

T.C.
GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
2010-2011

Taşıma Hukuku
Yard. Doç. Dr. Serap Amasya

**TÜRK HUKUKUNDA VE MİLLETLERARASI HUKUKTA
DENİZ YOLU İLE YOLCU TAŞIMACILIĞINDA
YOLCUNUN UĞRADIĞI ZARARLARDAN
TAŞIYANIN SORUMLULUĞU**

Hazırlayan:

Ezgi VURAL
10411187

Aralık 2010

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	ii
KISALTMALAR.....	iv
GİRİŞ.....	1
I. TÜRK HUKUKUNDAKİ DURUM.....	2
A. YOLCUNUN BAGAJININ ZİYAA VEYA HASARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK	2
1. TAŞIYANIN AKDİ SORUMLULUĞU	2
a. Şartları.....	2
i. Bagajın Kaptana veya Bu İşe Memur Edilen Kişiye Teslim Edilmiş Olması	2
ii. Kusur	3
iii. Zarar	5
iv. İlliyet Bağı.....	6
b. Sınırları	7
i. Miktar Bakımından.....	7
ii. Konu Bakımından	8
c. Tazminat Davası	9
2. TAŞIYANIN AKİT DIŞI SORUMLULUĞU	11
a. Taşıyan Aynı Zamanda Donatan veya Donatan Gibi Sorumlu Olan Kişilerden İse.....	11
b. Taşıyan Donatan veya Donatan Gibi Sorumlu Kişilerden Değilse	12
B. YOLCUNUN ÖLÜMÜNDEN VEYA CİSMANİ ZARARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK	13
1. SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI.....	13
a. Zarar.....	13
i. Yolcunun Ölümü Halinde.....	13
ii. Yolcunun Cismani Zarara Uğraması	14
iii. Taşıyanın Sorumluluğu İçin Zararın Gerekmediği Haller	14
b. Kusur	15
i. Taşıyanın Kendi Kusuru.....	15
ii. Taşıyanın Yardımcılarının veya Gemi Adamlarının Kusuru	15
c. İlliyet Bağı	16
2. SORUMLULUĞUN SINIRI	16
3. TAZMİNAT DAVASI.....	16
a. Tarafları	16
b. İspat Yükü.....	17
c. Zamanaşımı.....	17
C. FİİLİ TAŞIYANIN SORUMLULUĞU	18
1. YOLCULARA KARŞI	18
2. TAŞIYANA KARŞI.....	19
II. MİLLETLERARASI HUKUKTAKİ DURUM.....	20
A. YOLCUNUN ÖLÜMÜNDEN VEYA CİSMANİ ZARARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK	21
1. GEMİ KAZASINDAN KAYNAKLANAN ZARAR	21
a. Taşıyanın Kusuru Yoksa.....	21
b. Taşıyanın Kusuru Varsa	22
2. DİĞER KAZALARDAN KAYNAKLANAN ZARAR	22
3. TAZMİNAT DAVASI VE GEMİ ALACAĞI	23
B. YOLCUNUN BAGAJININ ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUK	24

1.	<i>KABİN BAGAJININ ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUK</i>	24
2.	<i>TAŞIYANIN ZİLYETLİĞİNDEKİ BAGAJIN ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUK</i> ..	25
3.	<i>DEĞERLİ EŞYA NİTELİĞİNDEKİ BAGAJIN ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUK</i>	25
4.	<i>BİLDİRİM</i>	26
C.	<i>TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNDA ORTAK HÜKÜMLER</i>	28
1.	<i>YOLCUNUN BİRLİKTE KUSURU</i>	28
2.	<i>TAŞIYANIN SAKLI TUTULAN HAKLARI</i>	28
3.	<i>TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRI</i>	29
	SONUÇ	31
	KAYNAKÇA	32

KISALTMALAR

BK	: Borçlar Kanunu
Bkz.	: Bakınız
BATIDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
C.	: Cilt
c.	: Cümle
dn	: dipnot
E.	: Esas
f.	: fıkra
HD.	: Hukuk Dairesi
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
m.	: madde
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
S.	: Sayı
s.	: sayfa
T.	: Tarih
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TTKT	: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
TST.	: Ticaret Sicil Tüzüğü
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve devamı
Y.	: Yargıtay

GİRİŞ

Türk hukunda, deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi esas itibariyle Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiş olup, bu Kanun dışında özel kamu hukukuna ilişkin mevzuatta da bazı düzenlemelere rastlanmaktadır¹. Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaretine ayrılmış Dördüncü Kitabının, Dördüncü Faslıının, İkinci Kısımında 'Yolcu Taşıma Mukavelesi' düzenlenmiştir (TTK m. 1119-1132).

Milletlerarası alanda yapılan son düzenleme ise, 28 Ekim-1 Kasım 2002 tarihleri arasında Londra'da IMO'da yapılan diplomatik konferans sonucunda 'Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkındaki 1974 Atina Konvansiyonu'na ilişkin 2002 Protokolü² dır³ (2002 Protokol).

Türkiye henüz Denizde Yolcu ve Bagaj Taşınmasına İlişkin Konvansiyona taraf değildir. Ancak Türk Ticaret Kanunu'nun deniz yolu ile yolcu taşımaya ilişkin hükümlerinin uluslararası düzenlemelere uyum sağlaması için çeşitli çalışmaları yapılmıştır⁴. Sonuçta yakın zamanda yasallaşması beklenen Türk Ticaret Kanunu Tasarısında, 2002 Protokolündeki maddelere, neredeyse hiç değiştirilmeden, yer verilmiştir. Bu sebeple sistematik açısından önce iç hukukumuzda yer alan mevcut düzenlemeyi, ardından 2002 Protokolü'nü içerisinde Tasarı hükümlerine de değinerek incelemeyi daha uygun bulmaktayız.

¹ Diğer düzenlemeler: Kabotaj Kanunu, Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü, Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileri ile Taşınmasına dair Tüzük, Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemindeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmeliktir.

² Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage By Sea, 2002

³ **İlgin**, C. Özlem, Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:6, S. 12, Güz 2007/2, s. 251.

⁴ Deniz Hukuku Derneği; Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaretine Ayrılan Dördüncü Kitabındaki Hükümlerin Değiştirilmesine Dair Tasarı Taslağı, Nisan 2002 (özel sayı).

I. TÜRK HUKUKUNDAKİ DURUM

Türkiye’de deniz yolu ile yolcu taşımalarında yabancı unsurlu bir ihtilaf çıktığında, taraflar hukuk seçimi yapmamışlarsa, taşıyanın sözleşmenin kuruluş anındaki işyeri veya yerleşim yeri hukuku uygulanır. Ancak halin şartlarına göre, sözleşme ile daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması halinde sözleşme, bu hukuka tabi olur (MÖHUK m. 24/4)⁵.

A. YOLCUNUN BAGAJININ ZIYAA VEYA HASARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK

1. TAŞIYANIN AKDİ SORUMLULUĞU

a. Şartları

Taşıyanın akdi sorumluluğundan bahsedebilmemiz için, bagajın kaptan veya bu işe memur edilen kişiye teslim edilmiş olması, taşıyanın veya yardımcılarının kusurlu hareketi bulunması, bagajın zarar görmüş olması ve zarar ile kusur arasında illiyet bağı olması gerekir.

i. Bagajın Kaptana veya Bu İşe Memur Edilen Kişiye Teslim Edilmiş Olması

TTK. m. 1128/ f. 2 uyarınca, taşıyanın bagajın zıyaından veya hasarından sorumlu tutulması, bagajın kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınmış olması şartına bağlıdır. Dolayısıyla teslim edilmeyen kabin bagajı ve el çantasının zıyaa veya hasara uğraması taşıyıcının akdi sorumluluğunun kapsamına girmemektedir. Kanunkoyucu düzenlemeyi yaparken, bir kimsenin hakimiyeti altında olmayan eşyayı özenle koruyamayacağı ilkesini esas almıştır. Bu eşyalar yolcunun hakimiyet alanındadır, haliyle muhafazası ancak yolcudan beklenebilir. Ancak yolculuk sırasında yolcunun zilyetliğinde bulunan bu eşyaların, gemiye alınması veya gemiden çıkarılması sırasında, kaptan veya bu işe memur edilen kişiye teslim edilmesi gerekiyorsa, yolcuya teslim

⁵ Ilgın, s. 234.

edilene kadar geçen süre zarfında gerçekleşen hasar veya zıya taşıyanın akdi sorumluluğuna dahildir⁶. Zira bu sürede eşyalar taşıyanın hakimiyet alanındadır.

Yolcunun kıymetli eşya, sanat eseri, para ve kıymetli evrak bulundurması halinde, taşıyanın akdi sorumluluğunun doğabilmesi için, malın cins ve kıymetinin teslim sırasında kaptana veya bu işe memur edilen kişiye bildirilmesi gerekir.

Taşıyanın ölüm veya cismani zarar halindeki mükellefiyetleri başlıklı TTK. m. 1130/ f.2 uyarınca, ölen yolcunun bagajlarının muhafaza edilmemesi sebebiyle menfaatleri zedelenen mirasçılar, taşıyanın akdi sorumluluğuna dayanabilirler⁷. Burada tazmin edilmesi gereken zarar nitelik itibariyle yolcunun uğradığı zarar değildir. Üçüncü kişinin zararının tazmin edilmesi söz konusudur.

ii. Kusur

Yolcunun gemiye getirdiği bagajına ilişkin kuralları düzenleyen TTK m. 1128'in, yaptığı atıflar dolayısıyla, taşıyan hem kendi kusurundan hem de gemi adamlarının kusurundan sorumlu olacaktır. Diğer bir deyişle taşıyanın, bagajın zıyaı veya hasarından doğan sorumluluğu kusura dayanan bir sorumluluktur.

TTK m. 1061' e yapılan atıf nedeniyle taşıyan, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle mükelleftir. Dolayısıyla taşıyan, bagajın yolculuk boyunca iyi bir şekilde muhafazasını tein etmekle yükümlüdür. Taşıyanın bu yükümlülüğüne aykırı davranması halinde kusurun mevcudiyeti kabul edilir. Burada kusurun kast veya ihmal niteliği taşınması önem arz etmemektedir. Yükümlülüğe aykırı davranış, kusur şartının varlığını gösterir ve taşıyanın sorumluluğu doğar⁸.

