

T.C.
GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

**2002 ATİNA SÖZLEŞMESİ ÇERÇEVESİNDE DENİZ
YOLU İLE YOLCU TAŞIMALARINDA ZORUNLU
SORUMLULUK SİGORTASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Güneş Karol IŞIKLAR

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Serap AMASYA

NİSAN 2018

ÖNSÖZ

Tez konumun ortaya çıkışı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde araştırma görevlisi olarak çalışmaya başlamamla gerçekleşti. Konunun Deniz Ticareti Hukuku ile Sigorta Hukuku'nun kesişiminde bulunması kadar; 2002 Atina Sözleşmesi'nin, yalnızca hükümleri Türk Ticaret Kanunu'na aktarılan bir kaynak olarak değil, Türkiye'nin taraf olma yolunda ilerlediği bir Milletlerarası Sözleşme olarak ele alındığı bir çalışma yaratma isteğim de bu kararda etkili oldu.

Teşekkürlerime, tez danışmanlığımı yürütmeyi kabul eden ve bu süreç içerisinde bana karşı oldukça motive edici ve anlayışlı bir tutum sergileyen sayın Hocam Doç. Dr. Serap Amasya ile başlamak isterim. Yoğunluk içerisinde olmasına rağmen; hiçbir şekilde görüşme taleplerimi geri çevirmemesi, işin içinden çıkamadığım noktalarda düşüncelerini bana açması ve de tartışmalı konularda dahi görüşlerime karşı gösterdiği ilgi karşısında Serap Hocam'a en içten şekilde teşekkür etmek isterim.

Tez çalışmamın ortaya çıkmasında, dolaylı gibi gözükse de aslında doğrudan katkısı bulunan bir diğer Hocam, sayın Prof. Dr. Kerim Atamer'dir. Deniz Ticareti Hukuku ve Sigorta Hukuku alanlarını sevmemde ve bu alanlarda çalışma kararı almamda en büyük itici güç şüphesiz kendisi olmuştur. Bu nedenle, kendisine sonsuz teşekkürlerimi sunmamın gerektiği kanaatindeyim.

İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde asistanlığını yürütme şansını yakaladığım sevgili Hocam Dr. Cüneyt Süznel'e ise teşekkürlerimi hangi kelimelerle doğru bir şekilde sunabileceğimi bilemiyorum. Çalışma planını ortaya çıkardığım andan son noktayı koyduğum ana kadar; en zor ve yoğun dönemlerde bile çalışmamın her bir satırını titizlikle okuyarak düşüncelerini ve eksik ya da hatalı gördüğü yönleri benimle paylaşmasaydı, çalışmanın nitelik ve kapsam bakımından çok daha aşağıda kalacağından hiçbir şüphe yok. Her ne kadar ne düzeyde yetkin bir çalışmanın ortaya konulduğunu belirleyecek yetki ve bilgiye sahip olmasam da, çalışmaya bilimsel anlamda atfedilecek en ufak bir değerdeki katkısının herkesinkinden daha fazla olduğunu söylemeliyim.

Yüksek lisans tez savunmamda jüri üyesi olmayı kabul ederek, oldukça yoğun bir takvime rağmen çalışmayı okumak ve savunmada yer almak üzere vaktini ayıran Sayın Hocam Prof. Dr. Samim Ünan'a hem girdiği bu zahmet hem de paylaştığı değerli görüşleri için içten bir şekilde teşekkür etmek isterim. Zira eserleri sayesinde Sigorta Hukuku'nu öğrendiğimi ve çalışmamı yazdığım esnada kafamdaki bazı sorulara aradığım cevapları bunlarda bulduğumu itiraf etmekte hiçbir sakınca görmüyorum. Buna ek olarak çalışmamı kendisinin okuyabilmesi ve görüşlerini benimle doğrudan paylaşabilmesi adına böyle bir fırsatın doğması, benim açımdan ancak bir gurur vesilesi olarak açıklanabilir.

Akademik camiadaki son teşekkürümü, İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde birlikte çalışmaktan büyük bir keyif ve mutluluk duyduğum tüm araştırma görevlilerine sunmak isterim. Gerek kaynak kullanımı, gerekse de fikir alışverişinde bulunma konularında en küçük bir çekince göstermeksizin yardım eli uzatan çalışma arkadaşlarımın tüm katkıları, tezin şekillenmesinde önemli sayılabilecek noktalarda etkisini gösterdi. İster küçük ister büyük oranda olsun; her biri, çalışmayı sürdürdüğüm sırada çeşitli konularda bana yardım eli uzattı. Bu nedenle, isim vermeksizin her birine ayrı ayrı teşekkür etmeyi daha uygun görüyorum. Buna rağmen; çalışma arkadaşlarım arasından, tezi yazma sürecinde – ilkiyle bu süreç kesilmiş olsa bile – aynı odayı paylaşmayı hayatıma mutluluk katan bir gelişme olarak kabul ettiğim değerli Araştırma Görevlileri Kerem Çelikboya ile Z. Damla Taşkın'ın isimlerini, kendilerine oldukça yabancı sayılabilecek bir konu hakkında Fransızca'dan Türkçe'ye çeviri işini duraksamadan üstlendikleri için özellikle belirtmek zorundayım.

Gösterdikleri destek ve ilginin somut karşılıkları sadece çalışmanın satır aralarında saklı kalmış olsa da; ailemin yanı sıra en büyük destekçim olan Melike Çağatay'ın yanımdaki duruşu ile birlikte Av. Barış Kârlı, Av. Zeynep Uğurlu ile Av. Gülce Peker Bingüler'in dostlukları, bu süreçte çalışmayı tamamlayabilmem adına ihtiyaç duyduğum motivasyonu bulmamda bana büyük bir kazanç oldu. Bu nedenle kendilerine teşekkür etmemek büyük bir haksızlık olur.

Ailemden ilk teşekkürümü, ömrünün kırk beş yılını denizci olarak – üstelik yolcu gemilerinde; hatta bazen Uzakdoğu'ya, Okyanusya'ya ya da Güney Amerika'ya dahi uzanan transatlantik seferlerindeki zor çalışma koşulları altında ve ailesinden uzakta – geçiren sevgili dedem Zdzisław Joachimiak'a etmek istiyorum. Tam da bu konuda bir çalışma yazmış olmamın kendisini ne kadar mutlu edeceğini hayal bile edemiyorum. Öte yandan; ilk günden beri bana da aşlamaya çalıştığı öğrenme arzusunun, bilginin her türlüüne karşı duyduğu ilgiyi ve bununla da yetinmeyip merak ettiği bir konuyu büyük bir sabırla araştırmayı bir alışkanlık hâline getirişini hatırladıkça, yelkenleri indirmeye yeltendiğim anlarda çalışmak için tekrar güç kazandım.

Son olarak; eğitim hayatımın ilk gününden itibaren verdikleri maddi ve manevi destek ile gösterdikleri sabır ve anlayış karşısında, attığım her adımda en büyük payı hak eden sevgili annem ve babama ne kadar teşekkür etsem azdır. Dilerim çalışmamla, yıllar süresince sarf ettikleri büyük emeklerin ufak da olsa bir karşılığını verebilmişimdir.

Güneş Karol Işıklar
Kozyatağı, Nisan 2018

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	ii
İÇİNDEKİLER	iv
KISALTMALAR	xii
RÉSUMÉ.....	xxii
ABSTRACT	xxviii
ÖZET.....	xxxiii
GİRİŞ	1
I. DENİZ TİCARETİ HUKUKU'NDA ZORUNLU SORUMLULUK SİGORTASI VE DİĞER TAŞIMA TÜRLERİNDE YOLCUNUN ÖLÜMÜNDEN VEYA BEDENSEL ZARARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK.....	5
A) Deniz Ticareti Hukuku'nda zorunlu sorumluluk sigortası.....	5
1. 1962 Nükleer Gemi Sözleşmesi.....	5
a. Sorumluluk rejimi	6
b. Zorunlu sorumluluk sigortası	7
2. 1969 ve 1992 Petrol Sözleşmeleri	8
a. Sorumluluk rejimi	9
b. Zorunlu sorumluluk sigortası	16
3. 1996 ve 2010 HNS Sözleşmeleri.....	18
a. Sorumluluk rejimi	20
b. Zorunlu sorumluluk sigortası	23
4. 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi.....	23
a. Sorumluluk rejimi	25

b. Zorunlu sorumluluk sigortası	27
5. 2007 Nairobi Sözleşmesi	28
a. Sorumluluk rejimi	29
b. Zorunlu sorumluluk sigortası	31
B. Diğer taşıma türlerinde yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğramasından doğan sorumluluk	32
1. Hava yolu ile yolcu taşımalarında	32
a. 1929 Varşova Sözleşmesi.....	32
aa. Sözleşme'ye getirilen değişiklikler	33
aaa. 1955 Lahey Protokolü.....	33
bbb. 1961 Guadalajara Sözleşmesi	34
ccc. 1966 Anlaşması.....	34
ddd. 1971 Guatemala City Protokolü.....	35
eee. 1975 Montreal Protokolleri.....	36
bb. Sorumluluk rejimi	36
aaa. 1929 Varşova Sözleşmesi	36
bbb. 1955 Lahey Protokolü	38
ccc. 1971 Guatemala City Protokolü	39
b. 1999 Montreal Sözleşmesi	40
aa. Sorumluluk rejimi.....	42
bb. Zorunlu sorumluluk sigortası	43
2. Kara yolu ile yolcu taşımalarında	44
3. Demir yolu ile yolcu taşımalarında.....	45
II. 2002 YOLCULARIN VE BAGAJLARIN DENİZ YOLU İLE TAŞINMASINA İLİŞKİN ATINA SÖZLEŞMESİ'NİN UYGULANMA KOŞULLARI.....	49
A. Deniz yolu ile yolcu taşımalarına ilişkin milletlerarası düzenin gelişimi	49

1. İlk gelişmeler	49
2. <i>Hill</i> Taslağı	50
3. 1961 ile 1967 Brüksel Sözleşmeleri	53
B. 1974 Atina Sözleşmesi ve Protokolleri.....	57
1. 1974 Atina Sözleşmesi.....	57
2. 1976 ve 1990 Protokolleri.....	59
3. 2002 Protokolü.....	60
C. 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olunması ile uygulanacak kanunlar ihtilafi kuralları	62
1. Türk Hukuku'nda.....	62
2. AB Hukuku'nda.....	65
D. 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulama alanı	67
1. Yabancılik unsuru bakımından (Milletlerarası taşımalar)	67
2. Taraf Devlet ile bağlantı	68
a. Geminin Taraf Devlet bayrağı taşıması veya Taraf Devlet'te kayıtlı olması	69
b. Yolcu taşıma sözleşmesinin Taraf Devlet'te kurulmuş olması.....	70
aa. Sözleşmenin kurulduğu an.....	70
bb. Sözleşmenin kurulduğu yer.....	72
c. Kalkış veya varış yerlerinin Taraf Devlet'te bulunması	73
3. Yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından	74
a. Sözleşmenin tarafları.....	76
aa. Taşıyan.....	76
bb. Yolcu	78
b. Tarafların borçları	80
aa. Taşıma taahhüdü.....	80
aaa. Deniz yolu ile taşıma	80

bbb. Gemi ile taşıma	81
ccc. Türk Hukuku bakımından yorumlanması	84
bb. 2002 Atina Sözleşmesi'nin ücret karşılığı yapılmayan taşımalara uygulanıp uygulanmayacağı	85
aaa. Hazırlık çalışmaları	85
bbb. Yabancı hukuk sistemlerinde	86
ccc. Türk Hukuku	88
aaaa. Ücret	88
bbbb. Ticari taşımalar	89
4. Yolculuğun başlama ve sona erme anı	91
5. Zararlar	92
a. Yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması	93
b. Bagaj zararı	93
III. 2002 ATINA SÖZLEŞMESİ HÜKÜMLERİ UYARINCA KURULACAK ZORUNLU SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİ.....	95
A. Sorumluluk sigortasının deniz yolu ile yapılan yolcu taşımalarında zorunlu hâle gelme süreci	95
1. 2002 Atina Sözleşmesi'nde	95
a. 1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlık aşamasındaki tartışmalar	95
b. Zorunlu sorumluluk sigortasının 2002 Protokolü ile kabul edilmesi	96
2. Deniz alacaklarına ilişkin ve 2002 Atina Sözleşmesi'ni esas alan düzenlemeler	98
a. Deniz alacaklarına ilişkin düzenlemeler	99
b. Deniz yolu ile yolcu taşımaya ilişkin düzenlemeler	100
B. Sigorta sözleşmesinin tarafları ve ilgilileri	102
1. Sigortacı	103
a. Türkiye'de yerleşik sigorta şirketleri	103

b. Yurt dışında yerleşik P&I kulüpleri	104
2. Sigorta ettiren.....	106
a. 2002 Atina Sözleşmesi	106
b. Türk Ticaret Kanunu	107
c. Deniz Araçları SGŞ	108
3. Sigortalı.....	109
a. Taşıyan	110
aa. Taşıyanın sorumluluğu	110
aaa. Genel olarak.....	110
bbb. Kendisinin veya fiilî taşıyanın adamlarının neden olduğu zararlarda	112
aaaa. Taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamları.....	112
bbbb. Taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğu	113
bb. Taşıyanın sigortalı sıfatı.....	115
b. Fiilî taşıyan.....	116
aa. Fiilî taşıyan tanımı	116
bb. Fiilî taşıyanın sorumluluğu	118
aaa. Genel olarak.....	118
bbb. Adamlarının fiillerinden doğan sorumluluk.....	121
ccc. Fiilî taşıyanın sigortalı sıfatı	121
c. Taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamları	122
aa. Sorumluluk	122
bb. Sigortalı sıfatı	123
4. Zarar gören üçüncü kişi	125
C. Sigortanın kapsamı	127
1. Taşımanın yapıldığı gemi bakımından	127

2. Temin edilecek mali güvencenin türü.....	129
3. Sigorta tazminatının konusu	133
a. Deniz yolu ile taşınan yolcunun ölümü veya uğradığı bedensel zararlar. 133	
aa. 1974 Atina Sözleşmesi	133
bb. 2002 Atina Sözleşmesi.....	134
aaa. Zararı doğuran olay bakımından.....	135
aaaa. Gemi kazası.....	135
aaaaa. 250.000 ÖÇH'nin altındaki zararlar bakımından.....	139
bbbbb. 250.000 ÖÇH'yi aşan zararlar bakımından.....	141
bbbb. Gemi kazası dışında kalan hâller	141
bbb. Zararın türü bakımından.....	142
aaaa. Ölüm hâlinde.....	143
bbbb. Bedensel zarara uğranılması hâlinde.....	145
cccc. Manevi zararlar	145
ccc. Kusurun etkisi	147
aaaa. Taşıyanın, fiilî taşıyanın ve bunların adamlarının kusuru.....	147
aaaaa. Genel olarak	147
bbbbb. Kast ve pervasızca hareket.....	148
ccccc. Birlikte kusur.....	152
ddd. Nedensellik bağı ve ispat yükü	154
aaaa. Gemi kazalarında	154
bbbb. Gemi kazaları dışında kalan hâller.....	156
b. Sorumluluğun ortadan kalkması ve sınırlandırılması	157
aa. Gemi kazalarında taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkması.....	157
aaa. m. 3 f. 1 b. (a)'da sayılan hâller	157
bbb. Üçüncü kişinin kastı.....	158
bb. 2006 Çekincesi ve Kılavuzu	159

aaa. Taşıyanın terör olaylarından sorumluluğunun doğması	159
bbb. Sigorta sektöründe karşılaşılan sorun	160
ccc. Çekince'nin ve Kılavuz'un kabul edilmesi ile öngördükleri hükümler	161
cc. Sorumluluğun miktar bakımından sınırlandırılması.....	164
aaa. 1974 Atina Sözleşmesi.....	164
bbb. 1976 ve 1990 Protokolleri.....	165
ccc. 2002 Atina Sözleşmesi.....	166
aaaa. Miktarı ve hesaplanma şekli	166
bbbb. Sorumluluğun sınırlandırılmasından yararlanan kişiler.....	169
ddd. 1976 ve 1996 Sınır Sözleşmeleri	169
aaaa. 1976 Sınır Sözleşmesi.....	169
bbbb. 1996 Sınır Sözleşmesi	171
cccc. Sözleşmeler'in 2002 Atina Sözleşmesi ile bir arada uygulanma şekli	172
dd. Sorumluluk miktarının sözleşme ile değiştirilmesi.....	173
4. Sigorta bedeli ve kapsamı.....	175
D. İstemlerin sigortacıya karşı ileri sürülmesi.....	177
1. Doğrudan başvuru hakkı.....	177
2. 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca davada milletlerarası yetki	180
3. Sigortacının başvurabileceği savunmalar	183
a. Sigortalının ileri sürebileceği savunmalar	183
b. Sigortalının zarara kastı veya pervasızca hareketi ile neden olması	185
aa. 2002 Atina Sözleşmesi'nde yer verilen düzenleme.....	185
bb. Düzenlemenin TTK m. 1484 ile karşılaştırılması	188
4. Zamanaşımı süresi ve hak düşürücü süre	190
a. 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca	190

b. TTK uyarınca	192
5. Kararların tanınması ve tenfizi	193
6. Sigortacının halefiyeti ve rücu hakkı	194
a. Sigortacının sigortalıya halefiyeti ve üçüncü kişilere karşı rücu hakkı....	194
aa. TTK m. 1481 uyarınca.....	194
bb. TTK m. 1481 ile m. TBK m. 62 arasındaki ilişki	197
cc. Sigortacının rücu hakkını ileri sürmesi.....	200
aaa. Sigortalı olmayan taşıyana karşı.....	200
bbb. Taşıyanın ve/veya fiilî taşıyanın adamlarına karşı.....	203
ccc. Çatmadan sorumlu gemi donatanına karşı.....	203
b. Sigortacının sigortalıya rücu hakkı	208
aa. Zarara taşıyanın kasten veya pervasızca hareketi ile neden olması	209
bb. Zarara taşıyanın adamlarının kasten veya pervasızca hareketleri ile neden olmaları.....	210
cc. Gemi alacaklısı hakkının borçlusuna karşı.....	212
E. Sorumluluk sigortasının temin edildiğinin belgelenmesi.....	215
1. Belgeyi düzenleyecek olan makam.....	216
2. Sertifikanın içeriği	218
3. Sertifikanın bulundurulmamasının yaptırımını	218
4. Taraf Devletler'in sorumluluğunun bulunup bulunmadığı.....	222
SONUÇ.....	227
KAYNAKÇA	234
ÖZGEÇMİŞ.....	259

KISALTMALAR

1906 MIA	: <i>Marine Insurance Act 1906</i>
1910 Çatma Sözleşmesi	: Denizde Çatmalara ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi hakkında Milletlerarası Sözleşme (<i>Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels</i>)
1924 Brüksel Sözleşmesi	: Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (<i>International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading</i>)
1929 Varşova Sözleşmesi	: Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme (<i>The Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air</i>)
1936 Montrö Sözleşmesi	: Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename
1952 Roma Sözleşmesi	: Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Zararlar Hakkında Milletlerarası (<i>Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on Surface</i>)
1955 Lahey Protokolü	: 12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kurallların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Değiştiren Protokol (<i>Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed Warsaw on 12 October 1929</i>)
1960 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi	: Enerji Sahasında Hukuki Mesuliyete Dair Paris Sözleşmesi (<i>Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy</i>)

- 1961 Brüksel Sözleşmesi** : Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme (*International convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea*)
- 1961 Guadalajara Sözleşmesi** : Havayoluyla Yapılan Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Varşova Milletlerarası Sözleşmesi'ne Akdi Taşıyandan Başka Bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Taşımlar için Ek Milletlerarası Sözleşme (*Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier*)
- 1962 Nükleer Gemi Sözleşmesi** : Nükleer Gemi İşletenlerin Sorumluluğuna İlişkin Milletlerarası Sözleşme (*Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships*)
- 1963 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi** : Nükleer Hasara İlişkin Hukuki Sorumluluk Hakkındaki Viyana Sözleşmesi (*Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*)
- 1966 Anlaşması** : *Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and the Hague Protocol*
- 1967 Brüksel Sözleşmesi** : Deniz Yolu ile Bagaj Taşınması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (*International convention for the unification of certain rules relating to carriage of passenger luggage by sea*)
- 1969 Müdahale Sözleşmesi** : Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (*International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*)
- 1969 Petrol Sözleşmesi** : Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*)
- 1969 Tokyo Taslağı** : *The CMI International Draft Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage by Sea of Passengers and Their Luggage*
- 1971 Fon Sözleşmesi** : Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle

- İlgili Uluslararası Sözleşme
(*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*)
- 1971 Guatemala City Protokolü** : 12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Guatemala City Protokolü (*Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by The Protocol Done at The Hague on 28 September 1955*)
- 1974 Atina Sözleşmesi (1974 Athens Convention)** : Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması İlişkin Atina Sözleşmesi (*Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*)
- 1974 SOLAS Sözleşmesi** : Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (*International Convention for the Safety of Life at Sea*)
- 1976 Protokolü** : *Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*
- 1976 Sınır Sözleşmesi** : Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*)
- 1978 Hamburg Kuralları** : Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*)
- 1980 COTIF** : Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (*Convention concerning International Carriage by Rail*)
- 1980 Demir Yolu Yolcu Hükümleri** : Demir Yolu ile Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesiyle ilgili Bileşik Hükümler (*Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail*)
- 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi** : Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (*United Nations Convention on the Law of the Sea*)

- 1984 Taslağı** : *Draft Convention on Liability and Compensation in Connexion with the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea*
- 1990 Protokolü** : *Protocol of 1990 to amend the 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*
- 1992 Fon Protokolü** : *Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 18 December 1971*
- 1992 Protokolü** : *Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 29 November 1969*
- 1993 Rehin Sözleşmesi** : Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (*International Convention on Maritime Liens and Mortgages*)
- 1995 MSA** : *Merchant Shipping Act 1995*
- 1996 HNS Sözleşmesi** : 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996*)
- 1996 Protokolü** : Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü (*Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976*)
- 1997 sayılı Yönerge** : Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme 2001 (BUNKER 2001) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge
- 1998 sayılı Yönerge** : 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge

1999 Demir Yolu Yolcu Kuralları

: Demir Yoluyla Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar (*Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV - Appendix A to the Convention)*)

1999 Montreal Sözleşmesi

: Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*)

2000 Değişiklikleri

: 1969 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1992 Protokolünün Sınırlandırma Miktarlarının Değişiklikleri (*2000 Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969*)

2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi

: 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*)

2002 Protokolü (2002 Protocol)

: Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolü (*Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*)

2003 Fon Protokolü

: 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme'nin 2003 Protokolü (*2003 Protocol establishing an International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund*)

2006 Çekincesi ve Kılavuzu

: 2002 Atina Sözleşmesi'nin Uygulanmasına İlişkin Çekince ve Kılavuz (*IMO Reservation and Guidelines for the Implementation of the 2002 Athens Convention*)

2007 Nairobi Sözleşmesi

: Enkaz Kaldırmaya İlişkin Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi (*The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*)

- 2009 tarihli Yönerge** : 24/4/2009 tarihli ve 2009/20/EC sayılı Donatanların Deniz Alacakları Hakkında Kuracağı Sigortaya İlişkin Yönerge (*Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Insurance of Shipowners for Maritime Claims*)
- 2010 Protokolü** : 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolü (*Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996*)
- 2011 tarihli Kılavuz** : *Guidelines for Accepting Documentation from Insurance Companies, Financial Security Providers and P&I Clubs*
- 2015/2302 sayılı Yönerge** : 25/11/2015 tarihli ve 2015/2302 sayılı Paket Geziler ve Bağlantılı Gezi Düzenlemeleri Hakkında Yönerge (*Directive (EU) 2015/2302 of the European Parliament and of the Council of 25 November 2015 on package travel and linked travel arrangements, amending Regulation (EC) No 2006/2004 and Directive 2011/83/EU of the European Parliament and of the Council and repealing Council Directive 90/314/EEC*)
- 2027/97 sayılı Tüzük** : 8/10/1997 tarihli 2027/97 sayılı Hava Yolu Taşıyıcılarının Kazalardan Doğan Sorumluluğuna İlişkin Tüzük (*Council regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents*)
- 2407/92 sayılı Tüzük** : 23/7/1992 tarihli ve 2407/92 sayılı Hava Yolu Taşıyıcılarına Ruhsat Verilmesine İlişkin Tüzük (*Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers*)
- 3 Nolu 1975 Montreal Protokolü** : 12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü (*Additional Protocol No. 3 to*

Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air Signed At Warsaw on 12 October 1929, As Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971)

392/2009 sayılı Tüzük

: 23/4/2009 tarihli ve 392/2009 sayılı Yolcu Taşıyanların Kazalar Hâlinde Sorumluluğu Hakkında Tüzük (*Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents*)

45168 sayılı Yönerge

: Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilen P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge

5312 sayılı Kanun

: 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun

6990 sayılı Kanun

: 1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun

889/2002 sayılı Tüzük

: 2027/97 sayılı Hava Yolu Taşıyıcılarının Kazalardan Doğan Sorumluluğuna İlişkin Tüzük'ü değiştiren 13/5/2002 tarihli ve 889/2002 sayılı Tüzük (*Regulation (EC) No 889/2002 of The European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending council regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents*)

90/314/AET sayılı Yönerge

: 13/6/1990 tarihli ve 90/314/AET sayılı Paket Gezi, Paket Tatil ve Paket Turlara İlişkin Yönerge (*Council Directive of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours (90/314/EEC)*)

a.g.e.

: adı geçen eser

AB

: Avrupa Birliği

al.

: *alinéa*

Art.

: *Article*

A.Ş.

: Anonim Şirketi

AY

: Anayasa

b.	:	bent
bkz.	:	bakınız
c.	:	cümle
CCT	:	<i>le Code de commerce turc numéro 6102</i>
CGAVM	:	<i>les Conditions générales d'assurance de responsabilité financière obligatoire des véhicules marins</i>
CISG	:	Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması (<i>United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods</i>)
CITEJA	:	<i>Comité international technique d'experts juridique aériens</i>
CMI	:	<i>Comité Maritime International / International Maritime Committee</i>
Convention d'Athènes de 1974	:	<i>la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages</i>
Convention de Montréal de 1999	:	<i>la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international</i>
COT	:	<i>le Code turc des obligations turc numéro 6098</i>
CVR Sözleşmesi	:	Yolcuların ve Bagajların Kara Yolu İle Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme (<i>Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road</i>)
DEHAM	:	İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi
Deniz Araçları SGK	:	Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları
Deniz Araçları Sigorta Tebliği	:	Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği
Deniz Araçları Sigorta Tebliği'nde Değişiklik	:	Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ
DIPP	:	<i>Loi sur le droit internationale privée et procédural numéro 5718</i>
dn.	:	dipnot
Donatanın Sorumlulukları Hakkında Kılavuz	:	<i>Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims</i>
DTS	:	<i>le droit de tirage spéciaux</i>

Düzenli Sefer Yönetmeliği	:	Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik
e.g.	:	<i>exempli gratia</i>
eBK	:	818 sayılı Borçlar Kanunu
ed.	:	<i>editor</i>
eds.	:	<i>editors</i>
et seq.	:	<i>et sequens</i>
eTTK	:	6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
f.	:	fıkra
GCSVI	:	<i>General Conditions for Sea Vehicles Compulsory Financial Liability Insurance</i>
GISIS	:	<i>Global Integrated Shipping Information System</i>
GKRY	:	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GRT	:	grostonilato
IATA	:	<i>International Air Transport Association</i>
ICAO	:	<i>International Civil Aviation Organization</i>
IIA	:	<i>IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability</i>
IMO	:	<i>International Maritime Organization</i>
IPPL	:	<i>International Private and Procedural Law No. 5718</i>
IUMI	:	<i>International Union of Marine Insurance</i>
i.e.	:	<i>id est</i>
KKTC	:	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
m.	:	madde
MIA	:	<i>Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement</i>
MÖHUK	:	5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
No.	:	<i>numbered</i>
OTIF	:	<i>Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail</i>
ÖÇH (SDR)	:	<i>Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right)</i>
P&I	:	<i>Protection and Indemnity</i>
para.	:	<i>paragraph</i>
Protocole de 2002	:	<i>le protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages</i>
Roma I Tüzüğü	:	593/2008 ve 17/6/2008 tarihli Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuka İlişkin Tüzük

(Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the Law Applicable to Contractual Obligations)

s.	:	sayfa
SCK	:	5684 sayılı Sigortacılık Kanunu
sent.	:	<i>sentence</i>
subpara.	:	<i>subparagraph</i>
TBK	:	6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCC	:	<i>Turkish Commercial Code No. 6102</i>
TCO	:	<i>Turkish Code of Obligations No. 6098</i>
The International Group	:	<i>The International Group of P&I Clubs</i>
TKHK	:	6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TTK	:	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
UDHB	:	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UNIDROIT	:	<i>L'Institut international pour l'unification du droit privé</i>
vd.	:	ve devamı
Yolcu Taşıma SGŞ	:	Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları
Yolcu Taşıma Sigorta Tebliği	:	Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği
yy.	:	yüzyıl

RÉSUMÉ

La quatrième partie du cinquième livre en lien au commerce maritime de Code de commerce turc numéro 6102 (« CCT »)¹ ayant gagnée une vigueur le 01/07/2012 forme les contrats de commerce maritime. La ressource des dispositions au sujet de la convention de transport de voyageur par voie marine organiser dans le Art. 1247 et suiv. placer dans la partie en lien, forme les dispositions protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (« Protocole de 2002 »)² acceptée en date du 01/11/2002. Le protocole transforme la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (« Convention d'Athènes de 1974 »)³ datée du 13/12/1974. Entre les innovations émises par ce protocole, se retrouve l'acceptation de l'assurance de la responsabilité forcée et de la responsabilité sans défaut au niveau des dégâts jusqu'à un certain montant. D'autre part la responsabilité du transporteur a été augmentée par un important volume en comparaison à la convention de 1974. La Turquie perdure également les travaux pour prendre parti dans le Protocole de 2002. C'est pour cette raison que l'on émerge la nécessité d'analyser les possibilités de gains d'exploitation de l'assurance de responsabilité forcée prévu avec la convention en rentrant en vigueur cette convention en Turquie. A l'encontre de rendre obligatoire l'assurance avec responsabilité par la disposition Art. 1259 du CCT transférer depuis la Convention d'Athènes de 2002, il faudra également évaluer la proportion de recevabilité contre la disposition de la Convention d'Athènes 2002 des dispositions des Conditions générales d'assurance de responsabilité financière obligatoire des véhicules marins (« CGAVM »)⁴ entrer en vigueur en date du 13/08/2014 avec le sixième livre en lien a la loi des assurances du CCT. Ainsi la Convention d'Athènes de 2002 recherchant l'élément étranger comme condition d'application, retrouvera un espace d'application directe contre les dispositions judiciaires nationales sujet d'après le Art. 1 al. 2 de la Loi sur le droit internationale privée et procédural numéro 5718 (« DIPP »)⁵ et Art. 90 al. 5 de la constitution.

Ramener l'assurance de responsabilité a un niveau obligatoire dans le droit de commerce maritime, a été réalisé tout d'abord dans la convention internationale organisant les dommages de la pollution de l'environnement. La convention prenant en main la responsabilité née des dégâts de la pollution de l'environnement émise par les carburants des bateaux transportant des matières nocives et du pétrole, a accepté le fondement de la responsabilité sans défaut. Par après dans l'étape de soulèvement d'épave, il a adopté ce type de responsabilité pour les couts émis. La prévention d'une

¹ *Türk Ticaret Kanunu* (Date du journal officiel: 14/2/2011, Nombre: 27846).

² *Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.*

³ *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea.*

⁴ *Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları.*

⁵ *Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun* (Date du journal officiel: 27/11/2007, Nombre: 26728).

responsabilité parfaite a submergée les risques de ne pas pouvoir compenser les grands défauts pouvant survenir. Ainsi pour effacer ce type de risque ; a été rendu obligatoire l'obtention d'assurance de responsabilité aux personnes rendu responsable d'après les conventions. La suffisance financière au sujet de la compensation des pertes des assureurs et des responsables des dégâts, a augmenté l'importance au sujet de la limitation de cette même responsabilité. Ainsi les sujets des plus débattus lors des préparations des conventions ; le type de responsabilité, la limitation de la responsabilité et l'obligation d'obtention d'une assurance a responsabilité.

Au sujet de du commerce maritime ; la prévention de l'assurance de responsabilité obligatoire et le fondement de responsabilité sans défaut a un sujet en dehors des dégâts de la pollution de l'environnement a été vécu a vécu l'acceptation du Protocole de 2002. Le régime de responsabilité émise par le Protocole a cet encontre a été influencé de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international accepter a Montreal (« Convention de Montréal de 1999 »)⁶ en date du 28/05/1999. La convention en question conserve la responsabilité en s'appropriant l'assurance de responsabilité du transporteur et prévoir le régime de responsabilité a deux degrés au sujet des pertes corporeelles ou la mort. La réforme faite pour les transports aériens a été un pouvoir prépondérant pour l'acceptation du Protocole 2002.

Les premiers travaux sujet a la réforme internationale du transport de passager réalisé par voie marine a été exécuter au début des années 20. Dans la même période, il a également été discutée l'idée d'opter dans le cadre de la garantie d'assurance obligatoire des pertes corporeelles ou de mort subis par les voyageurs. N'ayant pas aboutis a un résultat depuis ces négociations, on a repris en 1950 les travaux pour rassembler les règles en lien au transport de voyageur par voie maritime. Enfin de travaux, a été accepter la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer⁷, avec la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer⁸ a Bruxelles en date du 29/4/1961 et 27/5/1967. La participation a l'une d'elle avait été très restreinte tandis que le second n'a pas gagné de vigueur sur le droit international. La faille des conventions, a lancé le pas sur la voie de préparer une nouvelle convention internationale par *International Maritime Organization* (« IMO ») et a ainsi été accepter Convention d'Athènes de 1974 organiser en réunissant les pertes de bagages et voyageurs. La convention a été modifier avec le deuxième protocole 1976 et 1990 avant 2002. Par l'acceptation du Protocole 2002, l'effet de la convention commémorer avec la date du protocole (« Convention d'Athènes de 2002 ») a démontré l'effet du droit de l'union européenne comme dans le droit Turque. Ainsi les dispositions de la convention ont été transférer au règlement (CE) No 392/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident⁹.

⁶ *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air.*

⁷ *International convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea.*

⁸ *International convention for the unification of certain rules relating to carriage of passenger luggage by sea.*

⁹ *Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents.*

Convention d'Athènes de 2002, prévoit la présence « du transport international » comme condition d'application (Art. 2. al. 1). On reflète clairement la définition du transport international dans la convention (Art. 1 al. 9). L'application de la convention sur un point de vue internationale, donne également un sens à la définition selon les règles judiciaires déterminée selon les règles des différends des lois des dispositions de la convention. Les dispositions qui seront appliquées par les tribunaux Turcs, sera de Art. 26 du DIPP au sujet des conventions de consommateur appliquer au sujet des conventions de forfait de voyage avec le Art. 24 du DIPP déterminant le droit à appliquer aux conventions. Art. 2 déterminant l'espace d'application de la convention, détermine en trois clauses la façon sous quelles conditions elle a été permise et la recherche du lien avec l'état de partie mise à part le transport international.

Pour appliquer la convention il faut également fondé un contrat de transport. Le contrat de transport, est défini comme « un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages » dans la convention (Art. 1 al. 2). « Le transporteur » et « le passager » définis sont déterminés selon les parties du contrat. Tandis que certaines personnes transporter sans se référer à le contrat de transport de voyageur dans le contrat n'entre pas dans le cadre de la définition de « passager » (Art. 1 al. 4 (b)). Pour gagner le titre de transporteur, il suffit d'un simple engagement de transport. De plus ; l'application des dispositions de la convention est sujet à un transport réalisé par voie marine. La convention, offre une ample définition du « navire » en entrant également dans la définition du transport de passager. Ainsi la définition citée ; mise à part les véhicules avec airbag, inclus tous les véhicules pouvant voyager par voie maritime (Art. 1 al. 3). D'autre part, mise à part la définition de la convention de transport on a également ajouté pendant les travaux de préparation de la Convention d'Athènes 1974, le critère de la réalisation de transport « par voie marine ». Contre cela, le fait que le navire se déplace par voie marine éveille des soupçons au sujet de l'interprétation de la condition en question. Dans un autre terme ; pour appliquer la convention, il faudra que le navire puisse se déplacer sur mer dans le sens de son allocation mais le seul fait qu'il se déplace sur mer est toujours un facteur suffisant.

Pour parler de l'existence d'un contrat de transport, on ne retrouve pas une disposition claire dans le contrat au sujet de la nécessité ou nom de transporter contre une rémunération. Ainsi, des points de vue divergents sont soumis à ce sujet dans la législation Turque. Un autre sujet ouvert au débat est de présenter une condition de caractéristique commerciale du transport pour pouvoir appliquer la convention.

Art. 4 répétitif de la convention d'Athènes de 2002 organise l'approvisionnement par le transporteur réalisant effectivement une partie ou la totalité du transport de l'assurance de responsabilité. Le transporteur réalisant effectivement le transport est le transporteur à condition qu'il réalise effectivement le transport ou un transport réel (Art. 1 al. 1 (c)). Sous une autre expression ; en cas de réalisation d'un transport d'une partie par un transporteur effectif et de l'autre partie par un transporteur, la convention place la responsabilité de s'approvisionner une assurance de responsabilité sur tous les deux. Le transport sans être partie du contrat de transport ; à condition que la personne soit l'exploitant, le carterer ou le propriétaire du navire résulte que la personne soit 'transporteur réel'. Selon la définition dans la convention ; cette personne est autrui en dehors du transporteur réalisant une partie ou la totalité du transport comme exploitant, carterer ou propriétaire du navire (Art. 1 al. 1 (b)). Lorsque l'on évalue la définition de la personne responsable de l'approvisionnement

de l'assurance, la personne citée gagne le titre de 'armateur de navire' selon al. 1 ou 2 de la Art. 1061 du CCT à propos du droit Turque. Dans le contrat de l'assurance de responsabilité, l'armateur de navire qui fonde le contrat avec l'assureur est repris comme 'assuré' dans le contrat. Dans les cas où l'on retrouve un transporteur réel, il n'y a pas d'explication dans la convention au sujet de la personne 'assurée' sujet dans la Convention. D'autre part, la manière qui décrit la disposition Art. 1259 du CCT fait naître un résultat différent de la convention d'Athènes de 2002. L'assureur avec qui l'on fondera une convention d'assurance de responsabilité, pourra être une société Turque mais pourra également être une société d'assurance étrangère selon Art. 15 al. 2 de la Loi d'assurance numero 5684. D'ailleurs dans le pratique, les armateurs des navires obtiennent l'assurance par voie d'abonnement dans le club P&I qui fonctionnent avec le principe de l'assurance respectif et démontrant une activité généralement en Angleterre. En cas de fondation d'un contrat avec une firme Turque, un permis dans la branche 'responsabilité de véhicule marine' est nécessaire. L'approvisionnement d'assurance à responsabilité obligatoire prévu avec les conventions internationales est acceptée de manière restreinte avec les institutions dans le cadre de la Directive des Sociétés d'Assurance et du Club P&I Reconnue Pour les Operations Administratives dans le Cadre de l'Application d'Etat du Drapeau. La seule société démontrant une activité qui s'est placée en Turquie est *Türk P&I Sigorta A.Ş.*

Responsabilité de l'assureur de paiement de l'indemnité se réalise par la naissance de la responsabilité contre les personnes tierces qui portent de manière réelle et/ou contractuelle un titre d'assuré et qui est tenu responsable selon la disposition de la convention. Même si le transporteur réel ne fait pas partie du contrat de transport, il est considéré comme le transporteur et profite des dispositions de la convention pour la part du transport réalisée par lui-même (Art. 4 al. la phrase 2). La responsabilité des transporteurs naissant des dommages corporels ou mortels des voyageurs était fondée sur le principe de faute dans la Convention d'Athènes de 1974, lorsqu'il est drastiquement changé dans le Protocole de 2002. Le régime de responsabilité dans la convention change si la perte se réalise sur un accident de navire. Dans la Convention d'Athènes 1974, l'existence d'un accident de navire avait des conséquences seulement sur la preuve de la faute. En revanche, dans la convention datée de 2002, on accepte le fondement de responsabilité sans défaut pour des dommages résultant de l'accident de navire à la limite de 250.000 droits de tirage spéciaux (« DTS »). (Art. 3 al. 1). Les conditions de se sauver des responsabilités sont reprises dans Art. 3 de la convention. La faute mutuelle du voyageur crée la possibilité d'éliminer partiellement ou totalement la responsabilité du transporteur selon les règles des législations nationales. Mais, les risques terroristes n'avait pas être exclue du cadre de la responsabilité. Celle-ci a conduit une prise de garde de ne pas offrir de garantie d'assurance dans l'application par les assureurs et a donné naissance à la préparation de guide par l'IMO au sujet des risques terroristes en 2006.

Soit le dommage surpasse 250.000 DTS, la responsabilité commune du transporteur et transporteur réelle basé sur la présomption de faute se maintient jusqu'à 400.000 DTS (Art. 7 al. 1). Si les personnes ont agi soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit temporairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement, ces personnes ne sont pas autorisées pour profiter de la limite de responsabilité. (Art. 13). D'un autre cote, au sujet de la responsabilité du transporteur ; il est sujet à l'application de la Convention d'Athènes de 2002 sur la limitation de la

responsabilité en matière de créances maritimes datée du 19/11/1976 modifier avec le protocole datée du 02/05/1996 pour laquelle la Turquie était de partie.

Les actes des préposés ou mandataires transporteurs ou transporteurs réel émerge à l'ordre du jour la responsabilité du transporteur (Art. 3 al. 5 (b) et Art. 4 al. 2). De plus, le transporteur ou le transporteur réel est tenu responsable des actes des personnes concernées dans le cas où ces personnes ont commis dommage pendant leur service. Dans ce cas-là, malgré que la responsabilité des préposés ou mandataires du transporteur et transporteur réel n'entre pas dans le cadre de la convention, ces personnes profiteront comme le transporteur des défenses pouvant être soumise et des limites de la responsabilité (Art. 12).

Dans le cadre de la convention d'Athènes 2002, l'approvisionnement de l'assurance de responsabilité est rendu obligatoire pour les navires portant un permis pour le transport de plus de douze passagers. Comme prévu dans les conventions internationales diverses, il est nécessaire que le navire transporteur un certificat confirmée ou organisée par les états parties qui prouvant qu'une garantie a été octroyée soit présent dans le navire de transport. La convention permet l'assurance de responsabilité l'approvisionnement d'une garantie en dehors de l'assurance de responsabilité, lorsque Art. 1259 du TTK mentionne seulement l'assurance de responsabilité. Mais, les contrats d'assurance d'accident conclues au profit des voyageurs apparaissent comme un type divers d'assurance au sujet du transport de voyageur.

Selon la convention ceux qui ont gagné le titre de « personne tiers ayant subi une perte » selon le contrat d'assurance de responsabilité, a le droit de faire appel directement à l'assureur. Selon les dispositions du Code turc des obligations turc numéro 6098 (« COT »), les personnes qui peuvent appuyer pour la compensation d'une perte corporelle ou mortelle sont dans le cadre des personnes citées. Dans ce cas-là, la responsabilité de l'assureur est limitée à un montant d'assurance prévu dans le contrat et qui ne surpasse pas en dessous des 250.000 DTS pour chaque voyageur. Cependant, à l'encontre de la prévision sur la responsabilité de l'assureur au sujet des pertes corporelles et mortelle, dans le cas où la perte en question est subi à cause de l'erreur de du transporteur ou ses préposés ou mandataires, la responsabilité du transporteur sera de en possible. La convention d'Athènes de 2002 contient des provisions dans les articles 16 et 17 qu'il pourra préciser les durées et les tribunaux des pays pour la demande. Le droit d'appel directe à l'assureur, qui est accepté pour les assurances de responsabilités avec Art. 1478 du CCT de la législation Turques, est particulièrement prévu dans la convention avec Art. 4bis. Des demandes soumises contre l'assureur à propos de la responsabilité internationale des tribunaux sont soumis aux règles au sujet des demandes émises contre des transporteur et/ou transporteur réel. D'autre part, les demandes dans le cadre des dispositions de la convention peuvent être faites en s'appuyant sur les dispositions de la convention selon Art. 14. Les durées émises pour les demandes sont soumises à deux diverses durée comme durée de perte de droit et de délai d'expiration. Ces durées en questions ne sont pas adoptées en droit Turque et le délai d'expiration de 10 années est accepté par Art. 1470 du CCT.

Dans le cas où la demande est faite directement contre l'assureur, l'assureur peut émettre seulement des défenses pouvant être émise par l'assuré ou que l'assuré a causé la perte intentionnellement ou avec négligence grosse. Il n'est pas concevable de soumettre de défense en dehors des deux types de défense cités (en dehors de la faillite

ou de la liquidation de l'assuré) même des défenses naissant de contrat. L'exclusion de la garantie de l'assurance de responsabilité obligatoire des actes téméraires et voulue est une déviation de du Art. 1484 du CCT. D'autre part, les articles 1429 et 1477 du CCT ne mentionnent pas l'acte téméraire à propos du niveau de la faute. Dans la traduction officielle du protocole de 2002, on détermine pour possibilité de défense à laquelle l'assuré pourrait se fier à la cause d'une perte délibérée de l'assuré.

Comme l'assureur est tenu responsable de l'indemnisation, il faut demander si l'assuré a le droit de demander compensation de l'assuré et des autres personnes qui sont responsable mais ne posses pas la qualité de l'assuré. Particulièrement, dans les cas où seulement porteur réel est assuré, on parlera de la naissance d'un droit de recours du transporteur contre l'assureur avec titre de successeur de l'assuré. Dans ce cas-là entre en circuit les dispositions articles 61-62 du COT. En dehors de cela, les personnes ayant une responsabilité de la perte (l'armateur d'un autre navire ou les préposés ou mandataires des transporteur ou transporteur réel), pourront mis à l'encontre d'une demande de recours. Lorsqu'une une perte corporelle ou mortelles des voyageurs crée une créance de navire, il est possible que l'assureur, qui a compensé la perte que la personne est subie, demander un droit de privilèges légaux sur le navire avec titre de successeur de cette la personne. Mais on retrouve également un point de vue contraire défendu dans la législation Turque. D'autre part, CGAVM, qui prévoient des dispositions sur le recours à l'assuré, énumère les actes téméraires ou voulues parmi des cas où le recours est permis.

ABSTRACT

The Fourth Part of the Fifth Book relating Maritime Law of the Turkish Commercial Code No. 6102 ('TCC')¹⁰, which is in force as of 1/7/2012, regulates Maritime Law Contracts. TCC, in its provisions provides articles relating to the contracts of the carriage of passengers by the sea, which are implemented directly from Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea dated 1/11/2002 ('2002 Protocol'). The Protocol amends the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea ('1974 Athens Convention') dated 13/12/1974. One of the most important innovations brought by the Protocol is the introduction of strict liability and compulsory liability insurance in respect of the death of and personal injury to passengers up to a certain amount. In addition, the limits of carrier's liability have been significantly increased compared to the 1974 Athens Convention. For the time being Turkey, in its domestic law, recently commenced its preparations to ratify the 2002 Protocol. Therefore, the question arises, of how the compulsory liability insurance provided for by the convention will take effect when Turkey becomes a State Party. Although, being in line with 2002 Athens Convention, compulsory liability insurance has been provided under TCC Art. 1259 ; it must be evaluated to what extent the provisions of the Sixth Book of TCC relating Insurance Law and the General Conditions for Sea Vehicles Compulsory Financial Liability Insurance ('GCSVI')¹¹, which entered into force on 13/8/2014, will be valid against the provisions of 2002 Athens Convention. The convention seeks a foreign element, i.e. an international carriage, under its Art. 2 for its application. Thus it will be applicable directly under Turkish law against its national regulations, pursuant to Turkish Constitution Art. 90 para. 5 and International Private and Procedural Law No. 5718 ('IPPL')¹² Art. 1 para. 2.

Liability insurance in Maritime law firstly became compulsory under the international conventions regulating liabilities for pollution damage. The conventions dealing with pollution damage arising from oil or hazardous substances carried as bulk and oil as fuel stipulate strict liability regime. Stipulation of strict liability emerges the risk of financial inability to compensate the substantial damages. In order to abolish this risk, the requirement of compulsory liability insurance for the liable persons under these conventions have been introduced. The financial ability of liable persons and insurers also increases the importance of the matter of limitation of liability. Thus, the mostly debated issues during the preparatory stage of the conventions have been; type of liability, limitation of liability and the requirement of compulsory liability insurance.

¹⁰ *Türk Ticaret Kanunu* (Official Gazette Date: 14/2/2011, Number: 27846).

¹¹ *Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları*.

¹² *Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun* (Official Gazette Date: 27/11/2007, Number: 26728).

The principles of strict liability and compulsory liability insurance in Maritime law for the subjects other than pollution damage have been stipulated by the adoption of the 2002 Protocol. On the other hand, the liability regime envisaged by the Protocol was effected especially by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, adopted on 28/5/1999 in Montreal. The convention provides for two tier liability for damages sustained in the case of death or bodily injury of a passenger, and requires the carrier to provide liability insurance.

The first works for the unification of rules concerning carriage of passengers by sea were carried out at the early stages of 20th century. Until XVII. *Comité Maritime International* ('CMI') Conference held in 1930 in Antwerp, the idea of introduction of the compulsory insurance in respect of the loss arising from the death or personal injury of passengers has been debated. As the aforementioned debates did not come up with a resolution, the works regarding the carriage of passengers by sea commenced once again during 1950's. As the consequence of these works, International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea and International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passenger Luggage by Sea were adopted, both in Brussels dated respectively 29/4/1961 and 27/5/1967. The first one received quite limited accession, where the second one did not enter into force in international law. Such outcome forced International Maritime Organization ('IMO') for taking action in order to prepare a new convention, namely 1974 Athens Convention, which regulates both losses of passengers and baggage. The convention was amended two times before 2002, under two Protocols signed in 1976 and 1990. Following the adoption of 2002 Protocol, the convention is named after the date of the Protocol ('2002 Athens Convention') and its adoption influenced European Union law, as well as Turkish law. Provisions of the convention were transferred into the Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents.

2002 Athens Convention envisages an 'international carriage' as a prerequisite for its application (Art. 2 para. 1). International carriage is defined explicitly in the convention (Art. 1 para. 9). For the fact that the convention is applied to international carriages, at the same time, it means that the provisions of the convention shall be completed by the provisions of the law designated by the rules of conflict of laws. The rules applied by Turkish courts shall be Art. 24 and 26 of IPPL, regulating applicable law for contracts in general and package tour contracts under consumer contracts respectively. Art. 2 para. 1 of the convention dealing with the scope of application, defines under which conditions the convention shall apply. There exist three prerequisites under three subparagraphs, one of which shall be met along with the condition of an international carriage.

Another condition for the application of the convention is a conclusion of a contract of carriage. This contract is defined as 'a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be' in the convention (Art. 1 para. 2). The persons of whom definitions are given as well, 'carrier' and 'passenger', are defined as the parties of such contract. However, persons who are not carried under a contract of carriage are also within the definition of passenger (Art. 1 para. 4 subpara. (b)). In order to gain the title of the carrier, it is sufficient to undertake a carriage. Moreover, the convention is applied only in respect of the carriages by sea. Only the persons carried by a ship are defined

as passengers, where the definition of ‘ship’ is stipulated quite broadly. Therefore, the definition mentioned includes all seagoing vessels, excluding air-cushion vehicles (Art. 1 para. 3). The addition of the phrase ‘by sea’ into the definition of contract of carriage occurred during the preparatory stage of 1974 Athens Convention. However; the additional condition of a carriage carried out by a ‘seagoing’ vessel raises doubt concerning the interpretation of the respective condition. In other words, either it might be sufficient to apply convention for the carriages carried out by sea, or employment of the ship shall be aimed at carriage by sea.

There is no clear provision in the convention stating whether a contract of carriage shall be deemed as a contract under which the carriage is carried out for a remuneration. For this reason, there are different opinions regarding this matter under Turkish law. Another debatable issue is, in terms of gratuitous carriages, whether the convention shall be applicable only if the carriage has a commercial character.

2002 Athens Convention Art. 4bis regulates that the liability insurance shall be carried out by the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage. This person is defined as the performing carrier, or carrier provided that performs the carriage (Art. 1 para. 1 subpara. (c)). In other words, in any event where the whole or a part of the carriage is performed by the carrier, both of them are under an obligation to obtain liability insurance. Existence of a performance of the contract by the person who is not party to the contract of carriage means that the person who performs such contract shall be referred as ‘performing carrier’, provided that he is either owner, charterer or operator of the ship (subpara. (b)). When the assessment should be made regarding the person who must carry out the liability insurance; under Turkish law person in question is referred as ‘shipowner’ (‘*donatan*’; ‘*der Reeder*’) under TCC Art. 1061 para. 1 and para. 2. The shipowner shall become party to the insurance contract as ‘policy holder’. In the circumstances where the performing carrier exists, there is no explicit provision in the convention concerning who ‘insured’ is, i.e. the person of whom liability is subject to the insurance contract. Besides, the outcome of the wording of TCC Art. 1259 differentiates from the 2002 Athens Convention. As well as the insurer with whom insurance contract is concluded may be either a Turkish insurance company, it is also possible to conclude such contract with a foreign insurer under Insurance Law No. 5684¹³ Art. 15 para. 2. Therefore; in practice, shipowners commonly obtain insurance cover via becoming members of P&I Clubs, which operate mainly in England by principles of mutual insurance. In a case where the contract is made with a Turkish company, such company shall already obtain a license for ‘water vehicles liability’ branch. However; under Circular No. 45168¹⁴, compulsory liability insurance stipulated under international conventions is only acceptable as long as it is obtained from an incorporation within the scope of mentioned Circular. The sole such insurance company settled in Turkey is *Türk P&I Sigorta A.Ş.*

In order to hold insurer liable for the compensation, the carrier and/or performing carrier of whom liability is anticipated by the convention and who are referred as insured shall be held liable towards third parties. Even though performing carrier is not a party to the contract of carriage, he shall be subject and entitled to the provisions of the convention for the part of the carriage performed by him as

¹³ *Sigortacılık Kanunu* (Official Gazette Date: 14/6/2007, Number: 26552).

¹⁴ *Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilen P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge* (Approval Date: 30/05/2017).

contracting carrier (Art. 4 para. 1 sent. 1). While the liability of carrier and performing carrier for the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger depends on negligence, it became subject to significant amendment under 2002 Protocol. Liability regime under the convention varies according to the nature of the accident, i.e. whether it is a shipping accident or not. Under 1974 Athens Convention, occurrence of a loss caused by a shipping incident merely shifts the burden of proof. However, in 2002 Athens Convention for the loss occurred caused by shipping incident, strict liability regime is applied up to 250,000 Special Drawing Right ('SDR') (Art. 3 para. 1). Circumstances under which the carrier is exempted from liability are stipulated under Art. 3. Contributory fault of the passenger brings out the possibility of exoneration of the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the national law as well. Nevertheless, the fact that terror risks would not be wholly excluded from liability resulted with reluctance of insurers against providing insurance cover, and this matter caused the preparation of a reservation and a guideline by IMO, dealing with terror risks. When the loss exceeds 250,000 SDR, the carrier and the performing carrier are still liable under presumed fault liability regime, in principle up to 400,000 SDR (Art. 7 para. 1). The carriers' loss of right to limitation of liability comes into question in the circumstances where the loss is resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage or his wilful misconduct (Art. 13 para. 1). Besides; the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims dated 19/11/1976, which was amended with its Protocol dated 2/5/1996, and yet is in force in Turkey, shall be applied along with 2002 Athens Convention.

The acts or omissions of servants or agents of carrier and performing carrier bring into question the liability of carrier as well (Art. 3 para. 5 subpara. (b) and Art. 4 para 2). On the other hand; performing carrier remains liable for acts or omissions of his own servants and agents (Art. 4 para. 2). However, it is possible to hold carrier and/or performing carrier liable for such acts or omissions, only if abovementioned persons act within the scope of their employment. In this case; where the liability of these persons do not fall into the scope of the convention, they remain entitled to avail themselves of the defences and limits of liability which the contracting and performing carrier are entitled to invoke under convention (Art. 12).

Obtainment of liability insurance pursuant to 2002 Athens Convention is compulsory with respect to ships registered in a State Party that are licensed to carry more than twelve passengers. In line with other international conventions stipulating such insurance regulate, a certificate attesting that insurance and issued or approved by State Parties shall be carried in the ship during the carriage. While the convention makes it possible to obtain any other financial security other than liability insurance, the only type of security stated under TCC Art. 1259 is liability insurance. Nevertheless; a different type of security having importance with regard to carriage of passengers, is personal accident insurance contracts concluded on behalf of passengers.

The persons who would be referred as aggrieved third parties under liability insurance contracts have the right of direct action against insurers. The scope of the persons in question shall include claimants who have right to take action for the loss caused by death or personal injury according to the provisions of Turkish Code of

Obligations No. 6098 ('TCO')¹⁵. In such cases, the liability of insurer shall be limited up to an amount set under insurance contract which cannot be less than 250,000 SDR per passenger on each distinct occasion. However, the liability of insurer is stipulated generally in respect of the death of and personal injury to passengers, thus when such loss would be caused by a non-shipping accident, the insurer shall still be held liable. 2002 Athens Convention also regulates in which States' courts and within which time period actions may be brought under its Art. 16 and 17. Direct action against insurer, a principle which became part of Turkish law following adoption of TCC with regard to all kinds of liability insurance, is envisaged specifically under Art. 4bis of the convention. International jurisdiction of courts in the actions against insurers is dependant on the rule regarding the actions against carrier and/or performing carrier. Besides, pursuant to Art. 14, the claims falling within the scope of the convention shall be brought against carrier and/or performing carrier only under the provisions of the convention. Time period for such claims is subject to two types of time-bar. Mentioned time-bar periods have not been incorporated into Turkish law, where TCC Art. 1270 states that the lapse of time for such actions is 10 years.

In a case where action is brought against insurer, insurer may only allege the defences which the insured referred in the convention would have been entitled to invoke or the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the insured. Thus it is not possible invoke any defence falling outside of these two groups of defences (other than the bankruptcy or winding up). The fact that the intentional act or wilful misconduct of the insured exonerates insurer from his liability, leads to a different consequence than TCC Art. 1484. Additionally; TCC Art. 1429 and 1477, which stipulate the effect of the negligence of insured party to the payment of compensation by the insurer, does not include wilful misconduct as a level of negligence. In official translation of 2002 Protocol, the defence which insurer may invoke consists of merely the intentional acts done by the insured.

Holding insurer liable for the compensation brings another issue into question, i.e. the matter of recourse actions by insurer against persons who are jointly liable with insured without being referred as insured, or against insured himself. Especially; in the circumstances where only performing carrier holds the title of insured, right of recourse by insurer against carrier may originate, where insurer would be subrogated to insured party. In this case, Art. 61-62 of TCO shall be applied. Apart from that, other liable persons (e.g., servants and agents of carrier or performing carrier, or shipowner liable pursuant to the provisions regarding collisions) may encounter recourse actions as well. It may be interpreted, as a consequence of exoneration of insurers liability in the case of intentional act or wilful misconduct of insured, that insurer loses his right of recourse in such cases. While the claims for the loss suffered as a result of death or personal injury of passengers shall be secured by a maritime lien on the vessel; a payment of the insurer, despite his exoneration under insurance contract, might result with his subrogation to the passenger and the passenger's claim of maritime lien on the ship. Nevertheless, also an opposing view exists under Turkish law regarding this issue. Apart from that, GCSVI envisages that insurer may take recourse action against insured when insured and/or his servants and agents cause loss with an intentional act or wilful misconduct.

¹⁵ *Türk Borçlar Kanunu* (Official Gazette Date: 4/2/2011, Number: 27836).

ÖZET

1/7/2012 tarihinde yürürlük kazanan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ("TTK")¹⁶ Deniz Ticareti'ne ilişkin Beşinci Kitabı'nın Dördüncü Kısmı'nı, Deniz Ticareti Sözleşmeleri oluşturmaktadır. İlgili Kısım arasında yer alan ve m. 1247 vd.'de düzenlenen deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri hakkındaki hükümlerin kaynağını, 1/11/2002 tarihinde kabul edilen Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolü ("2002 Protokolü")¹⁷ hükümleridir. Protokol, 13/12/1974 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması İlişkin Atina Sözleşmesi'ni ("1974 Atina Sözleşmesi")¹⁸ değiştirmektedir. Protokol'ün getirdiği en önemli yenilikler arasında, belli miktara kadar olan zararlar bakımından kusursuz sorumluluğun ve zorunlu sorumluluk sigortasının kabul edilmesi bulunmaktadır. Ayrıca taşıyanın sorumluluk sınırı, 1974 tarihli Sözleşme'ye kıyasla önemli ölçüde yükseltilmiştir. Türkiye aynı zamanda 2002 Protokolü'ne taraf olma çalışmalarını sürdürmektedir. Bu nedenle, Sözleşme'nin Türkiye hakkında yürürlüğe girmesi ile birlikte Sözleşme ile öngörülen zorunlu sorumluluk sigortasının ne şekilde işlerlik kazanacağını incelenmesi gereği ortaya çıkmaktadır. 2002 Atina Sözleşmesi'nden aktarılan TTK m. 1259 hükmü ile sorumluluk sigortası zorunlu hâle getirilmesine karşın, TTK'nın Sigorta Hukuku'na ilişkin Altıncı Kitabı ile 13/8/2014 tarihinde yürürlüğe giren Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları ("Deniz Araçları SGŞ") hükümlerinin 2002 Atina Sözleşme hükümleri karşısında ne ölçüde geçerli kalacağı değerlendirilmelidir. Nitekim uygulanma koşulu olarak yabancılik unsuru arayan 2002 Atina Sözleşmesi, Anayasa m. 90 f. 5 ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun ("MÖHUK")¹⁹ m. 1 f. 2 uyarınca söz konusu ulusal hukuk düzenlemeleri karşısında doğrudan uygulama alanı bulacaktır.

Deniz Ticareti Hukuku'nda sorumluluk sigortasının zorunlu hâle getirilmesi, ilk olarak çevre kirliliği zararlarını düzenleyen Milletlerarası Sözleşmeler'de gerçekleşmiştir. Yük olarak taşınan petrol ve tehlikeli maddeler ile gemi yakıtının yarattığı çevre kirliliği zararlarından doğan sorumluluğu ele alan Sözleşmeler, kusursuz sorumluluk esasını kabul etmiştir. Daha sonra, enkaz kaldırma sırasında ortaya çıkan masraflar için de bu sorumluluk türü benimsenmiştir. Kusursuz sorumluluğun öngörülmesi, ortaya çıkabilecek büyük zararların karşılanamaması riskini ortaya çıkarmıştır. Bu riskin ortadan kaldırılması amacıyla da; Sözleşmeler uyarınca sorumlu tutulan kişilere, sorumluluk sigortası temin etme zorunluluğu getirilmiştir. Zarardan sorumlu kişilerin ve sigortacıların zararları karşılama konusunda mali yeterlikleri, sorumluluğun sınırlandırılması konusunun da önemini

¹⁶ Resmî Gazete Tarihi: 14/2/2011, Sayısı: 27846.

¹⁷ *Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.*

¹⁸ *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea.*

¹⁹ Resmî Gazete Tarihi: 27/11/2007, Sayısı: 26728.

arttırmıştır. Nitekim Sözleşmeler'in hazırlanması aşamalarında en çok tartışılan konular; sorumluluk türü, sorumluluğun sınırlandırılması ve sorumluluk sigortası temin etme zorunluluğu olmuştur.

Deniz Ticareti Hukuku'nda; çevre kirliliği zararları dışındaki bir konu hakkında kusursuz sorumluluk esasının ve zorunlu sorumluluk sigortasının öngörülmesi, 2002 Protokolü'nün kabul edilmesi ile yaşanmıştır. Buna karşılık Protokol'ün getirdiği sorumluluk rejimi, özellikle 28/5/1999 tarihinde Montreal'de kabul edilen Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'den ("1999 Montreal Sözleşmesi")²⁰ etkilenmiştir. Söz konusu Sözleşme, ölüm veya bedensel zararlar bakımından iki dereceli bir sorumluluk rejimi öngörmekte ve de taşıyıcıyı sorumluluk sigortası temin etmekle yükümlü tutmaktadır. Hava yolu ile yapılan taşımalarda yapılan reform, 2002 Protokolü'nün kabul edilmesinde önemli bir itici güç olmuştur.

Deniz yolu ile yapılan yolcu taşımalarının bir milletlerarası düzenlemeye konu edilmesine ilişkin ilk çalışmalar, 20. yy.'ın başında yürütülmüştür. Aynı süreç içerisinde, yolcuların uğradıkları ölüm veya bedensel zararların zorunlu sigorta güvencesi kapsamına alınması fikri de tartışılmıştır. Söz konusu tartışmalardan sonuç edilememekle birlikte, deniz yolu ile yolcu taşımalara ilişkin kuralların birleştirilmesi konusundaki çalışmalara 1950'li yıllarda tekrar başlanmıştır. Çalışmaların sonucunda, 29/4/1961 ve 27/5/1967 tarihlerinde her ikisi de Brüksel'de olmak üzere Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme²¹ ile Deniz Yolu ile Bagaj Taşınması Hakkında Milletlerarası Sözleşme²² kabul edilmiştir. Bunlardan ilkinde katılım oldukça sınırlı olmuş, ikincisi ise milletlerarası hukukta yürürlük kazanmamıştır. Sözleşmeler'in başarısızlığı, *International Maritime Organization*'ı ("IMO") yeni bir Milletlerarası Sözleşme hazırlama yolunda adım atmaya itmiş ve yapılan çalışmalar neticesinde, yolcu ile bagaj zararlarını bir arada düzenleyen 1974 Atina Sözleşmesi kabul edilmiştir. Sözleşme, 2002 öncesinde, 1976 ve 1990 tarihli iki Protokol ile değişikliğe uğramıştır. 2002 Protokolü'nün kabul edilmesi ile Protokol'ün tarihiyle anılan Sözleşme ("2002 Atina Sözleşmesi"), etkisini Türk Hukuku'nda olduğu gibi Avrupa Birliği Hukuku'nda da göstermiştir. Nitekim Sözleşme hükümleri, 23/4/2009 tarihli ve 392/2009 sayılı Yolcu Taşıyanların Kazalar Hâlinde Sorumluluğu Hakkında Tüzük'e²³ aktarılmıştır.

2002 Atina Sözleşmesi, uygulama koşulu olarak bir "milletlerarası taşımanın" varlığını öngörmektedir (m. 2 f. 1). Milletlerarası taşımanın ne olduğu, Sözleşme'de açık bir şekilde tanımlanmaktadır (m. 1 f. 9). Sözleşme'nin milletlerarası taşımalara uygulanacak olması, aynı zamanda Sözleşme hükümlerinin kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca belirlenecek hukuk kuralları uyarınca tamamlanacağı anlamına gelmektedir. Türk mahkemelerinin uygulayacağı hükümler, sözleşmelere uygulanacak hukuku belirleyen genel hüküm olan MÖHUK m. 24 ile paket tur sözleşmeleri hakkında da uygulama alanı bulan tüketici sözleşmelerine ilişkin MÖHUK m. 26 olacaktır. Sözleşme'nin uygulama alanını belirleyen m. 2, milletlerarası taşımanın yanında Taraf

²⁰ *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air.*

²¹ *International convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea.*

²² *International convention for the unification of certain rules relating to carriage of passenger luggage by sea.*

²³ *Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents.*

Devlet ile bağlantının bulunmasını aramakta ve bunun hangi koşullar altında sağlandığını üç bent hâlinde belirlemektedir.

