

YENİ TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE DENİZ YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Yrd. Doç. Dr. İlknur ULUĞ CİCİM*

ÖZET

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile getirilen önemli yeniliklerden biride deniz yolu ile yolcu taşımaları hakkında ki düzenlemelerdir. Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi ile ilgili hükümler incelendiğinde, yolcu taşımacılığının gelişmesi açısından son derece isabetli ve çağdaş düzenlemeler içeren 2002 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkındaki Atina Sözleşmesi esas alındığı görülmektedir. Bu çalışmamızda Deniz yolu ile yolcu sözleşmesinin hukuki yapısını, sözleşmenin taraflarını, tarafların borç ve yükümlülüklerini, yolcunun uğramış olduğu zararlardan dolayı sorumluluk sistemi, zorunlu sigorta ve zamanaşımı ile ilgili konular ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Yolu ile Yolcu Taşımaları, Taşıyanın Sorumluluğu, Zorunlu Sorumluluk Sigortası

ABSTRACT

One of the important changes brought by the Turkish Commercial Code (Law No.6102) is about the carriage of passengers by sea. The new Turkish Commercial Code has adopted the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (2002) which contains contemporary provisions for the improvement of the carriage of passengers. This article focuses on the legal nature of the contract, parties of the contract, obligations and liabilities of the parties, liability for damage suffered by the passengers, compulsory insurance and time limits of the contract.

Keywords: Carriage of Passengers By Sea, Liability of the Carrier, Compulsory Liability Insurance.

GİRİŞ

Deniz yolu ile yolcu taşımacılığı geçmişte çok tercih edilen bir taşıma türü olmasına karşın, deniz ve hava koşullarına doğrudan bağlantılı olarak belirsizliğe açık olması, uzun sürmesi ya da tehlikeli bulunması gibi nedenlerle ve geçmişte yaşanan büyük kazaların da etkisiyle insanların tercih etmedikleri bir taşımacılık türü haline gelmiş, kara, hava ve demir yolu ile yolcu taşımacılığına oranla ihmal edilmiştir. Ancak günümüzde, deniz yolu ile yolcu taşımacılığında durum değişmiş, gelişen teknolojiyen faydalanan gemi inşa sektörü güvenli, konforlu ve süratli gemiler inşa etmiştir. Ayrıca yolcuyu sadece bir yerden bir yere götürme taahhüdü dışında konfor ve eğlence de vaat

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

etmiştir. Günümüzde lüks otelleri andıran, güvenli ve süratli yolcu gemileri ile yapılan uzun seyahatler ya da gürültü ve trafikten uzak doğa ile baş başa yapılan kısa vapur yolculukları deniz yolu ile yolcu taşımacılığının çok tercih edilen kısmı haline gelmiştir¹.

Yolcu taşımaya ilişkin hukuki düzenlemeler incelendiğinde, uluslararası alanda gelişmelere uyum sağlamak amacıyla güncellendiğini görmekteyiz. İlk olarak 1912 yılında 2223 yolcu taşıyan Titanik Transatlantığı'nın batışı sonucunda 1517 yolcunun hayatını kaybetmesi, denizde yolcu taşınmasından doğan sorumluluk ile ilgili alanda uluslararası düzenlemelerin yapılması ihtiyacını ortaya koymuştur. İlk çalışmalar, 1951 Napoli, 1955 Madrid Konferansı ve 1957 Brüksel Konferansları'ndan sonra, denizde yolcu taşımacılığı alanında, özel hukuk kurallarının birleştirilmesine yönelik çalışmaların ilk ürünü 1961 tarihli Brüksel Sözleşmesidir. Bu konvansiyonda, yalnızca yolcuların uğrayacağı bedensel zararlardan doğan sorumluluk ele alınmıştır. Ardından bagaj taşımaları hakkındaki, 1967 Brüksel Sözleşmesi düzenlenmiştir. Ancak, yeterli katılım sağlanamadığı için, bu sözleşmelerin ikisi de yürürlüğe girmemiştir. Bu nedenle yeniden çalışmalar başlatılmış ve bunun sonucunda 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi kabul edilmiştir. Sözleşme 24.4.1987 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Daha sonra ortaya çıkan çeşitli ihtiyaçlar ve gelişmeler nedeniyle, 2002 yılında ise Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkındaki 1974 Atina Sözleşmesine ilişkin 2002 Protokolü imzalanmıştır. 1. 11. 2002 tarihli Londra Protokolü² uyarınca değiştirilen sözleşme, 2002 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkındaki Atina Sözleşmesi başlığını almıştır³. Bu sözleşmeye çalışmamızda, 2002 Atina Sözleşmesi olarak atf yapılacaktır.

Türkiye ise konuya ilişkin hiçbir milletlerarası sözleşmeye taraf olmadığı gibi, eski Ticaret Kanunun'da sadece 14 maddesi deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ayrılmıştır. Bu hükümlerde, sık sık deniz yolu ile eşya taşımaya ilişkin hükümlere ve kara yoluyla yolcu taşımaya ilişkin hükümlere gönderme yapıldığı görülmektedir. Ticaret Kanunu'nun deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin çağın koşullarına uygun hale getirilmesi gerekiyordu. Türk Ticaret Kanunu tasarısı hazırlanırken Alman Kanun Koyucunun tercih ettiği sistem izlenerek uluslararası kuralların iç hukuka işlenmesi yolu benimsenmiştir. Bu amaçla Alman kanunundaki revizyonda dikkate alınan 1974 Atina Sözleşmesi yerine, kısa süre önce yürürlüğe giren ve ülkemizde de yolcu taşımacılığının gelişmesi açısından son derece isabetli ve çağdaş düzenlemeler içeren 2002 Atina Sözleşmesi esas alınmıştır.

Yolcu taşıma sözleşmesi hakkındaki düzenlemeler, Y-TTK'nın "Deniz Ticareti"ne ilişkin Beşinci Kitabının Beşinci Bölümünde 1247 ile 1271 maddelerinde yer almıştır. Bu düzenlemelerin dışında, çatmada meydana gelen yolcu zararı hakkında Y-TTK m. 1290, yolcu istemlerinin bazı hallerde gemi alacağı sayılmasına ilişkin m.

¹ İlgin Canan Özlem, Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:6, S. 12, Güz 2007/2, s.232.

² 2002 Protokol çalışmaları yaklaşık 6 ay sürdü. Bu çalışmalar sonucunda, Londra'da IMO merkezinde düzenlenen diplomatik konferansa 71 ülke katıldı. Bu konvansiyonun amacı, IMO tarafından düzenlenen diğer Konvansiyonlar gibi, uluslar arası alanda yolcuların deniz yolu ile taşınması hakkında müşterek bir rejim düzenlemektir, Algantürk Didem, Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonuna 2002 Protokolü İle Getirilen Temel Değişiklikler, AÜEHFD, V.VII, S.1-2, Haziran 2003, s.584.

³ Kender, Rayegan, Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Ankara 1985, s.106-110, Can Mertol, Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara 2001, s.8-11, Atamer Kerim, 2002 Atina Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, BATIDER, C.XXIV, S.3, Yıl 2008, s.105.

1320/f.1, yolcu istemlerine karşı sorumluluğun sınırlandırılması hakkında m. 1328 hükümleri, yolcu lehine doğan istemleri deniz alacağı sayan m. 1352/f.1.b, g, ve h bentleri, doğrudan yolcu taşıma sözleşmesi ile ilgili kurallar getirmektedir.

Bu gelişmeler ışığında çalışmamızda Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde getirilen önemli yeniliklere değineceğiz.

I. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TANIMI

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, taşıyanın ücret karşılığında, yolcuyu bagajı ile birlikte sağ salım olarak, gemi ile denizde bir yerden diğer bir yere götürmeyi ya da götürüp getirmeyi taahhüt etmesi olarak tanımlanmaktadır⁴. 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunun'da deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi tanımlanmamış olmasına rağmen, 6102 sayılı Y- TTK' da, 2002 Atina Sözleşmesine (m.1/f.2) paralel olarak m. 1247/f.1'de şöyle tanımlanmıştır: “Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için, taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına yapılan sözleşmedir”.

Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için taşıma işinin yalnızca bir “deniz gemisi”⁵ ile yapılması gerekmektedir (2002 Atina Yolcu Sözleşmesi m.1/f.3). Gemiden başka deniz nakil araçları (örneğin, deniz uçakları, kano, sörf, deniz motosikleti, hava ile şişirilen ve sürat motoru tarafından çekilen araçlar) ile yapılan taşıma işlerinde taraflar arasında işliye Ticaret Kanunu'nun deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi hakkındaki hükümleri uygulanmaz⁶. Hem denizde hem de karada seyir yapabilen “ hava yastıklı araçlar” gemi tanımı dışında bırakıldığı için (Y-TTK m.931), bu tür araçlar ile yapılan yolcu taşımalarına, burada incelenen hükümler uygulanmaz (Y-TTK m.1247/f.3).

2002 Atina Yolcu Sözleşmesi ve Y-TTK taşıma sözleşmesinin şekline ilişkin hiçbir hüküm içermemektedir. Sözlü ve yazılı yapılabilir. Ancak ispat hukuku açısından yazılı bir sözleşmenin veya biletin düzenlenmesi gerekir⁷.

Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin bir diğer unsuru da, taşımanın ücret karşılığında yapılmasıdır. Ancak yeni düzenlemede taşımanın mutlaka bir ücret karşılığında yapılmasının gerekip gerekmediği pek açık değildir. Y-TTK m.1247/1. fıkrasında taşımanın ücret karşılığında olacağından bahsedilmemiştir. Kaynak 2002 Atina Sözleşmesinde (m.1. b.2) ücret bir şart olarak öngörülmüş değildir. Öte yandan Y-TTK m. 1247/2. fık.'dan devlet veya diğer kamu tüzel kişiler tarafından icra olunan ticari taşımalar da bu hükümler uygulanacağından hareketle ticari taşımanın mana itibarıyla bir ücret karşılığında yapılan taşımayı ifade ettiğinden bu düzenlemeyi hazırlayanların

⁴ Kender Rayegan, Ergon Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 2009, s, 161, Çetingil Ergon, Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Ankara 1985, s. 134, Can, s.17,

⁵ Taşımanın belirli bir gemi ile yapılması şart değildir. Ancak belirli bir kamaranın tahsis halinde, aksine sözleşme olmadıkça, taşımanın o kamaranın bulunduğu gemi ile yapılacağı kararlaştırılmış sayılır, Çetingil, s.135, Ilgın, s.236.

⁶ Can, 18-19, Atamer, s.146, Önder Salih, 1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan, C.II, Ankara 2010, 1543.

⁷ Bilet kavramı hakkında bkz. Can, 29, Atamer, 151, Kender/Çetingil, s. 163, Ilgın, s.235, İzveren Adil, Franko Nisim, Çalık Ahmet, Deniz Ticaret Hukuku, Ankara 1994, s.287, Atina sözleşmesi, Brüksel Sözleşmesinin aksine charter parti sözleşmelerini hariç tutmamıştır. Yolcu taşıma sözleşmelerinde de charter parti yapılabilir, Çetingil, 158.

sadece ücret karşılığında yapılan taşımalara uygulanmasını arzuladıkları sonucuna varılabilir⁸.

II. DENİZDE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI

A) TAŞIYAN VE FİİLİ TAŞIYAN

Taşıyan, yolcu ve bagajını bir ücret karşılığında denizde bir yerden diğer bir yere taşımayı taahhüt eden kişidir⁹. Bir başka deyişle denizde yolcuya bizzat veya temsilcisi aracılığıyla taşıma taahhüdünde bulunan kişidir¹⁰. Y-TTK m. 1248/f.1'e göre, taşıyan, taşıma sözleşmesini yapan veya taşıma sözleşmesi adına ve hesabına yapılan kişidir¹¹. Taşımayı fiilen kimin yaptığı önemli değildir (2002 Atina Sözleşmesi m.1. f.2). Sözleşme doğrudan taşıyan tarafından kurulmuş olabileceği gibi, seyahat acentesi gibi bir temsilci aracılığıyla da kurulmuş olabilir. Sözleşmenin ifasında, fiilen başka kişilerin hizmetlerinden veya gemisinden yararlanılabilir. Taşıyan sıfatının kazanılması, hukuken yalnızca yolcuya karşı kimin taşıma borcunu üstlendiği önem taşır. Bu borcu üstlenmiş olan taşıyandır. Bu geniş tanımın kapsamına tur operatörlerinin yanı sıra kruvaziyer, arabalı vapur, feribot ve deniz otobüsü işletmeleri dahil olacaktır¹².

Taşıma borcunun ifası için taşıyan, ifa yardımcılarından yararlanabilir. Bu kişiler yolcu sözleşmesinin tarafı değildirler. Ancak 2002 Atina Sözleşmesine uygun olarak Y-TTK, ifa yardımcıları hakkında, borçlar hukuku açısından önemli bir yenilik kabul edilmektedir. Buna göre yolcu, taşıyana yöneltebileceği sözleşmeden doğan tazminat istemlerini, aynı şart ve hükümlerle belli ifa yardımcılarına da yöneltebilecektir. Ancak kanunda kimlerin ifa yardımcısı sayılarak sorumlu tutulacağı belirlenmesi gerekir¹³.

Yolcu ile sözleşme yapmış olan taşıyandan başka bir kişi olan ve taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişi, fiili taşıyandır (Y-TTK m. 1248/f.2). Kısaca taşıma işi, yolcu taşıma sözleşmesine taraf olmayan bir üçüncü kişi tarafından da icra olunabilir. Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinde yolcuya taşıma taahhüdünde bulunan ile yolcu taşıma sözleşmesinin konusu olan taşıma işini icra edenin farklı kişiler olması halinde, asıl ve alt taşıyan kavramları ortaya çıkmaktadır. Alt taşıyan asıl taşıyanın taahhüdünün konusunu icra eden kişidir. Alt taşıyan, yeni kanunda fiili taşıyan şeklinde ifade edilmiştir. Fiili taşıyan, taşıyandan farklı kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı¹⁴ veya işleteni olarak taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir. Fiili taşıyan taşıdığı yolculara karşı herhangi bir taahhütte bu-

⁸ Can, s.20, Aksi görüş:”... 2. fıkra ile diğer bütün taşımalarda ücretin zorunlu bir unsur olmadığına ilişkin genel kural dolaylı yönden teyid edilmiştir...” Atamer, s. 149, Önder, Yolcu Taşıma, s.1549.

⁹ Kender/Çetingil, s. 162, Çetingil, s. 135.

¹⁰ Can, s.20, Atamer, s.130.

¹¹ Burada 1. fıkrada bahsi geçen “ taşıyan, taşıma sözleşmesi hesabına akdedilen kişidir” ifadesinin hukuken yerinde değildir. Taşıyan sıfatı sözleşmeseldir. Başka bir anlatıyla ancak bağlayıcı bir sözleşme mevcutsa, bununla bağlantılı olan kişi taşıyan sıfatını kazanır. Bir kimse mutlaka hesabına akdedilen sözleşmeye taraf ve bununla bağlı değildir. Hesabına sözleşme akdedilen kişi ise, sözleşmeyi akdeden kişiye temsil yetkisi vermiş olmadıkça, o sözleşmeden doğan borçlarla ilzam edilemez ve taşıyan sıfatını da kazanmış olmaz. Bkz., Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, Tasarımın “ Deniz Ticaret” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı, Ocak 2007, s. 209.

¹² Atamer, s. 130.

¹³ Atamer, s.131.

¹⁴ Y-TTKm. 1248/f.2’de kullanılan “ kiracı” teriminin yerine, “ çarterer” sözcüğü kullanılmalıdır, Atamer, s.211.

lunmamış olmasına rağmen, o da taşıyan gibi kendisinin veya adamlarının kusurundan doğan zararlardan dolayı yolculara karşı sorumlu tutulmuştur. Atina Sözleşmesi'ne (m. 1.f.1.b/b) göre, fiili taşıyan, taşıyandan başka gemi sahibi, charterer veya gemi işleteni de dahil taşımanın tümünü veya belirli bir bölümünü fiilen icra eden kişidir. Birden fazla fiili taşıyan da olabilir¹⁵.

B) YOLCU

Yolcu, denizde yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca gemide taşınan kişidir¹⁶. Yolcu, bir çok halde aynı zamanda sözleşmenin diğer tarafıdır. Bununla beraber, yolcunun sözleşmenin diğer tarafı olması zorunlulukta değildir. Çünkü aile fertlerinin veya bir grubun birlikte yapacağı bir deniz yolcu taşıması için, sözleşmenin onlar adına aile reisi veya grup lideri tarafından akdedildiği durumlarda aile fertleri veya grup üyeleri sözleşmenin tarafı olmalarına rağmen yolcu sıfatına sahip olurlar¹⁷. Taşıyandan habersiz olarak gemide yolculuk eden kişiler yolcu sayılmazlar. Taşıyan kaçak yolcuya ücret karşılığında rıza gösterirse bu kişi yolcu sayılır¹⁸.

Y- TTK m. 1249/1.fikrasında yolcu, gemide taşınan kişi olarak tanımlanmıştır. Gemiyle taşınanlardan hangilerinin yolcu sayılacağı hususu 2002 Atina sözleşmesinin 1. mad. 4. fık. alınmıştır. Buna göre, gemide taşınan iki tür yolcu kabul edilmiştir. Birincisi, yolcu taşıma sözleşmesine dayanarak gemide taşınan her kişi yolcu olarak tanımlanmıştır. Bu kişinin aynı zamanda tarafı olması gerekmez. Yolcu taşıma sözleşmesi başka bir kişi tarafından yapılmış olsa bile, o sözleşme uyarınca yolculuk yapma hakkı bulunu gemiye alınan herkes yolcu sayılır. İkinci tür yolcu ise, bir navlun sözleşmesi uyarınca gemide taşınan araçlara veya canlı hayvanlara nezaret etmek üzere, taşıyanın onayı ile gemide taşınan kişilerdir¹⁹. Bu kişiler, eşya taşıma sözleşmesinin akidi olan kişi yani taşıtan veya yükleyen ya da bunlardan birinin mümessili olabilirler. Ancak yüke nezaret edecek kişi kim olursa olsun eşya taşıma sözleşmesinde yüke nezaret etmek üzere bazı kişilerin gemide bulunmasının kararlaştırıldığı hallerde, eşya taşıma sözleşmesinin tarafları arasında aynı zamanda yüke nezaret edecek kişilerin taşınmasına ilişkin yolcu taşıma sözleşmesinin yapıldığı kabul edilmelidir.

Y-TTK m. 1249/f.2'göre; sözleşmede, yolcunun adı yazılı ise, yolcu, taşınma hakkını bir başkasına devredemez. Kural olarak yolcu, sözleşmeden doğan yolculuk yapma hakkını taşıyanın onayı olmaksızın bir başka kişiye temlik edebilir (Borçlar Kanunu m. 162/f.1). Ancak, sözleşmenin yazılı yapıldığı veya bilet düzenlendiği hallerde, sözleşmede ya da biletle yolcu ismen belirtilmişse, yolculuk yapma hakkının bir başkasına devri sınırlanmıştır. Bu hallerde yolcu, taşıyanın onayını almadan, yolculuk yapma hakkını devredemez²⁰.