⁶ **Çetingil**, Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara, 1985, s. 152.

⁷ **Can**, Mertol, Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara, 2001, s. 82.

⁸ **Can**, s. 83.

TTK m. 1062'ye yapılan atıf sebebiyle taşıyan gemi adanlarının kusurlarından da sorumlu olacaktır. Aslında TTK m. 1062'nin uygulama alanı bulup bulmayacağı konusunda kesinlik yoktur. Çünkü TTK m. 1128/f. 2'de '*...1061, 1063 üncü ve 1065-1068 inci maddeler hükümleri tatbik olunur*' denilmiştir. Bir görüşe göre⁹ madde lafzen incelendiğinde 1061 ve 1063 arasında virgül kullanılmış olması sebebiyle 1062'nin uygulanmaması gerekir. Bu görüşe göre¹⁰, kastedilen 1061 ve 1063 arasındaki maddelerin uygulanmasıysa, virgül (,) yerine çizgi (-) konulmuş olması gerekirdi. Dolayısıyla TTK m. 1062 yerine genel hükümlerin uygulanması gerekir. Bizim de katıldığımız diğer görüşe göre¹¹ ise, TTK m. 1128'in uygulanması gerekir. Nitekim TTK m. 1128'in mehzını teşkil eden Alman Ticaret Kanunu'nun 673. maddesinde, TTK m. 1062'ye karşılık gelen 607. maddeye de atıf yapılmıştır. Bu nedenle kanun koyucunun maddi hata yapmış olduğunu kabul etmek ve taşıyanın gemi adamlarının kusurundan sorumlu olduğunu kabul etmek gerekir. Ayrıca kanun koyucu, taşıyanın sorumluluğunun çok geniş olmaması için TTK m. 1062/f. 2'de '*zarar geminin sevk veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin veya yangının neticesi olduğu takdirde taşıyan yalnız kendi kusurundan mesuldür*' demiştir. TTK m. 1062'nin uygulanmayacağını söylemek, yük taşıyandan çok da farklı olmayan yolcu taşıyanın bu imtiyazdan yararlanmasını engelleyecektir.

Eşya taşımalarında TTK m. 1062 incelenirken doktrinde teknik kusur, ticari kusur ayrımı yapılmaktadır. Bu ayrımı yolcu taşımaya uygulayacak olursak, teknik kusur geminin sevk ve idaresine ilişkin kusurları davranışları, ticari kusur ise yolcu tarafından teslim edilen bagajın muhafazası için gerekli olan dikkat ve ihtimamın gösterilmemesi olarak kendini gösterecektir. Bu farklılık dışında TTK m. 1062'den doğan diğer uygulamalar, örneğin ticari kusur karinesi veya teknik kusur karinesi, yolcu taşımaları için de aynı şekilde uygulama alanı bulacaktır. Taşıyanın TTK m. 1062'den kaynaklanan sorumluluğu *Çetingil*'e göre, ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur¹². Ancak *Can*'a

⁹ **Doğanay**, İsmail, *Denizde Yolcu Taşıma Mukavelesi*, Yargıtay Dergisi, 1976, s. 133.

¹⁰ **İlgin**, s. 244.

¹¹ **Çetingil**, *Sempozyum*, s. 153; **Can**, s. 84.

¹² **Çetingil**, *Sempozyum*, s. 154.

göre taşıyanın kendi adamları ve gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu, BK m. 100'e benzer bir sebep sorumluluğu halidir¹³.

Belirtmek gerekir ki akdi sorumluluğun ihlalinden bahsedebilmek için kural olarak ihlalin taşıyanın bünyesinde meydana gelmesi gerekir. Zira akdin nisbi özelliği vardır. Ancak uygulamada taşıyan ve yolcular çoğunlukla hiç karşılaşmamaktadırlar. Sözleşmenin kurulması dahi yolcu ile taşıyanın adamları arasında gerçekleşmektedir. Bu itibarla *Can*'ın¹⁴ sistemetiğine katılıyor, bu nedenle akdi sorumluluk içerisinde değerlendirilmesi gerektiğine inanıyoruz.

Taşıma işinin, fiili (alt) taşıyana bırakılması halinde bir grup yazara göre¹⁵ taşıyan, borcun ifasına yardımcı olarak katılan şahısların verdikleri zararları düzenleyen BK m. 100 uyarınca sorumlu olacaktır. Diğer görüşe göre¹⁶, fiili taşıyan ve adamları asıl taşıyanın ifa yardımcılarıdır. Bu sebeple taşıyan, bunların fiillerinden TTK m. 1062 uyarınca sorumlu olacaktır.

iii. Zarar

Taşıyanın TTK m. 1128'den kaynaklanan sorumluluğu bagajın zıyı veya hasarı halinde ortaya çıkmaktadır.

Bagajın zayi olması, malin cismen yok olmasını yahut mal cismen mevcut olsa dahi ondan istifade etmenin mümkün olmamasını ifade eder. Bu anlamda, örneğin kırılma halinde malın zayi olmasında bahsedilir. Sonuçta elde kalan enkazın yolcuya verilmesi bagajın iadesi olarak değerlendirilemez¹⁷. Bagajın zayi olması, yolcuya teslim edilememesi sonucunu doğurur. Burada bagajın teslim edilememesi durumu sürekli olmalıdır. Geçici olarak teslim edilmemesi hali, bagajın zayi olması ile aynı sonucu

¹³ *Can*, s. 85.

¹⁴ Taşıyanın yardımcılarının veya gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğun akdi sorumluluk içinde değerlendirilmesi için bkz. *Can*, s. 83.

¹⁵ *Çağa*, Tahir, *Deniz Ticaret Hukuku*, C. II, 5. Bası, İstanbul 1995, s. 160; *Sözer*, Bülent, *Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler*, *BATIDER*, Aralık 1987, C. XIV, S. 2, s. 101.

¹⁶ *Can*, s. 85.

¹⁷ *Can*, s. 86.

doğuraz¹⁸. Bagajın geç tesliminden doğan zararlar BK m. 96 vd. hükümlerine göre tazmin edilir¹⁹. Bagajın geçici olarak teslim edilememesi durumunda, geçici süre makul değilse yolcunun zararının gerçekleştiği kabul edilir²⁰. Ancak, örneğin bagajı yanlışlıkla kendi bagajı sanarak alan kişinin geri getirmesi halinde, bagajın ele geçirilmiş olduğu, dilerse tazminatın iadesi karşılığında teslim edilebileceği, yolcuya bildirilmelidir. Burada tazminatın iadesi ile birlikte bagajın alınması yolcunun insiyatifindedir.

Bagajın hasarı, malın kıymetini azaltan bir zararın varlığı halinde gündeme gelecektir. Burada mal cismen mevcut olmakla birlikte, kısmen yanma veya lekelenme gibi bir nedenle kötüleşmiştir. Yolcu bagajını hasarlı hali ile teslim alır. Diğer yandan hasar, malın iktisadi değerini tamamen veya büyük ölçüde kaybetmesi sonucunu doğuruyorsa, yolcudan bagajı teslim almasını beklemek hakkaniyete aykırı olacaktır. Dolayısıyla malın değerini sıfıra indiren hasarın zayi hükmünde olduğu kabul edilmektedir²¹.

iv. İliyet Bağı

Taşıyanın sorumluluğundan bahsedebilmek için yolcunun zararı ile taşıyanın veya taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışı arasında uygun illiyet bağı olmalıdır. TTK m. 1061 ve 1063’de yer alan, illiyet bağı kesen haller, TTK m. 1128’in atfı sayesinde burada uygulama alanı bulacaktır. Buna göre taşıyan, aksi yolcu tarafından ispat edilmedikçe, bagajı oluşturan eşyaya denizin veya geminin işlemesine elverişli diğer suların tehlike ve kazalarından; harp olaylarından, karışıklık ve ayaklanmalardan, amme düşmanlarının hareketlerinden, yetkili makamın emirlerinden veya karantina tahditlerinden; mahkemelerin el koyma kararlarından; grev, lokavt veya diğer çalışma manilerinden; bagaj sahibi yolcunun ve onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin hareket veya ihmallerinden, denizde can ve mal kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden dolayı arız ola zıya veya hasar ile bagajı oluşturan eşyada hacim ve artı itibarıyla kendiliğinden meydana gelen eksilmelerden veya bu eşyanın gizli ayıbından

¹⁸ Arkan, Sabih, Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler, BATIDER, 1983, C. XII, s. 23.

¹⁹ Çağa, s. 118; Yazıcıoğlu, Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu, Deniz Hukuku Dergisi, S. 2-3, s. 94.

²⁰ Can, s. 86.

²¹ Arkan, s. 24.

yahut kendisine özgü tabii cins ve mahiyetinden kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir.

b. Sınırları

i. Miktar Bakımından

Bagajı zayi olan veya hasara uğrayan yolcu maddi ve manevi zarar uğrayabilecekse de TTK sadece maddi zararın tazminine ilişkin hükümler içerdiği için, bu kanuna dayanılarak manevi zararın talep edilmesi mümkün değildir²².

Eşya taşımalarında, yükün ziyaa ve hasarı halinde taşıyanın ödeyeceği tazminat miktarı TTK m. 1112 ve 1115 arasındaki hükümlere göre belirlenir. Ancak bagajın ziyaa ve hasarı için getirilen TTK m. 1128'de, m.1112 vd. hükümlerine atıf yapılmamıştır. Dolayısıyla TTK m. 1114'de yer alan sınırlama uygulama alanı bulmaz. Taşıyanın ödeyeceği tazminat miktarı, yolcunun bütün maddi zararlarını kapsar²³.

