

**DENİZ YOLUYLA YOLCU TAŞIMA SÖZLEŐMESİNDEN DOĞAN
SORUMLULUĐA TAŞIYAN DIŐINDA TABİ KİŞİLER**

Tekincan Akif KARAARSLAN*

ÖZ

Denizde yolcu taşıma sözleşmesi taşıyanın yolcu ve beraberindeki bagajın bir yerden diğerine deniz yoluyla taşınmasını taahhüt ettiği ve TTK md. 1247 vd. düzenlenen sözleşme türüdür. Bu sözleşmeyi diğer yolcu taşıma türlerinden ayıran en önemli unsur ise yolcunun denizde ve gemi ile yapılmasıdır. Bu özel durumdan ötürü taşıyan denizin kendine ait rizikolarını göz önüne almakta ve diğer yolcu taşıma sözleşmelerinden daha fazla sorumluluk üstlenmektedir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) ile getirilen önemli yeniliklerden biride deniz yoluyla yolcu taşımaları hakkındaki düzenlemesi hakkında çağdaş hükümleri getirmesidir. Zira mezkûr hükümler yolcu taŐımacılıđının geliştirilmesi açısından çağdaş hükümler içeren 2002 tarihli Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Konvansiyonu esas

* Araştırma Görevlisi, Kırklareli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı

E Posta : akifkaraarslan@klu.edu.tr
ORCID ID : 0000-0001-5594-0380

Makale GeliŐ Tarihi :08.12.2023
Makale Kabul Tarihi :20.12.2023

alınarak düzenlenmiştir. Çalışmada yalnız TTK ve Konvansiyonda düzenlenen sorumluluğun kimler tarafından taşınacağı ele alınmış bu çerçevede akdi taşıyanın, fiili taşıyanın ve bunların adamının sorumlu olduğu hususu incelenmiş ancak sorumluluğun kapsamı hususunun irdelenmesi başka bir çalışmaya bırakılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma, Yolcu Bagajı, Taşıyan, Akdi Taşıyan, Fiili Taşıyan.

**PERSONS OTHER THAN THE PERSON ARISING FROM THE
RESPONSIBILITY ARISING FROM THE CONTRACT OF CARRYING
PASSENGERS BY SEA**

ABSTRACT

Maritime passenger carriage contract is a type of contract regulated under Art. 1247 et seq. Of the TCC, where the carrier under takes to transport the passenger and the accompanying baggage from one place to another by sea. The most important element that distinguishes this contract from other types of passenger carriage is that the passenger is carried at sea and by ship. Due to this special situation, the carrier takes into consideration the risks of the sea and assumes more responsibility than other passenger carriage contracts. One of the important innovations introduced by the Turkish Commercial Code No. 6102 (TCC) is the introduction of modern provisions on the regulation of passenger carriage by sea, since the aforementioned provisions are based on the Athens Convention on the Carriage of Passengers and Baggage by Sea of 2002, which contains modern provisions for the development of passenger carriage. In this study, only the liability regulated in the TCC and the Convention has been

discussed, and the liability of the contractual carrier, the actual carrier and their employees has been examined, but the scope of the liability has been left to another study.

Keywords:Carriage of Passengers by Sea, Passenger Baggage, Carrier, Contractual Carrier, Actual Carrier.

GİRİŞ

TTK md. 1247/1 ve Konvansiyon md. 1/2’de deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi yolcunun veya yolcu ve bagajının taşıyan tarafından deniz yolu ile taşınması onun adına ve hesabına yapılan sözleşme şeklinde tanımlanmıştır. Bu nedenle bir taşımanın deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi olarak tanımlanabilmesi içim yolcu veya yolcuyla birlikte bagajının taşıyan tarafından denizde gemiyle taşınması gerekmektedir¹. Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi, niteliği itibariyle deniz yolu ile yapılan diğer taşıma işleri gibi belirli özellikleri sahip bir gemi ile taşımacılık yapmayı gerektiğinden dolayı taşıyan gemiyi yola ve yolculuğa elverişli tutacağı gibi kendi adamları, gemi adamları, ifa yardımcıları ve varsa fiili taşıyanın seçimini özen sorumluluğu kapsamında özenli ve doğru seçmesi gerekmektedir.² Bu nedenle taşıyan, TTK m.1256 ve Konvansiyonu md. 3 hükümleri içerisinde yolcuyla sağ

¹Emine Yazıcıoğlu, Kender- Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 17. Bası, Filiz Kitabevi, 2022, İstanbul, s. 432; Fevzi Topsoy, Deniz Ticareti Hukuku I, Legal Yayınları, İstanbul, 2020, s. 517; İlknur Uluğ Cicim, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C.18, S.2, Aralık 2012, s. 527; Melda Taşkın, Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu, Onikilevha Yayınevi, İstanbul, 2016, s. 54.

² SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022, s.467 vd.

salim varma limanına taşınmalı bu yükümlülüğüne aykırı hareket ettiği takdirde ise cismani zarardan, ölüm halinden ve yolcunun bagaj hasarından-zayı olmasından sorumlu olmaktadır³. Çalışmada deniz yoluyla yolcu taşınmalarında var olan sorumluluk kapsamı ve sınırına girilmeden kimlerin sorumlu olacağı hususuna yanıt aranmış bu nedenle sorumluluk kapsamında akdi taşıyan-fiili taşıyan ve bunların adamlarından kastın ne olacağı aşağıda incelenmiştir.