III. BAGAJ

İnsanların yolculuğa çıkarken, değişik sebepler yüzünden bazı eşyayı da beraberlerinde götürmeleri, yolcuların taşınma hakkının kapsamını genişletmiş ve bagaj kavramını ortaya çıkarmıştır. Bagaj terimi, yolcunun onunla beraber taşınan eşya ve nakil vasıtasını ifade eder. Yolcu taşıma türlerinin bir çoğunda yolcunun haiz olduğu

¹⁵ Önder, Yolcu Taşıma, s.1546-1547, Can, s.21-25, Atamer, s.132-133.

¹⁶ Kender/Çetingil s.163, Çetingil, s. 135

¹⁷ Can, s.25-26, Önder, Yolcu Taşıma, s.1548.

¹⁸ Çetingil, s.18, Can, s. 27.

¹⁹ Atamer, s.138.

²⁰ Hamiline yazılı bir bilet uyarınca terminale, bekleme salonuna veya gemiye gelen yolcuya, nama yazılı bir biniş kartı verildiğinde, artık yolcu ismen belirlenmiş sayılır, Atamer, s.139.

taşınma hakkı, onun bagajının taşınmasını da kapsar. Diğer yandan, bazı seyahatlerin deniz yolculuğundan önce veya sonra karada yapılan yolculukları da gerektirmesi ve bu tarzda yapılan kombine taşımaların yaygınlaşması, şahsi eşya vasfında olmamasına rağmen, gemiye alınan nakil vasıtalarının da bagaj kavramına dahil edilmesine sebep olmuştur.

Yeni kanunda özellikle bir eşya taşıma sözleşmesine istinaden taşınan mallar ve araçlar ile canlı hayvanlar hariç, taşıyan tarafından bir yolcu taşıma sözleşmesine istinaden taşınan her türlü mal ve aracı ifade eder şeklinde tanımlanmıştır (Y-TTK m. 1250/f.1).

Bagaj türleri iki şekilde ele alınır: el bagajı ve kabin bagajı olarak ayrılır. (2002 Atina Sözleşmesi m.1/5-6- Y-TTK m. 1250/f.2). El bagajı yolcunun genellikle yanında bulundurduğu veya üzerinde taşıdığı eşyayı ifade eder. Kabin bagajını oluşturan eşyanın büyük bir kısmı da yolcunun yaptığı yolculuk dolayısıyla yanına aldığı şeylerden oluşur. Yolcu kabin bagajını kendisine tahsis edilmiş kabinin içinde muhafaza eder. Önemli olan kabin bagajının sadece yolcunun kamarası içinde değil, başka bir şekilde yolcunun zilyetliğinde, hakimiyetinde ya da gözetiminde olması da mümkündür. Yolcunun üzerinde veya aracında bulundurduğu bagajı da kabin bagajı sayılır²¹. Yolcunun aracında (içinde veya üzerinde bulundurduğu eşyası da kural olarak kabin bagajı sayılır (Y-TTK m. 1258) Ancak bunlarla ilgili sorumluluk hükümleri saklı tutulmuştur (Y-TTK m. 1263). Özel hükümlerde düzenlenen son bir bagaj türü de “ değerli eşyadır”. Bu tür eşya hakkında ayrı bir hükmün kabul edilmesinin sebebi, kabin bagajı olarak taşındığı, yani zilyetliğinin yolcuda kaldığı hallerde, özel bir sorumsuzluk kuralının öngörülmüş olmasıdır (Y-TTK m.1260/f.1).

Aksi kararlaştırılmış olmadıkça, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince yolcunun gemiye getirdiğİ bagaj için taşıma ücretinden başka bir ücret istenemez (m. 1250/f.3). Ayrıca yolculuk sırasında ölen yolcunun bagajını koruma yükümlülüğü doğrudan doğruya yolcu taşıma sözleşmesinin diğere tarafını teşkil eden taşıyana aittir (Y-TTK m. 1255).

IV. YOLCUNUN BORÇ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

A. TAŞIMA ÜCRETİ ÖDEMEK

Yolcunun esas borcu taşıma ücretini ödemektir. Taşıma şartlarına göre, taşıma ücretinin önceden veya biletin verilmesi ile aynı anda ödenmesi gerekir. Ücretin ödenmemesi halinde, taşıyan yolcuyu taşımakla yükümlü tutulamaz²². Taşıyan ücret isteme hakkından feragat etmediğİ hallerde bu borç temel bir borçtur. Ancak taşıyan, ücret isteme hakkından feragat edip yolcuyu hatır taşıması şeklinde ulaştırıyorsa bile, yolcu taşıma sözleşmesine, ilişkin kurallar burada da uygulanacaktır. Lehine yolcu sözleşmesi yapılan yolcular, taşıma ücretinin ödenmesinden sorumlu değildirler. Bu halde sorumluluk, sözleşmeyi onlar lehine akdeden kişiye aittir²³. Ücretin muacceliyeti hakkında, Y-TTK’ da özel bir hüküm yoktur. Bu nedenle eser sözleşmesine ilişkin genel kural uyarınca, ücret, yolculuk tamamlandığında muaccel olacaktır²⁴.

²¹ Can, s.44.

²² Kender/Çetingil, s.168, Çetingil, 143.

²³ Can, 53, Atamer, s.198.

²⁴ Uygulamada, Türkiye’de yapılan bütün yolcu taşımalarında, ücretin sözleşme yapılırken, en geç yolcuya bilet verilirken muaccel olacağı kararlaştırılmaktadır. Bkz, Atamer, s.198.

B. KAPTANIN TALİMATLARINA UYMA

Yolcu gemi düzeninin sağlanmasına yönelik olarak kaptanın vereceği bütün talimatlara uymak zorundadır (Y-TTK m. 1251, bu hüküm Alman Ticaret Kanunu'nun 665. Paragrafına uygundur).

Gemide düzenin²⁵ sağlanması görevi kaptana verilmiştir. Kaptan gemide bulunan herkesin disiplin amiridir. Kaptan gemide bulunan yolcuların da disiplin amiridir. Bu yüzden yolcular kaptanın gemide düzenin sağlanmasına yönelik bütün emirlere ve talimatlarına riayet etmek durumundadırlar. Kaptan düzeni bozan yolcular hakkında her türlü hukuki tedbirleri alabilir ve icabında onu bir yere kapatabilir²⁶.

C- BAGAJ HAKKINDA DOĞRU BİLGİ VERME YÜKÜMLÜLÜĞÜ

Yolcunun gemiye getirdiği bagaj hakkında taşıyana doğru bilgi verme yükümlülüğü, eski Türk Ticaret Kanunu'nun 1128. maddesinden farkı, bağımsız bir madde ile düzenlenmiş olmasıdır. Çünkü 1128. madde hükmü, navlun sözleşmelerine atıf yapılmıyordu. Y- TTK m. 1252/f.1.c.1.'de yolcu, bagaj olarak gemiye getirdiği eşyaya ilişkin üç konuda doğru beyanda bulunmakla yükümlü tutulmuştur. Bunlar bagajın cinsi, niteliği ve tehlikelere hakkında olacaktır. Bu bildirim taşıyana, kaptana veya taşıyanın başka bir yetkili temsilcisine yapılabilir (Örneğin, taşıyanın veya acentesinin bilgisi, kaptanın bilgisi hükmündedir).

Yolcu, bu bildirim borcunu ihlal etmesinden doğan zarardan taşıyana karşı her ihtimalde kusur şartı aramaksızın sorumludur. Buna karşılık, zarar gören diğer kişilere karşı ise, bagajın tehlikeli olması veya gemiye gizlice getirilmiş bulunması dışında kusuru varsa sorumludur (m. 1252/f.1.c.2).

Navlun sözleşmelerindeki düzenlemelere de uygun olarak (Y-TTK m. 1146, 1147, 1448) kaptana, kendisine eksik veya yanlış bilgi verilerek ya da gizlice gemiye getirilen eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde, gemiden çıkarmaya ve gerektiğinde denize atmaya da yetkisi verilmiştir (m. 1252/f.2).

Ayrıca, kaptan, bagaj olarak gizlice gemiye getirilen eşyayı gemide alıkoyacak olursa, yolcu bunlar için hareket limanında ve hareket zamanında bu gibi yolculuk ve eşya için alınan en yüksek ücreti ödemekle yükümlüdür (m. 1252/f.3).

C. GEMİYE ZAMANINDA GELMEK

Yolcu, yolculuk başlamadan önce hareket limanında veya yolculuk devam ederken ara limanlarda gemiye zamanında gelmek zorundadır (Y-TTK m. 1253/f.1.c.1). Ancak bu kural taşıyan tarafından dava edilebilecek temel bir borç niteliğinde değildir, çünkü taşıyan, yolcuyu beklemek zorunda değildir. Yolcunun geç kalması halinde bile taşıma ücretinin tamamı ödenecektir (Y-TTK m. 1253/f.1.c.2-3).

Görülmektedir ki gemiye zamanında gelmek, yolcu için bir külfet niteliğindedir. Yolcunun gecikmesi halinde alacaklı temerrüdü (Borçlar Kanunu m.90) doğar. Geminin hareket günü ve saati, yolcu taşıma sözleşmesi veya tarifeler uyarınca belirlenecek-

²⁵ Gemi düzeninin kapsamına, örneğin, gemideki insanlarla eşyanın güvenliği için gerekli ve yaralı önlemlerin alınması, gemide genel sağlığın ve günlük yaşantı akışının korunması, ortak kullanım alanlarından yararlanma kuralları, yolcuların kullanıma kapalı ve girilmesi yasak alanların belirlenmesi, can kurtarma araçlarının kullanımına ilişkin düzen gibi hususlar girilmektedir, Atamer, s.204.

²⁶ Çetingil, s.143-144, Çetingil/Kender, s.168, Kaptanın bu yetkisi hiçbir şekilde ceza verme yetkisine sahip olduğunu göstermez., İzveren/Franko/Çalık, s.291.

tir. Ara limanlarda kaptanın veya diğer yetkili gemi adamının daveti esas alınacaktır²⁷. Ayrıca Y-TTK m. 1253/f.1 son cümlesine göre, geciken yolcunun yerine başka bir yolcu alınmış ise, bu yolcunun ödediği ücret, gemiyi kaçıran yolcunun ödemesi gereken ücretten indirilecektir. Bu düzenleme navlun sözleşmeleri ile ilgili olan Y- TTK 1158 f.2.c.3 'de benimsenen ilkeyle de uyumludur.