Sözleşme'nin uygulanması için aynı zamanda bir taşıma sözleşmesinin kurulmuş olması gerekmektedir. Taşıma sözleşmesi, Sözleşme'de "yolcunun, yerine göre tek başına veya bagajıyla birlikte deniz yolu ile taşınması için taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına kurulan sözleşme" olarak tanımlanmaktadır (m. 1 f. 2). Taşıma sözleşmesinin tarafı olarak ortaya çıkan "taşıyan" ile "yolcunun" tanımları Sözleşme'de verilmektedir. Ne var ki, Sözleşme'de yolcu taşıma sözleşmesine dayanılmadan taşınan bazı kişiler de "yolcu" tanımının kapsamına sokulmaktadır (m. 1 f. 4 b. (b)). Taşıyan sıfatının kazanılması için ise, taşıma taahhüdünde bulunulması yeterlidir. Buna ek olarak; Sözleşme hükümlerinin uygulanması, taşımanın deniz yolu ile gerçekleştirilmesi durumunda söz konusudur. Sözleşme, yalnızca "gemi" ile taşınan kişileri yolcu kapsamına sokmakla birlikte, geniş bir "gemi" tanımı vermektedir. Nitekim anılan tanıma; hava yastıklı araçlar hariç olmak üzere, sadece deniz yolu ile hareket edebilen ("seagoing") tüm araçlar dâhil edilmektedir (m. 1 f. 3). 1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmaları sırasında, taşıma sözleşmesi tanımına taşımanın 'deniz yolu ile' yapılması kıstası eklenmiştir. Buna karşılık; geminin 'deniz yolu ile hareket edebilmesinin' ayrı bir koşul olarak yer bulması, söz konusu koşulun ne şekilde yorumlanacağı konusunda şüphe uyandırmaktadır. Diğer bir deyişle; Sözleşme'nin uygulanabilmesi için taşımanın denizde gerçekleştirilmesi tek başına yeterli kabul edilebileceği gibi, geminin tahsis edildiği amacın denizde hareket etmeye yönelik bulunması da aranabilecektir.

Taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedebilmek için, taşımanın bir ücret karşılığı yapılması gerekip gerekmediği konusunda Sözleşme'de açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle konu hakkında Türk Hukuku'nda farklı görüşler ileri sürülmektedir. Bir diğer tartışmaya açık konu ise; ücret karşılığı yapılmayan taşımalar bakımından, Sözleşme'nin uygulanabilmesi için taşımanın ticari nitelik bulundurması koşulunun yer alıp almadığıdır.

2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4; zorunlu sorumluluk sigortasının, taşımanın tamamını veya bir bölümünü fiilen gerçekleştiren taşıyan tarafından temin edileceğini düzenlemektedir. Taşımayı fiilen gerçekleştiren taşıyan ise, fiilî taşıyan veya taşımayı fiilen gerçekleştirmesi koşuluyla taşıyan olmaktadır (m. 1 f. 1 b. (c)). Diğer bir ifadeyle; taşımanın kısmen fiilî taşıyan kısmen de taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi durumunda, her iki kişi de sorumluluk sigortası temin etmekle yükümlü bulunmaktadır. Taşımanın, taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan bir kişi tarafından gerçekleştirilmesi; söz konusu kişinin "fiilî taşıyan" olarak anılması sonucunu doğurmaktadır. Sözleşme'deki tanıma göre bu kişi; bir geminin maliki, chartereri veya işleteni olarak taşımanın tamamını veya bir bölümünü fiilen gerçekleştiren taşıyan dışında kalan bir kişidir (m. 1 f. 1 b. (b)). Sigorta temin etmekle yükümlü kişiye ilişkin tanım değerlendirildiğinde; anılan kişi, Türk Hukuku bakımından TTK m. 1061 f. 1 veya f. 2 uyarınca "donatan" sıfatını kazanmaktadır. Sorumluluk sigortası sözleşmesinde, sigortacı ile sözleşmeyi kuran geminin donatanı, sözleşmede "sigorta ettiren" olarak yer alacaktır. Fiilî taşıyanın yer aldığı olasılıklarda, sorumluluğu sözleşmeye konu edilen kişi olan "sigortalının" kim olacağı konusunda Sözleşme'de bir açıklık bulunmamaktadır. Ayrıca belirtmelidir ki, TTK m. 1259 hükmünün kaleme alınış şekli, sigorta ettiren sıfatı bakımından 2002 Atina Sözleşmesi'ne göre farklı bir sonuç doğurmaktadır. Sorumluluk sigortası sözleşmesini kuracak sigortacı, bir Türk sigorta şirketi olabileceği gibi sözleşmenin yabancı bir

sigortacı ile kurulması da 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu²⁴ m. 15 f. 2 uyarınca mümkün olacaktır. Nitekim uygulamada; gemi donatanları sigorta güvencesini ağırlıklı olarak İngiltere’de faaliyet gösteren ve karşılıklı sigorta esaslarına göre hareket eden P&I kulüplerine üyelik yoluyla elde etmektedirler. Sözleşmenin bir Türk şirketi ile kurulması hâlinde ise sigorta şirketinin “su araçları sorumluluk” branşında ruhsatı bulunması gerekecektir. Ancak Milletlerarası Sözleşmeler ile öngörülen zorunlu sorumluluk sigortalarının temin edilmesi, Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilen P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge²⁵ kapsamına giren kuruluşlar ile sınırlı olarak kabul edilmektedir. Yönerge’nin kapsamına dâhil Türkiye’de yerleşik tek sigorta şirketi, P&I kulüplerinin aksine anonim şirket olarak faaliyet gösteren Türk P&I Sigorta A.Ş.’dir.

Sigortacının tazminat ödemekle yükümlü tutulması, Sözleşme hükümleri uyarınca sorumluluğu öngörülen ve sigortalı sıfatı bulunan taşıyan ve/veya fiilî taşıyanın üçüncü kişilere karşı sorumluluğunun doğması ile gerçekleşmektedir. Fiilî taşıyan taşıma sözleşmesinin tarafı olmamasına karşın, taşımanın kendisi tarafından yapılan bölümü için taşıyan gibi Sözleşme hükümlerine tabi olmakta ve Sözleşme hükümlerinden yararlanmaktadır (m. 4 f. 1 c. 2). Taşıyan ile fiilî taşıyanın, yolcuların ölümü veya bedensel zararlarından doğan sorumlulukları 1974 Atina Sözleşmesi’nde kusur esasına dayanmakta iken; 2002 Protokolü’nde önemli ölçüde değişikliğe maruz kalmıştır. Sözleşme’deki sorumluluk rejimi, ortaya çıkan zararın bir gemi kazası sonucu ortaya çıkıp çıkmamasına göre değişmektedir. 1974 Atina Sözleşmesi’nde, zararın bir gemi kazası sonucu ortaya çıkması, yalnızca kusurun ispatı bakımından sonuç değiştirmektedir. 2002 tarihli Sözleşme’de ise; gemi kazasının neden olduğu ölüme veya bedensel zarara dayalı istemlerde, 250.000 Özel Çekme Hakkı’na (“ÖÇH”)²⁶ kadar kusursuz sorumluluk esas kabul edilmiştir (m. 3 f. 1). Sorumluluktan kurtulma koşullarına Sözleşme’nin 3. maddesinde yer verilmektedir. Yolcunun birlikte kusuru da, iç hukuk kuralları uyarınca taşıyanın sorumluluğunun kısmen veya tamamen ortadan kalkması olasılığını ortaya çıkarmaktadır. Ne var ki; terör rizikolarının sorumluluk kapsamından tam olarak çıkmaması, sigortacıların uygulamada sigorta güvencesi vermeye yanaşmamasına ve buna bağlı olarak 2006 yılında terör rizikoları hakkında IMO tarafından çekince ve kılavuz hazırlanmasına neden olmuştur. Zararın 250.000 ÖÇH’lik miktarı aşması hâlinde, taşıyan ile fiilî taşıyanın sorumluluğu kusur karinesine dayalı olarak, kural olarak 400.000 ÖÇH’ye kadar devam etmektedir (m. 7 f. 1). Söz konusu kişilerin sorumluluk sınırından yararlanamaması, bu kişilerin zarara kasten veya pervasızca hareketleriyle neden olmaları durumunda söz konusu olmaktadır (m. 13). Öte yandan, taşıyanın sorumluluğu hakkında Türkiye’nin taraf olduğu 2/5/1996 tarihli Protokol ile değiştirilen Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 19/11/1976 tarihli Milletlerarası Sözleşme²⁷ de 2002 Atina Sözleşmesi ile bir arada uygulanacaktır.

Taşıyanın veya fiilî taşıyanın adamlarının fiilleri, aynı zamanda taşıyanın sorumluluğunu gündeme getirmektedir (m. 3 f. 5 b. (b) ve m. 4 f. 2). Bunun yanında fiilî taşıyan, kendi adamlarının fiillerinden sorumlu tutulmaktadır (m. 4 f. 2). Ancak

²⁴ Resmî Gazete Tarihi: 14/6/2007, Sayısı: 26552.

²⁵ Onay Tarihi: 30/05/2017, Sayı: 45168.

²⁶ *Special Drawing Right*.

²⁷ *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*.

söz konusu kişilerin fiillerinden taşıyanın veya fiilî taşıyanın sorumluluğu tutulabilmesi, bu kişilerin zarara görevlerini yerini getirirken neden olmaları durumunda mümkündür. Bu durumda; taşıyan ile fiilî taşıyanın adamlarının sorumluluğu Sözleşme kapsamına girmemesine rağmen, bu kişiler sorumluluk sınırından ve ileri sürülebilecek savunmalardan taşıyan gibi yararlanmaktadır (m. 12).

2002 Atina Sözleşmesi çerçevesinde sorumluluk sigortasının temin edilmesi, on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat alan gemiler bakımından zorunlu tutulmaktadır. Zorunlu sorumluluk sigortasının öngörüldüğü diğer Milletlerarası Sözleşmeler’de olduğu gibi, güvencenin temin edildiğini belgeleyen ve Taraf Devletler tarafından düzenlenen veya onaylanan bir sertifikanın, taşımanın yapıldığı gemide bulundurulması gerekmektedir. Sözleşme, sorumluluk sigortası dışında bir güvencenin elde edilmesini mümkün kılmakla beraber, TTK m. 1259’da yalnızca sorumluluk sigortasına yer verilmektedir. Ancak yolcu taşımaları bakımından önem arz eden başka bir güvence türü olarak, yolcular lehine kurulan kaza sigortası sözleşmeleri ortaya çıkmaktadır.

Kurulan zorunlu sorumluluk sigortası sözleşmesi uyarınca zarar gören üçüncü kişi sıfatını kazananlar, Sözleşme’deki sorumluluğa dayalı istemlerini doğrudan sigortacıya karşı ileri sürebilmektedirler. Bu kişilerin kapsamına, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (“TBK”)²⁸ hükümleri çerçevesinde ölüme veya bedensel zarara dayalı istem ileri sürebilecek kişiler girmektedir. Sigortacıya doğrudan başvuru hakkı, Türk Hukuku’nda TTK m. 1478 ile tüm sorumluluk sigortaları bakımından kabul edilmekle birlikte, 2002 Atina Sözleşmesi mükkerer m. 4’te bu türden bir düzenlemeye özel olarak yer verilmektedir. Bu istemler karşısında sigortacının sorumluluğu, sigortalı taşıyan sorumluluk sınırından ister yararlınsın ister yararlanmasın, sigorta sözleşmesi ile kararlaştırılan ve her bir yolcu için olay başına 250.000 ÖÇH’den düşük olamayacağı öngörülen sigorta bedeli ile sınırlıdır. Ancak sigortacının sorumluluğunun genel anlamıyla ölüm veya bedensel zararlar hakkında öngörülmesi karşısında; söz konusu zarara gemi kazası dışında bir nedene dayalı olarak taşıyanın veya adamlarının kusuruyla neden olunması durumunda da sigortacının sorumluluğu gündeme gelecektir. İstem hangi ülke mahkemelerinde ve hangi süreler dâhilinde ileri sürülebileceği, 2002 Atina Sözleşmesi’nin 16. ve 17. maddelerine göre belirlenmesi gerekecektir. Nitekim sigortacıya karşı ileri sürülen istemlerde mahkemelerin milletlerarası yetkisi, taşıyana ve/veya fiilî taşıyana karşı ileri sürülen istemler hakkındaki kurala tabi tutulmaktadır. Ayrıca Sözleşme hükümlerinin kapsamına giren istemler, m. 14 uyarınca yalnızca Sözleşme hükümlerine dayanılarak ileri sürülebilmektedir. İstemlerin ileri sürülebileceği süreler ise, zamanaşımı süresi ve hak düşürücü süre şeklindeki iki farklı süreye tabidir. Söz konusu süreler Türk Hukuku’na aktarılmamış, bunun yerine TTK m. 1470’te 10 yıllık bir zamanaşımı süresinin kabul edilmesi yolu tercih edilmiştir.

İstem doğrudan sigortacıya karşı ileri sürülmesi olasılığında, sigortacı yalnızca sorumluluğu Sözleşme’de öngörülen sigortalının ileri sürebileceği savunmaları veya sigortalının zarara kasten veya pervasızca hareketi ile neden olduğunu ileri sürebilmektedir. Sayılan iki savunma grubu dışında kalan (sigortalının iflası veya tasfiyesi dışında) sigorta sözleşmesi hükümlerine dayanana savunmaların ileri sürülmesi mümkün olmamaktadır. Sigortalının kastı ile pervasızca hareketinin zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamından çıkarılması; zorunlu sorumluluk sigortalarına

²⁸ Resmî Gazete Tarihi: 4/2/2011, Sayısı: 27836.

ilişkin TTK m. 1484'ten ayrılmaktadır. Ayrıca; kusurun sigorta tazminatının ödenmesine etkisini düzenleyen TTK m. 1429 ile m. 1477, kusurun derecesi olarak pervasızca harekete yer vermemektedir. 2002 Protokolü'nün resmî çevirisinde de, sigortacının zarar görene karşı sigortalının kastını ileri sürebileceği şeklinde bir tercüme hatasına rastlanılmaktadır.

Sigortacının tazminat ödemekle yükümlü tutulması, sigortalı ile birlikte sorumluluğu doğan fakat sigortalı sıfatı bulunmayan kişilere veya sigortalıya rücu hakkının bulunup bulunmadığı sorusunu gündeme getirmektedir. Özellikle; yalnızca fiilî taşıyanın sigortalı olduğu hâllerde, sigortacının sigortalıya halef sıfatıyla taşıyana rücu hakkının doğumundan bahsedilecektir. Bu durumda TBK m. 61-62 hükümlerinin devreye girmesi iddia edilebilecektir. Kast veya pervasızca hareket ile zarara neden olunması hâlinde sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtulması, Sözleşme hükümleri çerçevesinde üçüncü kişilere rücu hakkının doğmadığı şeklinde yorumlanması mümkündür. Öte yandan, zarardan sorumluluğu doğan diğer kişiler (söz gelimi; taşıyanın veya fiilî taşıyanın adamları veya çatmaya neden olan başka bir geminin donatanı) de rücu istemi ile karşı karşıya kalabilecektir. Yolcuların ölüm veya bedensel zarara uğraması sonucu sahip oldukları istemlerin gemi alacaklısı hakkı tanınması karşısında, sigorta tazminatı ödeme yükümlülüğünden kurtulmasına rağmen zarar görenin zararını tazmin eden sigortacının tazminat ödediği kişiye halef sıfatıyla gemi üzerinde kanuni rehin hakkı ileri sürmesi olasılık dâhilindedir. Ne var ki, konu hakkında Türk Hukuku'nda aksi görüş de ileri sürülmektedir. Son olarak belirtilmelidir ki, sigortalıya rücu hakkında hükümler öngören Deniz Araçları SGŞ sigortalının ve/veya adamlarının kasten veya pervasızca hareketlerini, sigortalıya rücu edilebilecek hâller arasında saymaktadır.

GİRİŞ

Deniz yolu ile yapılan yolcu taşımalarında zorunlu sorumluluk sigortasının öngörülmesi, 13/12/1974 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması İlişkin Atina Sözleşmesi'nin ("1974 Atina Sözleşmesi")²⁹ 1/11/2002 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolü ("2002 Protokolü")³⁰ ile değiştirilmesi sonucu gerçekleşmiştir. Söz konusu gelişmenin yaşanması, Deniz Ticareti Hukuku'nda önemli bir yenilik olarak kabul edilmektedir. Nitekim, bu gelişme öncesinde sorumluluk sigortasının temin edilmesinin zorunlu tutulması, yalnızca çevre kirliliği zararlarından doğan sorumluluk türleri bakımından kabul edilmişti. 1974 tarihli Sözleşme'nin 2002 Protokolü ile değişik metni, 2002 Atina Sözleşmesi olarak anılmaktadır. Sözleşme, çevre kirliliğine ilişkin diğer Sözleşmeler gibi kusursuz sorumluluk esasını ve zorunlu sorumluluk sigortasını öngörmektedir. Sözleşme hükümleri, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinin mehzazını teşkil etmektedir. Diğer taraftan, daha önce 1974 tarihli Sözleşme'ye taraf olma yolunu seçmeyen Türkiye, 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olma çalışmalarını sürdürmektedir.

Deniz Ticareti Hukuku alanında kabul edilen ve IMO tarafından hazırlanan Milletlerarası Sözleşmeler'de öngörülen zorunlu sorumluluk sigortası hükümleri, içerik bakımından belli bir formülü tekrar etmektedir. Ayrıca anılan Sözleşmeler, 2002 Atina Sözleşmesi gibi kusursuz sorumluluk ile sınırlı sorumluluk esaslarını da bir arada bulundurmaktadır. Ne var ki IMO tarafından hazırlanan Sözleşmeler çevre kirliliğinden doğan sorumluluğu düzenlediğinden, diğer yolcu taşıma türlerinde

²⁹ *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*. 1974 tarihli Sözleşme'nin kabul edilen ilk hâlinin İngilizce metni için:

folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/passord/Athens74.pdf (e.t.: 1/12/2017).

³⁰ *Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*. Protokol'ün İngilizce tam metni için bkz.:

www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/261628/Misc.6.2013_Prot_2002_Athens_8760.pdf (e.t.: 1/12/2017). Sözleşme'nin 2002 Protokolü ile değişik İngilizce tam metni, çevirisi ile birlikte Sözleşme hakkında ilgili bilgi için bkz.: Kerim Atamer / Cüneyt Süzal, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, Cilt I, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2013, s. 247 vd.

düzenlenen sorumluluk rejimlerini inceleme gerekliliği de doğmaktadır. Özellikle de hava yolu ile yapılan yolcu taşımaları, hem sorumluluk rejimi hem de zorunlu sorumluluk sigortası noktaları bakımından 2002 Atina Sözleşmesi'nin incelenmesinde önem arz etmektedir. Çalışmanın ilk kısmında; Deniz Ticareti Hukuku'nda zorunlu sorumluluk sigortasının kabul edildiği Milletlerarası Sözleşmeler ile ilgili Sözleşmeler'den önce kusursuz sorumluluk ve zorunlu sorumluluk sigortasının kabul edildiği nükleer zararlar hakkındaki milletlerarası düzenlemeler hakkında bilgi verilecektir.

Deniz yolu ile taşınan yolcuları uğrayacakları ölüm ve bedensel zararlara karşı korumak adına, taşıyanları sigorta temin etme yükümlülüğü altında tutma fikri, söz konusu taşımaların milletlerarası düzeyde düzenlenmesi fikri kadar eskiye dayanmaktadır. Nitekim konu hakkındaki ilk tartışmalar, 20 yy.'ın başında yapılmış ancak sonuç elde edilememiştir. Buna karşılık deniz yolu ile yapılan yolcu taşımaları hakkındaki çalışmalarda atılan bir sonraki adım; yolcu ve bagaj taşımalarını ayrı ayrı düzenleyen, 1961 ile 1967 yıllarında kabul edilen iki Milletlerarası Sözleşme'nin hazırlanması olmuştur. Ne var ki her iki Sözleşme de, milletlerarası ölçekte kabul gören düzenleme olmamıştır. Bu nedenle Sözleşme hükümlerinin tekrar ele alınması ihtiyacı doğmuştur. 1974 yılında kabul edilen Atina Sözleşmesi, deniz yolu ile taşınan yolcu ile bagaj zararları hakkındaki hükümleri tek bir çatı altında toplamıştır. Sözleşme, 2002 Protokolü öncesinde 1976 ve 1990 yıllarında kabul edilen iki Protokol ile değişikliğe uğramıştır. 2002 Protokolü ile sorumluluk rejimi, sorumluluk sınırı ve zorunlu sorumluluk sigortası hususlarında radikal yenilikler öngörülmesine karşılık, Sözleşme'nin uygulanma koşulları bakımından 1974 Atina Sözleşmesi'ndeki esaslar büyük ölçüde korunmuştur.

Çalışmanın ikinci kısmında üzerinde durulacak noktaların ilki; 2002 Atina Sözleşmesi öncesinde deniz yolu ile yolcu taşımalarına ilişkin milletlerarası düzenlemelerin gelişimi olacaktır. Bu çerçevede; zorunlu sigorta fikrinin ortaya atıldığı *Hill* Taslağı ile 1961 ve 1967 tarihli Milletlerarası Sözleşmeler'den sonra 1974 Atina Sözleşmesi hakkında genel bilgiler verilecektir. İlgili kısmının sonraki aşamasında, 2002 Atina Sözleşmesi'nin hangi koşullar altında uygulama alanı bulacağı irdelenecektir. Sözleşme hükümleri önemli ölçüde TTK'ya aktarılmasına rağmen; Sözleşme'nin yalnızca yabancılik unsurunun bulunduğu hâllerde uygulama

alanı bulması, Sözleşme hükümlerini tamamlayan kanunlar ihtilafı kurallarının ortaya konulmasını da gerekli kılmaktadır.

Çalışmanın üçüncü ve son kısmında; ilk olarak, zorunlu sorumluluk sigortasının deniz yolu ile yolcu taşımaları bakımından zorunlu gelme sürecine değinilecektir. Bu süreçte, 2002 Atina Sözleşmesi ile birlikte 1996 Sınır Sözleşmesi ile ilgili yaşanan gelişmeler de önem arz etmektedir. Nitekim yolcuların ölümü ile bedensel zararlarından doğan istemler, aynı zamanda 1996 Sınır Sözleşmesi kapsamına birer deniz alacağıdır. Her iki Sözleşme bağlamında atılan adımlar (1996 Sınır Sözleşmesi'nde zorunlu sorumluluk sigortasına yer veren açık bir düzenleme bulunmasa dâhi), söz konusu zararların zorunlu sorumluluk sigortasına konu edilmesi şeklinde olmuştur. Söz konusu gelişmeler, etkisini Avrupa Birliği ("AB") ve Türk Hukukları'nda da göstermektedir.

Çalışmanın asıl olarak konusunu oluşturan 2002 Atina Sözleşmesi ile ilgili bölümde; ağırlık verilecek olan nokta, Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olması sonrasında kurulacak sorumluluk sigortası sözleşmeleri olmaktadır. Sigorta sözleşmelerinde Türk Hukuku uyarınca kimlerin "sigorta ettiren", "sigortalı", "sigortacı" ve "zarar gören üçüncü kişi" sıfatlarını kazanacağı üzerinde durulduktan sonra; sigortacının sorumluluğunun doğmasının hangi koşullar altında söz konusu olacağına değinilecektir. Çalışmanın bu bölümünde ayrıca, yolcuların ölümü ile bedensel zararlarından sorumlu tutulan kişilerin 2002 Atina Sözleşmesi ile 1996 Sınır Sözleşmesi uyarınca sahip oldukları sorumluluk sınırları ile sorumluluk sınırından yararlanamadıkları hâller incelenecektir. Üçüncü kısmında üzerinde durulacak bir diğer konu, zarara uğrayan kişiler tarafından sigortacıya karşı ileri sürülen istemler olacaktır. 2002 Atina Sözleşmesi sigortacıya doğrudan başvuru hakkını tanımakla beraber; ileri sürülecek istemler hakkında hangi ülke mahkemelerinde dava açılabileceğini, sigortacının zarar gören üçüncü kişi karşısında hangi savunmalarda bulunabileceğini, istemlerin hangi süreler dâhilinde ileri sürülebileceğini ve de elde edilen kararların tanınması ile tenfizini düzenlemektedir.

2002 Atina Sözleşmesi, tazminat ödemekle yükümlü kılınan sigortacının sigortalıya veya üçüncü kişilere rücu hakkı konusunda bir düzenlemeye yer vermemektedir. Buna bağlı olarak; çalışmanın ilgili bölümünde, Türk Hukuku

uyarınca söz konusu olasılıkların ne şekilde ortaya çıkabileceği ve 2002 Atina Sözleşmesi'nin TTK ile genel şart hükümleri ile ne ölçüde uyum içerisinde olduğu değerlendirilecektir. Çalışmada yer verilen son husus, sorumluluk sigortası temin etme yükümlülüğü kapsamında gemide bulundurulması gereken sertifika hakkındaki hükümler olacaktır. Türkiye henüz 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olmadığından; sertifikalara dair Türk Hukuku'nda yer verilen düzenlemeler, Türkiye'nin an itibarıyla taraf olduğu Milletlerarası Sözleşmeler çerçevesinde irdelenecektir.



I. DENİZ TİCARETİ HUKUKU'NDA ZORUNLU SORUMLULUK SİGORTASI VE DİĞER TAŞIMA TÜRLERİNDE YOLCUNUN ÖLÜMÜNDEN VEYA BEDENSEL ZARARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK

A) Deniz Ticareti Hukuku'nda zorunlu sorumluluk sigortası

1. 1962 Nükleer Gemi Sözleşmesi

Deniz Ticareti Hukuku'nda, zorunlu sorumluluk sigortasının öngörüldüğü ilk milletlerarası düzenleme, 1962 yılında Brüksel'de kabul edilen Nükleer Gemi İşletenlerin Sorumluluğuna İlişkin Milletlerarası Sözleşme'dir ("1962 Nükleer Gemi Sözleşmesi")³¹. Sözleşme, bir nükleer güç kaynağı vasıtasıyla sevk edilen gemilere uygulanır. Savaş gemileri de dâhil olmak üzere bir Taraf Devlet bayrağı taşıyan tüm gemiler, Sözleşme'nin kapsamındadır³².

Sözleşme'nin düzenlenmesine yönelik ilk adım, *Comité Maritime International* ("CMI")³³ tarafından 1959 Rijeka Konferansı'nda hazırlanan Taslak ile atılmıştır.

³¹ *Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships*. Sözleşme'nin İngilizce metni için bkz.: ia.uoregon.edu/treaty-text/1962-liabilityoperatorsnuclearshipsentxt (e.t.: 1/12/2017). Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: Bülent Sözer, "Liability of the Operators of Nuclear Ships According to Brussels Convention 25 May 1962" ("Nuclear Ships"), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: VII, Sayı: 4, 1974, s. 867 vd.; Michael Hardy, "The Liability of Operators of Nuclear Ships", **International and Comparative Law Quarterly**, Volume: 12, Issue: 3, 1963, s. 778 vd.; Paul C. Szasz, "The Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 2, Issue: 3, 1971, s. 541 vd.; Ergon Çetingil, "Uluslararası Andlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu" ("Donatanın Sorumluluğu"), **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Deniz Kazaları Sempozyumu**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1983, s. 135-141.

³² Hatta Sözleşme'nin kabul edildiği sırada nükleer enerji ile çalışan savaş gemisi sayısının daha fazla oluşu, Sözleşme'nin milletlerarası hukukta yürürlük kazanmamasına sebep olmuştur. Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 135, dn. 23.

³³ CMI, 1897 yılında Anvers'te kurulmuş bir sivil toplum örgütüdür. Örgüt'ün amacı Deniz Ticareti Hukuku'nun her açıdan birleştirilmesine katkı sağlamaktır. CMI, bu amaçla faaliyet gösteren en eski ve en etkili örgüttür. İngilizce dilinde adı "*International Maritime Committee*" olan Örgüt'ün resmî adı Fransızca'dan gelmektedir. Örgüt hakkında bilgi için bkz.: www.comitemaritime.org/ (e.t.: 1/12/2017).

Taslak'ın hazırlanması sonrasında *International Atomic Energy Agency* de yürütülen çalışmaya dâhil olmuştur. Bu ortak çalışmanın ürünü olarak ortaya çıkan metin, 25/5/1962 tarihinde Brüksel'de kabul edilmiştir³⁴. Ancak Sözleşme milletlerarası hukukta yürürlüğe girmemiştir.

a. Sorumluluk rejimi

Nükleer gemi işleten, m. 3 f. 1'e göre, nükleer olayların yol açtığı nükleer zararlardan kusursuz sorumludur³⁵. Sözleşme'deki "işleten" tanımına göre bu kişi; nükleer gemiyi işletmek üzere ruhsatı veren Devlet tarafından yetkilendirilen kişi, Taraf Devlet tarafından işletilen gemi bakımından ise söz konusu Devlet olmaktadır (m. 1 f. 4). İşletenin sorumluluğunun sınırı da, her bir nükleer olay bakımından 1500 Milyon Frank olarak belirlenmiştir³⁶. Sözleşme hükümleri uyarınca istemlerin yalnızca gemiyi işletene yöneltilebilmesi ile 'sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesi' ("*channeling*") kabul edilmiştir.

Nükleer gemi işletenler haricinde; nükleer santral işletenlerin sorumluluğu da, aynı yıllarda kabul edilen iki Milletlerarası Sözleşme'ye konu edilmiştir. Bunlardan ilki, 29/7/1960 tarihli Enerji Sahasında Hukuki Mesuliyete Dair Paris Sözleşmesi'dir ("1960 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi")³⁷. Diğeri ise 21/5/1963 tarihli Nükleer Hasara İlişkin Hukuki Sorumluluk Hakkındaki Viyana Sözleşmesi'dir ("1963 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi")³⁸. Sözleşmeler'den ilki 1/4/1968, ikincisi 12/11/1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1960 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi 10/10/1961

³⁴ Alessandra Xerri, "The Contribution of the Comite Maritime International to the Movement for the Unification of Maritime Law", **Uniform Law Review**, Volume: 2, Issue: 2, 1977, s. 97-98.

³⁵ Öğretide, 7/10/1952 tarihinde Roma'da kabul edilen ve 4/2/1958'de yürürlüğe giren Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de (*Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties On the Surface*) ("1952 Roma Sözleşmesi") de buna benzer bir hüküm öngörüldüğüne dikkat çekilmiştir. Sözer, **Nuclear Ships**, s. 872.

³⁶ Bu birimin karşılığı, 900 milyem ayarında 65.5 miligram altının değeri (*Francs Poincaré*) olarak belirlenmiştir (m. 3 f. 4).

³⁷ *Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy*. Sözleşme 28/1/1964, 16/11/1982 ve 12/2/2004 tarihli Protokoller ile değişikliğe maruz kalmıştır. 2004 tarihli Protokol milletlerarası hukukta henüz yürürlük kazanmamıştır. Sözleşme'nin 1964 ve 1982 tarihli Protokoller ile değişik hâlinin İngilizce dilindeki tam metni için bkz.:

www.oecd-nea.org/law/Unofficial%20consolidated%20Paris%20Convention.pdf (e.t.: 1/12/2017).

Aynı metnin Türkçe çevirisi için bkz.: Murat Aydoğdu, **Sivil Amaçlı Nükleer Santral İşletenin ve Nükleer Madde Taşıyanın Hukukî Sorumluluğu**, Ankara: Adalet Yayınevi, 2009, s. 382 vd. 2004 tarihli Protokol'ün Türkçe çevirisi için bkz.: **a.g.e.**, s. 397 vd.

³⁸ *Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*.

tarihinde Türkiye hakkında yürürlük kazanmıştır³⁹. 1963 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi'ne ise Türkiye taraf bulunmamaktadır⁴⁰.

Her iki Sözleşme de, ortaya çıkan nükleer zararlardan yalnızca nükleer santral işleteni kusursuz⁴¹ sorumlu tutmaktadır ve böylece sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesini kabul etmiş olmaktadır (1960 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi m. 3; 1963 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi m. IV)⁴². Nitekim 17/12/1971 tarihinde kabul edilen Nükleer Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasındaki Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası Sözleşme⁴³ de bu konuya el atmıştır. Sözleşme ile, nükleer tesis işletenlerin sorumlu tutulmaları hâlinde, başka bir Milletlerarası Sözleşme veya ulusal hukuk uyarınca sorumluluğu doğan diğer kişileri sorumluluktan muaf tutulacakları kabul edilmiştir.

b. Zorunlu sorumluluk sigortası

1962 Nükleer Gemi Sözleşmesi'nde yer alan düzenlemeye göre; işleten, Sözleşme kapsamındaki sorumluluğu için bir sigorta sözleşmesi kurmak veya benzer bir mali güvence elde etmek zorundadır. Sigorta sözleşmesinin veya mali güvencenin şartları ve sınırı, nükleer gemi işletene ruhsatını veren Taraf Devlet tarafından belirlenecektir. Ortaya çıkan zararın kurulan sigorta sözleşmesi veya elde edilen mali

³⁹ 13/5/1961 tarihli ve 10806 sayılı Resmî Gazete'de, 299 sayılı Nükleer Enerji Sahasında Hukuki Mesuliyete Dair Sözleşmenin Tasdiki Hakkında Kanun yayımlanmıştır. 1964 tarihli Protokol'ün onaylanmasının uygun bulunması ise, 13/6/1967 tarihli ve 12620 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 878 sayılı Kanun ile gerçekleşmiştir. 1982 tarihli Protokol, 21/1/1986 tarihinde Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir, bkz.: www.oecd-nea.org/law/paris-convention-ratification.html (e.t.: 1/12/2017).

⁴⁰ Bkz.: www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/liability_status.pdf (e.t.: 1/12/2017).

21/9/1988 tarihinde kabul edilen "Viyana ve Paris Sözleşmelerinin Uygulanmasına İlişkin Ortak Protokol" Türkiye tarafından da imzalanmıştır. 19/11/2006 tarihli ve 26351 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 2006/11171 sayılı Karar ile de bu Protokol'ün onaylanmasına karar verilmiştir. Protokol'ün İngilizce metni için bkz.: www.oecd-nea.org/law/nljoint_prot.html (e.t.: 1/12/2017).

⁴¹ 1963 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi m. IV'te sorumluluk "*absolute*" şeklinde tanımlanmaktadır.

⁴² Sözleşmelerdeki sorumluluk rejimleri hakkında bilgi için bkz.: Aydoğdu, **a.g.e.**, s.221 vd.; Mustafa Halit Korkusuz, **Nükleer Santral İşletenin Hukuki Sorumluluğu**, İstanbul: Beta Yayınları, 2012, s. 110 vd.; Necip Kağan Kocaoğlu, "Nükleer Tesis İşletenin Hukuki Sorumluluğu: Karşılaştırmalı ve Uluslararası Özel Hukuk Analizi", **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl: 68, Sayı: 2010/2, s. 33 vd.; Ayşe Aslıhan Erbaşı Çuhadar, "Uluslararası Nükleer Sorumluluk Rejimi Çerçevesinde Sivil Amaçlı Nükleer Santral İşletenin Hukuki Sorumluluğu", **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Özel Sayı, Cilt: 1, 2015, s. 341 vd.; Aslı Arda, **Nükleer Enerji Alanında Üçüncü Taraf Sorumluluğuna İlişkin Paris Sözleşmesi Kapsamında Nükleer Tesis İşletenin Hukuki Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005.

⁴³ *Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material*. Sözleşme'nin İngilizce metni için bkz.:

treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14120-English.pdf

(e.t.: 1/12/2017).

güvencenin karşılayacağı miktarı aşması durumunda, Taraf Devlet 1500 Milyon Franklık sorumluluk sınırına kadarki zararı karşılayacaktır (m. 3 f. 2). Sözleşme ayrıca; zarar gören üçüncü kişilere, sigortacıya doğrudan başvuru hakkı tanımıştır. Ancak bu hakkın söz konusu olabilmesi için, Taraf Devlet'in iç hukukunda da benzer bir düzenleme olması koşulu aranmaktadır (m. 18).

1962 Nükleer Gemi Sözleşmesi'nin dışındaki nükleer santral işletenin sorumluluğunu düzenleyen iki Sözleşme de, söz konusu sorumluluğun bir sigorta sözleşmesine veya benzer bir mali güvenceye konu edilmesini zorunlu tutmaktadır (1960 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi m. 10; 1963 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi m. VII).

Görüldüğü üzere, nükleer zarara ilişkin bu dönemde kabul edilen Milletlerarası Sözleşmeler, sorumluluk sigortasını nükleer tesis işletenler açısından zorunlu kılmaktadır. 1962 Nükleer Gemi Sözleşmesi nükleer maddelerin deniz yolu ile taşınmasını konu edinmesine karşın, bu zorunluluğu gemi maliklerine getirmemektedir. Gemi maliklerinin sorumluluğunun zorunlu sorumluluk sigortasına konu edilmesi düşüncesinin bu yıllarda henüz gündeme taşınmadığı görülmektedir⁴⁴.

2. 1969 ve 1992 Petrol Sözleşmeleri

1967 yılında, o döneme kadarki en büyük petrol sızıntılarından birisine neden olan *Torrey Canyon* felaketi⁴⁵ yaşanmıştır. Bu gelişmenin yarattığı olumsuz etki sonucu, *International Maritime Organization* ("IMO")⁴⁶ konu ile ilgili çalışmalara başlamıştır. Daha sonra IMO'nun talebi doğrultusunda CMI da çalışmalara destek

⁴⁴ Erik Røsæg, **Compulsory Maritime Insurance**, s. 1. makalenin linki için bkz.: folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/simply.pdf (e.t.: 1/12/2017).

⁴⁵ Liberya siciline kayıtlı ve bu ülkenin bayrağını taşıyan *Torrey Canyon* adlı tanker, Mart 1967'de İngiltere'nin güneybatısında kaza yapmıştır. Kaza sonucunda, geminin o sırada taşımakta olduğu 117.000 ton ham petrolün 80.000 tonu denize dökülmüştür. Ved P. Nanda, "The "Torrey Canyon" Disaster: Some Legal Aspects", **Denver Law Journal**, Volume: 44, Issue: 3, 1967, s. 400-401. Kaza hakkında ayrıca bkz.: Colin de la Rue / Charles B. Anderson, **Shipping and the Environment**, Second Edition, Oxon / New York: Informa Law from Rutledge, s. 10-11.

⁴⁶ Kuruluş, Birleşmiş Milletler bünyesinde faaliyet gösteren bir kuruluştur ve milletlerarası denizciliğin emniyeti, güvenliği ve çevresel işleyişi konusunda küresel standartları belirlemektedir. Kurulduğu zamanki ismi olan *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* ("IMCO"), 1982'de bugünkü hâlini almıştır. Kuruluş hakkında bilgi için bkz.: www.imo.org/ (e.t.: 1/12/2017).

vermiştir⁴⁷. Yaşanan büyük çevre kirliliği ve maddi hasar nedeniyle, konu hem kamu hukuku hem de özel hukuk çerçevesinde değerlendirilmiştir. 29/11/1969 tarihinde imzalan iki Milletlerarası Sözleşme'den, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme ("1969 Petrol Sözleşmesi")⁴⁸ petrol kirliliğinden doğan özel hukuk istemlerini düzenlemektedir⁴⁹. Aynı tarihte kabul edilen ikinci Sözleşme, petrol kirliliğine Devletler'in müdahalesini düzenleyen 1969 tarihli Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'dir ("1969 Müdahale Sözleşmesi")⁵⁰ diğeridir. 1969 Petrol Sözleşmesi, 19/6/1975 tarihinde milletlerarası hukukta yürürlüğe girmiştir. Ancak Türkiye, 1969 Petrol Sözleşmesi'ne taraf olmamıştır⁵¹.

a. Sorumluluk rejimi

Petrol kirliliğinden doğan zararların tazmini için 1992 Petrol Sözleşmesi'nde öngörülen söz konusu sistemde, iki dereceli bir sorumluluk rejimi uygulanmaktadır.

⁴⁷ Hazırlık çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Rayegân Kender, "Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararlarından Doğan Sorumluluk İçin Mecburi Sigorta" ("Zorunlu Sigorta-1982"), **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 2, Sayı: 2, 1982, s. 14 vd.; Gülfer Kuyucu Meriç, **Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması**, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2017, s. 112 vd.; de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 12 vd.; David W. Abecassis / Richard L. Jarashow, **Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States Law and Practice**, Second Edition, London: Stevens & Sons Ltd., 1985, s. 193 vd.

⁴⁸ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*. Sözleşme'nin Türkçe çevirisi için bkz.: Tahir Çağa, "Hidrokarbonlar ile Kirlenmede Doğan Zararlardan Hukukî Mesuliyete Dair Milletlerarası Sözleşme (29.11.1969)", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 2, Sayı: 1, 1982, s. 54 vd. Çeviri, Sözleşme'nin Fransızca metninden yapılmıştır.

⁴⁹ *Torrey Canyon* felaketi aynı zamanda, Deniz Hukuku alanında başka çalışmalar yapılmasını da tetiklemiştir. Bu çalışmalar sonucunda, 2/11/1973 tarihinde Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme – *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)* kabul edilmiştir. Rayegân Kender, "Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sigorta" ("Zorunlu Sigorta-2004"), **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan**, Cilt: 24, Sayı: 1-2, 2004, s. 583. Sözleşme 2/10/1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Sözleşme'nin 5 adet Ek'ine ve 1997 tarihli Protokolü'ne taraftır.

⁵⁰ *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*. Sözleşme, 6/5/1975 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Türkiye Sözleşme'ye taraf değildir. 1969 Brüksel Konferansı ve kabul edilen iki Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: Dennis M. O'Connell, "Reflections on Brussels: IMCO and the 1969 Pollution Conventions", **Cornell International Law Journal**, Volume: 3, Issue: 2, 1970, s. 161 vd. Sözleşme'nin İngilizce metni için bkz.: treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20970/volume-970-i-14049-english.pdf (e.t.: 1/12/2017).

⁵¹ Sözleşme'ye Taraf Devletler hakkında bilgi için bkz.: IMO, **Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions ("Status of Conventions")**, s. 239, belgenin linki için bkz.: www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.docx.pdf (e.t.: 1/12/2017).

Buna göre, Sözleşme kapsamında yer alan ve sigorta güvencesine dâhil edilen sorumluluk miktarını aşan tazminat istemleri, bir Fon tarafından karşılanmaktadır⁵². Bu Fon, 18/12/1971’de imzalanan Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (“1971 Fon Sözleşmesi”)⁵³ uyarınca kurulmuştur. Her iki Milletlerarası Sözleşme de 27/11/1992 tarihinde Londra’da kabul edilen iki adet Protokol (“1992 Protokolü”; “1992 Fon Protokolü”)⁵⁴ ile değiştirilmiştir⁵⁵. Öngörülen değişikliklerin kapsamı dolayısıyla, Sözleşmeler’in Protokoller ile değişik metinleri bunların kabul yılı olan 1992 ile anılmaktadır (1992 Protokolü m. 11 f. 2; 1992 Fon Protokolü m. 27 f. 2. Çalışmada da ilgili metinler, “1992 Petrol Sözleşmesi” ve “1992 Fon Sözleşmesi” olarak anılacaktır). Sözleşmeler 30/5/1996 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Sözleşmeler’in Türkiye hakkındaki yürürlük tarihi ise 17/8/2002’dir⁵⁶.

16/5/2003 tarihinde kabul edilen, 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme’nin 2003 Protokolü

⁵² Bu Fon’un finansmanının sağlanması amacıyla, Taraf Devletler’deki petrol alıcılarından vergi veya harç alınmaktadır. Kuyucu Meriç, **a.g.e.**, s. 115.

⁵³ *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.*

⁵⁴ *Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 29 November 1969; Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 18 December 1971.*

⁵⁵ 1992 tarihli Sözleşmeler hakkında bilgi için bkz.: Cavid Abdullayev, **Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2005, s. 213 vd.; Hacı Kara, **Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk**, İstanbul: Yamaner, 2005, s. 160 vd.; Kerim Atamer, “1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı”na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gereçesi” (“Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği”), **Ünal Tekinalp’e Armağan, Bilgi Toplumunda Hukuk**, Cilt: I, İstanbul: Beta Yayınları, 2003, s. 849 vd.; Kuyucu Meriç, **a.g.e.**, s. 105 vd. Bu kaynaklara ek olarak; 1969 Petrol Sözleşmesi ile 1971 Fon Sözleşmesi’nin 1992 Protokolleri ile değişik hâllerinin İngilizce tam metinleri, çevirileri ve Sözleşmeler hakkındaki açıklamalar için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 523 vd.

⁵⁶ Sözleşme’ye Taraf Devlet sayısı 137’dir. Taraf Devletler dünya ticari gemi tonajının % 97,69’unu oluşturmaktadır. IMO, **Status of Conventions**, s. 262 ile 292; İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi (“DEHAM”), **Türkiye’nin Taraf Olduğu IMO Sözleşmeleri**, belgenin linki için bkz.: denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/2016/9/29/IMO_bilgi_notu.pdf (e.t.: 1/12/2017). Türkiye’nin Sözleşmeler’e taraf olması, 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 2001/2668 sayılı ile 18/7/2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 2001/2669 sayılı Kararlar ile gerçekleşmiştir. Her iki Sözleşme de Taraf Devlet sınırları içerisinde doğrudan uygulama alanı bulmaktadır. 6102 sayılı TTK’da da bu hususu tekrarlayan m. 1336 ile m. 1337 hükümleri yer almaktadır. Sözleşme’nin uygulama alanı hakkında bilgi için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 529 vd.

(“2003 Fon Protokolü”)⁵⁷ ile bir üçüncü sorumluluk derecesi daha ihdas edilmiştir⁵⁸. Protokol, 3/3/2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye hakkındaki yürürlük tarihi ise 5/6/2013’tür⁵⁹.

1969 Petrol Sözleşmesi’nde yer alan hükümlerin bazıları Deniz Ticareti Hukuku’nda önemli yenilikler getirmiştir. Bunların başında; zarardan kimin sorumlu tutulacağını düzenleyen hüküm ile birlikte, söz konusu sorumlu kişinin sorumluluğunun türünü, sorumluluğunu sınırlandırma hakkını ve sorumluluk sigortası temin etme zorunluluğunu düzenleyen hükümler gelmektedir⁶⁰.

Sözleşme’nin konusu, yük olarak petrol taşıyan gemilerin⁶¹ verdiği çevre kirliliği zararlarıdır. 1969 Petrol Sözleşmesi’nin hazırlanma sürecinde, bu zarardan kimin sorumlu olacağı sorusu hakkında çok farklı görüşler ortaya atılmıştır⁶². Zarara, gemi malikinin ya da işletenin mi yoksa yük ilgililerinin mi katlanması gerektiği sorunu, bu tartışmaların ilk aşamasını oluşturmuştur⁶³. Konu ile ilgili olarak, yük malikinin taşıma sırasından birçok kez değişmesinin, zarar görenler açısından zorluk yaratacağı sonucuna varılmıştır⁶⁴.

⁵⁷ *The 2003 Protocol establishing an International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund*. Protokol’ün İngilizce dilinde tam metni için bkz.:

www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishings/Text_of_Conventions_e.pdf (e.t.: 1/12/2017).

Protokol hakkında bilgi için bkz.: İsmail Demir, “1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 3, Sayı: 1, 2012, s. 213 vd.

⁵⁸ Ling Zhu, *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damages (“Bunker”)*, Berlin / Heidelberg: Springer Verlag, 2007, s. 12, dn. 22.

⁵⁹ Protokol’e Taraf Devlet sayısı 31’dir. Taraf Devletler dünya ticari gemi tonajının %17,39’unu oluşturmaktadır. IMO, *Status of Conventions*, s. 486; DEHAM, *Türkiye’nin Taraf olduğu IMO Sözleşmeleri*. Türkiye Protokol’e 10/10/2012 tarihli ve 28437 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 2012/3717 sayılı Karar ile taraf olma işlemlerini başlatmıştır.

⁶⁰ Kender, *Zorunlu Sigorta-1982*, s. 15-16. Kusur sorumluluğunda aranan kusuru ispat şartının ortadan kalkmasıyla, çevre kirliliği ile ilgili yargılamalar hızlı çözümlenmeye başlamış ve daha az maliyetli hâle gelmiştir. de la Rue / Anderson, *Shipping and the Environment*, s. 15.

⁶¹ Sözleşme’deki gemi tanımı şu şekildedir: ““Gemi” sözcüğü, dökme halde petrol türevlerini (hidrokarbür) taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş deniz gemisi ile her türlü deniz araçlarını anlatır; ancak başka yüklerle petrol türevleri (hidrokarbür) taşıyabilecek nitelikteki gemilerde, petrol türevi taşıdıkları zamanda ve böyle bir gemi dökme petrol türevinden arındırıldığı kanıtlanmış olmadıkça petrol türevi seferini izleyen seferleri sırasında bu konvansiyona göre gemi kabul edilecektir.” (m. I b.1).

⁶² Sorumlu tutulacak kişi hakkında yaşanan tartışmalar hakkında bilgi için bkz.: Kender, *Zorunlu Sigorta-1982*, s. 15; Abdullayev, *a.g.e.*, s. 235 vd.; Kara, *a.g.e.*, s. 168.

⁶³ Örneğin İrlanda, yük sahibinin kusursuz sorumlu tutulmasını, ancak gemi malikinin kusurunun bulunması hâlinde de gemi malikinin sorumluluğuna gidilmesini önermiştir. Kara, *a.g.e.*, s. 168-169.

⁶⁴ Abdullayev, *a.g.e.*, s. 237. Bünyesinde büyük petrol şirketleri bulunan birkaç Devlet de sorumluluğun eşyanın malikine ait olmasını kabul etmemiştir. *A.g.e.*, s. 236.

Sorumlu tutulacak kişinin, gemi maliki mi yoksa gemiyi işleten mi olacağı sorusu, tartışmanın ikinci aşaması olmuştur. Nükleer zararlara ilişkin Milletlerarası Sözleşmeler’de öngörüldüğü gibi işletenin sorumlu tutulması, petrol taşımacılığına uygun bulunmamıştır. Ayrıca, “işleten” tanımının Deniz Ticareti Hukuku’ndaki belirsizliği de gemi malikinin sorumlu tutulmasında etkin bir rol oynamıştır. Nihayetinde, zarardan sorumlu tutulacak kişinin gemi maliki olması zarar görenler açısından daha uygun bulunmuştur⁶⁵. Sözleşme’deki tanıma göre “gemi maliki”, gemi siciline kayıtlı kişi veya kişileri; sicile kayıtlı olmayan gemiler açısından ise geminin mülkiyetini elinde bulunduranları ifade etmektedir (m. I b. 3). Sorumlu kişinin gemi maliki olarak belirlenmesinde başka etkenler de rol oynamıştır. Gemi maliklerinin sorumluluk sigortası güvencesi temin etmede daha az sorun yaşayacakları ve de Sözleşme uyarınca öngörülen sorumlulukları karşısında daha özenli hareket edecekleri öngörülmüştür⁶⁶. Devletlerin sigorta ve mali güvence ile ilgili sertifikaları düzenlemeleri ve yenilemeleri bakımından da; gemi malikinin sorumlu tutulmasının daha yerinde olacağı belirtilmiştir⁶⁷. 1992 Petrol Sözleşmesi m. III’te kaleme alınan hükümde; taşınan petrolün çevre zararına yol açması hâlinde sorumluluğun gemi malikine ait olduğu kabul edilmiştir⁶⁸. Sözleşme’nin kapsamına giren zararlar bakımından, zarar görenler yalnızca Sözleşme hükümleri uyarınca gemi malikine karşı istemde bulunabilmektedir (m. III f. 4)⁶⁹. Ayrıca hükümde, kimlere karşı istemde bulunulamayacağı da açıkça sayılmaktadır⁷⁰.

⁶⁵ Abdullayev, **a.g.e.**, s. 237. Gemi malikinin sorumlu tutulmasındaki kolaylık, *Torrey Canyon* kazasında ortaya çıkan şu tablo ile açıklanabilir: Geminin mürettebatı İtalyan’dır, chartereri ise bir Britanyalı petrol şirkettir ve bu şirketin ortaklarından birisi de İngiliz Hükümeti’dir. Gemi, Amerikan ve Britanyalı şirketlerce sigortalanmıştır. Ayrıca geminin battığı nokta uluslararası sulara dâhildir, kurtarma faaliyetini gerçekleştiren de bir Hollanda şirkettir. Çevre zararı İngiltere, Fransa ve Guernsey Devletleri’nde meydana gelmiştir. Verilen bilgiler için bkz.: Archie Hovanessian Jr., “Post Torrey Canyon: Toward a New Solution to the Problem of Traumatic Oil Spillage”, **Connecticut Law Review**, Volume: 2, Issue: 3, 1970, s. 637-638.

⁶⁶ Rayegân Kender, “Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu” (“Donatanın Sorumluluğu”), **Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1983, s. 212.

⁶⁷ Abdullayev, **a.g.e.**, s. 169; Kara, **a.g.e.**, s. 237.

⁶⁸ Buna karşılık 1992 Petrol Sözleşmesi’nin 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan çevirisine göre sorumlu kişi gemi maliki değil, ‘donatan’dır. Kullanılan bu ifadenin eleştirisi için bkz.: Kender, **Zorunlu Sigorta-2004**, s. 586.

⁶⁹ 1992 Petrol Sözleşmesi’nin sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesi kabul edilmiş olsa da, 1992 Fon Sözleşmesi’ne Taraf Devletler açısından Fon’un da zarara katılma olasılığı bulunmaktadır. Bu durumda yalnızca gemi malikinin zarardan sorumlu tutulabileceği söylenemeyeceği yönünde bkz.: Lin Minghua, “The Liability for Compensation for Bunker Oil Pollution Damage”, **China Oceans Law Review**, Sayı: 2, 2006, s. 341.

⁷⁰ Kuralın istisnasını, zararın bu kişilerin kastı veya pervasızca hareketi sonucunda ortaya çıkması teşkil etmektedir. Ayrıca belirtilmelidir ki, 1969 Petrol Sözleşmesi yalnızca gemi adamlarına karşı dava açılmayacağından bahsetmektedir. 1992 Protokolü ile hüküm daha kapsamlı bir hâle gelmiştir.

Sorumluluğun kusursuz sorumluluk şeklinde öngörülmesi gerekip gerekmediği, Sözleşme'nin hazırlık aşamasında⁷¹ tartışılan konulardan birisidir⁷². Bazı Devletler; Sözleşme ile asıl amaçlananın, zarar görenlerin korunması olduğunu vurgulamıştır. Bu doğrultuda IMO Hukuk Komitesi; Fransa'nın önerisini değerlendirmeye almıştır. Söz konusu öneri, sorumluluğu ortadan kaldıran hâlleri içeren bir kusursuz sorumluluk rejimini öngörmekteydi⁷³. Kusursuz sorumluluğun sigorta hukuku açısından sorunlar yaratabileceğini düşünen Birleşik Krallık ise, sigortacıların finansal açıdan bu tür bir sorumluluğa güvence veremeyeceğini iddia etmiştir. Buna ek olarak, kusursuz sorumluluğun kabulü ile birlikte sigorta primlerinin yükseleceğini ileri sürmüştür⁷⁴. Sigortacılar ile gemi maliklerini temsilen söz alan gruplar da; öngörülen güvence miktarının, o anki piyasa koşullarında karşılanamayacak derecede yüksek olduğunu savunarak kusursuz sorumluluk rejimine karşı çıkmışlardır⁷⁵. Konferans boyunca süren tartışmaların sonunda; Birleşik Krallık'ın ortaya koyduğu çekinceleri bertaraf etmek adına, ortaya çıkan zararı tazmin etmek amacıyla bir Fon'un kurulması düşüncesi ortaya çıkmıştır. Düşünce daha sonra 1971 Fon Sözleşmesi'nin imzalanması ile hayata geçirilmiştir⁷⁶.

Gemi malikinin sorumluluktan kurtulması için m. III f. 2'de yer alan olgulardan birini ispatlaması gerekmektedir⁷⁷. Bunlar nedensellik bağıını kesen hâllerdir. Hükümde sayılan söz konusu hâller, İngiliz Delegasyonu'nun teklifi ile metne dâhil edilmiştir⁷⁸. Gemi malikinin sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulmasını

⁷¹ CMI Çalışma Grubu tarafından 1968'de yapılan toplantıda benimsenen görüş, kusur sorumluluğunun öngörülmesi olmuştur. Ancak bu konuda nihai olarak verilecek karar, sonraya bırakılmıştır. Kender, **Zorunlu Sigorta-1982**, s. 15.

⁷² Sözleşme Tasarısı'nın hazırlık çalışmaları sırasında; kusur sorumluluğu, kusur karinesine dayanan sorumluluk, sorumluluğu ortadan kaldıran bazı hâlleri barındıran kusursuz sorumluluk ve mutlak sorumluluk olmak üzere dört fikir tartışılmıştır. Kender, **Donatının Sorumluluğu**, s. 214.

⁷³ Fransa önerisini Fransız Medenî Kanunu m. 1384 ile ilgili mahkeme içtihatlarından esinlenerek oluşturmuştur. **A.g.e.**

⁷⁴ Abdullayev, **a.g.e.**, s. 238. CMI Çalışma Grubu tarafından 1968'de yapılan toplantıda da benimsenen görüş, kusur sorumluluğunun öngörülmesi olmuştur. Ancak konunun nihai olarak tespiti sonraki aşamaya bırakılmıştır. Kender, **Zorunlu Sigorta-1982**, s. 15.

⁷⁵ O'Connell, **a.g.e.**, s. 182-183.

⁷⁶ Kara, **a.g.e.**, s. 171. Fon'un kurulması, 1969 Brüksel Konferansı sırasında Belçika tarafından önerilmiştir. Ancak konunun ileri tarihli bir Konferans'ta görüşülmesine karar verilmiştir. Kender, **Zorunlu Sigorta-1982**, s. 17.

⁷⁷ Üç bent hâlinde sayılan bu olgulardan (a) ve (b) bendinde sayılanlar 2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 1'e aynen aktarılmıştır, bkz.: Aşağıda: III.C.3.a.bb.b.aa. 2002 Atina Sözleşmesi'ne alınmayan (c) bendinde sayılan üçüncü hâl, "*Münhasıran bir hükümetin yahut fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir merciin bu görevinin yerine getirilmesindeki bir ihmali veya başkaca nizamlara aykırı bir fiili sonucu ol[ması]*"dır. İlgili bent, çevre kirliliği zararlarına ilişkin diğer Sözleşmeler'de de tekrar edilmiştir.

⁷⁸ O'Connell, **a.g.e.**, s. 179, dn. 94.

mümkün kılan diğer bir olasılık, zararın kısmen veya tamamen zarar görenin kusuruyla ortaya çıktığını ispatlamasıdır (m. III f. 3). Gemi malikinin bazı olguları ispatlayarak sorumluluktan kurtulması mümkün iken, davacıların ispat külfetinden muaf tutulmaları kusursuz sorumluluk esasının pratik önemini ortaya koymaktadır⁷⁹.

Sözleşme'nin hazırlanması sırasında gemi malikleri için asıl sorun yaratan konunun, sorumluluğun sınırlandırılması olduğu ifade edilmektedir⁸⁰. Nitekim gemi maliklerinin kusursuz sorumlu tutulması ve sorumluluk sigortası temin etmek zorunda olması, sorumluluğun sınırlandırılması ilkesinin kabulünü gerekli kılmıştır⁸¹. Sözleşme'de kabul edilen rejime göre bu sınır geminin tonajına göre belli olmaktadır⁸². Ayrıca bu sınırın hesap birimi, 1976 yılında kabul edilen ve 1981'de yürürlüğe giren Protokol ile birlikte Özel Çekme Hakkı ("ÖÇH")⁸³ olmuştur. 18/10/2000 tarihinde kabul edilen ve 1/11/2003 tarihinde yürürlüğe giren 1969 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1992 Protokolünün Sınırlandırma Miktarlarının Değişiklikleri ("2000

⁷⁹ Kuyucu Meriç, **a.g.e.**, s. 156.

⁸⁰ **A.g.e.**, s. 180-181. Sözleşme'de sorumluluğun sınırlandırılmasının öngörülmesi, doktrinde farklı şekillerde karşılanmıştır. İleri sürülen görüşler hakkında bilgi için bkz.: Abdullayev, **a.g.e.**, s. 247-248.

⁸¹ Kender, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 224. Sözleşme'nin Taslak metninde öngörülen miktarlar, Sözleşme'de kabul edilen miktarların yarısı kadardı. Bu arada; Birleşik Krallık temsilcisinin, sorumluluğu ortadan kaldıran hâllerin yer aldığı m. 3 f. 2'in eklenmesine ilişkin önerisine karşılık ABD temsilcisi de sorumluluk miktarının artırılmasını talep etmiştir. Birleşik Krallık temsilcisi sorumluluk miktarı için sigorta güvencesi temin edilebilmesi için sigortacıya gemi malikinin sahip olduğu savunma imkânlarının tanınmasının gerektiğini belirtmiştir. Tarafların uzlaşması ile söz konusu sınırlar kabul edilmiştir. O'Connell, **a.g.e.**, s. 179, dn. 94.

⁸² Söz konusu değişiklik metni için bkz.: IMO, **LEG 82/12, Annex 2**, Report of the Legal Committee on the Work of its Eighty-Second Session, Resolution LEG.1(82), Adoption of Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (adopted on 18 October 2000), 6 November 2000.

⁸³ *Special Drawing Right (SDR)*, altın ve yabancı döviz yerine kullanılmak üzere Uluslararası Para Fonu ("IMF") tarafından 1969 yılında kabul edilmiş bir uluslararası değerdir. 1974 yılından beri, ÖÇH para sepeti olarak adlandırılan bir yöntemle belirlenmektedir. 1/10/2016 tarihi itibarıyla Çin Yuanı hesaba katılan beşinci para birimi olmuştur. Diğerleri Amerikan Doları, Euro, İngiliz Sterlini ve Japon Yeni'dir. ÖÇH'nin tarihsel gelişimi ve hesap birimi olarak kabul edildiği diğer taşıma türlerine ilişkin milletlerarası sözleşmelerdeki düzenlemeler hakkında bilgi için bkz.: Stephen A. Silard, "Carriage of the SDR by the Sea: the Unit of Account of the Hamburg Rules", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 10, Issue: 1, 1978, s. 13 vd.; Les Ward, "The SDR in Transport Liability Conventions: Some Clarification", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 13, Issue: 1, 1981, s. 1 vd.

Değişiklikleri”⁸⁴ ile sorumluluk sınırları %51 oranında yükseltilmiştir⁸⁵. Değişiklikler Türkiye hakkında da yürürlük kazanmıştır⁸⁶.

1992 Fon Sözleşmesi, petrol kirliliği zararlarının 1992 Petrol Sözleşmesi uyarınca karşılanamadığı zaman uygulama alanı bulmaktadır (1992 Fon Sözleşmesi m. 2 f. 1 b. (a)). Fon’un sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için; m. 4 f. 1’de üç bent şeklinde sayılan hâllerden birisinin, zarar görenlerin kısmen veya tamamen tazminat alamamasına neden olmalıdır. Gemi malikinin 1992 Petrol Sözleşmesi uyarınca sorumluluğunun doğmaması, bu zararı karşılayacak mali gücünün bulunmaması veya sorumluluğunun bir Milletlerarası Sözleşme uyarınca sınırlandırılmış olması bu hâller arasındadır. Bunlara ek olarak, Sözleşme uyarınca temin edilen sorumluluk sigortasının veya diğer mali güvencenin bu tazminatı kapsamaması veya karşılamada yetersiz kalması da sayılan hâllere girmektedir.

Fon’un tazminat ödeme yükümlülüğü, bazı şartlarda ortadan kalkmaktadır (m. 4 f. 2). Bu şartlar; çevre kirliliği zararının savaş durumu, çatışmalar, iç savaş veya isyan sonucu ortaya çıkması⁸⁷ ile çevre kirliliğine bir savaş gemisi veya Devlet mülkiyetinde bulunan ya da Devlet tarafından işletilen bir geminin ticari olmayan amaçlarla kullanılması sırasında yayılan petrolün neden olmasıdır (m. 4 f. 2 b. (a)). Bunun yanında; istem sahibinin, zararın bir veya birden fazla geminin karıştığı bir olaydan kaynaklandığını ispatlayamaması durumunda Fon’un zararı tazmin etme yükümlülüğü ortadan kalkmaktadır (m. 4 f. 2 b. (b)). Zarar görenin kusurunun sorumluluğa etkisi ile ilgili hükümde, 1992 Petrol Sözleşmesi’nde yer alan gemi malikinin sorumluluğuna ilişkin hüküm tekrar edilmektedir (m. 4 f. 3)⁸⁸. Sonuç itibarıyla; 1992 Petrol Sözleşmesi m. III’e göre gemi malikinin sorumluluğunu ortadan

⁸⁴ 2000 Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

⁸⁵ Değişiklikler sonucunda; 5.000 grostonilatonun (“GRT”) altındaki gemiler bakımından bu sınır 4.510.000 ÖÇH’dir. Tonajı bu miktarı aşan gemiler bakımından ise bu miktarı aşan her bir GRT başına 631 ÖÇH eklenecektir. Ancak bu sorumluluğun üst sınırı 89.770.000 ÖÇH’dir (1992 Petrol Sözleşmesi m. V f. 1).

⁸⁶ Değişikliklerin öngörüldüğü Karar’a Türkiye, 10/10/2012 tarihli ve 28437 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 2012/3745 sayılı Karar ile katılmıştır.

⁸⁷ Anılan hâller, 1992 Petrol Sözleşmesi m. III f. 2’de gemi malikinin sorumluluğunu ortadan kaldıranlar arasında da sayılmaktadır. Bu bağlamda, bunların varlığı hâlinde gemi malikinin sorumluluğunun doğmamış olması nedeniyle 1992 Petrol Sözleşmesi m. 4 f. 1 b (a) uyarınca Fon’un sorumluluğuna gidilebileceği sonucuna varılamayacaktır.

⁸⁸ Nitekim Fon’un sorumluluktan muaf tutulacağı derece, gemi malikinin 1992 Petrol Sözleşmesi m. III f. 3 uyarınca tutulacağı ile aynı olacaktır (m. 4 f. 3 c. 2). Ancak 1992 Petrol Sözleşmesi’nden farklı olarak, Fon’un önleyici tedbirlerle ilgili bir muafiyeti bulunmamaktadır (c. 3).

kaldırmasına rağmen, 1992 Fon Sözleşmesi m. 4 f. 2 ve 3 uyarınca Fon'un sorumluluğunu ortadan kaldırmayan iki hâl ortaya çıkmaktadır: Zararın münhasıran bir üçüncü kişinin veya seyir yardımcılarının kusuru sonucu doğması (1992 Petrol Sözleşmesi m. III f. 2 b. (b) ile b. (c)).