Tarafların Borçlar Hukukunun genel hükümleri çerçevesinde, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran veya tamamen ortadan kaldıran bir takım şartlar kabul etmiş olabilirler. *Çetingil*'e göre²⁴ yapılan anlaşma geçerlidir. Ancak *Can*²⁵, sözleşme kurulurken taşıyanın yolcuya nazaran daha güçlü durumda olmasından hareketle, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran veya tamamen ortadan kaldıran şartların geçerliliğine daha temkinli yaklaşılması gerektiği belirtmiştir. Yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması halinde uygulanacak olan TTK m. 766'ya göre, kara taşımalarında sorumluluğu sınırlandıran veya ortadan kaldıran şartlar geçersiz olacaktır. Yazara göre, bu düzenlemenin bagajın ziyaa veya hasarı halinde de uygulanması gerekmektedir. Kanaatimizce TTK m. 766'nın uygulanması daha hakkaniyetli olmakla birlikte, atıf yapılmamasına rağmen maddenin uygulanacağını söylemek, kanuni düzenlemenin aşılması anlamına gelecektir.

²² **Can**, s. 87. *Can* bu görüşünü TTK m. 1128/ f. II, c. II'ye dayandırmaktadır.

²³ **Kender**, **Rayegan/Çetingil**, **Ergon**, **Deniz Ticareti Hukuku**, 11. Baskı, İstanbul, 2009, s. 172; **Doğanay**, s. 133.

²⁴ **Çetingil**, **Sempozyum**, s. 154.

²⁵ **Can**, s. 90.

ii. Konu Bakımından

Taşıyan donatan veya donatan gibi sorumlu olan kişilerden ise:

Taşıyanın aynı zamanda donatan veya donatan gibi sorumlu kişilerden olması halinde bagajın zıyaa veya hasarından doğan sorumluluğu, donatanı sorumluluğu hakkındaki hükümlere tabi olacaktır. Bu anlamda taşıyanın sınırlı ayni sorumluluğu mevcuttur. Yani taşıyanın sorumluluğu, kural olarak yolcunun zararlarının doğduğu olculuk bakımından, kendisinin deniz servetini teşkil eden malvarlığı ile sınırlıdır (TTK m. 948). Yolcu, taşıyanın diğer malvarlığı unsurlarına başvuramaz. Burada taşıyanın deniz serveti, o taşıma işinde kullanılan gemi ve teferruatı ile tüm yolculardan alınan taşıma ücretlerinin tamamı veya bunların yerine geçen kıymetlerden ibarettir²⁶.

Genel kural taşıyanın sınırlı ayni sorumluluğu olmakla birlikte, sınırlı şahsi sorumluluğu da gündeme gelebilir. Söyle ki, taşıyanın sınırlı ayni sorumluluğunun mevcut olduğu durumlarda, alacaklı aynı zamanda gemi alacaklısı haline de haizdir. Ancak gemi alacaklısı hakkının kendilerine tanıdığı rehin hakkının ortadan kalktığı kimi hallerde, taşıyanın sınırlı şahsi sorumluluğu söz konusu olur. Bu halleri kısaca belirtmek gerekirse:

- TTK m. 1246 ve 1247 uyarınca, gemi alacaklısı hakkına sahip olan kişilerin gemi üzerindeki kanuni rehin hakları, geminin satılması nedeniyle ortadan kalkmış ve taşıyan satış bedelini tahşil etmişse, taşıyan satış bedeli ile sınırlı olarak şahsen sorumlu olur. (TTK m. 1254)
- Yolcunun, taşıyana ödenecek olan taşıma ücretleri üzerindeki kanuni rehin hakkı, bu ücretlerin taşıyana ödendiği, yani taşıyanın kara servetine karıştığı ana kadar mevcuttur. Taşıyanın ücretleri tahsil ettiği zaman rehin hakkı ortadan kalkar ve taşıya ücret miktarları ile sınırlı olarak şahsen sorumlu olur. (TTK m. 1252)
- Taşıyan, yolcunun tazminat alacağını öğrenmiş ve fakat gemiyi yeni bir deniz yolculuğuna göndermişse, yolcunun gemi üzerindeki rehin hakkı ortadan kalkmaz. Ancak taşıyan, geminin ikinci yolculuğunun başındaki değerinin, gemi

²⁶ Can, s. 91.

alacaklıları arasındaki kanuni sıralamaya göre paylaşılması halinde ona düşecek olan miktar nisbetinde, ayrıca şahsen de sorumlu olur. (TTK m. 1255)

- Gemi alacağının teminatını teşkil eden şeyler zayi olmuşsa ve bunun sonucunda taşıyan tazminat almışsa, tazminat miktarı oranında şahsen sorumlu olur. (TTK m. 1256)

Son olarak, taşıyanın sözleşmenin ifasında kusuru varsa yani yolcunun bagajının ziyaa veya hasara uğraması taşıyanın kusurundan kaynaklanmışsa veya taşıyan yolcuya, bagajın zarara uğramadan iade edileceğini taahhüt etmişse, taşıyan tüm malvarlığı ile sorumlu olacaktır. Diğer bir deyişle, artık taşıyanın sınırsız şahsi sorumluluğu gündeme gelecektir. (TTK m. 948)

Taşıyan donatan veya donatan gibi sorumlu olan kişilerden değilse:

Taşıyan, yolcuların taşınması işini fiili (alt) taşıyana bırakmışsa, fiili taşıyan donatan sıfatına haiz olur. Dolayısıyla taşıyanın, donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerden istifade etmesi mümkün olmaz. Bu halde taşıyan, yolculara karşı tüm malvarlığı ile sorumlu olacaktır²⁷.

c. Tazminat Davası

TTK m. 1128'de, bagajın zayi olması veya hasara uğraması halinde 'dava açma yetkisi' bagaja sahip olan ve yolcu sıfatına haiz olan kişiye tanınmıştır. Dolayısıyla kaçak yolcular, gemi adamları, ve gemide bulunan diğer personel bu maddeye dayanarak tazminat davası açamazlar.

TTK m. 1128/f. II, bagajın ziyaa ve hasarından taşıyanın sorumlu olduğunu düzenlemektedir. Yani dava kural olarak taşıyana karşı açılır. Ancak taşıma sözleşmesi acenta vasıtasıyla yapılmışsa, dava acentaya karşı da açılabilir.

²⁷ Can, s. 93.

Tazminat davasında ‘zararın ispatı’ davacıya düşer. Çünkü taşıyanın akdi sorumluluğu söz konusudur. Ancak, ispat yükü berilimli koşulların varlığı halinde yer değiştirebilir. Şöyle ki, TTK m.1128’in m. 1066’ya yaptığı atıf dolayısıyla yolcunun ihbar külfeti mevcuttur. Yolcunun zararın varlığını taşıyana bildirmesi ile birlikte, ayrıca zararını ispat etmekle yükümlü tutulmayacaktır. TTK m. 1066 uyarınca, yolcu ihbarın varlığını, zıya ve hasar haricen belli ise bagajın teslim anında, haricen belli olmaması halinde bagajın tesliminden itibaren 3 gün içerisinde yazılı şekilde taşıyana veya temsilcisine bildirmekle yükümlüdür. Ancak her iki tarafın iştirakiyle mahkeme veya yetkili makam yahut eksper tarafından tespit olunmuşsa yolcunun ihbar yükümlülüğü ortadan kalkar. Yolcu bildirim yükümlülüğüne uymazsa karine olarak baajın aynen teslim edildiği kabul edilir. Ancak yolcu geçerli bir delil ile bu karinenin aksini ispat edebilir.

‘Kusurun ispatında’ ise ihbar yükümlülüğü yerine getirilmişse, taşıyan zararın kendisinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan kaynaklanmadığını ispatlamalıdır. Bu itibarla taşıyıcı anlaşıl原因an sebepten doğan zararlardan da sorumludur²⁸. Ancak zararın varlığı ihbar edilmemişse kusurun varlığının ispatı yolcuya düşer²⁹. Çünkü zararın varlığı sonradan ispatlanırsa dahi, bunun taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten kaynaklandığı kabul edilir³⁰.

‘Zamanaşımı süresi’ ise, TTK m. 1128’in atfı nedeniyle m. 1067’ye göre belirlenir. Düzenlemeye göre süre bir yıldır. Bu bir yıllık hak düşürücü süre, tazminat hakkına ilişkin şahsi talep hakkı için öngörülmüştür. Zamanaşımı süresi bagajın hasara uğramasından doğan alacaklarda teslim tarihinden, zıyaından doğanlar da ise teslim edilmeleri gereken tarihten itibaren işlemeye başlar (TTK m.1261/b. 3). Yolcunun, bagajın zıyaından veya hasarından doğan gemi alacaklısı hakkının tabi olduğu zamanaşımı süresi TTK m. 1259 vd. hükümlerine göre tayin edilir³¹.

²⁸ Hgın, s. 242.

²⁹ Çetingil, Sempozyum, s. 153.

³⁰ Can, s. 95.

³¹ Can, s. 96-99.

2. TAŞIYANIN AKİT DIŞI SORUMLULUĞU

Taşıyanın akdi sorumluluğu, bagajın kaptan veya bu işe memur edilen kişiye teslim edilmiş olması halinde söz konusu olur. Yolcunun bu kişilere bagajını teslim etmemesi halinde ise akid dışı sorumluluğu mevcuttur³².

a. Taşıyan Aynı Zamanda Donatan veya Donatan Gibi Sorumlu Olan Kişilerden İse

Bagajın zıya veya hasara uğraması taşıyanın kusurundan kaynaklanmış ise, taşıyan BK m. 41 vd. düzenlenen haksız fiil hükümleri uyarınca sorumludur. Dolayısıyla zararın ve taşıyanın kusurunu ispat yükü yolcunun üzerindedir³³. Ayrıca yolcu, gemi alacaklısı hakkına da sahip olamayacaktır³⁴ (TTK m. 1235).

Bagajın zıya veya hasarı gemi adamlarının kusurundan kaynaklanmışsa, TTK m. 947 uyarınca taşıyan, gemi adamlarının sadece görevlerini ifa ederken gerçekleştirdikleri kusurlu hareketleri ile yol açtıkları zararlardan sorumludur. Görevin ifası dışında meydana gelen zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Zararın ve kusurun varlığını ispat yükü yolcunun üzerindedir³⁵. Ayrıca taşıyanın sorumluluğu gemi ve tüm yolculardan aldığı taşıma ücretleri ile sınırlıdır (TTK m. 948).