V. TAŞIYANIN HAKLARI

Taşıyanın yolcu taşıma sözleşmesi gereğince, taşıma ücreti isteme ve taşıma ücretini tahsil için yolcunun gemiye getirdiği eşya üzerinde kanuni rehin hakkı bulunmaktadır. Taşıyanın taşıma ücretine hak kazanabilmesi için, kural olarak onun yolcuyu bagajı ile birlikte varma limanına kadar taşımış olması gerekir. Taşıma ücreti genellikle peşin olarak ve biletin teslimi karşılığında ödenir. Ücretin ödenmemesi halinde taşıyan yolcuyu taşımakla yükümlü tutulamaz. Taşıyanın taşıma ücreti alacağını tahsil etmek için onun lehine yolcunun bagajı üzerinde bir rehin hakkına haizdir. Rehin hakkı ancak eşyanın alıkondduğu veya depo edildiği müddetçe mevcuttur²⁸. Y-TTK' nun 1254. maddesine göre, taşıyan, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları için, Türk Medenî Kanunu'nun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca yolcuya ait bagaj üzerinde hapis hakkına sahiptir. Yolcu taşıma sözleşmelerinde, navlun sözleşmelerinden farklı olarak, yolcuya ait bagajın karada yolcuya teslimi ile rehin hakkı düşmektedir²⁹.

VI. TAŞIYANIN BORÇLARI

A. YOLCUYU SAĞ SALİM TAŞIMA BORCU

Taşıyanın sözleşmeden doğan temel borcu, yolcuyu sağ salım taşıma borcudur³⁰. Bu borcun yerine getirilmesi için, tedbirli bir taşıyandan beklenen tüm özenin gösterilmesi, geminin denize, yola elverişliliğinin sağlanması, bunun devamlı kontrolü, yolcunun bir zarara uğramaması için kazaları önleyecek tedbirlerin alınması, tehlikeli yerlere uyarı işaretlerinin konması, kısaca tüm emniyet tedbirlerinin alınması gerekir³¹. Bu temel borç Y-TTK' da açıkça verilmiş değildir. Ancak yolcunun ölümü veya yaralanması için öngörülen geniş kapsamlı sorumluluk rejimi, Y-TTK hükümleri açısından da aynı temel borcun devam ettiğini ortaya koymaktadır³².

²⁷ Atamer, s.202.

²⁸ Çetingil, s.137, İzveren/Franko/Çalık, s. 289, Can, 61.

²⁹ Ilgın, s.238, Çetingil, s.138.

³⁰ "Sağ salım taşıma kavramı" hakkında şöyle bir yorum yapılmıştır: "Güncel sözlük karşılıkları esas alındığında sağ sıfatı yolcunun hayatta kalmasını, salim sıfatı da bedensel bütünlüğün zedelenmeden esen kalmasıdır. Taşıyanın borcunun da sadece yolcuyu taşımak değil, aynı zamanda ulaştırmak da olduğundan burada taşınma yerine ulaştırma kavramının kullanılması gerekir", Atamer, s.152.

³¹ Ilgın, s.239, Çetingil, s.140.

³² Atamer, s.152-153.

B. BAGAJ TAŞIMAK VE TESLİM ETMEK

Taşıyan yolcunun bagajlarını da yolcu ile birlikte taşımakla yükümlüdür. Aksi kararlaştırılmadıkça yolcu, taşıma sözleşmesi kapsamında gemiye getirebileceği “ bagaj” için taşıma ücretinden ayrı bir ücret ödemek zorunda değildir³³. Bu borç, 2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Y-TTK’da açıkça belirtilmemişse de, bu borcun ihlaline ilişkin olarak diğer borçlarda olduğu gibi ayrıntılı sorumluluk rejiminden bu sonuç çıkarılabilir³⁴.

C. ZORUNLU SORUMLULUK SİGORTASI YAPTIRMAK

Y-TTK ile getirilen en önemli yeniliklerden biri de, yolcu taşımacılığı yapacak kişiler için zorunlu sorumluluk sigortasının kabul edilmesidir. (Y-TTK m. 1259 ve 2002 Atina Sözleşmesi 4.bis f.1 ile 12³⁵). Bu sigorta türü Y-TTK m. 1483-1484 kapsamındaki “ zorunlu sorumluluk sigortaları” sınıfına girmektedir. Bu tür sigortalar 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun 15.maddesinin 2.fikrasına göre, yurt dışında yapılabilir. Yurt dışında bu sigorta türü “klüp sigortası” adını almaktadır³⁶. Bu sigorta zorunluluğu on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış gemiler hakkında geçerlidir (12 den fazla yolcu olması şartı şu sebeple konmuştur; 4922 sayılı Denizde Can ve Amal Korumaya Hakkındaki Kanunu’nun 1.c. maddesine göre, 12’den fazla yolcu taşıyan ticaret gemisine yolcu gemisi denmektedir). Bu sigortayı yaptırmayan geminin yola çıkmasına izin verilmez. İzin makamları Liman Başkanlığı veya Sahil Güvenlik Komutanlığı olacaktır (Y-TTK m. 1259/f.2).

Taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen³⁷ veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar hakkında bu kural uygulanacağından, sigorta zorunluluğu, taşıyan ve fiili taşıyan için geçerlidir. Sigortanın sağlayacağı güvence, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek zararların karşılanmasıdır³⁸. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkı’ndan az olamaz (Y-TTK m.1259/f.1).

2002 Atina Sözleşmesi’nde sigorta güvencesinin “ yolcu” başına alınacağı belirtilmişken, 1259.maddenin 1. fıkrasında kişi başına alınacağı düzenlenmiştir. Sigorta güvencesi yolcu sıfatını alan somut kişiler topluluğu öngörülmüştür, yoksa gemideki herhangi bir kişi için belirtilmemiştir³⁹. Buradaki esas yenilik yolculuk nedeniyle doğan zararların karşılanması için taşıyana başvurunun atlanarak davacının doğrudan doğruya sigortacıya başvurulabilmesidir (Y-TTK m.1478/f.1).

³³ Uygulamada ücrete tabi olmayan bagajın ağırlık bakımından azami sınırları belirlenmektedir. Bu sınırın geçilmesi halinde bagaj için ayrıca bir ücret ödenmesi gerekir, Ilgın, s. 240, Can, s. 68-69, Çetingil, s.141.

³⁴ Atamer, s.154.

³⁵ Atina sözleşmesinde taşıyana zorunlu sigortaya alternatif olarak bir banka yahut benzeri mali kuruluşun garantisi gibi mali güvence verme imkanının mevcut olma şartı aranmıştır, Algantürk, s.584, Önder, Yolcu Sözleşmeleri, s.1555.

³⁶ Çetingil, s.159, Kender, s.121.

³⁷ Taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen bütün taşıyanları saptamak kolay değildir. Bu sebeple, taşımayı üstlenme değil, fiilen gerçekleştirme esas alınmalı ve sadece fiili taşıyanın sorumluluk sigortasının varlığı yeterli görülmelidir, Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 214.

³⁸ Denizde yolcu ve bagaj taşınması sırasında riziko, yolcuların cismani zarara uğraması ve bagajın zıya ve hasarı şeklinde ortaya çıkabilir. Bu zararların sigorta teminatı altına alınması veya hasarı dolayısıyla maddi zarara uğrayan yolcular için sigortanın önemi açıktır. Yolcular lehine zorunlu bir sigorta himayesinin tesisi edilmesi hususunun önemi ortaya çıkmıştır.

³⁹ Atamer, s.155.

Yolcunun maruz kaldığı zarar, taşıyan veya yardımcıları dışındaki üçüncü bir kişinin fiilinden veya umulmayan bir halden ileri gelmişse, bunların mali sorumluluk sigortası dışında kalacağı kuşkusuzdur. Bundan dolayı mecburi sorumluluk sigortası dışında, yolcuların cismani ve bagajın zıyayı ve hasara ile ortaya çıkan maddi zararları kaza ve/veya mal sigortası ile de teminat altına alınabilir.

VII. YOLCUNUN UĞRADIĞI ZARARLARDAN DOĞAN SORUMLULUK A. TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Denizde yolcu taşımasında, diğer taşıma türlerinde olduğu gibi, taşıyan karşısında sözleşmenin genellikle zayıf tarafını oluşturan yolcunun haklarını uluslararası kabul görmüş hukuk kuralları ile korunması ihtiyaçtan ziyade bir zorunluluktur. Ancak bu taşıyanın sorumluluğunun sınırsız olacağı anlamına gelmez. Bu sebeple taşıyan ve yolcunun korunması kadar taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması da büyük önem taşımaktadır⁴⁰.

Yolcu taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesi sırasında meydana gelen zararlardan sorumluluk birinci derecede taşıyana aittir (Y-TTK m. 1256/f.1-4). Taşıyanın kusuru, taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sırada işledikleri kusuru da kapsar (Y-TTK m. 1256/f.5.b.b) Ayrıca taşıyan, fiili taşıyan ile onun istihdam ettiği yardımcıların veya temsilcilerinin kusur ve ihmallerinden de sorumludur (Y-TTK 1257/f.2).