2000 Değişiklikleri'nin kabulü ile birlikte, Fon'un sorumluluk sınırı kural olarak olay başına 203.000.000 ÖÇH olmuştur (m. 4 f. 4 b. (a) ve (b))⁸⁹. Bunu aşan miktarlardaki zararların karşılanması için ise 2003 Fon Protokolü hükümlerine başvurulacaktır. 2003 Fon Protokolü, bu zararları karşılamak amacıyla bir Milletlerarası Fon'un kurulmasını öngörmektedir (m. 2). Kurulan Fon, 750.000.000 ÖÇH'ye kadarki zararların tazmininden sorumlu olmaktadır. (m. 4. f. 2 b. (a)).

b. Zorunlu sorumluluk sigortası

1992 Petrol Sözleşmesi m. VII.'ye göre, gemi malikinin sorumluluk sigortası veya benzer bir mali güvence⁹⁰ temin etme yükümlülüğü bulunmaktadır⁹¹. Konu hakkındaki tartışmalar, IMO'nun hazırlık çalışmalarına başladığı andan 1969 Brüksel Konferansı'na dek devam etmiştir⁹². Ancak tek gemi şirketleri⁹³ ile elverişli bayrak uygulamaları⁹⁴, zorunlu sorumluluk sigortasının kabul edilmesi düşüncesini

⁸⁹ Bu sınır istisnai olarak 300.740.000 ÖÇH'ye çıkmaktadır (m. 4 f. 4 b. (c)).

⁹⁰ Maddede örnek olarak sayılanlar, banka tarafından verilecek bir güvence ile milletlerarası fon tarafından sağlanan sertifikalardır. Ancak Sözleşme'nin hazırlanması sırasında ağırlık kazanacağı beklenen mali güvence, sorumluluk sigortası olmuştur. Kender, **Zorunlu Sigorta-1982**, s. 19. Günümüzde de, 1992 Petrol Sözleşmesi kapsamında sorumluluk sigortası dışında bir mali güvence temin eden gemi maliki sayısı oldukça düşüktür. de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 125.

⁹¹ Petrol kirliliği zararından doğan sorumluluk için öngörülen zorunlu sorumluluk sigortası hakkında bilgi için bkz.: Zhu, **Bunker**, s. 49 vd.; Hasan Basri Özkan, **P&I (Protect & Indemnity) Kulüp Sigortaları Kapsamında Petrol Taşımacılığında Doğan Kirlenme Zararları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.

⁹² Kender, **Zorunlu Sigorta-1982**, s. 15.

⁹³ Sorunun temelinde, zarardan sorumlu ticaret şirketinin malvarlığının bir gemiden ibaret olması yatmaktadır. Sorumluluk sigortası temin edilmesi ile, gemi maliklerinin sorumluluktan kurtulmak için bu şekilde şirket kurmaları gerekmeyecektir. Öte yandan, zarara maruz kalanların elde edeceği tazminat da geminin maddi değeri ile sınırlı kalmamaktadır. Açıklamalar için bkz.: Muhammad Masum Billah, "The Role of Insurance in Providing Adequate Compensation and in Reducing Pollution Incidents: the Case of the International Oil Pollution Liability Regime", **Pace Environmental Law Review**, Volume: 29, 2011, s. 73.

⁹⁴ Ekonomik veya hukuki yükümlülüklerden kurtulmayı amaçlayan bazı gemi malikleri veya gemi donatanları, gemilerini vatandaşı olmadıkları ülkelerin sicillerine kaydetme ve o ülkenin bayrağını çekme uygulaması geliştirmiştir. Panama, Liberya, Malta, Filipinler ve Bahamalar bu ülkelere örnek olarak verilebilir. Söz konusu uygulamanın zaman içerisinde yarattığı zorluklar nedeniyle, Milletlerarası Sözleşmeler'e eklenen hükümler aracılığıyla bu yola başvurmak suretiyle Sözleşme hükümlerinin dolanılmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Elverişli bayrak uygulaması hakkında bilgi için bkz.: Z. Oya Özçayır, **Liability for Oil Pollution and Collisions**, London / Hong Kong: LLP

güçlendirmiştir⁹⁵. Sigortacıya doğrudan başvuru hakkı da, Sözleşme’de kabul edilen esaslar arasında yer almaktadır (m. VII f. 8)⁹⁶.

Gemi malikinin sorumluluğunu konu eden mali güvencenin geçerliği, verilecek bir sertifika ile düzen altına alınmaktadır. Söz konusu sertifika, geminin siciline kayıtlı olduğu Devlet tarafından düzenlenecek veya onaylanacaktır (m. VII f. 2)⁹⁷.

Diğer yandan zorunlu sorumluluk sigortası, Sözleşme ile kabul edilen sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesi ile de bağlantı içerisindedir. Nitekim; tek bir kişinin – sicile kayıtlı gemi malikinin – sorumlu tutulması ve yalnızca bu kişiden tazminat isteminde bulunulabilmesi, ancak bu kişinin sorumluluğunun sigortacının koruması altında olması hâlinde işleyecektir⁹⁸.

Sorumluluk sigortası temin etmenin zorunlu tutulması ile sigortacıya doğrudan başvuru hakkının kabulü, Deniz Ticareti Hukuku’nun geleneksel kurallarını değiştiren önemli yenilikler olarak kabul edilmektedir⁹⁹. Belirtilen düzenlemelerin önemi, taşıdıkları amaç açısından ortaya çıkmaktadır. Sözleşme’nin kabul edildiği tarihe kadarki uygulamada; deniz sigortaları, gemi malikleri veya yük ilgilileri ile kurulan mal sigortası sözleşmelerinden ibaret bulunmaktaydı. Buna karşılık; 1969 Petrol

Reference Publishing, 1998, s. 31 vd. ; William Tetley, “The Law of the Flag, “Flag Shopping,” and Choice of Law”, **Tulane Maritime Law Journal**, Volume: 17, Issue: 2, 1993, s. 173-176.

⁹⁵ Duygu Damar, “Compulsory Insurance in International Maritime Conventions” (“Compulsory Insurance”), **The Journal of International Maritime Law**, Volume: 15, Issue: 2, 2009, s. 156; Abecassis / Jarashow, **a.g.e.**, s. 223-224. Yapılan itirazlarda, zorunlu sorumluluk sigortasının uygulamada sorun çıkaracağı savunulmuştur. Ling Zhu, “Probing Compulsory Insurance for Maritime Liability” (“Probing Compulsory Insurance”), **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 45, Issue: 1, 2014, s. 67.

⁹⁶ Sözleşme’nin hazırlık aşamasında, CMI ile IMO’nun hazırladığı taslak metinlerinde farklılık yer almaktadır. IMO’nun hazırladığı metne göre doğrudan başvuru hakkı, yalnızca gemi malikinin iflas etmesi durumunda söz konusu olmaktadır. Ne var ki, kabul edilen metin CMI tarafından hazırlanan olmuştur. Açıklamalar için bkz.: de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 16 ve bu sayfadaki dn. 60.

⁹⁷ Sertifika ile ilgili hükümlerin bir kısmı, 1992 tarihli Protokolün 7. maddesi ile yeniden kaleme alınmıştır. Getirilen düzenleme ile; Taraf Devlet siciline kayıtlı olmayan gemilerin, Taraf Devlet karasularına ve limanlarına girmeleri durumunda ilgili sertifikayı almaktan kaçınma olasılıkları kalmamıştır. Kender, **Zorunlu Sigorta-2004**, s. 587. İlgili hüküm 2002 Atina Sözleşmesi’nde de yer almaktadır. Hükümün, gemilerin uğraksız geçişleri bakımından değerlendirilmesi için bkz.: Aşağıda III.E.3.

⁹⁸ Røsæg, **Compulsory Maritime Insurance**, s. 12.

⁹⁹ Açıklamalar için bkz.: Måns Jacobsson, “Oil Pollution and Compensation: an International Regime”, **Uniform Law Review**, Volume: 1, Issue: 2, 1996, s. 262. Yukarıda açıklandığı üzere, daha önce 1962 Nükleer Gemi Sözleşmesi’nde de bu şekilde bir düzenlemeye yer verilmiştir. Ne var ki anılan Sözleşme’nin uygulama alanı ticaret gemileri iler sınırlı bulunmamakta, söz gelimi Devlet mülkiyetinde bulunan ve ticari faaliyet dışında kullanılan gemiler de Sözleşme kapsamına girmektedir.

Sözleşmesi'nde zorunlu sorumluluk sigortasının öngörülmesiyle birlikte, zarar gören üçüncü kişilerin korunması amacı güdülmektedir¹⁰⁰. Nitekim Sözleşme'yi takip eden ve konusu çevre kirliliği zararları olan diğer Milletlerarası Sözleşmeler'de de aynı hükümlere, kusursuz sorumluluk esası ile birlikte yer verilmiştir. Böylece sorumluluk sigortası temin etmenin zorunlu tutulması, ağır bir sorumluluk rejiminin uygulandığı bu tür zararlar bakımından riskin sigorta sektörü ile birlikte paylaşılmasını mümkün kılmıştır¹⁰¹.

3. 1996 ve 2010 HNS Sözleşmeleri

Torrey Canyon faciası sonrasında, deniz yolu ile taşınan petrol dışındaki maddelerin neden olduğu çevre zararlarından doğan sorumluluk hakkında da bir milletlerarası düzenlemenin hazırlanması düşünülmüştür¹⁰². Ancak 1969 Petrol Sözleşmesi'nin aksine, yapılan çalışmaların sonuç vermesi uzun bir zaman almıştır¹⁰³. 1984'te düzenlenen Diplomatik Konferans sırasında IMO Hukuk Komitesi tarafından bir Taslak ("1984 Taslağı") oluşturulmuş ve ilgili metin üzerinde tartışmalar yürütülmüştür¹⁰⁴. Konferans sonrasında Taslak üzerinde çalışmalara devam edilmiş ve 3/5/1996 tarihinde, 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme ("1996 HNS Sözleşmesi")¹⁰⁵ kabul edilmiştir. Sözleşme milletlerarası

¹⁰⁰ O'Connell, **a.g.e.**, s. 184.

¹⁰¹ Açıklamalar için bkz.: Damar, **Compulsory Insurance**, s. 156.

¹⁰² 1969 Brüksel Konferansı'na katılan hükümetler, IMO'nun petrol dışındaki tüm maddelerin neden olduğu çevre kirliliği üzerinde de çalışması konusunda ısrar etmişlerdir. Meltem Deniz Güner-Özbek, **The Carriage of Dangerous Goods by Sea ("Dangerous Goods")**, Berlin / Heidelberg: Springer-Verlag, 2008, s. 243.

¹⁰³ Sözleşme'nin hazırlanma süreci hakkında bilgi için bkz.: **A.g.e.**, s. 243-260; Robert S. Schuda, "The International Maritime Organization and the Draft Convention on Liability and Compensation in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea: An Update on Recent Activity", **University of Miami Law Review**, Volume: 46, 1991, s. 1009 vd.; Aline F.M. Bièvre, "Liability and Compensation for Damage in Connection With the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 17, Issue: 1, 1986, s. 61 vd.

¹⁰⁴ Taslak metni için bkz.: IMO, **LEG/CONF.6/3**, Draft Convention on Liability and Compensation in Connexion with the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea, 13 January 1984. 1984 Konferansı, IMO tarafından organize edilen ve başarısızlıkla sonuçlanan ilk Diplomatik Konferans'tır. Rosalie Balkin, "The Hazardous and Noxious Substances Convention: Travail or Travaux – The Making of an International Convention" ("HNS Convention"), **Australian Yearbook of International Law**, Volume: 20, Issue: 1, 1999, s. 3.

¹⁰⁵ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances By Sea, 1996. Sözleşme'nin İngilizce dilindeki metni için bkz.: www.admiraltylawguide.com/conven/noxious1996.html (e.t.: 1/12/2017). 2010 tarihli Protokol ile değişik hâlinin İngilizce metni için bkz.:

www.imo.org/en/OurWork/Legal/HNS/Documents/HNS%20Consolidated%20text.pdf (e.t.: 1/12/2017). Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 260 vd.; Peter

hukukta yürürlük kazanmış değildir. Taraf olma konusunda yaygın bir katılım gösterilmeyen Sözleşme, 30/4/2010 tarihinde kabul edilen Protokol (“2010 Protokolü”)¹⁰⁶ ile değişikliğe uğramıştır. Söz konusu Protokol’e taraf olunmakla, Protokol ile değişik hâliyle Sözleşme’ye de taraf olunmaktadır (2010 Protokolü m. 2)¹⁰⁷. Bu hâliyle, Sözleşme’nin 2010 yılıyla anılacağı kararlaştırılmıştır (2010 Protokolü m. 18 f. 2.) (Çalışmada ilgili Protokol ile değişik Sözleşme metni “2010 HNS Sözleşmesi” olarak anılacaktır). Ne var ki 2010 HNS Sözleşmesi de henüz milletlerarası hukukta yürürlükte değildir¹⁰⁸.

1996 HNS Sözleşmesi’nde kabul edilen bazı esaslar, 1984 Taslağı’na dayanmaktadır. Bu esaslar arasında; tehlikeli maddenin taşınması esnasında ortaya çıkan zararlardan gemi malikinin kusursuz sorumlu tutulması (1984 Taslağı m. 3) ve gemi malikinin sorumluluğuna karşı sorumluluk sigortası veya benzer bir mali güvence temin etme yükümlülüğü altında bulunması (m. 11) yer almaktadır¹⁰⁹. Buna karşılık Taslak, gemi malikinin sorumluluğunu aşan miktardan yükletenin

Wetterstein, “Carriage of Hazardous Cargoes by Sea-The HNS Convention”, **Georgia Journal of International & Comparative Law**, Volume: 26, Issue: 3, 1997, s. 595 vd.; Magnus Göransson, “The HNS Convention”, **Uniform Law Review**, Volume: 2, Issue: 2, 1997, s. 249 vd.; Balkin, **HNS Convention**, s. 1 vd.; Rosalie Balkin, “The Rise and Rise of IMO’s Liability and Compensation Regimes” (“Liability and Compensation”), **Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes**, Tafsir Malick Ndiaye / Rüdiger Wolfrum (eds.), Leiden / Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007, s. 687 vd.; Çiğdem Boğa, “How to Promote the Acceptance of the HNS Convention? (I)”, **Legal Hukuk Dergisi**, Cilt: 10, Sayı: 115, 2012, s. 83 vd.; Çiğdem Boğa, “How to Promote the Acceptance of the HNS Convention? (II)”, **Legal Hukuk Dergisi**, Cilt: 10, Sayı: 116, 2012, s. 111 vd.

¹⁰⁶ 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolü (*Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996*). Protokol ile getirilen değişiklikler hakkında bkz.: İsmail Demir, “1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme’de 2010 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVII, Sayı: 3, 2011, s. 199 vd.

¹⁰⁷ Türkiye, Protokol’ü 25/10/2011 tarihinde imzalamıştır. Türkiye’nin 1996 HNS Sözleşmesi’ne taraf olma çalışmaları da sürmektedir. Bu konuda güncel gelişme, 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair 6949 sayılı Kanun’un 3/4/2017 tarihli ve 30027 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmasıdır. Protokol’ün resmî çevirisi için bkz.: TBMM, **1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/478) ile Çevre Komisyonu ve Dışişleri Komisyonu Raporları**, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 227, s. 29 vd.

¹⁰⁸ Sözleşme’ye taraf olan dek Devlet, Norveç’tir.

¹⁰⁹ IMO, **LEG/CONF.6/3**, s. 2-3.

(“*shipper*”)¹¹⁰ sorumlu tutulmasını öngörmekteydi (m. 7)¹¹¹. Mali güvence temin edilmesi zorunluluğu, bu kişiler bakımından da söz konusuydu (m. 11A)¹¹².

Sözleşme’de yer alan “zarar” tanımı 1992 Petrol Sözleşmesi ile büyük ölçüde benzerlik göstermektedir. Ancak 1996 HNS Sözleşmesi’ndeki zarar tanımının içinde; 1992 Petrol Sözleşmesi’nden farklı olarak, tehlikeli ya da zararlı madde taşıyan geminin sebep olduğu ölüm veya bedensel zararlar ile eşya zararları da yer almaktadır (m. 1 f. 6 b. (a) ve (b))¹¹³. Ayrıca, ölüm veya bedensel zararlar için ödenecek tazminata diğer istemler karşısında öncelik tanınmıştır (m. 14 f. 6)¹¹⁴.

a. Sorumluluk rejimi

2010 HNS Sözleşmesi ile öngörülen sorumluluk rejimi iki derecedir. 1992 Petrol Sözleşmesi’nde olduğu gibi, birinci derecedeki sorumluluğun kime ait olacağı tartışmaları bu Sözleşme’nin hazırlık sürecinde de yaşanmıştır. Nihayetinde yükletenin sorumlu tutulması, ticaret ve sigorta uygulamaları açısından sakıncalı görülmüştür¹¹⁵. Sözleşme’nin 7. maddesine göre, gemi malikinin kusursuz sorumluluğu bulunmaktadır. Gemi malikinin sorumluluktan kurtulabilmesi için aynı maddenin ikinci fıkrasında yer alan olgulardan birisini ispatlaması gerekmektedir. Zarar görenin kusurunun ispatı da gemi malikinin sorumluluğunu kısmen veya tamamen ortadan kalkması mümkündür (m. 7 f. 3). Anılan hükümler, 1992 Petrol Sözleşmesi ile büyük ölçüde aynıdır¹¹⁶. 1992 Petrol Sözleşmesi’nde yer alan sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesi de aynı şekilde benimsenmiştir (m. 7 f. 6).

¹¹⁰ Taslak’ta “*shipper*” tanımını şu şekilde yapılmaktadır (m. 1 f. 4): “*“Shipper” means the person on whose behalf, or by whom as a principal, the hazardous substances are delivered for carriage .”*, **a.g.e.**, s. 1.

¹¹¹ **A.g.e.**, s. 8-9.

¹¹² **A.g.e.**, s. 14-15.

¹¹³ Bu düzenlemenin gerekçesi olarak; 1996 HNS Sözleşmesi’nin çevre kirliliği dışında, yangın ve infilak sonucu ortaya çıkan zararları da kapsamı gösterilmiştir. Göransson, **a.g.e.**, s. 258; Balkin, **HNS Convention**, s. 12.

¹¹⁴ Önceliğin uygulanmayacağı tek istisna; söz konusu tazminatın toplamda Fon tarafından ödenebilecek toplam miktarın üçte ikisini aşmasıdır.

¹¹⁵ 1984 Konferansı’nda; sigorta sektörünü temsil eden gruplar, sigortacılık geleneğinde yükletenin hukuki sorumluluğunun sigortaya konu edilmesine rastlanmadığını ifade etmişlerdir. de Bièvre, **a.g.e.**, s. 74. Öte yandan, ‘yükleten’ tanımının yaratacağı sıkıntıların çifte sigortaya yol açacağı da göz önünde bulundurulmuştur. Çifte sigorta sayısındaki artışın da sigorta kapasitesini azaltacağı ve de maliyeti yükselteceği öngörülmüştür. Açıklamalar için bkz.: Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 252.

¹¹⁶ 1992 Petrol Sözleşmesi’nden farklı olarak, maddenin ikinci fıkrasındaki hâllere ek olarak (d) bendine yer verilmiştir. Anılan bentte, gemi malikinin veya gemi adamlarının tehlikeli madde hakkında bilgilendirilmemesi sayılmaktadır. Bilgilendirmemenin, zararın ortaya çıkmasına ya da sigorta

İki dereceli sorumluluk rejiminin kabul edilmesi ile amaçlanan, doğan zarardan yalnızca gemi malikinin sorumlu tutulmamasıdır¹¹⁷. Yukarıda açıklandığı üzere, iki dereceli sorumluluk rejimi 1984 Taslağı'nda kabul edilen esaslardan birisidir. Zira petrol kirliliğindeki uygulama; gemi malikleri tarafından temin edilen sorumluluk sigortalarının, tazminatın karşılanmasında tek başına yeterli olmayacağını göstermiştir¹¹⁸. 1984 Taslağı'ndan farklı olarak, sorumluluğun ikinci derecesinde sorumlu tutulan yükletenin yerini Fon almaktadır.

Sözleşme'nin hazırlık sürecinde, sorumluluğun birinci derecesinde sorumluluğun yalnızca gemi maliklerine ait olması konusunda güçlük yaşanmadan uzlaşılsa da, sorumluluğun sınırlandırılması konusu daha uzun süren tartışmalara sebep olmuştur¹¹⁹. Gelişmekte olan ülkeler, ülkelerinin ekonomilerine zarar vereceği kuşkusuyla sorumluluk sınırının yüksek olmasına karşı çıkmıştır¹²⁰. Buna karşın bazı ülkeler, tazminat istemlerinin çoğunlukla küçük ölçekli gemilere yöneltileceğini iddia etmiştir¹²¹. Bu bağlamda, sorumluluk sınırının düşük olması hâlinde uğranılan zarara katlanacak olanların taşınan eşyanın malikleri olacağı ifade edilmiştir¹²². Diğer taraftan, sigortacılık sektöründeki kapasitenin yeterli görülmemesi sorumluluk sınırının yüksek tutulmasına da engel olmuştur¹²³. Böylece bir orta yol bulunarak, sorumluluğun sınırlandırılmasında gemilerin hacmi esas alınmıştır (m. 9)¹²⁴. Buna ek

tazminatının elde edilememesine sebep olması durumunda gemi malikinin sorumluluğu ortadan kalkmaktadır. Maddede sayılan hâllerden, en çok tartışma yaratan bu bent olmuştur. Yaşanan tartışmalar hakkında bilgi için bkz.: Göransson, **a.g.e.**, s. 261; Balkin, **HNS Convention**, s. 17-18.

¹¹⁷ IMO Hukuk Komitesi 1994 yılındaki toplantısında; gemi malikinin kusursuz sorumlu tutulduğu ve eşya ilgililerinin bu sorumluluğa katıldığı iki dereceli bir sistemin gerektiğini oybirliğiyle doğrulamıştır. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 259.

¹¹⁸ Balkin, **Liability and Compensation**, s. 697-698.

¹¹⁹ 1984 Konferansı'nda bazı noktalar üzerinde uzlaşma sağlanamamıştır. Bunların arasında, gemi malikinin sorumluluk sınırının ne şekilde belirleneceğidir. Bu miktarın Sözleşme özelinde belirlenmesi veya 1976 Sınır Sözleşmesi hükümlerinin doğrudan uygulanması üzerinde düşünülen düzenlemelerdir. Ayrıca, sorumluluk sınırının belirli bir miktar mı olacağı yoksa taşınan eşya miktarı üzerinden mi hesaplanacağı da kararlaştırılamamıştır. Göransson, **a.g.e.**, s. 250; de Bièvre, **a.g.e.**, s. 78.

¹²⁰ Sorumluluk sınırının yüksek olması hâlinde, sigorta primlerinin yükseleceği de bazı ülkeler tarafından ileri sürülmüştür. Balkin, **HNS Convention**, s. 27.

¹²¹ Yüksek tehlike riski taşıyan eşyanın taşınması ağırlıklı olarak küçük ölçekli gemiler tarafından yapılmaktadır. Wetterstein, **a.g.e.**, s. 607.

¹²² Balkin, **Liability and Compensation**, s. 700.

¹²³ Göransson, **a.g.e.**, s. 262; de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 284.

¹²⁴ Buna göre hacmi 2000 GRT'ye kadar olan gemiler için 10.000.000 ÖÇH sınır olarak kabul edilmiştir. Tonajı bu miktarı aşan gemiler için ise; 2001-50.000 GRT arasına GRT başına 1.500, 50.000 GRT üstü için ise GRT başına 360 ÖÇH daha eklenecektir. Ancak sorumluluk sınırı, 100.000.000 ÖÇH'yi geçemeyecektir (m. 9 f. 1). Belirlenen 100.000.000 ÖÇH'lik sınır, Londra'daki sigorta piyasası incelenerek kabul edilmiştir. Balkin, **HNS Convention**, s. 20-21.

olarak 2010 HSN Sözleşmesi, paketlenmiş haldeki tehlikeli ve zararlı maddelerden doğan zararlar için sorumluluk sınırlarını ayırmaktadır¹²⁵.

Sorumluluğun ikinci derecesinde, Sözleşme uyarınca kurulan Fon devreye girmektedir¹²⁶. Gemi malikinin ilk derecedeki sorumluluğu gibi, Fon'un da kusursuz sorumluluğu bulunmaktadır. Kabul edilen düzenlemeye göre, taşınan eşyanın türüne göre dört ayrı Fon kurulacaktır. Fon'un finansmanı, bir takvim yılı boyunca belli miktarlarda tehlikeli ve zararlı madde satın alan ve bir Taraf Devlet'te bulunan alıcılar tarafından sağlanacaktır¹²⁷.

Sözleşme'nin 14. maddesi, Fon'un hangi hâllerde devreye gireceğini üç bent hâlinde öngörmektedir. Anılan hükümde, 1992 Fon Sözleşmesi m. 4 f. 1'de sayılan hâller tekrar sayılmaktadır. Ancak 2010 HNS Sözleşmesi uyarınca kurulacak olan Fon'un sorumluluğunun ortadan kaldıran şartlardan bir tanesinde, 1992 Fon Sözleşmesi'ne göre bir farklılık yer almaktadır. 1992 Fon Sözleşmesi'nden aynen aktarılanlar; savaş hâlleri (1992 Fon Sözleşmesi m. 4 f. 2 b. (a); 1996 HNS Sözleşmesi m. 14 f. 3 b. (a)) ile zarar görenin kusuruna (1992 Fon Sözleşmesi m. 4 f. 3; 1996 HNS Sözleşmesi m. 14 f. 4) ilişkin hükümlerdir. 1992 Fon Sözleşmesi'ndeki "ispatlayamama" şartı (m. 4 f. 2 b. (b)) bakımından ise, istem sahibinin ispat külfeti 2010 HNS Sözleşmesi'nde hafifletilmiştir. Buna göre; istem sahibinin, zararın bir ya da daha fazla geminin karıştığı bir olaydan kaynaklandığına dair "makul olasılığı" ("*reasonable probability*") ispatlayamaması halinde Fon'un sorumluluğu ortadan

¹²⁵ Hacmi 2000 GRT'ye kadar olan gemiler için belirlenen sınırlar 11.500.000 ÖÇH'dir. Bu tonajın aşılması hâlinde ise, 2001-50.000 GRT arası için GRT başına 1.725 ÖÇH, 50.000 GRT ve üstü için 414 ÖÇH'lik sınırlar uygulanacaktır. Nihai sorumluluk sınırı ise 115.000.000 ÖÇH olarak tespit edilmiştir (2010 Protokolü m. 7; 2010 HNS Sözleşmesi m. 9 f. 1 b. (b)).

¹²⁶ İkinci derecede yer alan sorumluluk için Fon'un kurulması fikri, IMO Hukuk Komitesi'nin 1990'daki toplantısında ortaya atılmıştır. Hollanda'nın önerisi üzerine Birleşik Krallık, Fon ile ilgili düzenlemeyi eklemiştir. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 255. 1992 Petrol Sözleşmesi'nden farklı olarak, 1996 HNS Sözleşmesi'ndeki Fon'un kurulması ve işleyişi ile ilgili hükümler, farklı bir Milletlerarası ile düzenlenmemiştir. Tek bir Sözleşme metninin hazırlanmasında, 1969 Petrol Sözleşmesi ile 1971 Fon Sözleşmesi'nin gözden geçirilmeleri ve değiştirilmeleri sırasında yaşanan sıkıntılar etkili olmuştur. Göransson, **a.g.e.**, s. 263; Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 272. Ayrıca; 1996 HNS Sözleşmesi'nin hazırlanma nedenlerinden birisi olarak, oluşan çevre kirliliği sonrasında sorumluluğun sınırlandırılması nedeniyle zararların karşılanamayacağı gösterilmekte, birinci derecedeki sorumluluğun yüksek tutulmaması karşısında Fon'un devreye girmesi çözümü benimsendiği belirtilmektedir. Açıklamalar için bkz.: de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 283-284.

¹²⁷ Bunlar çoğunlukla kimya sanayii alanında faaliyet gösteren şirketlerdir. Wetterstein, **a.g.e.**, s. 598.

kalkacaktır (m. 14 f. 3 b. (b))¹²⁸. Böylece gemi malikinin sorumlu tutulmamasına rağmen Fon'un devreye gireceği hâller; HNS Sözleşmesi m. 7 f. 2 b. (b), (c) ve (d)'de sayılanlar olacaktır.

Son olarak, Fon'un sorumluluğunun miktarı da Sözleşme hükmü ile sınırlandırılmıştır. Söz konusu sınır, gemi maliki veya sigortacının ödediği tutar da dâhil olmak üzere, 250.000.000 ÖÇH'dir (m. 14 f. 5).

b. Zorunlu sorumluluk sigortası

Sözleşme, gemi maliklerine sorumluluk sigortası veya benzer bir mali güvence temin etme zorunluluğu getirmektedir (m. 12)¹²⁹. Düzenleme 1992 Petrol Sözleşmesi m. VII'den alınmıştır¹³⁰. Getirilen yükümlülük ile; zarar görenlerin korunmasının yanında, gemi maliklerinin pazarda eşit koşullar altında rekabet etmeleri de amaçlanmıştır¹³¹. Böylece bir Milletlerarası Sözleşme'de; kusursuz sorumluluk, sorumluluğun ölüm veya bedensel zararları kapsamı ile sorumluluk sigortası temin etme zorunluluğu hususları ilk kez bir arada düzenlenmiştir¹³².

4. 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi

Gemilerde bulunan yakıtın neden olduğu çevre kirliliği zararlarının milletlerarası sözleşmeye konu edilmesi fikri, 1971 Fon Sözleşmesi ile 1992 Petrol Sözleşmesi'nin hazırlanması sırasında ortaya çıkmıştır. Ancak bu zararların anılan Milletlerarası Sözleşmeler'in kapsamına alınması kabul edilmemiştir¹³³. Daha sonra, 1994'te Avustralya'nın yaptığı öneri ile birlikte konu tekrar gündeme taşınmıştır.

¹²⁸ Fon'un sorumluluğuna ilişkin ispat yükü, ciddi tartışmalara neden olmuştur. Bir grup, olaya gemilerin karışmadığını Fon'un ispatlaması gerektiğini savunmuştur. Ancak ağır basan görüş; istem sahibinin, zarara neden olan olaya bir ya da birden fazla geminin karıştığını belli bir ölçüde ispatlaması gerektiği yönünde olmuştur. Göransson, **a.g.e.**, s. 264.

¹²⁹ IMO Hukuk Komitesi'nin toplantısı sırasında, Norveç'in sorumluluk sigortası yerine başka bir çözüm getirilmesi önerisi daha toplantının ilk gününden kabul görmemiştir. Røsæg, **Compulsory Maritime Insurance**, s. 1.

¹³⁰ 1992 Petrol Sözleşmesi'nden farklı olarak, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nde sorumluluk sigortası temin edilmesi ile sertifika taşıma zorunluluğu bakımından herhangi bir alt sınır öngörülmemiştir.

¹³¹ Balkin, **Liability and Compensation**, s. 700.

¹³² de Bièvre, **a.g.e.**, s. 79.

¹³³ Çözüm olarak iki seçenek tartışılmıştır. Bu seçenekler, 1992 Petrol Sözleşmesi'ne ek bir protokolün kabul edilmesi ile yeni bir milletlerarası sözleşmenin hazırlanmasıdır. Nihayetinde, petrolün yakıt olarak taşınmasının gösterdiği farklılıklar gözetilerek ikinci görüş kabul görmüştür. Süreç hakkında bilgi için bkz.: Zhu, **Bunker**, s. 16-20.

Yakıt olarak taşınmakta olan petrolün yayılması sonucu meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğun başlı başına bir Milletlerarası Sözleşme ile düzenlenmesi gerektiğinden hareketle, söz konusu zararlar 1996 HNS Sözleşmesi'nin kapsamına da sokulmamıştır¹³⁴. Konu hakkında yürütülen çalışmalar sonucunda, 23/3/2001 tarihinde 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme ("2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi")¹³⁵ kabul edilmiştir¹³⁶. Sözleşme, milletlerarası hukukta 21/11/2008 ve Türkiye hakkında 12/12/2013 tarihlerinde yürürlük kazanmıştır¹³⁷.

2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi, yakıt olarak petrol taşıyan gemilerin verdiği çevre kirliliği zararlarının tazminini düzenlemektedir. Ancak 1992 Petrol Sözleşmesi'nin uygulama alanına giren zararlar, Sözleşme'nin kapsamından çıkarılmıştır. 1992 Petrol Sözleşmesi uyarınca sorumluluğun doğup doğmaması dahi bu sonuca etki etmemektedir (m. 4 f. 1). Diğer bir ifadeyle; 1992 Petrol Sözleşmesi'nde yapılan zarar tanımına giren zararlar bakımından, yalnızca 1992 Petrol Sözleşmesi'nin uygulanma olasılığı bulunmaktadır¹³⁸. Bunun yanında, Sözleşme birçok açıdan 1992 Petrol Sözleşmesi'ni model olarak hazırlanmıştır.

¹³⁴ Zhu, **Bunker**, s. 16; Chao Wu, "Liability and Compensation for Bunker Pollution", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 33, Issue: 4, 2002, s. 554-555.

¹³⁵ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*.

¹³⁶ Sözleşme'nin İngilizce dilinde metni için bkz:

www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/273257/6693.pdf (e.t.: 1/12/2017). Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: Zhu, **Bunker**, 20 vd.; Wu, **a.g.e.**, s. 553 vd.; Canan Özlem Ilgın, **Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon'un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003; Cüneyt Süzel, "Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı" ("2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi"), **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Sayı: 151 – 152, 2017, s. 117 vd. Sözleşme'nin İngilizce metni, çevirisi ve Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 1169 vd.

¹³⁷ Sözleşme'ye Taraf Devlet sayısı 86'dır. Taraf Devletler dünya ticari gemi tonajının % 92,55'ini oluşturmaktadır. IMO, **Status of Conventions**, s. 485-486; DEHAM, **Türkiye'nin Taraf olduğu IMO Sözleşmeleri**. Türkiye'nin Sözleşme'ye taraf olması, 27/7/2013 tarihli ve 28720 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 2013/5110 sayılı Karar ile gerçekleşmiştir.

¹³⁸ Belirtilmelidir ki, tankerler tarafından yakıt olarak taşınan petrol söz konusu olduğunda, 1969 ile 1992 Petrol Sözleşmeleri'nden birisinin uygulanma olasılığı bulunmaktadır. 1969 Petrol Sözleşmesi, yakıt olarak kullanılan petrol açısından, yalnızca bu esnada petrolün yük olarak da taşınması hâlinde uygulanmaktadır. 1992 Petrol Sözleşmesi ise, yük olarak petrolün taşınmadığı sırada tankerdeki yakıtın neden olduğu çevre kirliliği zararını da kapsamaktadır. Ancak her iki Sözleşme'nin de uygulama alanı petrol taşıyan tankerler ile sınırlıdır. Zhu, **Bunker**, s. 13-14.

a. Sorumluluk rejimi

Oluşan çevre kirliliği zararından sorumlu tutulan kişi 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nde "gemi maliki" ("*shipowner*") olarak ifade edilmektedir (m. 3). İlgili terim için verilen tanım 1992 Petrol Sözleşmesi ile 1996 HNS Sözleşmesi'nden farklıdır¹³⁹. Sözleşme'nin hazırlık aşamasında, söz konusu tanım tartışmalara neden olmuştur¹⁴⁰. Tartışmanın ortaya çıkış nedeni, 19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme'de ("1976 Sınır Sözleşmesi")¹⁴¹ yer alan "*shipowner*" ile 1992 Petrol Sözleşmesi'ndeki "*owner*" tanımlarının birbirinden farklı olmasıdır. Çalışmalar sırasında; 1992 Petrol Sözleşmesi'ndeki düzenlemenin tekrar edilmesine karşı çıkılmış, çevre kirliliğine geminin malikinden çok gemiyi işleten kişinin sebep olacağı ileri sürülmüştür¹⁴². Bu görüş doğrultusunda, Sözleşme'de 1976 Sınır Sözleşmesi'ndekine benzer bir tanıma

¹³⁹ Aşağıda açıklanacağı üzere; HNS Sözleşmesi 1992 Petrol Sözleşmesi'nden farklı olarak, tek dereceli sorumluluk rejimi öngörmektedir ve Sözleşme ile tesis edilmiş bir Fon bulunmamaktadır. Bu esasların kabul edilmesi karşısında zarar görenlerin korunması, daha fazla kişinin sorumlu tutulması ile sağlanmaktadır. de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 260.

¹⁴⁰ Bazı delegasyonlar, Sözleşme'nin hazırlanması sırasında gemi kiracısının (*bareboat charterers*) da gemi maliki tanımına dâhil edilmesini önermiştir. Bunun gerekçesi olarak da, gemiyi işletmeyen gemi maliklerinin korunması olarak gösterilmiştir. Jonathan R. Pawlow, "Liability for Shipments by Sea of Hazardous and Noxious Substance", **Law & Policy in International Business**, Volume: 17, Issue: 2, 1985, s. 473-474.

¹⁴¹ *International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (1976 LLMC Convention)*. Sözleşme 19/11/1976 tarihinde Londra'da kabul edilmiş ve 1/12/1986'da yürürlük kazanmıştır. Daha sonra, 2/5/1996 tarihli bir Protokol ile ("1996 Protokolü") tadil edilmiştir. Protokol 13/5/2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye 1976 Sınır Sözleşmesi'ne 4/6/1980 tarihli ve 17007 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 8/495 sayılı Karar ile katılmıştır. Sözleşme'nin Türkiye hakkında yürürlük tarihi 1/7/1998'dir. 1996 Protokolü'ne çekince ile katılım, 13/3/2010 tarihli 27520 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 2010/162 sayılı Karar ile gerçekleşmiştir. Protokol'ün Türkiye hakkındaki yürürlük tarihi 17/10/2010'dur. Sözleşme'ye Taraf Devlet sayısı 54'tür. Taraf Devletler dünya ticari gemi tonajının %59,88'ini oluşturmaktadır. IMO, **Status of Conventions**, s. 378-379. Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: Nil Kula Değirmenci, **Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu ("Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu")**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015; Barış Günay; "1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki sözleşmede Fon Kurulması ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVII, Sayı: 4, 2011, s. 51 vd.; Samim Ünan, "Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulanma Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı Donatanın Karar Verdiği Kurtarma-Yardımanın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı", **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul: Beta Basım Yayım, 2000, s. 639 vd.; Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği**; Hüseyin Ataol, "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı", **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul: Beta Basım Yayım, 2000, s. 57 vd.; Emre Bayamlıoğlu, "1976 Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 4, Sayı: 1-2, 1999, s. 129 vd.; İsmail Demir, **2010 HNS**, s. 199 vd. Sözleşme'nin 1996 Protokolü ile değişik İngilizce tam metni, çevirisi ve Sözleşme ile ilgili açıklamalar için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 447 vd. 1996 Protokolü'nün İngilizce dilindeki metni için bkz.: folk.uio.no/erikro/WWW/LLMC-96.html (e.t.: 1/12/2017).

¹⁴² Minghua, **a.g.e.**, s. 341.

yer verilmektedir¹⁴³. Tanıma; geminin kayıtlı maliki de dâhil olmak üzere geminin maliki¹⁴⁴, çıplak kiracısı (*bareboat charterer*), işleteni ve yöneticisi girmektedir (Anılan kişiler, çalışmada “zarardan sorumlu kişiler” şeklinde ifade edilecektir.) (m. 1 f. 3)¹⁴⁵. Kararlaştırılan metinde; gemiyi işleten kişiler sorumlu tutulduğu gibi, geminin sicile kayıtlı malikinin zarardan sorumlu tutulması kuralı da korunmuştur¹⁴⁶. Bu kişilerden birden fazlasının sorumluluğu gündeme geldiğinde, sorumluluk müteselsil olacaktır (m. 3 f. 2)¹⁴⁷.

Sorumluluğun türü, 1992 Petrol Sözleşmesi ile 1996 HNS Sözleşmesi’nde olduğu gibi kusursuz sorumluktur (m. 3 f. 1). Sorumluluktan kurtulmanın şartları da 1992 Petrol Sözleşmesi ile aynıdır. Nitekim 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi, 1992 Petrol Sözleşmesi m. 3 f. 2 ve 3’ü tekrarlamaktadır (m. 3 f. 3 ve 4). Ayrıca zarardan sorumlu kişilere yöneltilecek çevre kirliliği zararının tazminine yönelik istemler de ancak Sözleşme hükümleri uyarınca ileri sürülebilmektedir (m. 3 f. 5). Sözleşme’de birden fazla kişinin müteselsil sorumlu tutulması öngörüldüğünden, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi’nde sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesinden bahsedilememektedir¹⁴⁸. Bu yaklaşıma uygun olarak, 1992 Petrol Sözleşmesi m. III f. 4’te izlenen istemin yöneltilemeyeceği kişilerin sayılması yoluna da gidilmemiştir.

Sözleşme’ye göre, zarardan sorumlu kişilerin sorumluluğu kural olarak miktar bakımından sınırlıdır. Ne var ki sorumluluk sınırın bir Sözleşme hükmü ile belirlenmesi yolu 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi’nde tercih edilmemiştir. Bunun yerine; donatanın, sigortacının veya mali güvence sağlayan diğer kişinin ulusal veya

¹⁴³ Zhu, **Bunker**, s. 26-27. 1976 Sınır Sözleşmesi’nde yer alan tanım hakkında açıklamalar için bkz.: Kula Değirmenci, **Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu**, s. 64 vd.

¹⁴⁴ Sözleşme’nin resmî çevirisi, ‘geminin sahibi’nden bahsetmektedir. Ancak Türk Hukuku’nda ‘sahip’ şeklinde bir terim bulunmamaktadır. Nitekim 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu’nun mülkiyet hakkının içeriğini düzenleyen 683. maddesi, hak sahibini ‘malik’ şeklinde ifade etmektedir. Bu nedenle, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi’nde kullanılması gereken ifade “geminin maliki” olmalıdır.

¹⁴⁵ 1976 Sınır Sözleşmesi’ndeki tanımda, ‘gemi maliki, *charterer*, işleten ve yöneten’ yer almaktadır (vurgu yazara ait). Bunun haricinde, ‘kayıtlı malik’ ifadesi 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi’nde ayrıca tanımlanmaktadır. İlgili tanım, 1992 Petrol Sözleşmesi’ndeki “malik” (“*owner*”) tanımına karşılık gelmektedir.

¹⁴⁶ Geminin kayıtlı malikinin sorumluluğunun korunması hakkında açıklamalar için bkz.: Minghua, **a.g.e.**, s. 342.

¹⁴⁷ Öğretide, Amerikan Hukuku’nda petrolden kaynaklanan çevre kirliliğinden birden fazla kişinin sorumlu tutulabileceğinin altı çizilmektedir, bkz.: Wu, **a.g.e.**, s. 558, dn. 20.

¹⁴⁸ Erik Røsæg, “The impact of insurance practices on liability conventions” (“Insurance Practices”), s. 17-18. Makalenin linki: folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/Lysebu.pdf (e.t.: 1/12/2017). Ayrıca, sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesinin uygulanmamasının gerekçeleri hakkında bkz.: Minghua, **a.g.e.**, s. 345-346.

milletlerarası düzenden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklı tutulmaktadır (m. 6). Anılan düzenlemede, milletlerarası düzene örnek verilmek suretiyle 1976 Sınır Sözleşmesi'ne doğrudan göndermede bulunulmuştur. Nitekim sorumluluğun Sözleşme hükmü ile sınırlandırılmamış olması, bir Fon sistemi kurulmaması sonucunu da doğurmuştur¹⁴⁹. Kabul edilen sistem bazı Delegasyonlar tarafından eleştirilmekle beraber; 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nde bu tutumun sergilenmesinde yatan neden, 1976 Sınır Sözleşmesi'ni değiştiren 1996 Protokolü'nün sorumluluk sınırlarını yükseltmesi ve aynı yargılamada iki Fon'un sorumluluğunun gündeme gelmesinin önüne geçilmek istenmesi olmuştur. Böylece 1996 Sınır Sözleşmesi'nde yer alan sistemin tek başına uygulanmasının önü açılmıştır¹⁵⁰.

b. Zorunlu sorumluluk sigortası

2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nin 7. maddesinde zorunlu sorumluluk sigortası ile benzer mali güvenceler hakkında hükümler yer almaktadır. Öngörülen zorunluluk, bir Taraf Devlet siciline kayıtlı ve 1000 GRT'nin üzerindeki gemilerin sicile kayıtlı malikleri¹⁵¹ bakımından ortaya çıkmaktadır¹⁵². 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi uyarınca sorumlu tutulan kişiler birden fazla olmasına rağmen, sorumluluk sigortası temin etme yükümlülüğü yalnızca sicile kayıtlı gemi malikinin üzerindedir¹⁵³. Sigortaya konu edilecek sorumluluğun miktarı, m. 6'da belirtilen sorumluluk sınırıdır. Ancak söz konusu miktar, değişik hâliyle 1976 Sınır Sözleşmesi'nin öngördüğü sınırı aşmayacaktır (m. 7 f. 1)¹⁵⁴. Sigorta veya benzer bir mali güvence hakkında düzenlenecek sertifikayla ilgili hükümler, 1992 Petrol Sözleşmesi ile 1996 HNS Sözleşmesi'ndeki hükümlerin tekrarıdır (m. 7 f. 2 ilâ 9)¹⁵⁵. Aynı şekilde; anılan iki

¹⁴⁹ Wu, **a.g.e.**, s. 564.

¹⁵⁰ Açıklamalar için bkz.: **A.g.e.**, s. 564-565.

¹⁵¹ Kayıtlı gemi malikinin kim olduğu, tanımları içeren m. 1 f. 4 uyarınca belirlenecektir.

¹⁵² GRT üzerinden kabul edilen bu sınır yerine, bu zorunluluğun geminin uzunluğu ya da yakıt kapasitesi üzerinden kabul edilmesi de önerilen fikirler arasındadır. Fakat önceki Milletlerarası Sözleşmeler'deki sistemin sürdürülmesine karar verilmiştir. Tartışmalar için bkz.: Zhu, **Bunker**, s. 36-38.

¹⁵³ Sorumluluk sigortası sözleşmesi kurma zorunluluğunun yalnızca kayıtlı malik bakımından getirilmesi eleştirilmektedir, bkz.: Zhu, **Bunker**, s. 105. Buna karşılık, P&I kulüp üyelerinin çoğunlukla gemi malikleri olması nedeniyle bu düzenlemenin uygulamada sıkıntı yaratmayacağı da belirtilmektedir, bkz.: Damar, **Compulsory Insurance**, s. 160.

¹⁵⁴ 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nde verilen gemi tanımı, 1996 Sınır Sözleşmesi'nden daha geniştir. Bu nedenle gemi malikinin temin edeceği sigorta; 1996 Sınır Sözleşmesi hükümlerine tabi olunmasa bile, sınırsız bir sigorta bedeliyle temin edilmeyecektir. de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 265.

¹⁵⁵ Bununla birlikte; sayısı birkaç binle sınırlı petrol tankerlerine sertifika hazırlaması ile tüm ticari gemi filosuna hazırlanmasının bir tutulması eleştirilmektedir, bkz.: Wu, **a.g.e.**, s. 566.

Sözleşme’de olduğu gibi, zarar gören kişiler sigortacıya veya mali güvenceyi sağlayan kişiye doğrudan başvuru hakkına sahiptirler (m. 7 f. 10).

5. 2007 Nairobi Sözleşmesi

Torrey Canyon faciasının gündeme getirdiği konulardan bir diğeri, enkaz hâline gelen gemilerin kaldırılması meselesidir. Facianın ardından kabul edilen 1969 Müdahale Sözleşmesi, Devletler’in yabancı bayraklı gemilere müdahalede bulunmasını düzenlemektedir. Ancak Sözleşme’ye taraf olan kıyı Devletleri’nin sahip olduğu bu yetkinin milletlerarası hukuk çerçevesindeki belirsizliği tartışmalar yaratmıştır¹⁵⁶. Bu bağlamda, 1972 yılında konuyu düzenleyen bir Taslak hazırlanmış ve 1974 yılında Taslak’a eklemeler yapılmıştır. Ancak aynı süreç içerisinde, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin (“1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi”)¹⁵⁷ de hazırlanıyor oluşu söz konusu çalışmayı aksatmıştır. 1990 yılında yeniden başlayan çalışmalar; Almanya, Hollanda ve Birleşik Krallık’ın bir Milletlerarası Sözleşme Taslağı hazırlamasıyla devam etmiştir¹⁵⁸. Çalışmaların neticesinde, 18/5/2007 tarihinde Enkaz Kaldırmaya İlişkin Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi (“2007 Nairobi Sözleşmesi”) kabul edilmiştir¹⁵⁹. Sözleşme’nin yürürlük tarihi 14/4/2015’tir. Türkiye ise henüz Sözleşme’ye taraf olmamıştır¹⁶⁰. Sözleşme’de yer alan hükümler, 1969 Müdahale Sözleşmesi ile 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde yer alan düzenlemeleri tamamlayıcı niteliktedir¹⁶¹.

¹⁵⁶ Nicholas Gaskell / Craig Forest, “The Wreck Removal Convention 2007”, **Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly**, Part: 1, February 2016, s. 56.

¹⁵⁷ *United Nations Convention on the Law of the Sea*.

¹⁵⁸ Sözleşme’nin hazırlanma süreci için bkz.: Gaskell / Forest, **a.g.e.**, s. 52 vd.

¹⁵⁹ *The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*. Sözleşme’nin İngilizce metni için bkz.: www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/documan/20140718_160807_64032_1_64480.pdf (e.t.: 1/12/2017). Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: İsmail Demir, **Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma (“Nairobi Sözleşmesi”)**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2013, s. 49 vd.; S. Didem Algantürk Light, “Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu, 2007” (“Nairobi Konvansiyonu”), **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 6, Sayı: 12, 2007, s. 149 vd.; Gaskell / Forest, **a.g.e.**, s. 49 vd.; de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 990 vd.

¹⁶⁰ Sözleşme’ye taraf bulunan 39 Devlet hakkında bilgi için bkz.: IMO, **Status of Conventions**, s. 506-508.

¹⁶¹ Algantürk Light, **Nairobi Konvansiyonu**, s. 150.

a. Sorumluluk rejimi

2007 Nairobi Sözleşmesi; Etkilenen Devlet (“*Affected State*”)¹⁶², gemi maliki, geminin işleteni ile sigortacının bir arada olduğu bir sistem öngörmektedir¹⁶³. Etkilenen Devletler’in Sözleşme hükümleri uyarınca sahip oldukları bazı hak ve yükümlülükler bulunmaktadır. Bunlar; enkazın bildirilmesini talep etme (m. 5), tehlikenin tespit edilmesi¹⁶⁴ (m. 6), enkazın belirlenmesi (m. 7), enkazın işaretlenmesi (m. 8) ve enkazın kaldırılmasını sağlamak amacıyla tedbirler alınmasıdır (m. 9). Enkazı bildirmekle yükümlü kişiler, geminin kaptanı veya işletenidir¹⁶⁵ (m. 5 f. 1 c. 2). Böylece söz konusu yükümlülük gemi malikine değil, geminin sevkiyle ve işletilmesiyle ilgili kişilere ait olmaktadır¹⁶⁶. Tehlikeli olduğu saptanan enkazın kaldırılması ise geminin sicile kayıtlı malikinin yükümlülüğündedir (m. 9 f. 2). Sayılan yükümlülükler arasından 7., 8. ve 9. maddelerde belirtilenler sebebiyle ortaya çıkan masraflardan geminin kayıtlı maliki¹⁶⁷ kusursuz sorumlu tutulmaktadır (m. 10 f. 1)¹⁶⁸. Sorumluluğun gemi malikine ait olması şeklindeki kural, Sözleşme hükümlerinin uygulamada kolaylık yaratması amacıyla kabul edilmiştir¹⁶⁹. Sorumluluğun ortaya çıkan masraflar ile sınırlı tutulması sebebiyle, çevre kirliliği zararları ya da yaşanan

¹⁶² “‘*Etkilenen Devlet*’, enkazın bulunduğu Sözleşme sahasındaki Devleti ifade eder.” (m. 1 f. 10). ‘Sözleşme sahası’ ise, ‘bir taraf devletin uluslararası hukuka göre belirlenen münhasır ekonomik bölgesi; ya da eğer taraf bir devlet, böyle bir bölge belirlememişse bu Devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milini aşmayan ve bu Devlet tarafından uluslararası hukuka göre tespit edilen karasularına bitişik ve ilerisindeki sahayı ifade eder.’ (m. 1 f. 1).

¹⁶³ Gaskell / Forest, **a.g.e.**, s. 76.

¹⁶⁴ Enkazın tehlikeli olup olmadığını tespit etme yetkisinin yalnızca Etkilenen Devlet’e tanınmasının eleştirisi hakkında bkz.: Algantürk Light, **a.g.e.**, s. 158.

¹⁶⁵ “‘*Geminin işleteni*’, geminin malikini veya geminin malikinden geminin işletilmesi için sorumluluğu yüklenen ve bu sorumluluğu yüklenirken tadil edildiği şekliyle Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu’na (ISM) göre belirlenen bütün yükümlülük ve sorumlulukları üzerine almayı kabul eden yönetici ya da çıplak gemi chartereri gibi herhangi bir kişi yahut diğer bir örgütü ifade eder.” (m. 1 f. 9).

¹⁶⁶ Gaskell / Forest, **a.g.e.**, s. 77.

¹⁶⁷ 2007 Nairobi Sözleşmesi’nde yer alan ‘*registered owner*’ tanımı (m. 1 f. 8) ile 1992 PetrolMS m. I b. 3’te yer alan ‘*owner*’ tanımı birbiriyle aynıdır. 2007 Nairobi Sözleşmesi’ndeki tanım, kayıtlı malikin olmaması hâlinde geminin malikinin (‘*owner*’) kayıtlı malik sayılacağını öngörmektedir. Tek fark, 2007 Nairobi Sözleşmesi’nin ‘deniz kazasının meydana geldiği anda’ malik olma şartını eklemesidir. Ayrıca bu tanım uyarınca, malikinin Devlet olduğu ve bir şirket tarafından işletilen gemiler açısından ‘işletenin’ bu şirket olacağı düzenlenmiştir. Söz konusu tanımdan dolayı sorumlu kişinin ‘donatan’ olduğunu yönünde bkz.: Algantürk Light, **Nairobi Konvansiyonu**, s. 153-154.

¹⁶⁸ 2007 Nairobi Sözleşmesi, sorumlu olarak yalnızca geminin sicile kayıtlı malikini tutmakla birlikte, istemin yalnızca ilgili kişiye karşı ileri sürülebileceğine dair bir düzenleme Sözleşme’de yer almamaktadır. Bu durumda sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesinin anılan Sözleşme’de kabul edildiği söylenemeyecektir. de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 997.

¹⁶⁹ Sözleşme’nin hazırlık aşamasında ayrıca; sorumluluğa, taşınan eşyanın malikinin de katılması gerektiği savunulmuştur. Konu hakkındaki tartışmalar için bkz.: Demir, **Nairobi Sözleşmesi**, s. 214 vd.

ekonomik kayıplar sorumluluğun kapsamına girmemektedir¹⁷⁰. Gemi malikinin söz konusu sorumluluktan kurtulması için, Sözleşme’de yer verilen hususlardan birisini ispatlaması gerekmektedir. Hükmün devamında yer alan bu hususlar, 1992 Petrol Sözleşmesi m. III f. 2’de¹⁷¹ sayılan hâllerdir.

Sözleşme’de kabul edilen sorumluluğun 1992 Petrol Sözleşmesi; 1996 HNS Sözleşmesi; 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi; 1960 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi ile 1963 Nükleer Sorumluluk Sözleşmesi ya da nükleer zarardan doğan sorumluluğa ilişkin ulusal hukuk hükümleriyle çatışması olasılığına karşı Sözleşme’nin 11. maddesinin ilk fıkrası bir çözüm getirmektedir. Belirtilmelidir ki; 2007 Nairobi Sözleşmesi, anılan Sözleşmeler’den farklı olarak, gemiden yayılan maddelerin yarattığı çevre kirliliği zararlarını değil, bizzat geminin oluşturduğu tehlikeleri kapsamaktadır. Buna karşılık enkaz kaldırmanın, diğer Sözleşmeler’de düzenlenen önleyici tedbirler kapsamına girme olasılığı bulunmaktadır¹⁷². Böylece önleyici tedbirler bakımından; 2007 Nairobi Sözleşmesi m. 11 f. 1 uyarınca, maddede sayılan Milletlerarası Sözleşmeler uygulanacaktır. Düzenlemenin önemi, 2007 Nairobi Sözleşmesi’nin aksine bir sorumluluk sınırı öngören Milletlerarası Sözleşmeler açısından ortaya çıkmaktadır¹⁷³. Nitekim 2007 Nairobi Sözleşmesi’nde sorumluluğun sınırlandırılması, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi’nde olduğu gibi, ulusal ya da milletlerarası düzenlemelere atıf yapılarak kaleme alınmıştır (m. 10 f. 2)¹⁷⁴. Ne var ki; 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi gibi 2007 Nairobi Sözleşmesi de, sorumluluk sınırının Sözleşme’de açık bir hüküm ile öngörülmemesinden dolayı eleştiriye maruz kalmaktadır¹⁷⁵.

¹⁷⁰ Ancak enkazın belirlenmesi ile enkazın işaretlenmesinin büyük masraflar ortaya çıkarabileceği ifade edilmektedir, bkz.: Gaskell / Forest, **a.g.e.**, s. 83.

¹⁷¹ Sayılan hâller aynı zamanda 1992 Fon Sözleşmesi m. 4 f. 3; 1996 HNS Sözleşmesi m. 7 f. 2 b. (a), (b), (c) ile 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi m. 3 f. 3’te de yer almaktadır.

¹⁷² Gaskell / Forest, **a.g.e.**, s. 67-68. Önleyici tedbirler 1992 Petrol Sözleşmesi m. I b. 7; HNS Sözleşmesi m. 1 f. 7 ve 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi m. 1 f. 7’de tanımlanmıştır. Önleyici tedbirlere ek olarak; enkazın kaldırılmasından doğan zararın tazmin edilmesinin, sicile kayıtlı malikin anılan Sözleşmeler’de tanımlandığı şekilleriyle ‘zarardan’ ve ‘çevre kirliliği zararından’ doğan sorumluluğuna dahil olduğu yönünde bkz.: de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 997.

¹⁷³ **A.g.e.**, s. 88. 1992 Fon Sözleşmesi’nin hükümde sayılmaması, ilgili Sözleşme’de sorumluluğun gemi malikinin aksine, kurulan Fon’a ait olması şeklinde açıklanabilir. **A.g.e.**, s. 88, dn. 279.

¹⁷⁴ Uygulamada 2007 Nairobi Sözleşmesi m. 11 f. 1 hükmünün, bir Fon tesis etmeyen 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi açısından önem arz etmesi hakkında bkz.: Demir, **Nairobi Sözleşmesi**, s. 233-234.

¹⁷⁵ Eleştiriler ile ilgili açıklamalar için bkz.: **A.g.e.**, s. 237 vd.

b. Zorunlu sorumluluk sigortası

Sözleşme'nin 12. maddesi, 1992 Petrol Sözleşmesi m. 12 hükmünü benimseyerek sorumluluk sigortası veya benzer bir mali güvence temin edilmesini zorunlu tutmaktadır¹⁷⁶. Ancak düzenlemeye deniz sigortacılarını temsil eden *The International Group of P&I Clubs* ("The International Group")¹⁷⁷ tarafından karşı çıkmıştır. İleri sürülen görüşün gerekçesi olarak; P&I sigortalarındaki uygulamanın enkaz kaldırma konusunda sorunsuz bir şekilde işlemesi gösterilmiştir¹⁷⁸. Ne var ki; Sözleşme'nin hazırlanması sırasında, tek gemi şirketleri ile ilgili ortaya çıkabilecek sıkıntılar göz önünde tutulmuş ve zorunlu sorumluluk sigortası kabul edilmiştir¹⁷⁹.

Söz konusu güvenciyi temin etme yükümlülüğü altında olanlar, Taraf Devlet bayrağını çeken ve 300 GRT veya daha yüksek hacimdeki gemilerin sicile kayıtlı malikleridir. Güvencenin tutarı, m. 10. f. 2'da belirlenen sınır olacaktır. 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi m. 7 f. 1'de olduğu gibi söz konusu güvencenin alt sınırı, değişik hâliyle 1976 Sınır Sözleşmesi m. 6 f. 1 b. (b)¹⁸⁰ uyarınca hesaplanacak tutarı aşmayacaktır (m. 12 f. 1). Güvencenin temin edildiğini belgeleyen sertifikaya ilişkin hükümler, IMO'nun hazırladığı diğer Milletlerarası Sözleşmeler'e aktarılan hükümleri tekrarlamaktadır¹⁸¹.

Mali güvence sağlayan kişiye doğrudan başvuru hakkına ilişkin düzenleme, 2007 Nairobi Sözleşmesi'nde korunmuştur (m. 12 f. 10). Ancak Sözleşme'de yer alan

¹⁷⁶ 1996 HNS Sözleşmesi, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi ile 2007 Nairobi Sözleşmesi arasında zorunlu sorumluluk sigortasına ciddi anlamda karşı çıkılan tek Sözleşme'nin 2007 Nairobi Sözleşmesi olduğu belirtilmektedir, bkz.: Røsæg, **Compulsory Maritime Insurance**, s. 1-2.

¹⁷⁷ P&I kulüpleri ile The International Group hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.B.1.b.

¹⁷⁸ Gaskell / Forest, **a.g.e.**, s. 100.

¹⁷⁹ Tek gemi şirketlerinin maliki olduğu gemilerin enkaz hâline gelmesi, çoğu zaman gemi malikinin borca batık hâle gelmesine neden olmaktadır. Bu durumda da enkaz kaldırma masraflarının Devletler tarafından karşılanması kaçınılmaz olacaktır. Açıklamalar için bkz.: Gaskell / Forest, **a.g.e.**, s. 51.

¹⁸⁰ Söz konusu hüküm, ölüm ve bedensel zararlar dışında kalan zararlara uygulanan sınıra ilişkindir. 19/4/2012 tarihinde 1996 Protokolü'nde kabul edilen değişiklikler 8/6/2015'te yürürlüğe girmiştir. Bu değişiklikler ile birlikte; sorumluluk sınırı hacmi 2000 GRT'yi geçmeyen bir gemi için 1.510.000 ÖÇH'dir. Tonajın 2000 GRT'yi aşması hâlinde, buna eklenecek olan tutarlar şu şekildedir: 2001 GRT'den 30.000 GRT'ye kadar GRT başına 604 ÖÇH; 30.001 GRT'den 70.000 GRT'ye kadar GRT başına 453 ÖÇH; 70.000 GRT'den yukarıya için de GRT başına 302 ÖÇH.

¹⁸¹ Enkaz kaldırmada Devletler'e tanınan yetkiler ve zorunlu sorumluluk sigortasının öngörülmesi, bayrak devletleri ile gemi malikleri tarafından olumlu karşılanmamıştır. Bunun sebebi de, kıyı Devletleri'nin müdahale yetkilerinin Sözleşme ile artırılmasıdır. Gaskell / Forest, **a.g.e.**, s. 81.

hak ve yükümlülükler yalnızca Devletler'e ait olduğundan, doğrudan dava açma hakkını kullanacak olan da yalnızca Devletler olacaktır¹⁸².

B. Diğer taşıma türlerinde yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğramasından doğan sorumluluk

1. Hava yolu ile yolcu taşımalarında

a. 1929 Varşova Sözleşmesi

Hava taşımacılığı ile ilgili kuralların milletlerarası boyutta birleştirilmesi ihtiyacı, I. Dünya Savaşı'nın ardından söz konusu taşıma türünün yaygınlaşması ile ortaya çıkmıştır¹⁸³. 1923 yılında Fransa'da hava taşıyıcısının sorumluluğu hakkında bir kanun tasarısının sunulması üzerine; Fransa, tasarının milletlerarası ölçekte ele alınmasını önermiştir. Bu girişimin sonucu olarak 1925 yılında toplanan 1. Milletlerarası Hava Hususî Konferansı'nda bir Taslak oluşturulmuştur¹⁸⁴. Konferans sırasında yaşanan bir diğer gelişme, *Comité international technique d'experts juridique aériens*'in ("CITEJA")¹⁸⁵ kurulması olmuştur¹⁸⁶. CITEJA; 1926 ve 1927 yıllarında düzenlediği toplantılarda hazırlanan Taslak üzerinde çalışmış ve 1928 yılında Madrid'de toplanan Konferans'ta metin tamamlanmıştır¹⁸⁷. Daha sonra Varşova'da toplanan 2. Milletlerarası Hava Hususî Konferansı esnasında 12/10/1929 tarihli Hava Taşımacılığına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme

¹⁸² **A.g.e.**, s. 86.

¹⁸³ Havacılığın tarihsel gelişimi ve 1929 Varşova Sözleşmesi'nin hazırlanması ihtiyacının doğuşu hakkında bilgi için bkz.: Tahir Çağa, **Hava Hukuku**, Cild I: Genel Kısım, İstanbul: Doğan Kardeş, 1963, s. 37; Banu Bozkurt Bozabalı, **Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu ("Taşıyanın Sorumluluğu")**, İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2013, s. 49-51.

¹⁸⁴ Sözleşme'nin hazırlık aşamaları hakkında bilgi için bkz.: Çağa, **Hava Hukuku**, s. 37 vd.; Bülent Sözer, "Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/Lahey Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi" ("Montreal Sözleşmesi"), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXI, Sayı: 1, 2001, s. 146 vd.; Ahmet Kırman, **Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1990, s. 8-10.

¹⁸⁵ Komite, 1929 Varşova Sözleşmesi'nin hazırlanmasından sonra çalışmalara devam etmiş ve 23/10/1946 tarihinde feshedilmiştir. Çağa, **Hava Hukuku**, s. 38-40.

¹⁸⁶ Bozkurt Bozabalı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 51.

¹⁸⁷ Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 147; Çağa, **Hava Hukuku**, s. 40.

(“1929 Varşova Sözleşmesi”)¹⁸⁸ imzalanmıştır¹⁸⁹. Sözleşme’nin milletlerarası hukukta yürürlüğe girdiği tarih 13/2/1933’tür. Türkiye hakkında yürürlük kazanması ise 23/6/1978 tarihinde gerçekleşmiştir¹⁹⁰.

aa. Sözleşme’ye getirilen değişiklikler

aaa. 1955 Lahey Protokolü

1929 Varşova Sözleşmesi’nin sivil havacılığın ihtiyaçlarına cevap vermediği çabuk fark edilmiştir¹⁹¹. Bu bağlamda Amerika Birleşik Devletleri (“ABD”), Sözleşme’de yolcuların ölümü veya bedensel zarara uğraması ile ilgili öngörülen sorumluluk sınırının yükseltilmesi gerektiğini ileri sürmüştür¹⁹². *International Civil Aviation Organization* (“ICAO”) Hukuk Komitesi¹⁹³ tarafından yapılan çalışmaların neticesinde, 28/9/1955’te Lahey’de kabul edilen Protokol (“1955 Lahey Protokolü”)¹⁹⁴ ile 1929 Varşova Sözleşmesi’nde değişiklikler yapılmıştır. Protokol’ün

¹⁸⁸ *The Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air*. Sözleşme’nin kabul edilen ilk hâlinin İngilizce tam metni için:

www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html (e.t.: 1/12/2017).