I- AKDİ TAŞIYAN KAVRAMI VE DENİZ YOLUYLA YOLCU TAŞINMASINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyan kavramı Konvansiyon md. 1/a ve TTK md. 1248’de yolcuların taşınmasını taahhüt eden ya da adı ve hesabına taahhüt edilmiş⁴ olan kimse şeklinde hüküm altına alınmıştır⁵. Bu kişinin fiilen donatan olmasına gerek olmadığından borcun

³ ULUĞ CİCİM, s. 532.

⁴ Sözleşme metninde yer alan “*on behalf of whom*” ifadesi sözleşmenin temsilen kurulması durumunda da taşıyanın taşıyan sıfatına sahip olacağını göstermektedir. Uygulamada yaygın biçimde seyahat acentelerinin taşıma sözleşmelerini temsilen kurdukları yönünde: İsmail Demir, 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Denizyoluyla Yolcu Taşıma, Ankara 2020, s. 196; Taşkın, s. 58; ErgonÇetingil, Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta”, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara 1985, s. 134; Dieter Rabe, Heinz Prüssmann, Seehandelrechts, 4. Baskı, Münih 2000 s. 852; Kerim Atamer, 2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Dergisi, Cilt XXIV, Sayı 3 2008,s. 130.

⁵Susan Schubert, Die Haftungfür Reisendeundihir Gepäckauf Schiffen: Darstellungund Würdigungdesgeltendendeutschen Rechts im Vergleich zum Athener Übereinkommen Recht, Handels- und Verkehrsrecht, Lang, 1981, s. 56; Ahmet Kirman, Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 1990, s. 28; Hüseyin Ülgen, Hava Taşıma Hukuku, Ankara 1987 , s. 61; Taşıyan kavramının oldukça geniş olarak tanımlanmış olduğu bu durumun da yolcuyla sözleşme ilişkisini kurma sürecine dahil olan herhangi bir kişinin, statülerinden bağımsız olarak sözleşmeli taşıyan olarak kabul edilebileceği anlamına gelebileceği yönünde:⁵ Barış Soyer, George

üstlenilmiş olması sıfatın kazanılması için yeterlidir⁶. Burada altı çizilmesi gereken husus tur operatörleri ve seyahat acentelerinin taşıyan sıfatı kazanıp kazanamayacağı sorunudur. Zira öğretide seyahat acentesi veya tur operatörünün de taşıyan olabileceği kabul edilmektedir⁷. Belirtmek gerekir ki

Leloudas, *Carriage of PassengersbySea: a Critical Analysis of the International Regime*, Michigan State International LawReview, Cilt 26. Sayı 2, 2017, s. 501, 502.

⁶Kate Lewins, *InternationalCarriage of PassengersbySea*, 2016, s. 106; Atamer, s. 130; Demir, s. 196; Nil Kula Değirmenci, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, Ankara2021, s. 64; Hüseyin Ülgen, “Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma”, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara 1985, s. 14; arızı bir şekilde dahi taşıma taahhüdünde bulunanların taşıyan sıfatı kazanacağı yönünde: Çetingil, s. 135; Atamer, s. 130; Mertol Can, Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, , Ankara 2001, s. 21; İsmail Doğanay, Denizde Yolcu Taşıma Mukavelesi”, Yargıtay Dergisi, Cilt 2, S Sayı 2, 1976 s. 126; Yargıtay 11. HD. 2009/8166 E. 2011/7328 K. 16.06.2011 T. kararında deniz yoluyla yolcu taşımaları bakımından taşıyan sıfatı bakımından işin fiilen kim tarafından yapıldığının önemi olmadığını hüküm altına almıştır: (<https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/11-hukuk-dairesi-e-2009-8169-k-2011-7328-t-16-06-2011>) (Erişim: 06.07.2023) ; Belirtmek gerekir ki hem Konvansiyon hem de TTK devletin ticari amaçlarla yürüttüğü deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerini de kapsam altına aldığından burada yolculuğu taahhüt eden devlet ve kamu tüzel kişileri de taşıyan sıfatına haiz olacaktır: Lewins, s. 106; Demir, s. 198; Atamer, s. 136; Atamer burada şu hususun da altını çizmiştir; ilgili müellife göre taşıma sözleşmeleri ücret şartını içermemektedir. Bu takdirde ücretsiz yapılan taşımalar bakımından da taşıyan sıfatının kazanılması gerekecektir. Ancak Konvansiyon md. 21 ve TTK md.1247/II uyarınca devlet ve kamu tüzel kişileri ancak ticari bir taşıma yaptıklarında bu hükümlere tabi olduğundan, ücretsiz taşımalarda bu hükümler uygulanmayacak ve Konvansiyon, TTK bakımından taşıyan sıfatını kazanamayacaklardır: Atamer, s. 136; yine aynı yazar asıl sorumlu olan kişinin taşıyan olduğunu belirtmektedir. Bu nedenle aşağıda görüleceği üzere taşıma işlemi kısmen veya tamamen fiili bir taşıyana bırakılmış dahi olsa akdi taşıyan taşımanın tamamı bakımından sorumlu kalmaya devam edecektir. Bu sebeplerden dolayı yolcu ortaya çıkan bagaj zararlarının tümü için doğrudan akdi taşıyana başvurma hakkına her zaman sahip olacaktır. Atamer, s. 168.