Taşıyanın, gemi adamlarının görevini ifa sırasındaki kusurundan kaynaklanan sorumluluğunda, istihdam edenin sorumluluğunu düzenleyen BK m. 55 uygulama alanı bulmayacaktır³⁶. Çünkü donatanın sorumluluğu kural olarak sınırlı ayni iken, istihdam edeninki sınırsız şahsi sorumluluktur. BK m. 55 kusursuz sorumluluk hali iken, burada gemi adamlarının kusurlu olması şartı aranmaktadır³⁷. Ayrıca BK m. 55' de gerekli

³² Zeyneloğlu, Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1980, s. 229.

³³ Çetingil, Sempozyum, s. 152.

³⁴ Can, s. 100.

³⁵ Çetingil, Sempozyum, s. 153.

³⁶ Yarg. Tic. D., 8.4.1965 T., 5865 E., 1308 K. (Eriş, s. 247'den naklen)

³⁷ Kalpsüz, Turgut, Donatanın Akid Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara, 1983, s. 71.

dikkat ve özeni göstermiş olsa dahi zararın önlenemeyeceğinin ispatı ile sorumluluktan kurtulabileceği düzenlenmişken, taşıyıcı için bu şekilde bir kurtuluş beyinesi söz konusu değildir.

Diğer yandan donatanın, gemi adamlarının kusurlu olmayan davranışlarından veya vazifeli olmadıkları esnada işledikleri kusurdan kaynaklanan zararlarda sorumluluğa uygulanacak hükümler tartışmalıdır. Bir görüşe göre³⁸, BK m. 55 gereğince sorumluluk doğacaktır³⁹. Çünkü, TTK m. 948/f. I'e göre belirleme yapılması halinde, TTK m. 947 hükmü bertaraf edilmiş olur⁴⁰. Diğer görüşe göre⁴¹, sorumluluğun kapsamı TTK m. 948/f. I'e göre tayin edilmelidir. Zira BK m. 55'in uygulanması halinde, gemi adamlarının kusurundan kaynaklanmayan zararlardan dolayı donatala daha ağır bir sorumluluk yüklenmiş olur.

b. Taşıyan Donatan veya Donatan Gibi Sorumlu Kişilerden Değilse

Taşıyan donatan veya donatan gibi sorumlu kişilerden değilse ve zıyaa veya hasar taşıyanın kusurundan kaynaklanmışsa, taşıyan BK m. 41 vd. hükümleri uyarınca sorumlu olacaktır. Zıyaa ve hasarın gemi adamlarının kusuru nedeniyle ortaya çıkması haline ise taşıyan BK m. 55 uyarınca sorumlu olacaktır⁴². Ancak fiili (alt) taşıyanın yada onun adamlarını kusuru sonucu zıyaa veya hasar doğmuşsa artık taşıyan bu zarardan sorumlu olmayacaktır. Diğer bi ifade ile, asıl taşıyan, fiili taşıyan ve adamlarının akde ilişkin olmayan kusurlarından sorumlu tutulamaz⁴³.

³⁸ **Hirsch**, Ernest, Ticaret Hukuku Dersleri, İstanbul, 1948, s.798; **Çağa**, s. 113; **Eriş**, Gönen, Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, C. III, Ankara, 1990, s. 262.

³⁹ Y. 11. HD., 30.12.1985 T., 6142 E., 7441 K.

⁴⁰ **Kalpsüz**, Sempozyum, s. 74.

⁴¹ **Sözer**, s. 158.

⁴² **Can**, s. 103.

⁴³ **Can**, s. 104.

B. YOLCUNUN ÖLÜMÜNDEN VEYA CİSMANİ ZARARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK

TTK m. 1130 taşıyana, yolcuları sağ ve salim olarak varma limanına ulaştırma mükellefiyeti getirmiştir. Taşıyanın bu mükellefiyete aykırı davranışı sonucu yolcu ölür veya cismani zarar uğrarsa, tazminat ödenmesi gerekir. TTK m. 1130'un atfı dolayısıyla tazminatın belirlenmesinde, kara taşımalarında taşıyıcının mesuliyetini düzenleyen TTK m. 806; sorumsuzluk şartlarının geçerliliğine ilişkin TTK m. 766 uygulama alanı bulacaktır. Ayrıca belirtmek gerekir ki taşıyanın buradaki sorumluluğu, akdi sorumluluktur⁴⁴.

1. SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

Sorumluluğun şartları, bayağı zıya ve hasarındakine benzer şekilde zarar, kusur ve illiyet bağı olarak karşımıza çıkmaktadır.

a. Zarar

Zarar olgusu, yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması şeklinde meydana gelir. Kural olarak sorumluluğun varlığından bahsedebilmemiz için zarar doğması gerekmektedir de TTK m. 806'da zarar vuku bulmasa da taşıyanın sorumluluğunu doğuran bir takım haller belirlenmiştir.

i. Yolcunun Ölümü Halinde

TTK m. 806 ve m. 1130'da yolcunun ölümü halinde yakınlarının tazminat talep edebileceği düzenlenmiş ancak zararın niteliği belirtilmemiştir. Bu nedenle tazminata dahil olan kalemlerin belirlenmesinde BK m. 45 ve 47 arasında yer alan düzenlemelerin uygulanması gerekir⁴⁵. Buradan hareketle, yolcunun ölmesi halinde maddi tazminat olarak def'in masrafları, yolcunun ölümü sonradan gerçekleşmişse ölüm anına kadarki tedavi masrafları ve çalışma gücünün kaybının sebep olduğu zararlar, ayrıca ölen kişinin yakınlarının ölenin yardımlarından mahrum kalması halinde destekten yoksun kalma

⁴⁴ Doğanay, s. 135.

⁴⁵ Can, s. 108.

tazminatı ödenmesi gerekir⁴⁶. Yolcu yakınlarının manevi tazminata hak kazanıp kazanmadığı ise madde metninden anlaşılammaktadır. Ancak doktrinde, maddi zarara ek olarak BK m. 49 dahilinde manevi zararın da tazmin edilmesi gerektiği kabul edilmektedir⁴⁷.

ii. Yolcunun Cismanı Zarara Uğraması

Yolcunun cismani zarara uğraması ile kastedilen yaralanma, saktlanma vb. nedenlerle vücut tamlığı veya sıhhatinin bozulmasıdır. Bu hallerde yolcu, BK m. 46 ve 47 uyarınca maddi ve manevi tazminata hak kazanır. Ancak tazminata hükmedilebilmesi için safi cismani zararın varlığı yeterli değildir. Kişinin maddi veya manevi zarara uğraması da gerekir.

BK m. 46'da yer alan maddi tazminatın kapsamına zarar sonucu ortaya çıkan tam veya kısmi çalışma gücü kaybı dolayısıyla uğranılan zararlar, yolcunun geleceğini etkileyen bazı mahrumiyetler yaşaması nedeniyle meydana gelen zararlar, tedavi ve muayene masrafları tazmin edilmelidir⁴⁸.

iii. Taşıyanın Sorumluluğu İçin Zararın Geremediği Haller

TTK m. 806'ya göre, aşağıda belirtilen hallerde taşıyan⁴⁹, zarar ispat edilmese dahi bilet parasının üç misli tazminat ödemek zorundadır.

- Taşıyan bilete belirtilen yeri başkasına vermişse
- Bilette belirtilen gemi yerine başka bir gemi sefere tahsis edilmişse
- Geminin belirli saatten önce hareketi sebebiyle yolcu yerleşememişse
- Gemide halin gerekli kıldığı sıhhi yardım malzeme ve ilaçları bulunmuyorsa

⁴⁶ Destekten yoksun kalma tazminatı için bkz. **Eren**, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 9. Bası, İstanbul, 2006, s. 719-728.

⁴⁷ **Zeyneloğlu**, s. 246.

⁴⁸ **Oğuzman**, M. Kemal/Öz, M. Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Bası, Vedat, İstanbul, 2009, s. 557-563.

⁴⁹ TTK m. 806 kara taşımaları için düzenlenmiştir. Dolayısıyla madde metninde 'taşıyıcı' kelimesi kullanılmıştır. Ancak inceleme yolcu taşımaları açısından yapıldığı için metinde 'taşıyan' kavramını kullanmayı tercih ediyoruz.

Bunlara ek olarak yolcu, yukarıda belirtilen miktarın karşılamadığı munzam zararı talep edebilecektir. Ayrıca yukarıdaki hallerde bilet ücretinin üçmisli taminata hak kazanmanın yanı sıra BK m. 96 vd. hükümleri uyarınca uğradığı zararın tazminini de talep edebilir⁵⁰.

b. Kusur

Yolcunun ölümünden veya cismani zarara uğramasından doğan sorumluluk, kusur sorumluluğu halidir. Ancak kusurun kimin bünyesinde gerçekleştiğine göre ayırım yapmak gerekir.

i. Taşıyanın Kendi Kusuru

Yolcuyu sağ ve salim olarak taşıma yükümlülüğü, bünyesinde taşıyana gerekli bütün önlemleri alma sorumluluğu yükler. Taşıyanın gerekli önlemleri alıp almadığı, TTK m. 1061 kıyasen uygulanarak, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı gösterip göstermediğine bakılarak belirlenir⁵¹. Kusurun kast veya ihmal derecesinde olup olmadığı önem taşımaz.

ii. Taşıyanın Yardımcılarının veya Gemi Adamlarının Kusuru

TTK m. 806 uyarınca, taşıyanın yardımcıları veya gemi adamlarının kusuru neticesinde yolcu ölmüş veya cismani zarara uğramışsa taşıyanın sorumluluğu doğar. Taşıyanın buradaki sorumluluğu, yardımcıların veya gemi adamlarının her türlü kusurunu kapsamaktadır. Ancak kusurlu fiil, görevlerini ifa ederken gerçekleştirdikleri sırada meydana gelmiş olmalıdır.