¹⁸⁹ 1929 Varşova Sözleşmesi, milletlerarası hava taşımalarına dair özel hukuk kurallarını birleştiren ilk Milletlerarası Sözleşme’dir. Buna karşılık tarihte Hava Hukuku’nu ilgilendiren ilk milletlerarası düzenleme, I. Dünya Savaşı’nın ardından 13/10/1919 tarihinde Paris’te imzalanan Milletlerarası Genel Hukuk alanındaki Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin Milletlerarası Andlaşma (*Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*)’dır. A. Suat Bilge, “Şikago Havacılık Anlaşmaları ve Milletlerarası Havacılık Teşkilatı (O.I.A.C.)”, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt: 6, Sayı: 1, 1951, s. 197.

¹⁹⁰ Bkz.: www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

Türkiye, Sözleşme’ye ve 1955 Lahey Protokolü’ne 3/12/1977 tarihli ve 16128 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 7/13874 sayılı Karar ile taraf olmuştur. 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (“TSHK”) da, 1929 Varşova Sözleşmesi’nin bu Protokol ile değişikliğe uğramış hâlini esas alarak hazırlanmıştır.

¹⁹¹ II. Dünya Savaşı sonrasında havacılığın hızlı gelişimi ve yolcu sayısındaki önemli artış bunun nedenleridir. Robert P. Boyle, “The Guatemala Protocol”, *Akron Law Review*, Volume: 6, Issue: 2, 1973, s. 123. Ayrıca sorumluluk sınırının altın üzerinden belirlenmiş olması da bu tutarın kısa bir zaman içinde güncelliğini yitirmesine neden olmuştur. Açıklamalar için bkz.: Bin Cheng, “A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999)”, *International and Comparative Law Quarterly*, Volume: 53, October 2004, s. 834; Michael Milde, “Liability in international carriage by air: the new Montreal Convention” (“Montreal Convention”), *Uniform Law Review*, Volume: 4, Issue: 4, 1999, s. 837-838.

¹⁹² Thomas J. Whalen, “The Warsaw Convention: Historical Background and International Efforts to Modernize the Liability Regime for Air Carriers”, *Uniform Law Review*, Volume: 2, Issue: 2, 1997, s. 326.

¹⁹³ Kurum, Birleşmiş Milletler’e bağlı bir uzman kurum olarak çalışmaktadır. Kuruluşu, 7/12/1944’te Chicago’da imzalanan ve 4/4/1947’de yürürlüğe giren Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşması (*Convention on International Civil Aviation*) ile gerçekleşmiştir (m. 43).

¹⁹⁴ 12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova’da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kurallların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Değiştiren Protokol (*Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929*). Protokol’ün İngilizce tam metni için bkz.:

milletlerarası hukuktaki yürürlük tarihi 1/8/1963, Türkiye hakkındaki ise 23/6/1978'dir¹⁹⁵.

bbb. 1961 Guadalajara Sözleşmesi

1929 Varşova Sözleşmesi'nde, taşımanın birden fazla taşımacı tarafından yerine getirildiği olasılıklarda; kurulan hava taşıma sözleşmesi uyarınca tüm taşımaların tek bir işlem olarak kabulü edilmesi hâlinde, tek bir taşımanın var olduğu kabul edilmiştir (m. 1 f. 3). Ne var ki zaman içerisinde, tek bir taşımanın kararlaştırılmadığı durumlar bakımından uygulamada güçlükler ile karşılaşılmaya başlanmıştır¹⁹⁶. Sorunun bir çözüme kavuşturulması 1955 Lahey Protokolü'nün hazırlanma sürecinde değerlendirilmesine rağmen; bu aşamada atılan adım, konunun yeni kurulacak bir Komite'ye havale edilmesi olmuştur¹⁹⁷. Yürütülen çalışmaların sonucunda; 18/9/1961 tarihinde Guadalajara'da gerçekleştirilen Milletlerarası Hava Hususî Hukuku Konferansı sırasında Havayoluyla Yapılan Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Varşova Milletlerarası Sözleşmesi'ne Akdi Taşıyandan Başka Bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Taşımalar için Ek Milletlerarası Sözleşme ("1961 Guadalajara Sözleşmesi")¹⁹⁸ kabul edilmiştir. Sözleşme, akdi taşıyan ile birlikte fiilî taşıyanı ("*actual carrier*") da 1929 Varşova Sözleşmesi'nin kapsamına almakta ve ortaya çıkan zararlardan her ikisinin de sorumlu tutmaktadır (1961 Guadalajara Sözleşmesi m. II ve III). Sözleşme, 1/5/1964 tarihinde yürürlüğe girmiş ve yaygın bir katılım görmüştür¹⁹⁹. Ancak Türkiye Sözleşme'ye taraf olmamıştır²⁰⁰.

ccc. 1966 Anlaşması

1929 Varşova Sözleşmesi'ndeki taşıyıcının sorumluluk sınırlarının 1955 Lahey Protokolü ile yükseltilebilir mitarlarını da düşük bulan ABD, 1965 yılında Polonya

www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.hague.protocol.1955/doc.html (e.t.: 1/12/2017).

¹⁹⁵ Bkz.: www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

¹⁹⁶ Bozkurt Bozabalı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 62.

¹⁹⁷ Çağa, **Hava Hukuku**, s. 47.

¹⁹⁸ *Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier.*

¹⁹⁹ Buna karşılık ABD, Taraf Devletler arasında yer almamaktadır. ABD Sözleşme'nin yalnızca açıklayıcı nitelikte olduğunu kabul etmektedir. Cheng, **a.g.e.**, s. 838.

²⁰⁰ Bkz.: www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

Hükümeti'ne verdiği resmî bir nota ile 1929 Varşova Sözleşmesi'ne taraf olmaktan çıktığını bildirmiştir²⁰¹. Söz konusu gelişmenin yaratacağı olumsuzlukların önüne geçilmesi amacıyla, Montreal'de ICAO tarafından düzenlenen Konferans'ta havayolu şirketleri bir araya gelmiş ve 13/5/1966 tarihinde bir Anlaşma'ya ("1966 Anlaşması")²⁰² imza atmışlardır²⁰³. Anlaşma ile sorumluluk sınırının, yargılama giderleri ve vekâlet ücreti dâhil olmak üzere 75.000 Amerikan Doları veya bunlar hariç olmak üzere 58.000 Amerikan Doları olması yolunda uzlaşmıştır. Taşıyıcılar ayrıca yolcunun ölmesi, yaralanması veya herhangi bir bedensel zarara uğraması durumunda 1929 Varşova Sözleşmesi m. 20 f. 1'de yer alan savunmadan feragat etme konusunda anlaşmaya varmışlardır²⁰⁴.

ddd. 1971 Guatemala City Protokolü

ICAO Hukuk Komitesi, 1965 tarihinde alınan ICAO Genel Kurulu kararı doğrultusunda 1955 Lahey Protokolü ile öngörülen sorumluluk sınırları hakkında tekrar çalışmalara başlamıştır. Yürütülen çalışmaların ardından 1971 yılında Guatemala City'de toplanan 6. Milletlerarası Hava Hukuku Konferansı'na bir Taslak sunmuştur²⁰⁵. Bunun üzerine Konferans'ta, 8/3/1971 tarihinde bir Protokol ("1971 Guatemala City Protokolü")²⁰⁶ kabul edilmiştir. Ancak Protokol yürürlük kazanmış değildir²⁰⁷.

²⁰¹ Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 149-150. 1950'lerde ve 1960'larda meydana gelen hava kazaları 1929 Varşova Sözleşmesi'ndeki sorumluluk sınırlarının düşüklüğünü tekrar gündeme getirmiştir. Whalen, **a.g.e.**, s. 328.

²⁰² *Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and the Hague Protocol*.

²⁰³ Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 150.

²⁰⁴ Anlaşma ile, ABD'ye yolculuk yapan yolculara sağlanan avantaj dolayısıyla bu yolcular lehine ayrımcılık yapıldığı da ifade edilmektedir, bkz.: Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 149, dn. 19 ve s. 151. Türk Havayolları bu Anlaşma'yı 6/3/1997 tarihinde imzalamıştır.

²⁰⁵ Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 151.

²⁰⁶ Protokol'ün tam adı şu şekildedir: 28 Eylül 1955'te Lahey'de Yapılmış Protokol ile Değiştirilmiş 12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanmış Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme'nin Değiştirilmesine İlişkin Protokol (*Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended By The Protocol Done At The Hague on 28 September 1955*). Protokol'ün İngilizce dilindeki tam metni için bkz.:

www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.guatemala.city.protocol.1971/doc.html (e.t.: 1/12/2017). Protokol hakkında bilgi için bkz.: Rene H. Mankiewicz, "Warsaw Convention: The 1971 Protocol of Guatemala City", **The American Journal of Comparative Law**, Volume: 20, Issue: 2, 1972 s. 335 vd.

²⁰⁷ Bkz.: www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017). Protokol'de yer alan hükümler daha sonra 3 Nolu 1975 Montreal Protokolü'nde tekrar edilmiştir. Her iki Protokol de yürürlüğe girmemesine rağmen bunlarda yer alan bazı düzenlemeler, 1999 Montreal Sözleşmesi'ne aktarılmıştır. Cheng, **a.g.e.**, s. 838.

eee. 1975 Montreal Protokolleri

ICAO bünyesinde gerçekleştirilen diğer çalışmaları takiben 1975 yılında Montreal’de Milletlerarası Hava Hukuku Konferansı bir araya gelmiştir²⁰⁸. Konferans’ın sonunda, 25/9/1975 tarihinde 1929 Varşova Sözleşmesi’ni değiştiren dört adet Protokol (“1975 Montreal Protokolleri”) imzalanmıştır. Bu Protokoller’den üçüncüsü (“3 Nolu 1975 Montreal Protokolü”)²⁰⁹, 1929 Varşova Sözleşmesi ile 1955 Lahey ve 1971 Guatemala City Protokolleri’ni birleştirmektedir. Ayrıca diğer üç Protokol gibi, sorumluluk sınırında esas alınan birimi ÖÇH olarak belirlemektedir. Söz konusu sınır, yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması²¹⁰ hâlinde 100.000 ÖÇH olarak kabul edilmiştir²¹¹. Protokol milletlerarası hukukta yürürlüğe girmemiştir²¹².

bb. Sorumluluk rejimi

aaa. 1929 Varşova Sözleşmesi

1929 Varşova Sözleşmesi, taşıyıcının hava yolu ile yapılan yolcu ve eşya taşımalarında ortaya çıkan zararlardan doğan sorumluluğunu düzenlemektedir (m. 17 ilâ 30)²¹³. Yolcunun ölümünden veya bedensel zarara uğramasından doğan sorumluluk ise, Sözleşme’nin 17. maddesinde yer almaktadır²¹⁴. Sorumluluğun doğması için

²⁰⁸ Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 152.

²⁰⁹ Protokol’ün tam adı şu şekildedir: 12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova’da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü (*Additional Protocol No. 3 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air Signed At Warsaw on 12 October 1929, As Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971*).

²¹⁰ Kullanılan ifade “*the death or personal injury of each passenger*” şeklindedir.

²¹¹ Öngörülen sorumluluk sınırının eleştirisi için bkz.: Lee S. Kreindler, “The Guatemala Protocol”, **Akron Law Review**, Volume: 6, Issue: 2, 1973, s. 131 vd.

²¹² Bkz.: www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017). 1971 Guatemala City Protokolü esas alınarak belirlenen 100.000 ÖÇH’lik sorumluluk sınırının güncelliğini yitirdiği ve bunun Protokol’ün kabul görmemesine etki ettiği belirtilmektedir, bkz.: Whalen, **a.g.e.**, s. 332-333.

²¹³ Bu açıdan hava yolu taşımacılığına ilişkin milletlerarası düzen, deniz yolu ile yapılan taşımalara ilişkin olandan ayrılmaktadır. 2002 Atina Sözleşmesi ile ortaya çıkan bir diğer farklılık, 1929 Varşova Sözleşmesi’nin kapsamına taşıyıcının gecikmeden doğan zararlara karşı olan sorumluluğunun da girmesidir. Gecikmenin yolcu, bagaj veya eşya bakımından yaşanması da farklılık arz etmemektedir.

²¹⁴ Bu zararlar, Sözleşme metninde “*bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması*” şeklinde belirtilmiştir. Hükmün bu şekilde kaleme alınmasının sebebi, ‘yaralanma’ (“*wounding*”) kavramının İngiliz Hukuku’nda yorumlanmasının yaratabileceği sorunları engellemektir. Sözleşme’nin hazırlanması sırasında bütün bedensel zararların kapsama girmesi amaçlanmıştır. Bozkurt Bozabalı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 111-112. Ayrıca Sözleşme yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca yolcu sıfatını kazanan kişilerin uğradığı zararları kapsama almaktadır. Haksız fiil sonucu üçüncü

kazanın uçakta veya uçağa biniş ya da iniş işlemleri sırasında gerçekleşmesi gerekmektedir. Sözleşme’de ayrıca taşıyıcının hangi hâllerde sorumluluktan kurtulacağı kaleme alınmıştır. Buna göre; taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek adına tüm gerekli tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri almalarının imkânsız olduğunu ispatlamakla sorumluluktan kurtulmaktadır (m. 20 f. 1)²¹⁵. Zarara uğrayan kişinin kusurunun taşıyıcı tarafından ispatlanması da taşıyıcının sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulmasını sağlamaktadır (m. 21).

1929 Varşova Sözleşmesi m. 20 f. 1’de²¹⁶ yer alan ispat yüküne ilişkin düzenlemeden dolayı, ortaya çıkan sorumluluğun türü hakkında Türk Hukuku’nda görüş birliği bulunmamaktadır. Tartışmayı doğuran nokta, Türk Borçlar Hukuku’nda akdî sorumlulukta borçlunun kusurlu olmadığını ispatlamasının aranmasıdır (TBK m. 112; eBK m. 96). Bazı yazarlar; ispatı aranan olgunun, özen yükümlülüğünün yerine getirilmesi olacağından hareketle, söz konusu sorumluluğun da özen yükümlülüğü ile ağırlaştırılmış (sübjektif) kusur sorumluluğu olduğunu savunmaktadır²¹⁷. Aksi görüşteki yazarlar ise ispatlanması gereken iki olguyu ayrı ayrı değerlendirmektedirler. Buna göre; ilk olarak alınması gereken önlemlerin ne oldukları konusunda objektif bir değerlendirilme yapılacağı, önlemlerin alınmasının imkânsızlaştırıldığının ispatlanabilmesi için ise nedensellik bağına kesen bir olgunun ortaya konması gerekeceği ifade edilmektedir. Bu doğrultuda, söz konusu görüşe göre Sözleşme’yle taşıyıcının kusursuz (objektif) sorumluluğunun öngörüldüğü iddia edilmektedir²¹⁸.

kişilere verilen zararlar ise başka Milletlerarası Sözleşmeler’e konu olmuştur. Frederick Welt, “The Warsaw Convention”, **The Insurance Law Journal**, September 1945, s. 524.

²¹⁵ Bu olgunun ispatının taşıyıcıya ağır bir külfet getirdiği ve uygulama açısından etkisiz olduğu yönünde bkz.: Whalen, **a.g.e.**, s. 322. Öte yandan; söz konusu düzenleme, tüketicinin daha az korunduğu bir dönemde kabul edildiğinden, havacılık ile ilgili teknik konular hakkında fikir sahibi olmayan kişiler lehine olumlu bir gelişme olarak da değerlendirilmektedir, bkz.: Milde, **Montreal Convention**, s. 837.

²¹⁶ İlgili hüküm TSHK m. 123’e aktarılmıştır.

²¹⁷ Görüş hakkında bkz.: Bülent Sözer, “Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu” (“Hava Yolu Taşımalarında Yolcunun Ölümü veya Yaralanması”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: IX, Sayı: 3, 1978, s. 768; Bozkurt Bozabalı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 108; Kırman, **a.g.e.**, s. 94; Ayşe Gül Canbolat, **Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara: Turhan Kitabevi, 2009, s. 50; Sinan Sami Akkurt, **Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk**, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014, s. 212.

²¹⁸ Görüş için bkz.: İnci Deniz, “Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu” (“Taşıyıcının Sorumluluğu”), **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: 50, Sayı: 1-4, 1984, s. 470 vd.; Hüseyin Ülgen, **Hava Taşıma Hukuku**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, 1987, s. 157; Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı** (“Sınırlı Sorumluluk”), İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2008, s. 63; Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya**

Taşıyıcının sorumluluğu, yolcu başına 125.000 Frank²¹⁹ ile sınırlandırılmıştır (m. 22 f. 1)²²⁰. Ancak taşıyıcının sınırdan yararlanması; zararın, taşıyıcının pervasızca hareketi (“*wilful misconduct*”)²²¹ sonucu ortaya çıkması hâlinde mümkün değildir (m. 25 f. 1). Taşıyıcının adamlarının görevleri sırasındaki pervasızca hareketinin zarara sebep olması da taşıyıcı bakımından aynı sonucu doğurmaktadır (m. 25 f. 2).

bbb. 1955 Lahey Protokolü

1929 Varşova Sözleşmesi’nin ilk hâlinde olduğu gibi; taşıyıcının adamlarının fiillerinden taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için zararı doğuran fiilin ilgili kişilerin görevlerini yerine getirdikleri sırada işlenmiş olması gerekmektedir. Konu ile ilgili olarak Protokol’ün 14. maddesi ile 25A sayılı yeni bir hüküm eklenmiştir. Hükümde, taşıyıcının adamlarına karşı açılan davalarda bu kişilere sorumluluk sınırından yararlanma hakkı tanınmaktadır. Anılan kişilerin zarara görevlerini yerine getirdikleri sırada neden olmaları hâlinde sorumlu oldukları sınırın miktarı ve sınırın ortadan kalkma koşulları, taşıyıcı hakkındaki hüküm ile paralellik göstermektedir.

1955 Lahey Protokolü’nün 11. maddesi ile, yolcuların ölümü veya uğradıkları bedensel zararlar için öngörülen sorumluluk sınırı 250.000 Frank’a çıkarılmıştır²²².

Taşıma Hukuku, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006, s. 118; Tuba Birinci Uzun, **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, 2. Bası, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2015, s. 111; İlyas Gölcüklü, **Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015, s. 56-57. Amerikan Hukuku’nda, Sözleşme ile tehlike sorumluluğunun (“*risk theory*”) değil kusur sorumluluğunun (“*fault doctrine*”) öngörüldüğü belirtilmiştir. Bu sorumluluk rejiminin kabul edilmesinde, havacılığın yeni gelişmekte olması etkili olmuştur. Açıklamalar için bkz.: Welt, **a.g.e.**, s. 525.

²¹⁹ Bu birimin karşılığı, 900 milyem ayarında 65.5 miligram altının değeri (*Francs Poincaré*) olarak belirlenmiştir (m. 22 f. 4).

²²⁰ Sorumluluk sınırının öngörülmesinin nedeni olarak, o sırada havacılık sektörünün yeni gelişmekte olması gösterilmektedir, bkz.: Bin Cheng, **a.g.e.**, s. 834-835. Welt, **a.g.e.**, s. 526; Bunun yanında; Sözleşme’nin hazırlanması sırasında faaliyet gösteren bütün havayolu şirketleri, Devletlere ait veya Devletler tarafından işletilmekteydi (Bu sırada bu durumun tek istisnasını ABD teşkil etmekteydi). Böyle bir tabloda Devletler’in kendi menfaatlerini koruma ihtiyacı doğmuştur. Açıklamalar için bkz.: Milde, **Montreal Convention**, s. 838.

²²¹ Böylece söz konusu kavram ilk kez bir Milletlerarası Sözleşme’de kendisine yer bulmuştur. Duygu Damar, “Milletlerarası Taşıma Hukukunda “Wilful Misconduct” -Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi-” (“Wilful Misconduct (makale)”), **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan**, Cilt: 24, Sayı: 1-2, 2004, s. 381. Buna ek olarak, Sözleşme’nin Kıta Avrupası Hukuku kavramları etkisi altında Fransızca dilinde hazırlandığı vurgulanmaktadır, bkz.: Milde, **Montreal Convention**, s. 838.

²²² Sorumluluk sınırı ikiye katlanmasına rağmen, ABD bu miktarı yeterli bulmamış ve Protokol’e öncelikle bu nedenden ötürü taraf olmamıştır. Bunun sonucu olarak Protokol’e beklenen katılım sağlanamamıştır. Francis Lyall, “Essay: The Warsaw Convention – Cutting the Gordian Knot and the 1995 Intercarrier Agreement”, **Syracuse Journal of International Law and Commerce**, Volume: 22, 1996, s. 73.

Protokol ile aynı zamanda sorumluluk sınırının ortadan kalkması hakkındaki hükme de değişiklik getirilmiştir. Değişiklik ile, 1929 Varşova Sözleşmesi m. 25'te yer alan iki fıkra ilga edilerek bunların yerini yeni bir hüküm almıştır (1955 Lahey Protokolü m. 13)²²³. Yeni düzenlemeye göre; taşıyıcının sınırsız sorumlu tutulabilmesi için ilk koşul olarak zarara taşıyıcının veya adamlarının fiilinin ("*act or omission*")²²⁴ sebebiyet vermesi gerekmektedir. Ayrıca söz konusu fiil, kasten veya bir pervasızca hareket sonucunda işlenmiş olmalıdır²²⁵. Taşıyıcının kendi adamlarının fiillerinden dolayı sorumluluk sınırından yararlanamaması için; taşıyanın söz konusu fiillerden sorumluluğunun doğmasında arandığı gibi, zarara bu kişilerin görevlerini yerine getirdikleri sırada işledikleri bir fiil ile neden olmaları aranmaktadır.

ccc. 1971 Guatemala City Protokolü

1971 Guatemala City Protokolü ile 1929 Varşova Sözleşmesi'nin 20. maddesi yeniden kaleme alınmıştır (m. 6). Hükme göre yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması hâlinde taşıyan bu zarardan kusursuz sorumlu olmaktadır. Öngörülen değişiklikte, taşıyanın kurtuluş kanıtı ortaya koyması yalnızca yolcu bagajı ve taşınan eşyanın uğradığı zararlar bakımından kabul edilmiştir. Protokol, akdî sorumluluğu kusursuz olarak öngören ve kurtuluş kanıtı ortaya koyma olanağını ortadan kaldıran

²²³ Sözleşme'nin ilk hâlinde m. 20 f. 2'de taşınan bagaj veya eşyaya gelen zararlar açısından taşıyıcıya f. 1'e kıyasla daha hafif bir ispat yükü öngörülmektedir. 1955 Lahey Protokolü ise ikinci fıkrayı ortadan kaldırmaktadır. Böylece Protokol ile birlikte sorumluluğun ortadan kalkması, bütün zarar türleri için m. 20 f. 1'deki olguların taşıyıcı tarafından ispatlanması koşuluna bağlı kılınmıştır. TSHK m. 123'teki düzenleme de aynı doğrultudadır.

²²⁴ "*Act or omission*" ibaresini Türkçe'ye 'fiil veya fiilde bulunmama/fiilden kaçınma' şeklinde çevirmek mümkündür. Aynı ibareye yer veren 1955 Lahey Protokolü m. XIII'teki "*omission*" kavramının "menfi fiil, yani hareketsizlik" olduğu yönünde bkz.: Tahir Çağa, "Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler" ("Yeni Gelişmeler"), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: IX, Sayı: 2, 1977, s. 301, dn. 38. Türk Hukuku'nda; sorumluluğun şartları arasında sayılan 'fiil' kavramı, "bir fiilden kaçınmayı" da kapsayacak şekilde ele alınmaktadır. Konu hakkında bkz.: M. Kemal Oğuzman / M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Cilt 2 ("**Borçlar Hukuku Cilt 2**"), 12. Baskı, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016, s. 12-13; Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 18. Baskı, Ankara: Yetkin Yayınları, 2015, s. 516; Selâhattin Sulhi Tekinay / Akman / Halûk Burcuoğlu / Atilla Altop, **Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yedinci Baskı, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993, s. 484-485; Halûk Nomer, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler ("**Borçlar Hukuku**")**, 15. Baskı, İstanbul: Beta Yayınları, 2015, s. 138; Ahmet M. Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler ("**Borçlar Hukuku**")**, 18. Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 2014, s. 280. Bu nedenle çalışmada "*act or omission*" ibaresinin karşılığı olarak 'fiil' teriminin kullanımı ile yetinilecektir.

²²⁵ Madde metnindeki "pervasızca hareket" ("*wilful misconduct*") ibaresi çıkartılıp yerine söz konusu kusur derecesinin tanımı eklenmiştir. Konu hakkında bkz.: Damar, **Wilful Misconduct (makale)**, s. 383-384.

ilk Milletlerarası Sözleşme'dir²²⁶. Ayrıca söz konusu zararlar için öngörülen sorumluluk sınırı 1.500.000 Frank'a yükseltilmiştir (m. 8).

b. 1999 Montreal Sözleşmesi

1929 Varşova Sözleşmesi'nin yenilenmesi ve güncellenmesindeki başarısızlık, Devletler ile havayolları şirketleri tarafından büyük bir memnuniyetsizlik ve hayal kırıklığı ile karşılanmıştır²²⁷. 1975 Montreal Protokolleri'nden sonraki süreçte, 1929 Varşova Sözleşmesi'ni değiştirmek yerine özel anlaşmalar ile ulusal hukuk düzenlemelerinin kabul edilmesi yolu tercih edilmiştir²²⁸. Bu anlaşmalar arasında 1992 yılında Japon taşıyıcılar arasında yapılan Anlaşma ("*Japanese Initiative*" – "Japon Girişimi")²²⁹ ise, 28/5/1999 tarihinde Montreal'de kabul edilen Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'ye ("1999 Montreal Sözleşmesi")²³⁰ giden yolu açan gelişme olmuştur²³¹. Anlaşma ile; Japon havayolu şirketleri, m. 17'deki zararlar bakımından sorumluluk sınırına tabi olmamayı ve m. 20'deki savunmaya yalnızca 100.000 ÖÇH'nin üzerindeki zararlar bakımından başvurmayı taahhüt etmişlerdir²³². Yapılan anlaşmalardan bir diğeri; 1995 yılında toplanan *International Air Transport Association* ("IATA")²³³ Yıllık Genel Kurulu sırasında taşıyıcılar arasında varılan Anlaşma'dır ("IIA")²³⁴. Anlaşma'nın ilk

²²⁶ Milde, **Montreal Convention**, s. 840.

²²⁷ Michael Milde, "New Unification of Private International Air Law A Rebirth of the Warsaw System?" ("Unification"), **World Bulletin: Bulletin of the International Studies of the Philippines**, Volume: 14, Issue: 1-2, 1998, s. 4.

²²⁸ Öğretide örnek olarak gösterilen düzenleme, 1988 yılında İtalya'da çıkarılan 274 sayılı Kanun'dur. İlgili Kanun'a göre; yolcuların ölümü veya bedensel zarara uğraması hâlinde İtalyan uyruklu olan taşıyıcılar ile İtalya'dan veya İtalya üzerinden yolculuk yapan taşıyıcılar hakkındaki sorumluluk sınırı 100.000 ÖÇH olarak belirlenmiştir. Milde, **Unification**, s. 5.; Cheng, **a.g.e.**, s. 841.

²²⁹ Anlaşma hakkında bkz.: Naneen K. Baden, "The Japanese Initiative on the Warsaw Convention", **Journal of Air Law and Commerce**, Volume: 61, 1995, s. 437 vd.

²³⁰ *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*. Sözleşme'nin İngilizce dilindeki tam metni için bkz.: www.iata.org/policy/Documents/MC99_en.pdf (e.t.: 1/12/2017).

²³¹ Meltem Deniz Güner-Özbek, "Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı", **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Sayı: 126, 2016, s. 335; Cheng, **a.g.e.**, s. 842; Milde, **Montreal Convention**, s. 841.

²³² Anlaşma'nın ortaya çıkmasında, uygulamada uyumsuzlukların yaygın olarak sulh yoluyla çözülmesi ve Japon toplumunun yapısı etkili olmuştur. Açıklamalar için bkz.: Baden, **a.g.e.**, s. 453 vd.

²³³ Birlik, dünya üzerinde faaliyet gösteren 265 havayolu şirketini barındıran bir ticari birliktir. Toplam hava trafiğinin %83'ü Birlik üyesi şirketler tarafından gerçekleştirilmektedir. Birlik hakkında bilgi için bkz.: www.iata.org/ (e.t.: 1/12/2017).

²³⁴ *IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability*. Anlaşma'nın İngilizce dilindeki tam metni için bkz.: www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145517809.pdf (e.t.: 1/12/2017). Anlaşma hakkında bilgi için bkz.: Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 155.

maddesi uyarınca taşıyıcılar; yolcuların ölümü, yaralanması veya diğer bedensel zararlarından doğan istemlerde sorumluluk sınırının kalkması için harekete geçme konusunda anlaşmışlardır²³⁵. Bu doğrultuda, Anlaşma'nın uygulama yöntemlerine dair 1/2/1996 tarihinde yeni bir Anlaşma ("MIA")²³⁶ daha yapılmıştır. Anlaşma ile yolcunun ölümü, yaralanması veya diğer bedensel zararlar bakımından sorumluluk sınırının kaldırılması ve taşıyıcıların 100.000 ÖÇH'ye kadar olan istemlere karşı 1929 Varşova Sözleşmesi m. 20 f. 1'deki savunmadan feragat etmesi kabul edilmiştir.

Aynı dönemde hava yolu ile yolcu taşıma ile ilgili gelişmeler yaşanan yerlerden birisi de AB olmuştur²³⁷. Gelişmelerden ilki, 23/7/1992 tarihli ve 2407/92 sayılı Hava Yolu Taşıyıcılarına Ruhsat Verilmesine İlişkin Tüzük'ün ("2407/92 sayılı Tüzük")²³⁸ kabul edilmesidir. 1/1/1993 tarihinde yürürlüğe giren Tüzük, 7. maddesi ile hava yolu taşıyıcılarına sorumluluk sigortası temin etme zorunluluğu getirmektedir. Bu gelişmenin ardından AB sınırları içerisinde yürürlük kazanan bir diğer düzenleme, 8/10/1997 tarihli 2027/97 sayılı Hava Yolu Taşıyıcılarının Kazalardan Doğan Sorumluluğuna İlişkin Tüzük ("2027/97 sayılı Tüzük")²³⁹ olmuştur. Tüzük ile; yolcunun ölmesi, yaralanması veya başka bir bedensel zarara uğraması hâlinde AB uyruklu taşıyıcılar hakkında sorumluluk sınırının ortadan kalkmasını öngörülmektedir (m. 3 f. 1 b. (a)). Ayrıca taşıyıcı, 100.000 ÖÇH'ye kadar olan zararlar için 1929 Varşova Sözleşmesi m. 20 f. 1'deki savunmadan yararlanamamaktadır (m. 3 f. 2). 2407/92 sayılı Tüzük ile öngörülen zorunlu sorumluluk sigortasının sınırı da 2027/97 sayılı Tüzük m. 3 f. 2'de belirtilen sorumluluk sınırı olmaktadır (2027/97 sayılı Tüzük m. 2 f. 1 b. (b)). Daha sonra söz konusu Tüzük, 1999 Montreal Sözleşmesi hükümleriyle uyum sağlanması amacıyla 13/5/2002 tarihli ve 889/2002 sayılı Tüzük

²³⁵ Madde'de ayrıca sorumluluk sınırının, yolcunun yerleşim yeri hukukuna göre belirlenmesi hedeflenmektedir.

²³⁶ *Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement*. Anlaşma'nın İngilizce dilindeki tam metni için bkz.:

www.transportrecht.de/transportrecht_content/1268831842.pdf (e.t.: 1/12/2017).

²³⁷ AB Hukuku'ndaki düzenlemeler hakkında bilgi için bkz.: Kader Güneş, **Liability of the Air Carrier**, Ankara: Adalet Yayınevi, 2013, s. 39 vd.

²³⁸ *Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers*. Tüzük'ün İngilizce dilinde tam metni için bkz.:

eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R2407:EN:HTML (e.t.: 1/12/2017).

²³⁹ *Council regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents*. Tüzük 17/11/1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tüzük'ün İngilizce dilinde tam metni için bkz.: eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997R2027&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

(“889/2002 sayılı Tüzük”)²⁴⁰ ile değişikliğe uğramıştır. Yapılan değişiklik sonucunda, taşıyıcının sorumluluğu hakkında 1999 Montreal Sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağı ve temin edilen zorunlu sorumluluk sigortasındaki sigorta bedelinin Tüzük çerçevesinde talep edilebilecek tüm tutarı kapsayacağı kabul edilmiştir (889/2002 sayılı Tüzük m. 3 f. 1 ve 2). Anılan düzenlemelerin yanında, taşıyıcıların temin etmesi zorunlu kılınan sorumluluk sigortası hakkında 21/4/2004 tarihli ve 785/2004 sayılı Tüzük kabul edilmiştir²⁴¹.

IATA tarafından imzalanan IIA, ICAO’nun da faaliyete geçmesine önyak olmuştur²⁴². 1996 yılında ICAO Konsey Toplantısı’nda başlatılan çalışmalar²⁴³, 28/5/1999 tarihinde Montreal’de yapılan Diplomatik Konferans’ta 1999 Montreal Sözleşmesi’nin kabul edilmesi ile sonuçlanmıştır. Sözleşme’nin milletlerarası hukuktaki yürürlük tarihi 4/11/2003’tür. Sözleşme Türkiye hakkında 26/3/2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir²⁴⁴.

aa. Sorumluluk rejimi

1999 Montreal Sözleşmesi, taşıyıcının yolcunun ölümünden veya bedensel²⁴⁵ zarara uğramasından sorumlu olduğunu belirtmektedir (m. 17 f. 1). İlgili zararların

²⁴⁰ 2027/97 sayılı Hava Yolu Taşıyıcılarının Kazalardan Doğan Sorumluluğuna İlişkin Tüzük’ü değiştiren 13/5/2002 tarihli ve 889/2002 sayılı Tüzük (*Regulation (EC) No 889/2002 of The European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending council regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents*). Tüzük’ün İngilizce dilinde tam metni için bkz.: eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R0889&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

²⁴¹ *Regulation (EC) No 785/2004 of The European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on Insurance Requirements for Air Carriers and Aircraft Operators*. Tüzük’ün İngilizce dilinde tam metni için bkz.:

eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:138:0001:0006:EN:PDF (e.t.: 1/12/2017). AB Hukuku’ndaki konu ile ilgili düzenlemeler hakkında bilgi için bkz.: Francesco Rossi Dal Pozzo, **EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights**, Switzerland: Springer International Publishing, 2015, s. 83 vd.

²⁴² 1999 Varşova Sözleşmesi’nin kabul edildiği Diplomatik Konferans öncesinde IIA, milletlerarası hava yolcu taşımalarının %80’ini gerçekleştiren şirketler bakımından yürürlüktedir. Milde, **Montreal Convention**, s. 842.

²⁴³ Süreç hakkında bilgi için bkz.: Milde, **Montreal Convention**, s. 844 vd.; Milde, **Unification**, s. 6 vd.; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 165 vd.; Bozkurt Bozabalı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 76 vd.; Cheng; **a.g.e.**, s. 842 vd.

²⁴⁴ Bkz.: www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017). 2010/895 sayılı Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanması Hakkında Karar, 1/10/2010 tarihli ve 27716 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Türkiye Sözleşme’ye çekince ile taraf olmuştur.

²⁴⁵ Bedensel zararların karşılığı olarak kullanılacak olan ifade tartışmalara neden olmuştur. Sözleşme’nin hazırlanması sırasında, 1971 Guatemala City Protokolü ile 3 Nolu 1975 Montreal Protokolü’nde yer alan “*personal injury*” yerine sadece maddi zararları kapsayan “*bodily injury*” ifadesinde karar kılınmıştır. Kavramlar hakkındaki açıklamalar için bkz.: Cheng, **a.g.e.**, s. 850; Milde,

tazmini, Sözleşme'nin m. 21'de kaleme alınmıştır. Düzenlemeye göre, taşıyıcının 113.100 ÖÇH'ye²⁴⁶ kadar olan sorumluluğunu ortadan kaldırması veya sınırlandırması mümkün olmamaktadır (m. 21 f. 1). 113.100 ÖÇH'yi aşan zararlardan doğan sorumluluğun ortadan kalkması ise, zararın taşıyıcının veya adamlarının kusuru²⁴⁷ sonucu ortaya çıkmadığının veya münhasıran bir üçüncü kişinin kusuru sonucu ortaya çıktığının ispatlanması durumunda söz konusudur (m. 21 f. 2). Böylece 1929 Varşova Sözleşmesi m. 20'de yer alan özen yükümlülüğünün yerine getirildiğinin ispatı şeklindeki koşul tekrar edilmemektedir²⁴⁸. Sonuç itibarıyla, oluşturulan iki dereceli sorumluluk rejiminde; 113.100 ÖÇH'ye kadarki zararlar bakımından taşıyıcının kusursuz sorumluluğu, bu miktarı aşan zararlar bakımından ise kusur sorumluluğu yer almaktadır²⁴⁹. Sorumluluğun ikinci derecesinde, Sözleşme'de miktar bakımından bir sınırlandırmaya gidilmemiştir. Fiilî taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hükümler, 1961 Guadalajara Sözleşmesi'nde yer verilen hükümleri tekrarlamaktadır (Kısım V).

bb. Zorunlu sorumluluk sigortası

1999 Montreal Sözleşmesi; taşıyıcının Sözleşme'den doğan sorumluluğunu sorumluluk sigortası ile güvence altına alma zorunluluğu öngörmektedir²⁵⁰. Buna ek

Montreal Convention, s. 853; Adrew Field, "International Air Carriage, The Montreal Convention and the Injuries for Which There is No Compensation", **Canterbury Law Review**, Volume: 12, 2006, s. 246; Malcolm A. Clarke, **Contracts of Carriage by Air**, Second Edition, London: Lloyd's List Law, 2010, s. 83 vd.; Bozkurt Bozabalı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 112 vd.; Gölcüklü, **a.g.e.**, s. 124 vd.

²⁴⁶ Sözleşme kabul edilen metninde bu miktar 100.000 ÖÇH'dir. Ancak 24. madde, Depoziter kurum ICAO'nun sorumluluk miktarlarını her 5 yılda bir gözden geçireceğini öngörmektedir. ICAO 2009 yılında tespit ettiği sınır olan 131.100 ÖÇH, 2014 yılındaki ikinci değerlendirme sonucunda korunmuştur. David R. Baxter, "The Montreal Convention and International Carriage by Air", **Michigan Bar Journal**, Volume: 94, Issue: 12, 2015, s. 36.

²⁴⁷ Sözleşme'de yer alan ifade "*the negligence or other wrongful act or omission*"dır. Yukarıda açıklandığı üzere, Türk Hukuku bakımından ifadenin karşılığı kast ve ihmali bir arada kapsayan "kusur" kavramı olacaktır. 1999 Montreal Sözleşmesi bakımından aynı yönde bkz.: Gölcüklü, **a.g.e.**, s. 145-146.

²⁴⁸ Diğer bir ifadeyle, 1929 Varşova Sözleşmesi'ndeki şekilde olumlu olguların ispatı gerekmeyecektir. Düzenlemeyi yerinde gören görüş için bkz.: Rossi Dal Pozzo, **a.g.e.**, s. 84. Buna karşılık, hava kazalarında taşıyıcının veya adamlarının kusurunun bulunmadığının ispatının oldukça güç olduğu da belirtilmektedir, bkz.: Milde, **Montreal Convention**, s. 855.

²⁴⁹ 1999 Montreal Sözleşmesi'nde yer alan sorumluluğun hukukî niteliği hakkında bkz.: Gölcüklü, **a.g.e.**, s. 60 vd.; Bozkurt Bozabalı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 104 vd.; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 170 vd. Ölüm ve bedensel zararlarda sorumluluk sınırının bulunmaması nedeniyle, bu zararlar bakımından pervasızca hareketin değerlendirilmesine de gerek kalmayacaktır. Hem 1929 Varşova Sözleşmesi m. 20'deki ispat külfetinin, hem de pervasızca hareketin devreden çıkarılmasıyla, yolcular açısından daha avantajlı bir sorumluluk rejiminin yaratıldığı belirtilmiştir. Clarke, **a.g.e.**, s. 20.

²⁵⁰ Bu düzenleme 1999 Varşova Sözleşmesi ile getirilmesine rağmen, yabancıları olunmayan bir uygulama olduğu vurgulanmaktadır, bkz.: Malcolm A. Clarke / David Yeats, **Contracts of Carriage by Land and Air**, Second Edition, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2008, s. 460.

olarak; Taraf Devletler'in taşıyıcılardan söz konusu sigortayı temin etmelerini talep etme yükümlülüğü bulunmaktadır (m. 50 c. 1)²⁵¹. Taşıyıcının faaliyet gösterdiği Taraf Devlet, taşıyıcıdan sigortayı temin ettiğini ispatlayan belge sunmasını da talep edebilmektedir (m. 50 c. 2)²⁵².

2. Kara yolu ile yolcu taşımalarında

Kara yoluyla taşınan yolcuların uğradıkları zararları ele alan Milletlerarası Sözleşme, 1/3/1973 tarihinde Cenevre'de imzalanan Yolcuların ve Bagajların Kara Yolu İle Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme'dir ("CVR Sözleşmesi")²⁵³. Sözleşme 12/4/1994 tarihinde yürürlük kazanmıştır²⁵⁴. Sözleşme'nin 11. maddesi uyarınca taşıyıcı; taşıma sırasında gerçekleşen bir kaza sonucunda yolcunun ölmesi, yaralanması veya uğradığı diğer bedensel zararlardan sorumludur²⁵⁵. Kazanın (1) yolcunun aracın içinde bulunduğu, (2) yolcunun araca bindiği ya da araçtan indiği veya (3) bagajın yüklendiği ya da boşaltıldığı anda gerçekleşmesi hâlinde sorumluluk gündeme gelmektedir. Taşıyıcı; kazaya sebebiyet veren şartlara, somut olayın özelliklerine göre alması gereken özeni göstermesine rağmen engel olamadığını ve de kazanın sonuçlarını engelleyemediğini ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulmaktadır (m. 11 f. 2). Düzenlemeye göre ulaşılan sonuç, taşıyıcının

Nitekim 1952 Roma Sözleşmesi de zorunlu sorumluluk sigortası öngörmektedir (m. 15). Sözleşme'nin İngilizce dilindeki metni için bkz.: www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/rome1952.pdf (e.t.: 1/12/2017). Türkiye, Sözleşme'ye taraf bulunan 49 Devlet arasında yer almamaktadır. Taraf Devletler için bkz.: www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Rome1952_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

²⁵¹ 1999 Montreal Sözleşmesi'nin hazırlandığı sırada, sigorta sözleşmesinin kurulmasının havayolları için önemli bir masraf olmaktan çıktığının altı çizilmektedir. Açıklamalar için bkz.: Clarke, **a.g.e.**, s. 17-18.

²⁵² Türk Hukuku'nda, taşıyıcı TSHK m. 132 uyarınca sorumluluk sigortası temin etme yükümlülüğü altındadır. Anılan madde çerçevesinde, Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde İniş veya Kalkış Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Hakkında Yönetmelik (Resmî Gazete Tarihi: 15/11/2006, Sayısı: 26347) yayımlanmıştır. Düzenlemeler hakkında bilgi için bkz.: Banu Bozkurt Bozabalı, "Havayoluyla Yolcu Taşımalarında Yolcunun Ölüm veya Cismani Zarara Uğraması Haline İlişkin Yapılacak Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası", **Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 2, Sayı: 2, 2012, s. 121 vd. Ne var ki Yönetmelik, Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik'in (Resmî Gazete Tarihi: 27/7/2017, Sayısı: 30136) yayımlanması ile yürürlükten kalkmıştır.

²⁵³ *Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road*. Sözleşme için kullanılan kısaltma ("CVR") Fransızca'dan gelmektedir. Sözleşme'nin İngilizce dilinde tam metni için bkz.: www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVR_e.pdf (e.t.: 1/12/2017).

²⁵⁴ Sözleşme'ye Taraf Devlet sayısı 9'dur ve Türkiye bunlar arasında yer almamaktadır. Bilgi için bkz.: www.unece.org/trans/conventn/legalinst_28_OLIRT_CVR.html (e.t.: 1/12/2017).

²⁵⁵ Maddenin İngilizce metninde geçen ifade, "*loss or damage resulting from the death or wounding of or from any other bodily or mental injury*" şeklindedir. Türk Hukuku bakımından, "*bodily or mental injury*" ifadesini "bedensel zarar" olarak çevirmek mümkündür.

sorumluluğunun kusur karinesine dayandığı şeklindedir²⁵⁶. Ayrıca taşıyıcı, yolcu taşıma sözleşmesinden doğan borçlarını ifa ederken hizmetinden faydalandığı adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sıradaki fiillerinden de sorumlu tutulmaktadır (m. 4).

Yukarıda açıklanan hükümlere ek olarak, söz konusu zararlar bakımından hükmedilecek tazminat miktarı ile zarardan sorumlu kişilerin kimler olduğu; uyuşmazlığa bakan mahkeme tarafından, kanunlar ihtilafı kuralları da dâhil olmak üzere mahkemenin kendi hukukuna göre belirlenecektir (m. 12). Ancak taşıyıcı tarafından olay başına ödenecek olan tazminat, her bir kişi²⁵⁷ başına 250.000 Frank'ı²⁵⁸ geçemeyecektir (m. 13 f. 1)²⁵⁹. Taşıyıcının veya adamlarının pervasızca hareketi ya da ağır ihmali sonucu ortaya çıkan zararlar bakımından, taşıyıcının sorumluluğunu kısmen veya tamamen ortadan kaldıran hükümler uygulanmayacaktır (m. 18).

Sözleşme, taşıyıcının sorumluluk sigortası temin etme zorunluluğu getirmemektedir.

3. Demir yolu ile yolcu taşımalarında

Deniz ve kara yolu taşımalarında olduğu gibi; demir yolu ile yapılan yolcu taşımalarının bir Milletlerarası Sözleşme'ye konu edilmesi de, eşya taşımalarına kıyasla daha geç bir tarihte gerçekleşmiştir. Eşya taşımaları hakkında kabul edilen ilk milletlerarası düzenleme, 14/11/1890 tarihinde Bern'de imzalanan Milletlerarası Sözleşme'dir²⁶⁰. Bu tarihten itibaren, anılan Sözleşme'ye taraf olan Devletler'in bir

²⁵⁶ Görüş için bkz.: Duygu Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law** ("Wilful Misconduct (kitap)"), Berlin / Heidelberg: Springer-Verlag, 2011, s. 221.

²⁵⁷ Sözleşme zarar gören kişiler "*victim*" kelimesiyle belirtmektedir.

²⁵⁸ Bu birimin karşılığı, 900 milyem ayarında 10/31 gram altının değeridir (m. 19).

²⁵⁹ Bu sınır, 5/7/1978'de yine Cenevre'de kabul edilen bir Protokol ile 83,333 ÖÇH'ye çıkarılmıştır (m. 2 b. 1 ve b. 3). Protokol'ün İngilizce metni için bkz.:

www.vervoerrecht.nl/sites/default/files/publicaties/19780705-geneva-cvr-prot-sdr.pdf (e.t.: 1/12/2017).

Protokol yalnızca Almanya tarafından imzalanmış ve Protokol'e taraf olan tek Devlet Letonya'dır. Bu nedenle Protokol yürürlüğe girmemiştir, bilgi için bkz.:

treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-26-a.en.pdf (e.t.: 1/12/2017).

²⁶⁰ Sözleşme, 1/1/1893 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Konu hakkında bkz.: Sabih Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1987, s. 6.

araya gelerek oluşturduğu *Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail* (“OTIF”)²⁶¹ tarafından çalışmalar yürütülmüştür.

1890 yılında kabul edilen Sözleşme, her üç yılda bir hükümlerinin gözden geçirileceğini öngörmekteydi. İlgili düzenleme çerçevesinde 1923 yılında toplanan Konferans’ta; eşya, yolcu ve bagaj taşımalarını kapsayan iki metin kabul edilmiştir²⁶². Eşya taşımalarını düzenleyen Sözleşme “CIM”, yolcu ve bagaj taşımalarını düzenleyeni ise “CIV” kısaltmalarıyla anılmaktadır²⁶³. Anılan Sözleşmeler 23/10/1924 tarihindeki Diplomatik Konferans’ta kabul edilmiş ve 1/10/1928 tarihinde yürürlük kazanmıştır²⁶⁴. 1980 yılında yapılan VIII. Revizyon Toplantısı neticesinde; demir yolu taşımaları tek bir Milletlerarası Sözleşme çatısı altında toplanmış ve kapsamlı değişikliklere uğramıştır²⁶⁵. 9/5/1980 tarihinde imzalanan Sözleşme, Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (“1980 COTIF”)²⁶⁶ adını taşımaktadır. Sözleşme Türkiye hakkında 1/10/1985 tarihinde yürürlük kazanmıştır²⁶⁷.

1980 COTIF; eşya, yolcu ve bagaj taşımaları ile ilgili ortak hükümler içermektedir. Sözleşme’nin A Eki’nde, Demir Yolu ile Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesiyle ilgili Bileşik Hükümler (“1980 Demir Yolu Yolcu

²⁶¹ Örgüt’ün ismindeki kısaltma, Örgüt’ün Fransızca dilindeki isminden türetilmiştir: *Organisation intergouvernementale pour les transport internationaux ferroviaires*. Örgüt hakkında bilgi için bkz.: **A.g.e.**, s. 6 vd.; J.H.P. Boudewijnse, “The Berne Railway Conventions in a New Scope: The Convention of International Railway Transport (COTIF)”, **Netherlands International Law Review**, Volume: 29, Issue: 2, 1982, s. 153 vd.; Karsten Schmidt / Beate Czerwenka / Rolf Herber, **Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. Transportrecht**, München: Verlag C.H. Beck, 2009, s. 1240 vd.

²⁶² Söz konusu Konferans, III. Revizyon Konferans ismi ile anılmaktadır. Ancak kabul edilen değişikliklerin oldukça kapsamlı olması nedeniyle iki yeni Milletlerarası Sözleşme’nin kabul edildiği ifade edilmektedir. Arkan, **a.g.e.** Süreç hakkında bilgi için bkz.: Arkan, **a.g.e.** s. 5. vd.; Dieter Becker, **Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht**, Berlin: Duncker & Humblot, 1968, s. 26 vd.

²⁶³ Her iki Sözleşme’nin ismindeki kısaltma, Sözleşmeler’in Fransızca dilindeki isimlerinden türetilmiştir. İsimler sırasıyla şu şekildedir: *Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer* ve *Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer*.

²⁶⁴ Arkan, **a.g.e.**

²⁶⁵ **A.g.e.**, s. 15-16; Boudewijnse, **a.g.e.**, s. 152.

²⁶⁶ Sözleşme’nin İngilizce dilindeki ismi *Convention concerning International Carriage by Rail*’dir. Sözleşme’nin ismi için yaygın şekilde kullanılan kısaltma olan ‘COTIF’ ise, Fransızca dilindeki ismi olan *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*’in kısaltmasıdır. Sözleşme’nin 1/11/1996 tarihli Protokolü ile değişik hâlinin İngilizce tam metni için bkz.: otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-1980-e.PDF (e.t.: 1/12/2017).

²⁶⁷ Bkz.: otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/COTIF-1980-ratifications_01_11_2015_fde.pdf (e.t.: 1/12/2017). Türkiye, Sözleşme’ye 1/6/1985 tarihli ve 18771 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 85/9458 sayılı Karar ile taraf olmuştur.

Hükümleri”)²⁶⁸ yer almaktadır²⁶⁹. Söz konusu hükümlere göre; yolcunun ölümü, kişisel veya başka bir bedensel zarara²⁷⁰ uğraması hâlinde demir yolunun²⁷¹ sorumluluğu gündeme gelmektedir. Maddede aynı zamanda söz konusu zararların demir yolu işletmesine bağlı olarak, yolcunun demir yolu aracının içindeyken veya bu araca inişi ya da binişi sırasında gerçekleşmesi aranmaktadır (m. 26 f. 1). Demir yolunun sorumluluktan kurtulması için aranan şartlar maddede üç bent hâlinde sayılmaktadır (m. 26 f. 2). Sayılan hâllerden ilki; kazanın, demir yolunun durumun özelliklerinin gerektirdiği gayreti gösterse dahi engel olamayacağı ya da sonuçlarına çözüm bulamayacağı işletme dışı nedenlerden dolayı meydana gelmiş olmasıdır (b. (a)). İkinci hâl; kazanın, yolcunun kendi hatasından ya da normal hareketlerine uymayan bir davranışından ileri gelmesidir (b. (b)). Son hâl ise kazanın; demir yolunun, durumun özelliklerinin gerektirdiği gayreti gösterse dahi önleyemeyeceği ve sonuçlarına çare bulamayacağı üçüncü kişiye ait bir fiilden ileri gelmiş olmasıdır (b. (c)). Demir yolunun söz konusu zararlardaki sorumluluk sınırı, ulusal hukuka göre belirlenmektedir (m. 30 f. 1). Ne var ki ulusal hukukun 70.000 ÖÇH’den düşük bir sınır öngörmesi hâlinde 70.000 ÖÇH’lik sınır uygulanmaktadır (m. 30 f. 2).

Demir yolu taşımalarında gerçekleştirilen bir diğer reform, Vilnius’ta gerçekleştirilen 9 Mayıs 1980 tarihli Uluslararası Demir Yolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme’ye Değişiklik Getiren 3 Haziran 1999 Tarihli Protokol²⁷² ile ortaya çıkmıştır (Bu Protokol ile değişik 1980 COTIF, “1999 COTIF” olarak anılacaktır). Protokol, milletlerarası hukukta ve Türkiye hakkında eş zamanlı olarak 1/7/2006 tarihinde

²⁶⁸ *Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV)*. Resmî Türkçe çeviride kullanılan ‘Hükümler’ ibaresi yerine öğretide ‘yeknesak kurallar’ ibaresi kullanılmaktadır, bkz.: Arkan, **a.g.e.**, s. 16, dn. 48. Hükümler’in İngilizce dilindeki tam metni için bkz.:

otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-civ-1980-e.pdf (e.t.: 1/12/2017).

²⁶⁹ Burada yer alan hükümler, 1966 tarihli CIV’e Ek Milletlerarası Sözleşme’de yer hükümlerdir. **A.g.e.**, s. 16.

²⁷⁰ Metinde geçen ifade, ‘*the death of, personal injuries to, or any other bodily or mental harm to, a passenger*’ şeklindedir.

²⁷¹ 1980 Demir Yolu Yolcu Hükümleri arasında tanımları içeren bir madde yer almamaktadır. Bu nedenle ‘demiryolu’ ifadesinin tanımına ulaşmak mümkün değildir. 1999 Demir Yolu Yolcu Kuralları’nda ise Tanımlar maddesi bulunduğu gibi, bu maddede ‘taşıyıcı’ tanımı da yer almaktadır (1999 Demir Yolu Yolcu Kuralları m. 2).

²⁷² *Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980*. Ana Sözleşme ile Ek A’nın İngilizce dilinde tam metinleri için bkz.: otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/2016/COTIF_1999_01_05_2016_e.pdf (e.t.: 1/12/2017).

yürürlüğe girmiştir²⁷³. Yolcu taşımaları, Demir Yoluyla²⁷⁴ Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar (“1999 Demir Yolu Yolcu Kuralları”)²⁷⁵ altında düzenlenmektedir. Sorumluluk rejimi ve sınırı ile ilgili esaslar değişmemekle birlikte, yolcunun ölümü veya uğradığı bedensel zararlar bakımından öngörülen sınır, Protokol ile 175.000 ÖÇH olarak güncellenmiştir (1999 Demir Yolu Yolcu Kuralları m. 30 f. 2).

CVR gibi 1999 COTIF de taşıyıcıya sorumluluk sigortası temin etme zorunluluğu getirmemektedir.



²⁷³ Bkz.:

otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/2016/Prot-1999-ratifications_29_07_2016.pdf (e.t.: 1/12/2017). Türkiye Protokol’e 24/12/2005 tarihli ve 26033 sayılı Mükerrer Resmî Gazete’de yayımlanan 2005/9709 sayılı Karar ile taraf olmuştur.

²⁷⁴ Sözleşme’nin resmi çevirisinde, ‘demir’ ve ‘yolu’ kelimelerinin ayrı yazılması yerine, “Demiryoluyla” ibaresinin kullanılması tercih edilmiştir.

²⁷⁵ *Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV - Appendix A to the Convention).*

II. 2002 YOLCULARIN VE BAGAJLARIN DENİZ YOLU İLE TAŞINMASINA İLİŞKİN ATINA SÖZLEŞMESİ'NİN UYGULANMA KOŞULLARI

A. Deniz yolu ile yolcu taşımalarına ilişkin milletlerarası düzenin gelişimi

1. İlk gelişmeler

Deniz yolu ile yapılan yolcu taşımalarına ilişkin kuralların milletlerarası düzeyde birleştirilmesi, eşya taşımalarına ilişkin olanlara kıyasen oldukça geç bir tarihte gerçekleşmiştir²⁷⁶. Yolcu taşımaları ile ilgili çalışmaların yürütülmesi 20. yy.'ın ilk yarısında CMI tarafından gerçekleştirilmiştir²⁷⁷. Konu ilk kez, 1907 yılında CMI tarafından düzenlenen Venedik Konferansı sırasında İtalyan temsilci tarafından gündeme getirilmiştir. Ne var ki, Konferans'ta öncelik eşya taşımalarına ilişkin kurallara verilmiş ve bir sonuç alınamamıştır²⁷⁸. CMI'nın 1909 Bremen Konferansı'nda; yolcuların, gemi adamlarının fiilleri sonucu uğradıkları bedensel zararlar bakımından gemi malikinin sınırlı sorumlu tutulması gerektiği üzerinde

²⁷⁶ Hatta hava yolu ile yapılan yolcu taşımaları dahi, daha geç ortaya çıkmış ve gelişmiş olmasına rağmen, daha erken bir tarihte milletlerarası düzene kavuşmuştur. Rayegân Kender, "Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonel Hukukta Birleştirilmesi (29 Nisan 1961 Tarihli Brüksel Konvansiyonu)" ("1961 Brüksel Konvansiyonu"), **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: 28, Sayı: 3-4, 1962, s. 713.

²⁷⁷ 1974 Atina Sözleşmesi öncesindeki gelişmeler hakkında bkz.: Kender, **1961 Brüksel Konvansiyonu**; Mertol Can, **Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi ("Yolcu Taşıma")**, Ankara: İmaj Yayınevi, 2001, s. 8 vd.; Melda Taşkın, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016, s. 10 vd.; Ismene Androulidakis-Dimitradis, **Der Passagiervertrag auf See—Eine rechtsvergleichende Darstellung**, Berlin: Walter de Gruyter, 1967, s. 201 vd.; Nicolas A. Deloukas, "Die Haftung des Seebeförderers für das Gepäck der Passagiere", **Zeitschrift für das Gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht**, 126. Band, 1963, s. 46 vd.

²⁷⁸ IMO, **Madrid Conference – Preliminary Reports**, 1955, s. 203. Benzer bir durum, 1924 Brüksel Sözleşmesi'nin kabul edildiği Konferans'ta da yaşanmıştır. Konferans'ın asıl bir araya gelme amacı, yolcu taşımalarının düzenlenmesidir. Erik Røsæg, "Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea" ("Carriage of Passengers"), **The IMLI Manual on International Maritime Law**, David Attard / Malgosia Fitzmaurice / Ignacio Arroyo / Norman A. Martínez Gutiérrez / Elda Belja (eds.), Volume II: Shipping Law, Oxford: Oxford University Press, 2016, s. 378. Yazar bu bilginin, kendisi gibi bir Deniz Ticareti Hukuku uzmanı olan *Francesco Berlingieri*'nin aktardığı bir anekdota dayandığını belirtmiştir.

durulmuştur²⁷⁹. Görüldüğü üzere bu dönemki çalışmalarda, deniz yolu ile yapılan yolcu taşımaları, yolcuların uğradığı bedensel zararlarla sınırlı olarak ele alınmıştır.

2. Hill Taslağı

1909 Bremen Konferansı'nı takip eden Konferanslar'da tartışmalar *Norman Hill*'in donatanların yolcular ile kaza sigortası sözleşmesi kurma zorunluluğunu öngören önerisi ("*Hill* Taslağı") üzerinden devam etmiştir²⁸⁰. Denizcilik sektöründe o dönemin önde gelen isimlerinden olan *Hill*, 1917'de yolcuların uğradıkları ölüm veya bedensel zararların zorunlu sigorta kapsamına alınması gerektiğini ifade eden bir bildiri yayımlamıştır²⁸¹. Bildiriye göre, taşıyanın sorumluluğunun yerini sigortacının sorumluluğu almaktadır²⁸². Bildiri daha sonra İngiliz donatanları tarafından CMI'ye sunulmuştur²⁸³. Konunun tartışıldığı konferanslarda *Hill* fikrin öncülüğünü yapmaya devam etmiştir. Deniz yolu ile taşınan yolcuların uğradıkları zararları kapsayan zorunlu kaza sigortası; 1923 Göteborg, 1925 Cenova, 1927 Amsterdam ve 1930 Anvers Konferansları'nda ele alınmıştır²⁸⁴.

Hill kaza sigortasının zorunlu tutulmasını öngörürken şu ölçütleri göz önünde tutmuştur: Yolcular, donatanın kusurunu ispat etmekte zorluklarla karşılaşmaktadır. Ölen yolcu sayısının yüksek olduğu kazalarda ise donatanın sorumluluğu sınırlandırılmaktadır. Yolcunun donatana dava açması hâlinde yargılama masrafları,

²⁷⁹ International Maritime Committee, **Naples Conference 1951**, Bulletin No 105, J.-E. Buschmann, Antwerp: Rempart de la Porte du Rhin, 1952, s. 161.

²⁸⁰ **A.g.e.**, s. 159. *Hill* Taslağı'ndan önce; 1913'te Brüksel'de yapılan Diplomatik Konferans'ta, İtalyan Hükümeti göçmenler için zorunlu sigortayı içeren bir milletlerarası sistem teklif etmiştir. Bu teklif, İngiliz Hükümeti tarafından destek görmüştür, bkz.: Androulidakis-Dimitradis, **a.g.e.**, s. 210. İngiltere'deki kaza sigortasının ilk örnekleri, ölümcül demir yolu kazalarını kapsamaktaydı. Hava yolu araçlarının kaza sigortasına konu edilmesi I. Dünya Savaşı dönemine denk gelmektedir. 1920'li yılların başına gelindiğinde deniz veya kara yolu ile seyahat eden yolcuların kazalara karşı "*Travellers Accident Policy*" adı altında sigorta güvencesine alındığı görülmektedir. Kaza sigortasının İngiltere'deki tarihsel gelişimi hakkındaki açıklamalar için bkz.: H. J. Hastings, **The History & Development of Personal Accident and Sickness Insurance**, London: Post Magazine, 1922, s. 9-15.

²⁸¹ *Norman Hill*'in Eylül 1928'de toplanan Milletlerarası Denizcilik Konferansı'nda (*International Shipping Conference*) konu hakkında gerçekleştirdiği konuşmanın metni için bkz.: Norman Hill, "A Proposal for Compulsory Maritime Liability Insurance", **Journal of Air Law**, Volume: 8, 1937, s. 451 vd. İlk bakışta konuşmanın başlığında, getirilen öneride bir sorumluluk sigortasından bahsedildiği anlamı çıkmaktadır. Ancak sigortanın "*maritime liability insurance*" şeklinde adlandırılmasının nedeninin; bu sigortanın, donatanın sorumluluğunun yerini tutması şeklinde açıklanabilir.

²⁸² Deloukas, **a.g.e.**, s. 50. Belirtmelidir ki, *Hill*'in önerisinde sigortacı sıfatını donatan kazanmaktadır. Nitekim Taslak'ta "donatanın yolcuları sigortalayacağından" ve de "sigorta kapsamındaki tutarı ödeyeceğinden" bahsedilmektedir. İlgili hükümler için bkz.: Hill, **a.g.e.**, s. 458.

²⁸³ Androulidakis-Dimitradis, **a.g.e.**, s. 210.

²⁸⁴ Can, **Yolcu Taşıma**, s. 9.

elde edilecek olan tazminatı anlamsız bir hâle sokmaktadır. Öte yandan bazı hukuk düzenleri donatanın sorumluluğunu sözleşme ile sınırlandırmasına imkân tanınmaktadır²⁸⁵.

1923 Göteborg Konferansı'nda, sigortanın zorunlu tutulmasının yeterli olmayacağı kanaatine varılmıştır. Konferans sırasında, sigorta alanındaki uygulamanın Devletler arasında farklılık göstermesi ve yolcuların taşıma esnasında yeterince korunamaması noktaları üzerinde durulmuştur. Konferans'a ayrıca *Hill* tarafından zorunlu kaza sigortası hakkındaki Taslak sunulmuştur. Taslak, güverte altında taşınan düşük mevkili yolcular ("*steerage*")²⁸⁶ açısından uygulanabilir bulunmuş ancak birinci ve ikinci mevki yolcuları konusunda görüş birliği sağlanamamıştır²⁸⁷. 1927 Amsterdam Konferansı'nda, zorunlu kaza sigortasına ilişkin hükümlerin Alt Komisyon bünyesinde yeniden değerlendirilmesine karar verilmiştir²⁸⁸. *Hill*'in düşüncesi İngiliz gemi malikleri tarafından olumlu karşılanmıştır. Ancak donatanların sorumluluktan muaf tutulması fikri diğer temsilcilerin itirazlarına maruz kalmıştır²⁸⁹. Alt Komisyon'un yaptığı uyarılama sonrası 1930 Anvers Konferansı'na sunulan Taslak'a göre; donatanın²⁹⁰, yolcuların yolculuk sırasındaki ölümlerine veya bedensel zararlarına karşı²⁹¹ sigortalanması gerekmektedir (m. 2)²⁹². Sigorta sözleşmesinin kurulması, hem taşıyan hem de yolcular bakımından zorunlu tutulmuştur (m. 12)²⁹³. Her ne kadar Taslak'ta "kaza

²⁸⁵ Açıklamalar için bkz.: Hill, **a.g.e.**, s. 452-453.

²⁸⁶ Yolcuya konaklama sağlanan gemi kısımlarından en düşük ücretli olanı "*steerage*" olarak anılan kısımdı, bkz.: en.oxforddictionaries.com/ (e.t.: 1/12/2017). Özellikle 19. yy.'da göçmenler ağırlıklı olarak burada yolculuk etmekteydi. Bundan ötürü kelimenin "göçmenleri" tarif edecek şekilde kullanımına sıkça rastlanılmaktadır. Geminin kıçına yakın güverte altındaki bu kısımda yolculuk eden yolculara da, "*steerage passenger*" denilmekteydi. Bu yolcular, yolculuklarını çok daha ağır şartlarda sürdürmekteydi. Örnekler için bkz.: David Killingray / Margarete Lincoln / Nigel Rigby, **Maritime Empires. British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century**, Suffolk: The Boydell Press, 2004, s. 167 vd.

²⁸⁷ 1923 Göteborg Konferansı hakkındaki açıklamalar için bkz.: **The Solicitors' Journal & Weekly Reporter**, Volume: 67, 7/9/1923, s. 861.

²⁸⁸ **A.g.e.**

²⁸⁹ Kender, **1961 Brüksel Konvansiyonu**, s. 714.

²⁹⁰ Taslak'ta yapılan tanıma göre '*shipowner*', bir ücret karşılığında yolcu taşıma sözleşmesi kuran geminin maliki veya çartereridir (m. 1 f. 1 b. (a)).

²⁹¹ Taslak, yolcunun malvarlığına gelen zararları açık bir hükümlerle sigorta sözleşmesinin kapsamı dışında tutmuştur (m. 6).