⁷ Schubert, s. 56; Lewins, s. 106; Demir, s. 197; Barış Soyer, “Boundaries of the Athens Convention: Whatyousee is not alwayswhatyouget!”, Liability Regimes in Contemporary Maritime Law, ed: Rihidian Thomas, London, 2017, s. 195; Atamer, tur operatörlerinin yanı sıra kruvaziyer, arabalı vapur, feribot ve deniz otobüsü işletmelerinin de taşıyan kavramına dahil olabileceğini belirtmektedir: Atamer, s. 130; aynı yönde: Soyer/Leloudas, s. 502.

seyahat acentesinin konumu, yolcu ile taşıyan arasında sözleşme akdedilmesi için müzakere yürütmektir. Ancak, deniz yoluyla yolcu taşımalarında bu aracı daha fazlası şekilde rol alıyorsa ve taşıma taahhüdünde bulunuyorsa bu durumda taşıyıcı addedilmelidir⁸. İngiltere’de Danışma Meclisi, *Wong Mee Wan v. Kwan Kin Travel Services Ltd*⁹ davasında aracının taşıyan olarak değerlendirilip değerlendirilmemesi konusunun her zaman yorumlama konusu

⁸Lewins’in de belirttiği gibi buradaki sınır çizgisi aracının kendi adına mı yoksa kendi adına mı taşıma taahhüdünde bulunduğu: Lewins, s. 106; aynı yönde: Atamer, s. 130; Ayrıca Soyer’in isabetle belirttiği gibi, aşağıda da görüleceği üzere tur operatörlerinin fiili taşıyan olarak kabul edilmelerine imkân yoktur. Bu kişiler ancak taşıyan sıfatının genişliğinden dolayı akdi taşıyan olarak nitelendirilmektedirler: Barış Soyer, “Liabililty of TourOperatorsCrusing in MuddyWaters”, Journal Of International MaritimeLaw, C. 13, S. 12, 2007, 199.

⁹Wong Mee Wan v Kwan Kin Travel Services Ltd [1996] 1 W.L.R. 38, 42 (https://www.travellawquarterly.co.uk/wpcontent/uploads/resources/wong_mee_wan_v_kwan_kin_travel_services_pdf.pdf) (Erişim:27.06.2023); LEWINS, s. 106: Bir başka örnek ise Lee v. Airtours Holiday Ltd davasıdır. Hakim, Konvansiyonun aslında statüyle ilgilenmediğini, bu nedenle de Konvansiyonun uygulama alanını denizcilik şirketleriyle sınırlandırılmadığını temelde Konvansiyonla ortaya çıkan iki kategori olduğunu bunlarında da taşıyan ve fiili taşıyan statülerinin olduğunu belirtmiş söz konusu uyuşmazlıkta temel sorunun, yolcular ile tur operatörleri arasında bir deniz yoluyla taşıma sözleşmesi olup olmadığı meselesi olduğunu: operatörlerin bilet satmasıyla beraber sözleşmenin kurulmuş olması halinde taşıyan olarak sorumlulukları üstlenmiş olacaklarından bahsetmiştir. Yine hâkim Konvansiyonda taşıyan teriminin teknik olmayan bir anlamda kullanılmadığını konu büyük ölçüde yorum meselesi olsa da kendi kanaatinin tur operatörleri ile yolcular arasında deniz yoluyla taşınmasına ilişkin taahhütler içeren sözleşmenin kurulduğunu bu kapsamda da tur operatörünün taşıyan olarak kabul edileceği yönünde beyan bildirmiştir. Konvansiyon bakımından sorumluluğu sınırlama hakkına sahip olduğuna karar vermiştir. Bu kararla taşıyanın sorumluluğunu sınırlananabildiğinden dolayı olarak tur operatörünün taşıyan olarak kabul edildiği sonucuna varılmaktadır: Lee & Lee v. Airtours [2002] ITLJ 198 (<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=152870>) (Erişim: 27.06.23); aynı yönde Soyer/Leloudas, s. 502; Lewins, s. 106, 107; Üçüncü bir örnek ise Norfolk v. My Travel GroupPlc[2004] 1 Lloyd'sRep. 106 davasında da tur operatörü taşıyan olarak kabul edilmiş hatta bu husus üzerinde hiç tartışma yaşanmamıştır: Olay için: Soyer, Liability, s. 200: dava metni için: (<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=152775>) (Erişim: 27.06.23)

olduğunu belirtmiştir. Danışma Meclisi, davada tur operatörünün sadece düzenlemekle kalmayıp programda yer alan tüm hizmetleri sağlamayı taahhüt ettiğini ve bu nedenle asıl olarak hareket ettiğini bu nedenle de taşıyan olarak sayılması gerektiği kanaatine varmıştır. Sonuç olarak taşıyan sıfatı hem Konvansiyon hem de TTK bakımından geniş olarak algılanmış yolcuların taleplerini kolayca ileri sürebileceği merciler yaratılmıştır¹⁰.

II- FİİLİ TAŞIYAN KAVRAMI ve DENİZ YOLUYLA YOLCU TAŞINMASINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

Fiili Taşıyan kavramı Konvansiyon md. 1/b ve TTK md. 1248/II' de geminin maliki, chartereri veya işleticisi olarak akdi taşıyandan farklı bir kimlikle taşımanın tamamını ya da bir kısmını gerçekleştiren kimse olarak tanımlanmıştır¹¹. Böylece fiili taşıyan Konvansiyon md. 4 ve TTK md. 1257

¹⁰Lewins, s. 106; Demir, s. 198.