⁵⁰ Y. 11. HD. 4.11.1980 T., 3736 E., 5048 K.

⁵¹ **Can**, s. 113.

Fiili taşıyanın veya yardımcılarının kusuru halinde ise bir görüşe göre⁵², taşıyan TTK m. 806 çerçevesinde sorumlu olacaktır. Diğer görüşe göre⁵³, taşıyanın sorumluluğu BK m. 100 hükmünden kaynaklanmaktadır.

c. İlliyet Bağı

Taşıyanın sorumluluğunun doğabilmesi için, meydana gelen zarar yani ölüm veya cismani zarar, taşıyanın veya onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışı neticesinde meydana gelmiş olmalıdır. Dolayısıyla taşıyan, kusurlu davranışın kendisinden veya yardımcılarından kaynaklanmadığını ispat ederse sorumluluktan kurtulacaktır (TTK m. 806/f. II).

2. SORUMLULUĞUN SINIRI

Taşıyan donatan veya donatan gibi sorumlu kişilerden ise TTK m. 1130/f. I uyarınca, sınırlı aynı sorumluluğu vardır⁵⁴. Ancak donatan veya donatan gibi sorumlu kişilerden değilse şahsi sorumluluğu gündeme gelecektir.

TTK m. 1130'un m. 766'ya yaptığı atıf uyarınca, tarafların önceden kabul ettikleri, taşıyanın sorumluluğunu hafifleten veya kaldıran bütün kayıt ve şartlar kural olarak hükümsüzdür. Ancak tarafların zararın doğumundan sonra anlaşmaları mümkündür.

3. TAZMİNAT DAVASI

a. Tarafları

TTK m. 1130'da dava açma yetkisi, yolcunun ölümü halinde bundan mağdur olan ailesine, cismani zarara uğraması halinde ise yolcuya tanınmıştır. Dolayısıyla kaçak yolcuların veya gemi adamlarının zarara uğraması halinde bu düzenlemeye dayanılarak

⁵² Çetingil, Sempozyum, s. 144.

⁵³ Okay, M. Sami, Deniz Ticareti Hukuku, C. II, 1971, s. 262.

⁵⁴ Y. 11. HD., 27.11.1981 T., 4302 E., 5025 K.

dava açılmaz. Zarardan sorumlu olan kişi taşıyan olduğundan davalı sıfatı taşıyana aittir. Ancak taşıma sözleşmesi acenta eliyle yapılmışsa, acentaya karşı da dava açılabilir.

b. İspat Yüğü

Davada zararın varlığını ispat iddia eden davacıya düşer. Ancak kusurun kendisinden veya sorumlu olduğu kişilerden kaynaklanmadığını ispat davalı taşıyana düşer⁵⁵. Diğer bir ifade ile taşıyan kusursuzluğunu ispat etmelidir⁵⁶.

Zarar çatma veya benzeri bir kaza neticesinde doğmuşsa taşıyan kazanın meydana gelmesinde kendisinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun olmadığını ispat etmelidir⁵⁷. Burada kaza kelimesi yalnız deniz kazası olarak değil, beklenmeyen zarar doğuran anormal olay şeklinde anlaşılmalıdır. Örneğin yangından doğan zararlar da kaza neticesinde doğmuş sayılmalıdır⁵⁸.

Yolcunun müterafik kusurunun ispatı ise taşıyana aittir⁵⁹. Yolcular yolculuk sırasında dikkatli hareket etmek zorundadır. Cismani zarar yolcunun dikkatsizliği sonucunda meydana gelmişse müterafik kusurun varlığından bahsedilir⁶⁰. Taşıyan müterafik kusurun varlığını ispat edebilirse tazminatta indirim yapılır⁶¹.

c. Zamaşıımı

TTK'da yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması halide açılacak tazminat davası için açıkça zamaşıımı süresi düzenlememiştir.

Cismani zarara uğrayan yolcu veya ölmesi halinde yardımından yoksun kalanlar gemi alacaklısı hakkına sahipirler (TTK m. 1235). Bu aynı talep hakkı için TTK m. 1259'da

⁵⁵ Çetingil, Sempozyum, s. 145.

⁵⁶ Aksi görüş için bkz. Doğanay, s. 137.

⁵⁷ Çetingil, Sempozyum, s. 146.

⁵⁸ Ilgın, s. 243, dn. 20.

⁵⁹ Can, s. 117.

⁶⁰ Çetingil, Sempozyum, s. 148.

⁶¹ Okay, M. Sami, Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları, Notlu ikinci Bası, Ankara, 1963, s. 556.

bir yıllık zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Donatan veya gemi adamlarına karşı ileri sürülecek taplepler için de zamanaşımı süresi yine bir yıldır (TTK m.1260). Bu süreler ilgilinin zararı öğrendiği andan itibaren işlemeye başlayacaktır⁶².

Tazminat hakkı bulunan gemi alacaklısı hakkından feragat ederse veya kanuni rehin hakkı başka bir nedenle ortadan kalkarsa zamanaşımı süresi TTK m. 767 uyarınca bir yıldır⁶³. Ancak cismani zarar taşıyanın veya adamlarının ağır kusuru veya kastından kaynaklanıyorsa zamanaşımı süresi 10 yıldır⁶⁴.

Yolcunun bulunduğu geminin donatanından çatma hükümlerine göre tazmin talebinde bulunulması halinde, zamanaşımı süresi çatmanın vuku bulduğu tarihten itibaren iki yıldır.

C. FİİLİ TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

1. YOLCULARA KARŞI

Fiili taşıyan ile yolcular arasında akdi ilişkinin mevcut olmaması nedeniyle, akit dışı sorumluluk hükümleri devreye girecektir⁶⁵. Bu itibarla, yolcunun bagaj zararı, ölümü veya cismani zararı taşıyanın kusuru nedeniyle meydana gelmişse BK m. 41 vd. hükümlerine göre haksız fiil sorumluluğu uygulanır. Ancak yolcunun bagaj zararı, ölümü veya cismani zararı gemi adamlarının görevlerin ifa ederken işledikleri kusurdan kaynaklanmışsa, donatanın akit dışı sorumluluğu devreye girer. Yani donatanın sınırlı ayni sorumluluğu doğar.

Bagajın, kaptan veya bu işe memur edilmiş kişilere teslim edilmiş olması ve zıyaa veya hasara uğraması halinde yolcu, gemi alacaklısı hakkına, böylece de fiili taşıyanın gemisi üzerinde kanuni rehin hakkına sahip olur (TTK m. 1235/f. VII). Burada tazminat alacağının borçlusunu taşıyandır. Ancak yolcu, taşıyanın zararı tazmin etmemesi halinde, alt

⁶² **Can**, s. 118.

⁶³ **İlgin**, s. 247. Aksi görüş için bkz. **Arkan**, s. 17.

⁶⁴ Yarg. İç. Bir. Büy. Gen. Kur., 20.12.1971 T., 1970/4 E., 1971/5 K.

⁶⁵ **Can**, s. 1104.

taşıyanın gemisinin satışını talep edebilir⁶⁶. Bu hükmün aynen uygulanması adaletsiz ve makul olmayan sonuçlar doğurmaktadır⁶⁷.

2. TAŞIYANA KARŞI

Taşıyan, fiili taşıyan veya onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu hareketi sonucu, bagajı zarara uğrayan veya cismani zarara uğrayan yolcuya ya da ölen yolcunun desteğinden yoksun kalanlara tazminat ödemek zorunda kalır. İşte bu noktada taşıyan ile fiili taşıyan arasındaki rücu ilişkisine TTK m. 1061 vd. hükümleri uygulanır. Zira TTK m. 1131'e göre, fiili taşıyan ile taşıyan arasındaki ilişkiye, navlun sözleşmeleri için getirilen hükümler uygulanacaktır. Yani TTK m. 1061 vd. hükümlerine gönderme yapılmıştır.

⁶⁶ Çetingil, Sempozyum, s. 156.

⁶⁷ Okay, Deniz Ticaret, s. 267; Ilgın, s. 245.

II. MİLLETLERARASI HUKUKTAKİ DURUM

Deniz yolu ile yolcu taşımalarını düzenleyen ve Milletlerarası hukukta yürürlüğe giren ilk çalışma 1974 tarihli, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşmedir⁶⁸. Bu sözleşme 1987 yılında yürürlüğe girmiştir. Daha sonra çeşitli ihtiyaçlar nedeniyle, bu sözleşmede değişiklik yapılmasını öngören 1976 tarihli Protokol ve 1990 tarihli Protokol hazırlanmıştır. Bu çalışmalarla da istenilen sonuca ulaşılamadığından 1974 Atina Sözleşmesine Ek 2002 Tarihli Protokol kabul edilmiştir.

2002 Protokolü m. 15/f. III'de 1974 Atina Konvansiyonu'nun bundan sonra 2002 tarihli yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyonu olarak anılacağı belirtilmiştir. Bu nedenle incelemeyi 2002 Protokolü üzerinden yapmaktayız.

2002 Protokolünde ve Tasarı'da yolcunun bedensel zararlarından veya bagaj zararlarından dolayı taşıyanın sorumlu olacağına ilişkin düzenlemeler emredici nitelik taşımaktadır. Yolcu veya ölümü halinde desteğinden yoksun kalanlar bu hükümlere göre tazminat davası açabileceklerdir. Başka bir milletlerarası sözleşmeye veya ulusal hukukun diğer düzenlemelerine dayanılarak tazminat talep edilmesi mümkün değildir. Dolayısıyla Borçlar Kanunu hükümlerine dayanılarak ayrı bir tazminat isteminde bulunulması sözkonusu değildir⁶⁹. Ancak belirtmek gerekir ki hükümler sadece bedensel zarar ve bagaj zararları için düzenlenmiştir. Dolayısıyla örneğin yolu taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemesinden doğan zararlar için mevzuatın diğer sorumluluk hükümlerine başvurulmasının önünde bir engel yoktur⁷⁰.