²⁹² "*Every shipowner shall insure all passengers against all risks of death or personal injury incurred upon the voyage in accordance with Schedule A (1) annexed hereto.*"

²⁹³ "*Insurance against death and personal injury as afore said shall be compulsory for both shipowner and passenger, and neither party shall be at liberty to make any contract exempting himself therefrom. Any contract so made shall be absolutely null and void.*"

sigortası” ifadesi kullanılmamışsa da, öngörülen zorunlu sigortanın bir kaza sigortası şeklinde tasarlandığı görülmektedir²⁹⁴.

Taslak²⁹⁵ uyarınca donatanın kuracağı sigorta sözleşmesi, Taslak’ın Eki’nde yer alan tabloya²⁹⁶ uygun olmak zorundadır. Böylece donatan, sigorta sözleşmesini kurarak sigortacı sıfatını kazanmaktadır. Nitekim sigorta bedelini ödeme yükümlülüğü donatana yüklenmiştir (m. 4)²⁹⁷. Sigorta sözleşmesine konu bir kazaya istinaden donatana karşı açılacak bütün davalarda, ancak Taslak’ta öngörülen sigorta tutarı talep edilebileceği de kaleme alınmıştır (m. 5 f. 1). Bir diğer hükümde, yolcuların üçüncü kişilere karşı sahip oldukları hakların saklı tutulması ve donatanın ödediği sigorta bedeli tutarında yolcuya halef olacağı öngörülmüştür (m. 8 f. 1).

Sigortanın kapsamına; yolcunun kusuru sonucu ortaya çıkanlar da dâhil olmak üzere, tüm kazalar girmektedir (m. 4 f. 1 ve f. 2)²⁹⁸. Ancak zarara doğrudan yolcunun pervasızca hareketi ile sebep olması hâlinde, donatanın bu zararı tazmine ilişkin sorumluluğu tamamen ortadan kalkmaktadır (m. 4 f. 3)²⁹⁹. Ödenecek sigorta bedeli ile ilgili olarak, donatana – bayrağını taşıdığı ülkenin ulusal hukukuna göre sahip olduğu da dâhil olmak üzere – sorumluluğunu sınırlandırma hakkı tanınmamıştır (m. 7).

²⁹⁴ Öğretide de ağırlıklı olarak sigortanın türüne ilişkin bir açıklama getirilmemektedir. Bu sigortayı kaza sigortası olarak tanımlayan eser için bkz.: Yaşar Karayalçın, **Mesuliyet ve Sigorta Hukuku Bakımından Başlıca İşletme Kazaları**, Ankara: Güzel İstanbul Matbaası, 1960, s. 113.

²⁹⁵ Anvers’te Alt Komite tarafından sunulan metin ile *Bisschop* tarafından bu metinde yapılan uyarıların İngilizce ve Fransızca dillerindeki karşılaştırmalı sunumu için bkz.: *Bisschop*, **a.g.e.**, s. 36 vd.

²⁹⁶ Tabloda “ölüm”, “çalışma gücünün %50’den düşük oranda kaybolduğu kalıcı maluliyet” ve “çalışma gücünün %50 veya üzeri oranında kaybolduğu kalıcı sakatlık” hâlleri sıralanmaktadır. Ayrıca geçici maluliyet hâlinde ödenecek ve hafta sayısı üzerinden hesaplanacak olan sigorta bedeli de tabloda yer almaktadır. Ek’in örneği için bkz.: Hill, **a.g.e.**, s. 460. Taslak’a göre; yolcunun, prim farkını bizzat kendisinin ödemesi koşuluyla donatandan daha yüksek bir sigorta bedeli talep etme hakkı da bulunmaktadır (m. 13).

²⁹⁷ “Such insurance shall cover all risks of accident causing the death of, or personal injury to, the passenger, and the shipowner shall pay the amount insured to 1) the passenger, or, in the case of death, 2) to the person nominated in that behalf by the passenger in the policy of insurance or 3) if there be no nominees, to such persons or authority as may be appointed by the national law of the passenger to receive the same.” Donatanın taşıma faaliyetinin yanında sigortacılık da yapacak olması eleştiriye maruz kalmıştır. *Bisschop*, **a.g.e.**, s. 17-18 ve s. 28. Diğer taraftan Taslak, donatanın ödediği sigorta bedeli tutarında üçüncü kişilere rücu hakkını saklı tutmaktadır (m. 8).

²⁹⁸ İlgili hükmün ikinci fıkrası, “Such insurance shall cover all accidents from whatsoever cause, even though caused by negligence or want or reasonable care on the part of the passenger.” şeklinde kaleme alınmıştır.

²⁹⁹ “Notwithstanding the foregoing provisions, the shipowner shall not in any case be liable to indemnify the passenger, or the personal representatives of a deceased passenger, wherever the personal injury or death are directly caused by the wilful misconduct of the passenger.”

Bu süreçte *W.R. Bisschop*³⁰⁰ tarafından *Hill* Taslağı üzerinde değişiklikler yapılarak yeni bir metin ("*Bisschop* Taslağı") daha hazırlanmıştır. Hazırlanan metinde, zorunlu kaza sigortasına ilişkin hükümlere yer verilmemiştir³⁰¹. Bunların yerini, donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümler almıştır. Taslak'ta donatan; kendisinin, adamlarının veya yolcunun kusurundan bağımsız bir şekilde meydana gelen kaza sonucu ortaya çıkan zararlardan sorumlu tutulmaktadır (*Bisschop* Taslağı m. 2)³⁰². Sorumluluğun doğmadığı hâl; *Hill* Taslağı'nda olduğu gibi, kazanın yolcunun pervasızca hareketi sonucu meydana gelmesidir.

1930 Anvers Konferansı'nın sonunda; zorunlu kaza sigortasının, yolcuların uğradıkları bedensel zararların karşılanması bakımından doğru bir çözüm olmayacağı sonucuna varılmıştır³⁰³. Öte yandan *Bisschop* Taslağı'nın donatanlar üzerinde makul olmayacak derecede ağır bir yük getireceğine kanaat getirilmiştir. Böylece her iki Taslak üzerinde de uzlaşma sağlanamamıştır. 1939'da yapılması planlanan Hamburg Konferansı'nın da gerçekleştirilememesiyle, çalışmalar sekteye uğramıştır³⁰⁴.

3. 1961 ile 1967 Brüksel Sözleşmeleri

1939 Hamburg Konferansı'nın yapılamamasından sonra, yolcu taşımalarının tekrar gündeme gelmesi için 1951 Napoli Konferansı'nın beklenmesi gerekmiştir. Taşıyanın yolculara karşı olan sorumluluğu hakkında bir Milletlerarası Sözleşme'nin hazırlanması, Konferans sırasında İtalyan temsilci tarafından gündeme getirilmiştir³⁰⁵. Konferans'ta, Sözleşme'nin hazırlanması konusunda çalışmak üzere CMI Daimi Bürosu ("*Bureau Permanent*") tarafından bir Alt Komisyon kurulmasına karar verilmiştir³⁰⁶. Alt Komisyon'un çalışmasını takiben³⁰⁷, 1954 yılında Brighton'da

³⁰⁰ *Willem Roosegaarde Bisschop*, LL.D. 1927 Amsterdam Konferansı'nın yapıldığı sırada İngiliz Delegasyonu'nun bir üyesidir, bkz.: *Bisschop*, **a.g.e.**, s. 10.

³⁰¹ Bkz.: **A.g.e.**, s. 36 vd.

³⁰² Böylece donatanın kusursuz sorumlu olduğundan bahsedilecektir.

³⁰³ *Androulidakis-Dimitradis*, **a.g.e.**, s. 213-214. Delegasyon üyeleri ayrıca, kendi parlamentolarının böyle bir düzenlemeyi onaylamayacaklarını belirtmiştir. *Deloukas*, **a.g.e.**, s. 50.

³⁰⁴ *Androulidakis-Dimitradis*, **a.g.e.**, s. 214.

³⁰⁵ Temsilcinin açıklamaları için bkz.: **Naples Conference 1951**, s. 159 vd. Ayrıca öneriyi yapan İtalyan temsilci, zorunlu sorumluluk sigortasının kabul edilmesinin mümkün gözükmediğini belirtmiş, buna karşılık gelecekte söz konusu sigortanın kaçınılmaz bir şekilde öngörüleceğini ifade etmiştir, bkz.: **A.g.e.**, s. 159.

³⁰⁶ **A.g.e.**, s. 376.

³⁰⁷ Alt Komisyon, çalışmasına *Association Française du Droit Maritime* tarafından sunulan bir metin üzerinde başlamıştır. *Androulidakis-Dimitradis*, **a.g.e.**, s. 220.

yapılan CMI toplantısında Taslak Komisyonu tarafından bir rapor sunulmuştur³⁰⁸. Buradaki toplantıda alınan kararlardan sonra, Komisyon Anvers'te bir kez daha bir araya gelmiş ve 1955 Madrid Konferansı'na sunulmak üzere bir Taslak hazırlanmıştır³⁰⁹. Taslak'a göre, taşıyanın kusursuz sorumluluğu bulunmaktadır (m. 3). Yolcuların ölümü veya uğradığı bedensel zararın yanında bagaj zararları da Taslak'ın kapsamına alınmıştır (m. 4). Taşıyanın bu iki zarar türünden sorumluluğunu ortadan kaldıran hâller de ayrı fıkralarda düzenlenmiştir (m. 5)³¹⁰. Taşıyanın sorumluluğunun sınırı da Taslak metninde yer almaktadır (m. 7).

Brighton'da ve Madrid'de üzerinde çalışılan Taslak, eleştiriye uğramıştır. ABD, Brighton'daki toplantıda yolcuların yeterince korunmadığını ileri sürmüştür. Birleşik Krallık ise, kendi uyruğundaki taşıyanların hâlihazırda sahip oldukları sözleşme özgürlüğünden dolayı bir Milletlerarası Sözleşme'ye karşı olduklarını bildirmiştir³¹¹. Ayrıca Danimarka Konferansı'na zorunlu sorumluluk sigortası ile ilgili bir öneri sunmuştur³¹².

Madrid'de gerçekleştirilen Konferans'tan sonra 1957 yılında Brüksel'de yapılan Diplomatik Konferans'ta çalışmalara devam edilmiştir. Konferans sırasında, 25/8/1924 tarihinde Brüksel'de kabul edilen Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme ("1924 Brüksel Sözleşmesi")³¹³ ile 1929 Varşova Sözleşmesi'nden hangisinin göz önünde tutulması gerektiği tartışma konusu

³⁰⁸ **Madrid Conference – Preliminary Reports**, s. 201 vd.

³⁰⁹ **A.g.e.**, s. 233 vd. 1955 yılında Roma'da yapılan *L'Institut international pour l'unification du droit privé* ("UNIDROIT") toplantısında hazırlanan Rapor'da verilen tavsiyeler, 1955 Madrid Konferansı'nda ve 1955 Lahey Protokolü'nün hazırlanması sırasında dikkate alınmıştır. Hazırlanan rapor tüm taşıma türlerini ele almıştır. Mario Mateucci, "Activities of the International Institute for Unification of Private Law (1953-1955)", **Unification de Droit / Unification of Law**, Volume: 4, 1956, s. 55. Rapor'un İngilizce ve Fransızca metinleri için bkz.: "Report of the Study Group on the Liability of the Carrier for Damage Sustained by Passengers to their Person" ("1955 UNIDROIT Raporu"), "A Survey of the Achievements of Unification Part II: Unification of Law in the World: Chapter I", **Unification of Law**, Volume: 4, 1956, s. 206 vd.

³¹⁰ İlgili düzenleme, 1924 Brüksel Sözleşmesi m. 4 esas alınarak kaleme alınmıştır. **Madrid Conference – Preliminary Reports**, s. 237. Hükmün ilk fıkrasına göre; taşıyanın yolculuğun başlangıcına kadar gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü bulunmaktadır. Taşıyanın sorumluluğu, gerekli özen yükümlülüğünü gösterdiğini ispatlaması durumunda ortadan kalkmaktadır (m. 5 f. 1). 1924 Brüksel Sözleşmesi m. 4 f. 1'den aktarılan bu hüküm, TTK m. 1141'de de yer almaktadır. Ayrıca f. 2'de bentler hâlinde sayılan nedensellik bağımlı kesen hâllerin zarara sebep olması durumunda da taşıyan zararlardan sorumlu tutulmamaktadır (f. 2). Bu hüküm de büyük ölçüde 1924 Brüksel Sözleşmesi m. 4 f. 2 ile TTK m. 1182'de tekrar etmektedir.

³¹¹ Androulidakis-Dimitradis, **a.g.e.**, s. 222.

³¹² Deloukas, **a.g.e.**, s. 59.

³¹³ *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*.

hâline gelmiştir. Buna karşılık İngiliz temsilci, taşıyanın kusur sorumluluğunun kabul edilmesi ve zarar görenin bu kusuru ispatlaması gerektiğini iddia etmiştir. İngiliz temsilcinin çıktığı diğer bir husus da, sorumluluk sınırının Sözleşme’de düzenlenmesi fikri olmuştur³¹⁴.

1957 Brüksel Konferansı’ndan sonra; 29/4/1961 tarihinde Brüksel’de toplanan Diplomatik Konferans’ta, Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme (“1961 Brüksel Sözleşmesi”)³¹⁵ kabul edilmiştir. Sözleşme, büyük ölçüde 1957’deki Konferans sonrasında kabul edilen metinde yer alan hükümleri içermektedir³¹⁶. 1955 Madrid Konferansı’nda kabul edilen kusursuz sorumluluk esasının yerini, 1961 Brüksel Sözleşmesi’nde kusur sorumluluğu almıştır (m. 4 f. 1)³¹⁷. Kusuru ispat yükünün ise yolcuya ait olduğu kabul edilmiştir (m. 4 f. 3). İngiliz Hukuku temel alınarak kusur sorumluluğuna yer verilmesine rağmen; bu hukuk sisteminden farklı olarak, bazı hâller için kusur karinesi kabul edilmiştir³¹⁸. Bunlar; batma, çatma, karaya oturma, infilak ve yangındır (m 4 f. 2)³¹⁹. Zararın sayılan hâller sonucunda ortaya çıkması durumunda, taşıyanın sorumluluktan kurtulmak için kusurunun bulunmadığını ispatlaması gerekmektedir. Sözleşme’deki sorumluluk sınırının miktarına ve bu sınırın ortadan kalkma şartlarına ilişkin hükümler, 1955 Lahey Protokolü’nden³²⁰ aktarılmıştır (m. 6)³²¹.

1907-1961 tarihleri arasında CMI tarafından düzenlenen on dört Konferans’tan iki tanesi, birer Milletlerarası Sözleşme’nin kabul edilmesi ile sonuçlanmıştır³²².

³¹⁴ Açıklamalar için bkz.: Kender, **1961 Brüksel Konvansiyonu**, s. 720-721.

³¹⁵ *International convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea*. Sözleşme’nin İngilizce tam metni için: treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201411/volume-1411-I-23623-English.pdf (e.t.: 1/12/2017).

³¹⁶ 1961 Brüksel Konferansı sırasında İngiliz temsilci, sorumluluk sınırının öngörülmesine karşı olan itirazlarını sürdürmüştür. İtirazlara karşı getirilen çözüm, ulusal hukuk düzenlemelerinde daha yüksek bir sınır öngörülmesi olanağı tanınması olmuştur. Kender, **1961 Brüksel Konvansiyonu**, s. 722.

³¹⁷ **A.g.e.**, s. 733-734. İngiliz temsilciler, 1957 Konferansı’na kusur sorumluluğunun kabul edilmesini önermiş ve Konferans’a bu görüş ağırlığını koymuştur. **A.g.e.**, s. 721.

³¹⁸ **A.g.e.**, s. 732.

³¹⁹ **A.g.e.**, s. 730.

³²⁰ Hava taşımalarını düzenleyen 1929 Varşova Sözleşmesi’ni değiştiren 1955 Lahey Protokolü hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda I.B.1.a.aa.aaa.

³²¹ **A.g.e.**, s. 734-735; Androulidakis-Dimitradis, **a.g.e.**, s. 223. Buna göre, taşıyanın sorumluluğu 250.000 Frank (“*Francs Poincaré*”) ile sınırlıdır. Bu birimin karşılığı, 900 milyem ayarında 65.5 miligram altının değeridir. Ayrıca bkz.: **1955 UNIDROIT Raporu**.

³²² Bu konferanslar sırasıyla; 1907 Venedik, 1909 Bremen, 1911 Paris, 1921 Anvers, 1923 Göteborg, 1924 Paris Komisyonu, 1925 Cenova, 1926 Anvers Komisyonu, 1927 Amsterdam, 1930 Anvers, 1939 Hamburg (gerçekleştirilememiştir), 1951 Napoli, 1954 Brighton, 1957 Brüksel, 1961 Brüksel

Bunlardan ilki 10/10/1957 tarihinde Brüksel’de kabul edilen Kaçak Yolcular Hakkında Milletlerarası Sözleşme’dir³²³. Ancak Sözleşme yürürlüğe girmemiştir. 1961 Brüksel Sözleşmesi ise, deniz yolu ile yolcu taşımaya ilişkin yürürlüğe giren ilk milletlerarası düzenleme olmuştur.

1955 Madrid Taslağı’nda hem yolcuların bedensel zararı hem de bagaj zararı yer almasına karşın, 1961 Brüksel Sözleşmesi hazırlanırken bu fikir kabul görmemiştir³²⁴. Sonuç olarak; Sözleşme’nin kapsamı, yolcuların ölümü veya bedensel zarara uğramasından doğan sorumluluk ile sınırlı tutulmuştur. Buna karşılık bagaj zararlarını kapsayan yeni bir Milletlerarası Sözleşme’nin hazırlanacağını işareti verilmiştir³²⁵. Nihayetinde yolcuların uğradıkları bagaj zararları, 27/5/1967 tarihinde kabul edilen Deniz Yolu ile Bagaj Taşınması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (“1967 Brüksel Sözleşmesi”)³²⁶ ile bir Milletlerarası Sözleşme’nin konusu hâline gelmiştir.

Tüm bu gelişmelere rağmen, her iki Milletlerarası Sözleşme de hedefledikleri amaca ulaşamamış, deniz yolu ile yolcu taşıma kuralları açısından milletlerarası alanda yeknesaklık sağlanamamıştır³²⁷. Başarısızlığına rağmen 1961 Brüksel Sözleşmesi, hem bu alanda yürürlüğe girmiş ilk Milletlerarası Sözleşme olması, hem de 2002 Atina Sözleşmesi’nde öngörülen hükümlerin bir kısmının kaynağı olması bakımından önem arz etmektedir³²⁸.

Konferansları’dır. Androulidakis-Dimitradis, **a.g.e.**, s. 201, dn. 18. (Atıf yapılan eserde 1930 Anvers Konferansı’nın tarihi, bir yanlışlık sonucu 1920 olarak yazılmıştır).

³²³ *The International Convention relating to Stowaways*.

³²⁴ Başta İngiltere olmak üzere denizcilik alanında gelişmiş ülkelerin 1961 Brüksel Sözleşmesi’ne taraf olmama gerekçesi olarak, Sözleşme’de bagaj zararına ilişkin hükümlere yer verilmemesi gösterilmektedir, bkz.: Rolf Herber, **Seehandelsrecht**, 2. Auflage, Berlin: De Gruyter, 2016, s. 357.

³²⁵ Ward O’Neill, “The CMI Draft Convention Relating to Carriage by Sea of Passengers and Their Luggage”, **The Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 1, Issue: 1, 1969, s. 108.

³²⁶ *International convention for the unification of certain rules relating to carriage of passenger luggage by sea*.

³²⁷ 1961 Brüksel Sözleşmesi 4/7/1965 tarihinde yürürlüğe girmiş fakat Sözleşme’ye sadece 11 Devlet taraf olmuştur. Bu Devletler arasında denizcilikte gelişmiş sayılabilecek tek Devlet Fransa’dır. (Fransa hakkında Sözleşme’nin yürürlük tarihi 3/12/1976’dır). Yürürlüğe girmeyen 1967 Brüksel Sözleşmesi’ne yalnızca Küba ile Cezayir’in taraf olmuştur. Verilen bilgiler için bkz.: M. N. Tsimplis, “Liability in Respect of Passenger Claims and Its Limitation”, **Journal of International Maritime Law**, Volume: 15, Issue: 2, 2009, s. 126, dn. 7.

³²⁸ Norman A. Martínez Gutiérrez, **Limitation of Liability in International Maritime Conventions (“Limitation of Liability”)**, Oxon / New York: Routledge, 2011, s. 116.

B. 1974 Atina Sözleşmesi ve Protokolleri

1. 1974 Atina Sözleşmesi

1961 ve 1967’de kabul edilen Milletlerarası Sözleşme’lerden her ikisinin başarısızlığa uğraması, yolcuların maruz kaldıkları bedensel zararlar ile bagaj zararlarını bir arada düzenleyen yeni bir Milletlerarası Sözleşme’nin hazırlanmasına sebebiyet vermiştir. CMI tarafından kurulan bir Alt Komisyon, Sözleşmeler’in yarattıkları sorunlar hakkında farklı ülkelerdeki deniz hukuku kuruluşlarından rapor istemiştir. 18 ülkeden gelen raporlarda ağırlıklı olarak yeni bir Sözleşme’nin hazırlanması önerilmiştir. 1961 ile 1967 Brüksel Sözleşmeleri’nde değişiklik getirilmesine ise sıcak bakılmamıştır³²⁹. 1969’da toplanan Tokyo Konferansı’na da bu görüş ağırlığını koymuştur³³⁰.

Yolcu ve bagaj taşımaları ile ilgili hükümleri bir arada içeren yeni bir Milletlerarası Sözleşme’nin kabul edilmesi amacıyla yapılan ilk çalışmalar neticesinde, 1969 Tokyo Konferansı’nda CMI tarafından bir Taslak (“1969 Tokyo Taslağı”)³³¹ hazırlanmıştır. Hazırlanan metnin ulusal hukuk düzenlemeleriyle uyumunun sağlanması için IMO tarafından kurulan Hukuk Komitesi de bir ek çalışmada bulunmuştur. Anılan çalışmanın ardından, aynı kuruluşun 15/11/1971 tarihli ve A. 248 (VII) sayılı Konsey Toplantısı kararı ile hazırlanan metnin bir Milletlerarası Sözleşme hâline getirilmesine karar verilmiştir³³².

³²⁹ Açıklamalar için bkz.: O’Neill, **a.g.e.**, s. 107. Tek bir metnin var olması gerektiği, bazı Devletler tarafından 1967 Brüksel Konferansı’nda dahi savunulmuştur. **a.g.e.**, s. 108.

³³⁰ 1969 Tokyo Konferansı sırasında İngiliz, Belçikalı ve Hollandalı temsilciler 1961 Brüksel Sözleşmesi’ni değiştiren bir protokolün kabul edilmesini önermişlerdir. **a.g.e.**, s. 111.

³³¹ *The CMI International Draft Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage by Sea of Pasengers and Their Luggage*. Metin için bkz.: “International Draft Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage by Sea of Pasengers and Their Luggage” (“1969 Tokyo Draft”), **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 1, Issue: 3, 1970, s. 513-523.

³³² Can, **Yolcu Taşıma**, s. 11. 1974 Atina Konferansı’na IMO tarafından sunulan Taslak metni için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4**, Observations and Proposals by Governments on the Draft Articles for an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Part I, General Comments, 4 November 1974, s. 4 vd.

Atina’da toplanan Otuz İkinci Diplomatik Konferans’ın (“1974 Atina Konferansı”) sonunda, 1974 Atina Sözleşmesi kabul edilmiştir. Sözleşme, milletlerarası hukukta 28/4/1987 tarihinde yürürlüğe girmiştir³³³.

1974 Atina Sözleşmesi’ne taraf olan Devlet sayısı 25’tir³³⁴. Taraf Devlet sayısı beklenenden düşük olmasına karşın; taraf olmayan bazı Devletler, Sözleşme hükümlerini iç hukuklarına aktarmayı tercih etmiştir. Söz gelimi Almanya, 1986 yılında gerçekleştirilen reform (“1986 Reformu”) ile bu yola başvurmuştur³³⁵. 2013 yılında gerçekleştirilen yeni bir reform sonucu; söz konusu hükümler yerini aşağıda açıklanacak olan AB mevzuatına bırakmıştır³³⁶. Kanada, 2001 tarihli *Marine Liability Act*’e³³⁷ 1990 Protokolü³³⁸ ile değişik 1974 Atina Sözleşmesi hükümlerini aktarmıştır. Sözleşme’ye taraf olmadan Sözleşme hükümlerini iç hukukuna aktaran Devletler’e diğer örnekler; İskandinav Devletleri, Fransa, Hollanda, Çin ve Vietnam’dır³³⁹. Sayılan Devletler arasında yer alan Norveç, İsveç, Danimarka, Hollanda ve Fransa an itibarıyla 2002 Atina Sözleşmesi’ne taraf bulunmaktadır. Ayrıca İsveç, Norveç ve Hollanda; 2002 Atina Sözleşme hükümlerini iç hukuklarına da aktarmıştır³⁴⁰. Ne var

³³³ Sözleşme’nin yürürlüğe girme tarihi; on Devletin onaylama, kabul, tasvip veya katılma evrakını tevdiini takip eden doksanıncı gündür (m. 24).

³³⁴ Bu sayı, 11 Devlet’in 2002 Protokolü’ne taraf olduğu tarihten itibaren geçerli olmak üzere 1974 Atina Sözleşmesi’ne taraf olmaktan çıkması sonrasındaki sayıdır. Sözleşme’ye taraf olmaya devam eden Devletler, dünya ticari gemi tonajının % 32,19’unu oluşturmaktadır. IMO, **Status of Conventions**, s. 317.

³³⁵ 1986 Reformu ile bazı hükümler yürürlükten kaldırılmış, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi hükümleri tek bir maddede toplanmıştır. Almanya’nın Sözleşme’ye taraf olmamasının nedeni ise, sorumluluk sınırının Almanya’daki bir federe bölge tarafından düşük bulunmasıdır. Açıklamalar için bkz.: Herber, **a.g.e.**, s. 356-357. Ayrıca Alman Hukuku’nda yaşanan gelişmeler, 6102 sayılı TTK’nın hazırlık aşamasında göz önünde tutulmuştur. Konu hakkında bilgi için bkz.: Kerim Atamer, “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi” (“Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXIV, Sayı: 3, 2008, s. 113.

³³⁶ Konu hakkında bilgi için bkz.: Herber, **a.g.e.**, s. 358 vd. AB’de kabul edilen 392/2009 sayılı Tüzük hakkında bkz.: Aşağıda II.B.3.

³³⁷ Kanun’un orijinal metni için bkz.: laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/M-0.7/ (e.t.: 1/12/2017). Sözleşme hükümleri aktarılırken Kanada Hukuku’na uygun hâle getirilmiştir. Söz gelimi, gemi tanımındaki “suda hareket edebilir olma” koşulu ortadan kaldırılmış, taşıma sözleşmesi tanımında taşımanın “su yolu” ile yapılması (“*carriage by water*”) öngörülmesi ve taşıyanın sorumluluk sınırları değiştirilmiştir. Kanada Hukuku’n çerçevesinde deniz yolu ile yolcu taşımaları hakkında bilgi için bkz.: Aldo Chircop / William Moreira / Hugh Kindred / Edgar Gold, **Canadian Maritime Law**, Second Edition, Toronto: Irwin Law Inc., 2016, s. 657 vd.

³³⁸ 1990 Protokolü hakkında bir alt başlıkta bilgi verilecektir.

³³⁹ Walter Müller, “Passengers Carried by Sea: Should the Athens Convention 1974 be Modified and Adapted to the Liability Regime in Air-Law”, **CMI Yearbook 2000**, s. 666; Barış Soyer, “Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea 1974” (“Sundry Considerations”), **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 33, Issue: 4, 2002, s. 519, dn. 1.

³⁴⁰ İsveç hakkında bilgi için bkz.: Hugo Tiberger / Johan Schelin, **Transport Law in Sweden**, International Encyclopaedia of Laws / Transport Law, Second Edition, Alphen aan den Rijn: Kluwer

ki tüm AB Üyesi Devletler bakımından, Almanya örneğinde belirtildiği üzere, 2002 Atina Sözleşmesi'nden aktarılan AB mevzuatı hükümleri yürürlük kazanmıştır.

Son olarak belirtilmelidir ki; uygulamada, 1974 Atina Sözleşmesi'ne Taraf Devlet uyruğundaki donatanlar yolcu taşıma sözleşmelerine Sözleşme hükümlerini aktarma yoluna da başvurmuştur³⁴¹.

2. 1976 ve 1990 Protokolleri

1974 Atina Sözleşmesi'nde yer alan sorumluluk sınırlarını düzenlemek üzere, 2002 Protokolü'nden öncesinde, kabul edilen iki Protokol bulunmaktadır. Bunlardan ilki, 19/11/1976 tarihinde Londra'da kabul edilen ve 30/3/1989 tarihinde yürürlüğe giren Protokol'dür ("1976 Protokolü")³⁴². Protokol'e 17 Devlet taraf bulunmaktadır³⁴³. Sözleşme hükümlerine değişiklik getiren ikinci Protokol'ün ("1990 Protokolü")³⁴⁴. kabul tarihi 30/03/1990'dır. Protokol'ün kabul edilme tarihi, 1976 Protokolü'nün yürürlüğe girmesinden çok kısa bir süre sonrasına denk gelmektedir. Yeni bir Protokol'ün kabul edilme ihtiyacı, Sözleşme'nin yürürlüğe girdiği 1987 yılına kadar geçen sürede yaşanan enflasyon sonucunda sorumluluk sınırlarının değerlerini yitirmeleri ile ortaya çıkmıştır³⁴⁵. Ancak 1990 Protokolü milletlerarası hukukta yürürlük kazanmamıştır³⁴⁶. Sonuç olarak, her iki Protokol de sorumluluk sınırı konusunda kalıcı bir çözüm getirememiştir.

Law International, 2016, s. 110; Norveç hakkında bilgi için bkz.: Thor Falkanger / Hans Jacob Bull, "Part II. Maritime Law", **Transport Law in Norway**, International Encyclopaedia of Laws / Transport Law, Second Edition, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2016, s. 156 vd.

³⁴¹ Flavia Cristina Pompa Mellilo Silva, **The 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and the 2002 Protocol: A study concerning the Shipowner's right to Limitation of Liability**, Master thesis, Oslo: University of Oslo, 2005, s. 6.

³⁴² *Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*. Protokol'ün İngilizce tam metni için:

www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/palprot-1976.xml (e.t.: 1/12/2017).

³⁴³ Bu sayı, 9 Devlet'in 2002 Protokolü'ne taraf olduğu tarihten itibaren geçerli olmak üzere 1976 Protokolü'ne taraf olmaktan çıkması sonrasındaki sayıdır. Taraf olmaya devam eden Devletler, dünya ticari gemi tonajının % 31,91'ini oluşturmaktadır. Bkz.: IMO, **Status of Conventions**, s. 321.

³⁴⁴ *Protocol of 1990 to amend the 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*. Protokol'ün İngilizce tam metni için:

www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/pal-prot.xml (e.t.: 1/12/2017).

³⁴⁵ Lewins, **a.g.e.**, s. 86.

³⁴⁶ Protokol'e 6 Devlet taraf olmuştur. Bunlardan 3 tanesi 2002 Protokolü'ne de taraf olduklarından 1990 Protokolü'ne taraf olmaktan çıkmıştır. Bugün itibarıyla taraf olmaya devam eden 3 Devlet dünya ticari gemi tonajının % 0,24'ünü oluşturmaktadır. Bkz.: IMO, **Status of Conventions**, s. 326.

3. 2002 Protokolü

2002 Protokolü'nün hazırlanması konusunda ilk adım 1996 yılında atılmıştır³⁴⁷. 1974 Atina Sözleşmesi'ne değişiklik getirme fikrini tetikleyen, yolcuların uğradıkları zararlara karşı mali güvence temin edilmesi hakkında bir çalışma yürütülmesi fikri olmuştur³⁴⁸. Diğer taraftan Avrupa'da bu dönem içerisinde çok sayıda can kaybının yaşandığı yolcu gemisi kazaları meydana gelmiştir³⁴⁹. Zaman içerisinde büyük yolcu gemisi ("cruiser") sayısında yaşanan artış ve gemilerin yolcu kapasitesinin yükselmesi, IMO'nun yolcu taşımaları hakkında yeniden harekete geçmesinde rol oynamıştır³⁵⁰. Yine bu dönemde kabul edilen hava taşımalarına ilişkin 1999 Montreal Sözleşmesi hükümleri de, yapılan hazırlıkların içeriğinin şekillenmesinde etkili olmuştur³⁵¹. 1974 Atina Sözleşmesi'nde öngörülen sorumluluk sınırlarının düşük bulunması ve daha sonra kabul edilen Protokoller'in yaygın bir kabul görmemesi, 2002 Protokolü'nün hazırlanmasına yol açan bir diğer etkidir³⁵².

Yapılan çalışmalar neticesinde hazırlanan 2002 Protokolü'nün kabul edildiği tarih 1/11/2002'dir. Protokol 23/4/2014 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Protokol'e an itibarıyla taraf bulunan Devlet sayısı 29'dur³⁵³. Protokol'ün 15. maddesinde; Sözleşme'nin ilgili Protokol ile değişik hâlinin, "2002 Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi" olarak anılacağı belirtilmektedir

³⁴⁷ 2002 Protokolü'nün hazırlık süreci hakkında bilgi için bkz.: Erik Røsæg, "News under the Athens Sun – New Principles and Lost Opportunities of the Athens Convention 2002" ("News under the Athens Sun"), **Scandinavian Studies in Law**, Volume: 46, 2004, s. 155 vd.; Soyer, **Sundry Considerations**, s. 519 vd.; Didem Algantürk, "Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler" ("Atina Konvansiyonu"), **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: VII, Sayı: 1-2, 2003, s. 583-584.

³⁴⁸ Soyer, **Sundry Considerations**, s. 519-520; Algantürk; **Atina Konvansiyonu**, s. 583. IMO Hukuk Komitesi, gemiler için öngörülen tüm sorumluluk sigortalarını bir arada kapsayacak bir projeye girişmesine rağmen, çalışmanın kapsamını daha sonra yolcu taşımaları ile sınırlandırmıştır. Røsæg, **Carriage of Passengers**, s. 379.

³⁴⁹ "Scandinavian Star" ve "Herald of Free Enterprise" gemilerinin geçirdiği kazalar konu hakkında sunulan örnekler arasındadır, bkz.: Røsæg, **Carriage of Passengers**, s. 378-379. Bunların yanında sunulan örnekler, "Estonia" (1994), "Iohan" (1996) ve "Express Samina" (2000) kazalarıdır. Jasenko Marin, "Rights of Passengers Carried by Sea in the Case of Accidents", s. 1. Makalenin linki için bkz.: www.pravo.unizg.hr/download/repository/RIHTS_OF_PASSENGERS_CARRIED_BY_SEA_IN_THE_CASE_OF_ACCIDENTS_%28Conference_Proceedings%2C_11th_International_Conference_on_Transport_Science%29.pdf (e.t.: 1/12/2017).

³⁵⁰ Chircop / Moreira / Kindred / Gold, **a.g.e.**, s. 677.

³⁵¹ Soyer, **Sundry Considerations**, s. 520.

³⁵² Aleka Mandaraka-Sheppard, **Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities**, Third Edition, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2013, s. 793.

³⁵³ IMO, **Status of Conventions**, s. 329. Belgenin güncel hâlinde Taraf Devletler'in dünya ticari gemi tonajındaki yüzdesine ilişkin bir bilgi yer almamaktadır. Ayrıca Taraf Devletler'in yer aldığı listede 29 Devlet sıralanmasına karşın, Taraf Devlet sayısı 28 olarak belirtilmiştir.

(Çalışmada Sözleşme'nin bu hâli, "2002 Atina Sözleşmesi" olarak anılacaktır). Ayrıca 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olunması için 1974 Atina Sözleşmesi ile 1976 ve 1990 Protokolleri'nden çekilmiş olunması gerekmektedir (m. 17).

6102 sayılı TTK'nın hazırlanması sırasında, m. 1247 – 1271 arasında yer alan 'deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi' hükümleri 2002 Atina Sözleşmesi esas alınarak hazırlanmıştır³⁵⁴. Buna ek olarak, Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olma çalışmaları iç hukukta başlatılmıştır. Zira yakın bir geçmişte; 6990 sayılı 1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun ("6990 sayılı Kanun")³⁵⁵ kabul edilmiştir³⁵⁶.

Bir diğer önemli gelişme, AB'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olması ile gerçekleşmiştir³⁵⁷. Bu taraf olma işlemi sonucunda, Sözleşme'ye Taraf Devlet mahkemeleri tarafından verilen kararların AB sınırları içerisinde tanınması ve tenfizinin yolu açılmaktadır³⁵⁸. Diğer taraftan Sözleşme hükümleri, 23/4/2009 tarihli ve 392/2009 sayılı Yolcu Taşıyanların Kazalar Hâlinde Sorumluluğu Hakkında Tüzük

³⁵⁴ TTK'da yer alan 1247 ilâ 1271 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar'da izlenen bu amaç şu şekilde ifade edilmiştir: "*Tasarının deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümleri hazırlanırken Alman Kanun Koyucunun tercih ettiği sistem izlenerek milletlerarası kuralların iç hukuka işlenmesi yolu benimsenmiştir. Bu amaçla, Alm. TK.'daki revizyonda dikkate alınan 1974 Atina Sözleşmesinin 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.*" 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerinin TTK'ya aktarılması hakkında bilgi için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 103 vd.; Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 255-260.

³⁵⁵ Resmî Gazete Tarihi: 3/4/2017, Sayısı: 30027.

³⁵⁶ Protokol'ün resmî çevirisi için bkz.: TBMM, **1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/470) ve Dışişleri Komisyonu Raporu ("1/470 sayılı Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporu")**, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 152, s. 27 vd. İlgili Kanun'un tasarı metninde 1974 Atina Sözleşmesi hükümlerine de yer verilmiştir. Sözleşme'nin Tasarı'da yer verilen Türkçe çevirisi için bkz.: TBMM, **1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı**, Esas Numarası: 1/470, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1.

³⁵⁷ Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları'nın Sözleşme'ye taraf olması, 2002 Protokolü m. 19 ile düzenlenmektedir. Ancak bunlar Taraf Devlet sayısına dâhil edilmemektedir (f. 3). Ayrıca 12/12/2011 tarihli AB Konseyi kararında (*Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, with the exception of Articles 10 and 11 thereof (2012/22/EU)*) AB Üyesi Devletler'in, 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olmak için gerekli adımları atması istenmiştir. Kararın linki için bkz.: eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012D0022&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

³⁵⁸ Konu hakkında AB tarafından yapılan bildirim için bkz.: IMO, **Status of Conventions**, s. 331.

(“392/2009 sayılı Tüzük”)³⁵⁹ ile AB Hukuku’na aktarılmıştır. Tüzük 31/12/2012 tarihinde yürürlük kazanmıştır³⁶⁰.

C. 2002 Atina Sözleşmesi’ne taraf olunması ile uygulanacak kanunlar ihtilafı kuralları

1. Türk Hukuku’nda

Türkiye’nin 2002 Atina Sözleşmesi’ne taraf olması, Anayasa (“AY”) m. 90 f. 5 ile 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (“MÖHUK”)³⁶¹ m. 1 f. 2 uyarınca Sözleşme hükümlerinin doğrudan uygulanması sonucunu doğuracaktır³⁶². Sözleşme ayrıca, kapsamına giren zararların tazmini amacıyla taşıyana ya da fiilî taşıyana yöneltilen istemlerin yalnızca Sözleşme hükümlerine tâbi olacağını öngörmektedir (m. 14)³⁶³. Sözleşme’nin uygulanması için milletlerarası taşımanın varlığını aradığından, bu olasılıkta yabancılık unsuru şartı her

³⁵⁹ *Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents.* Tüzük’ün İngilizce tam metni için bkz.: eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0392&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

³⁶⁰ Tüzük hakkında bilgi için bkz.: Erik Røsæg, “The Athens Convention on Passenger Liability and the EU” (“The Athens Convention and the EU”), **The Hamburg Lectures on Maritime Law Affairs 2007 & 2008**, Jürgen Basedow / Ulrich Magnus / Rüdiger Wolfrum (Editors), Berlin / Heidelberg: Springer-Verlag, 2010, s. 55 vd.; Massimiliano Piras, “International Recent Developments: European Union–Maritime Passenger Transport”, **Tulane Maritime Law Journal**, Volume: 36, Issue: 2, 2012, s. 627 vd.; Norman A. Martínez Gutiérrez, “New European rules on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents” (“European Rules”), **The Journal of International Maritime Law**, Volume: 18, Issue: 1-2, 2012, s. 293 vd.; David Testa, “Liability and Insurance for the Carriage of Passengers by Sea under Regulation 392/2009: Providing a Lifeline to the Cruise Industry and Ensuring Proper Compensation for Passengers in the Event of Accidents”, **ELSA Malta Law Review**, Edition: III, 2013, s. 142 vd.; Petra Amižić Jelovčić, “Rights of Passengers in Maritime Carriage – European Legislation”, **Scientific Cooperations International Journal of Law and Politics**, Volume: 1, Issue: 1, 2015, s. 53 vd.; Axel Luttenberger, “Enhancing the European Passengers Rights when Travelling by Water.” **16th International Conference on Transport Science-ICTS 2013 Maritime, Transport and Logistic Science-Conference proceedings-Portorož, Slovenia**, Volume: 1, No: 1, 2013, s. 220 vd.; Mirosław H. Koziński, “Odpowiedzialność Cywilna Morskiego Przewoźnika Pasażerów Według Prawa Unii Europejskiej”, **Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej W Gdyni**, nr. 25, 2010, s. 19 vd.; Dorota Ambrożuk, “Kształtowanie się Europejskiego Prawa Przewozu Osób”, **Research Papers of Wrocław University of Economics**, nr. 362, 2014, s. 11 vd.

³⁶¹ Resmî Gazete Tarihi: 27/11/2007, Sayısı: 26728.

³⁶² Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 120. Söz gelimi; taşıyanın, yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğramasından doğan sorumluluğunu konu alan bir sigorta sözleşmesi kurması zorunluluğu, hem 2002 Atina Sözleşmesi m. 4bis’te, hem de TTK m. 1259’da yer almaktadır. Buna karşılık TTK m. 1259’a, 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4’ün yalnızca birinci ile on ikinci fıkraları aktarılmıştır. Bu nedenle zorunlu sorumluluk sigortası bakımından dâhi 2002 Atina Sözleşmesi veya TTK hükümlerinin uygulanması durumlarında, başvurulacak hükümlerin içerikleri birbirleriyle tamamen örtüşmemektedir.

³⁶³ TTK m. 1268, 2002 Atina Sözleşmesi m. 14’ten aktarılmıştır. Madde, bu istemlerin yalnızca TTK’daki Deniz Yoluya Yolcu Taşıma Sözleşmesi hükümlerine dayanabileceğini belirtmektedir.

şekilde sağlanmış olacaktır³⁶⁴. Böylece 2002 Atina Sözleşmesi'nde düzenlenmeyen bir konu hakkında Türk mahkemelerinin MÖHUK'ta yer alan kanunlar ihtilafı kurallarına başvurmaları gerekecektir. Ancak Sözleşme'de mahkemenin hukukunun ("*lex fori*") uygulanacağını öngören kanunlar ihtilafı kuralları (m. 6; m. 7 f. 1; m. 9 f. 1; m. 16 f. 3) yer aldığından, söz konusu hükümler bakımından MÖHUK'a başvurulamayacaktır³⁶⁵.

MÖHUK, yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından özel bir bağlama kuralı getirmemektedir³⁶⁶. Bu nedenle sözleşmelere uygulanacak olan hukuku tespit eden MÖHUK m. 24'teki objektif bağlama kuralına başvurulması gerekecektir³⁶⁷. Madde uyarınca sözleşmelere öncelikle tarafların seçmiş olduğu hukuk uygulanmakadır (f. 1). Buna karşılık tarafların uygulanacak hukuku kararlaştırmaları, yalnızca 2002 Atina Sözleşmesi'nde yer almayan hususlar bakımından sonuç doğuracaktır. Nitekim 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri; Sözleşme'nin 14. maddesi uyarınca, m. 2 f. 1'de belirtilen şartlardan birisini karşılayan milletlerarası taşımalara doğrudan uygulanacağından; yolcu taşıma sözleşmesi taraflarınca belirlenen hukuk, sadece 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerini tamamlayıcı nitelikte olacaktır³⁶⁸.

Hukuk seçiminin yapılmamış olması olasılığında, Kanun'un belirlediği objektif bağlama kuralı devreye girecektir³⁶⁹. MÖHUK m. 24 bu durumda sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukukun uygulanacağını belirtmektedir (f. 4 c. 1). Sözleşmeyle en sıkı

³⁶⁴ 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulama alanı bulacağı milletlerarası taşımalar için bkz.: Aşağıda II.D.1.

³⁶⁵ Sözleşme'de bu hükümlere yer verilmesi nedeniyle, Türk Hukuku uyarınca 'alacağın esasına uygulanacak hukuk' belirlenmeden doğrudan Sözleşme hükümleri uygulanmış olacaktır. Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 124-125; Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 252-253.

³⁶⁶ Buna karşılık eşya taşıma sözleşmeleri, MÖHUK m. 29'un konusunu oluşturmaktadır.

³⁶⁷ MÖHUK m. 24 hakkında bkz.: Berk Demirkol, **Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 24. Maddesi Çerçevesinde Sözleşmeye Uygulanacak Hukuk**, 2. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014; Cemal Şanlı / Emre Esen / İnci Ataman-Figanmeşe, **Milletlerarası Özel Hukuk**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2013, s. 264 vd.; Aysel Çelikel / B. Bahadır Erdem, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 12. Bası, İstanbul: Beta Yayınları, 2012, s. 317 vd.; Ergin Nomer, **Devletler Hususî Hukuku**, 20. Bası, İstanbul: Beta Yayınları, 2013, s. 311 vd.; Gülören Tekinalp, **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları**, 11. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2011, s. 363 vd.; Nuray Ekşi, **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, 2. Bası, İstanbul: Beta Yayınları, 2015, s. 31 vd.

³⁶⁸ Böylece 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerinin, esasa uygulanacak hukukun seçilmesi yoluyla dolaşılması engellenecektir. Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 124-125; Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 254.

³⁶⁹ TTK m. 1249 f. 2, m. 1250 f. 3 ve m. 1251 ilâ 1255, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'ndan aktarılmıştır. Sayılan hükümler, 2002 Atina Sözleşmesi'nde yer almayan konulara ilişkindir. Bu nedenle, MÖHUK m. 24'ün Türk Hukuku'nu işaret ettiği durumlarda, bu hükümlere başvurulması gündeme gelebilecektir.

ilişkili olan hukukun tespitinde ilgili hüküm bir ayrıma gitmektedir. Ticari ve meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde³⁷⁰; karakteristik edim borçlusunun sözleşmenin kuruluşu anındaki³⁷¹ işyeri³⁷², bulunmadığı takdirde ise yerleşim yeri hukuku, sözleşmeyle en sıkı ilişkili hukuk olarak kabul edilmiştir (f. 4 c. 2)³⁷³. Bu kapsama girmeyen sözleşmelerde ise sözleşmeyle en sıkı ilişkili hukuk; karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu anındaki mutat meskeni hukukudur. Taşıma sözleşmelerinde karakteristik edim borçlusu, taşıyan sıfatını kazanan taraf olacaktır³⁷⁴.

Yukarıdaki açıklamaların yanında; MÖHUK m. 24, hâlin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmenin bu hukuka tâbi olacağını belirtmektedir (f. 4 c. 3)³⁷⁵.

Tüketici sözleşmelerine ilişkin MÖHUK m. 26 f. 4, taşıma sözleşmelerine m. 26'nın uygulanmayacağı kuralını getirmektedir. Ancak ilgili hüküm paket tur sözleşmelerini m. 26 f. 4'ün kapsamı dışında tutmaktadır. Diğer bir ifadeyle MÖHUK m. 26; üstlenilen edimin yalnızca yolcunun veya yolcuyla bagajın taşınması olan sözleşmelere uygulanmayacak iken, bunların yanına başka edimlerin de eklendiği paket tur sözleşmelerine uygulanacaktır³⁷⁶.

Bir değerlendirme yapılması gerekirse; deniz yolu ile taşınan bir yolcunun ölümü veya bedensel zararından ya da söz konusu kişilerin bagaj zararından doğan istemler, 2002 Atina Sözleşmesi m. 14 uyarınca yalnızca Sözleşme hükümlerine

³⁷⁰ Türk Hukuku'nda deniz yolu ile yolcu taşıma hükümlerinin yalnızca ticari taşımaları kapsayıp kapsamadığı hakkında bkz.: Aşağıda II.D.3.b.bb.ccc.bbcb.

³⁷¹ Hüküm "*karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki mutat meskeni hukuku, ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukuku*" şeklinde kaleme alınmıştır. Sözleşmenin kuruluş anının, ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmeler bakımından da dikkate alınıp alınmayacağı anlaşılmamaktadır. Bu anın, söz konusu sözleşmeler bakımından da dikkate alınmasının yerinde olacağı yönünde bkz.: Demirkol, **a.g.e.**, s. 318-319.

³⁷² 'İşyeri' kavramı hakkında bkz.: **A.g.e.**, s. 313 vd.

³⁷³ Ayrıca maddeye göre, karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri bulunması durumunda söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku uygulanacaktır.

³⁷⁴ Tekinalp, **a.g.e.** s. 365. Nitekim karakteristik edim, 'sözleşmeye karakterini, adını, hukuki özelliğini veren, sözleşmeye damgasını vuran ve diğer edime kıyasla daha rizikolu bulunan edim' olarak tarif edilmektedir. Bir diğer değerlendirme, para ödenmesine ilişkin edimin karakteristik edim olmaması şeklinde yapılmaktadır. Açıklamalar için bkz.: Şanlı / Esen / Ataman-Figanmeşe, **a.g.e.**, s. 267; E. Nomer, **a.g.e.**, s. 320 vd.; Demirkol, **a.g.e.**, s. 250 vd.

³⁷⁵ MÖHUK m. 24 f. 4 c. 3 uyarınca sözleşmeye, sözleşme ile daha sıkı ilişkili hukukun uygulanması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: **A.g.e.**, s. 319 vd.

³⁷⁶ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 124.

dayanabilmektedir. Sözleşme, ulusal hukuk düzenlemelerine dayanmanın yolunu kapatmakla birlikte, yabancılık unsurunu uygulanma koşulu olarak belirlediğinden; kanunlar ihtilafı kuralları Sözleşme ile düzenlenmeyen noktalar bakımından devreye girmektedir. Sözleşme'nin uygulama alanı bulacağı uyuşmazlıklarda Türk mahkemelerinin uygulaması gerekebileceği ilk düzenleme sözleşmelere ilişkin MÖHUK m. 24 olacaktır. Böylece Sözleşme hükümlerinin, tarafların yolcu taşıma sözleşmesi ile kararlaştırdıkları hukukun hükümleri ile tamamlanması söz konusu olabilecektir. Aksi takdirde uygulanacak hukuk; kural olarak, sözleşmenin karakteristik edim borçlusunu taşıyanın mutad meskeni veya işyerine göre belirlenecektir. Ne var ki; daha sıkı ilişkili bir hukukun tespiti hâlinde söz konusu hukukun uygulanmasının da yolu açıktır. Söz gelimi, Türk karasularını da kapsayan bir yolcu taşıma sözleşmesinin Türk yolcu ile yabancı taşıyan arasında Türkiye'de kurması, en sıkı ilişkili hukukun Türk Hukuku olduğu şeklinde yorumlanabilecektir. Buna karşılık; Türk Hukuku'nun anılan düzenleme çerçevesinde en sıkı ilişkili hukuk olarak belirlenmemesi dahi, paket tur sözleşmelerinde Türk Hukuku'nun uygulanmasına engel olmayacaktır. Nitekim bu sözleşmelere uygulanacak kanunlar ihtilafı kuralı, tüketici sözleşmelerine dair MÖHUK m. 26 olmaktadır. Bu durumda; ilgili hükmün ikinci fıkrasında belirtilen koşulların³⁷⁷ sağlanması koşuluyla, tüketicinin mutad meskeninin bulunduğu yerdeki hukuk kurallarının dikkate alınması gerekecektir. Yukarıda verilen örneğe dönülecek olunursa; paket tur sözleşmesinin yabancı bir taşıyanla bir Türk vatandaşı arasında kurulmuş olması, taşımanın yapıldığı yer dikkate alınmaksızın 2002 Atina Sözleşmesi'ni tamamlamak üzere Türk Hukuku'na bakılmasını mümkün kılacaktır.

2. AB Hukuku'nda

AB Hukuku'nda, sözleşmeden doğan borçlara ilişkin kanunlar ihtilafı kuralları 593/2008 sayılı ve 17/6/2008 tarihli Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuka İlişkin Tüzük'te ("Roma I Tüzüğü")³⁷⁸ düzenlenmiştir. Tüzük,

³⁷⁷ Yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanabilecek olan MÖHUK m. 26 f. 2 b. (a)'daki koşul; sözleşmenin tüketicinin mutad meskeninin bulunduğu ülkede, ona gönderilen özel bir davet üzerine veya ilân sonucunda kurulmuş olması ve sözleşmenin kurulması için tüketici tarafından yapılması gerekli hukukî fiillerin söz konusu ülkede yapılmasıdır.

³⁷⁸ *Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the Law Applicable to Contractual Obligations (Rome I)*. Tüzük'ün İngilizce tam metni için bkz.: eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

MÖHUK'tan farklı olarak, yolcu taşımalarına ilişkin özel bir hüküm öngörmektedir³⁷⁹. Düzenleme; taraflarca hukuk seçiminin yapılmaması hâlinde, yolcunun mutad meskeni hukukunun uygulanacağını belirtmektedir (m. 5 f. 2 b. 1 c. 1). Ancak söz konusu hukukun uygulanabilmesi için; yolcunun mutad meskeninin bulunduğu yerin, kalkış veya varış yerlerinden birisi ile aynı olması aranmaktadır. Aksi takdirde uygulanacak olan hukuk, taşıyanın mutad meskeni hukuku³⁸⁰ olmaktadır (c. 2). Tarafların sözleşmeye uygulanacak olan hukuku seçme hakları da Tüzük tarafından sınırlandırılmıştır³⁸¹. MÖHUK'ta olduğu gibi Roma I Tüzüğü de, daha sıkı ilişkili bir hukukun tespiti hâlinde bu hukukun uygulanacağını öngörmektedir (m. 5 f. 3). Buna ek olarak; 13/6/1990 tarihli ve 90/314/AET sayılı Paket Gezi, Paket Tatil ve Paket Turlara İlişkin Yönerge ("90/314/AET sayılı Yönerge")³⁸² kapsamına giren paket tur sözleşmelerine, tüketici sözleşmelerine ilişkin hükümlerin uygulanacağı kaleme alınmıştır (Roma I Tüzüğü m. 6 f. 4 b. (b))³⁸³.

Görüldüğü üzere; AB Hukuku'nda yolcu taşıma sözleşmeleri için öngörülen kanunlar ihtilafı kuralı, MÖHUK m. 24'teki sözleşmelere ilişkin genel kuralın uygulandığı Türk Hukuku'na kıyasla farklılık arz etmektedir. Nitekim yolcu taşıma sözleşmelerine; Türk Hukuku'nda kural olarak taşıyanın mutad meskeni veya işyeri hukuku uygulanması gerekirken, Roma I Tüzüğü m. 5 kural olarak yolcunun mutad

³⁷⁹ Düzenleme hakkında bilgi için bkz.: Tim W. Dornis, "Article 5: Contracts of carriage", **Rome I Regulation Pocket Commentary**, Franco Ferrari (ed.), Munich: sellier european law publishers, 2015, s. 201 vd.; Jan-Jaap Kuipers, **EU Law and Private International Law**, Leiden / Boston; Martinus Nijhoff Publishers, 2012, s. 113 vd.

³⁸⁰ Tüzük'ün uygulama alanı bakımından; şirketler ile, bağlı olsun ya da olmasın tacir yardımcılarının mutad meskeninin, bunların idare merkezi olduğu kabul edilmiştir (m. 19 f. 1 b. 1) Gerçek kişilerin yürüttükleri ticari faaliyetler ile ilgili uyumsuzluklarda, söz konusu kişilerin mutad meskeni ise; bunların asıl iş yeridir (b. 2). Sözleşmenin şube, acente veya diğer bir kuruluş ile kurulması ya da sözleşmeyi ifa borcunun sayılanlardan birisine ait olması hâlinde, bunların mutad meskeni dikkate alınacaktır (m. 19 f. 2). Madde hakkında açıklamalar için bkz.: Markus Altenkirch, "Article 19: Habitual residence", **Rome I Regulation Pocket Commentary**, Franco Ferrari (ed.), Munich: sellier european law publishers, 2015, s. 480 vd. Bu durumda taşıyanın temsilcisi tarafından kurulan deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan uyumsuzluklarda; taşıyan sıfatını kazanan kişinin değil, onun adına ve hesabına sözleşmeyi kuran tüzel kişinin idare merkezi ya da gerçek kişinin asıl işyeri hukuku uygulanacaktır.

³⁸¹ Getirilen düzenlemeye göre taraflar ancak; yolcunun mutad meskeni hukuku, taşıyanın mutad meskeni hukuku, taşıyanın idare merkezinin bulunduğu yer hukuku, kalkış yeri hukuku veya varış yeri hukukundan birisini seçebilmektedir (f. 2 b. 2 altb. (a), (b), (c), (d), (e)). Tüzük'te, sözleşme özgürlüğüne müdahalede bulunulan iki sözleşme türü bulunmaktadır. Bunlar yolcu taşıma sözleşmeleri ile küçük rizikolara karşı kurulan sigorta sözleşmeleridir. Açıklamalar için bkz.: Geert van Calster, **European Private International Law**, Second Edition, Portland: Hart Publishing, 2016, s. 203, dn. 7.

³⁸² *Council Directive of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours (90/314/EEC)*. Yönerge'nin İngilizce tam metni için bkz.: eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31990L0314:en:HTML (e.t.: 1/12/2017).

³⁸³ Tüzük, MÖHUK'ta m. 26 f. 4'te olduğu gibi yolcu taşıma sözleşmelerini kural olarak tüketici sözleşmeleri kapsamından çıkarmakta, kuralın istisnası olarak da paket tur sözleşmelerini öngörmektedir.

meskenini bağlama noktası olarak kabul etmektedir. Ne var ki; kuralın uygulanması için kalkış veya varış yerinin bu yer ile aynı olması arandığından, MÖHUK m. 24 f. 4 c. 3'ün uygulanması aynı sonucu doğurabilecektir. Öte yandan; paket tur sözleşmeleri hakkında tüketici sözleşmelerine ilişkin kanunlar ihtilafı kuralının uygulanması, her iki hukuk sistemi bakımından da söz konusudur. Böylece AB Üyesi Devletler'in mahkemelerinde görülen uyuşmazlıklarda; paket tur sözleşmesi kuran tüketicilerin 2002 Atina Sözleşmesi'ne dayalı istemlerinde Sözleşme hükümleri tüketicinin mutad meskeni hukukuna göre tamamlanacaktır.

D. 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulama alanı

1. Yabancılık unsuru bakımından (Milletlerarası taşımalar)

2002 Atina Sözleşmesi'nin 2. maddesi, "Uygulama alanı" başlığını taşımaktadır. Madde'nin ilk fıkrasına göre Sözleşme, iki unsurun bir arada bulunması durumunda uygulama alanı bulmaktadır. Bunlardan ilki, bir milletlerarası yolcu taşımanın söz konusu olmasıdır³⁸⁴. İkinci olarak, maddede bentler hâlinde sayılan şartlardan birisinin gerçekleşmesi aranmaktadır.

Hangi taşımaların milletlerarası nitelik taşıdığı, Sözleşme'nin tanımlarına ilişkin ilk maddesinde belirtilmektedir (m. 1 f. 9). Burada yapılan tanım uyarınca, yolcu taşıma sözleşmesi iki olasılıkta milletlerarası nitelik taşımaktadır. İlk olarak, taşıma sözleşmesinde öngörülen hareket yeri ile varış yerinin iki farklı Devlet'te yer alması bu kapsama girmektedir. İkinci olarak; hareket ile varış yerinin aynı Devlet'te bulunması olasılığında, taşıma sözleşmesine ya da planlanan rotaya (*'the scheduled itinerary'*) göre geminin bir başka Devlet'te uğrama limanının bulunması hâlinde de bir milletlerarası taşımanın varlığı söz konusu olmaktadır³⁸⁵. İkinci şart bakımından belirleyici olan, geminin bir başka Devlet limanına fiilen uğraması değil, bu limana uğramasının başlangıçta kararlaştırılmış olmasıdır. Söz gelimi; yolcunun ciddi bir

³⁸⁴ Sözleşme'nin yalnızca milletlerarası taşımaları kapsamasının eleştirisi için bkz.: Müller, **a.g.e.**, s. 668.

³⁸⁵ Belirtilen durumların milletlerarası taşıma olarak kabul edilmesi, farklı limanlara uğrayıp kalktığı limana dönerek seferini tamamlayan büyük yolcu gemileri bakımından önem taşıyacaktır. Francesco Berlingieri, **International Maritime Conventions, Volume I, The Carriage of Goods and Passengers by Sea ("Athens Convention")**, Oxon / New York: Informa Law from Ruthledge, 2014, s. 260.

rahatsızlık geçirmesi sonucu geminin bir Devlet'in limanına zorunlu olarak uğraması durumunda, Sözleşme'deki anlamıyla bir milletlerarası taşıma yapılmış sayılmayacaktır³⁸⁶. Diğer yandan, yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca varış yeri ya da uğrama limanının bir başka Devlet'te bulunmasına rağmen bu yerlere fiilen gidilmemesi sonucu değiştirmeyecektir³⁸⁷.

2002 Atina Sözleşmesi milletlerarası taşımalar bakımından uygulanmasına rağmen, Sözleşme'nin kabotaj taşımalarına da uygulanmasını kararlaştıran Devletler bulunmaktadır³⁸⁸.

2. Taraf Devlet ile bağlantı

Milletlerarası olduğu tespit edilen taşımalara 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulanabilmesi için ikinci değerlendirme, m. 2'de sayılan şartlar bakımından yapılacaktır. Buna göre; geminin Taraf Devlet bayrağı taşıması veya Taraf Devlet siciline kayıtlı olması, yolcu taşıma sözleşmesinin Taraf Devlet'te kurulmuş olması ya da yolculuğun kalkış veya varış yerinin Taraf Devlet'te bulunması hâllerinden birisinde 2002 Atina Sözleşmesi uygulanacaktır³⁸⁹.

³⁸⁶ Lewins, **a.g.e.**, s. 98. Aynı sonuç, bir ikinci Devlet limanına uğraması kararlaştırılmadan milletlerarası sulara çıkan ve tekrar kalkış yerinin bulunduğu Devlet'e dönen gemiler bakımından da geçerlidir. **A.g.e.**

³⁸⁷ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 120-121; Berlingieri, **Athens Convention**, s. 260.

³⁸⁸ Bu türden düzenlemelere; Birleşik Krallık'ta kabul edilen *Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Domestic Carriage) Order 1987*, Kanada'da kabul edilen 2001 tarihli *Marine Liability Act* ile AB'de kabul edilen 392/2009 sayılı Tüzük örnek gösterilebilir.

³⁸⁹ Bu şartlar 1974 tarihli Sözleşme'de yer aldığı gibi, kalkış veya varış yerinin Taraf Devlet'te bulunması ile geminin Taraf Devlet bayrağı taşıması şartları 1961 Brüksel Sözleşmesi'nde de yer almaktaydı. 1961 Brüksel Sözleşmesi'ndeki düzenleme 1957 Brüksel Konferansı'nda kabul edilen Taslak'tan aktarılmıştır. Taslak'taki düzenleme hakkında bkz.: Dimitrios A. Hadjis, **Liability Limitations in the Carriage of Passengers and Goods by Air and Sea**, LL.M. Thesis (LL.M.), Montreal: McGill University, 1958, s. 35 vd. 1999 Montreal Sözleşmesi'ne kıyasla 2002 Atina Sözleşmesi'nin daha esnek uygulanma şartları öngördüğü görülmektedir. 1999 Montreal Sözleşmesi, 1929 Varşova Sözleşmesi'ndeki düzenlemeyi büyük ölçüde korumuştur. Sözleşme, kalkış ve varış yerlerinin her ikisinin de Taraf Devlet'te bulunması şartını aramaktadır. Bu şartın karşılanmaması durumunda taşımanın 'milletlerarası taşıma' sayılmayacağı kabul edilmiştir (m. 1 f. 2). ICAO Hukuk Komitesi'nin 1953'te Rio'da gerçekleşen toplantısı ile 1955 Lahey Konferansı'nda, 1929 Varşova Sözleşmesi'ndeki 'milletlerarası taşıma' tanımının genişletilmesi önerilmiştir. Hukuk Komitesi'nde taraftar bulmasına karşılık bu önerinin, milletlerarası özel hukuku ilgilendiren sorunlar doğuracağı öngörülmüştür. Açıklamalar için bkz.: **A.g.e.**, s. 41-42.

a. Geminin Taraf Devlet bayrağı taşıması veya Taraf Devlet'te kayıtlı olması

2002 Atina Sözleşmesi m. 2 f. 1'de sayılan şartlardan ilki, yolculuğun yapıldığı geminin Taraf Devlet bayrağı taşıması veya Taraf Devlet'te kayıtlı olmasıdır. Böylece Türkiye'nin Sözleşme'ye taraf olması ile; taşımanın yapıldığı geminin Millî Gemi Sicili'ne veya Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil edilmiş olması Sözleşme'nin doğrudan uygulanması için yeterli olacaktır. Taşımanın yapıldığı geminin bunlardan birisine tescil edilmemiş olması olasılığında, geminin Türk bayrağı taşıyıp taşımadığının incelenmesi gerekecektir. Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği m. 12 uyarınca Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemilerin Türk Bayrağı çekme zorunluluğu bulunduğundan, bu gemiler bakımından da Sözleşme'nin uygulanması söz konusu olacaktır³⁹⁰. Kök sicili 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olmayan bir Devlet'te bulunan gemilerin TTK m. 941 f. 2 uyarınca Türk bayrağı çekmesinin de, Sözleşme'nin uygulanması sonucunu doğuracağı kabul edilmektedir³⁹¹.

Yukarıda belirtilen gemilerin haricinde, taşımanın yapıldığı geminin Sözleşme'ye taraf diğer bir Devlet'in bayrağını taşıması ya da bu Devlet'te kayıtlı olması da Sözleşme'nin Türk mahkemelerince uygulanması sonucunu doğuracaktır. Böylece, söz gelimi bir yabancı'nın Türk sahillerinde³⁹² yabancı bayraklı bir gemi ile yaptığı yolculuk sırasında uğradığı zarardan doğan istemlerini, Türk mahkemeleri önünde 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri uyarınca ileri sürmesi mümkün olacaktır³⁹³.

³⁹⁰ 6990 sayılı Kanun'un Gerekçesi'nde, "Deniz yolu ile yolcu ve bagajlarını taşıma sözleşmenin ifa edileceği gemi, Türk Bayrağı çekme hakkından yararlanmış, Milli Gemi Siciline (MGS) ve Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) tescil edilmiş olmalıdır." denilmektedir, bkz.: **1/470 sayılı Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporu**, s. 23. Gerekçe de Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemilerden bahsetmemektedir. Buna karşın bu gemiler 'Türk Bayrağı çekme hakkından yararlanmış' gemiler kapsamında değerlendirilecektir.