¹¹Griggs Patrick/Williams Richard/ Farr Jeremy, Limitation of Liability for Maritime Claims, 2020, s. 97; Taşkın, s. 61; Değirmenci, s. 65; Sami Aksoy, Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, Onikilevha Yayınları, İstanbul, 2015, s. 95; Doğuş Taylan Türkel, Fiili Taşıyanın Bizzat Gerçekleştirdiği Taşımanın Yorumuna Dair Sorunlar, BATİDER, C. 38, S. 1 2022, s. 91; Lewins, s. 106; Demir, s. 199; Burak Adıgüzel, Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu, İÜHFM, C. LXXI, S. 2, 2013, s. 14; Atamer, s. 132: yazar esasında fiili taşıyanın da taşıyanın adamı olduğunu bu nedenle TBK anlamında bu kişilerin haksız fiil hükümlerine göre sorumlu tutulabileceği ancak söz konusu durumun yolcular bakımından cılız bir himaye sağladığını bu nedenle çağdaş taşıma hukuku bakımından artık fiili taşıyan bakımından da müstakil hükümlerin sevk edildiğini belirtmektedir; Atamer, s. 169; Yine Atamer, eserinin 136.sayfasında devletin ve kamu tüzel kişisinin ancak ücretli taşımalarda TTK ve Konvansiyon bakımından taşıyan sıfatını kazandığını belirtmekle beraber şayet devletin ya da kamu tüzel kişisinin fiili taşıyan olması durumunda artık akdi taşıyan ile yolcu arasındaki iç ilişkinin dikkate alınmamasını ve devlet, kamu tüzel kişisinin artık bu durumlarda yolcuyu mağdur etmemek adına fiili taşıyan sıfatını kazanması gerektiğini belirtmektedir: Atamer, s. 136.

uyarınca taşımanın kendisi tarafından icra edilen kısmı için sorumlu olacak ve esasında sözleşmeye taraf olmamakla birlikte talep edilen istemleri karşılamakla mükellef olacaktır¹². Ancak belirtmek gerekir ki hem Konvansiyonun hem de TTK' ın "taşımanın gerçekleştirilmesini" aramasından dolayı Hamburg Kurallarından farklı olarak taşımayı fiilen yapan kişi fiili taşıyan sayılacaktır¹³. Taşımanın tamamen ya da kısmen fiili taşıyan ile icra edildiği durumlarda ortaya iki ayrı hukuki ilişki çıkacak bir kısımda akdi taşıyan ile yolcu arasındaki yolcu taşıma ilişkisi olurken diğer kısımda akdi taşıyan ile fiili taşıyan arasında ayrı bir taşıma ilişkisi ortaya çıkacaktır¹⁴. Burada göze çarpan ilk husus yolcu ile fiili taşıyan arasında bir ilişki olmadığından yolcunun bagajın zıya ve hasarından doğan sorumluluğu için fiili taşıyana başvuramayacağı olsa da ileride görüleceği üzere hem TTK' da hem de Konvansiyonda fiili taşıyanın sorumluluğu da hüküm altına alınarak yolcunun durumu güçlendirilmiştir¹⁵.

¹²Kender, Rayegan, **Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara 1985, s. 115; Atamer, s. 170; Akdi taşıyan ve fiili taşıyanın birlikte sorumlu tutuldukları zaman sorumluluklarının müteselsil olduğu yönünde: Atamer, s. 170; Lewins, s. 108; 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, s. 170.

¹³ Taşkın, s. 61; zira kısmen ya da tamamen aynı taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşımayı taahhüt edenlerin her biri Hamburg Kuralları uyarınca taşıyan sayılacaktır: Emine Yazıcıoğlu, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey – Visby Kuralları ile Karşılaştırılmalı Olarak, İstanbul 2000, s. 46 vd.; aynı yönde: Demir, s. 202.

¹⁴ Taşkın, s. 62; Can, s. 24; Çetingil, s. 158; Demir, s. 201; Atamer, s. 132.

¹⁵ Atamer, s. 132; Taşkın, s. 63; Can, s. 25: ilgili müellif fiili taşıyanın söz konusu olduğu durumlarda TBK md. 116'nın da gündeme gelebileceğini bu nedenle fiili taşıyanın akdi taşıyanın ifa yardımcısı olduğundan hareketle yardımcı kişilerin de sorumluluğuna başvurulabileceğini söylemektedir. Ancak kanaatimizce fiili taşıyanın sorumluluğu hem TTK'nda hem de Konvansiyonda ayrıca düzenlenmiş olduğundan TBK' nın genel hükümlerine gidilememelidir: aynı yönde: Taşkın, s. 63.

Fiili taşıyan taşımanın yapılacağı geminin maliki¹⁶, zaman çartereri¹⁷, kiracısı ya da alt kiracısı¹⁸ olabilir. Ayrıca değinilmesi gereken husus da Konvansiyonda fiili taşıyan kavramından bahsederken “*a person*” ifadesinin kullanılmasıdır. Bu ifadeden mütevellit öğretilerde fiili taşıyanın gemiye zilyet olmasının zorunlu olup olmadığı tartışması ortaya çıkmaktadır. Bir görüş tek bir kişi olarak düzenlemesi ve geminin yöneticisinin kapsama alınmamasından hareketle fiili taşıyanın gemiye zilyet olması gerektiğini ileri sürmektedir¹⁹. Kanaatimizce daha isabetli bulduğumuz ikinci bir görüş ise sözleşmenin lafzında geçen “*a person*” ifadesinin bir kişiyi değil herhangi bir kişiyi ifade ettiğini ayrıca aynı kullanımın taşıyanı tanımlayan (a) fıkrasında da kullanıldığını bu durumda ilk görüşün kabul edilmesiyle birden çok kişinin birlikte taahhüt etmeleri durumunda taşıyan sıfatını kazanamayacaklarını bu durumun ise deniz ticaretine uygun olmadığını belirtmektedir. Ayrıca bu görüş zaman çarteri sözleşmelerinde de fiili taşıyanın zilyet olmayacağını ancak vereceği talimatlarla zilyetmiş gemi gemiyi yöneteceğini isabetli şekilde belirtmektedir zira zaman çarteri sözleşmelerinde çarterer ticari kontrole sahiptir bu durum ise yolcu taşıma sözleşmelerinin doğasına uygundur²⁰. Bu nedenle kanaatimizce ikinci görüşe üstünlük tanınmalı ve fiili taşıyan yalnızca zilyet olmakla

¹⁶ Fiili taşıyanın taşımanın yapılacağı gemiye malik olması durumunda donatan sıfatını alacağı açıktır: Demir, s. 203.