Taşıyanın sorumluluğunu oluşturan zarar türleri yolcu ve bagaj bakımından ayrı ayrı ele alınmıştır. Yolcu bakımından oluşan zararlar düzenlenen hükümlere göre, yolcunun ölmesi veya yaralanması halleri ile sınırlıdır. Bu iki hale birlikte “bedensel zararlar” denmektedir. Y- TTK’ da öngörülen sorumluluk rejimi, yolcunun gecikmesinden kaynaklanan bedensel zararlar için geçerli değildir. Bagaj bakımından ise, yalnızca bagajın ziya ve hasarı değil, aynı zamanda gecikmeden doğan malvarlığı zararı hakkında da geçerlidir. Ancak bagaj bakımından gecikme zararı yalnızca, taşıyanın zilyetliğindeki bagaj hakkında kabul edilmektedir⁴¹.

Y-TTK’nın 1256.maddesinde yolcunun uğradığı zararlardan dolayı taşıyanın sorumluluğunu düzenlerken zarar nedenlerini, gemi kazasından veya diğer nedenlerden kaynaklanan zararlar olarak ayırmıştır. Gemi kazası, geminin enkaz haline gelmesini, alabora olmasını, karaya oturmasını, çatmayı, gemideki infilakı, yangını ve arızayı ifade eder (Y-TTK m. 1256/f.5.b.a). Gemi kazası taşıma süresi⁴² içinde meydana

⁴⁰ Önder Salih, Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğunu Sınırı, Ankara Barosu Dergisi, 2011/4, s.215.

⁴¹ Atamer, s.158, Kender, s.114-115.

⁴² Y- TTK m. 1258, 2002 Atina sözleşmesinin 1.8 a, b, c bentlerinden alınmıştır. Atina Konvansiyonu hükümlerine göre, sorumluluğun söz konusu olabilmesi için, yolcu zarara uğratan olayın taşıma esnasında meydana gelmiş olması şarttır. Taşımanın hangi devreleri kapsadığı ise, yolcu, onun kabin bagajı ve diğer bagajı bakımından ayrı ayrı tespit olunmuştur:

- **Yolcu ve onun kabin bagajı bakımından taşıma;** yolcunun veya onun kabin bagajının gemide buldukları süresi kapsar. Ancak ücretinin taşıma ücretine dahil olması ya da kullanılan aracın taşıyan tarafından yolcunun emrine tahsis edilmiş olması şartıyla bunların karadan gemiye veya gemiden karaya götürmeleri amacıyla su üzerinde yapılan taşımalarda geç süre taşıma süresidir. Yolcu bakımından taşıma süresi, onun bir yolcu salonunda ya da rıhtımda, iskelede veya diğer herhangi bir liman tesisinde bulunduğu süreyi kapsamaz.
- **Kabin bagajı bakımından taşıma süresi;** bir liman tesisinde, yolcu salonunda veya iskelede, rıhtımda taşıyana ya da onun yardımcısına veya temsilcisine teslim edildiği hallerde, iade edilmesine kadar geçen süreyi kapsar.

gelmelidir (Y-TTK m. 1256/f.7). Gemi kazasından doğan sorumlulukta kusur aranmaz, ancak zararın taşıma sırasında ve gemiz kazası sonucu olması yeterlidir. Burada tehlike sorumluluğu vardır. Zarara sebep olan olayın taşıma sırasında oluştuğunu ispat etmek yolcuya aittir. Diğer nedenler kavramından ise, gemiz kazası sayılmayan haller olarak belirtmek mümkündür. Diğer nedenlerden oluşan zararlarda, kusur veya ihmâl, taşıyanın kusuru ile oluşan zarar arasında illiyet bağının olması ve zararın taşıma sırasında oluşması gerekir.

1. YOLCUNUN ÖLÜMÜ VE YARALANMASINDAN DOLAYI SORUMLULUĞU

Taşıyan, kendisine, gemi adamlarına ve diğer adamlarına yüklenebilecek bir nedenle yolcunun bedence veya ruha zarara uğramasından dolayı ileri gelen zararlardan dolayı yolculara, ölümleri halinde onların yardımlarından yoksun kalanlara karşı sorumludur. Bu sorumluluk maddi ve manevi zararları içermektedir. Yolcuya ve onların yardımlarından mahsur kalanlara karşı sorumluluk sözleşmeden kaynaklanmaktadır. Burada sözleşmeden doğan bir sorumluluk olduğu için, bedensel zarara uğrayan yolcu veya ölümü halinde yardımdan yoksun kalanlar, taşıyan ve yardımcıların kusurunu ispatlamakla yükümlü değillerdir.⁴³

Y-TTK Yolcunun taşıma süresi içinde ölmesinden veya yaralanmasından doğan zararlardan dolayı taşıyanın sorumluluğu, gemi kazasından doğan ve diğer hallerden doğan zararlardan olmak üzere iki şekilde düzenlenmektedir.

a) Gemi kazası nedeniyle oluşan zararlar

Yolcunun bedensel zararı, bir gemi kazasından kaynaklanmışsa, taşıyan kusuru bulunmasa da sorumludur (Y-TTK m. 1256/f.1.c.1). Sorumluluğun oluşabilmesi için fiili taşıyanın veya adamlarının kusuru veya herhangi bir özen borcunun ihlali de şart değildir. Görüldüğü gibi, taşıyanın sorumluluğu tehlike sorumluluğu düzeyine yükseltilmiştir.⁴⁴

Yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyanın sorumluluğu her yolcu ve her taşıma başına 250.000 ÖÇH ile sınırlanmaktadır (Y-TTK m. 1256/f.1.c.1)⁴⁵. Bu

- **Kabin bagajından sayılmayan diğer bagaj bakımından taşıma süresi;** bunların taşıyan ya da yardımcısı veya temsilcisi tarafından kıyıda veya güvertede teslim alındıkları andan, iade edildikleri ana kadar geçen süreyi kapsar.

⁴³ Çetingil, s.145, Ilgın, s.243.

⁴⁴ Atamer, s. 172.

⁴⁵ Denizciliğin risk ve zorluklarının dikkate alınması ile ortaya çıkan deniz hukukuna özgü farklı sorumluluk anlayışı, sınırlı sorumluluk hallerinin tercih edilmesine neden olmuştur. Nitekim Atina Yolcu Sözleşmesinde (Atina Yolcu Sözleşmesi m.3/f.1) yolcunun uğradığı zararlardan doğan sorumluluklar, zararın türüne göre belli bir miktarla sınırlandırılmıştır. Sorumluluk sınırlarının ifadesinde önce birim olarak 65.5 gram ağırlığında altına tekabül eden bir değer olan frank tercih edilmiştir. Ancak 1976 protokolü ile Milletlerarası Para Fonu tarafından kabul edilmiş bir hesaplama birimi olan ÖÇH ikame dılmıştır. Yeni protokol ile tekrar düzenlenen 9. madde ile bazı devletlerin hesaplama birimi olarak 1 ÖÇH' ye tekabül den 15 altın Frankı kullanmasına imkan tanınmıştır. Eğer devlet IMF'ye üye ise, ÖÇH kullanılmaktadır. Özel Çekme Hakkı (SDR) : ÖÇH, IMF'nin üye ülkelerin mevcut resmi rezervlerine katkıda bulunmak amacıyla 1969 yılında oluşturduğu uluslararası bir rezerv varlığıdır. Özel Çekme hakları üye ülkelere IMF kotalarıyla orantılı olarak tahsis edilir, Algantürk, s.586, Önder, Taşıyanın Sorumluluğu, s.228-2231, SDR aynı zamanda IMF ve diğer bazı uluslar arası kuruluşların hesap birimi olarak kullanılmaktadır. SDR başlangıçta 0.888671 gram saf altını eşitken, yani 1

bedel, alacaklıya ödenecek maktu bir tazminat değildir. Alacaklının zararı 250.000 ÖÇH'yi aşarsa, taşıyanın sorumluluğu bu bedel ile sınırlıdır. Taşıyan kusurlu ise, yolcunun yukarıdaki miktarı aşan zararından da sorumlu olur; kusurlu olmadığını ispat yükü taşıyana aittir. "Taşıyanın kusuru", taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sırada işledikleri kusuru da kapsar. Taşıyanın sorumluluğu, sadece deniz yolu ile taşımamanın sebebiyet verdiği zararı doğuran olaylara ilişkindir. Zararı doğuran olayın deniz yolu ile taşımadan meydana geldiğini ve zararın miktarını ispat davacıya düşer. Taşıyanın kusurlu olmasından kaynaklanan sorumluluk hallerinde genel sorumluluk sınırlandırması da uygulanacaktır. Y-TTK m. 1262/f.1.c.2'ye göre; yolcunun ölümü veya yaralanmasından dolayı taşıyanın 1256.madde gereğince sorumluluğu, hiçbir olay için yolcu başına 400.000 ÖÇH'yi geçemez. Tazminat, irat şeklinde belirlenirse, ödenecek tazminatın anapara değerinin toplamı bu miktarı aşamaz. Bu madde ile düzenlenmek istenen husus, taşıyanın 250.000 ÖÇH tutarındaki sorumluluk sınırından yararlanma hakkının bulunmadığı hallerde, bir ikinci sınırlamanın işlerlik kazanmasıdır. Ancak bu husus Y-TTK m. 1262'de kötü bir ifadeyle düzenlenmiştir. Özellikle ilk fıkrasında 1256. Maddenin ilk fıkrasının ilk cümlesindeki " taşıyanın sorumluluğu, zarar gören yolcu başına her gemi kazası için 250.000 ÖÇH ile sınırlıdır" hükmünün saklı tutulmasına gerek yoktur. Y-TTK m.1262'de amaç şudur; meydana gelen zararın 250.000 ÖÇH' yi geçmesi durumunda hiçbir halde, her kaza için yolcu başına 400.000 ÖÇH'yi geçemez.

Taşıyan, kazanın savaş, terör, iç savaş, isyan veya istisnai nitelikte, kaçınılmaz ve engellenmesi mümkün olmayan nitelikteki bir doğa olayından veya tamamıyla bir üçüncü kişinin onu meydana getirmek kastıyla gerçekleştirdiği bir fiil veya ihmalden kaynaklandığını ispatlayan taşıyan, sorumluluktan kurtulur (Y-TTK m. 1256/f.1.c.3).

