hakkında hiçbir bilgisi ve denetimi olmayan taşıyanı korumak için getirilmiş ve yolcunun taşıyana karşı sorumlu olduğu kabul edilmiştir.

⁹⁸ Ersözlü, *Kaptan*, s. 74; Atamer, bu yetkinin çevre hukuku kurallarıyla nasıl bağdaştırılacağı sorununun hala çözülmediğini belirtmektedir: Atamer, *Yolcu Taşıma*, s. 203; Demir ise bu tür eşyanın gemiden çıkarılmasının ve denize atılmasının mutlak bir kural olmadığını kaptana esneklik tanındığını ve kaptanın bu yetkisini halin şartlarına göre kullanacağını belirtmekte ancak bu yetkinin kapsamının da çevrenin korunmasına ilişkin mevzuat hükümleriyle sınırlı olduğunu altını çizmektedir: Demir, *Yolcu Taşıma*, s. 190.

SONUÇ

Türk Ticaret Kanunu md. 1247 vd. düzenlenen yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyanın asli edim yükümü yolcu ve bagajının varma limanına sağ salim ulaştırılmasıdır. Buna karşılık yolcunun ilk yükümlülüğü ise bu taşıma karşılığında ücret ödemektir. Ancak TTK, ücretin varlığını açık bir hükümlle aramamış bu nedenle öğretide birtakım görüşler ortaya çıkmıştır. Çalışmada incelendiği üzere kanunun lafzından ve kanun koyucunun tarihi yorum amacından hareketle TTK bakımından yolcu sıfatı yalnızca ücretin kararlaştırıldığı taşımalarda değil ayrıca ücretin kararlaştırılmadığı -ücretsiz taşıyan- yolcular bakımından da kazanılacaktır.

Ücretin kararlaştırılması halinde ise bu meblağ hem yolcunun taşınmasını hem de sözleşmede gösterilen miktarda bagajın taşınmasını kapsamaktadır. Taşıyanlar sözleşmeye ya da bilete koyulan kayıtlarla yolcunun getireceği bagaj miktarını sınırlamaktadırlar. Sözleşmede kararlaştırılan yahut bilet üzerinde gösterilen sınırdan daha fazla miktarda bagaj gemiye getirildiğinde taşıyan, dürüstlük kurallarına aykırı olmadığı sürece bagajı taşımakla mükellef olacak yolcu ise bu ek taşıma karşılığında ücret ödeyecektir.

Türkiye’de yapılan tüm deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde ücret her zaman taşımanın gerçekleşmesinden önce ödenmektedir. Bu takdirde TTK md. 1254/I’de gösterilen hapis hakkı hangi alacaklara matuftur? Hüküm kadük mü kalmaktadır?

Çalışmada bu soru üzerine yönelinmiş ve kanun koyucunun abesle iştilgal etmeyeceğinden hareketle çeşitli ihtimaller dahilinde taşıyanın bagaj üzerinde hapis hakkını kullanabileceği sonucuna varılmıştır.

Bu çerçevede taşıyanın;

- Taşıyana teslim edilen değerli eşya için ödenecek olan saklama ücreti
- Sözleşmede yahut bilete gösterilen sınırı aşan bagajlar için ödenecek olan ücret
- Gizlice getirilen bagaj için istenebilecek en yüksek ücret
- Kaçak yolcu için talep edilen en yüksek ücret
- Bagajın gemiden indirilmesi konusunda bu masraf yolcunun üzerinde olduğu takdirde

Hallerinde hapis hakkı kullanılabilceği sonucuna varılmıştır. Ayrıca mezkûr hakkın taşıyan ya taşıyanın temsilcisi kaptan ya da acente tarafından da ileri sürülebileceği belirtilmiştir. Bu istemin ileri sürülmesinden sonra artık taşıyan eşyayı yolcuya teslimden kaçınacağı ve bagajın teslimi isteyen yolcuya karşı bir defa hakkına sahip olacağı ele alınmış taşıyanın, alacak ödenmediği ya da yolcu yahut üçüncü kişi tarafından teminat gösterilmediği takdirde eşyanın paraya çevrilmesi hakkında faydalanabileceği belirtilmiştir.

Daha sonra çalışmada yolcunun diğerk bir yükümlülüğü olan ve TTK md. 1252/I'de hüküm altına alınan gemiye getirdiğı bagaj hakkında bagajın cinsi, niteliğı ve tehlikelere hakkında taşıyana doğru bilgi verme yükümlülüğü incelenmiştir. Mezkur yükümlüğün ihlali halinde yolcunun doğan zararlardan taşıyana karşı kusuru olmasa bile sorumlu olacak taşıyan dışındaki kişilerin uğradığı zararlardan ise ayrıma gidileceğı ortaya çıkan zarar bildirilmeyen bir tehlikeden veya gizlice gemiye getirilen bagajdan ortaya çıktıysa diğerk kişilere karşı kusur aranmadan sorumlu olacak diğerk hallerde ise ancak kusuru varsa sorumlu olacağı ifade edilmiştir.