³⁹¹ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 121 ve bu sayfadaki dn. 90.

³⁹² Uyuşmazlığa Türk mahkemelerinin bakabilmesi için, 2002 Atina Sözleşmesi m. 16 uyarınca yetkili sayılması gerekmektedir. Zararın Türk karasularında meydana gelmesi, Türk mahkemelerinin yetki koşullarından birisidir. Sözleşme'de öngörülen yetki kuralları hakkında bkz.: Aşağıda III.D.2.

³⁹³ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 121, dn. 89; Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 251, dn. 18.

b. Yolcu taşıma sözleşmesinin Taraf Devlet'te kurulmuş olması

2002 Atina Sözleşmesi m. 2 f. 1'de sayılan şartlardan ikincisi, yolcu taşıma sözleşmesinin Sözleşme'ye taraf bir Devlet'te kurulmuş olmasıdır³⁹⁴. 2002 Atina Sözleşmesi'nde yolcu taşıma sözleşmesinin nerede kurulmuş sayılacağı hakkında bir hüküm bulunmadığından, yargılamayı yapan mahkemenin kanunlar ihtilafı kurallarına başvurması gerekecektir. Uyuşmazlığa MÖHUK m. 24³⁹⁵ uyarınca Türk Hukuku'nun uygulanması olasılığında, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda ("TBK")³⁹⁶ sözleşmenin kurulduğu yere dair başvurulacak bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durum karşısında sözleşmenin kurulduğu yerin, sözleşmenin kurulma anına ilişkin hükümler vasıtasıyla belirleneceği öğretisi tarafından kabul edilmektedir³⁹⁷. Nitekim sözleşmenin kurulduğu yer, sözleşmenin kurulmasında esas alınan an ile ilgili bir bağlama noktasına göre belirlenecektir. Bu durumda sözleşmenin kurulmasına ilişkin TBK m. 1 ilâ 11 hükümleri devreye girecektir³⁹⁸.

aa. Sözleşmenin kurulduğu an

TBK'da yer verilen ana kural uyarınca sözleşme, tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla kurulur (m. 1). Ancak sözleşmenin kurulma anı, sözleşmenin hazırlar arasında kurulup kurulmamasına göre farklılık göstermektedir. Hazırlar arasında kurulan sözleşmelerde; sözleşmenin kurulduğu ve hüküm doğurduğu an, kabul beyanının önerene yöneltildiği andır³⁹⁹. Ayrıca TBK m. 4 f. 2'de; "*Telefon, bilgisayar gibi iletişim sağlayabilen araçlarla doğrudan iletişim sırasında yapılan öneri, hazır olanlar arasında yapılmış sayılır.*" denilmektedir.

³⁹⁴ Sözleşme'de kullanılan ifade "*the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention*" şeklindedir. Sözleşme'nin 2. maddesinin ilk fıkrasındaki diğer iki şartın aksine, 1961 Brüksel Sözleşmesi'nde bu şart yer almamaktadır. 1969 Tokyo Taslağı'na eklenen ve 1974 tarihli Sözleşme'de bulunan bu hüküm, 2002 Atina Sözleşmesi'nde de korunmuştur.

³⁹⁵ İlgili hüküm hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda II.C.1.

³⁹⁶ Resmî Gazete Tarihi: 4/2/2011, Sayısı: 27836.

³⁹⁷ Turhan Esener / Fatih Gündoğdu, **Borçlar Hukuku I, Sözleşmelerin Kuruluşu ve Geçerliliği (TBK m. 1 – 48)**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017, s. 77; Ali Naim İnan / Özge Yücel, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 4. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014, s. 198.

³⁹⁸ TBK hükümleri uyarınca sözleşmenin kurulması hakkında bilgi için bkz.: M. Kemal Oğuzman / M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt 1 ("Borçlar Hukuku Cilt 1")**, İstanbul: 14. Bası, Vedat Kitapçılık, 2016, s. 49 vd.; Necip Kocayusufpaşaoğlu, **Borçlar Hukukuna Giriş, Hukuki İşlem, Sözleşme**, 6. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2014, s. 165 vd.; H. Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 36 vd.; Fikret Eren, **a.g.e.**, s. ; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **a.g.e.**, s. 81 vd.; Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku**, s. 52 vd.

³⁹⁹ Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 73-74; Kocayusufpaşaoğlu; **a.g.e.**, s. 210; H. Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 47; Eren, **a.g.e.**, s. 261; Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku**, s. 72.

Hükme göre, doğrudan iletişim yoluyla bu şekilde kurulan sözleşmeler de hazırlar arasında kurulmuş sayılmaktadır. Böylece söz konusu sözleşmeler de kabul beyanının yöneltildiği anda kurulmuş olacaktır⁴⁰⁰.

Hazırlar arasında kurulmayan sözleşmeler bakımından TBK; sözleşmenin hüküm doğurduğu anı, kabulün gönderildiği an olarak kabul etmektedir (m. 11 f. 1). Bu düzenleme çerçevesinde; sözleşmenin kurulduğu anın, kabul beyanının önerene ulaştığı an olduğu öğretisi tarafından kabul edilmektedir⁴⁰¹.

TBK m. 8 f. 2'ye göre ayrıca, “*Fiyatını göstererek mal sergilenmesi veya tarife, fiyat listesi ya da benzerlerinin gönderilmesi, aksi açıkça ve kolaylıkla anlaşılmadıkça öneri sayılır.*” Ancak yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından; gazete, televizyon yayını veya internet gibi araçlar üzerinden yapılan tekliflerin ilgili hüküm kapsamında bir öneri sayılması mümkün gözükmemektedir⁴⁰². Bu durumda bir internet sitesi üzerinden bir yolculuğu satın alması işleminin, yolcu taşıma sözleşmesinin kurulmasına yönelik bir öneri beyanı olarak kabulü gerekecektir.

⁴⁰⁰ Bilgisayar aracılığıyla yapılan iletişim söz konusu olduğunda; hükmün uygulanabilmesi için taraf iradelerinin, beyan edildikleri anda karşı tarafça öğrenilmesi şartı aranacaktır. Bu nedenle, söz gelimi e-posta yoluyla sözleşmenin kurulması hükmün kapsamında değildir. Açıklamalar için bkz.: Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 61. Teleksle yapılan öneriler hakkında aynı yöne bkz.: Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **a.g.e.**, s. 88. 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'da belirtilen şekilde kurulan sözleşmeler mesafeli sözleşme olarak kabul edilmektedir (m. 48). Madde'de verilen tanıma göre; “*Mesafeli sözleşme, satıcı veya sağlayıcı ile tüketicinin eş zamanlı fiziksel varlığı olmaksızın, mal veya hizmetlerin uzaktan pazarlanmasına yönelik olarak oluşturulmuş bir sistem çerçevesinde, taraflar arasında sözleşmenin kurulduğu ana kadar ve kurulduğu an da dâhil olmak üzere uzaktan iletişim araçlarının kullanılması suretiyle kurulan sözleşmelerdir.*”

⁴⁰¹ Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 74-75; Kocayusufoğlu, **a.g.e.**, s. 210-211; H. Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 47; Eren, **a.g.e.**, s. 261; Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku**, s. 76. Elektronik ortamda kurulan sözleşmelerde sözleşmenin kurulduğu an hakkında bkz.: Hatice Özdemir Kocasakal, **Elektronik Sözleşmelerden Doğan Uyuşmazlıkların Çözümünde Uygulanacak Hukukun ve Yetkili Mahkemenin Tespiti**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2003, s. 81 vd.; Emrehan İnal, **E-Ticaret Hukukundaki Gelişmeler ve İnternette Sözleşmelerin Kurulması**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2005, s. 93 vd. ‘Varma teorisi’ olarak adlandırılan bu teoriye göre kabulün, önerenin hakimiyet alanına ulaşması yeterlidir. Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 47; Eren, **a.g.e.**, s. 261; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **a.g.e.**, s. 96.

⁴⁰² Öğretilen, elektronik ortamda ifa edilmeyen borçları içeren sözleşmelerde hizmet sunumlarının veya tekliflerin öneriye davet olacağı kabul edilmektedir. Açıklamalar için bkz.: Kocayusufoğlu, **a.g.e.**, s. 185-188; Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 54. Hizmet edimlerinin hükümde bahsi geçen “mal” kavramına girmediği yönünde bkz.: Eren, **a.g.e.**, s. 249-250. Yolcu taşıma sözleşmeleri belirtilen görüş uyarınca bu kapsamda değerlendirilecektir. Görüşün eleştirisi için bkz.: Özdemir Kocasakal, **a.g.e.**, s. 66; İnal, **a.g.e.**, s. 130-131.

bb. Sözleşmenin kurulduğu yer

Yolcu taşıma sözleşmesinin hazırlar arasında kurulması olasılığında, her iki tarafın beyanları aynı yerde yöneltileceğinden, sözleşme bu yerde kurulmuş sayılacaktır. Söz konusu yerin 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf bir Devlet olması durumunda, kurulan yolcu taşıma sözleşmesine 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır.

TBK m. 4 f. 2 uyarınca hazırlar arasında kurulduğu kabul edilen sözleşmeler ile hazırlar arasında kurulmayan sözleşmeler⁴⁰³ bakımından, sözleşmenin nerede kurulduğunun tespiti daha zordur⁴⁰⁴. Ancak TBK'da kural olarak sözleşmelerin kabul beyanının önerene ulaştığı anda kurulduğu öngörüldüğünden; sözleşmenin kurulduğu yerin, önerenin sözleşmenin kurulması sırasında bulunduğu yer olduğu kabul edilebilecektir⁴⁰⁵. Söz konusu yerin, önerenin tacir sıfatına sahip olduğu takdirde işyeri⁴⁰⁶, olmadığı takdirde ise yerleşim yeri⁴⁰⁷ olarak kabul edilmesi mümkündür⁴⁰⁸.

⁴⁰³ Hazırlar arasında kurulduğu kabul edilen sözleşmelerde kabul beyanı yapıldığı sırada önerene ulaşmaktadır. Ancak bu sözleşmeler, sözleşmenin kurulması sırasında tarafların aynı yerde bulunmaması açısından hazırlar arasında kurulmayan sözleşmelere benzerlik göstermektedir.

⁴⁰⁴ Nitekim Milletlerarası Özel Hukuk'ta hazırlar arasında kurulmayan iki taraflı hukuki işlemlerde, söz konusu işlemin nerede yapıldığı konusunda bir görüş birliği bulunmamaktadır. Açıklamalar için bkz.: Tekinalp, **a.g.e.**, s. 116. Konu hukuki işlemlerin şekline uygulanacak hukuku belirleyen MÖHUK m. 7 çerçevesinde ele alınmaktadır. Öte yandan 18/6/1927 tarihli ve 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu (Resmî Gazete Tarihi: 2, 3, 4/7/1927; Sayısı: 622, 623, 624) m. 10 sözleşmenin kurulduğu yer ("akdin vuku bulunduğu mahal") mahkemesini yetkili kılmaktaydı.

⁴⁰⁵ Açık kabulün bulunduğu durumlarda, sözleşmenin kabul haberinin gönderildiği yerde kurulduğu yönünde bkz.: İnan / Yücel, **a.g.e.**, s. 198.

⁴⁰⁶ 11/4/1980 tarihinde New York'ta kabul edilen ve 1/1/1988 tarihinde yürürlük kazanan Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması'nda ("United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods") ("CISG") satım sözleşmesinin kuruluş anı; kabul beyanının, 'CISG hükümlerine uygun olarak hüküm doğurduğu an' olarak belirlenmiştir (m. 23). Sözleşmenin kurulduğu yere ilişkin bir düzenlemeye ise yer verilmemiştir. İlgili hüküm uyarınca sözleşmenin kurulduğu ve hüküm doğurduğu an, kabul beyanının önerene ulaştığı andır. CISG'te yer verilen bu kural, zımnî kabuller haricinde TBK ile paraleldir, Konu hakkında bkz.: Mehtap İpek İşleten, "Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG) ve Türk Borçlar Kanunu Çerçevesinde Sözleşmenin Kurulması", **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2013/1, s. 131. CISG m. 23'ün uygulandığı Avustralya'da çıkan bir uyuşmazlıkta; mahkeme sözleşmenin kurulduğu yeri, kabulün önerene ulaştığı andaki önerenin işyeri olarak kabul etmiştir. **Roder Zelt- und Hallenkonstruktionen GmbH v. Rosedown Park Pty Ltd et al**, Federal Court, South Australian District, Adelaide, 28 April 1995. Kararın içeriği için bkz.: cisgw3.law.pace.edu/cases/950428a2.html (e.t.: 1/12/2017).

⁴⁰⁷ Söz gelimi Rus Medeni Kanunu, sözleşmenin kurulduğu yeri açıkça düzenleme yoluna gitmiştir. Kanun'a göre; sözleşme ile açıkça öngörülmediği hâllerde sözleşmenin kurulduğu yer öneriyi ileten kişinin yerleşim yeridir (m. 444). Kanun'un İngilizce diline çevrilmiş tam metni için bkz.:

www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/ru/ru083en.pdf (e.t.: 1/12/2017).

⁴⁰⁸ Aynı görüşte bkz.: Özdemir Kocasakal, **a.g.e.**, s. 88-89. Yazar, elektronik ortamda kurulan sözleşmelerin yaygınlaşması ile, tarafların fiilen buldukları yerin kabul edilmesini sakıncalı bulmaktadır, bkz.: **A.g.e.** Sözleşmenin kurulduğu yerin ağırlıklı olarak öneride bulunanın yerleşim yeri (ikametgâhı) olduğu yönünde bkz.: Esener / Gündoğdu, **a.g.e.**, s. 77.

c. Kalkış veya varış yerlerinin Taraf Devlet'te bulunması

Atina Sözleşmesi m. 2 f. 1'de sayılan şartlardan üçüncü ve sonuncusu, taşıma sözleşmesinde öngörülen kalkış veya varış yerinin bir Taraf Devlet'te bulunmasıdır. Bu yerlerden herhangi birinin bir Taraf Devlet'te bulunması, Sözleşme'nin uygulanması için yeterlidir. "Milletlerarası taşıma" tanımında kaleme alındığı gibi, bu şart bakımından da kalkış ve varış yerleri yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerine göre belirlenmektedir⁴⁰⁹. Böylece Sözleşme'nin uygulanması için, uğrama limanlarından birisinin Taraf Devlet'te bulunması aranmayacaktır⁴¹⁰. Ancak uğrama limanlarının Sözleşme'ye taraf olan bir Devlet'te bulunması, m. 1 f. 9'da tanımlanan ve Sözleşme'nin uygulanma şartı olan milletlerarası taşımaların tespiti bakımından önem taşıyacaktır. Şöyle ki; söz gelimi A Devleti'nden kalkan bir geminin B Devleti'ne uğraması ve tekrardan A Devleti'ne varması, yolcunun ise B Devleti'nde inmeden A Devleti'ne taşınması olasılığında, kalkış ve varış yerinin bulunduğu A Devleti Sözleşme'te taraf ise söz konusu taşımada Sözleşme uygulanabilecektir. Uğrama limanının B Devleti'nde bulunması da, taşımaya milletlerarası olma niteliği katacaktır. Ne var ki; aynı sefer sırasında B Devleti'ndeki limandan aynı Devlet'in bir başka limanına taşınan yolcu bakımından, taşıma sözleşmesi milletlerarası nitelik taşımayacaktır. Diğer bir ifadeyle, söz konusu yolcunun kurmuş olduğu taşıma sözleşmesi yalnızca B Devleti'ndeki limanlar arasını kapsayacağından B Devleti'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olması önem arz etmeyecektir. Ayrıca söz gelimi yalnızca varış yerinin Sözleşme'ye taraf bir Devlet olması olasılığında; yolcunun, geminin varış yerine ulaşmasından önce gemiden inmesi Sözleşme'nin uygulanmasına engel olmayacaktır⁴¹¹. Hükmün getirdiği bir diğer sonuç, yolcu taşıma sözleşmesinde belirlenmiş bir Taraf Devlet limanında zorunlu olarak inilmesi hâlinde Sözleşme'nin uygulanmayacak olmasıdır⁴¹².

1974 Atina Sözleşmesi'nde de aynı şart yer aldığından; kalkış veya varış yerlerinden birisinin 1974, diğerinin ise 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf bulunan bir Devlet'te yer alması hâlinde Sözleşme'nin her iki hâli de uygulama şartlarını

⁴⁰⁹ Sözleşme, milletlerarası taşımanın tespitinde taşıma sözleşmesine ek olarak planlanan rotanın da dikkate alınacağını öngörmektedir (m. 1 f. 9).

⁴¹⁰ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 121.

⁴¹¹ Lewins, **a.g.e.**, s. 103.

⁴¹² **A.g.e.**, s. 104.

karşılıyacaktır⁴¹³. Bu durumda davacının uyuşmazlığı 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf bir Devlet'te yargıya taşınması ile uyuşmazlığa 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır⁴¹⁴.

3. Yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından

2002 Atina Sözleşmesi'nde taşıma sözleşmesi; yolcunun, yerine göre⁴¹⁵ tek başına veya bagajıyla birlikte deniz yolu ile taşınması için taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına kurulan sözleşme şeklinde tanımlanmıştır (m. 1 f. 2)⁴¹⁶. Aşağıda⁴¹⁷ belirtileceği gibi, yolcu taşıma sözleşmesi kurulmamasına rağmen Sözleşme uyarınca yolcu kabul edilen kişiler oldukça sınırlıdır. Diğer bir ifadeyle, kişinin yolcu sıfatını kazanması, asıl olarak bir taşıma sözleşmesi bulunması şartına bağlanmıştır. Konu ile ilgili olarak; Kanada'da verilen bir yargı kararında⁴¹⁸ taşıma sözleşmesi tanımı incelenmiştir. Uyuşmazlığa bakan mahkeme, "eğlence amaçlı" taşımalarından ziyade "bir yolculuğun amaçlandığı" sözleşmelerin taşıma sözleşmesi olduğunu kabul etmiştir⁴¹⁹.

⁴¹³ Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olması ile bu olasılık, söz gelimi, Türkiye ile Ukrayna ya da Gürcistan arasında yapılan yolcu taşımaları bakımından gündeme gelecektir. Nitekim her iki Devlet de 1974 Atina Sözleşmesi ile 1976 Protokolü'ne taraftır, bkz.: IMO, **Status of Conventions**, s. 317 ve 321.

⁴¹⁴ Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olması ayrıca, Türkiye'den Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne ("KKTC") yapılan seferler sonrası oluşabilecek bazı sorunları engelleyecektir. Şöyle ki; Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ("GKRY"), Türkiye gibi ne 1974 ne de 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraftır. Ancak GKRY'nin 2002 tarihli Sözleşme'ye taraf olması sonrasında Türkiye'den KKTC'ye deniz yolu ile yolcu taşınması yapılması hâlinde, Sözleşme'ye taraf bir ülkede yer alan mahkemelerin 2002 Atina Sözleşmesi'ni m. 2 f. 2 b. (c) şartları altında uygulaması gündeme gelebilecektir.

⁴¹⁵ "as the case maybe" ibaresi TTK m. 1247'de yer almamakla birlikte, öğretiden tarafından yapılan çeviride yer almış ve resmî çevirideki bu eksiklik vurgulanmıştır, bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 265, dn. 2.

⁴¹⁶ Tanım TTK m. 1247 f. 1'e aktarılmıştır. TTK Kanun Tasarısı metni, 2002 Atina Sözleşmesi'ndeki "a contract made by or on behalf of a carrier" ibaresinin karşılığı olarak 'taşıyan tarafından veya onun hesabına yapılan sözleşme' ifadesine yer vermiştir, bkz.: TBMM, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ("TTK Tasarısı")**, Esas No: 1/324, Yasama Dönemi: 23, Yasama Yılı: 2, s. 297. Ancak öğretilerde de eleştirilen bu ifade, daha sonra Adalet Komisyonu tarafından 'taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına kurulan sözleşme' şeklinde değiştirilmiştir, bkz.: TBMM, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu ("TTK Komisyon Raporu")**, Yasama Dönemi: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 543. Öğretiden tarafından yapılan eleştiri için bkz.: Ergon Çetingil / Rayegân Kender / Samim Ünan / Emine Yazıcıoğlu, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", **Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı hakkında Değerlendirmeler**, 2006, s. 208-209.

⁴¹⁷ II.D.3.a.bb.

⁴¹⁸ **McEwan v Bingham (t/a Studland Watersports)**. County Court (Hove), 28 July 2000. Kararın özeti için bkz.: legalresearch.westlaw.co.uk/ (e.t.: 1/12/2017).

⁴¹⁹ "(...) the contract was not a contract of carriage for the purposes of the Athens Convention. Applying a purposive approach to the Athens Convention, a contract of carriage should be some sort of voyage rather than, on the facts of this case, a contract for an enjoyable ride." Yargı kararında bu şekilde bir ayırımın yapılması, İngiliz Hukuku'nda eleştiriye maruz kalmıştır. Yapılan eleştiriye, deniz tehlikelerine

Gerçekleştirilen yolculuğun amacının göz önünde tutulduğu diğer bir olasılık, kurulan sözleşmenin bir paket tur sözleşmesi olarak nitelendirilmesi durumunda ortaya çıkmaktadır. Nitekim AB Hukuku bağlamında, büyük yolcu gemisi ile yapılan yolcu taşıma sözleşmelerinin bir paket tur sözleşmesi olup olmadığı konusunda da yolculuğun yapılaş amacı öğretisi tarafından göz önünde tutulmaktadır⁴²⁰. Diğer taraftan bir paket tur sözleşmesinin varlığı durumunda dâhi, yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanıp uygulanmayacağı konusunda bir açıklık bulunmamaktadır⁴²¹. 90/314/AET sayılı Yönerge dikkate alınarak kaleme alınan 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun (“TKHK”)⁴²² m. 51’e⁴²³ bakıldığında, paket tur sözleşmesinin bağımsız bir şekilde tanımlandığı görülmektedir⁴²⁴. Buna karşılık AB Hukuku çerçevesindeki değerlendirmelerde, taşıma sözleşmelerine ilişkin mevzuatın paket turlara ilişkin mevzuat karşısında öncelikle uygulanabileceği öğretisi tarafından kabul edilmektedir⁴²⁵. Türk Hukuku’nda da, paket tur kapsamındaki yolcu taşımalarına 2002 Atina Sözleşmesi’nin yolcu lehine olan hükümlerinin uygulanabileceği kabul edilmektedir⁴²⁶. Öte yandan, “taşışyan” tanımının geniş

maruz kalan bütün yolculara aynı kuralların uygulanması gerektiği belirtilmiştir, bkz.: Barış Soyer, “Boundaries of the Athens Convention: What you see is not always what you get!” (“Boundaries of the Athens Convention”), **Liability Regimes In Contemporary Maritime Law**, D. Rhidian Thomas (ed.), London: Informa Law from Routledge, 2007, s. 184.

⁴²⁰ Konu hakkında bkz.: Juan L. Pulido Begines, “Cruise Ship Law”, **The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2011-2013**, J. Basedow et al. (eds.), Berlin / Heidelberg: Springer-Verlag, 2015, s. 204 vd. Yazar paket tur sözleşmelerini, geminin ‘yolculuğun varış yeri’ olduğu sözleşmeler olarak nitelendirmektedir. Buna karşılık yolcu taşıma sözleşmelerinde, gemi ile belirli bir limana yolculuk edildiğini belirtmektedir.

⁴²¹ Bu belirsizlik 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri açısından bulunduğu gibi, AB ve Türk Hukukları’nda da bu soruyu cevaplayan bir düzenleme yer almamaktadır. İngiliz ve AB Hukuku bakımından konu hakkında yapılan açıklamalar için bkz.: Soyer, **Boundaries of Athens Convention**, s. 195 vd.; Barış Soyer, “Liability of tour operators: cruising in muddy waters” (“Tour Operators”), **The Journal of International Maritime Law**, Volume: 13, Issue: 3, s. 199 vd.; Lewins, **a.g.e.**, s. 209-212; Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 222-225. Ancak belirtilmelidir ki, 2002 Atina Sözleşmesi’nin 392/2009 sayılı Tüzük ile AB Hukuku’na aktarılması ile birlikte, Tüzük’ün 90/314/AET sayılı Yönerge karşısında öncelikle uygulanacağı sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu durumda AB Hukuku’nda hükümlerin uygulanması açısından daha az sorunla karşılaşılacağı söylenebilir. Açıklamalar için bkz.: Michael Tsimplis / Richard Shaw, “Carriage of Passengers”, **Maritime Law**, Yvonne Baatz (ed.), Third Edition, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2014, s. 221.

⁴²² Resmî Gazete Tarihi: 28/11/20013, Sayısı: 28835.

⁴²³ Maddenin gerekçesinde; “*Paket tur sözleşmelerine ilişkin bu madde, 13/6/1990 tarihli Paket Gezi, Paket Tatil ve Paket Turlara İlişkin 90/314/AET sayılı Konsey Yönergesi (ATRG 1990 L158/59) esas alınarak hazırlanmıştır. Bunun yanı sıra bu Yönergenin İsviçre hukukuna aktarılması amacıyla yürürlüğe konulan 18/6/1993 tarihli Paket Turlara İlişkin Federal Yasadan da (Bundesgesetz über Pauschalreisen - AS 1993 3152) faydalanılmıştır.*” denilmektedir.

⁴²⁴ Nitekim Türk ve AB Hukuku kanunlar ihtilafı kurallarında; taşıma sözleşmelerine, tüketici sözleşmelerine ilişkin kuralın uygulanmayacağı kabul edilmiştir. Kuralın istisnasını ise paket tur sözleşmeleri oluşturmaktadır. Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda II.C.1 ve II.C.2.

⁴²⁵ Bkz.: Begines, **a.g.e.**, s. 211.

⁴²⁶ Bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 129.

tutulması ve tur operatörlerinin bu kapsama girmesinden hareketle aynı sonuca ulaşan bir görüş de bulunmaktadır⁴²⁷.

AB Hukuku'nda; paket tur sözleşmelerine 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulanacağına işaret eden bir düzenleme, 90/314/AET sayılı Yönerge'yi ilga eden 25/11/2015 tarihli ve 2015/2302 sayılı Paket Geziler ve Bağlantılı Gezi Düzenlemeleri Hakkında Yönerge'nin ("2015/2302 sayılı Yönerge")⁴²⁸ kabul edilmesi ile birlikte ortaya çıkmış bulunmaktadır. Nitekim Yönerge'nin Başlangıç kısmında; paket tur sözleşmelerinde, taşıyanın 1974 Atina Sözleşmesi çerçevesinde sorumluluk sınırından yararlanabileceği açık bir şekilde belirtilmektedir (s. 6, p. 35). Aynı şekilde, yolcuların 392/2009 sayılı Tüzük'ten ve Milletlerarası Sözleşmeler'den doğan istemleri de Tüzük'te saklı tutulmaktadır (m. 14 f. 5)⁴²⁹. Görüldüğü üzere, AB Hukuku'nda yolcu taşıma sözleşmeleri hakkındaki emredici hükümlerin tüketici sözleşmelerini ilgilendiren hükümler karşısında öncelikle uygulanmasını amaçlayan düzenlemeler kaleme alınmaktadır.

a. Sözleşmenin tarafları

aa. Taşıyan

"Taşıyan", 2002 Atina Sözleşmesi'nde "taşımanın fiilen kendisi veya bir fiilî taşıyan tarafından gerçekleştirildiğine bakılmaksızın, taşıma sözleşmesini kuran veya taşıma sözleşmesi kendi adına ve hesabına⁴³⁰ kurulan kişi" olarak tanımlanmaktadır (m. 1 f. 2 b. (a)). Verilen tanıma göre; taşıyan sıfatını kazanan kişi, taşıma taahhüdünde

⁴²⁷ Bkz.: Soyer, **Boundaries of Athens Convention**, s. 199-200; Soyer, **Tour Operators**, s. 199-200. Yazar bu iki eserinde; Sözleşme'nin, yolcunun taşıyana doğrudan başvurabilmesini amaçladığını da vurgulamaktadır. Yazar'ın bir diğer argümanı, 2002 Atina Sözleşmesi m. 14 hükmüdür, bkz.: Soyer, **Boundaries of Athens Convention**, s. 205; Soyer, **Tour Operators**, s. 203.

⁴²⁸ *Directive (EU) 2015/2302 of the European Parliament and of the Council of 25 November 2015 on package travel and linked travel arrangements, amending Regulation (EC) No 2006/2004 and Directive 2011/83/EU of the European Parliament and of the Council and repealing Council Directive 90/314/EEC*. Yönerge'nin metni için bkz.: eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L2302&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

⁴²⁹ Yeni kabul edilen Tüzük'ün de tartışmaları tam anlamıyla sonlandırmayacağı yönünde bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 212.

⁴³⁰ 'Taşıyan' tanımını içeren 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 2'nin TTK m. 1247'ye aktarılması sırasında Kanun Tasarısı'nda yapılan değişiklik, 'taşıma sözleşmesi' tanımını veren 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 1 b. (a)'nın aktarıldığı TTK m. 1248'de de yapılmıştır, bkz.: **TTK Tasarısı**, s. 297; **TTK Komisyon Raporu**, s. 543.

kimin bulunduğu bakılarak belirlenecektir⁴³¹. Taşıma sözleşmesinin bir temsilci aracılığıyla kurulması hâlinde de taşımayı üstlenen kişi, adına ve hesabına sözleşme kurulan kişi olmaktadır. Tanımın kabul edilene kadar geçirdiği değişiklikler incelendiğinde, 2002 Atina Sözleşmesi'nde yer alan "taşıyan" tanımının en geniş kapsamda ele alınmasının amaçlandığı gözlemlenmektedir⁴³². Böylece Sözleşme'de kabul edilen tanıma göre, sözleşmesel ilişkiye giren seyahat şirketleri veya tur operatörleri de "taşıyan" sıfatını kazanabilecektir⁴³³.

'Taşıyan' haricinde, "fiilî taşıyan" da 2002 Atina Sözleşmesi'nde tanımlanan kişiler arasındadır. Ancak fiilî taşıyanın, yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olarak belirlenen taşıyandan farklı bir kişi olacağı açıkça düzenlenmiştir (b. (b))⁴³⁴.

⁴³¹ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 130; Can, **Yolcu Taşıma**, s. 124.

⁴³² 1961 Brüksel Sözleşmesi'ne göre "taşıyan"; taşıma sözleşmesini kuran geminin maliki, chartereri veya işletenidir." (m. 1 f. (a)). 1969 Tokyo Taslağı'ndaki tanım, "Taşıyan", taşıma sözleşmesini kuran geminin malikini, chartererini ya da işletenini içerir." şeklindedir, bkz.: **1969 Tokyo Draft**, s. 513. IMO Hukuk Komitesi'nin 1974 Konferansı'nın başında sunduğu Taslak'ta tanım, "naklin fiilen kendisi ya da fiilî taşıyan olarak anılacak bir başka kişi tarafından yürütülüp yürütülmemesine bakılmaksızın, sözleşmeyi kendi adına ve hesabına kuran geminin maliki, chartereri, işleteni veya herhangi bir diğer kişi" hâlini almıştır, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4, Part I**, s. 4. Fransa, tanımdaki "on his own behalf" ibaresi yerine "in his own name" ibaresinin yer almasını önermiştir. Ayrıca öneride, UNCITRAL'in 1924 Brüksel Sözleşmesi üzerindeki çalışmalarına atıfta bulunmuştur, bkz.: **A.g.e.** Nitekim 1978 yılında kabul edilen ve eşya taşımalarını düzenleyen Hamburg Kuralları m. 1 f. 1, "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper." demektedir. Burada tanımlanan "taşıyanın" da, taşıma taahhüdünde bulunan kişi olduğu kabul edilmektedir, bkz.: Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, İstanbul: Beta Yayınları, 2000, s. 38. Fransa'nın getirdiği öneriye CMI temsilcisi tarafından gelen itirazda da, bir seyahat acentesinin sözleşmeyi kendi adına kurması hâlinde dahi 'taşıyan' sıfatını kazanmayı amaçlamayacağı belirtilmiştir. Bu görüşe Birleşik Krallık ile Yunanistan da katılmıştır, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.3**, Summary Record of the Third Plenary Meeting, 3 December 1974 (31 January 1977), s. 6. IMO Hukuk Komitesi'nin sunduğu metinde yer alan tanımda bir diğer değişiklik önerisi de Hollanda'dan gelmiştir. Öneride, taşıyanın 'sözleşmeyi kendi adına ve hesabına kuran kişi' değil, "sözleşmeyi kuran veya adına ve hesabına ("on behalf of whom") sözleşme kurulan kişi" olarak kabul edilmesi yer almaktadır, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4, Part I**, s. 4. Daha sonra Fransa, önerdiği tanımları "any person who concludes a contract of carriage in his own name or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded" şeklinde değiştirerek her iki öneriyi birleştirmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.3**, s. 7. Taslak Komitesi'nin daha sonra sunduğu metinde yer alan tanım, Hollanda'nın önerisinde ve 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 1 b. (a)'da yer alan tanım olmuştur, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/9**, Consideration of a Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, 10 December 1974, s. 2.

⁴³³ Lewins, **a.g.e.**, s. 106; Patrick Griggs / Richard Williams / Jeremy Farr, **Limitation of Liability for Maritime Claims**, Fourth Edition, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2013, s. 97; Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 117.

⁴³⁴ Fiilî taşıyan hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.B.2.b.

bb. Yolcu

2002 Atina Sözleşmesi'nde verilen "yolcu" tanımına göre, söz konusu kişiler iki gruba ayrılmaktadır. İlk olarak, bir taşıma sözleşmesine dayanarak taşınan kişiler yolcu olarak tanımlanmaktadır (m. 1 f. 4 b. (a))⁴³⁵. Yolcu tanımına giren ikinci grup ise; 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerine tabi bulunmayan bir navlun sözleşmesinin konusu araçları veya canlı hayvanları gözetmek üzere taşıyanın onayı ile gemide taşınan kişilerdir (b. (b)). 1961 Brüksel Sözleşmesi'nde yer almayan bu düzenleme, 1974 Atina Sözleşmesi'nde metne dâhil edilmiştir⁴³⁶. 1969 Tokyo Taslağı'ndan aynen aktarılan ve IMO Taslağı'nda da yer bulan "yolcu" tanımı, yalnızca taşıma sözleşmesine dayanılarak bir gemi ile taşınan kişileri kapsamaktaydı⁴³⁷. Fransa, verilen tanımın 3 bent hâline getirilerek genişletilmesini önermiştir⁴³⁸. Öneride, IMO Taslağı'ndaki tanım (a) bendine aktarılmıştır. Önerinin ilk hâlinde yer alan (b) bendi ise, Sözleşme'nin kabul edilen metnine büyük ölçüde benzerlik göstermektedir⁴³⁹.

Fransa'nın önerisinde (c) bendi, "*taşıma sözleşmesinin bulunmadığı hâlde, taşıyanın veya kaptanın onayıyla gemide taşınan kişi*" şeklindeydi. Fransız temsilci; hükmün, taşıma sözleşmesi kurmadan taşıyan veya kaptan ile yapılan anlaşma sonucu gemide bulunan kişileri kapsadığını belirtmiştir. Bendin kapsamına girecek kişilere

⁴³⁵ Anılan kişilerin taşıyan veya taşıyanın temsilcisi ile sözleşme kurmuş olması gerekmemektedir. Dieter Rabe, **Seehaldelsrecht**, 4. Auflage, München: Verlag C.H. Beck, 2000, s. 858. Gemiye kaçak olarak binen yolcular ("*stowaways*"), bir yolcu taşıma sözleşmesi kurulmamış olacağından yolcu sıfatı kazanamayacaktır. Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 140-141; Can, **a.g.e.**, s. 54. Ayrıca bu kişiler hakkında 10/10/1957 tarihinde Brüksel'de Kaçak Yolcular Hakkında Milletlerarası Sözleşme kabul edilmiştir. Mülteciler ile kurulan taşıma sözleşmelerinin TBK m. 27 uyarınca batıl olduğu yönünde bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 141.

⁴³⁶ 1976 Sınır Sözleşmesi'nde, bir yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğramasından doğan alacaklar tanımlanmıştır (m. 7 f. 2). İlgili düzenleme 1974 Atina Sözleşmesi'ndeki yolcu tanımını tekrarlamaktadır.

⁴³⁷ Fransa tarafından sunulan iki öneriden ilki için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4, Part I**, s. 6-7.

⁴³⁸ **A.g.e.**

⁴³⁹ İlk önerideki (b) bendi ile 1974 Atina Sözleşmesi'nde yer alan (b) bendi arasındaki farklardan birisi, "*taşıyanın onayı ile*" ibaresinin yer almamasıdır. Bir diğeri; ilk öneride, yolcu olarak kabul edilecek kişilerin "*any person accompanying goods which are covered by a contract for the carriage of goods, (...) such as a lorry driver or person accompanying live animals*" şeklinde belirtilmesidir. Kabul edilen metinde ise bu kişiler örnekseme yoluyla sayılmamış, navlun sözleşmesi ile taşınan araç ile canlı hayvanlara eşlik edenlerle sınırlı tutulmuştur. 1974 Atina Sözleşmesi'nde yer alan şekliyle f. 4 b. (b), Fransa'nın önerisinde değişiklik yapması şeklinde ortaya çıkmıştır. Getirilen ikinci önerideki (a) ve (b) bentleri aynen kabul edilmiştir. Öneride daha sonra yapılan değişiklikler sonucu tekrar sunulan hâli için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/WP.13**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Proposal by the delegation of France, 3 December 1974.

örnek olarak, resmî yetkiye sahip teknisyenleri ve bir açılış töreninde misafir olarak bulunanları vermiştir⁴⁴⁰. İlgili bent, yoğun eleştirileri beraberinde getirmiştir⁴⁴¹.

Diğer yandan Liberya Delegasyonu üyesi ücret karşılığı taşınmayanların yolcu olarak kabul edilmemesi gerektiğini belirtmiştir⁴⁴². Liberya'nın görüşü, sunulan bir öneriyle somutlaşmıştır. Getirilen öneride; yanlılıkla, ücretsiz olarak, mücbir sebepten ötürü veya resmî yetkili olarak taşınan kişilerin yolcu sayılmaması öngörülmekteydi⁴⁴³.

Fransa'nın, önerisinde yaptığı değişiklik sonucu (c) bendi şu hâli almıştır: *“Taşıma veya iş sözleşmesi bulunmadığı hâllerde, taşıyan ya da kaptanın onayıyla, bu onayın mücbir sebep sonucu verilmemiş olması ve taşınan kişilerin kamu hizmeti ifa etmek amacıyla gemide bulunmaması koşuluyla, taşınan kişiler⁴⁴⁴”*. Getirilen değişikliğe rağmen (c) bendi yapılan oylamada reddedilmiştir⁴⁴⁵. Görüldüğü üzere Sözleşme'nin hazırlanması sırasında temsilcilerin iradesi; gemi adamlarının, bir gemi enkazından kurtulanlar gibi gemiye bir mücbir sebep sonucu binenlerin, liman işçileri gibi bir hizmetin ifası gerekçesiyle gemide bulunanların ya da gemi adamlarının yakınları gibi bir taşıma sözleşmesi kurmadan yolculuk yapanların yolcu tanımı dışında tutulması yönünde olmuştur. Öte yandan ücret karşılığı taşınmayan kişilerin yolcu sayılmaması fikri de kabul görmemiştir⁴⁴⁶.

⁴⁴⁰ Bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.4**, Summary Report of the Fourth Plenary Meeting, 3 December 1974 (31 January 1977), s. 2.

⁴⁴¹ Getirilen eleştiriler için bkz.: **A.g.e.**, s. 2-7. Söz gelimi Norveçli temsilcinin görüşü; (c) bendi kapsamına girecek kişiler hakkında ulusal hukukun uygulanması gerektiği yönündedir. Temsilci; ücretin, sözleşmenin bir koşulu olduğunu savunan Liberya'ya da karşı çıkmıştır, bkz.: **A.g.e.**, s. 5. Buna karşılık Birleşik Krallık, bendin kabul edilmemesi durumunda dâhi sonucun değişmeyeceğini ileri sürmüştür. Ancak liman işçisi, sigorta denetçisi gibi kişilerin işverenleri ile arasındaki ilişkiye bağlı kalmaları gerektiğini de eklemiştir, bkz.: **A.g.e.**

⁴⁴² Bkz.: **A.g.e.**, s. 3.

⁴⁴³ “(...) but does not include a person carried accidentally, gratuitously, by force majeure, or by reason of official capacity.”, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/WP.4**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Proposal by the delegation of Liberia, 3 December 1974.

⁴⁴⁴ IMO, **LEG/CONF.4/WP.13**.

⁴⁴⁵ IMO, **LEG/CONF.4/SR.5**, Summary Record of the Fifth Plenary Meeting, 4 December 1974 (31 January 1977), s. 2.

⁴⁴⁶ Ücretin yolcu taşıma sözleşmesinin unsuru olup olmadığı konusuna ve Liberya'nın konuya ilişkin önerisine tekrar değinilecektir. Açıklamalar için bkz.: Aşağıda II.D.3.b.bb.

b. Tarafların borçları

aa. Taşıma taahhüdü

aaa. Deniz yolu ile taşıma

Sözleşme’de yer verilen “taşıma sözleşmesi” tanımında, taşımanın “deniz yolu ile” yapılmasından bahsedilmektedir (m. 1 f. 2). Tanımdaki “deniz yolu ile” ibaresi, 1974 Konferansı sırasında Fransa’nın getirdiği öneri üzerine metne dâhil edilmiştir⁴⁴⁷. Fransız temsilci; öneri ile münhasıran denizde yapılan taşımaların Sözleşme kapsamına alınmasının amaçlandığını, böylece iç su taşımalarının Sözleşme dışında tutulmuş olacağını belirtmiştir⁴⁴⁸. Aşağıda⁴⁴⁹ belirtileceği üzere; “gemi” tanımının “deniz üzerinde hareket edebilme” şartını taşıması nedeniyle, bu ibarenin metne eklenmesi eleştirilmiştir⁴⁵⁰.

⁴⁴⁷ Önerinin ilk hâli için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4, Part I**, s. 6. İbarenin metne eklenmesi, daha sonra oluşturulan çalışma grubu tarafından da tavsiye edilmiştir. IMO, **LEG/CONF.4/WP.25**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Report of a Working Group on Article 1, paragraph 2, s. 2.

⁴⁴⁸ IMO, **LEG/CONF.4/SR.3**, s. 7. Nitekim iç sularda yapılan yolcu taşımaları, BM tarafından hazırlanan ve 6/2/1976 tarihinde Cenevre’de kabul edilen “Yolcuların ve Bagajların İç Su Yolu ile Taşınmasına İlişkin Sözleşme’nin” (*Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by inland waterway*) konusudur. Milletlerarası hukukta yürürlük kazanmayan Sözleşme yalnızca Avusturya tarafından imzalanmış ve Sözleşme’ye taraf olan tek Devlet Rusya’dır. Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: www.unece.org/trans/main/sc3/legalinst_36_cvn.html (e.t.: 1/12/2017). Sözleşme’nin İngilizce, Fransızca, Rusça ve Almanca dillerinde tam metni için bkz.: www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVN_eft.pdf (e.t.: 1/12/2017). Sözleşme, 1974 Konferansı sırasında hazırlanma aşamasındaydı. Almanya, her iki Sözleşme’nin uygulama alanlarının kesişmemesinin gerekliliğini vurgulamış ve açık bir hükümlerle iç su taşımalarının hariç tutulmasını önermiştir. IMO, **LEG/CONF.4/4/Add.2**, Observations and Proposals by Governments on the Draft Articles for an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Part II, Proposed Amendments and Observations Thereon, 11 December 1974, s. 2.

⁴⁴⁹ Norveç tarafından yöneltile eleştiri için bkz.: Aşağıda: II.D.3.b.aa.bbb.

⁴⁵⁰ Daha ileri bir tarihte kabul edilen Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*) (“1978 Hamburg Kuralları”) de, sözleşme tanımını “deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi” (“*contract of carriage by sea*”) şeklinde vermektedir (m. 1 f. 6). 31/3/1978 tarihinde Hamburg’da kabul edilen Sözleşme, 1/11/1992 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Sözleşme’nin İngilizce tam metni, yürürlüğü ve Sözleşme’ye taraf Devletler hakkında bilgi için bkz.: www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html (e.t.: 1/12/2017). 1924 Brüksel Sözleşmesi’nde yer alan tanım, “*Contract of carriage*” şeklindedir (m. 1 f. (b)). Buna karşılık tanıma göre, “*konişmento veya eşyanın deniz yoluyla taşınmasına ilişkin benzer nitelikte bir senet ile tespit edilen*” sözleşmeler taşıma sözleşmesi kapsamındadır. Tanım; kara, hava, demiryolu ile veya iç sular üzerinde yapılan taşımaların kapsamda yer almadığı şeklinde açıklanmaktadır, bkz.: Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 26-27. Yolculuğun tamamen ya da ağırlıklı olarak “deniz olarak kabul edilemeyecek sularda” yapılması durumunda 2002 Atina Sözleşmesi’nin uygulanmayacağı yönünde bkz.: Can, **Yolcu Taşıma**, s. 18. 1974 Konferansı sırasında, ‘taşıma sözleşmesi’ tanımına “deniz yolu ile” ibaresi eklenmemesi durumunda dâhi aynı sonuca varılacağı Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği temsilcisi tarafından dile getirilmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.3**, s. 7. Ancak 2002 Atina Sözleşmesi, 1978 Hamburg Kuralları’ndan farklı olarak,

bbb. Gemi ile taşıma

2002 Atina Sözleşmesi'nde yer alan tanıma göre gemi, “hava yastıklı araçlar hariç olmak üzere, sadece deniz yolu ile hareket edebilen araç” (“*seagoing vessel*”)⁴⁵¹ anlamına gelmektedir (m. 1 f. 3)⁴⁵². Tanımın oldukça geniş tutulmasına karşılık, 2002 Atina Sözleşmesi'nin yalnızca milletlerarası taşımalara uygulanması, bu taşımaları gerçekleştiren gemilerin büyük çoğunlukla tanımın içinde kalması sonucunu doğuracaktır⁴⁵³. Ancak bazı durumlarda tanımın önem kazanacağına öğreti tarafından işaret edilmektedir: Bunlar; Sözleşme hükümlerinin milletlerarası taşımalar haricinde iç taşımalarda da uygulanması, taşımanın küçük bir araç kullanılarak gerçekleştirilmesi veya nehirler üzerinde milletlerarası taşıma yapılmasıdır⁴⁵⁴.

Sözleşme metnindeki “*seagoing*” ibaresi, 1961 Brüksel Sözleşmesi m. 1 f. (d)'den aktarılmıştır. Gemi tanımına söz konusu ibarenin dâhil edildiği Deniz Ticareti Hukuku alanındaki diğer Milletlerarası Sözleşmeler arasında; 1992 Petrol Sözleşmesi, 2001 Yakıt Sözleşmesi ile 2010 HNS Sözleşmesi de yer almaktadır⁴⁵⁵. Ancak anılan

ayrıca “denizde hareket edebilen araç” (“*seagoing vessel*”) şeklinde bir “gemi” tanımına yer vermektedir. Nitekim 1978 Hamburg Kuralları'nın uygulanması için, geminin türüne bakılmaksızın taşımanın deniz yolu ile gerçekleştirilmesi yeterli olduğu kabul edilmektedir, bkz.: Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 27-28. Böylece taşımanın “deniz yolu ile” yapılması, “deniz üzerinde hareket edebilme” olarak geminin tahsis amacının esas alınması durumunda önem kazanacaktır. Bu durumda geminin tahsis edildiği amacın denizde hareket etmeyi gerektirip gerektirmediği ve taşımanın deniz yolu ile yapılıp yapılmadığı ayrı ayrı değerlendirilecektir.

⁴⁵¹ Öğretide ibarenin “deniz gemisi” olarak Türkçe'ye çevrildiği de görülmektedir, bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 146; İlknur Uluğ Cicim, “Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Sayı, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken – 10-11-12 Mayıs 2012 – Sempozyum**, Cilt: 18, Sayı: 2, 2012, s. 527.

⁴⁵² 1961 Brüksel Sözleşmesi ile 2002 Atina Sözleşmesi arasındaki tek fark, hava yastıklı araçları hariç tutan ibarenin 1961 Brüksel Sözleşmesi'nde yer almamasıdır. Bu düzenleme, 1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlanması sırasında Birleşik Krallık tarafından önerilmiştir. Bu öneride yer alan ibare Sözleşme'deki gibi “*air-cushion vehicle*” değil, “*hovercraft*”tır. IMO, **LEG/CONF.4/4**, s. 6.

⁴⁵³ Lewins, **a.g.e.**, s. 100. Ayrıca TTK m. 1247'deki sözleşme tanımının yalnızca “gemi ile denizde taşıma” şartını araması nedeniyle, taşımanın gerçekleştirildiği geminin yolcu gemisi olması gerekmediği Türk öğretisinde de belirtilmektedir, bkz.: Kender Rayegân / Ergon Çetingil / Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler**, Cilt 1, On Dördüncü Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017, s. 248.

⁴⁵⁴ Açıklamalar ve konu hakkında Birleşik Krallık'ta verilen mahkeme kararları için bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 100-101.

⁴⁵⁵ 1924 Brüksel Sözleşmesi'nde, ““*Gemi*” eşyanın deniz yoluyla taşınmasında kullanılan her türlü aracı ifade eder.” denilmektedir (m. 1 f. (d)). 1978 Hamburg Kuralları'nda bir “gemi” tanımı yer almamaktadır. 1996 Sınır Sözleşmesi'nde yer verilen “gemi maliki” tanımında ise, bu kişinin “*deniz yoluyla hareket edebilen bir geminin maliki, chartereri, yöneticisi ve işleteni*” (“*the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship*”) olduğu kabul edilmiştir.

Sözleşmeler'in hiçbirinde “*seagoing*” ibaresinin ne anlama geldiği hakkında açık bir düzenleme bulunmamaktadır⁴⁵⁶.

1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlanması sırasında, gemi tanımındaki “deniz yolu ile hareket edebilen” (“*seagoing*”) ile taşıma sözleşmesi tanımındaki “deniz yolu ile” (“*by sea*”) ibaresinin arasındaki ilişki tartışma konusu olmuştur. 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 2'deki taşıma sözleşmesi tanımında bulunan “deniz yolu ile” ibaresi⁴⁵⁷, 1974 Konferansı sırasında Fransa'nın yaptığı öneri sonucu metne eklenmiştir⁴⁵⁸. Öneri üzerine Norveç temsilcisi, önerinin kabul edilmesi hâlinde Sözleşme'de gemi tanımının verilmesinin gerekli olup olmadığını sormuştur. Temsilci; taşıma sözleşmesi tanımının bu şekilde verilmesi ile denizde bulunan gemilere Sözleşme'nin zaten uygulanacağını, geminin nehir üzerinde seyrüseferde bulunmak üzere inşa edilmesinin bir fark yaratmayacağını belirtmiştir. Buna karşılık “denizde hareket edebilme” koşulunun da aranması durumunda, nehir üzerinde seyrüseferde bulunmak üzere inşa edilen gemilerin durumunun belirsizlik kazanacağını da eklemiştir⁴⁵⁹.

1974 Atina Sözleşmesi hükümlerini iç hukukuna aktaran Birleşik Krallık'ta mahkemeler, taşıma sözleşmesinin ifasının denizde gerçekleşip gerçekleşmediğini değerlendirmektedir⁴⁶⁰. Ancak farklı hukuk sistemlerinde, mahkemelerinin tanımı daha geniş yorumlayabileceklerine İngiliz öğretisinde dikkat çekilmektedir⁴⁶¹. Nitekim “deniz yolu ile hareket edebilme” ile neyin kastedildiği Sözleşme'de belirtilmediğinden, tanımın içeriğinin uyuşmazlığa bakan mahkeme tarafından

⁴⁵⁶ Nitekim 2001 Yakıt Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmaları sırasında bu konu hakkında getirilen açık bir eleştiri bulunmaktadır. Yapılan eleştiride bu ibarenin, geminin; denizde bulunması, açık denizde faaliyet göstermek üzere inşa edilmesi veya deniz üzerinde sefere başlaması ya da onu sonlandırması olmak üzere üç farklı şekilde de anlaşılmasının mümkün olduğu belirtilmiştir bkz.: IMO, **LEG 79/6/2**, Compensation For Pollution From Ships' Bunkers, Submitted by the International Association of Drilling Contractors, 12 February 1999, s. 1, para. 3.

⁴⁵⁷ Taşımanın deniz yolu ile yapılması hakkında açıklamalar için bkz.: Yukarıda II.D.3.b.aa.aaa.

⁴⁵⁸ Öneri için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4**, s. 6.

⁴⁵⁹ Norveç temsilcisinin bu görüşü için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.3**, s. 8. Söz gelimi 1996 Sınır Sözleşmesi, “*The term “shipowner” shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship*” tanımını vermektedir (m. 1 f. 2). Sözleşme'nin uygulama alanını iç su gemilerine genişletmeye imkân tanıyan m. 15 f. 2 b. (b)'de, söz konusu gemiler “*ships intended for navigation on inland waterways*” ibaresi ile belirtilmektedir.

⁴⁶⁰ Lewins, **a.g.e.**, s. 101. Buna karşılık geminin tahsis edildiği amaç ile faaliyet gösterdiği yerin uyuşmaması durumunda zorlukların ortaya çıkabileceği İngiliz Hukuku'ndaki yazarlar tarafından kabul edilmektedir. Açıklamalar için bkz.: Barnabas W.B. Reynolds / Michael N. Tsimplis, **Shipowners' Limitation of Liability**, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012, s. 48, dn. 2.

⁴⁶¹ Bkz.: Soyer, **Boundaries of Athens Convention**, s. 187.

doldurulması gerekecektir. Bu bağlamda İngiliz öğretisinde, Sözleşme’de verilen “gemi” tanımının başka bir şart taşımaması dolayısıyla konu hakkında Deniz Ticareti Hukuku alanındaki diğer kurallara başvurulması önerilmektedir⁴⁶².

Kanada’da verilen bazı yargı kararlarında geminin denizde hareket edebilmesi koşulu incelenmiştir. Ortaya çıkan bir uyuşmazlıkta⁴⁶³, askeri hareketlarda kullanılmak üzere inşa edilmiş bir deniz aracına (“*marine assault craft*”) bağlı bir şişme muzun (“*banana raft*”) üzerinde taşınan ve bedensel zarara maruz kalan bir kişinin istemi gündeme gelmiştir. Davalı, şişme muzun 1974 Atina Sözleşmesi kapsamında gemi olduğunu iddia etmiştir. Daha sonraki aşamada davalı, şişme muzun gemi olmadığını kabul etmiş; fakat şişme muzun, çıkarma aracının bir parçası olduğunu beyan etmiştir. Mahkeme ise, kararında bu iki aracın birbirinden bağımsız değerlendirilmesi gerektiğine hükmetmiştir. Şişme muz çeken deniz aracı, Mahkeme tarafından denizde hareket edebilen bir araç olarak kabul edilmemiştir. Araç iç sularda hareket hâlinde olmamasına rağmen; karara gerekçe olarak, aracın yalnızca bir koy dâhilinde kısa mesafelerde gidip gelmesi gösterilmiştir⁴⁶⁴. Diğer bir ifadeyle; denizde hareket eden bir aracın hareketinin yalnızca bir koy dahilinde olması, söz konusu aracın denizde hareket edebilen bir araç olarak nitelendirilmesi için yeterli görülmemiştir. Verilen bir diğer yargı kararında⁴⁶⁵ ise mahkeme, geminin fiilen kullanıldığı amacın göz önünde bulundurulacağını açık bir şekilde ifade etmiştir⁴⁶⁶.

Öğretide, iç su gemilerinin kapsam dışında tutulmaması ve bunların deniz üzerinde taşıma yapması hâlinde Sözleşme kapsamına girmesi gerektiği savunulmaktadır⁴⁶⁷. Öte yandan, Sözleşme’nin uygulama alanının iç sulara

⁴⁶² Bkz.: **A.g.e.**

⁴⁶³ **McEwan v Bingham (t/a Studland Watersports)**. County Court (Hove), 28 July 2000, kararın özeti için bkz.: legalresearch.westlaw.co.uk/ (e.t.: 1/12/2017).

⁴⁶⁴ “(...) *the argument that the marine assault craft and the banana raft comprised one vessel was artificial. They were two objects and as the banana raft was not a vessel the Athens Convention did not apply. Further, the marine assault craft was not a "sea going vessel" as "sea going" suggested something more than progressing a short distance up and down a bay, namely a vessel capable of a voyage of some length.*”

⁴⁶⁵ **Michael v Musgrove (t/a YNYS Ribs)**, Queen's Bench Division (Admiralty Court), 07 June 2011, kararın özeti için bkz.: legalresearch.westlaw.co.uk/ (e.t.: 1/12/2017).

⁴⁶⁶ “*The word "seagoing" was adjectival and was intended to describe the actual use of a vessel. It was therefore intended to convey something more than the words "used in navigation". Thus, although a ship might be a ship for the purposes of the 1995 Act, she would not be a seagoing ship unless it was her actual business to go to sea (...)*”

⁴⁶⁷ Bkz.: Røsæg, **The Athens Convention and the EU**, s. 73. Yazar, söz konusu gemilerin zorunlu sigorta hükümlerine tâbi tutulmaları gerektiğini belirtmektedir.

genişletilmesi hâlinde Sözleşme’de öngörülen deniz üzerinde hareket edebilme şartının zımnen ortadan kalkacağı da savunulmaktadır⁴⁶⁸.

ccc. Türk Hukuku bakımından yorumlanması

2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 3’teki “*seagoing*” ibaresinin belirsizliği nedeniyle; Türk mahkemeleri önüne gelen uyuşmazlıklarda, Sözleşme kapsamına giren bir aracın bulunup bulunmadığının tespiti mahkeme tarafından yapılacaktır.

6102 sayılı TTK m. 931 f. 1’de yer alan gemi tanımı⁴⁶⁹, “geminin tahsis edildiği amacın suda hareket etmeyi gerektirmesini” öngörmektedir⁴⁷⁰. Anılan ibare, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda (“eTTK”)⁴⁷¹ yer alan “*tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan*” ibaresi yerine getirilmiştir⁴⁷². TTK’da yapılan bu değişiklik ile Deniz Ticaret Kitabı hükümlerinin iç su gemilerine de uygulanması amaçlanmıştır⁴⁷³. İlgili düzenlemeye göre, bir aracın gemi olarak kabul edilebilmesi için hem suda hareket edebilmesi, hem de tahsis edildiği amacın bu hareketi gerektirmesi şartları birlikte aranacağı ifade edilmektedir⁴⁷⁴. TTK m. 931 “suda hareketten” bahsetmesine karşın; TTK m. 1247,

⁴⁶⁸ Soyer, **Boundaries of Athens Convention**, s. 187.

⁴⁶⁹ TTK m. 931 f. 1’e göre, “*Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından “gemi” sayılır.*”

⁴⁷⁰ Belirtilmelidir ki, Türk Hukuku’nda çeşitli gemi tanımlarına yer verilmektedir. Bu tanımlar hakkında bkz.: Cüneyt Süzöl, “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, Cilt II, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010, s. 1615 vd.

⁴⁷¹ Resmî Gazete Tarihi: 9/7/1956, Sayısı: 9353.

⁴⁷² Söz konusu ibarede yer alan en temel değişiklik; geminin tahsis amacının, ‘deniz’ yerine ‘suda’ hareket etmeyi gerektirmesidir. eTTK m. 816’daki gemi tanımı, bir Alman Federal Mahkeme kararına dayanılarak kabul edilmiştir. Konu hakkında bkz.: Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, Cilt I, İstanbul: On İki Levha, 2017, s. 656 vd.; Kerim Atamer, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra (“Cebri İcra”)**, İstanbul: Arıkan Basım Yayım, 2006, s. 14-15; Duygu Damar, “Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma” (“Deniz Araçları ve Çatma”), **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, Cilt I, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010, s. 751-753.

⁴⁷³ Maddenin gerekçesi de kanun koyucunun bu amacını açıkça ortaya koymaktadır. Yapılan değişikliğin eleştirisi için bkz.: Atamer, **Cebri İcra**, s. 140-141.

⁴⁷⁴ Damar, **Deniz Araçları ve Çatma**, s. 757-763; Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku - I (Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri (“Deniz Ticareti Hukuku Cilt I”))**, 3. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014, s. 17-22; İnci Deniz Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku**, 3. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2013, s. 16. TTK m. 931’de sayılan ‘yüzme özelliğinin bulunması’ şartının, suda hareket edebilme şartını da kapsadığı yönünde bkz.: Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 36. eTTK m. 816 çerçevesinde, denizde hareket bakımından aynı yönde bkz.: Tahir Çağa / Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku -I**, 16. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010, s. 46; Turgut Kalpsüz, **Deniz Ticareti Hukuku**, Birinci Cild, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1971, s. 78-84; Mertol Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, 2. Baskı, Ankara: İmaj Yayıncılık, 2003, s. 17-18; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, 6. Bası, İstanbul: Alkim Yayınevi, 2001, s. 68-71.

2002 Atina Sözleşmesi'ne uyumlu olacak şekilde “deniz yolu ile yolcu taşıma” ifadesine yer vermektedir. Maddenin bu şekilde kaleme alınmasıyla, TTK'daki deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinin nehirlerde ve göllerde yapılan taşımalara uygulanmasının engellenmek istendiği anlaşılmaktadır⁴⁷⁵. Ayrıca; TTK m. 931'de yer alan gemi tanımının, 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 3'ü karşılayacağı da öğreti tarafından ifade edilmektedir⁴⁷⁶. Böylece Türk mahkemelerinin Sözleşme hükümlerini uyguladıkları sırada; MÖHUK m. 24 uyarınca uygulanacak hukuku Türk Hukuku olarak tespit etmeleri hâlinde “gemi” tanımının TTK m. 931'e göre değerlendirilmesi söz konusu olabilecektir. Ancak bu olasılıkta geminin “suda” değil, “denizde” hareket yeteneği göz önünde tutulacaktır⁴⁷⁷.

bb. 2002 Atina Sözleşmesi'nin ücret karşılığı yapılmayan taşımalara uygulanıp uygulanmayacağı

aaa. Hazırlık çalışmaları

2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 2'de yer alan “taşıma sözleşmesi” tanımında ücrete ilişkin herhangi bir ifade yer almadığı gibi, Sözleşme'nin kalanında da konu hakkında bir sonuca varılmasını sağlayan bir düzenleme kaleme alınmamıştır⁴⁷⁸. Bu nedenle Sözleşme'nin bir ücret karşılığı yapılmayan taşımalar hakkında uygulanıp uygulanmayacağı tartışma konusu hâline gelmiştir⁴⁷⁹. 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmalarına bakıldığında, CMI tarafından ulusal denizcilik örgütlerine gönderilen soru listesinde “1974 tarihli Sözleşme'nin ücret karşılığı yapılmayan taşımalara uygulanıp uygulanmadığı” sorusunun da yer aldığı görülmektedir⁴⁸⁰. Aşağıda

⁴⁷⁵ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 146.

⁴⁷⁶ **A.g.e.**

⁴⁷⁷ Geminin faaliyette bulunduğu sular bakımından yapılan ayırmda, geminin fiilen tahsis edildiği seyrişefere bakılacağı yönünde bkz.: Çağa / Kender, **a.g.e.**, 50.

⁴⁷⁸ 1929 Varşova ile 1999 Montreal Sözleşmeleri'ndeki m. 1 f. 1 c. 1'de; her iki Sözleşme'nin de bir ücret karşılığında hava araçları ile yapılan taşımalara uygulanacağı belirtilmektedir. Fıkranın ikinci cümlesi ise, taşımacılık işletmeleri tarafından üstlenilen ve hava araçları ile yapılan karşılıksız (“*gratuitous*”) taşımalara da Sözleşme hükümlerinin uygulanacağı öngörülmektedir. 1999 Demir Yolu Yolcu Kuralları m. 1 f. 1; uygulama alanını, konusu bir ücretli veya ücretsiz (“*free of charge*”) taşıma olan taşıma sözleşmeleri olarak belirlemiştir. CVR m. 2 f. 2 b. (b) ise, taşıyan tarafından bir ücret karşılığı veya karşılıksız olarak taşınanları (“*is carried ... gratuitously*”) “yolcu” tanımına dâhil etmektedir.

⁴⁷⁹ Konu hakkında bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 34-36; Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 148-150.

⁴⁸⁰ Bkz.: IMO, **LEG 79/4/1**, Provision of Financial Security, Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, The Athens Convention 1974 and its Protocols, Submitted by the Comité Maritime International (CMI), 10 February 1999, s. 5.

belirtileceği üzere; çeşitli hukuk sistemlerinde konu hakkındaki uygulama değişkenlik göstermektedir. Nitekim konunun açık bir hükümle düzenlenmesini ve böylece bütünlüğün sağlanmasını amaçlayan Liberyalı temsilci, 1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlanma aşamasında konu hakkında bir öneri getirmiştir⁴⁸¹. Sunulan öneride Sözleşme'nin yalnızca ücret karşılığı ("*reward*") yapılan taşımaları kapsamı gerektiği savunulmuştur. Buna karşılık Norveçli temsilci; Anglosakson, İskandinav ve Kıta Avrupası Hukukları'nda sözleşmenin tanımlanmasındaki farklılığa dikkat çekmiştir. Temsilci; Kıta Avrupası Hukuku'nda, taşıma edimine karşılık bir ücret kararlaştırmanın, sözleşmenin kuruluş koşulu olmadığını belirtmiştir. Önerinin kabulü hâlinde Sözleşme'nin uygulanması olasılığının azalacağını da görüşlerine eklemiştir⁴⁸². Yukarıda⁴⁸³ değinildiği üzere; Liberyalı temsilcinin önerisi reddedilmiştir⁴⁸⁴. Verilen bilgiler ışığında, Sözleşme'nin sadece ücret karşılığı yapılan taşımalar bakımından uygulanacağını söylemek güç gözükmektedir. Bu durumda Sözleşme'nin ücret ile ilgili kesin bir düzenleme getirmediği ve taşıma sözleşmesine uygulanacak olan hukuka göre bir sonuca varılması gerektiği şeklinde bir yorumda bulunulabilir.

bbb. Yabancı hukuk sistemlerinde

1974 Atina Sözleşmesi'ne taraf olan Devletler ile Sözleşme'nin hükümlerini iç hukuklarına aktaran Devletler'in hukuk sistemlerinde, yolcu taşımanın ücret karşılığı olmasının gerekip gerekmediği farklı şekillerde ele alınmıştır⁴⁸⁵. Söz gelimi 2002

⁴⁸¹ Yapılan öneri için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/WP.4**.

⁴⁸² Her iki Delegasyon üyesinin görüşleri için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.4**, s. 3-5.

⁴⁸³ II.D.3.bb.

⁴⁸⁴ Yapılan öneride; yanlışlıkla, karşılıksız olarak, mücbir sebepten ötürü veya resmî yetkili olarak taşınan kişilerin kapsam dışına çıkarılması yer almaktadır ("*... but does not include a person carried accidentally, gratuitously, by force majeure, or by reason of official capacity.*"). Liberyalı temsilciye, Fransa'nın aynı hükümle ilgili yaptığı önerinin, Liberya'nın önerisini de kapsadığı hatırlatılmıştır. Ancak temsilci, Fransa'nın önerisinin karşılıksız taşınan yolculardan bahsetmemesi nedeniyle önerisini geri çekmemiş, bu yolcuların da uygulama kapsamı dışına çıkarılması gerektiğini belirtmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.5**, s. 2.