2. Diğer Hallerden Doğan Zararlar:

Taşıyan, yolcunun, gemi kazasından kaynaklanmayan ölüm ve yaralanmasının sebep olduğu zarardan, bu zarara yol açan kazanın meydana gelmesinde kusuru varsa sorumlu olur. Kusuru ispat yükü davacıya aittir (Y-TTK m. 1256/f.2)

Yolcunun ölümü veya yaralanması sonucu doğan zararlar, deniz yoluyla meydana gelmemiş ise, taşıyanın doğan zarardan sorumluluğu ancak taşıyanın kusur veya ihmalinin varlığı halinde söz konusudur. Taşıyanın kusur ve ihmalinin ispatı davacıya aittir.⁴⁶Taşıyanın sorumluluğu, sadece deniz yolu ile taşımamanın sebebiyet verdiği zararı doğuran olaylara ilişkindir. Zararı doğuran olayın deniz yolu ile taşımadan meydana geldiğini ve zararın miktarını ispat davacıya düşer⁴⁷. Yukarda da belirtildiği gibi,

SDR:1Amerikan Doları iken, 1981'den itibaren SDR değerinin belirlenmesinde ulusal para sayısı dünya ticaretinde en büyük paya sahip olan ülkelerin ekonomik gücünü yansıtacak biçimde düzenlenmiştir. Son yıllarda Avrupa Birliği ülkelerinin Euroya geçmesiyle Alman Markı ve Fransız Fransı yerini Euroya bırakmıştır. Artık SDR' nin değerinin belirlenmesinde dört para birimi geçerlidir 2006 tarihinde SDR sepeti kararı alınmıştır. 1 SDR= 1.50647 ABD doları, 2.7252 Türk Lirası, 17 Temmuz 2012 Merkez Bankası verileri için bkz. <http://www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.html>, Atamer'e göre, Y-TTKm. 1271'e yeni bir üçüncü fıkra eklenmeli ve "Bu Bölümde ÖÇH olarak öngörülen bedeller, mahkeme kararının verildiği tarihteki veya tarafların kararlaştıracakları diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasınınca belirlenen değerine göre Türk Çevrilir" hükmüne yer verilmelidir, Bkz, Atamer, s.196.

⁴⁶ Atina Yolcu Sözleşmesi m. 4/2.

⁴⁷ Atina Yolcu Sözleşmesi m. 3/3.

yolcunun ölümü veya yaralanmasından dolayı taşıyanın sorumluluğu, her olayda yolcu başına 400.000 ÖÇH'yi geçemez.

2. YOLCUNUN BAGAJININ ZİYAI VEYA HASARINDAN DOLAYI TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Taşıyan yolcunun bagajlarını da hazarsız ve noksansız olarak taşımakla yükümlü olduğundan onların kendisine yöneltilebilecek bir sebeple kayıp veya hasra uğramasından da sorumludur. Y- TTK Yolcunun bagajının, taşıma süresi içinde ortaya çıkan ziya veya hasarından ve gecikmesinden kaynaklanan taşıyanın sorumluluğu bagajın niteliğine göre farklı düzenlemelere tabi tutulmuştur⁴⁸. Bunlar kabin bagajı, taşıyanın zilyetliğinde ki bagajlar ve değerli eşyalar olarak ayrılmıştır.

Yolcunun kabin bagajının kaybolması veya zarara uğraması sonucu meydana gelen zarardan taşıyan, zarara neden olan olayın kendisinin kusuru ile meydana gelmesi durumunda sorumludur. Söz konusu zarar gemi kazası sonucu meydana gelmiş ise, olayın taşıyanının kusuru ile meydana geldiği kabul edilir ve bu karinenin aksi ispat edilebilir (Y- TTK m. 1256/f. 3). Kabin bagajının zarara uğramasına taşıyanın adamlarının kusuru veya fiili taşıyanın veya onun adamlarının kusuru yol açmışsa, taşıyan yine sorumludur (Y- TTK m. 1257/f. 2).

Kabin bagajının uğradığı ziya veya hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için yolcu başına 2.250 Özel Çekme Hakkı'nı aşamaz (Y-TTK m. 1263/f.1). Bu sınır, zilyetliği yolcуда kaldığı için kabin bagajı sayılan bütün eşyalar için topluca uygulanacaktır⁴⁹. Kabin bagajı olarak kabul edilen araçlar içinse sorumluluk sınırı farklı düzenlenmiştir. Buna göre, araçlar ve içlerinde veya üzerlerinde taşınan her çeşit bagajın uğradığı ziya ve hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için araç başına 12.700 Özel Çekme Hakkı'nı aşamaz (Y-TTK m. 1263/f.2).

Kabin bagajı sayılmayan, zilyetliği taşıyana geçmiş olan bagajın zararından ötürü taşıyanın sorumluluğu kusura dayanmaktadır. Bu sorumluluk bakımından da zararın taşıyanın adamlarının kusuruna veya fiili taşıyanın yada onun adamlarının kusuruna dayanması sonucu değiştirmez⁵⁰. Taşıyan zararın meydana gelmesine yol açan kazanın gerçekleşmesinde kusuru bulunmadığını ispat ederse sorumluluktan kurtulur (Y- TTK m. 1256/f. 4). Taşıyanın zilyetliğinde bagajın ziyayı veya hasarından dolayı taşıyanın sorumluluğu her taşımada 3.375 ÖÇH 'yi aşamaz (Y-TTK m. 1263/f.3).

Bagajın ziyayı veya hasarı, gemide taşınmış veya taşınmış olması gereken bagajın, iş hukuku uyumsuzluklarından kaynaklanan gecikmeler hariç, geminin varmasından itibaren uygun bir süre içinde yolcuya geri verilmemesinden doğan malvarlığı zararını da içerir (Y-TTK m. 1256/f.6).

Taşıyanın sorumluluğu bakımından, teslim edilen eşya arasında kıymetli eşya mücevherat, sanat eserleri, para ve kıymetli evrak ayrı bir grup oluşturmaktadır.

⁴⁸ Atina Sözleşmesinin 1. maddesinin 7 nr lı paragrafına göre, bagajın ziya veya hasarı, gemi ile taşınmış veya taşınmış olması lazım gelen bagajın, iş ihtilaflarından kaynaklanan gecikmeler hariç, geminin gideceği yere ulaşmasından itibaren makul süre zarfında yolcuya iade edilememesinden doğan parasal zararları kapsar. Manevi zararların talep edilmesi mümkün değildir. Görülmektedir ki konvansiyonla paralel bir düzenleme vardır.

⁴⁹ Atamer, s.178.

⁵⁰ Atamer, s.178.

Taşıyan yolcuya ait para, kıymetli evrak, altın, gümüş, mücevher, sanat eserleri, süs eşyası ve diğer kıymetli eşyanın zıyaından veya hasarından sorumluluğu, bu tür eşyanın ona koruması amacıyla teslim edilmiş olması şartına bağlanmıştır. Değerli eşyaların zilyetliği yolcуда kalmışsa, başka bir deyişle kabin bagajı sayılıyorsa taşıyan bu tür eşyanın zararından sorumlu tutulmayacaktır. Bu tür eşya için taşıyan hakkında öngörülen sorumluluk sınırını aşarsa, teslim ettiği eşyanın zıyaı veya hasara uğraması halinde zararın tamamının tazminini talep edebilmesi, taşıyanla aradaki fark nispetinde onun sorumluluk sınırının artacağına dair bir yazılı anlaşma olmalıdır (Y-TTK m.1260/f.c.1- Atina Sözleşmesi m. 5). Değerli eşyalar için taşıyan, 1264. maddenin birinci fıkrası uyarınca daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırılmamışsa, 1263. maddenin üçüncü fıkrasında öngörülen sınırlar içinde sorumlu olur (Y-TTK m.1260/f.c.2).

B. FİİLİ TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Fiili taşıyan, maliki veya kiracısı ya da işleteni olduğu gemi ile taşımamanın bir kısmının veya tamamının icrasını üstlenen kişidir. Fiili taşıyan, taşıdığı yolculara karşı herhangi bir taahhütte bulunmamış olmasına rağmen, kendisinin veya adamlarının kusurundan doğan zararlardan dolayı yolculara karşı sorumlu tutulmuştur. Taşıma işinin yalnız belli bir kısmını icra eden fiili taşıyan, sadece bu sırada meydana gelen zararlardan sorumludur. Ancak fiili taşıyanın sorumlu olduğu zararlardan taşıyanda sorumludur. Bu sorumlulukları müştereken ve müteselselendir. Aksi kararlaştırılmadıkça, taşıyan ile fiili taşıyan arasındaki rucü ilişkisi, bunların sorumlu oldukları kusur nispetine bakılarak tayin edilir⁵¹.

Y-TTK fiili taşıyanla ilgili hükümleri 2002 Atina Yolcu Sözleşmesinin 4.maddesinden almıştır. 2002 Atina Yolcu Sözleşmesinde fiili taşıyan karşı, yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluk rejimi benimsemiştir. Buna göre, fiili taşıyan, taşımamanın kendisi tarafından yapılan bölümü için, yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulacaktır⁵². Dolayısıyla, taşıyanın sorumluluğu hakkında açıklanan kurallar, yolcunun doğrudan fiili taşıyana başvurması halinde de aynen uygulanacaktır⁵³. Böylece taşıma işinin tamamının veya bir kısmının icrası taşıyan

⁵¹ Can, s.125.

⁵² Atamer, s.170.