KAYNAKÇA

- Amasya, Serap ve Altay, Anlam. Karakteristik Çizgilerle Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, İstanbul: Deloitte, 2007.
- Atamer, Kerim. “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”. Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Dergisi. XXIV/III (2008): 103-213.
- Atamer, Kerim. Deniz Ticareti Hukuku IV- Deniz İcra Hukuku. 2. Baskı, İstanbul: Onikilevha Yayınevi, 2019.
- Atamer, Kerim ve Süzel, Cüneyt. “Yolcu Taşıma Sözleşmesi-2002 Tarihli Atina Sözleşmesi”, Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları, Cilt1: Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri-Bibliyografya-Mahkeme Kararları, İstanbul: Onikilevha Yayınları, 2013.
- Aydoğdu, Murat ve Kahveci, Nalan. Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler. Ankara: Adalet Kitapevi, 2019.
- Aytekin, Metin Uğur. Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları. Ankara: Seçkin Yayınları, 2019.
- Bozkurt, Tamer. Deniz Ticareti Hukuku. Ankara: Yetkin Yayınları, 2021.
- Can, Mertol. Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi. Ankara: İmaj Yayınları, 2001.
- Cansel, Erol. Türk Hususi Hukukunda Hapis Hakkı. Ankara: AÜHF Yayın No: 155, 1961.
- Çetiner, Bilgehan. “Genel Hapis Hakkı”, Teminat Hukuku, Ankara: Seçkin Yayınları, s. 815, ed. Bilgehan Çetiner, Abdullah Furkan Korkmaz, 815-844.
- Çetingil, Ergon. Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta. Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1985.
- Demir, İsmail. 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Denizyoluyla Yolcu Taşıma. Ankara: Yetkin Yayınları, 2020.
- Demir, İsmail. Deniz Ticareti Hukuku, 2. Baskı, Ankara: Yetkin Yayınları, 2023
- Doğanay, İsmail. “Denizde Yolcu Taşıma Mukavelesi”. Yargıtay Dergisi. 2/2 (1976): 125-139.
- Doğanay, İsmail. Türk Ticaret Kanunu Şerhi Üçüncü Cilt, 4. Baskı, İstanbul: Beta Yayınları, 2004.
- Ersözlü, Cenk Murat. Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu. İstanbul: Beta Yayınları 2000.
- Gümüş, Mustafa Alper. Borçlar Hukuku Özel Hükümler Cilt II. İstanbul: Vedat Kitapevi, 2014.

- Ilgın, Canan Özlem. “Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme”. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. 6/12, 2012, 231-258.
- Kalpsüz, Turgut. “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar”, Hukuki Perspektifler Dergisi, Sayı 4, 2005.
- Kara, Hacı. Deniz Ticareti Hukuku. İstanbul: Onikilevha Yayınevi, 2020.
- Kayıhan, Şaban, Deniz Ticareti Hukuku, 2. Baskı, İstanbul: Umuttepe Yayınları, 2021.
- Kender, Rayegan. Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku. 17. Bası, İstanbul: Onikilevha Yayınları, 2021.
- Kender, Rayegan. Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt 28, Sayı 3-4, 713-750.
- Kender, Rayegan. “Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta”, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara: 1985.
- Kılıçoğlu, Ahmet Mithat. Eşya Hukuku. Ankara: Turhan Kitapevi, 2021.
- Oğuzman, Kemal ve Seliçi, Özer ve Oktay Özdemir Saibe, Eşya Hukuku, 22. Baskı, İstanbul: Filiz Kitapevi, 2020.
- Önder, Salih. “1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan, Ankara: Turhan Kitapevi, 2010, 1537-1558.
- Özen, Mustafa. “Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Taraflarının Sözleşmeden Kaynaklanan Sorumlulukları”, Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, 4/1 (2018): 57-90.
- Saymen, Ferit ve Elbir, Halit. Türk Eşya Hukuku Dersleri. İstanbul: Hak Kitapevi, 1954.
- Schaps, Georg ve Abraham, Hans Jürgen. Das Deutsche Seerecht, 2. Cilt, Berlin: Walter de Gruyter, 1962.
- Taşkın, Melda. Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Doğan Sorumluluğu. İstanbul: Onikilevha Yayınları, 2016.
- Tekil, Fahiman. Deniz Hukuku 6. Bası, İstanbul: Alkım Yayınları, 2001.
- Topsoy, Fevzi. Deniz Ticareti Hukuku I. İstanbul: Legal Kitapevi, 2020.
- Uluğ Cicim, İlknur. “Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”. Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 18/2 (2012): 525-544.
- Ülgen, Hüseyin. Hava Taşıma Hukuku. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987.

Ülgen, Hüseyin. Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma Hukuku. Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1985.

Ülgener, Fehmi. Çarter Sözleşmeleri I. 2. Bası, İstanbul: Der Yayınları, 2017.

Yazıcıoğlu, Emine. Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku. 17. Bası, İstanbul: Filiz Kitapevi, 2022.

Yener, Mehmet Deniz. Vedia Sözleşmesi, İstanbul: Onikilevha Yayınları, 2008.

Zeyneloğlu, Ahmet. Uygulamalı Taşıma Hukuku. Ankara: Olgaç Matbaası, 1980.

Elektronik Kaynaklar

www.hukukturk.com