⁴⁸⁵ CMI'nın 1999 yılında ulusal denizcilik örgütlerine verdiği soru listesinde yer alan 1974 Atina Sözleşmesi'nin ücretsiz taşımalara uygulanıp uygulanmadığına ilişkin soruya; Hırvatistan, Almanya, Japonya ve Hollanda'daki örgütler olumlu cevap vermiştir. Yunanistan, İrlanda, Slovenya, Güney Afrika ve Birleşik Krallık'taki örgütler Sözleşme'nin bu taşımalara uygulanmadığını belirtmiştir. Sözleşme'ye taraf olmayan İsveç ve Danimarka'da bulunan örgütler söz konusu yaklaşımı desteklerken, Finlandiya ve Norveç'tekiler ise Sözleşme'nin meslekî olarak veya bir ücret karşılığı yapılan taşımalara uygulanmasını uygun bulmuştur, bkz.: IMO, **LEG 79/4/1**, s. 5. Değişik hukuk sistemlerindeki bu farklılığın, Sözleşme'nin farklı şekillerde uygulanması sonucunu doğuracağı öğretisi tarafından da ifade edilmektedir. Sözleşme'nin hazırlanmasındaki amacın, kurallarda birliğin sağlanması olmasına rağmen böyle bir tablonun ortaya çıkması eleştirilmektedir. Açıklamalar için bkz.: Soyer, **Boundaries of**

Atina Sözleşmesi'ne taraf bulunan Devletler'den birisi olan Birleşik Krallık'ta; 1974 Atina Sözleşmesi'nin ücretsiz taşımalar hakkında uygulanmayacağı, 1995 tarihli *Merchant Shipping Act 1995*'te ("1995 MSA")⁴⁸⁶ yer alan bir düzenleme ile kabul edilmiştir⁴⁸⁷. Ancak ilgili düzenlemede kullanılan "reward" ibaresinin anlamı İngiliz Hukuku'nda tartışılmaktadır⁴⁸⁸. 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olup aynı zamanda Sözleşme hükümlerini iç hukuka aktarma yolunu seçen Hollanda'da, yolcu taşıma sözleşmesinin ücret karşılığı yapılması gerekmediği kabul edilmektedir⁴⁸⁹. Aynı yolu izleyen Norveç'te, taşımanın "ticari olarak veya ücret karşılığı" yapılabileceği şeklinde bir düzenleme yer almaktadır⁴⁹⁰. Sözleşme'ye taraf olmamasına rağmen, hükümlerini 1986 Reformu ile iç hukuka aktaran Almanya'da ise; ücret karşılığı yapılmayan taşımaların da deniz yolu ile yolcu taşıma kapsamında değerlendirildiği görülmektedir⁴⁹¹. Buna karşılık Alman öğretisinde taşıma sözleşmesinin eser

Athens Convention, s. 189-191. Ayrıca, ticari olmayan taşımalara da Sözleşme'nin uygulanma olasılığın ortaya çıkması karşısında Devletler'in taraf olma konusunda çekimser kalmış olabileceği belirtilmektedir, bkz.: Sarah Fiona Gahlen, **Civil Liability for Accidents at Sea**, Berlin / Heidelberg: Springer-Verlag, 2015, s. 226.

⁴⁸⁶ Birleşik Krallık, 1974 Atina Sözleşmesi hükümlerini 1995 MSA'nın 6 No'lu Eki'ne ('Schedule 6') aktarmıştır. Ek iki bölümden oluşmaktadır. Bölüm I ('Part I') 1974 Atina Sözleşmesi hükümlerine, Bölüm II ('Part II') ise Sözleşme ile bağlantılı farklı hükümlere ayrılmıştır. 2002 Atina Sözleşmesi'ne de taraf olan Birleşik Krallık'ta, 392/2009 sayılı Tüzük'ün kabul edilmesiyle birlikte 6 No'lu Ek 2012 yılında ilga edilmiştir. Bilgi için bkz.: **The Merchant Shipping (Carriage of Passengers by Sea) Regulations 2012, No. 3152**, Explanatory Note. Belgenin linki için bkz.: www.legislation.gov.uk/ukxi/2012/3152/pdfs/ukxi_20123152_en.pdf (e.t.: 1/12/2017).

⁴⁸⁷ Söz konusu düzenleme de, 1996 MSA 6 Nolu Ek Bölüm II'nin 9. maddesinde yer almaktaydı. Nitekim Birleşik Krallık, 1974 Konferansı sırasında Liberya'nın önerisini de desteklemiştir. IMO, **LEG/CONF.4/WP.4**, s. 5.

⁴⁸⁸ Açıklamalar için bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 98. Soyer, **Boundaries of Athens Convention**, s. 190; Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 98. Son eserde, 1988 tarihinde yaşanan *Herald Free Enterprise* kazası örnek gösterilmektedir. Yazarlar, bu kazada ölenler arasında bir promosyon karşılığı taşınan ve yolculuk için ücret ödemeyen yolcuların bulunduğu altını çizmektedirler. Buna bağlı olarak anılan eserde 'karşılık' ibaresinin 'ücret' olarak anlaşılmasında gerektiği belirtilmiştir. Ancak aynı eserde, hatır taşımalarının Sözleşme kapsamında yer almayacağı ifade edilmektedir, bkz.: **A.g.e.** Diğer taraftan, 1989 tarihinde meydana gelen *Marchioness* kazasından yola çıkan yazarlar, doğum günü kutlamak amacıyla gemi kiralayan davet sahibi kişi ile davetliler arasında bir yolcu taşıma sözleşmesi kurulduğundan ve davetlilerin yolcu sıfatını kazandığından bahsetmektedirler, bkz.: **A.g.e.**, s. 99.

⁴⁸⁹ Hollanda Medeni Kanunu ("*Burgerlijk Wetboek*") m. 8:500'de verilen yolcu taşıma sözleşmesi tanımında açık bir düzenleme yer almamasına rağmen, karşılıksız yapılan taşımaların da bu hükümler kapsamında olduğu kabul edilmektedir, bkz.: Krijn F. Haak, **Transport Law of Netherlands**, International Encyclopaedia of Laws/Transport Law, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2007. s. 95. Kanun'un İngilizce dilindeki çevirisi için bkz.:

www.dutchcivillaw.com/civilcodegeneral.htm (e.t.: 1/12/2017).

⁴⁹⁰ Norveç Deniz Ticareti Kanunu'nda ("*Lov om sjøfarten*") verilen "taşıyan" tanımı şu şekildedir: "*Bu Bölüm bakımından taşıyan, ticari olarak veya bir ücret karşılığı bir sözleşme uyarınca yolcuları veya yolcular ile bagajlarını gemi ile taşımaya üstlenen kişi anlamına gelir. Taşıyan geminin donatısı, chartereri (alt-chartereri) veya bir başka kişi olabilir.*" (m. 401 f. 1). Kanun'un İngilizce çevirisi için bkz.: **The Norwegian Maritime Code, 24 June 1994 no. 39 with amendments including Act 7 June 2013 no. 30**, Trond Solvang (Editor), MarLus nr. 435, Oslo: Sjørettsfondet, Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo, 2014.

⁴⁹¹ Bkz.: Rabe, **a.g.e.**, s. 853. Yazar, taşıyanın misafiri olarak taşınan kişileri buna örnek olarak göstermektedir.

sözleşmesi (“*werkvertrag*”) niteliğinde olmasından ötürü; ücretin, sözleşmede yer alması gereken bir unsur olduğu yönünde de bir görüş bulunmaktadır⁴⁹².

ccc. Türk Hukuku

aaaa. Ücret

2002 Atina Sözleşmesi'nin ve 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmalarından hareketle ücret koşulunun Devletler'in iç hukuklarına göre belirleneceği kabul edildiği takdirde, Türk Hukuku'ndaki durumun da incelenmesi gerekecektir. Nitekim MÖHUK m. 24 uyarınca Türk Hukuku'nun uygulanması hâlinde, uyuşmazlığa bakan mahkeme Türk Hukuku'na başvurarak bir sonuca varacaktır.

TTK'nın hazırlık sürecinde; ücretin, sözleşmenin esaslı/kurucu unsuru olduğu görüşünün⁴⁹³ terk edildiği anlaşılmaktadır. Bunun gerekçesi olarak, mehz 2002 Atina Sözleşmesi ile uyumun sağlanmasının amaçlanması gösterilmektedir⁴⁹⁴. Bu nedenle yolcu taşıma sözleşmesinin tanımını veren TTK m. 1247'de ücret unsuruna yer verilmemiştir⁴⁹⁵. Öğretideki bir görüş; ilgili hükümde ücrete yer verilmemesinden ötürü, ücretin sözleşmenin bir unsuru olmadığını kabul etmektedir⁴⁹⁶. Diğer taraftan m. 1247'nin gerekçesine bakıldığında, maddenin 2. fıkrasından⁴⁹⁷ yola çıkılarak ücretin bir koşul olarak kabul edilebileceği açıklanmıştır⁴⁹⁸. Anılan düzenlemenin

⁴⁹² Görüş için bkz.: Herber, **a.g.e.**, s. 358. Türk Hukuku'nda taşıma sözleşmesi; eser sözleşmesi, vekâlet sözleşmesi ve bağımsız bir sözleşme türü olmak üzere üç farklı şekilde ele alınmaktadır. Konu hakkında bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 57.

⁴⁹³ eTTK döneminde deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin yalnızca ücret karşılığı kurulabileceği savunulmaktaydı, bkz.: Can, **a.g.e.**, s. 19; Ergon Çetingil, “Türk Hukuku'nda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1985, s. 135; Canan Özlem Ilgın, “Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme” (“Yolcu Taşıma”), **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 6 Sayı: 12, 2007, s. 235.

⁴⁹⁴ Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 148 vd.

⁴⁹⁵ Maddenin gerekçesi şu şekilde başlamaktadır: “*Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi 6762 sayılı Kanunda tanımlanmamış olduğu halde Tasarı hükümlerinin hazırlanmasında esas alınan 2002 Atina Sözleşmesine paralel olarak bu maddede tanımlanmıştır. 2002 Sözleşmesinin 1 inci maddesinin ikinci ve üçüncü fıkraları ile 21 inci maddesine göre kaleme alınan bu maddedeki tanıma, ücret unsurunun da ilâve edilmesi başlangıçta düşünülmüş; ancak mehzla uyumun sağlanması için bundan vazgeçilmiştir.*”

⁴⁹⁶ Görüş için bkz.: Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 248.

⁴⁹⁷ “*Devlet ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yapılan ticari yolcu taşıma sözleşmelerine de bu Bölüm hükümleri uygulanır.*”

⁴⁹⁸ Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi tanımını veren TTK m. 1247'nin gerekçesinde, 2002 Atina Sözleşmesi ile uyumlu olma gerekçesiyle ücretin tanıma dâhil edilmediği açıklandıktan sonra; “*Bununla beraber, maddenin Sözleşmenin 21 inci maddesinden alınan ikinci fıkrasında yolcu taşıma sözleşmesi*

mehazı, “*Bu Sözleşme, Devlet veya kamu makamları tarafından, 1’inci maddede tanımlanan taşıma sözleşmesi uyarınca üstlenilen ticari taşımalara uygulanır.*” şeklindedir (2002 Atina Sözleşmesi m. 21).

Gerekçedeki belirsizlik, ücretin yolcu taşıma sözleşmesinin bir unsuru olup olmadığı konusunda Türk Hukuku’nda ileri sürülen iki görüşten kaynaklanmaktadır. İki görüşten birincisini savunan yazarlara⁴⁹⁹ göre; maddenin kaleme alınma sebebi, Sözleşme’nin uygulama alanının ticari taşımalarla sınırlı olmasıdır. Bu sebeple ücret, ilgili görüş uyarınca yolcu taşıma sözleşmesinin bir unsuru olmaktadır. İkinci görüşteki yazarlara⁵⁰⁰ göre ise; Sözleşme hem ticari hem de ticari olmayan yolcu taşımaları bakımından uygulama alanı bulmaktadır. Bunun istisnasını ise Devlet ve diğer kamu makamları tarafından yerine getiren taşımalar oluşturmakta, yalnızca bunlar bakımından taşımanın ticari olması şartı aranmaktadır⁵⁰¹. Bu açıklamaların yanında; ücret unsurunun aranması hâlinde bir sözleşme uyarınca ücret karşılığı taşınan ve taşınmayan yolcular bakımından adil olmayan sonuçların doğacağı da belirtilmektedir⁵⁰².

bbbb. Ticari taşımalar

Türk Hukuku bağlamında incelenmesi gereken bir diğer konu; TTK hükümlerinin ticaret gemileri tarafından gerçekleştirilen ücretsiz taşımalar hakkında da uygulanıp uygulanmayacağıdır. Nitekim TTK’nın Deniz Ticareti hükümlerinin

ile ilgili hükümlerin devlet veya diğer kamu tüzel kişileri tarafından yapılan yolcu taşımalarından sadece ticarî olanlara uygulanacağına tasrih edilmesinden ücret unsurunun çıkmakta olduğu söylenebilir.” şeklinde bir ifade yer almaktadır. Bu gerekçenin, TTK’nın hazırlık çalışmalarını yürüten Komisyonlar tarafından kabul edilen ilkeye aykırı olduğu yönünde bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 150, dn. 216.

⁴⁹⁹ Can, **Yolcu Taşıma**, s. 20; Uluğ Cicim, **a.g.e.**, s. 527-528.

⁵⁰⁰ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi** s. 149; Taşkın, **a.g.e.**, s. 35-36; Salih Önder, “1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan**, II. Cilt, Ankara: Turhan Kitabevi, 2010, s. 1549.

⁵⁰¹ 1974 Atina Sözleşmesi’nin hazırlık çalışmalarına bakıldığında, bu hükmün ne anlam ifade ettiği yalnızca Avustralya Delegasyonu üyesi tarafından sorgulanmıştır. Üye, maddedeki ‘ticari’ ibaresinin yanlışlıkla yer aldığını savunmuştur. Ayrıca temsilci, Sözleşme’nin 1. maddesindeki taşıma tanımında bu ibarenin yer almadığına dikkat çekmiştir. Ancak oturum başkanı cevap olarak, hükmün yazılış tarzının bir standart olduğunu belirtmiştir. IMO, **LEG/CONF.4/SR.13**, Summary Record of the Thirteenth Plenary Meeting, 10 December 1974 (31 January 1977), s. 12. Nitekim söz konusu madde 1961 Brüksel Sözleşmesi m. 19’un bir tekrarıdır. 1969 Tokyo Taslağı’nda ve IMO Taslağı’nda da 20. madde olarak yer almıştır. 1974 Atina Sözleşmesi’nin hazırlık çalışmaları sırasında da birçok Delegasyon bu maddenin korunması gerektiğini belirtmiştir.

⁵⁰² Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 150; Taşkın, **a.g.e.**, s. 36; İlgin, **Yolcu Taşıma**, s. 235 dn. 6.

uygulama alanına bakıldığında; deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinin, ticaret gemileri dışındaki gemilere uygulanan hükümler arasında sayılmadığı görülmektedir (m. 935 f. 2). Buna karşılık TTK hükümlerinin kural olarak ticaret gemilerine uygulanacağını belirten m. 935 f. 1’de “*Aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla*” ibaresi yer almaktadır. TTK hükümlerinin ücret karşılığı yapılmayan yolcu taşımalarına da uygulanacağını kabul eden görüş; deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümleri m. 935 f. 1 anlamında kanunda öngörülen istisnalar arasında saymaktadır⁵⁰³. Görüşün açıklanması şu şekilde yapılabilir: Devlet veya diğer kamu tüzel kişilerine ait gemilerin ekonomik menfaat sağlamak amacıyla kullanılmaları, söz konusu gemilerin m. 931 f. 2 uyarınca ticaret gemisi sayılması ve böylece m. 935 f. 1 uyarınca TTK hükümlerine tâbi olması sonucunu doğurmaktadır⁵⁰⁴. Bu nedenle, yolcu taşıma sözleşmesinin yalnızca ticari taşımaları kapsadığı savunulduğu takdirde m. 1247 f. 2’nin TTK’da yer almasının bir anlamı kalmamaktadır⁵⁰⁵. İlgili hükmün TTK’ya alınması; kanun koyucunun, yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinin bütün taşımalara uygulanacağını, kuralın istisnası olarak da Devlet veya diğer kamu tüzel kişilerine ait gemilerin gerçekleştirdiği ticari olmayan taşımaları kabul ettiği şeklinde açıklanabilir. Böyle bir yorumun benimsenmesi hâlinde; deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinin, 931 f. 2 anlamında ticaret gemisi sayılmayan gemiler tarafından yapılan yolcu taşımalarına uygulanacağı sonucuna varılacaktır⁵⁰⁶. Ancak kanun koyucunun 2002 Atina Sözleşmesi m. 21’i TTK m. 1247 f. 2’ye aktarırken bu saikle hareket ettiğinin kabul edilmesi, m. 1247’nin gerekçesi göz önünde tutulduğunda güçlük kazanmaktadır.

2002 Atina Sözleşmesi ile TTK’nın deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinin yalnızca ticaret gemilerine uygulanacağı kabul edilse dahi; ücretin bu sözleşmelerin bir unsuru olduğu sonucu çıkmamaktadır. Nitekim TTK m. 931 f. 2’de

⁵⁰³ Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 150.

⁵⁰⁴ TTK m. 931 f. 2’deki “*kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılın*” ifadesi kullanılmıştır. Böylece malikinin Devlet veya diğer bir kamu tüzel kişisi olduğu gemiler de ticaret gemisi sayılmaktadır, bkz.: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, s. 26; Kalpsüz, **a.g.e.**, s. 101-102; Tahir Çağa, **Deniz Ticareti Hukuku I**, 10. Baskı, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995, s. 39.

⁵⁰⁵ Nitekim deniz ticareti hükümlerinin uygulama alanını belirleyen m. 935’in 2. fıkrasının (b) bendinde, bu gemiler hakkında uygulanacak hükümler arasında yolcu taşıma sözleşmesi hükümleri sayılmamaktadır. Diğer bir ifade ile, ticaret gemisi sayılmayan Devlet veya diğer bir kamu tüzel kişisine ait gemiler, 1247 f. 2 yazılmasaydı dahi TTK hükümleri kapsamı dışında kalacaktı.

⁵⁰⁶ Ücretin sözleşmenin bir unsuru olmadığını kabul etmekte birlikte, deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinin TTK m. 935 uyarınca ancak ticari nitelikteki yolcu taşımaları bakımından uygulanacağını kabul eden görüş için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 50-51.

yapılan “ticaret gemisi” tanımında, geminin “suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmesi veya fiilen böyle bir amaç için kullanılması” şartı aranmaktadır. Böylece tahsis amacı bakımından ticaret gemisi sayılan gemilerin ücretsiz gerçekleştirdiği taşımalar TTK kapsamına girebilecektir⁵⁰⁷.

Son olarak, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’nda⁵⁰⁸ deniz turizmi araçlarının Türkiye’deki kalış sürelerine ve kabotaj haklarına ilişkin düzenleme yer almaktadır (m. 29). “[g]ezi, spor, eğlence ve turizm amaçlı olarak, (...) özel ve ticarî yatları, kruvaziyer gemileri ve dalabilir deniz araçlarını” ifade etmektedir (m. 3 b. (i)). Görüldüğü üzere tanımda, hem ticari hem de ticari olmayan araçlar yer almaktadır. Diğer taraftan m. 29 f. 3’te “Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılması yolcu taşımacılığı sayılmaz.” denmektedir. Hükümde deniz turizmi aracı tanımındaki unsurlardan gezi, spor ve eğlence amacına yer verilmekte; “turizm amaçlı olarak kullanma” sayılmamaktadır. Diğer bir ifade ile deniz turizmi araçlarının turizm amacı dışında kullanılması, yolcu taşıması olarak kabul edilmemektedir⁵⁰⁹. TTK hükümlerinin ticari olmayan yolcu taşıma sözleşmelerine de uygulanacağı sonucuna varıldığı takdirde, anılan düzenleme TTK hükümleri ile çelişir hâle gelecektir.

4. Yolculuğun başlama ve sona erme anı

2002 Atina Sözleşmesi, yolcu bakımından yolculuğun hangi süreleri kapsayacağını öngörmektedir (m. 1 f. 8). Bahsi geçen süre; öncelikle yolcunun gemide bulunduğu, gemiye alındığı veya gemiden çıkartıldığı süreyi kapsamaktadır. Bunun haricinde yolcunun karadan gemiye veya gemiden karaya su üzerinde taşındığı sürenin de yolculuk süresine dâhil edilmesi olasılığı bulunmaktadır. Ancak bunun için iki koşuldan birisinin varlığı aranmaktadır. Koşullardan ilki, söz konusu taşımaya ait

⁵⁰⁷ Geminin sürekli olarak kazanç elde etmeye tahsis edilmesi durumunda, zaman zaman gerçekleştirilen ücretsiz taşımalar bakımından da geminin ticaret gemisi sayılacağı yönünde bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 51.

⁵⁰⁸ Resmî Gazete Tarihi: 16/3/1982, Sayısı: 17635.

⁵⁰⁹ Böylece bahsi geçen araçlar, 815 sayılı Kanun (Resmî Gazete Tarihi: 29/4/1926, Sayısı: 359) ile düzenlenen kabotaj tekelinin kapsamı dışında kalmaktadır. Konu hakkında bkz.: Cüneyt Süzel, “815 sayılı Kabotaj Kanunu’nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 10, Sayı: 135-136, 2015, s. 45. Ayrıca hükümde belirtilen araçlar zorunlu sorumluluk sigortasından muaf tutulmaktadır. Konu hakkında açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.

ücretin taşıma ücretinin içinde olmasıdır. İkincisi ise, kullanılan aracın taşıyan tarafından yolcunun emrine verilmiş bulunmasıdır. Buna karşılık yolcunun bir yolcu salonunda veya rıhtımda yahut iskelede ya da diğer herhangi bir liman tesisinde bulunduğu süre açık bir hükümle yolculuk süresinin haricinde tutulmaktadır (m. 1 f. 8 b. (a))⁵¹⁰.

Yukarıda açıklanan düzenlemenin önemi, büyük yolcu gemisi ile yapılan yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ortaya çıkmaktadır. Nitekim söz konusu sözleşmeler, yolcunun gemiye kadar taşınmasını da kapsayacak şekilde kurulabilmektedir. Yolcuların gemiye veya gemiden taşınması yolculuğun başlangıcında veya sonunda gerçekleşebildiği gibi, yolcuların uğrama limanlarında gemiden indikten sonra tekrar gemiye dönmeleri de söz konusu olabilmektedir. Bu gibi durumlarda, 2002 Atina Sözleşmesi'nin ilgili taşımalara uygulanıp uygulanmayacağı sorusu gündeme gelecektir⁵¹¹. Konu hakkında öğretide; 2002 Atina Sözleşmesi'nin yolculuğun m. 1 f. 8 b. (a)'da yer alan şekilde tanımlandığı yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacağı vurgulanmakta ve Sözleşme hükümlerinin belirtilen hâlleri kapsayacağı kabul edilmektedir⁵¹².

5. Zararlar

2002 Atina Sözleşmesi uyarınca zararın ortaya çıkması, taşıyanın sorumluluğunun doğması için aranan koşullardan birisidir⁵¹³. Ancak Sözleşme'nin uygulanması, yalnızca bazı zararlar türleri bakımından söz konusu olmaktadır. Taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen m. 3'te iki zarar türü yer almaktadır. Bunlar; yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması ile bagajın zıyaı veya hasarınıdır (f. 3 ve f. 4). Bu zararlar bakımından, taşıyana veya fiilî taşıyana karşı yalnızca Sözleşme hükümlerine dayanılarak istemde bulunabileceği de ayrı bir maddede kaleme alınmıştır (m. 14). Ayrıca taşıyanın sorumluluğu hakkında; “zarar” kavramının,

⁵¹⁰ Taşıyana veya adamlarına teslim edilen kabin bagajı ile kabin bagajı olmayan diğer bagaj bakımından bu süre, aynı maddenin (b) ve (c) bentlerinde ayrıca düzenlenmiştir.

⁵¹¹ Paket tur sözleşmeleri hakkında Sözleşme'nin uygulanıp uygulanmayacağı hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda II.D.3.

⁵¹² Bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 260. Taşımanın kısmen deniz yolu ile yapılması hâlinde dâhi tur operatörlerinin Sözleşme uyarınca ‘taşıyan’ sıfatını kazanacağı yönünde bkz.: Rabe, **a.g.e.**, s. 857. Görüşün kabul edilmesi ile, m. 1 f. 8'deki süreler bakımından 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulanacağı sonucuna varılabilir.

⁵¹³ Taşkın, **a.g.e.**, s. 94.

cezalandırıcı veya caydırıcı nitelikteki tazminatı (“*punitive or exemplary damages*”) kapsamayacağı açık bir hükümlerle kabul edilmiştir (m. 3 f. 8 b. (d)).

a. Yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması

Yolcunun ölümü sonucu ortaya çıkan zarar ile uğradığı bedensel zarar (“*the loss suffered as a result of the death of or personal injury*”), Sözleşme’nin 3. maddesindeki esaslara göre taşıyanın sorumluluğunu doğurmaktadır. Sayılan zararlar, aynı zamanda Sözleşme ile öngörülen zorunlu sorumluluk sigortasının da konusunu oluşturmaktadır. Bu nedenle söz konusu zarar türleri aşağıda⁵¹⁴ daha ayrıntılı bir şekilde incelenecektir.

b. Bagaj zararı

Bagajın zıya veya hasara uğraması, 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerinde düzenlenen ikinci zarar türüdür⁵¹⁵. Sözleşme, Söz konusu zarar türü bakımından bir ikili ayrıma gitmektedir. Bu ayrım, “kabin bagajı” ile “kabin bagajı olmayan diğer bagaj” şeklindedir. Anılan iki bagaj türü bakımından taşıma süresi farklı olarak belirlenmiştir⁵¹⁶. Diğer taraftan Sözleşme, genel bir bagaj tanımına da yer vermektedir. Yapılan tanıma göre, bir taşıma sözleşmesi uyarınca taşıyan tarafından taşınan her eşya ile araçlar (“*article and vehicle*”) bagaj olarak kabul edilmektedir (m. 1 f. 5). Buna karşılık navlun sözleşmesi⁵¹⁷ uyarınca taşınan eşya ve araçlar ile canlı hayvanlar “bagaj” tanımının dışında tutulmuştur (f. 5 b. (a) ve (b))⁵¹⁸.

Kabin bagajı, yolcunun kamarası içinde veya başka bir şekilde kendi zilyetliğinde, hâkimiyetinde veya gözetiminde (“*possession, custody or control*”)⁵¹⁹

⁵¹⁴ Bkz.: III.C.3.bb.bbb.

⁵¹⁵ Sözleşme ve TTK hükümleri bakımından “zıya” ve “hasar” kavramları hakkında bkz.: **A.g.e.**, s. 108 vd.

⁵¹⁶ 2002 Atina Sözleşmesi m. 1. f. 8 b. (a), yolcu ve kabin bagajı hakkındaki taşıma süresini öngörürken, b. (b) kabin bagajı hakkında özel bir düzenleme daha getirmektedir. Kabin bagajı olmayan diğer bagaj bakımından kabul edilen süre ise b. (c)’de yer almaktadır.

⁵¹⁷ Sözleşme metninde yer verilen ibare; “*bir charter parti, konişmento veya asli olarak eşya taşımaya ilgili diğer bir sözleşme uyarınca taşınan eşya ile araçlar*” şeklindedir.

⁵¹⁸ Belirtilen eşya “bagaj” sayılmamakla birlikte, buna eşlik edenler “yolcu” tanımına girmektedir. Açıklamalar için bkz.: Yukarıda: II.D.3.a.bb.

⁵¹⁹ Kullanılan “hakimiyet” ve “gözetim” ifadelerinin de TMK m. 973 f. 1’de yer verilen “zilyetlik” tanımına gireceği yönünde bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 143. TTK m. 1250 f. 2 bakımından da, yalnızca “zilyetlik” ibaresinin yer almasının yeterli olacağı ifade edilmektedir, bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 100, dn. 322.

bulundurduğu eşyadır⁵²⁰. Bu eşya; yolcuya tahsis edilen kamarada bulunabileceği gibi yolcuya bir kamara tahsis edilmediği durumlarda yolcunun yanında taşıdığı eşya da olabilecektir⁵²¹. Yolcunun aracının içinde bulunan eşya da, kabin bagajı tanımının kapsamına alınmıştır (m. 1 f. 6). Kabin bagajı olmayan diğer bagaj için ise bir tanıma yer verilmemiştir. Söz konusu bagaj, “kabin bagajı” tanımı haricinde kalan ve genel “bagaj” tanımına giren eşya ve araçlar olacaktır⁵²².

Son olarak, bagajın gecikmesinden doğan malvarlığı zararları (“*pecuniary loss*”), Sözleşme kapsamına girmektedir⁵²³. Ancak iş hukuku uyumsuzluklarından kaynaklanan gecikmeler hükmün dışında tutulmuştur (m. 1 f. 7). İş hukuku uyumsuzluklarında ne anlaşılması gerekeceği konusunda, hükmün IMO Taslağı’ndaki hâli yol gösterici olmaktadır. Nitekim anılan kural Taslak metninde “grev ve lokavt sonucu ortaya çıkan zararlar” şeklinde ifade edilmişti⁵²⁴.

⁵²⁰ Sözleşme’nin “Değerli eşya” başlığını taşıyan 5. maddesi; taşıyanın para, kıymetli evrak, altın, gümüş, mücevher, süs eşyası, sanat eseri gibi değerli eşyanın zıyaından veya hasarından doğan sorumluluğunu ayrı bir hüküm daha düzenlemektedir. Ancak anılan eşya da genel “bagaj” tanımının içerisinde kalmaktadır. Açıklamalar için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 106-108; Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 145.

⁵²¹ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 143.

⁵²² Taşkın, **a.g.e.**, s. 102. Araçların kabin bagajı mı yoksa diğer bagaj mı sayılması gerektiği hakkındaki açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 143-144; Taşkın, **a.g.e.**, s. 104-105.

⁵²³ Burada kast edilen zararın maddi zarar olduğu yönünde bkz.: Can, **Yolcu Taşıma**, s. 126.

⁵²⁴ Hükmün IMO Taslağı’ndaki hâli için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4**, s. 8.

III. 2002 ATINA SÖZLEŞMESİ HÜKÜMLERİ UYARINCA KURULACAK ZORUNLU SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİ

A. Sorumluluk sigortasının deniz yolu ile yapılan yolcu taşımalarında zorunlu hâle gelme süreci

1. 2002 Atina Sözleşmesi'nde

a. 1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlık aşamasındaki tartışmalar

1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarının yürütüldüğü sırada; ABD, IMO Hukuk Komitesi'ne sorumluluk sigortasının zorunlu kılınmasını önermiş, öneri Kanada ve Avustralya tarafından desteklenmiştir⁵²⁵. Konu hakkında bir düzenleme IMO Taslağı'nda yer bulmamakla birlikte, 1974 Konferansı'nda tekrar gündeme taşınan konu hakkında Japonya da ABD'nin daha önceki önerisini desteklemiştir⁵²⁶. ABD, sorumluluk sigortasının temin edilmesini zorunlu tutan bir hükmün Sözleşme'ye eklenmesine ilişkin önerisini Konferans sırasında yinelemiştir⁵²⁷.

1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. VII'den esinlenilerek hazırlanan öneri tek maddeden oluşmaktaydı. Madde'ye göre; taşıyanlar tarafından, Sözleşme'nin 7. ve 8. maddesindeki sorumluluk sınırlarını karşılayacak tutarda mali güvence temin edilmesi gerekmektedir. Zorunluluk Taraf Devlet uyruklu taşıyana, kuracağı her bir taşıma sözleşmesi bakımından getirilecektir⁵²⁸. Sigortanın ilgili maddede öngörüldüğü şekilde temin edilmemesinin yaptırımını, taşıyanın sorumluluk sınırından

⁵²⁵ Bkz.: IMO, LEG/CONF.4/4, s. 41.

⁵²⁶ Japonya'nın konu ile ilgili açıklamaları için bkz.: IMO, LEG/CONF.4/4/Add.1, Observations and Proposals by Governments on the Draft Articles for an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea Passengers and their Luggage, 5 November 1974, s. 3.

⁵²⁷ 1974 Konferansı sırasında sunulan önerinin içeriği için bkz.: IMO, LEG/CONF.4/7, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, 19 November 1974, s. 18-20.

⁵²⁸ Hükümde “for each contract of carriage which such carrier may conclude” denilmektedir. Bu durumda malî güvence temin etme zorunluluğunun taşıyana getirildiği sonucuna varılacaktır.

yararlanamamasıdır (f. 2 b. 2). Hükümde ayrıca Taraf Devletler tarafından Sözleşme kapsamında yapılacak ödemeler için bir Fon kurulması öngörülmektedir (f. 8)⁵²⁹.

1974 Konferansı'nın başlangıç aşamasında, zorunlu sorumluluk sigortası fikrine gelen eleştirilerden ilki, *International Union of Marine Insurance*'tan ("IUMI")⁵³⁰ gelmiştir⁵³¹. Yapılan eleştiride ilk olarak; uygulamada zorunlu sorumluluk sigortasına duyulan ihtiyaç sorgulanmıştır⁵³². İkinci olarak, malî güvenceye dair belgenin kontrolünün Taraf Devletler'e getireceği zorluklara değinilmiştir. Bu iki hususun yanında, sigortacıların bazı donatanlar ile sigorta sözleşmesi kurmaya yanaşmayacaklarına dikkat çekilmiştir⁵³³. Öneriyi eleştiren ülkeler Fransa ve Hollanda olmuştur⁵³⁴. Fransa, milletlerarası boyuttaki düzenlemelerde olduğu gibi, ulusal hukuk düzenlemelerinde de ağırlıklı olarak taşımacılar ile ilgili zorunlu sorumluluk sigortasına yer verilmediğini ifade etmiştir⁵³⁵. Hollanda ise, 1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi'nin uygulamada yarattığı güçlükleri⁵³⁶ ve zorunlu sorumluluk sigortasının denizcilik sektörüne getireceği ek malî yükümlülükleri gerekçe göstererek öneriyi karşı çıkmıştır. Nihayetinde, sorumluluk sigortasının temin edilmesinin zorunlu tutulması hakkında herhangi bir düzenlemeye 1974 Atina Sözleşmesi'nde yer verilmemiştir.

b. Zorunlu sorumluluk sigortasının 2002 Protokolü ile kabul edilmesi

2002 Protokolü'nün hazırlanması fikri, IMO Hukuk Komitesi'nin zorunlu sorumluluk sigortası ile ilgili başlattığı çalışmalara dayanmaktadır. Söz konusu

⁵²⁹ Belirtilen hükümler haricinde öneri, 1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. VII f. 5, f. 6 ve f. 7'yi tekrarlamaktadır. Hükümün 2. fıkrası da büyük ölçüde öneri metninde korunmuştur.

⁵³⁰ Sendika'nın üyeleri, ulusal ve uluslararası ölçekte faaliyet gösteren deniz sigortacılarıdır. Sendika, dünya genelindeki deniz ve taşıma sigortaları bakımından önemli bir yer tutmaktadır. IUMI hakkında bilgi için bkz.: iumi.com (e.t.: 1/12/2017).

⁵³¹ Sendika'nın sunduğu görüş için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/INF.2**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Communication from the International Union of Marine Insurance, 24 October 1974.

⁵³² Getirilen eleştiride; deniz yolu ile yapılan yolcu taşımacıları bakımından uygulamada sigortacılar ihtiyacı duyulmadığı, tazminat ödeme yükümlülüğü ile karşılaşan taşıyanların bunu yerine getirdiği beyan edilmiştir, bkz.: **A.g.e.**, s. 1.

⁵³³ Bkz.: **A.g.e.**, s. 2.

⁵³⁴ Yapılan eleştiriler için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4**, s. 41-42.

⁵³⁵ Bu bağlamda 1962 Nükleer Gemi Sözleşmesi ile 1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi ile düzenlenen sorumluluğun farklı olduğuna dikkat çekilmiştir. Ayrıca; yolcu taşıyanlar bakımından sorumluluk sigortası temin etmenin, bahsi geçen Sözleşmeler'e tabi gemi maliklerine kıyasla daha büyük bir malî yük getireceği savunulmuştur, bkz.: **A.g.e.**

⁵³⁶ Bunlara verilen örnek; sigortacıların, Sözleşme ile öngörülen yükümlülüklerini yerine getirebilecek düzeyde malî güce kavuşmada yaşadıkları sıkıntılardır, bkz.: **A.g.e.**, s. 42.

çalışmalar; Komite'nin Ekim 1996'daki 74. Toplantısı sırasında Birleşik Krallık'ın sorumluluk sigortası temin etmenin donatanlar bakımından zorunlu hâle getirilmesini önermesi ile başlamıştır⁵³⁷. Çalışmaların başlangıç aşamasında, donatanın üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu düzenleyen ve bu sorumluluğun sigortaya konu edilmesini zorunlu kılan bir milletlerarası sözleşmenin hazırlanması düşünülmüştür. Ancak sonraki aşamada, çalışmaların yolcu taşımaları ile sınırlı tutulmasına karar verilmiştir⁵³⁸. Buna karşılık yolcu taşımalarının zorunlu sorumluluk sigortası ile sınırlı olarak ele alınmaması gerektiği sonucuna varılmıştır. Bu kapsamda yürütülen çalışmalar; 1974 Atina Sözleşmesi hükümlerinin baştan ele alınarak, bir protokol ile değiştirilmesi yönünde devam etmiştir.

Protokol'ün kabul edilmesi sonrasında, Protokol'e uzun bir süre katılım sağlanmamıştır⁵³⁹. Protokol'ün başlangıçta yaygın kabul görmemesinin nedeni olarak zorunlu sorumluluk sigortasına ilişkin düzenleme gösterilmektedir⁵⁴⁰. Nitekim Sözleşme'nin kabul edilmesini takiben sigorta pazarında Sözleşme hükümlerine uygun güvence temin edilmesinde zorluklar yaşanmıştır. Sigortacılık sektörünün Sözleşme ile öngörülen sorumluluk sınırlarını karşılayacak miktarda güvence sağlayamaması, karşılaşılan zorluklardan ilkidir. Bu zorluk sigortacıların reasürans güvencesi temin etmesi ile bertaraf edilebilmiştir⁵⁴¹. Karşılaşılan ikinci zorluk, P&I kulüpleri tarafından terör rizikolarına güvence sunulmaması nedeniyle ortaya

⁵³⁷ Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 111.

⁵³⁸ **A.g.e.**

⁵³⁹ Söz gelimi, depo makamı olan IMO'ya katılma belgelerini depo eden ilk dört Devlet bu işlemi 2005 yılında gerçekleştirmiştir. Söz konusu Devletler sırasıyla Letonya, Suriye Arap Cumhuriyeti, Arnavutluk ve Saint Kitts ve Nevis'tir. 2011 yılına kadar geçen sürede hiçbir Devlet bu işlemi gerçekleştirmemiştir. Bilgiler için bkz.: IMO, **Status of Conventions**, s. 329.

⁵⁴⁰ Bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 88.

⁵⁴¹ Mandaraka-Sheppard, **a.g.e.**, s. 815. P&I kulüplerinin bir Milletlerarası Sözleşme'den doğan sorumluluğu güvence altına alabilmeleri, *Lloyd's* veya dünya genelindeki diğer reasürans şirketlerinden güvence temin etmelerine bağlı olmaktadır. Zhu, **Probing Compulsory Insurance**, s. 70. P&I kulüplerinin sorumluluklarını bir reasürans sözleşmesine konu etmesi, kendi aralarında yapılan bir anlaşma ile gerçekleştirilmektedir. "Havuzlama" ("*pooling*") olarak isimlendirilen bu sistemde, Kulüpler karşılıklı sigorta esasına göre birbirini reasüre etmekte ve Kulüpler tarafından bir prim ödenmemektedir. Söz konusu anlaşma bu nedenden ötürü "havuzlama anlaşması" ("*pooling agreement*") şeklinde anılmaktadır. Konu hakkında bilgi için bkz.: Steven J. Hazelwood, **P&I Clubs Law and Practice**, Third Edition, London / Hong Kong: LLP Professional Publishing, 2000, s. 392; de la Rue / Anderson, **Shipping and the Environment**, s. 730-732; Charles B. Anderson / Colin de la Rue, "The Role of the P&I Clubs in Marine Pollution Incidents" ("P&I Clubs"), **Tulane Law Review**, Volume: 85, Issue: 5-6, 2011, s. 1263-1266; Özlem Gürses / Johanna Hjalmarsson / Richard Pilley, "Marine Insurance", **Maritime Law**, Yvonne Baatz (ed.), Third Edition, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2014, s. 461; Serdar Acar, **Kulüp Sigortası (Protection & Indemnity) ("Kulüp Sigortası")**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008, s. 368-370.

çıkıştır⁵⁴². Zorluğun üstesinden gelinmesi, IMO Hukuk Komitesi'nin girişimiyle mümkün olmuştur⁵⁴³. Yaşanan bu sıkıntıların ortadan kalkması ile AB'nin de Protokol'e 15/11/2011 tarihinde taraf olması⁵⁴⁴, Protokol'ün yürürlüğe girmesinin önünü açan gelişmelerden bir diğeri olmuştur⁵⁴⁵.

2. Deniz alacaklarına ilişkin ve 2002 Atina Sözleşmesi'ni esas alan düzenlemeler

Deniz yolu ile yapılan yolcu taşımalarında yolcuların ölümünden veya bedensel zararlarından doğan istemler, aynı zamanda 1976 ile 1996 Sınır Sözleşmeleri uyarınca birer deniz alacağıdır ("*maritime claim*")⁵⁴⁶. Deniz alacaklarından doğan tazminat istemleri, IMO tarafından hazırlanan Deniz Alacaklarına İlişkin Olarak Donatanın Sorumlulukları Hakkında Kılavuz ("*Donatanın Sorumlulukları Hakkında Kılavuz*")⁵⁴⁷ ile zorunlu sorumluluk sigortasına konu edilmiştir. Bu gelişmeyi AB ve Türk Hukukları'na getirilen düzenlemeler takip etmiştir. Deniz alacakları ile ilgili yürütülen çalışmalar haricinde; 2002 Atina Sözleşmesi'nde öngörülen zorunlu sorumluluk

⁵⁴² Ortaya çıkan zorluklar hakkında IMO Hukuk Komitesi tarafından yapılan açıklama için bkz.: IMO, **LEG 92/13**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninety-Second Session, Reservation and Guidelines for the Implementation of the 2002 Athens Convention, 3 November 2006, s. 6.

⁵⁴³ Süreç hakkında bilgi için bkz.: Aşağıda III.C.3.b.bb.

⁵⁴⁴ AB'nin Sözleşme'ye taraf olması ile birlikte 392/2009 sayılı Tüzük'ün kabul edilme süreci, Sözleşme'nin yürürlük kazanabilmesi için IMO tarafından yürütülen çalışmaları etkilemiştir.

⁵⁴⁵ Nitekim AB'nin taraf olduğu tarih itibarıyla, 2002 Protokolü'ne Taraf Devlet sayısı yalnızca altıydı, bkz.: IMO, **Status of Conventions**, s. 329. Protokol'ün henüz hazırlık aşamasında olduğu dönemde, Avrupa sınırları içinde yolcu taşımacılığı faaliyeti gösterenler sorumluluklarını sigorta sözleşmesine zaten konu etmekteydi. Bu nedenle ağırlıklı olarak Avrupa Devletleri'nin katılım göstereceği bir Sözleşme'nin, siyasi ve ekonomik açıdan bir başarı olarak addedilemeyeceği belirtilmektedir. Açıklamalar için bkz.: Müller, **a.g.e.**, s. 668-669. Halihazırda 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf 29 Devlet'ten yalnızca 6 tanesi Avrupa kıtası dışındadır (Belize, Marshall Adaları, Panama, Palau, Saint Kitts ve Navis ile Suriye Arap Cumhuriyeti). Geriye kalan 23 Devlet'in 19'u ise AB üyesidir.

AB'nin Sözleşme'ye taraf olmasının gerekçesi olarak, deniz yolu ile yolcu taşımaları hakkındaki milletlerarası kuralların yavaş gelişmesi gösterilmektedir, bkz.: Stefan Kirchner / Grit Tüngler / Jan Martin Hoffmann, "Carrier Liability for Damages Incurred by Ship Passengers: The European Union as a Trailblazer Towards a Global Liability Regime?", **University of Miami International and Comparative Law Review**, Volume: 23, Issue: 1, 2015, s. 206.

⁵⁴⁶ Sözleşme uyarınca "*gemide veya geminin işletilmesi (...) ile doğrudan ilgili olarak gerçekleşen ölüm, yaralanma (...) ve diğer bütün zararlardan doğan alacaklar*" sorumluluğun sınırlanmasına tabidir (m. 2 f. 1 b. (a)). 1996 Sınır Sözleşmesi, yolcuların ölümünden veya uğradıkları bedensel zararlardan doğan istemlerde sorumluluk sınırını ayrı bir madde altında düzenlemektedir. Düzenleme hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.C.b.cc.ddd. Aynı şekilde, TTK m. 1352 f. 1 b. (g) de yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan istemleri deniz alacağı olarak kabul etmektedir.

⁵⁴⁷ Kılavuz'un İngilizce dilindeki metni için bkz.: IMO, **A 21/Res.898**, Resolution A.898(21) adopted on 25 November 1999, Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims, 4 February 2000.

sigortası, Sözleşme hükümleri esas alınarak kaleme alınan AB ve Türk Hukukları'ndaki düzenlemelerde de yer almaktadır.

a. Deniz alacaklarına ilişkin düzenlemeler

IMO tarafından 25/11/1999 tarihinde kabul edilen Donatanın Sorumlulukları Hakkında Kılavuz'a göre; donatanın 1996 Sınır Sözleşmesi⁵⁴⁸ m. 6 ve 7'de belirtilen sınırlara kadar olan sorumluluğu, sigorta teminatı altına alınması gerekmektedir (m. 4 f. 1). Zorunluluk, 300 GRT ve üzerindeki gemilerin donatanlarına getirilmektedir (m. 2). Kılavuz'daki hükümler daha sonra 24/4/2009 tarihli ve 2009/20/EC sayılı Donatanların Deniz Alacakları Hakkında Kuracağı Sigortaya İlişkin Yönerge ("2009 tarihli AB Yönergesi")⁵⁴⁹ ile AB Hukuku'na aktarılmıştır. Aynı yükümlülük Yönerge ile AB yesi Devlet bayrağı taşıyan 300 GRT ve üzerindeki gemilerin donatanlarına yükümlülük getirilmektedir.

Deniz alacaklarına karşı sigortanın temini hakkında Türk Hukuku'ndaki düzenleme, Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik'te yer almaktadır⁵⁵⁰. 2009 tarihli AB Yönergesi hükümleri esas alınarak hazırlanan Yönetmelik, 1/7/2012 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Yönetmelik'e göre Türk Bayrağı taşıyan gemilerin donatanları tarafından, deniz alacaklarına karşı "koruma ve tazmin sigortası"⁵⁵¹ temin edilmesi gerekmektedir (m. 5 f. 1). Yönetmelik kapsamındaki liman tesislerine gelen Türk bayrağı taşımayan gemiler de zorunluluğun kapsamına dahil edilmiştir (m. 2 f. 1; m. 5 f. 2).

⁵⁴⁸ Sözleşme'de öngörülen sorumluluk sınırları ve bu sınırların 2002 Atina Sözleşmesi ile birlikte uygulanma şekli hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.D.3.b.cc.ddd.aaaa. 1976 Sınır Sözleşmesi ve 1996 Protokolü hakkında genel açıklamalar için bkz.: Yukarıda I.A.4.a.

⁵⁴⁹ *Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Insurance of Shipowners for Maritime Claims*. Yönerge'nin İngilizce dilinde metni için bkz.: eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0128:0131:EN:PDF (e.t.: 1/12/2017). Yönerge hakkında bilgi için bkz.: Gotthard Gauci, "Compulsory Insurance Under EC Directive 2009/20/EC – An Adequate Solution for Victims, or is it also Time for the Abolition of Maritime Limitation of Liability and the Establishment of an International Fund as an Insurer of Last Resort?", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Volume: 45, Issue: 1, January, 2014, s. 77 vd.

⁵⁵⁰ Resmî Gazete Tarihi: 14/11/2010, Sayısı: 27759. Yönetmelik'in metni ve Yönetmelik hükümlerini 2009 tarihli AB Yönergesi hükümleri ile karşılaştıran çizelge için bkz.: Atamer / Süznel, **a.g.e.**, s. 517-522.

⁵⁵¹ Koruma ve tazmin sigortası ("*protection and indemnity insurance*"), "P&I sigortası" ya da "kulüp sigortası" olarak da anılan, gemi donatanları tarafından temin edilen bir sigorta çeşididir. Konu hakkında bilgi için bkz.: Aşağıda III.B.3.b.

b. Deniz yolu ile yolcu taşımaya ilişkin düzenlemeler

2002 Atina Sözleşmesi esas alınarak kaleme alınan TTK'daki Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi hükümleri arasında, Sözleşme'nin zorunlu sorumluluk sigortasına ilişkin düzenlemesi de yer almaktadır (m. 1259). Ancak TTK m. 1259'a aktarılan hükümler, mükerrer m. 4'ün⁵⁵² birinci ve on ikinci fıkralarından ibarettir⁵⁵³.

Diğer taraftan; Türk Hukuku'nda deniz yolu ile yolcu taşımalarında zorunlu sorumluluk sigortasının öngörülmesi, TTK'nın kabul edilmesinden önce gerçekleşmiştir. Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'te ("Düzenli Sefer Yönetmeliği")⁵⁵⁴, "[d]üzenli sefer yapan tüm gemilerin işletmecileri, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadırlar." denilmektedir (m. 12). Anılan Yönetmelik hükümlerine dayanılarak Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları ("Yolcu Taşıma SGK") yayımlanmıştır⁵⁵⁵. Genel Şartlar 9/3/2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği'nin ("Yolcu Taşıma Sigorta Tebliği") yürürlük tarihi ise 9/2/2011'dir.

Bu gelişmeden sonra, yine deniz yolu ile yapılan yolcu taşımalarını kapsayan Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları ("Deniz Araçları SGK") yayımlanmıştır. Genel Şartlar 13/8/2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁵⁵⁶. Ayrıca Hazine Müsteşarlığı tarafından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği ("Deniz Araçları Sigorta Tebliği")⁵⁵⁷

⁵⁵² İlgili hükmün resmî çevirisinde ve TTK'daki madde gerekçelerinde maddenin numarası "4bis" şeklinde belirtilmektedir. Resmî çeviri için bkz.: TBMM, **1/470 Sayılı Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporu**, s. 29. Öğreti tarafından yapılan çeviride ise "mükerrer madde 4" ifadesi tercih edilmiştir, bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 277.

⁵⁵³ Zorunlu sorumluluk sigortaları hakkındaki TTK m. 1483-1484, m. 1459'e göre kurulacak sigorta sözleşmeleri hakkında uygulama alanı bulacaktır. Ayrıca 2002 Atina Sözleşmesi'nin aksine TTK m. 1259'da sorumluluk sigortası dışında bir güvence sayılmamaktadır. Düzenleme hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.C.2.

⁵⁵⁴ Resmî Gazete Tarihi: 25/11/2010, Sayısı: 27766.

⁵⁵⁵ Genel Şartlar hakkında bilgi için bkz.: İlknur Uluğ Cicim / Yunus Alhan, "Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası", **Legal Hukuk Dergisi**, Cilt: 15, Sayı: 170, 2017, s. 534 vd.

⁵⁵⁶ Genel Şartlar hakkında bilgi için bkz.: Didem Algantürk Light, "Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Değerlendirilmesi" ("Genel Şartlar"), **Legal Hukuk Dergisi, Özel Sayı, Rona Aybay'a Armağan**, Cilt: I, İstanbul: 2014, s. 319 vd.

⁵⁵⁷ Resmî Gazete Tarihi: 18/10/2014, Sayısı: 29149. Tebliğ'in yayımlanmasıyla, 19/7/2014 tarihli ve 29065 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve

hazırlanmıştır. Ne var ki Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ'in ("Deniz Araçları Sigorta Tebliği'nde Değişiklik")⁵⁵⁸ yayımlanması gecikmemiştir.

Her ne kadar Deniz Araçları SGŞ'de açık bir düzenlemeye yer verilme de; ilgili Genel Şartlar'ın yayımlanması ile, Yolcu Taşıma SGŞ'nin zımnen mülga olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır⁵⁵⁹. Bu husus, her iki Genel Şartlar hakkında yayımlanan tarife ve talimat tebliğlerinden anlaşılmaktadır. Her iki tebliğde de, Genel Şartlar'ın hukuki dayanağının Düzenli Sefer Yönetmeliği m. 12 olduğu belirtilmiştir⁵⁶⁰. Deniz Araçları Sigorta Tebliği'nde ayrıca TTK m. 1259 hükmüne de göndermede bulunulmuştur (m. 1 f. 2). Bu görüşün kabul edilmemesi hâlinde dâhi, Yolcu Taşıma SGŞ'nin 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulandığı durumlarda devreye girmesi mümkün gözükmemektedir. Nitekim Genel Şartlar yalnızca "*Deniz Yolu ile yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik Hükümlerine uygun olarak gerçekleştirilen düzenli hat seferinin yapıldığı yerlerde*" geçerli olmaktadır (A.6 maddesi). Yönetmelik ise yalnızca Türk limanları arasında gerçekleşen taşımalara uygulanmaktadır⁵⁶¹. Buna karşılık Deniz Araçları SGŞ, milletlerarası taşımaları da uygulama alanına sokmaktadır⁵⁶². Böylece Deniz Araçları SGŞ, Türkiye'de faaliyet gösteren bir sigorta şirketi ile kurulan sigorta sözleşmelerinde 2002 Atina Sözleşmesi ile TTK'nın emredici hükümlerine uygun olduğu ölçüde uygulanacaktır.

Talimat Tebliği yürürlükten kaldırılmıştır (m. 7). Böylece ilk hazırlanan Tebliğ, yalnızca 3 ay gibi kısa bir süre boyunca yürürlükte kalmıştır.

⁵⁵⁸ Resmî Gazete Tarihi: 22/4/2015, Sayısı: 29334.

⁵⁵⁹ Aynı görüşte bkz.: Duygu Demirel, "TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı", **Legal Hukuk Dergisi**, Cilt: 15, Sayı: 177, 2017, s. 4390-4391.

⁵⁶⁰ "*Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'in "Sigorta" başlıklı 12 nci maddesi hükümlerine göre düzenli sefer yapan gemilerin işletmecilerinin yaptırmak zorunda oldukları "Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası"na aşağıda yer alan tarife ve talimat uygulanır.*" (Yolcu Taşıma Sigortası Tebliği c. 1). "*Bu tarife ve talimat, (...) 25/11/2010 tarihli ve 27766 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmeliğin 12 nci maddesi çerçevesinde, denetim makamlarına polişe sunmakla yükümlü gemiler için uygulanır.*" (Deniz Araçları Sigorta Tebliği m. 1 f. 2). "*Bu Tebliğ, 3/6/2007 tarihli ve 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun 12 nci maddesi ile Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmeliğin 12 nci maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.*" (Deniz Araçları Sigorta Tebliği m. 2).

⁵⁶¹ "*Bu Yönetmelik, tüm sefer bölgelerinde, Türkiye Cumhuriyeti liman/iskeleleri arasında yolcu motorları, yolcu, Ro-Ro/Yük, Ro-Ro/Yolcu ve feribot gemileri ile yapılan düzenli seferleri kapsar.*" (m. 2).

⁵⁶² "*Bu sigorta, tamirli veya tamirsiz yatma durumunda olan deniz araçları dahil olmak üzere, Türkiye Cumhuriyeti liman veya iskeleleri arasında ve Türkiye Cumhuriyeti limanları ile yabancı ülke limanları arasında yapılan yolcu taşımaları için geçerlidir.*" (A.6 maddesi)

B. Sigorta sözleşmesinin tarafları ve ilgilileri

Türk Hukuku'nda sigorta sözleşmesinin tarafları sigortacı ve sigorta ettirendir⁵⁶³. Bu bağlamda mükerrer m. 4'e göre sigortacı ile sözleşme kurma zorunluluğu bulunan kişi, "sigorta ettiren" olarak sözleşmenin tarafı olmaktadır. Diğer taraftan zarar sigortası kategorisinde yer alan sorumluluk sigortalarının konusu; sözleşme ile öngörülen rizikonun gerçekleşmesi sonucunda zarar görenin uğradığı zararın sigortacı tarafından tazmin edilmesidir⁵⁶⁴. Mal sigortalarında bu zarar, malvarlığındaki aktifin azalması şeklinde gerçekleşmekteyken; sorumluluk sigortalarında, sigortalının üçüncü kişilere karşı sorumluluğunun doğması sonucu malvarlığındaki pasifin artması şeklinde meydana gelmektedir⁵⁶⁵. 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca kurulacak sorumluluk sigortası sözleşmelerinde bu zarar, yolcunun ölümü veya bedensel zararından dolayı zarar gören kişilere karşı m. 3'te öngörülen sorumluluğun doğması anlamına gelmektedir. Aşağıda, söz konusu sigorta sözleşmelerinde "sigortacı", "sigorta ettiren", "sigortalı" ve "zarar gören üçüncü kişi" sıfatlarını kimlerin kazanabileceği üzerinde durulacaktır.

⁵⁶³ Sorumluluk sigortaları hakkında bilgi için bkz.: Samim Ünan, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku, Cilt II, İkinci Kısım: Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, Birinci Bölüm: Zarar Sigortaları (Madde 1453-1486) ("Zarar Sigortaları")**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016, s. 263 vd.; Kerim Atamer, "Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş" ("Zarar Sigortaları"), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVII, Sayı: 1, 2011, s. 53 vd.; Işıl Ulaş, **Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku**, 8. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara: 2012, s. 763 vd.; Rayegân Kender, "Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri" ("Mesuliyet Sigortası"), **Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, III. Sigorta Semineri, İstanbul, 4-7 Nisan 1977**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1977, s. 1 vd.; Rayegân Kender, **Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku**, 16. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017, s. 224 vd.; Kemal Şenocak, **Mesleki Sorumluluk Sigortası**, Ankara: Turhan Kitabevi, 2000, s. 17 vd.; Rauf Karasu, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi", **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı**, Cilt: 2, 2015, s. 683 vd.

⁵⁶⁴ TTK m. 1401 f. 1, sigorta sözleşmesine ilişkin genel tanımı "*Sigorta sözleşmesi, sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi hâlinde bunu tazmin etmeyi (...) veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmedir.*" şeklinde yapmaktadır. Görüldüğü üzere, tanımın zarar sigortaları hakkındaki kısmı bir kişinin 'para ile ölçülebilir menfaatinin' sözleşmeye konu edileceğini belirtmektedir. Sigorta Hukuku'nda kullanılan 'menfaat' kavramı, Borçlar Hukuku anlamında malvarlığına karşılık gelmektedir, bkz.: Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 47. Nitekim sorumluluk sigortalarında riziko, zarar görenin sorumluluğu sigorta sözleşmesine konu edilen kişiye tazminat talebini yöneltmesi olmaktadır. Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 265.

⁵⁶⁵ Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 53; Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 285 vd.; Kender, **Mesuliyet Sigortası**, s. 4; Kender, **Hususi Sigorta Hukuku**, s. 224 vd.; Ulaş, **a.g.e.**, s. 763-766. Nitekim bu husus, TTK m. 1473'te "*Sigortacı sorumluluk sigortası ile, sözleşmede aksine hüküm yoksa, sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder.*" şeklinde kaleme alınmıştır. Tanımdan da anlaşıldığı üzere, sözleşmeye konu edilen sorumluluk "sigortalıya" aittir.

1. Sigortacı

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu (“SCK”)⁵⁶⁶ m. 15 f. 1 uyarınca “*Türkiye’de yerleşik kişiler, Türkiye’deki sigortalanabilir menfaatlerini, Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye’de yaptırmak zorundadır.*⁵⁶⁷” Madde’nin ikinci fıkrası ise, ilk fıkrada öngörülen kuralın istisnalarına yer vermektedir. 2002 Atina Sözleşmesi ile öngörülen zorunlu sorumluluk sigortası sözleşmesinin yurt dışında faaliyet gösteren bir sigortacı ile kurulması, istisnanın yer verildiği ikinci fıkranın (c) bendi uyarınca mümkün olacaktır. Nitekim ilgili bent, “[g]emilerin işletilmesinden doğan sorumluluk sigortasını” yurt dışında yaptırılacak sigortalar arasında saymaktadır. Sözleşme’nin kapsamına giren zorunlu sorumluluk sigortası da, anılan bendin kapsamına girmektedir. Aşağıda, kurulacak olan sorumluluk sigortası sözleşmesinin Türkiye’de yerleşik veya yurt dışında faaliyet gösteren bir sigortacıyla kurulması olasılıkları ayrı başlıklar altında ele alınacaktır.

a. Türkiye’de yerleşik sigorta şirketleri

2002 Atina Sözleşmesi çerçevesinde kurulacak sorumluluk sigortası sözleşmesinde, sigortacı sıfatını Türkiye’de yerleşik bir sigorta şirketi kazanabilecektir. Bu durumda sigorta şirketi hakkında ilk olarak SCK hükümleri uygulama alanı bulacaktır. 2002 Atina Sözleşmesi’nden doğan sorumluluk için güvence verilmesi, “su araçları sorumluluk” branşında ruhsatı bulunan sigorta şirketleri bakımından söz konusu olacaktır⁵⁶⁸.

Diğer taraftan; Türkiye’nin tarafı olduğu Milletlerarası Sözleşmeler uyarınca Türk bayraklı gemilerin işletilmesi ile ilgili temin edilen güvenceler hakkında Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilebilecek

⁵⁶⁶ Resmî Gazete Tarihi: 14/6/2007, Sayısı: 26552.

⁵⁶⁷ SCK m. 15 hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Fatma Dilek Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012, s. 213 vd.

⁵⁶⁸ Deniz Araçları Sigorta Tebliği’nde de, “*Sigorta primleri, bu Tebliğ hükümleri dikkate alınarak Türkiye’de su araçları sorumluluk branşında ruhsatı olan sigorta şirketlerince serbestçe belirlenir.*” denilerek bu husus ortaya konulmaktadır (m. 2). Sigortacılık Kanunu m. 5 uyarınca; sigorta şirketlerinin Türkiye’de faaliyet gösterebilmek için, faaliyet göstermek istedikleri her bir sigorta branşında Hazine Müsteşarlığı’ndan ruhsat almaları gerekmektedir. “Su araçları sorumluluk sigortası” aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca yayımlanan 2007/1 sayılı Sigorta Branşlarına İlişkin Tebliğ’de (Resmî Gazete Tarihi: 11/7/2007, Sayısı: 26579) yer almaktadır.

P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge (“45168 sayılı Yönerge”)⁵⁶⁹ hükümleri devreye girmektedir. Yönerge, Sözleşmeler çerçevesinde hangi P&I kulüplerinin veya sigorta şirketlerinin verdiği güvencelerin geçerli kabul edileceğini belirlemektedir⁵⁷⁰. Bu nedenle Türkiye’nin 2002 Atina Sözleşmesi’ne taraf olması ile Sözleşme kapsamında kurulan sorumluluk sigortası sözleşmeleri ancak ilgili Yönerge’de kabul edilen P&I kulüpleri veya sigorta şirketleri ile kurulabilecektir⁵⁷¹. Yönerge uyarınca güvence verme olanağı; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (“UDH Bakanlığı”) tarafından ilan edilen Muteber P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketleri Listesi’ndeki kuruluşlara tanınmaktadır⁵⁷². An itibarıyla Liste’de yer bulan Türkiye’de yerleşik tek kuruluş, anonim şirket olarak faaliyet gösteren Türk P&I Sigorta A.Ş.’dir⁵⁷³.

b. Yurt dışında yerleşik P&I kulüpleri

Denizcilik alanında faaliyet yürüten ve belli bir büyüklüğü aşan gemilerin hemen hepsi “koruma ve tazmin sigortasına” (“*protection and indemnity insurance*”)

⁵⁶⁹ Onay Tarihi: 30/05/2017, Sayı: 45168. Yönerge, onay tarihinde yürürlük kazanmıştır (m. 14).

⁵⁷⁰ “Bu Yönerge bayrak devleti uygulamaları kapsamında, (...) Türkiye’nin tarafı olduğu veya olacağı mali sorumluluk getiren uluslararası sözleşmelere dayanarak İdarece yetkilendirilmiş Liman Başkanlıkları tarafından düzenlenecek mali sorumluluk sertifikaları ve benzeri diğer belgeler ve ilgili mevzuatında bilhassa muteber listeden karşılanacağı belirtilen sigortalar için uygulanır.” (m. 4). Yönerge kapsamına; Türkiye’nin taraf olduğu 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi ve 2010 HNS Sözleşmesi uyarınca güvence veren P&I kulüpleri ile sigorta şirketleri girmektedir (m. 5). Yönerge’de ayrıca, anılan listeye dâhil olunabilmesi için izlenmesi gereken prosedür öngörülmektedir. Ancak Türkiye’de yerleşik P&I kulüpleri ile sigorta şirketlerinin geçerli sigorta kuruluşu olarak kabul edilmek için yaptığı başvuru, Yönerge hükümlerinden ayrı olarak değerlendirilmektedir (m. 11).

⁵⁷¹ Ne var ki, Deniz Araçları Sigorta Tebliği m. 6 c. 2 uyarınca yurt dışında faaliyet gösteren sigortacılar 45168 sayılı Yönerge’ye şimdiden tabi tutulmaktadır. Aynı maddenin ilk fıkrasında ise “Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketlerince düzenlenen poliçeler geçerli kabul edilir.” şeklinde bir hüküm yer almaktadır. Türkiye’nin 2002 Atina Sözleşmesi’ne taraf olmasıyla birlikte Sözleşme kapsamındaki gemiler de Yönerge’nin uygulama alanına girecektir. Öte yandan, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi ile 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi uyarınca verilen mali güvenceler hakkındaki 1998 ile 1997 sayılı Yönergeler de, söz konusu mali güvencenin temin edilmesini 45168 sayılı Yönerge hükümlerine tabi tutmaktadır (1998 ile 1997 sayılı Yönergeler m. 8 f. 1).

⁵⁷² 30/5/2017 tarihinde güncellenen liste için bkz.:

www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/HTML/20140129_155748_64032_1_64480.html (e.t.: 1/12/2017).

⁵⁷³ Söz konusu şirket, Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketleri arasında, yalnızca ‘su araçları sorumluluk’ branşında ruhsat alan tek sigorta şirkettir. Bilgi için bkz.:

www.hazine.gov.tr/File/?path=ROOT%2f1%2fDocuments%2fSayfalar%2fSigortac%4%b11%4%b1k+Genel+M%3%bcd%3%bcrl%3%bc%4%9f%3%bc%2fRuhsatlar_Tablozu_23_03_2016.xls

(e.t.: 1/12/2017). Ayrıca 1998 ile 1997 sayılı Yönergeler uyarınca; güvencenin bir Türk sigorta şirketi veya bankasından alınması hâlinde, öngörülen sertifika düzenleme ücretinde %50 indirim uygulanmaktadır (m. 13 f. 2).