⁶⁸ 1974 Atina Konvansiyonu'na ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Kender**, Rayegan, Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşımalarına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu (Bildiriler - Tartışmalar), 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul.

⁶⁹ Ayrıca tazminat talep edilip edilemeyeceğine ilişkin tartışmalar için bkz. **Atamer**, Kerim, 2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, BATIDER, Haziran 2008, C. XXIV, S.3, s. 197.

⁷⁰ **Atamer**, s. 189.

A. YOLCUNUN ÖLÜMÜNDEN VEYA CİSMANİ ZARARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK

Yolcunun ölmesi veya cismani zarara uğraması halinde taşıyanın sorumluluğu, zararın nedenine göre farklılık arz eder. 2002 Protokolünde gemi kazası ve diğer kaza denilerek zarar nedenleri iki gruba ayrılmıştır.

1. GEMİ KAZASINDAN KAYNAKLANAN ZARAR

a. Taşıyanın Kusuru Yoksa

2002 Protokolü m. 3/f. I uyarınca yolcunun bedensel zararı gemi kazasından kaynaklanıyorsa taşıyan, kusur aranmaksızın sorumlu olacaktır. Hatta fiili taşıyanın veya fiillerindensorumlu olduğu kişilerin kusurlu olması yada özen borcunun ihlal edilmiş olması dahi aranmaz. Dolayısıyla doğrudan madde metninde belirtilmemiş olsa da taşıyanın sorumluluğunun tehlike sorumluluğu düzeyinde oluşu söylenebilir⁷¹. İşbu kusursuz sorumluluk hali TTKT m. 1256'da aynen korunmuştur.

Taşıyanın tehlike sorumluluğu mutlak değildir. Zira 2002 Protokolü m. 3/f. 1'de düzenlenen, gemi kazasında nedensellik bağına kesen hallerin varlığı durumunda taşıyanın sorumluluğu ortadan kalkacaktır. Maddeye göre şu hallerde nedensellik bağı kesilir ve taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmaz:

Gemi kazası,

- Savaş, terör, iç savaş, isyan nedeniyle veya
- İstisnai kaçınılmaz ve engellenmesi mümkün olmayan nitelikte bir doğa olayından yahut
- Üçüncü kişinin gemi kazasını meydana getirme kastıyla gerçekleştirdiği fiil veya ihmalden kaynaklanıyorsa.

Bu hallerin varlığını ispat yükü taşıyanın üzerindedir.

⁷¹ Atamer, s. 172.

Gemi kazası sonucu yolcunun bedensel zararı doğmuşsa taşıyanın sorumluluğu, zarar gören yolcu başına, her bir gemi kazası için 250.000 ÖÇH⁷² ile sınırlıdır. Diğer bir ifade ile, bedensel zarar görmüş olan her bir yolcu için, her bir olay başına 250.000 ÖÇH⁷³ tutarına kadar sorumludur. Bu tutar taşıyanın sorumluluğunun üst sınırıdır. Yani yolcunun zararı bu miktarı aşmıyor olsa bile taşıyanın sorumluluğu sadece bu bedel ile sınırlıdır. Ancak yolcunun zararı bu miktardan az ise taşıyan, ispat edilen gerçek zararı ödemekle yükümlüdür.

b. Taşıyanın Kusuru Varsa

Gemi kazasının meydana gelmesi taşıyanın kusurlu fiili neticesinde meydana gelmişse taşıyan 250.000 ÖÇH'yi aşan zarar miktarından da sorumlu olur. 2002 Protokolü m. 3'e göre, taşıyanın kusuru, taşıyanın adamlarının görevlerini ifa ettikleri sırada işledikleri kusurları da kapsar. Ayrıca taşıyan, fiili taşıyan ve onun adamlarının kusurlarından da sorumludur.

Gemi kazasının mevcudiyeti halinde kural olarak taşıyanın kusurlu olduğu varsayılır. Dolayısıyla kusurun varlığını ispat taşıyana aittir. Yani taşıyan, nedensellik bağıını kesen haller dışında kusuru olmasa dahi sorumlu tutulduğu için 250.000 ÖÇH'yi ödemekten kurtulamaz. Ancak kendisinin, adamlarının, fiili taşıyanın ve onun adamlarının kusuru bulunmadığını ispat ederse, bu miktarı aşan zararlardan sorumlu olmaz. Taşıyanın kusuru olsa dahil gemi kazası nedeniyle yolcunun bedensel zararı için ödenecek miktar 400.000 ÖÇH'yi geçemez. Taşıyanın kusur sorumluluğunda yer alan üst sınır TTKT m. 1262 'de düzenlenmiştir.

2. DİĞER KAZALARDAN KAYNAKLANAN ZARAR

Yolcunun bedensel zararı gemi kazasından değil, farklı bir olaydan, TTKT'de yer alan ifadesiyle 'kaza'dan kaynaklanıyorsa taşıyanın sorumluluğu, kusur sorumluluğudur.

⁷² Özel Çekme Hakkının (ÖÇH) Türk Lirası olarak karşılığı için bkz. www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.html

⁷³ 2002 Protokolü uyarınca, ÖÇH'nin ulusal paraya çevrilmesinde mahkeme kararının verildiği tarih veya tarafların kararlaştırdığı bir tarih varsa o tarih esas alınır. Ancak Tasarıda bu düzenlemeye yer verilmemiştir.

Gemi kazasında belirtildiği gibi burada da zarara yol açan olay taşıyanın, adamlarının, fiili taşıyanın veya onun adamlarının görevleri sırasında gerçekleştirdiği kusurlu fiillerden kaynaklanmışsa taşıyanın sorumluluğu doğar. Bu kişilerin kusurlu olduğunu ispat davacıya⁷⁴ aittir.

Taşıyanın kusuru ile meydana gelen kaza sonucunda yolcu bedensel zarara uğramışsa, 2002 Protokolü m. 7 uyarınca, taşıyanın sorumluluğu 400.000 ÖÇH'yi geçemez. Yolcuya ödenecek tazminat irat şeklinde belirlenirse, ödenecek tazminatın ana para değerinin toplamı 400.000 ÖÇH sınırını aşamaz. Bu düzenlemeye TTKT m. 1256/f. I, c. 2'de yer verilmiştir.

3. TAZMİNAT DAVASI VE GEMİ ALACAĞI

Tazminat davasında davalının deniz yolu ile yolcu taşıyan olduğuna, davacının bedensel zarara uğrayan yolcu olduğu konusunda şüphe yoktur. Yolcunun ölümü halinde desteğinden yoksun kalanlar ise yolcu taşıma sözleşmesine taraf değildirler. Ancak 2002 Protokolü m. 3'de ve TTKT m. 1256'da belirsiz özne kullanılmış, yani sınırlandırılmamıştır. Ayrıca 2002 Protokolü m. 14 ve TTKT m. 1268'de her alacaklının sadece bu hükümlere göre tazminat isteyebileceği kabul edilerek, destekten yoksun kalanların datazminat isteyebileceği kabul edilmiştir⁷⁵.

TTKT m. 1320 uyarınca, yolcunun uğradığı bedensel zararlardan doğan tazminat talepleri, kaza veya gemi kazasından kaynaklandığına bakılmaksızın gemi alacağı niteliği taşır. Tasarıdaki bu hüküm 1993 tarihli Gemiler Üzerindeki İmiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşmeden alınmıştır. Zira 2002 Protokolünde böyle bir düzenleme yer almamaktadır.

TTKT m. 1353'e göre, yolcunun ölümü veya uğradığı bedensel zararlar nedeniyle taşıyana yöneltilen talpeler, yolcu taşıma sözleşmesine dayandırılabilirse deniz

⁷⁴ *Atamer*'e göre, bu düzenlemeye karşılık gelen TTKT m. 1256/f. II, c. II'de yer alan davacı sözcüğü, alacaklı olarak anlaşılmalıdır. *Atamer*, s. 174

⁷⁵ *Atamer*, s. 175.

alacağıdır⁷⁶. Fiili taşıyanla yolcu arasındaki ilişki ise yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanmamakla birlikte 2002 Protokolünde ve Tasarıda taşıyan ile fiili taşıyan aynı rejime tabi tutulmuştur. Dolayısıyla taşıyanın ve fiili taşıyanın gemisi üzerinde deniz alacağının ileri sürülmesi mümkündür⁷⁷.

B. YOLCUNUN BAGAJININ ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUK

2002 Protokolünde bagajın zıyaa, hasarı veya gecikmesinden doğan zararlar tek bir terimde birleştirilerek ele alınmıştır. Taşıyanın bagajın zararından doğan sorumluluğu bagajın niteliğine göre farklılık arz etmektedir.

1. KABİN BAGAJININ ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUK

Sefer sırasında kabin bagajının zilyetliği yolcudadır. Bu nedenle 2002 Protokolü m. 3'de taşıyıcının kusur sorumluluğu düzenlenmiştir. Bagaj zararının, taşıyanın adamlarının kusuru veya fiili taşıyanın kusuru ya da onun adamlarının kusuru sonucu meydana gelmesi halinde, yolcunun bedensel zararından doğan sorumlulukta olduğu gibi yine taşıyıcının sorumluluğu doğar. 2002 Protokolün'e göre, zararın varlığı ve miktarını ispat yükü yolcu üzerindedir. Kusurun var olmadığını ispat ise taşıyıcı üzerindedir. Tasarıdaki düzenlemede ise ikili bir ayrıma gidilmiştir. Eğer gemi kazası sonucu zarar doğmuşsa, taşıyan, fiili taşıyan veya bunların adamlarının kusurunun varlığı esastır. Taşıyan sorumluluktan kurtulmak için kusurlu olmadığını ispatlamalıdır. Bagaj zararının gemi kazasından kaynaklanmadı haller için ise açık bir kural öngörülmemiştir. *Atamer*'e göre gemi kazası hali için getirilen düzenlemenin tersi kabul edilmelidir⁷⁸. Yani alacak hakkı doğan kişi taşıyanın, fiili taşıyanın veya adamlarının kusurlu olduğunu ispatlamalıdır.