¹⁷ Buradaki çarterer kavramının çıplak gemi çartererini, donatılmış gemi çartererini ve zaman çarterini kapsadığı yönünde: Demir, s. 203; İlgili müellif çarterer kapsamına yolculuk çarterinin girmeyeceğini belirtmektedir. Zira yolculuk çarteri sözleşmelerinde çarterer geminin üzerinde teknik ya da ticari kontrole sahip olmadığından yolcu taşıma sözleşmelerine uygun düşmeyecektir.

¹⁸ Kendine ait olmayan bir gemiyi deniz ticaretinde kullanan kişi gemi işletme mühendisi (işleten) sıfatına sahip olacaktır: Demir, s. 203.

¹⁹ Atamer, s. 133; Güneş Karol Işıklar, 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası, İstanbul2018, s. 149.

²⁰ Demir, s. 205,206.

sınırlandırılmamalıdır. Zira aynı kabul tur operatörlerinin taşıyan sayılmasında da ortaya çıkmaktadır. Her iki kurumun amacı da yolcuların lehine başvurulacak merci sayısının artırılmasıdır. Yine fiili taşıyanın varlığı taşıyanı sorumluluktan kurtarmayacağı aksine taşıyanın Konvansiyon md. 4/II ve TTK md. 1257/II uyarınca fiili taşıyanın kusurundan da sorumlu tutulacağı izahtan varestedir²¹.

Son olarak bahsedilmesi gereken husus TTK' nın 1248/II' maddesinde yer alan "kiracı" kavramıdır. Öğretide bir görüş TTK' da charterer kavramı yerine kiracı kavramına yer verilmesi, bu durumun hatalı bir çevirinin sonucu olduğu bu nedenle TTK bakımından hükmün uygulanmasına temel olan Konvansiyona sadık kalınması, kiracı terimin chartererle birlikte tahsis olunan taşıtan sıfatını da haiz olacak şekilde yorumlanması gerektiğini belirtmektedir²². Diğer bir görüş ise TTK' da kiracı kavramına yer verilmesiyle TTK bakımından başvurulacak kişi kapsamının daraltıldığı ancak kiracının geniş yorumlanması durumunun kanunu aşacak bir durum haline geldiğini belirtmektedir²³. Kanaatimizce ilk görüşe üstünlük tanınmalıdır. Söz gelimi malik sahibi olduğu "Pearl" adlı yolcu gemisini zaman charteri sözleşmesi ile tahsis olunan kişiye devretmişse, bu tahsis olunan kişi de bir tur operatörü ile toplu gezi sözleşmesi yapmışsa ve tur operatörü de bu sözleşme üzerine yolcularla bireysel taşıma sözleşmeleri yaptıysa bu takdirde TTK' nın lafzına göre yalnızca "Pearl" gemisinin maliki ve tur operatörü sorumlu olacaktır ancak geniş yorumun

²¹ Atamer, s. 168.

²² Atamer, s. 134.

²³ Demir, s. 206.

kabulü ile tahsis olunan da fiili taşıyan olarak sorumlu tutulacak yolcunun durumu güçlendirilecektir²⁴.

III- TAŞIYANIN VE FİİLİ TAŞIYANIN ADAMLARININ DENİZ YOLUYLA YOLCU TAŞINMASINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

Hem Konvansiyon hem de TTK, taşıyanın kendi adamları ile fiili taşıyanın adamlarının fiilinden doğan zararlardan sorumlu olduğunu hüküm altına almış olduğundan ve ayrıca bu adamların sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olmasından ötürü taşıyanın ve fiili taşıyanın adamları kavramının açıklanması gerekmektedir²⁵. Konvansiyonda ve deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerini düzenleyen TTK' nın ilgili bölümünde açık bir düzenleme olmadığından, navlun sözleşmelerini düzenleyen TTK md. 1179/II' ye gidilmeli ve bu hükmün kıyasen uygulanmasından taşıyanın adamlarının gemi adamlardan, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan kişilerden ve temsilcilerden,

²⁴ Atamer, s. 134.

²⁵Rayegan Kender, Denizyolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt 28, Sayı 3-4, 1962, Enternasyonal, s. 738; Demir, s. 207; Lewins, s. 107; İleride görülecek olsa da belirtmek gerekir ki taşıyanın bu adamların fiillerinden sorumlu olabilmesi için görevlerinin ifası sırasında ve görevleri ile ilgili bir zararın doğması gerekmektedir: Demir, s. 207; Yazıcıoğlu, s. 251; Lewins görevleri ile ilgili olmayan durumlara: cinsel saldırı, çocuk istismarı veya kasıtlı olarak bir yolcunun denize atılması örneklerini vermektedir: Lewins, s. 107: yine ilgili müellif taşıyanın bu gibi durumlarda sorumlu olmadığını belirtmekteyse de sözleşme gereği taşıyanın böylesi eylemleri önleyebileceğinin kanıtlanması durumunda -örneğin, daha iyi ön işe alma taraması, prosedürler ve sistemler veya kendi prosedürlerini ve sistemlerini uygulanmasıyla- bu durumlarda taşıyanın, bu konuda kendi kusur ve ihmali nedeniyle sorumlu olabileceğini belirtmektedir: Lewins, s. 108; Bu adamlara karşı sözleşme kapsamı bakımında istem ileri sürülebilse de hiçbir zaman yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı haline gelmeyeceğini belirten isabetli görüş için: Atamer, s. 131.

taşıma işletmesinde çalışmasa dahi yolcu taşıma sözleşmesinin ifasında kullandığı kişilerden oluştuğu kabul edilmelidir²⁶.