⁵³ “Y-TTK m. 1256. maddesinde yolcu taşıma taahhüdünde bulunan taşıyanın sorumluluğunu düzenlerken” gemi kazasının yol açtığı can zararlarından sorumluluk” için kusura dayanmayan bir sorumluluk rejimini benimsemiştir. Bu rejim fiili taşıyan (donatan) hakkında da geçerlidir. Çünkü 1257. maddede fiili taşıyanın (donatan) sorumluluğu, 1256.maddeye atf yapılarak düzenlenmiştir. Buna karşılık Y-TTK’nın donatanın sorumluluğuna ilişkin 1062. maddesi uyarınca “ donatan, yolculara karşı taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur. Burada kusuru sorumluluğu vardır. Yani donatan ilişkin düzenleme ile yolcu taşımaya ilişkin bölümdeki düzenlemesi birbirini tutulmamaktadır. Aslında fiili taşıyanın sorumluluğu ayrıca düzenlendikten sonra, Y-TTK 1062. maddesine donatanın yolculara karşı sorumluluğunu düzenlemeye gerek kalmamaktadır. Kaldı ki, bizzat donatanın sorumluluğuna ilişkin 1062. maddeye dayanılmayacağını hükme bağlamıştır. Nitekim 1268.maddemin 1. Fıkrası uyarınca” yolcunun ölümü veya yaralanmasından yahut bagajının zıyaı veya hasarından dolayı...” fiili taşıyana karşı, yalnızca bu bölüm hükümleri uyarınca tazminat davası açılabilir”. Bkz., Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, s. 213.

tarafından kendisine bırakılan fiili taşıyan, taşımanın onun tarafından icra olunan kısımdan hem kendi kusurundan, hem de yardımcılarının ve temsilcilerinin kusurundan kaynaklanan zararlardan dolayı sorumludur (Y-TTK m. 1257/f.1). Ancak taşıyan, kanunen kendisine yükletilemeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmişse ona tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmalar yapılmışsa, açık ve yazılı bir kabul olmadıkça, bu durum fiili taşıyan hakkında hüküm ifade etmez (Y-TTK m. 1257/f.3). Eğer taşıyan ile fiili taşıyanın sorumlulukları, birlikte sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde müteselsildir (Y-TTK m. 1257/f.4).

Y-TTK m. 1257/f.5' in madde metninde taşıyanla ile fiili taşıyan arasındaki hukuki ilişkinin ne olacağı tespit edilmemiştir. Bu madde hükümlerinin, taşıyan ile fiili taşıyan arasındaki rücu ilişkisini etkilemeyeceği belirtilmiştir. Ancak fiili taşıyanın tanımından çıkardığımız sonuca göre, fiili taşıyan geminin sahibi, kiracısı veya işleteni olduğuna göre, aradaki hukuki ilişki, yolcu ve bagajlarının taşınmasının sağlanması veya geminin kiralanması olabilecektir. Maddenin uygulanması bakımından aradaki hukuki ilişkinin önemi yoktur, sadece taşımanın icrası fiili taşıyana bırakılmış olmalıdır.

VIII. SORUMLULUK SINIRLARININ SÖZLEŞME İLE DEĞİŞTİRİLMESİ

Taşıyan ve yolcu⁵⁴ diledikleri takdirde, açık ve yazılı olmak şartıyla, sorumluluk sınırlarını artırılması konusunda aralarında anlaşabilirler (Y-TTK m.1264). Bu madde uyarınca taraflar arasında yapılacak sözleşme yazılı olmalı ve taşıyanın sorumluluğunun sınırının artırılması anlaşmada açıkça belirtilmelidir⁵⁵. Ancak Y-TTK' da sorumluluğu sınırlayan maddelere (Y-TTK m.1262-1263) sadık kalınmıştır. Bu maddelerde öngörülenden daha yüksek sorumluluk sınırlarını sözleşme ile düzenleyebilirler. Sınırların artırılmasına ilişkin bir anlaşma açık ve yazılı kabulü olmadıkça, fiili taşıyanı bağlamaz (Y-TTK m.1257/f.3). Taşıyanın ve fiili taşıyanın adamlarına karşı böyle bir anlaşma hiçbir halde geçerli olmaz, çünkü onlar yasal sınırdan yararlanma hakkına sahiptir⁵⁶. Taşıyanın veya fiili taşıyanın bir yardımcısı veya temsilcisi aleyhinde kanunda öngörülmüş zararlardan biri dolayısıyla dava açılmışsa, bunlar zararın görevlerini ifa ederken meydana geldiğini ispatlamaları şartıyla, kanunda taşıyana veya fiili taşıyan hakkında düzenlenen savunma imkanlarından ve sorumluluk sınırlarından yararlanabilirler. Taşıyanın veya fiili taşıyanın adamlarının görevlerini ifa ettikleri esnada gerçekleşmeyen zararlardan dolayı sorumlulukları sınırsızdır (Y-TTK m. 1265/f.1, 2002 Atina Sözleşmesi m. 12).

Yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunu doğuran olaydan veya bagajın zıyaa veya hasara uğramasından önce yapılmış taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya sorumluluk sınırlarını azaltan her sözleşme şartı hükümsüzdür. Şartın hükümsüzlüğü, taşıma sözleşmesinin geçersizliği sonucunu doğurmaz (Y-TTK m. 1271/f.1)⁵⁷.

⁵⁴ Sözleşmenin, üçüncü kişi konumundaki bir yolcu lehine yapıldığı hallerde, sözleşmenin tarafı olan kişi de sınırların artırılmasını kararlaştırabilecektir. Böyle bir anlaşma, her ihtimalde, üçüncü kişi konumundaki yolcunun lehine olacaktır, Bkz, Atamer, s.191.

⁵⁵ Can, s.134, Önder, Taşıyanın Sorumluluğu, s.231.

⁵⁶ Atamer, s.191.

⁵⁷ 2002 Atina Sözleşmesinin 17. maddesinin 3. fıkrası ile 18. maddesinde aynı bir düzenleme vardır, Can, s.134.

Bagajın zıyaından doğan zararlar bakımından taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile değiştirilemeyeceğine ilişkin kurala getirilen tek istisna taraflara tanınmış olan, muafiyet bedelini kararlaştırma hakkıdır⁵⁸. Taşıyan ve yolcu, taşıyanın sorumluluğuna, zararın tamamından indirilmek üzere aracın uğrayacağı ziya veya hasar için 330 Özel Çekme Hakkı, diğer bagajın uğrayacağı ziya veya hasar için de yolcu başına 149 Özel Çekme Hakkını aşmayacak bir muafiyetin uygulanması hususunda anlaşabilirler. Bu hükümden çıkarılan sonuç; taşıyan ve yolcu, araca gelecek zararlar için 330 ÖÇH aşmamak üzere bir muafiyet, bagajların uğrayacakları zararlar için yolcu başına 149 ÖÇH aşmayan bir muafiyet uygulaması konusunda anlaşma akdedebilirler. Bu muafiyet miktarı hasar ve ziya tutarı üzerinden indirilir (Y-TTK m.1263/f.4).

Yolcunun tazminat istemleri hakkında öngörülen sorumluluk sınırlarına (1262 ve 1263.maddelerdeki)⁵⁹, faiz alacakları ve yargılama giderleri dahil değildir (Y-TTK m. 1264/f.2).

IX. SORUMLULUĞU SINIRLANDIRMA HAKKININ KAYBI

Taşımacılıkla ilgili düzenlemeler getiren kara, hava ve deniz taşımacılığı ile ilgili uluslar arası sözleşmelerde taşıyanın sorumluluğu belirli bir tutarla sınırlanmıştır. Böylece ödenecek tazminatın üst sınırı belirlenmiştir. Bu sınırlandırma ile güdülen amaç, sorumluluk riskinin hesaplanabilmesi ve dolayısıyla sorumluluğun sigortalana-bilmesini sağlamaktır. Bunun yanında taşıma ücretleri de belirli bir düzeyde tutulabilecektir. Bu nedenlerle anılan sınırlamalar gerek taşıyanın gerekse yükle ilgilinin lehinedir. Ancak sorumluluğun her halde sınırlandırılması hakkaniyete aykırı sonuçlar doğurabilir. Bu nedenle sözleşmelerde sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına düzenlemeler getirmiştir. Sınırlandırma hakkının kaybı sorumluluk ve sınırlandırması ile sıkı bir bağlantı içindedir⁶⁰.Uluslararası Sözleşmelerde belirlenen bu durum Y-TTK'nın 1267. maddesinde de düzenlenmiştir. Bu kural yolcunun bedensel zararı ve bagaj zararı hakkında geçerli sınırlar içinde kabul edilmiştir. Bu hükme göre taşıyan, fiili taşıyan ve onların adamları, zarara kasten veya pervasızca bir davranışla neden olmuşsa, sorumluluk sınırları uygulanmaz⁶¹. Yeni Kanununla tayin edilen sorumluluk

⁵⁸ Atamer, s.192, Can, s.135.

⁵⁹ Bu hükümlerde atıf yapılan maddeler, yolcunun bedensel zararının üst sınırını ve bagaj istemlerinin sınırlarını belirlemektedir. Oysa gemi kazasından kaynaklanan yolcunun bedensel zararı için ayrıca 250.000 ÖÇH sınır kabul edilmiştir. Faiz ve yargılama giderlerini saklı tutan hükme bu yönde bir ekleme yapılmamıştır. İlk bakışta 250.000 ÖÇH sınırına faiz ve yargılama giderleri dahil olduğu izlenimi doğsa da bu izlenim doğrun değildir.250.000 ÖÇH sınırının sınırlarının uygulandığı hallerde de faiz ve yargılama giderleri ayrıca ödenecektir, Atamer, s.193

⁶⁰ Şamlı Kübra Yetiş, Uluslar arası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluk Hakkının Kaybı, İstanbul 2008, s.2.