Taşıyanın, kabin bagajının zararından doğan sorumluluğunun üst sınırı, 2002 Protokolü m. 8 ve TTKT m. 1263 uyarınca, her bir taşımada yolcu başına 2.250 ÖÇH'dir. Bu miktar yolcunun kabin bagajı için değerlendirilen tüm eşyaları için geçerlidir. Örneğin,

⁷⁶ Düzenleme, 1993 tarihli Gemiler Üzerindeki İmiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşmeden alınmıştır.

⁷⁷ *Atamer*, s. 176.

⁷⁸ *Atamer*, s. 178.

yolcunun yanında kabin bagajı olarak 2 adet valizi olsa dahi toplam tazminat miktarı 2.250 ÖÇH'yi geçmeyecektir. Yolcunun aracı içinde ya da üzerinde taşınan diğer bagaj, kabin bagajı kavramı kapsamında olmakla birlikte⁷⁹, bunların zararı halinde, araçların zararı hali için geçerli olan sorumluluk sınırı uygulanır. Yani araç içinde yada üzerindeki bagajın zararı halinde sorumluluğun üst sınırı 12.750 ÖÇH'dir.

2. TAŞIYANIN ZİLYETLİĞİNDEKİ BAGAJIN ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUK

Bagaj taşıyanın zilyetliğinde olsa dahi taşıyanın kusur sorumluluğu vardır. Yani, taşıyan, fiili taşıyan veya bunların yardımcılarının kusuru halinde taşıyanın sorumluluğu doğacaktır (2002 Protokolü m. 3-4, TTKT m. 1256-1257). Zararın kazadan veya gemi kazasından kaynaklanıp kaynaklanmadığı önem taşımamaktadır.

Genel kural taşıyanın kusurunun varlığıdır. Çünkü bagajın zilyetliği taşıyandadır. Sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan, kendisinin, fiili taşıyanın veya adamlarının kusuru olmadığını ispatlamalıdır. Zararın varlığını ispatı ise yine alacaklı üzerindedir (2002 Protokolü m. 3, TTKT m. 1256).

Taşıyanın zilyetliğinde bulunan bagajın zararından doğan sorumluluğun sınırı araçlar ve araç kapsamına girmeyen bagajlar için ayrı ayrı düzenlenmiştir.

- Gemide taşınan araç, araçiçerisinde veya üzerinde bulunan herhangi bir bagaj zarar görürse taşıyanın sorumluluğu her taşımada araç başına 12.750 ÖÇH ile sınırlıdır.
- Araç kapsamına girmeyen ve taşıyanın zilyetliğinde bulunan bagajlar için sorumluluğun sınırı her taşımada yolcu başına 3.375 ÖÇH'dir.

3. DEĞERLİ EŞYA NİTELİĞİNDEKİ BAGAJIN ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUK

⁷⁹ 2002 Protokolü m. 1/f. VI ve TTKT m. 1250/f. II uyarınca, yolcunun aracında bulundurduğu bagajı da kabin bagajı sayılır.

Değerli eşya niteliğindeki bagaj, yolcunun zilyetliğindeyse yani kabin bagajı kavramına dahilse taşıyanın sorumluluğu mevcut değildir. Düzenleme bu eşyaların değerli olmaları nedeniyle çalınma tehlikesinin varlığı ve taşıyanın hırsızlığı önlemesinin mümkün olmaması ile gerekçelendirilmiştir. Ancak bu şekildeki bir düzenleme kaza veya gemi kazası halinde taşıyanın sorumluluğuna gitmeyi engellemesi nedeniyle eleştirilmiştir⁸⁰.

Değerli eşya niteliğindeki bagaj taşıyanın zilyetliğindeyse, daha önce açıklanan⁸¹, taşıyanın zilyetliğindeki bagajın zararından doğan sorumluluk rejimi burada uygulama alanı bulur. Ancak burada taşıyanın sorumluluğu için iki koşulun varlığı gerekir. Bu koşullar:

- Taşıyan değerli eşyanın zilyetliğini almak zorunda değildir. Dolayısıyla taşıyan sadece kabul etmiş olduğu değerli eşyaya gelen zarardan sorumludur.
- Zarar meydana geldiği sırada değerli eşya taşıyanın zilyetliğinde olmalıdır. Yolcu eşyayı bir süreliğine almışsa ve zarar bu süreçte gerçekleşmişse artık, taşıyanın sorumluluğundan bahsedilemez.

2002 Protokolü m. 5 uyarınca,, değerli eşyanın zilyetliğinin taşıyanda olması halinde, sorumluluğun üst sınırı, bagajın zilyetliğinin taşıyanda olması hali ile aynıdır. Buna göre taşıyan her bir taşımada yolcu başına 3.375 ÖÇH miktarı ile sorumludur. Yolcu ile taşıyanın daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırmaları da mümkündür⁸².

4. BİLDİRİM

2002 Protokolü m. 15 ve TTKT m. 1269 ile yolcunun bagaj zararını yazılı olarak bildirmesi gerektiği düzenlenmiştir. Ancak burada bagajın zıyaa ve hasarından bahsedilmiştir. Dolayısıyla aslında bagaj zararı kavramına dahil olan gecikme zararlarında, bildirim yükümlülüğü olup olmadığı net değildir. *Atamer*'e göre, burada yolcu lehine yorum yapılmalı ve ihbare gerek olmadığı kabul edilmelidir⁸³.

⁸⁰ *Atamer*, s. 180.

⁸¹ Bkz. II, B, 2.

⁸² *Can*, s. 127.

⁸³ *Atamer*, s. 183.

Bildirim yolcu veya temsilcisi tarafından, yolcu ölmüşse ve bagajı hakkında çizelge tutulmuşsa, o çizelge uyarınca bagajı teslim alan kişi tarafından bildirimde bulunulmalıdır. Bildirim taşıyan veya temsilcisine yapılır. Kaptan, acente, karada yolcuları taşıyan görevliler ve bagajın yolculara iadesine çalışan görevliler taşıyanın temsilcileri dahilinde sayılacağından⁸⁴ bu kişilere bildirimde bulunulması da mümkündür.

2002 Protokolü m. 15 ve TTKT m. 1269'a göre, bagajın durumu teslim sırasında ortak bir incelemeye veya tespit işlemine konu edilirse, yazılı bildirim külfeti ortadan kalkacaktır.

Bagaj zararında bildirim süreleri duruma göre farklılık arz etmektedir. Bu süreler şunlardır:

- Kabin bagajının hasarı dışarıdan belli ise yolcu en geç gemiden inerken bildirimde bulunmalıdır
- Taşıyanın zilyetliğindeki bagajın hasarı dışarıdan belli ise yolcu en geç bagaj kendisine iade edilirken bildirimde bulunmalıdır.
- Kabin bagajı veya taşıyanın zilyetliğindeki bagaj ziyaa uğramışsa veya hasar dışarıdan anlaşılamiyorsa, bagajın indirilmesinden veya tesliminden ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 15 gün içerisinde bildirimde bulunulmalıdır.

Bildirimde bulunulmaması yolcunun hak kaybına neden olmaz. Ancak karine olarak malı aynen teslim aldığı⁸⁵ kabul edilir. Karinenin aksini ispat yolcuya düşer. Daha önce belirtildiği üzere zararın mevcudiyetini ve kapsamını ispat yükü zaten yolcu üzerindedir. Protokolde yolcuya bildirim külfetinin getirilmesinin tek amacı taşıyanın, tazminat talepleri konusunda uyarılması sağlamaktır⁸⁶.

⁸⁴ **Atamer**, s. 182.

⁸⁵ Kabin bagajının taşıyandan alınması söz konusu değildir. Dolayısıyla hükmün, 'bagajın ziyaa veya hasara uğramadığı kabul edilir' şeklinde anlaşılması gerekir. (**Atamer**, s. 185)

⁸⁶ **Atamer**, s. 185.

C. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNDA ORTAK HÜKÜMLER

1. YOLCUNUN BİRLİKTE KUSURU

2002 Protokolü m. 6'da, bagaj zararı veya bedensel zararın doğumunda yolcunun kusuru varsa mahkemenin, taşıyanı sorumluluğunu kısmen veya tamamen kaldırabileceği düzenlenmiştir. Burada hakime tanınan takdir yetkisi iç hukuka ilişkindir. TTKT m. 1261'de bu duruma açıklık getirilmek maksadıyla, yolcunun kastının veya ihmalinin sebep olması ya da etkisinin bulunması halinde mahkemenin, taşıyanın kısmen veya tamamen sorumlu olmayacağına karar verebileceği düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere, düzenleme ile taşıyana def'i hakkı tanınmıştır. Taşıyan, yolcunun kusurunun veya birlikte kusurunun varlığını iddia ediyorsa, bu iddiasını ispatlamakla yükümlüdür. Ayrıca 2002 Protokolü m. 11 ve TTKT m. 1265 ile fiili taşıyana ve adamlarına da yolcunun birlikte kusuru def'inden yararlanma imkanı tanınmıştır.

2. TAŞIYANIN SAKLI TUTULAN HAKLARI

2002 Protokolü m. 3 ve TTKT m. 1256'da taşıyanın sorumluluğunun doğduğu durumlarda, üç tür hakkı saklı tutulmuştur. Bunlar:

- Taşıyan tazminat ödemek durumunda kalırsa üçüncü kişilere karşı rücu hakkı vardır. Burada üçüncü kişi ile kastedilen, yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan kişilerdir. Bu bağlamda taşıyanın, örneğin kusurlu gemi adamına veya gemi kazasına neden olan diğer geminin malikine rücu etmesi mümkündür.
- Taşıyanın ortak kusur def'ini ileri sürme hakkı vardır.
- Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması hakkı da saklı tutulmuştur. 2002 Protokolünde sadece bedensel zarar ve bagaj zararı halinde sorumluluk sınırı saklı tutulmuşken, TTKT m. 1256/f. VIII'de genel bir ifade kullanılarak 'sorumluluğun sınırlandırılması' hakkını saklı tutulduğu düzenlenmiştir. Ancak aynı maddenin onuncu fıkrasında '1262 nici ve 1263 üncü madde hükümleri saklıdır' denilerek, 2002 Protokolü ile aynı sonuca ulaşılmıştır⁸⁷.