A- GEMİ ADAMLARI

Gemi adamlarının kapsamının belirlenmesi bakımından TTK md. 934 ve Gemi Adamları Kaptan ve Kılavuz Yönetmeliğinden yararlanılmalı bu kavramın geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelinin kapsadığı kabul edilmelidir²⁷. Bu kısımda altı çizilmesi gereken nokta gemide çalışan kuaför, güzellik uzmanı, tezgahtar, aşçıbaşı gibi kimselerin gemi adamı sayılıp sayılmayacağı noktasındadır. Öğretide *Lewins* yolcu gemilerinde söz gelimi köprü üstü mürettebatının taşıyanın adamı sayılacağını; benzer şekilde, bu gemide yer alan şefin, servis personeli ve temizlik personelinin de taşıyanın adamı sayılacağını belirtmektedir. Ancak yazara göre gemideki kuaförün, güzellik uzmanın, masözün veya tezgâhtarın özellikle taşıyan tarafından doğrudan istihdam edilmedikleri durumlarda belirlemenin çok net olmadığını belirtmektedir. Yine yazara göre Özellikle tıbbi personelin statüsü, gemi üzerindeki tedavi sırasında taşıyıcının tıbbi ihmal nedeniyle sorumlu olup olamayacağına ilişkin önem

²⁶ Atamer, s. 135; Taşkın s. 130; Demir, s. 209; Konvansiyonda adamlar kavramını tanımlayan ve adamların sorumluluğunu düzenleyen açık bir madde olmadığı ancak adamlara yönetilecek olan taleplerde bu kişilerin sorumluluğu sınırlama ve savunma imkanlarına dair özel hükümler sevk edilmiş olmasının bu şahısların da sorumlu olduğunu gösterir nitelikte olduğu yönünde: *Lewins*, s. 107; Atamer, s. 171; Atamer isabetli şekilde adamlara yönetilecek istemlerin dayanaklarının milli hukuka göre belirleneceğini Türk Hukukunun uygulanacağı bir olayda adamların haksız fiil hükümleriyle sorumlu olduklarını ve bu duruma müsteniden yalnızca kusurlarının varlığı halinde sorumlu olduklarını ancak taşıyan ve fiili taşıyan için öngörülmüş olan savunma ve sınırlamalardan da yararlandıklarını belirtmektedir: Atamer, s. 171.

²⁷ Yazıcıoğlu, s. 250; Demir, s. 209; Yolcunun uğradığı zararlardan kaptanın da sorumlu olabilecektir.

taşımaktadır²⁸. Özetle müellif bu durumun bir yorum meselesi olduğunu vurgulamaktadır²⁹. Öğretide diğer bir görüş ise gemide belirli ve devamlı hizmet gören bu kişilerin gemi adamı olarak kabul edilmeleri gerektiğini ileri sürmektedir. Bu görüşe göre bu kişilerin taşıyan tarafından doğrudan çalışıp çalıştırılmadıkları ya da aralarında bir hizmet sözleşmesi olup olmadığına bakılmamalıdır³⁰. Kanaatimizce burada ilk görüşe üstünlük tanınmalı ve mevcut

²⁸ Yolcu gemilerinde doktorların gemi mürettebatı olarak değerlendirilmesi yönünde: Michael Compagno, Notes: Malpractice On TheLoveBoat: Barbetta v. S/S Bermuda Star” Tulane Maritime Law Journal, C. 14, 1990, s. 390; aksi yönde: Barbetta v. S/S Bermuda Star davası bir deniz yolculuğu sırasında meydana gelen tıbbi ihmal iddiasını içeren bir olaya dayanmaktadır. Mezkûr olayda davacı, 1989 yılında S/S Bermuda Star adlı gemiyle yaptıkları bir seyahat sırasında eşinin yanlış bir teşhis ve tedavi nedeniyle hayatını kaybettiğini iddia etmiş bu nedenle taşıyandan tıbbi ihmal nedeniyle sorumluluğu olduğunu ileri sürmüş ve tazminat talep etmiştir. Davalı taşıyan ise, doktorun bağımsız bir yüklenici olduğunu ve sorumluluğunun kendisine yüklenemeyeceğini savunmuştur. Davanın sonucunda, mahkeme davacı yolcunun talebini reddetmiş ve davalı taşıyanı sorumlu tutmamıştır. Mahkeme, doktorun bağımsız bir çalışan olduğunu ve gemi şirketinin tıbbi hatalardan dolayı sorumluluk taşımadığını belirtmiştir. Taşıyanın ancak bu kişiyi seçmede özen borcuna aykırı davranması durumunda sorumlu olacağını hüküm altına almıştır. (Barbetta v. S/S Bermuda Star, 848 F.2d 1364 (5th Cir. 1988) (<https://casetext.com/case/barbetta-v-ss-bermuda-star>) (Erişim: 28.06.2023); aynı yönde: Hesterly v. Royal Caribbean Cruises Ltd., 515 F. Supp. 2d 1278 (S.D. Fla. 2007) (<https://casetext.com/case/hesterly-v-royal-caribbean-cruises-ltd>) (Erişim: 28.06.23)

²⁹Lewins, s. 107.