⁶¹ Atina Sözleşmesinin 13. maddesi, sorumluluğun sınırlandırma hakkının kaybını taşıyan ve taşıyanın yardımcısı, temsilcisi veya fiili taşıyanın bakımından ikiye ayrılarak düzenlenmektedir. Söz konusu zararın, taşıyanın zararın meydana gelmesi kastıyla fiili veya ihmalden ya da böyle bir zarar ve zıyan meydana gelebileceğini öngörmesine rağmen kayıtsızlığından kaynaklandığı ispatlanırsa taşıyan sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybeder. Taşıyanın temsilcisi veya fiili taşıyandan da söz konusu zararın meydana gelmesinin kasıtlı fiil veya ihmallerinden ya da böyle bir zararın meydana gelebileceğini öngörmelerine rağmen kayıtsızlıklarından ispatlanırsa taşıyan gibi sorumluluk sınırlandırma haklarını kaybederler, Can, s.135.

sınırları aslında sorumlulukları doğan kişiler bakımından bir imtiyazdır. Böyle bir imtiyazdan herkesin yararlanması bazen hakkaniyet ve adalet uygun olmayan sonuçlar doğurabileceği endişesi ile, zararın, böyle bir zarara sebep olmayı amaçlayan bir fiilin veya ihtimalinin ya da böyle bir zararın meydana gelebileceği bilincinde olmasına rağmen ihtiyatsızca davranması neticesi olduğu ispatlanan kişilerin, sorumluluk sınırlarından yararlanmayacakları öngörülmüştür. Zarar sebep olmayı amaçlayan fiil veya ihmal ile kast edilen muhtemel failin kastıdır. Bu maddede sayılan kusurluluk hallerinin kasıt veya ağır ihmal şeklinde ifade edilmesi mümkündür⁶². Ayrıca taşıyan, kat ve pervasızca hareketle zarara neden olmuşsa, tarafların kararlaştırmış olabilecekleri muafiyetler de artık uygulanmayacaktır⁶³.

X. ZAMANAŞIMI

Y-TTK'da zamanaşımı süresi tasarı halinde iken 2002 Atina Sözleşmesinin 16. maddesinden alınarak düzenleme yapılmıştı. Bu süre bedensel zarar ve bagaj zararının giderilmesi istemleri için öngörülen temel bir zamanaşımı süresi olan iki yıl idi. Ancak TBMM Genel Kurul görüşmelerinde 1270 madde şu gerekçe ile değiştirilerek yolcunun ölümünden ve bedensel zararından ilgilisi lehine doğan bütün tazminat istemlerinin on yıllık bir zamanaşımı süresine tabi olacağı düzenlenmiştir. Gerekçe olarak da, yapısı itibarıyla tipik bir insan hakkı olan destekten yoksun kalma, iş görmezlik zararları ve manevi tazminat ile bu alana bağlı diğer talep hakları alacaklılar lehine on yıllık uzun zamanaşımıyla⁶⁴ koruma altına alındığını ve bu nedenle bu kuralın sözleşme hukuku ile ahenk içerisinde olması gerektiği ileri sürülmüştür⁶⁵.

Bu on yıllık zamanaşımı süresi, yolcunun yaralanması halinde, onun gemiden indiği tarihten itibaren işlemeye başlar. Yolcunun ölümü halinde ise, ölüm olayının gerçekleştiği yere ve zamana bakılır. Buna göre, zamanaşımı süresi, yolcunun taşıma esnasında ölmesi halinde, onun gemiden inmesi gereken tarihten; taşıma sırasındaki yaralanmanın sonucunda gemiden indikten sonra ölmesi halinde, ölüm tarihinden itibaren işlemeye başlar⁶⁶.

Yolcu taşıma sözleşmesinden doğan, bagajın zıyaı veya hasara uğramasından doğan alacaklar dahil olmak üzere, diğer bütün alacaklar iki yılda zamanaşımına uğrar (Y-TTK m. 1270/f.2). Bagaj zararları için bu iki yıllık süre, yolcunun indiği veya inmesi gereken tarihte başlar⁶⁷. Ancak bu tarihlerin hangisi daha sonra ise, o tarih başlangıç için esas alınır (Y-TTK m. 1270/f 2. b) Bu başlangıç tarihinin taşıyanın zilyetliğindeki bagaj bakımından pek tutarlı olmadığı ileri sürülmüştür. Çünkü bu tür bagajda taşıma süresi, bagajın gemide veya kıyıda yolcuya iade edildikleri ana kadar devam

⁶² Can, s.136.

⁶³ Atamer, s.195, Can, s. 136, Önder, Taşıyanın Sorumluluğu, s.233-234.

⁶⁴ Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararında da kabul edildiği üzere cismani zararın taşıyan ve adamlarının ağır kusuru veya kastından doğması halinde on yıldır, Çetingil, s.150)

⁶⁵ Bkz. Y-TTK m.1270 Gerekçe, Eski düzenlemede, bedensel zarara uğrayan yolcu veya ölmesi halinde yardımdan yoksun kalanlar 1 yılda zamanaşımına uğramaktaydı (Eski TTK m. 1259).

⁶⁶ Can, s.139

⁶⁷ Atina sözleşmesi 16. bagajın ziya veya hasarı halinde açılacak olan tazminat davalarının zamanaşımı süresi de bunların gemiden indiği veya gemiden çıkarılması gereken tarihten itibaren hesap edilir demesine karşın TTK yolcunun gemiden indiği veya inmesi gerektiği tarihten itibaren 2 yıllık bir zamanaşımına tabidir demiştir.

eder. Bu tür bagajda, taşıyana yazılı zarar bildirimini de ancak bagajın iadesi aşamasında yapılacaktır⁶⁸. Diğer bütün alacaklar ise muaccel oldukları tarihten itibaren 2 yıllık zamanaşımı süresine tabidirler.

Yolcu taşıma sözleşmesinden doğan zamanaşımı süreleri kural olarak emredicidir. Ancak bu süreler tazminat istemi doğduktan sonra, taşıyanın yazılı beyanı veya tarafların yazılı anlaşmasıyla uzatılabilir (Y-TTK m.1270/f.3).

SONUÇ

Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler Y-TTK' da 1247 - 1271 maddelerinde ele alınmıştır. Bu düzenlemede 2002 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Sözleşme hükümleri esas alınmaktadır. Bu sözleşmenin yolcuların bedensel zararları ve bagajın zıya veya hasarından doğan zararlarına ilişkin sorumluluğu düzenleyen bu sözleşme hükümlerinin en önemli özelliği, bir çok halde sorumluluğun her bir zarar türü için belli bir miktarla sınırlandırılmış olmasıdır. Bu sınırlandırma bir ölçüde sorumlu sayılan kişileri koruduğu gibi, ayrıca farklı devler mahkemelerinde açılacak olan davalarda, aşağı yukarı birbirine yakın miktarlarda tazminat ödenmesine ilişkin kararların alınmasında olumlu rol oynayacaktır. Sözleşmenin bu niteliği aynen Y-TTK'ya yansımıştır.

Y-TTK, taşıyanın yolcuların ölüm ve yaralanmalarından ve onların bagajının zıyaandan veya hasarından doğan zararlara ilişkin sorumluluğunu zarar gören yolcu başına ve her bir gemi kazası için 250.000ÖÇH ile sınırlandırmaktadır. Burada "kaza" kavramı yerine 2002 Atina Sözleşmesine m.3.f.1' de kullanılan "olay" kavramı kullanılması paralellik açısından daha iyi olacaktır. Taşıyanın deniz yoluyla taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Medeni Kanununun 950-953 maddeleri uyarınca hapis hakkı tanınmaktadır

Kanun metnine ilk kez fiili taşıyan kavramı girmiştir. Deniz yoluyla yolcu taşıyan fiili taşıyanın sorumluluğu ayrı bir madde ile düzenlenmektedir.

On ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanların yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı zorunlu sorumluluk sigortası yaptırma yükümlülüğü getirmektedir. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250. 000 ÖÇH' den az olamaz. Buradaki kişi kavramı yerine yolcu kavramı kullanılması daha uygun olurdu. Bu şartları yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilemez.

Bagaj ve araçların zıyaı veya hasarından doğan sorumluluğun sınırı belirlenmiştir. Her taşıma için yolcu başına 250. 000 ÖÇH 'yi aşamayacağı düzenlenmektedir.

Yolcunun ölümü, yaralanması ve bagajının zıyaaya veya hasara uğramasından doğan zararın tazmin talepleri iki ayrılmıştır. Ölüm ve yaralanma halinde 10 yıl bagaj zararları bakımından 2 yıllık bir zamanaşımı süresi düzenlenmiştir. Bu sürelerin anlaşmayla uzatılması olanağını düzenleyen kural, yolcu taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacaklar için kabul edilmiştir. Ayrıca tazminat istemi doğmadan önce yapılan yetki ve tahkim sözleşmelerinin geçerli olmayacağı belirtilmiştir.

⁶⁸ Atamer, s.207.

KAYNAKLAR

- Algantürk Didem** : Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonuna 2002 Protokolü İle Getirilen Temel Değişiklikler, AÜEHFD, V.VII, S.1-2, Haziran 2003.
- Atamer Kerim** :2002 Atina Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, BATODER, C.XXIV, S.3, Yıl 2008.
- Can Mertol,**
Çetingil Ergon : Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara 2001.
: Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Ankara 1985.
- Çetingil/Kender/Ünan/ Yazıcıoğlu** : Tasarının “ Deniz Ticaret “ Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı, Ocak 2007.
- İlgın Canan Özlem** : Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:6, S. 12, Güz 2007/2.
- İzveren Adil, Franko Nisim,**
Çalık Ahmet,
Kender, Rayegan : Deniz Ticaret Hukuku, Ankara 1994,
: Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşımaya Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Ankara 1985.
- Kender Rayegan** : Ergon Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 2009.
- Önder Salih,** : 1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan, C.II, Ankara 2010.
- Önder Salih** : Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı, Ankara Barosu Dergisi, 2011/4.
- Şamlı Kübra Yetiş** : Uluslar arası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluk Hakkının Kaybı, İstanbul 2008.