⁸⁷ Atamer, s. 188.

3. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRI

2002 Protokolünde ve Tasarıda yer alan hükümlerin emrediciliği, sorumluluğun sınırına ilişkin düzenlemelerde tek yönlü olarak kendini göstermektedir. Sorumluluk sınırının azaltılmasına yönelik anlaşmalar geçersizdir (2002 Protokolü m. 18, TTKT m. 1271). Buna karşılık yolcu taşıma sözleşmesinin tarafları⁸⁸ açıkça ve yazılı olarak sorumluluğun üst sınırının arttırılmasını kararlaştırabilirler (2002 Protokolü m. 10, TTKT m. 1264). Sınırın arttırılmasına ilişkin sözleşme, yolcu taşıma sözleşmesinin taraflarınca akdedileceğinden, yeni sınırın fiili taşıyana karşı ileri sürülebilmesi için, onun da açıkça ve yazılı olarak anlaşmayı kabul etmesi gerekir (2002 Protokolü m. 4, TTKT m. 1257/f. III). Fiili taşıyanın kabul etmemesi halinde, yasal sorumluluk sınırına kadar olan kısım için hem taşıyana hem de fiili taşıyana, artan kısım için sadece taşıyana başvurulabilir. Taşıyanın adamları ve fiili taşıyanın adamları ise sadece yasal sınırdan sorumludur. Bu kişiler açısından sınırın arttırılmasına ilişkin anlaşma geçerli olmayacaktır (2002 Protokolü m. 11, TTKT m. 1265/f. I).

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin emrediciliği konusunda bir istisna düzenlenmiştir. 2002 Protokolü m. 18 ve TTKT m. 1271/f. I'de taşıyan ile yolcunun araç zararları için 330 ÖÇH, diğer bütün bagajlar için 149 ÖÇH tutarında 'muafiyet bedeli' kararlaştırabilecekleri düzenlenmiştir. Böylece zarar muafiyet bedelinin altında kalırsa, taşıyan tazminat ödemeyecektir. Zararın muafiyet bedelinden fazla olması durumunda ise zarar ile muafiyet bedeli arasındaki fark ödenecektir. Muafiyet bedelinin uygulanabilmesi için yolcu ile taşıyanın anlaşması gerekir. Ancak anlaşma için herhangi bir geçerlilik şartı öngörülmemiştir. Anlaşma ile taşıyana def'i hakkı tanınmış olur. Bu nitelik nedeniyle, fiili taşıyan ve taşıyan ve bunların adamları da def'i hakkından yararlanabilirler⁸⁹.

Tazminat istemleri için öngörülen sorumluluk sınırı sadece tazminat bedeli için geçerlidir. Yani faiz alacakları ve yargılama giderleri sınıra dahil değildir (2002 Protokolü m.10/f. II, TTKT m. 1264/f. II).

⁸⁸ Düzenlemede, sözleşmenin bir taraflarının yolcu olduğu belirtilmişse de yolcu lehine yapılan sözleşmelerde de sınırın arttırılabileceğinin kabulü gerekir. (Atamer, s. 191)

⁸⁹ Can, s. 135.

2002 Protokolünde, taşıyanın ve fiili taşıyanın adamlarının sorumlulukları hakkında kural düzenlenmemiştir. Ancak bu kişiler, zarara sebep olan fiilleri görevleri sırasında gerçekleştirdiklerini ispatlayarak, taşıyana tanınan itiraz, def'i ve sorumluluk sınırından yararlanabilirler (2002 Protokolü m.11, TTKT m. 1265/f. I). Bu hüküm doktrinde 'himalaya kuralı' olarak adlandırılmaktadır⁹⁰.

Alacaklı her bir türdeki alacağı için yalnızca bir kez tazminat alacağı elde edebilir (Tek tazminat kuralı). İstemin farklı hükümlere dayandırılması veya birden çok kişinin dava etmesi sonucu değiştirmez. Tek tazminat kuralı, tazminat talebine ilişkin davaların yurt içinde veya yurtdışında uygulanması halinde de geçerli olacaktır⁹¹. Bu durum 2002 Protokolü m. 12'de ve TTKT m. 1266/f. III'de yer almaktadır. Düzenlemeye göre:

- Bedensel zarar ve bagaj zararı için öngörülen sorumluluk sınırları, yolcunun bu tür zararlarından kaynaklanan bütün tazminat istemlerinin tamamına uygulanacaktır.
- Taşıyan, fiili taşıyan veya adamlarından alınan tazminatların toplamı, taşıyanın mahkum edilebileceği en yüksek tutarı aşamaz; şu kadar ki bu kişilerden hiç biri kendisine uygulanacak sorumluluk sınırını aşan tutardan sorumlu tutulamaz.
- Taşıyan veya fiili taşıyanın adamları, bedensel zarar ve bagaj zararı için öngörülen sorumluluk sınırından yararlandıkları hallerde, bu kişilerden alınacak tazminatların toplamı bu sınırı aşamaz.

2002 Protokolü m. 13 ve TTKT m. 1267'de sorumluluğun sınırından yararlanma hakkının yitirildiği özel bir hal düzenlenmiştir. Buna göre, taşıyan, fiili taşıyan veya bunların adamları zarara kasten veya pervasızca hareketleri ile sebep olurlarsa sorumluluk sınırı uygulanmayacaktır. Hatta taraflar muafiyet anlaşması yapmış olsa dahi, anlaşma uygulanmayacaktır⁹².

⁹⁰ **Atamer**, s. 193, dn. 395.

⁹¹ **Atamer**, s. 194.

⁹² **Can**, s. 136.

SONUÇ

1861 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nun temelini oluşturduğu, Türk Ticaret Kanunu hükümleri incelendiğinde, deniz yolu ile yolcu taşımacılığında taşıyanın sorumluluğu hakkındaki düzenlemelerde, yetersiz kaldığı farkedilmektedir. Bir çok konuda eksiklik olduğu, bazı durumlar içinse özel düzenleme yapılmadığı, deniz yolu ile eşya taşınmaya ve kara yolu ile yolcu taşımaya ilişkin hükümlere atıf yapıldığı görülmektedir⁹³. Zira mehzaz teşkil eden Alman Ticaret Kanunu 1861 yılında, yolculara eşya gözü ile bakıldığı bir dönemde hazırlanmıştır. Ancak daha sonra, 1986 yılında Atina Konvansiyonu esas alınarak Alman Ticaret Kanunu'nda değişiklikler yapılmış, böylece uluslararası hukukla uyum sağlanmıştır. Türk Ticaret Kanunu'ndaki düzenlemeler ise değişikliğe uğramamıştır. Uluslararası arenada ise, Titanik gibi büyük deniz kazalarından sonra konunun önemi fark edilmiş ve düzenleme yapmaya çalışılmıştır⁹⁴. Bu çalışmalar 1951 Napoli, 1955 Madrid ve 1957 Brüksel Konferanslarında başlamış ve çalışmaların sonucunda yolcu taşıma ile ilgili 29 Nisan 1961⁹⁵ ve yolcu bagajları hakkında 27 Mayıs 1967 Brüksel Konvansiyonları düzenlenmiştir. Daha sonra 1974 yılında Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkındaki Atina Konvansiyonu hazırlanmıştır. Son olarak hazırlanan 2002 Protokolü yüksek sorumluluk sınırları getirmesi ve zorunlu sigortayı içermesi açısından önem taşımaktadır. Kanaatimizce iç hukukumuzdaki yetersiz düzenlemelerin doğuracağı sakıncaları önlemek maksadıyla Protokole taraf olunması veya iç hukuk düzenlemesi yapılarak uygulanmasının sağlanması gerekmektedir.

⁹³ **İlgin**, s. 233.

⁹⁴ **Algantürk**, Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler, AÜEHFD, S. 1-2, s. 581.

⁹⁵ **Kender**, Rayegan, Denizyolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonel Hukukta Birleştirilmesi (29 Nisan 1961 Brüksel Konvansiyonu), İÜHFM, 1962, C. 28, S. 3-4, s. 713-750.

KAYNAKÇA

Algantürk, Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler, AÜEHFD, S. 1-2.

Arkan, Sabih, Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler, BATIDER, 1983, C. XII.

Atamer, Kerim, 2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, BATIDER, Haziran 2008, C. XXIV, S. 3.

Can, Mertol, Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara, 2001.

Çağa, Tahir, Deniz Ticaret Hukuku, C. II, 5. Bası, İstanbul 1995.

Çetingil, Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara, 1985.

Doğanay, İsmail, Denizde Yolcu Taşıma Mukavelesi, Yargıtay Dergisi, 1976.

Eriş, Gönen, Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, C. III, Ankara, 1990.

Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 9. Bası, İstanbul, 2006.

Hirsch, Ernest, Ticaret Hukuku Dersleri, İstanbul, 1948.

İlgin, C. Özlem, Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:6, S. 12, Güz 2007/2.

Kalpsüz, Turgut, Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara, 1983.

Kender, Rayegan/Çetingil, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku, 11. Baskı, İstanbul, 2009

Kender, Rayegan, Denizyolu ile Yolcu Taşımaya Dair Kaidelerin Enternasyonal Hukukta Birleştirilmesi (29 Nisan 1961 Brüksel Konvansiyonu), İÜHFM, 1962, C. 28, S. 3-4.

Kender, Rayegan, Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşımaya Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu (Bildiriler - Tartışmalar), 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul.

Oğuzman, M. Kemal/Öz, M. Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Bası, Vedat, İstanbul, 2009.

Okay, M. Sami, Deniz Ticareti Hukuku, C. II, 1971.

Okay, M. Sami, Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları, Notlu ikinci Bası, Ankara, 1963.

Sözer, Bülent, Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler, BATIDER, Aralık 1987, C. XIV, S. 2.

Yazıcıoğlu, Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu, Deniz Hukuku Dergisi, S. 2-3.

Zeyneloğlu, Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara, 1980.