³⁰ Demir, s. 210; Sözer’de gemi adamı deyiminin sadece sevk ve idare yönetimini sağlayan kişilerle sınırlı kalmadığını ayrıca geminin doktorunu, aşçısının, kamarotunun da gemi adamı olarak kabul edileceğini belirtmektedir: Sözer, s. 218; Gemi adamları güverte sınıfı, makine sınıfı ve yardımcı sınıf olmak üzere üç sınıfa ayrıldığı yönünde: Esra Dünder, Uluslararası Düzenlemeler ve Avrupa Birliği Çerçevesinde Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri, Ankara2012, s. 62; Buna göre gemi adamları yalnızca geminin sevk ve idaresi ile ilgili bulunan kişilerden oluşmadığı ayrıca aşçının müzisyenin, temizlikçinin, ütü ve çamaşır işiyle ilgilenen diğer personelinde girdiği yönünde: Barış Günay, Türk ve Anglo Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Ankara 2009, s. 107; aynı yönde Nuray Barlas, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Haklarının Hukuki Niteliği, İstanbul 2000, s. 36 dn. 89; Hem Günay hem de Barlas bu görüşlerini Aybay’ın Yargıtay Kararlarını derlediği eserindeki karara dayandırmaktadır: Söz konusu kararlar: Yargıtay E. 818 K. 311 T.

duruma bakılmalıdır. Sözer' in isabetle belirttiği gibi TTK md. 934 “gemide çalıştırılmak” unsurunu ele almaktadır. Bu durumda unsurun sağlanması için taşıyan ile çalışan kişi arasında hiyerarşik bir ilişkinin bulunması yani emir komuta zincirinin olması gereklidir. Bu nedenle bir kişinin gemi adamı olarak kabul edilebilmesi için hizmet sözleşmesinin varlığı zorunludur³¹. Bu sonuçtan dolayı mevcut durumda şahıslar ile taşıyanın arasındaki ilişki değerlendirilmeli ve bir iş sözleşmesinin mevcudiyeti halinde bu şahıslar taşıyanın adamı sayılmalı, peşinen hüküm verilmemelidir.

B- TAŞIYANIN TAŞIMA İŞLETMESİNDE ÇALIŞAN YA DA YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN İFASINDA KULLANDIĞI KİŞİLER

Taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan kimseler çoğunlukla taşıyanın emir ve gözetimi altında çalışmaktadır. Bu gruba büro personeli, taşıyanın işletmesinde çalışan personel girebilmektedir³². Yine bazı kişiler taşıyanın taşıma işletmesinde çalışmamakla birlikte taşıma sözleşmesinin ifası sırasında kendisinden yararlanılan kişileri ifade etmektedir³³. Bu gruptaki çalışanlar arasında geminin limana yanaşması ve ayrılması sırasında görevli kişiler, bagaj yükleyen işçiler, bilet kesim yapan şahıslar, gemiye yakıt ihmali yapan kişiler dahil olabilecektir.

07.12.1996, Gündüz Aybay, Deniz Ticareti Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul, 1988, s. 43.

³¹Sözer, s. 217; Çağa- Kender'de bir hizmet sözleşmesine müsteniden gemide hizmet gören kişilerin gemi adamı sayılabileceğini belirtmektedirler: Tahir Çağa, Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, 15. Baskı, İstanbul2009, s. 144; Alman Hukukunda gemi adamlarını geniş yorumlanması gerektiği ve bu nedenle hizmet akdine dayanmak koşuluyla bu kişilerinde gemi adamı sayılacağına yönelik: Schaps/Abraham, s. 117.

³² Demir, s. 210; Atamer, s. 136.

³³ Demir, s. 211; Taşkın, s. 134; Atamer, s. 135.

SONUÇ

Denizde yolcu taşıma sözleşmeleri taşıyanın yolcunun ve beraberindeki bagajının kalkış limanından varış limanına kadar deniz yoluyla taşınmasını taahhüt ettiği ve TTK – 2002 Tarihli Atina Konvansiyonunda düzenlenen sözleşme türüdür. Bu sözleşmeyi diğer yolcu taşıma türlerinden ayıran en önemli faktör yolcunun denizde ve gemi ile yapılmasıdır. Bu özel durumdan ötürü taşıyan denizin kendine ait rizikolarını göz önüne almakta ve diğer yolcu taşıma sözleşmelerinden daha fazla sorumluluk üstlenmektedir. Sözleşmeye aykırılık durumunda ortaya çıkan ölüm-bedensel yaralanma- bagaj hasarı durumlarında ise sorumluluk akdi taşıyan-fiili taşıyan ve onların adamlarının üzerinde doğmaktadır. Çalışmada öncelikle akdi taşıyan kavramı alınmış deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde Konvansiyon md. 1/a ve TTK md. 1248’de yolcuların taşınmasını taahhüt eden ya da adı ve hesabına taahhüt edilen kişinin akdi taşıyan olduğu belirtilerek bu kişinin sorumlu olduğu açıklanmıştır. Bu perspektife taşıyanın seyahat acentesinin sorumlu tutulup tutulamayacağı hususu irdelenmiş ve mahkeme kararları gözetilerek seyahat acentesinin yolcu ile taşıyan arasında sözleşme akdedilmesi için müzakere yürütmekten ziyade taşıyan şeklinde davranıp ve taşıma taahhüdünde bulunuyorsa bu durumda taşıyıcı addedileceği sonucuna varılmıştır. II. başlık altında fiili taşıyanın sorumlu olduğu belirtilmiş ancak Atina Konvansiyonunda fiili taşıyana yüklenen farklı anlam öğretide görüşlerinde değerlendirilerek fiili taşıyanın hem Konvansiyonun hem de TTK’ da yer alan “taşımanın gerçekleştirilmesini” ifadesinden dolayı Hamburg Kurallarından farklı olarak taşımayı fiilen yapan kişi olduğu belirtilmiştir. Yine sorumlu olan gemi adamları kavramına açıklık getirilmiş TTK md. 934 ve Gemi Adamları Kaptan

ve Kılavuz Yönetmeliğinden yararlanılmalı bu kavramın geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini kapsadığı sonucuna varılmıştır ayrıca gemide çalışan doktorun gemi adamı sayılıp sayılmayacağı üzerinde durulmuş ve öğretide var olan bu durumun her somut olaya göre değerlendirilmesi gerektiği kanaatine varılmıştır. Çalışmada son olarak sayılan bu şahısların TTK ve Konvansiyon bağlamında sorumlu olduğu tespit edilmiştir.

KAYNAKÇA

ADIGÜZEL Burak: Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu, İÜHFM, Cilt LXXI, Sayı, 2, Yıl: 2013, s. 3-20.

AKSOY Sami: Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, İstanbul2015.

ATAMER Kerim: 2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi,Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Dergisi,Cilt XXIV, Sayı 3, 2008, 103-213.

AYBAY Gündüz: Deniz Ticareti Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul, 1988.

BARLAS Nuray: Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Haklarının Hukuki Niteliği, İstanbul 2000.

CAN Mertol:Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara2001.

COMPAGNO Michael: Notes: Malpractice On The Love Boat: Barbeta v. S/S Bermuda Star Tulane Maritime Law Journal, Cilt 14, Yıl: 1990, 381-382.

ÇAĞA Tahir/ **KENDER** Rayegan: Deniz Ticareti Hukuku I, 15. Baskı, İstanbul 2009.

ÇETİNGİL Ergon: Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, Ankara 1985.

DEĞİRMENCİ/KULA Nil: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, Ankara 2021.

DEMİR İsmail:2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Denizyoluyla Yolcu Taşıma, Ankara 2020.

DÜNDAR Esra: Uluslararası Düzenlemeler ve Avrupa Birliği Çerçevesinde Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri, Ankara 2012.

GRIGGS Patrick/**WILLIAMS** Richard/**FARR** Jeremy :Limitation of Liability for Maritime Claims, 2020.

GÜNAY Barış: Türk ve Anglo Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Ankara 2009.

IŞIKLAR Güneş Karol: 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası, İstanbul 2018.

KAYIHAN Şaban:Deniz Ticareti Hukuku, 2. Baskı, Kocaeli 2021.

KENDER Rayegan: Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta,Ankara1985. (Atina)

KENDER Rayegan: Denizyolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt 28, Sayı 3-4, Yıl: 1962, 713-750. (Enternasyonal).

KIRMAN Ahmet: Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990.

LEWINS Kate:International Carriage of PassengersbySea,2016.

SCHAPS Georg/**ABRAHAM** Hans Jürgen: DasDeutscheSeerecht 2. Cilt1962.

SCHUBERT Susan: Die Haftungfür Reisendeundihir Gepäckauf Schiffen: Darstellungund Würdigungdesgeltendendeutschen Rechts im Vergleich zum Athener Übereinkommen Recht, Handels- und Verkehrsrecht, Lang, 1981.

SOYER Barış/ **LELOUDAS** George:Carriage of Passengers by Sea: a Critical Analysis of the International Regime”, Michigan State International Law Review, Cilt 26, Sayı 2, Yıl: 2017, 485-533.

SOYER Barış: Boundaries of the Athens Convention: Whatyousee is not alwayswhatyouget!”, Liability Regimes in Contemporary Maritime Law, ed: Rihidian Thomas, London 2017. (Boundaries)

SOYER Barış :Liabililty of Tour Operators Crusing in Muddy Waters”, Journal Of International MaritimeLaw, C. 13, S. 12, 2007. (Liability)

SÖZER Bülent: Deniz Ticareti Hukuku Cilt I 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022.

TAŞKIN Melda: Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu, İstanbul 2016.

TOPSOY Fevzi: Deniz Ticareti Hukuku I, İstanbul 2020.

TÜRKEL Taylan Doğuş: Fiili Taşıyanın Bizzat Gerçekleştirdiği Taşımanın Yorumuna Dair Sorunlar, BATİDER, Cilt 38, Sayı 1 Yıl: 2022, 85-119.

ULUĞ CİCİM İlknur: Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C.18, S.2, İstanbul 2012, 525-544.

ÜLGEN Hüseyin: Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, Ankara1985. (Yolcu).

ÜLGEN Hüseyin: Hava Taşıma Hukuku, Ankara 1987. (Hava Taşıma).

YAZICIOĞLU Emine: Kender- Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 17. Bası, İstanbul 2022.

YAZICIOĞLU Emine: Hamburg Kurallarına Göre Taşıyının Sorumluluğu: Lahey – Visby Kuralları ile Karşılaştırılmalı Olarak, İstanbul 2000. (Hamburg)

ONLİNE KAYNAKLAR

<<https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/11-hukuk-dairesi-e-2009-8169-k-2011-7328-t-16-06-2011>>

<https://www.travellawquarterly.co.uk/wpcontent/uploads/resources/wong_mee_wan_v_kwan_kin_travel_services_pdf.pdf>

<<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=152870>>

<<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=152775>>

<<https://casetext.com/case/barbetta-v-ss-bermuda-star>>

<<https://casetext.com/case/hesterly-v-royal-caribbean-cruises-ltd>>