(“P&I sigortası”) konu edilmektedir⁵⁷⁴. Bu sigortalarda, “P&I kulübü” olarak adlandırılan ve karşılıklı sigorta⁵⁷⁵ esasına göre hareket eden kuruluşlar tarafından güvence sağlanmaktadır⁵⁷⁶. Diğer bir ifadeyle, benzer menfaati paylaşan kişiler, aynı risklere karşı kendilerini sigorta güvencesi altına almak adına bir havuz oluşturmaktadır⁵⁷⁷. Tarihte ilk örnekleri İngiltere’de görülen P&I kulüplerine bugün itibarıyla dünya genelinde rastlanmakla birlikte, küresel ölçekte P&I kulüplerinin uygulamaları ile politikaları halen İngiltere’de yerleşik kulüpler tarafından belirlenmektedir⁵⁷⁸.

Deniz Araçları Sigorta Tebliği, yabancı P&I kulüpleri ile sigorta şirketlerini 45168 sayılı Yönerge’ye tabi tutmaktadır (m. 6). Yönerge’ye tabi yabancı kuruluşlar üç grup altında toplanmaktadır (m. 6 f. 1 ilâ 3)⁵⁷⁹. Bu kuruluşların, Muteber P&I

⁵⁷⁴ Røsæg, **Insurance Practices**, s. 5. 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi ile ilgili olarak bkz.: Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 14; Kender, **Zorunlu Sigorta-2004**, s. 588; Abecassis / Jarashow, **a.g.e.**, s. 224. Zira 1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi’nin hazırlık çalışmaları da, güvencenin sigorta yoluyla temin edilmesi varsayımı üzerinden yürütülmüştür. Kender, **Zorunlu Sigorta-1982**, s. 19. Buna karşılık Røsæg, 2010 HNS Sözleşmesi’nin kabul edilmesi sonrasında sorumluluk sigortası dışındaki mali güvencelerin temin edilme sayısında artış olacağını öngörmüştür, bkz.: Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 14. 2002 Atina Sözleşmesi hakkında da deniz yolu ile yolcu taşıma faaliyeti yürüten kişilerin ağırlıklı olarak P&I Sigortası temin edeceği belirtilmektedir. Görüş için bkz.: Lewins, **a.g.e.**, 177; Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 155.

⁵⁷⁵ TTK m. 1402 f. 1 c. 1’de verilen tanıma göre; karşılıklı sigorta, “*Birden çok kişinin birleşerek, içlerinden herhangi birinin, belli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararlarını tazmin etmeyi borçlanmaları karşılıklı sigortadır.*”

⁵⁷⁶ 45168 sayılı Yönerge, P&I sigortasını “[b]ir geminin donatanı, kiracısı veya işleteni olarak üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan masraflara ilişkin muafiyetli veya muafiyetsiz koruma ve tazmin sigortasını veya diğer geçerli sigorta biçimleri ve benzer koruma şartları sunan mali güvenceyi, (...) ifade eder.” şeklinde tanımlamaktadır. P&I Sigortaları hakkında bilgi için bkz.: Hazelwood, **a.g.e.**; Acar, **Kulüp Sigortası**; Didem Algantürk Light, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (“Kulüp Sigortası”)**, 2. Baskı, İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım, 2006, s. 77 vd.; Gürses / Hjalmarsson / Pilley, **a.g.e.**, s. 458 vd.; Mark Tilley, “The Origin and Development of the Mutual Shipowners’ Protection & Indemnity Associations”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 7, Issue: 2, 1986, s. 261 vd.; John D. Kimball, “The Central Role of P&I Insurance in Maritime Law”, **Tulane Law Review**, Volume: 87, Issue: 5-6, 2013, s. 1147 vd.; Norman J. Ronneberg, Jr., “An Introduction to the Protection & Indemnity Clubs and the Maritime Insurance They Provide”, **University of San Francisco Maritime Law Journal**, Volume: 3, Issue: 1, 1990, s. 1 vd.

⁵⁷⁷ Damar, **Compulsory Insurance**, s. 152.

⁵⁷⁸ **A.g.e.** Örnek vermek gerekirse; merkezi Londra’da bulunan The International Group, on üç P&I kulübünün bünyesinde barındırmakta ve dünya ticaret gemisi filosunun büyük bir kısmını sigortalamaktadır. Üyeleri arasında ABD, İskandinavya ve Japonya’da kurulu kulüpler de bulunmaktadır. Grup hakkında bilgi için bkz.: www.igpandi.org (e.t.:1/12/2017). Buraya üye olmayan P&I kulübüne örnek ise Çin’de kurulan *The China P&I Club*’tır. Gürses / Hjalmarsson / Pilley, **a.g.e.**, s. 462.

⁵⁷⁹ “1 inci grup kuruluşlar: Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu (International Group of P&I Club) üyesi olan P&I kulüplerini,”; “2 nci grup kuruluşlar: Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşları tarafından A(-) ve üzeri veya buna eşdeğer not verilen kulüpler veya kuruluşları, (...) ifade eder” (m. 5 b. (a) ve b. (b)). Üçüncü grup kuruluşlarla ilgili düzenlemede; “[i]darece muteber sigorta kuruluşu olarak kabul edilmesi için temsilci firma kanalı ile veya irtibat noktası tarafından başvurusu yapılan kulüp veya firmanın, doğrudan sigorta sağlayıcının kendisi olması ya da sigortacının nam ve hesabına hareket eden ve tam yetkili olarak tayin edilmiş işletme şirketi olması gerekir.” denilmektedir (m. 6 f.

Kulüpleri ve Sigorta Şirketleri Listesi'ne dâhil olabilmek adına Yönerge'nin 6. ve 7. maddesinde öngörülen prosedürü izlemesi gerekmektedir.

2. Sigorta ettiren

a. 2002 Atina Sözleşmesi

2002 Atina Sözleşmesi hükümleri uyarınca kurulacak sorumluluk sigortası sözleşmelerinde sigorta ettiren sıfatı “*taşımanın tamamını veya bir bölümünü fiilen gerçekleştiren taşıyan[a]*” aittir . Mükerrer m. 4 f. 1’de yer alan ibarenin tanımı, 2002 Protokolü ile Sözleşme’nin ilk maddesine eklenen bir hükümde ortaya konulmaktadır⁵⁸⁰. Verilen tanıma göre söz konusu kişi, “*fiilî taşıyan veya taşımayı gerçekleştirdiği ölçüde taşıyan[dır]*” (m. 1 f. 1 b. (c)). Aynı maddenin (b) bendinde verilen “fiilî taşıyan” tanımına göre fiilî taşıyan taşıyandan farklı bir kişi olduğundan (c) bendinin eklenmesi ihtiyacı doğmuştur⁵⁸¹. Düzenleme ile birlikte; yolcu taşıma sözleşmesinin doğrudan geminin zilyedi ile kurulması durumunda, sorumluluk sigortası temin edecek kişi, taşıma edimini fiilen yerine getiren taşıyan olacaktır⁵⁸². Yolcuyu taşıma ediminin fiilî taşıyan ile taşıyan tarafından paylaşılması durumunda⁵⁸³; her ikisi de taşımanın bir bölümünü fiilen gerçekleştireceğinden, sorumluluk sigortası sözleşmesi kurma yükümlülüğü her ikisi bakımından da ortaya

3). Söz konusu kuruluşların hangileri olduğu hakkında bkz.: **Muteber P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketleri Listesi**.

⁵⁸⁰ Sözleşme metninden açıkça anlaşılmasa da, (c) bendindeki tanım mükerrer m. 4’te sorumluluk sigortası kurmakla yükümlü tutulan kişiyi tanımlamak üzere Sözleşme’ye dâhil edilmiştir. Protokol’ün hazırlık çalışmalarında da ibarenin yalnızca mükerrer m. 4’te geçtiği vurgulanmıştır, bkz.: IMO, **LEG/80/3**, Provision of Financial Security, Draft text for a protocol to the Athens Convention, Submission by Norway, 6 August 1999, s. 3.

⁵⁸¹ Fiilî taşıyanın bulunduğu durumlarda, yolcu taşıma sözleşmesini kuran kişiyi fiilî taşıyandan ayırt etmek adına bu kişi akdî taşıyan (“*contractual carrier*”) olarak isimlendirilmektedir. 2002 Atina Sözleşmesi’nde ise bu kişi yalnızca ‘taşıyan’ olarak ifade edilmektedir (m. 1 f. 1 b. (a)). 2002 Protokolü’nün hazırlık çalışmaları sırasında Taslak metni ile ilgili yapılan açıklamalarda; (c) bendinin kapsamına giren kişinin, fiilî taşıyan bulunmadığı durumlarda ‘akdî taşıyan’ olacağı belirtilmiştir. Ancak ilgili düzenlemede, “akdî taşıyan” ibaresinin kullanımından bilinçli bir şekilde kaçınılmıştır. Getirilen açıklamalar için bkz.: IMO, **LEG 79/4/3**, Provision of Financial Security, Submission by the Co-ordinator of the Correspondence Group, **Annex 1**, 12 February 1999, s. 2 dn. 7 ve s. 9 dn. 34. Ayrıca bkz.: IMO, **LEG 80/3**, s. 3.

⁵⁸² Uygulamada karşılaşılan durum, gemi donatanının P&I kulübü üyesi sıfatı kazanarak sigorta güvencesini temin etmesidir. Ancak Kulüp üyesi bulunmamasına rağmen Milletlerarası Sözleşme hükümleri uyarınca sorumluluğu öngörülen diğer kişilerin başka bir mali güvence temin etmesine engel bulunmamaktadır. Açıklamalar için bkz.: Zhu, **Probing Compulsory Insurance**, s. 69.

⁵⁸³ Söz gelimi; yolcunun, taşıyanın zilyetliğinde bulunan bir gemi ile taşandıktan sonra fiilî taşıyanın zilyetliğindeki bir ikinci gemi ile aynı taşıma sözleşmesi uyarınca taşınması olasılığında böyle bir durumla karşılaşılabilmektedir.

çıkacaktır. Öğreti tarafından da donatanın (“*shipowner*”) Sözleşme’de “taşımayı fiilen gerçekleştiren taşıyan” olarak tanımlandığı ve sigorta sözleşmesi kurma yükümlülüğünün de bu kişinin üzerinde olduğu kabul edilmektedir⁵⁸⁴. Görüldüğü üzere 2002 Atina Sözleşmesi, sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesine yer vermemesine karşılık sorumluluk sigortası kurma yükümlülüğünü kural olarak fiilî taşıyana getirmektedir⁵⁸⁵. Türk Hukuku bakımından, TTK m. 1061 f. 1 uyarınca “donatan” veya f. 2 uyarınca donatan sayılan “işleten⁵⁸⁶” sıfatını haiz kişinin sigorta ettiren sıfatını kazanacağı sonucuna varılmaktadır⁵⁸⁷.

b. Türk Ticaret Kanunu

Sorumluluk sigortası sözleşmesi temin etme düzenleyen TTK m. 1259 f. 1, 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 1’den aktarılmıştır. Ne var ki TTK hükmündeki ifade, yükümlülüğü yerine getirecek kişiler bakımından Sözleşme ile tam anlamıyla uyumlu değildir⁵⁸⁸. Nitekim TTK m. 1259, bu yükümlülüğün “*taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar*” tarafından yerine getirileceğini hüküm altına almaktadır. Hükmün sözünden, sorumluluk sigortası sözleşmesi kurma yükümlülüğünün taşıyan ile fiilî taşıyana her koşulda getirildiği anlamı çıkmaktadır⁵⁸⁹. Buna karşılık yükümlülük, 2002 Atina Sözleşmesi’nde taşıyana yalnızca taşıyanın taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştirmesi

⁵⁸⁴ Røsæg, **Carriage of Passengers**, s. 383.

⁵⁸⁵ 2002 Atina Sözleşmesi’nden önce aynı yaklaşım 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi’nde de sergilenmiştir. IMO Hukuk Komitesi’nin; 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi’nin hazırlanması sırasında, birden fazla kişinin sorumluluğunu öngörüp tek bir kişiyi sigorta temin etme yükümlülüğü altında tutma eğilimi gösterdiği ve bu yaklaşımın anılan Sözleşme’den sonra 2002 Atina Sözleşmesi’ne de aktarıldığı belirtilmektedir. P&I kulüplerinin, kendi üyesi dışındaki kişileri sigortalı olarak sigorta sözleşmelerine dâhil etmeye sıcak bakmaması da sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesinden vazgeçilmesinin nedenlerinden biridir. Açıklamalar için bkz.: Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 12. 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi’nin hazırlanması sırasında yaşanan tartışmalar hakkında bilgi için bkz.: Zhu, **Bunker**, s. 105-109.

⁵⁸⁶ Donatan ve işleten kavramları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, s. 784 vd.; Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 99 vd.; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, s. 164 vd.

⁵⁸⁷ Benzer bir şekilde; gemi kira sözleşmeleri hakkındaki TTK m. 1126 f. 1 c. 1, kiracıyı “geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmekle” yükümlü tutmaktadır. Ayrıca sigorta sözleşmesinde ve poliçesinde, kiraya verenin ismen bildirilmesi ve sigortanın “kimin olacağına onun lehine” yaptırılması zorunludur (c. 2). *Baltic and International Maritime Council* (“*BIMCO*”) tarafından hazırlanan “*The BARECON 2001 Standard Bareboat Charter*” mehzaz alınarak hazırlanan bu hüküm hakkında bkz.: Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 58-59.

⁵⁸⁸ Aynı görüşte bkz.: Ecehan Yeşilova Aras, “Part II. Chapter 6. Maritime Transport Contracts”, **Transport Law in Turkey**, International Encyclopaedia of Laws/Transport Law, Second Edition, Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, 2016, s. 152.

⁵⁸⁹ Öğretide hükmü bu yönde yorumlayan görüş için bkz.: Uluğ Cicim / Alhan, **a.g.e.**, s. 543-544.

koşuluyla getirilmektedir⁵⁹⁰. Öğretide de; 2002 Atina Sözleşmesi'ndeki düzenlemeye uygun bir şekilde, TTK m. 1259'un "sözleşmenin ifasına katılan her taşıyan" hakkında uygulanacağı ifade edilmektedir⁵⁹¹. Sonuç olarak; ilgili hükmün Sözleşme ile uyumlu şekilde yorumu, taşımayı üstlenen taşıyanın yalnızca taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştirmesi durumunda m. 1259 kapsamına gireceği şeklinde olmalıdır.

c. Deniz Araçları SGŞ

Deniz Araçları SGŞ; sigortalının, "[i]lgili mevzuat uyarınca sigorta yaptırmak zorunda olan işleten ya da donatan" olacağını belirtmektedir. Genel Şartlar, ilgili kişilere ilişkin verdiği tanımlarda; işleteni "[p]oliçede kayıtlı olan ve yolcu taşıma ruhsatı bulunan gerçek veya tüzel kişi", donatanı ise "[g]emisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi maliki" olarak tarif etmektedir. Genel Şartlar'da yer bulan "donatan" tanımı, TTK m. 1061 f. 1'de "donatan" olarak ifade edilen gemi malikidir. Genel Şartlar'daki "donatan" tanımı kapsamındaki kişinin taşımayı fiilen gerçekleştirmesi ve geminin maliki olması TTK m. 1061 f. 1 ile 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 1 b. (b)'deki "fiilî taşıyan" tanımlarıyla örtüşmektedir.

Sözleşme'deki "fiilî taşıyan" tanımında belirtilenler arasında işleten ("operator") olarak anılan kişinin kim olacağı 2002 Atina Sözleşmesi'nde ayrıca belirtilmese de, Türk Hukuku'nda bu kişi de TTK m. 1061 f. 2 c. 1 uyarınca donatan olarak kabul edilmektedir⁵⁹². Sigorta ettirenin Sözleşme uyarınca taşımayı fiilen

⁵⁹⁰ Taşıyan ile fiilî taşıyanı tanımlayan TTK m. 1248'in gerekçesinde "[t]asarının 1259 uncu maddesinde taşıma işinin tamamını veya bir kısmını "üstlenen" ve "gerçekleştiren" kişiler arasındaki ayrım gereken şekilde vurgulandığı için Sözleşmenin anılan maddesinin (c) bendinde yer alan "taşıma işinin tamamını veya bir kısmını gerçekten icra eden taşıyan" hakkındaki tanıma Tasarıda yer verilmemiştir." denilmektedir. Bu gerekçeye bakıldığında, taşımayı üstlenen ve gerçekleştiren ifadeleri ile taşıyan ile fiilî taşıyanın kast edildiği anlaşılmaktadır. Ne var ki; gerekçeden, (c) bendinin zorunlu sorumluluk sigortası bağlamında kaleme alındığının kanun koyucu tarafından göz ardı edildiği anlaşılmaktadır.

⁵⁹¹ Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 155. TTK henüz tasarı hâlinde iken, söz konusu düzenlemenin yaratacağı sorunlar nedeniyle yalnızca fiilî taşıyanın sigorta yaptırmakla yükümlü tutulması da önerilmiştir. Yazarlar, taşımayı üstlenen kişinin tespitinin zorluğunu önerilerine gerekçe olarak göstermiştir, bkz.: Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 214. Bu görüş yerinde olmakla beraber, fiilî taşıyanın bulunmadığı hâller bakımından bir açıklama getirmemektedir.

⁵⁹² TTK m. 1061 f. 2 c. 1 uyarınca donatan sayılan kişi hakkında bilgi için bkz.: Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, s. 795 vd.; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, s. 170 vd. Atamer, söz konusu kişiyi "donatan sayılan kişi" olarak ifade etmekten; Sözer, bu kişiyi "malik olmayan donatan" olarak adlandırmaktadır. "İşleten" tanımı özelinde ayrıca bkz.: Cüneyt Süzal, **Gemi Alacaklısı Hakkı ve**

gerçekleştirmesi gerekmesi koşulu, Genel Şartlar'daki işleyen tanımından anlaşılmamaktadır. Bu bağlamda; Genel Şartlar'daki "işleyen" tanımının Sözleşme bakımından eksik olduğu yorumunda bulunulabilir. Ayrıca TTK bakımından da; Genel Şartlar'daki tanımda söz konusu kişinin TTK m. 1061 f. 2 c. 1'de belirtilen "gemiye menfaat sağlamak amacıyla suda kullanma" koşulu eksik kalmaktadır⁵⁹³.

2002 Atina Sözleşmesi ile uyumun sağlanabilmesi adına; sigorta sözleşmesi kurmakla yükümlü kişilerin, Türk Hukuku bakımından TTK m. 1061 f. 1 ile f. 2 anlamında donatan olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Nitekim 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 uyarınca sorumluluk sigortası kurmakla yükümlü tutulan "taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi" olduğundan; sigorta ettirenin, geminin zilyedi ve dolayısıyla donatanı olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır.

3. Sigortalı

Kurulacak olan sorumluluk sigortası sözleşmesinde, 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri uyarınca yolcunun ölümü ve uğradığı bedensel zararlardan sorumlu tutulan kişi veya kişilerin sigortalı sıfatını elde etmesi gerekmektedir. Bu kişiler, taşıyan ve fiilî taşıyandır. Aşağıda, anılan kişilerin Sözleşme'ye göre hangi şartlar altında zararlardan sorumlu tutulacakları ve böylece sigortalı sıfatını kazanmaları gerekeceği açıklanacaktır. Sözleşme hükümlerine kısmen tabi tutulan fiilî taşıyan ile taşıyanın adamları hakkında açıklamalara da ayrıca yer verilecektir.

Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu (" Gemi Alacaklısı Hakkı"), İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012, s. 184 vd.; Kula Değirmenci, **Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu**, s. 68.

⁵⁹³ Aynı görüşte bkz.: Algantürk Light, **Genel Şartlar**, s. 323.

a. Taşıyan

aa. Taşıyanın sorumluluğu

aaa. Genel olarak

2002 Atina Sözleşmesi uyarınca, zorunlu sorumluluk sigortası kapsamına giren zararlardan sorumluluğu doğan ilk kişi taşıyandır (m. 3)⁵⁹⁴. Yolcuya karşı taşımayı üstlenen kişi taşıyan olduğundan, öncelikle bu kişinin sorumluluğu gündeme gelmektedir⁵⁹⁵. Aşağıda belirtileceği üzere, taşıyanın sorumluluğu kusursuz sorumluluk ya da kusur sorumluluğu şeklinde ortaya çıkabilmektedir. Taşımayı fiilen taşıyanın yerine getirip getirmemesi de sorumluluğun doğması bakımından önem arz etmemektedir. Bu durumda dâhi; taşıyanın sorumluluğu, fiilî taşıyandan farklı olarak taşımanın tamamı bakımından devam etmektedir (m. 4 f. 1 c. 1).

Diğer taraftan taşıyan, fiilî taşıyanın fiillerinden (“*acts or omissions*”) de sorumlu tutulmaktadır (m. 4 f. 2). Görüldüğü üzere Sözleşme’de taşıyanın sorumluluğu, fiilî taşıyanın “kusurundan” değil, “fiillerinden” doğmaktadır⁵⁹⁶. Her ne kadar 4. madde ilk kez 1974 Atina Sözleşmesi’nde yer alan ve 2002 Protokolü ile değişikliğe uğramamış hükümler arasında yer alsada, bu şekilde kaleme alınması Sözleşme’de öngörülen sorumluluk rejimi bakımından uyum hâlinindedir⁵⁹⁷. Nitekim taşıyanın sorumluluğu hem kusursuz sorumluluk, hem de kusur sorumluluğu şeklinde ortaya çıkabilmektedir. Böylece zarara fiilî taşıyanın fiilinin neden olması durumunda, taşıyanın kusursuz sorumluluğunun doğması için fiilî taşıyanın kusuru aranmayacaktır⁵⁹⁸. Taşıyanın sorumluluğunun kusur esasına göre belirlendiği

⁵⁹⁴ Taşıyan sıfatının kime ait olacağı hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda II.D.3.a.aa.

⁵⁹⁵ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 168.

⁵⁹⁶ TTK m. 1257 f. 2’de “*act or omission*” ibaresi “kusur” şeklinde tercüme edilmiştir. Ancak Sözleşme’de “*fault or neglect*” ibaresinin de kullanılması nedeniyle, “*act or omission*” ile kusurun kast edilmediği anlaşılmaktadır. Söz konusu ibarenin ‘kusur’ anlamında kullanılmadığı konusunda aynı görüşte bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 140-141. Nitekim öğretinin tarafından yapılan çeviride de, “*fiiller[inden] ve ihmal[lerinden]*” ibaresine yer verilmiştir, bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 277.

⁵⁹⁷ Sözleşme’nin 4. maddesinin mehzazı, 1961 Guadalajara Sözleşmesi’dir. Bu açıdan değerlendirildiğinde, mehzazın 1929 Varşova Sözleşmesi’ndeki sorumluluk rejimini göz önüne tutularak kaleme alındığı göz önünde tutulabilir.

⁵⁹⁸ Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 169; Taşkın, **a.g.e.**, s. 139-140.

zararlarda, taşıyanın sorumluluğunun doğması için; taşıyanın veya fiilî taşıyanın adamlarının fiillerinde olduğu gibi, fiilî taşıyanın kusurunun bulunması gerekecektir.

Öğretide, fiilî taşıyanın fiillerinden taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için, fiilin fiilî taşıyanın görevini yerine getirdiği sırada gerçekleşmesi gerektiğini belirten bir görüş bulunmaktadır⁵⁹⁹. Görüşün dayanağı; m. 4 f. 2'deki "*acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment*" ibaresinde, söz konusu koşulun her iki gruba giren kişileri birden kapsadığı şeklinde yorumlanmasıdır⁶⁰⁰. Ne var ki hükmün kaynağını teşkil eden 1961 Guadalajara Sözleşmesi⁶⁰¹ m. III incelendiğinde bu yorumun yerindeliği şüphe uyandırmaktadır. Hükmün 2002 Atina Sözleşmesi'ne aktarılmayan 2. fıkrasının ilk cümlesi⁶⁰², akdî taşıyanın ve adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sıradaki fiillerinden fiilî taşıyanı sorumlu tutmaktadır⁶⁰³. Akdî taşıyanın fiillerinin fiilî taşıyanın sorumluluğuna etkisini düzenleyen hükmün aynı tarzda kaleme alınması, zararı meydana getiren fiilin görevin yerine getirilmesi sırasında gerçekleşmesi şeklindeki koşulun, m. III f. 1 ve f. 2'de yalnızca akdî ve fiilî taşıyanın adamları bakımından öngörüldüğü anlamına gelmektedir. 1961 Guadalajara Sözleşmesi m. III f. 1 esas alınarak hazırlanan 2002 Atina Sözleşmesi m. 4 f. 2 hakkında da aynı sonuca varmanın yerinde olacağı düşünülebilir.

⁵⁹⁹ Görüş için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 141-142.

⁶⁰⁰ Fiilî taşıyanın kusurundan taşıyanın sorumlu tutulması, ifa yardımcılarının fiillerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TBK m. 116 ile uyumlu olduğu kabul edilmektedir, bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 168. TBK m. 116'da da aynı koşulun aranması, Taşkın tarafından savunulan görüşü destekleyebilecek bir diğer nokta olarak değerlendirilebilir.

⁶⁰¹ Hava yolu ile yapılan taşımalar hakkındaki 1929 Varşova Sözleşmesi'ne fiilî taşıyan hükümlerinin aktarıldığı 1961 Guadalajara Sözleşmesi ile ilgili bilgi için bkz.: Yukarıda I.B.1.a.aa.ccc.

⁶⁰² "*The acts and omissions of the contracting carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier.*"

⁶⁰³ 1974 Konferansı sırasında Hollanda ile Birleşik Krallık'ın getirdiği, 1961 Guadalajara Sözleşmesi m. III'te yer alan fiilî taşıyan ile ilgili hükmün Sözleşme'ye eklenmesine ilişkin öneride bu hüküm de yer almaktaydı. Öneride; fiilî taşıyanın, akdî taşıyanın ve adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sıradaki fiillerinden fiilî taşıyanın sorumlu olduğu düzenlenmekteydi (f. 3). Öneri metni için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/WP.26**, s. 1. Önerilen madde metninin 3. fıkrasında yer alan söz konusu hüküm daha sonra Taslak'tan çıkarılmıştır. İlgili fikraya getirilen eleştiriler ve hükmün kaldırılmasına yönelik alınan karar için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.7**, Summary Record of the Seventh Plenary Meeting, 5 December 1974 (31 January 1977), s. 8-10; IMO, **LEG/CONF.4/SR.8**, Summary Record of the Eighth Plenary Meeting, 5 December 1974 (31 January 1977), s. 1-3.

bbb. Kendisinin veya fiilî taşıyanın adamlarının neden olduğu zararlarda

aaaa. Taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamları

2002 Atina Sözleşmesi; taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamlarının (“*servants and agents*”) fiillerinden sorumluluğun ne şekilde doğduğunu düzenlemektedir. 1974 Atina Sözleşmesi m. 3’te, taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sıradaki kusurlarından taşıyan sorumlu tutulmaktadır. 2002 Protokolü m. 4 ile yeniden kaleme alınan Sözleşme’nin 3. maddesine, ““*taşıyanın kusuru*”, *taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sıradaki kusurlarını da içerir.*” şeklinde bir hüküm eklenmiştir (f. 5 b. (b)). Ancak burada taşıyanın adamları için yalnızca “*servants*” terimi kullanılmış, “*agents*” ifadesine ise yer verilmemiştir. Ne var ki; ilgili hüküm haricinde, Sözleşme’de taşıyanın adamları için “*servant and agent*” ibaresi kullanılmaktadır⁶⁰⁴. Bu nedenle, öğretiden tarafından işaret edildiği üzere, m. 3’te “*agent*” kelimesinin bir “unutkanlık” sonucu bulunmadığı sonucuna varılmalıdır⁶⁰⁵. TTK’ya aktarılan hükümlerde, “*servant and agent*” ibaresinin karşılığı olarak tercih edilen ibare “taşıyanın adamları” olmuştur. Sözleşme’de ilgili kişilerin kim olduklarına dair bir tanım bulunmamaktadır⁶⁰⁶. Türk Hukuku’nda anılan kişileri tanımlayan bir düzenleme, navlun sözleşmelerine ilişkin TTK m. 1179 f. 2’de yer almaktadır. Tanıma; “gemi adamları⁶⁰⁷, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışanlar, taşıyanın kendisini temsile yetkili kıldığı kişiler ve taşıma işletmesinde çalışmasalar bile taşıma sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler” girmektedir⁶⁰⁸.

⁶⁰⁴ Bkz.: m. 1 f. 5 b. (b) ve b. (c); m. 4 f. 2; m. 11; m. 12 f. 2 ve f. 3. Öte yandan m. 3 f. 5 b. (b), taşıyanın adamları hakkında hüküm içeren ve doğrudan 1974 Atina Sözleşmesi’nden aktarılmayan tek hükümdür.

⁶⁰⁵ Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 135. Sözleşme’nin “Taşıyanın adamlarına tanınan kurtuluş hâlleri ve sınırlar” başlıklı 11. maddesinin başlığında yalnızca “*servants*” kelimesi yer almasına karşılık, madde hükmünde “*servant or agent*” denilmektedir. Bu görüşü destekleyen bir diğer düzenleme de m. 4 f. 2’dir. İlgili hükme göre taşıyan, fiilî taşıyanın adamlarının (“*servants and agents*”) görevlerini yerine getirdikleri sıradaki fiillerinden sorumludur.

⁶⁰⁶ 2002 Atina Sözleşmesi’nin yanında, 1999 Montreal Sözleşmesi de “*servant and agent*” ibaresini içermektedir. Söz konusu ibare Sözleşme’nin resmî çevirisinde “çalışan ya da temsilci” (m. 16 f. 2) ve “çalışan ya da acente” (m. 17 f. 2; m. 21 f. 2) şeklinde tercüme edilmiştir. Tercümenin yetersiz ve yanlış olduğu ve bu kişiler için “taşıyıcının adamları” teriminin kullanılması gerektiği yönünde bkz.: Gölcüklü, **a.g.e.**, s. 48.

⁶⁰⁷ TTK m. 934’e göre gemi adamları; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir.

⁶⁰⁸ Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından “taşıyanın adamları” kapsamına m. 1179 f. 2’de sayılan kişilerin gireceği yönünde bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 135.

“*Servant and agent*” ibaresini kullanan 1999 Montreal Sözleşmesi; 2002 Atina Sözleşmesi ile paralel bir şekilde, söz konusu kişilerin kapsamını açık bir hüküm ile belirlememektedir⁶⁰⁹. Türk Hukuku’ndaki yazarlar ibareyi geniş yorumlamakta; ibarenin kapsamına taşıyıcının sözleşmenin ifasında yararlandığı kişilerin tümünün girdiğini kabul etmektedirler. Bu bağlamda, taşıyıcı ile hizmet sözleşmesi ilişkisine girenler ile böyle bir ilişki kurulmamış olsa dahi taşıyıcının talimatı doğrultusunda hareket eden kişiler taşıyanın adamı sayılmaktadır⁶¹⁰. 2002 Atina Sözleşmesi’ndeki “*servant and agent*” ibaresinin de 1999 Montreal Sözleşmesi’nde olduğu gibi yorumlanması önerilmektedir⁶¹¹. Sonuç itibarıyla; hem TTK m. 1179 f. 2 hem de 1999 Montreal Sözleşmesi hükümleri ile birlikte dikkate alındığında, 2002 Atina Sözleşmesi bakımından taşıyanın adamlarının TBK m. 66 anlamında taşıyan tarafından istihdam edilenler ile m. 116 anlamında taşıyanın ifa yardımcısı olduğu sonucuna varılacaktır⁶¹². Geminin kalkışı veya yanaşması sırasında karada görev yapan kişiler, yolcu veya araçları gemiye ya da gemiden yönlendiren kişiler, bilet ve bagaj işlemlerini yürüten kişiler; taşıyan ile sözleşme ilişkisine girmemelerine karşılık taşıyanın adamı sayılan kişilere örnek olarak sayılmaktadır⁶¹³.

bbbb. Taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğu

Taşıyanın kendi adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğu ile fiilî taşıyanın adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğu farklı şekillerde kaleme alınmıştır. Kendi adamları bakımından; bu kişilerin görevlerini yerine getirdikleri sıradaki kusur, taşıyanın kusuru sayılmaktadır (m. 3 f. 5 b. (b)). Ayrıca taşıyan, fiilî taşıyanın

⁶⁰⁹ 1999 Montreal Sözleşmesi bakımından bu kişilerin kimler olduğunun ulusal hukuka göre belirleneceği yönünde bkz: Clarke, **a.g.e.**, s. 124.

⁶¹⁰ Açıklamalar için bkz.: Sözer, **Hava Yolu Taşımalarında Yolcunun Ölümü veya Yaralanması**, s. 792; Deniz, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 427; Ülgen, **a.g.e.**, s. 205; Gölcüklü, **a.g.e.**, s. 49-50.

⁶¹¹ Açıklamalar için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 131-135.

⁶¹² TTK’ya aktarılan deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinde, “taşıyanın adamları” ibaresinin kullanımına iki gerekçe gösterilmektedir. İlk olarak, Türk Hukuku’nda “temsilci” anlamına gelen “*agent*” terimi TBK m. 116 anlamında bir ifa yardımcısıdır. İkinci olarak, navlun sözleşmelerine ilişkin TTK m. 1179 ile TTK’nın taşıma hukukunu düzenleyen hükümlerinde de bu yönde bir kullanım tercih edilmiştir. Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 135. 1978 Hamburg Kuralları m. 5 f. 1’de yer alan “*servants or agents*” ibaresi bakımından, “*servants*” olarak anılan kişilerin taşıyanın işletmesinde istihdam edilen kişiler, “*agents*” olarak anılanların ise taşımanın ifasında görevlendirilen diğer kişiler anlamına geldiği belirtilmektedir, bkz.: Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 115-117. TTK m. 1179 f. 2’de sayılan, taşıyanın taşıma sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişilerin TBK m. 116 anlamında ifa yardımcısı olduğu yönünde bkz: Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 79.

⁶¹³ Örnekler için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 136.

adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sıradaki fiillerinden sorumlu tutulmaktadır (m. 4 f. 2). Taşıyanın sorumluluğunun doğması için öncelikle, ister kendi ister fiilî taşıyanın adamları olsun, söz konusu kişilerin görevlerini yerine getirdikleri sıradaki fiilleri sonucunda zararın meydana gelmesi aranmaktadır⁶¹⁴. İfadenin yorumlanması ile ilgili olarak; zararın gemide ve taşıma sırasında meydana gelmesinin yeterli olmayacağı, ayrıca zararı doğuran fiil ile görevin yerine getirilmesi arasında bir “işlevsel bağlantının” bulunması gerekeceği öğretisi tarafından ifade edilmektedir⁶¹⁵.

2002 Atina Sözleşmesi’nde; fiilî taşıyanın adamları tarafından gerçekleştirilen fiillerin taşıyanın sorumluluğuna etkisi, fiilî taşıyanın fiilleri ile bir arada kaleme alınmıştır (m. 4 f. 2). Bu nedenle; fiilî taşıyanın fiilleri hakkındaki açıklamalar, büyük ölçüde fiilî taşıyanın adamları bakımından da geçerli olacaktır⁶¹⁶.

Fiilî taşıyanın adamları hakkındaki hükümden farklı olarak; m. 3 f. 5 b. (b)’de taşıyanın adamlarının kusurlarından bahsedilmesi, ilgili hükmün farklı şekilde yorumlanıp yorumlanmayacağı sorusunu gündeme getirmektedir. Sözleşme’nin zarar gören yolcuların korunması amacı güttüğünü hesaba katan öğretisi; taşıyanın adamlarının fiillerinin, fiilî taşıyan ile fiilî taşıyanın adamlarının fiilleri ile aynı şekilde ele alınması gerektiğini ifade etmektedir. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın kusursuz sorumlu tutulduğu zararlarda, taşıyanın ve/veya fiilî taşıyanın adamlarının kusuru ayrıca aranmayacaktır⁶¹⁷. Nitekim; kusursuz sorumluluğun öngörüldüğü zararlarda sorumluluğun Türk Hukuku’nda bir tehlike sorumluluğu olarak kabul edilmesinden dolayı⁶¹⁸, ilgili kişilerin fiillerinin taşıyanın sorumluluğuna bir etkisinden bahsedilemeyecektir. Ancak taşıyanın sorumluluğunun kusur esasına dayanması durumunda, söz konusu kişilerin kusurunun bulunup bulunmadığının

⁶¹⁴ 1999 Montreal Sözleşmesi’nde de yer verilen ibare hakkındaki tartışmalar için bkz.: Clarke, **a.g.e.**, s. 252-253.

⁶¹⁵ Açıklamalar için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 144-145. Aynı şart, donatanın gemi adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğu bakımından TTK m. 1062 f. 1’de (eTTK m. 947) öngörülmektedir. İlgili hüküm ile ilgili olarak öğretide, gemi adamının tartışmaya girdiği yolcuyla yaralaması durumunda verilen zararın görev ile bağlantılı olmaması örnek olarak verilmektedir, bkz.: Çağa / Kender, **a.g.e.**, s. 143. Ancak gemi adamının verilen talimatı yanlış anlaması nedeniyle görev sahasının dışında hareket etmesi m. 1062’nin uygulandığı bir hâl olarak ifade edilmektedir, bkz.: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, s. 191-192.

⁶¹⁶ Fiilî taşıyanın fiilleri hakkında öngörülen şartlara ek olarak, anılan kişilerin görevlerini yerine getirdikleri sırada söz konusu zarara neden olmaları aranmaktadır. Yukarıda belirtildiği üzere, söz konusu şartı her iki gruba giren kişiler bakımından kabul eden bir görüş de bulunmaktadır.

⁶¹⁷ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 145.

⁶¹⁸ Konu hakkında bkz.: Aşağıda III.C.3.a.bb.aaa.aaaa.aaaa.

değerlendirilmesi gerekecektir. Bu durumda kusurun bulunması, zarara görevlerini yerine getirdikleri sıradaki fiilleri ile neden olmaları şartıyla, taşıyanın sorumluluğunun doğması bakımından yeterli olacaktır⁶¹⁹.

bb. Taşıyanın sigortalı sıfatı

Yukarıda belirtildiği üzere; 2002 Atina Sözleşmesi, sigorta sözleşmesi kurma zorunluluğunu taşımanın yapıldığı geminin donatanı bakımından getirmektedir⁶²⁰. Sözleşme ile sorumluluğu öngörülmesine karşılık; bir P&I kulübüne üye olmayan ve donatan sıfatına sahip olmayan taşıyanın kulüplerden güvence temin etmesi mümkün gözükmemektedir⁶²¹. Türk Hukuku hükümleri çerçevesinde taşıyanın sigorta güvencesinden yararlanması, m. 1454⁶²² uyarınca üçüncü bir kişi lehine sigorta sözleşmesi kurulması ve fiilî taşıyanın yanında sigortalı sıfatını kazanması ile mümkün olacaktır⁶²³. Buna karşılık, 2002 Atina Sözleşmesi'nde öngörülen sorumluluk sigortasının ne şeklinde temin edilmesi gerektiği konusunda bir açıklık bulunmamaktadır. Sözleşme'nin söze dayalı yorumundan, fiilî taşıyanın kuracağı sorumluluk sigortası sözleşmesinde taşıyanın sigortalı olarak yer alması gerekmediği söylenebilecektir⁶²⁴.

⁶¹⁹ **A.g.e.**, s. 169. Bu açıdan söz konusu hüküm, donatanın gemi adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğu hakkındaki TTK m. 1062 ile uyum hâlinindedir. **A.g.e.**

⁶²⁰ 2002 Atina Sözleşmesi gibi sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesine yer vermeyen 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi, sorumluluk sigortasının temin edilmesini yalnızca sicile kayıtlı malik bakımından öngörmektedir.

⁶²¹ P&I kulüplerinin, kendi üyeleri dışındaki kişilere sigorta güvencesi verme yolunu tercih etmediği, 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmaları sırasında IMO Hukuk Komitesi tarafından ifade edilmiştir. Açıklama için bkz.: IMO, **LEG 79/4/3, Annex 1**, s. 6, dn. 21. Söz gelimi; tur operatörünün, bir P&I kulübünden sigorta güvencesi temin etmesi mümkün gözükmemektedir. P&I kulübü üyeliği, sigorta sözleşmesi kurulması şeklinde değil, kulübe üye sıfatının kazanılması ile gerçekleşmektedir. Üyeler prim ödemediği gibi, kulüp tarafından bir sigorta poliçesi de verilmemektedir. Bunun yerine üyeler "call" adı verilen bir katkı payı ödemekte ve Kulüp tarafından kendilerine bir giriş belgesi ("certificate of entry") verilmektedir. Konu hakkında bilgi için bkz.: Hazelwood, **a.g.e.**, s. 121 vd.; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 57-65 ve 235-244; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 96-101. P&I kulüpleri hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda III.B.1.b. 2002 Atina Sözleşmesi kapsamında sigorta sözleşmesi kurulabilecek tek Türk sigorta şirketi olan Türk P&I Sigorta A.Ş., anonim şirket olarak faaliyet göstermektedir. Bu nedenle yurt dışında bulunan P&I kulüpleri gibi karşılıklı sigorta esasına göre hareket etmemektedir. Bu şekilde faaliyet göstermek isteyen sigorta şirketinin bir kooperatif olarak kurulması gerekmektedir (SCK m. 3 f. 1).

⁶²² TTK'nın mal sigortalarına ilişkin bölümünde yer alan bu hüküm, m. 1485 uyarınca sorumluluk sigortalarına da uygulanmaktadır. Böylece sigorta ettiren ile sigortalı sıfatları farklı iki kişiye ait olmaktadır. Konu hakkında bkz.: Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 54; Kender, **Hususi Sigorta Hukuku**, s. 235-237; Ulaş, **a.g.e.**, s. 769.

⁶²³ Geminin donatanı ile akdî taşıyanın aynı anda sorumluluk sigortası sözleşmesi kurmasının gerekli olmadığı yönünde bkz.: Røsæg, **Carriage of Passengers**, s. 383.

⁶²⁴ 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi hakkında aynı doğrultudaki değerlendirmeler için bkz.: Süzal, **2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi**, s. 161-162; Zhu, **Bunker**, s. 107; Zhu / Zhang, **a.g.e.**, s. 393-394.

Fiilî taşıyanın kuracağı sorumluluk sigortası sözleşmesinde taşıyanın sigortalı olarak gösterilmemesi olasılığının güçlükler yaratabileceğine *Berlingieri* tarafından dikkat çekilmiştir⁶²⁵. Buna karşılık mükerrer m. 4 f. 2 uyarınca alınan ve sorumluluk sigortasının temin edildiğini ispatlayan sertifika⁶²⁶ on ikiden fazla yolcu taşımak üzere ruhsat alan tüm gemilerde bulunacağından, yazar böyle bir olasılığın sorun yaratmayacağını ifade etmiştir. Belgede geminin ve taşımayı fiilen gerçekleştiren taşıyanın isimleri yer alacağından, yazar tarafından ortaya çıkabilecek sorunların önüne geçildiği sonucuna varılmıştır⁶²⁷.

b. Fiilî taşıyan

aa. Fiilî taşıyan tanımı

1961 ve 1967 Brüksel Sözleşmeleri'nden farklı olarak, 1974 Atina Sözleşmesi'nde fiili taşıyan ("*performing carrier*") tanımına yer verilmiştir⁶²⁸. Böylece Deniz Ticareti Hukuku alanında bu tanımın yer aldığı ilk milletlerarası düzenleme 1974 Atina Sözleşmesi olmuştur⁶²⁹. Tanım 1969 Tokyo Taslağı'nda yer almamasına karşılık, daha sonra hazırlanan IMO Taslağı'ndaki "taşıyan" tanımına fiilî taşıyan ile ilgili ifadeler eklenmiştir⁶³⁰. Fiilî taşıyanın bağımsız bir şekilde tanımlanması, Sözleşme'nin hazırlık sürecinde Hollanda tarafından önerilmiştir⁶³¹. Öneri sonucu Sözleşme'ye eklenen tanıma göre; "*taşıyandan farklı olmakla birlikte, bir geminin maliki, chartereri veya işleteni olarak taşımanın tamamını veya bir bölümünü fiilen gerçekleştiren kişi fiilî taşıyandır*" (m. 1 f. 1 b. (b))⁶³². İlgili tanıma

⁶²⁵ Bkz.: *Berlingieri*, **Athens Convention**, s. 277.

⁶²⁶ Sertifika hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.E.

⁶²⁷ Açıklamalar için bkz.: **A.g.e.**, s. 277-278. Fiilî taşıyanın sorumluluğunun doğmasıyla; bu sorumluluk, kendisi tarafından yerine getirildiği kısım bakımından taşıyan ile müteselsil olmaktadır (m. 4 f. 4). 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca kurulan sorumluluk sigortası sözleşmesi de, her iki kişinin sorumluluğunu kapsayacaktır. Røsæg, **Carriage of Passengers**, s. 383.

⁶²⁸ Tanımın yer aldığı ilk milletlerarası düzenleme, hava taşımalarını düzenleyen 1961 Guadalajara Sözleşmesi'dir. Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: Yukarıda: I.B.1.a.aa.bbb.

⁶²⁹ Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 41.

⁶³⁰ Tanımda; taşıyan sıfatının kazanılmasında, taşımanın fiilen taşıyan veya bir fiilî taşıyan tarafından gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğine bakılmayacağı düzenlenmişti, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4, Part I**, s. 4.

⁶³¹ **A.g.e.**, s. 5. Öneri hakkında yapılan açıklamada, fiilî taşıyan olarak kabul edilecek kişilerin gemi maliki, chartereri ve işleteni ile sınırlı tutulması gerektiğinin altı çizilmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.3**, s. 5.

⁶³² 'Geminin maliki, chartereri veya işleteni' şeklindeki ibare, 1961 Brüksel Sözleşmesi'nde bulunan 'taşıyan' tanımında kullanılmıştır (m. 1 f. (a)). Anılan ibare, ilk kez 10/10/1957 tarihinde Brüksel'de

göre, özellikle de yer verilen “çarterer” (“*charterer*”) ibaresi⁶³³ karşısında, fiilî taşıyanın geminin zilyedi olması gerekip gerekmeyeceği tam olarak anlaşılmamaktadır⁶³⁴. Ancak 1974 Atina Sözleşmesi’nin hazırlık çalışmaları dikkate alındığında; fiilî taşıyan olarak ifade edilen kişinin, geminin zilyetliğini elinde bulundurmak yoluyla taşımayı gerçekleştiren kişi olduğu sonucuna varılabilmektedir⁶³⁵. Nitekim, 1974 Konferansı’nda “fiilî taşıyan” tanımının kaleme alınmasını öneren Hollanda; taşıyan ile sözleşme kuran kişinin de taşıma edimini bir başkasına bırakması olasılığında; taşıyan ile sözleşmesel ilişki içerisindeki kişinin m. 1 uyarınca fiilî taşıyan sıfatını kazanmayacağını öneri hakkındaki açıklamasında vurgulamıştır⁶³⁶. Varılacak bir diğer sonuç ise, fiilî taşıyanın taşıyan ile bir sözleşmesel ilişki içerisinde olmasının gerekmediği olmaktadır⁶³⁷. Yapılan açıklamalar dikkate

kabul edilen ve donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasını düzenleyen Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme’de (*International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships*) (“1957 Sınır Sözleşmesi”) kullanılmıştır. Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 132.

⁶³³ TTK m. 1248 f. 2’de ve 2002 Protokolü’nün resmî çevirisinde, “charterer” ifadesinin karşılığı olarak “kiracı” kullanılmıştır. Resmî çeviri için bkz.: TBMM, **1/470 Sayılı Kanun ve Komisyon Raporu**, s. 27. Bu ifadenin hatalı bir şekilde çevrildiği ve “charterer” ifadesinin, TTK anlamında “kiracı”, “tahsis olunan” ve “taşıtın” sıfatını kazanan kişileri de içereceği yönünde bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 134; Duygu Damar, “Part II. Chapter 7. Carrier’s Liability for Passengers, Baggage and Cargo” (“Carrier’s Liability”), **Transport Law in Turkey**, International Encyclopaedia of Laws/Transport Law, Second Edition, Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, 2016, s. 154. ‘Çarterer’ kavramı ve Türk Hukuku’ndaki karşılıkları hakkında ayrıca bkz.: Atamer, **Cebri İcra**, s. 54-57; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 179-184.

⁶³⁴ Bu tanımda “geminin yöneticisi” (“*manager*”) bulunmamaktadır. Anılan kişinin tanımda yer almaması karşısında, fiilî taşıyanın geminin zilyedi olması gerektiği şeklinde yorumlanabileceği yönünde bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 133. Yazar, diğer taraftan fiilî taşıyanın bir kişi (*a person*) olmasına dikkat çekmektedir, bkz.: A.g.e. Yöneticinin taşımayı fiilen yerine getirmemesi nedeniyle tanımda yer almadığını ifade eden diğer görüş için bkz.: Martínez Gutiérrez, **Limitation of Liability**, s. 117. Aynı yazar, ‘yönetici’ haricinde sayılan kişiler bakımından, 2002 Atina Sözleşmesi’ndeki fiilî taşıyan tanımının 1996 Sınır Sözleşmesi’ndeki donatan (“*shipowner*”) tanımıyla büyük ölçüde uyum içerisinde olduğunun altını çizmektedir, bkz.: A.g.e. İlgili tanım şu şekildedir: “*The term “shipowner” shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.*” (m. 1 f. 2). Ayrıca, 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerinden; işletenin, geminin zilyedi olduğu sonucunun ortaya çıktığı da kabul edilmektedir, bkz.: Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 185.

⁶³⁵ Bu bakımdan, her ne kadar “charterer” teriminin “kiracı” şeklinde ifade edilmesi yerinde olmayacaksa da, yolculuk çarteri ve zaman çarteri sözleşmelerinde “charterer” olarak yer alan kişilerin geminin zilyedi ve böylece 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca fiilî taşıyan olmaları mümkün olmayacaktır.

⁶³⁶ Yapılan açıklama için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4**, s. 16-17.

⁶³⁷ Zira, fiilî taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen m. 4’te yapılan değişiklikler de bu sonucu desteklemektedir. IMO Taslağı’nda kaleme alındığı şekliyle m. 4 f. 1, taşımanın taşıyan tarafından fiilî taşıyana bırakılmasından bahsetmekteydi, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4**, s. 16. IMO Taslağı’ndaki “taşımanın fiilî taşıyana bırakılması” (“*entrusted the performance of the carriage*”) ibaresi, 1978 Hamburg Kuralları m. 1 f. 2’de yer alan “fiilî taşıyan” tanımında da yer almaktadır. Tanıma göre; yalnızca taşımanın fiilen gerçekleştirilmesi değil, aynı zamanda taşımanın fiilî taşıyana bırakılması gerektiği yönünde bkz.: Sami Aksoy, **Taşıma Hukukunda Fiilî Taşıyıcı**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015, s. 85-86. 2002 Atina Sözleşmesi’nde ise böyle bir koşul öngörülmemiş bulunmamaktadır. Öte yandan; 1978 Hamburg Kuralları’nda, taşımanın fiilî taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi gerekmediği, taşımanın gerçekleştirilmesinin kendisine taşıyan tarafından bırakılmasının yeterli olduğu ve bu nedenle 2002 Atina Sözleşmesi’ne göre daha geniş bir fiilî taşıyan

alındığında; taşıyan ile sözleşme kuran alt taşıyan, ancak taşımayı fiilen gerçekleştirmesi durumunda fiilî taşıyan olacaktır⁶³⁸. Ancak alt taşıyanın da taşıma edimini bir başka kişiye bırakması durumunda; fiilî taşıyan sıfatını kazanacak kişi, taşıyan ile sözleşme kuran kişi değil, alt taşıyan ile sözleşme kuran kişidir. Böylece, 2002 Atina Sözleşmesi'nde fiilî taşıyan tanımı, tanımı verilen kişinin gemiyi suda ekonomik menfaat sağlama amacıyla kullanması ölçüsünde, TTK m. 1061'deki donatan veya işleten tanımları ile de örtüşecektir⁶³⁹.

bb. Fiilî taşıyanın sorumluluğu

aaa. Genel olarak

2002 Atina Sözleşmesi'nin 4. maddesi, fiilî taşıyan tarafından yerine getirilen taşımalarındaki sorumluluğu düzenlemektedir. Maddenin ilk fıkrasında fiilî taşıyanın, taşımanın kendisi tarafından yapılan bölümü için Sözleşme hükümlerine tabi olduğu ve Sözleşme hükümlerinden yararlandığı belirtilmektedir (c. 2)⁶⁴⁰. Hükümden anlaşılması gereken; fiilî taşıyanın, taşıyan ile aynı sorumluluk rejimine tabi olması ve taşıyan gibi sorumluluğunu sınırlandırma hakkından yararlanmasıdır⁶⁴¹. Taşıyanın

tanımının öngörüldüğü öğretide de ifade edilmektedir, bkz.: Nil Kula Değirmenci, "Taşıyanın "Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden" Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: LXXIII, Sayı: 1, s. 395-396. Ayrıca 1961 Guadalajara Sözleşmesi m. 1 f. (c), fiilî taşıyanın akdî taşıyandan yetki almasından ("by virtue of authority from the contracting carrier") bahsetmektedir. 2002 Atina Sözleşmesi'nde bu şekilde bir düzenleme yer almadığından, taşıyanın yetkisinin aranmayacağı anlaşılmaktadır. Aksoy, **a.g.e.**, s. 102.

⁶³⁸ Bu nedenle; 'TTK'da alt taşıyanın fiilî taşıyan şeklinde ifade edildiği' yönündeki açıklama her olasılıkta doğru kabul edilemeyecektir. Belirtilen yöndeki açıklama için bkz.: Uluğ Cicim, **a.g.e.**, s. 528. Her alt taşıyanın fiilî taşıyan olduğundan bahsedilemeyeceği yönünde ve alt taşıyan ile fiilî taşıyan ayrımı hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aksoy, **a.g.e.**, s. 110.

⁶³⁹ Benzer yönde bkz.: Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku – II (Müşterek Avaryalar - Çatmalar - Kurtarma - Gemi Alacaklısı Hakkı) ("Deniz Ticareti Hukuku Cilt II")**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016, s. 429.

⁶⁴⁰ IMO Taslağı'nda yer alan hüküm, Birleşik Krallık ile Hollanda tarafından getirilen öneriler sonucu değişikliğe uğramıştır. Hükümün IMO Taslağı'ndaki hâli için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4**, s. 16. Hollanda tarafından getirilen ilk öneri ile öneri hakkında yapılan açıklamalar için bkz.: **A.g.e.**, s. 16-18. Birleşik Krallık tarafından getirilen ilk öneri ile öneri hakkında yapılan açıklamalar için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/WP.2**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Proposals and amendments submitted by the United Kingdom, 2 December 1974, s. 1-3. Daha sonra bu iki öneri birleştirilmiş ve tek bir öneri hâlinde tekrar sunulmuştur. Öneri metni için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/WP.26**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Amended proposal by the Netherlands and the United Kingdom, 4 December 1974.

⁶⁴¹ IMO Taslağı'ndaki hükümde; "fiilî taşıyan, taşımanın kendisi tarafından yerine getirilen kısmı için bu Sözleşme hükümlerine göre sorumludur." denilmekteydi. Birleşik Krallık ile Hollanda'nın ortak önerisinde ise bu hüküm, "fiilî taşıyan, taşımanın kendisi tarafından yerine getirilen kısmı için bu

sorumluluğundan farklı olarak; bu durum taşımanın tamamı için değil, yalnızca kendisi tarafından gerçekleştirilen kısmı için söz konusudur. Ayrıca fiilî taşıyan, taşıyanla birlikte sorumlu olduğu takdirde ve ölçüde; ortaya çıkan zarardan taşıyan ile müteselsil sorumlu tutulmaktadır (f. 4)⁶⁴². Böylece istem sahibine karşı doğan sorumluluk bakımından her iki taşıyan da aynı konumda yer almaktadır⁶⁴³. Zorunlu sorumluluk sigortasının öngörüldüğü Deniz Ticareti Hukuku alanındaki diğer Milletlerarası Sözleşmeler ile kıyaslandığında; 2002 Atina Sözleşmesi, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi ile birlikte sorumluluğun yönlendirilmesi ilkesine yer vermeyen iki Milletlerarası Sözleşme'den birisidir.

Birleşik Krallık ile Hollanda'nın önerisinde öngörülen bir diğer kural; fiilî taşıyanın, taşıyan ile taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sıradaki fiillerinden de sorumlu tutulmasıydı⁶⁴⁴. Ancak öneride yer alan söz konusu hüküm, yapılan oylama sonucu reddedilmiştir⁶⁴⁵. Aynı düzenlemenin Sözleşme'ye eklenmesi 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmalarında da önerilmiş, fakat önerinin akıbeti değişmemiştir⁶⁴⁶.

Sözleşme hükümlerine tabidir.” şeklinde kaleme alınmıştır, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/WP.26**, s. 1. Değişiklik önerisindeki hükmün, IMO Taslağı'ndakinden farklı bir anlam kazanmadığı ve değişiklik ile amaçlananın, 1961 Guadalajara Sözleşmesi'ndeki ifade ile uyumun sağlanması olduğu belirtilmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.7**, s. 6. Fiilî taşıyanın Sözleşme hükümlerinden yararlanabileceğine ilişkin ibare (*'entitled to'*), Taslak Komitesi tarafından eklenmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/9/Add.1**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Report of the Drafting Committee, 11 December 1974. Taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamlarının sorumluluk sınırlarından m. 11 uyarınca yararlanmaları karşısında, fiilî taşıyanın da Sözleşme'nin kendi lehine olan hükümlerinden yararlanması gerektiğinden hareketle; yaşanan tartışmalara rağmen IMO Taslağı m. 4 f. 1'deki *"entitled to"* ibaresi korunmuştur. Açıklamalar için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.17**, Summary Record of the Seventeenth Plenary Meeting, 12 December 1974 (31 January 1977), s. 5-6.

⁶⁴² Navlun sözleşmeleri hakkında aynı hüküm, 1978 Hamburg Kuralları m. 10 f. 4'ten aktarılan TTK m. 1191 f. 4'te yer almaktadır.

⁶⁴³ Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 221.

⁶⁴⁴ IMO, **LEG/CONF.4/WP.26**, s. 1. Hüküm, yukarıda belirtildiği üzere, 1961 Guadalajara Sözleşmesi m. III f. 2'den aktarılmıştır. 1999 Montreal Sözleşmesi m. 41 f. 2'de aynı kurala yer verilmektedir.

⁶⁴⁵ IMO, **LEG/CONF.4/SR.8**, s. 3. Bu kurala yer verilmesine çok sayıda Delegasyon karşı çıkmıştır. Bunlar arasında yer alan ICS, havacılık alanında kabul edilen kurala yer verilmesini yerinde görmemiştir. IMO, **LEG/CONF.4/SR.7**, s. 8.

⁶⁴⁶ Getirilen öneride, 4. maddeye mükerrer 2. fıkranın eklenmesi öngörülmekteydi. Öneri metni için bkz.: IMO, **LEG 79/4/5**, Provision of Financial Security, Submission by the Co-ordinator of the Correspondence Group, **Annex 1**, Draft Amendment to the Draft Athens Protocol, 19 March 1999. IMO Hukuk Komitesi; düzenlemenin kabul edilmesi hâlinde Sözleşme'nin Deniz Ticareti Hukuku'nun sınırlarını aşacağını belirtmiş, tur operatörlerinin kurdukları sözleşmelerin deniz taşımalarını aşan boyutta olduğunun dikkatini çekmiştir, bkz.: IMO, **LEG 79/11**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-Ninth Session, 22 April 1999, s. 4-5.

Fiilî taşıyanın sorumluluğunun niteliği, özellikle fiilî taşıyanın sorumluluğuna yer veren Milletlerarası Sözleşmeler ile buradaki hükümlerin Türk Hukuku'ndaki karşılıkları çerçevesinde tartışılmaktadır⁶⁴⁷. 2002 Atina Sözleşmesi'nde fiilî taşıyan hakkında doğrudan taşıyan hakkındaki sorumluluk rejiminin uygulanması, söz konusu iki kişinin sorumluluğunun aynı nitelikte değerlendirilmesi gereğini ortaya çıkarmaktadır. Her ne kadar fiilî taşıyan ile yolcu arasında bir sözleşme ilişkisi kurulmasa da, fiilî taşıyan ortaya çıkan zararlardan yolcu taşıma sözleşmenin tarafıymışçasına sorumlu tutulmaktadır⁶⁴⁸. Sorumluluğun kaynağını ise Sözleşme hükmü oluşturmaktadır (m. 4 f. 2). Bunun yanında; anılan görüşün aksinin savunulması, özellikle de 2002 Atina Sözleşmesi gibi uygulanma koşulu olarak yabancılik unsuru arayan Milletlerarası Sözleşmeler açısından sakıncalar doğurabilecektir. Bunlara örnek olarak; sorumluluğun niteliğinin değişmesi hâlinde, Sözleşme hükümlerini tamamlayan kanunlar ihtilafı kuralları ile yetkili ve/veya görevli mahkemeyi belirleyen iç hukuk kurallarının farklılaşacağı verilebilir⁶⁴⁹.

⁶⁴⁷ Fiilî taşıyıcının / taşıyanın sorumluluğunun niteliği hakkında çeşitli görüşler mevcuttur. Bunları; borca katılma, sözleşme benzeri sorumluluk, haksız fiil sorumluluğu şeklinde saymak mümkündür. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Aksoy, **a.g.e.**, s. 133-135.

⁶⁴⁸ 2002 Atina Sözleşmesi'nde fiilî taşıyanın akdî sorumluluğa tabi tutulduğu yönünde bkz.: Ilgın, **Yolcu Taşıma**, s. 249. Navlun sözleşmeleri hakkındaki TTK m. 1191 bağlamında fiilî taşıyanın sorumluluğunun, sözleşmenin nispiğine istisna teşkil ettiği yönünde bkz.: Kübra Yetiş Şamlı, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu ("Taşıyanın Sorumluluğu")**, 2. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2013, s. 70. TTK m. 1191 ve hükmün kaynağı 1978 Hamburg Kuralları m. 10 bağlamında fiilî taşıyanın sorumluluğunun sözleşme benzeri sorumluluk olduğu kabul edilmektedir, bkz.: **A.g.e.**, s. 73; Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 139; Jost Kienzle, **Die Haftung des Carrier und des Actual Carrier nach den Hamburg-Regeln**, Berlin: Luftherhand, 1993, s. 70-71. 1961 Guadalajara Sözleşmesi uyarınca aynı görüşte bkz.: Ülgen, **a.g.e.**, s. 61-62. Anılan hükmün aktarıldığı 1999 Montreal Sözleşmesi yönünden benzer yönde bkz.: Nurdan Orbay Ortaç, "Havayolu ile Taşımalarda Bagajın Zıyayı veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk", **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Sayı: 114, 2014, s. 148. Eşya taşımalarında fiilî taşıyıcının sorumluluğunu 'eşyayı kabule bağlı sorumluluk' olarak niteleyen görüş için bkz.: Aksoy, **a.g.e.**, s. 136; Umut Akdeniz / Nurdan Orbay Ortaç, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre "Fiilî Taşıyıcı"nın Tâbi Olduğu Hukuki Esaslar", **Teraz Hukuk Dergisi**, Sayı: 132, Ağustos 2017, s. 20. Aksoy, sorumluluğun geniş anlamda sözleşme dışı olduğunu, fakat fiilî taşıyanın alt taşıma sözleşmesinin ihlaline dayalı atipik bir sözleşme dışı sorumluluk olduğunu ifade etmektedir. Aksoy, **a.g.e.**, s. 135. Sorumluluğun niteliğinin, atipik ve sözleşme benzeri türünde olduğu yönünde bkz.: Burak Adıgüzel, "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: LXXI, Sayı: 2, 2013, s. 9. Ne var ki AB'de; fiilî taşıyana açılan davada istemin dayanağını haksız fiil olarak kabul eden mahkeme kararı bulunmaktadır. Karar için bkz.: ECJ, **Case C-51/97, Réunion Européenne SA and Others v Spliethoff's Bevrachtungskantoor BV**, 27 October 1998, ECJ I-6511.

⁶⁴⁹ Söz gelimi, MÖHUK hükümlerini uygulamak zorunda kalan mahkemenin haksız fiillere uygulanacak olan hukuku esas alması hâlinde m. 34, sözleşmelere uygulanacak olan hukuku esas alması hâlinde ise m. 24 uygulanacaktır. Ayrıca Türk Hukuku'nda sözleşmeden doğan uyuşmazlıklarda yetkili mahkeme HMK m. 10'da, haksız fiillerden doğan uyuşmazlıklarda ise HMK m. 16'da düzenlenmektedir. Aşağıda (III.D.2.) açıklanacağı üzere, ilgili yetki kuralları 2002 Atina Sözleşmesi m. 17 f. 1 uyarınca dikkate alınmaktadır.

bbb. Adamlarının fiillerinden doğan sorumluluk

Fiilî taşıyanın, kendi adamlarının fiillerinden sorumlu olup olmadığı hakkında bir hüküm Sözleşme’de yer almamaktadır. Ancak fiilî taşıyanı taşımanın kendisi tarafından yapılan bölümü bakımından Sözleşme hükümlerine tabi kılan m. 4 f. 1’in yorumuyla konu hakkında bir sonuca varmak mümkündür. Nitekim ilgili hüküm uyarınca fiilî taşıyan hakkında uygulanacak hükümler arasında taşıyanın sorumluluğuna ilişkin m. 3 de yer almaktadır. Böylece m. 3 f. 5 b. (b) uyarınca; fiilî taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sıradaki fiilleri sonucunda ortaya çıkan zararlarda fiilî taşıyanın sorumluluğu doğacaktır⁶⁵⁰. Taşıyan da m. 4 f. 2’ye göre fiilî taşıyanın adamlarının fiillerinden sorumlu tutulduğundan, taşıyan ile fiilî taşıyan bu tür zararlardan m. 4 f. 4 hükmü uyarınca müteselsil sorumlu tutulacaktır.

ccc. Fiilî taşıyanın sigortalı sıfatı

Yukarıdaki açıklamalar ışığında fiilî taşıyan; kurulacak olan sorumluluk sigortası sözleşmesinde, taşımanın kendisi tarafından yerine getirilen kısmı bakımından sigortalı sıfatını kazanacaktır. Bunun anlamı, taşımanın tamamını yerine getiren fiilî taşıyanın taşıma süresini kapsayacak şekilde bir sorumluluk sigortası sözleşmesi kuracak olmasıdır. Nitekim taşımanın bir bölümünü taşıyanın, bir bölümünü ise fiilî taşıyanın yerine getirmesi durumunda, her iki kişi de sigorta sözleşmesi kuracak ve böylece taşımanın kendileri tarafından yerine getirilen kısımları bakımından sigorta ettiren ve sigortalı sıfatlarını kazanacaklardır. Sigorta sözleşmesini kurma zorunluluğu en başta kendisi bakımından öngörüldüğünden, sorumluluk sigortasına konu edilen sorumluluk da kural olarak fiilî taşıyanın sorumluluğu olmaktadır. Türk Hukuku bakımından donatan veya işleyen sıfatını kazanan fiilî taşıyanın, yolcuya karşı asıl sorumlu tutulan taşıyan karşısında öncelikle sorumluluk

⁶⁵⁰ Aynı görüşte bkz.: Mandaraka-Sheppard, **a.g.e.**, s. 797; Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 103; Taşkın, **a.g.e.**, s. 146; Damar, **Carrier’s Liability**, s. 158. Sözleşme’deki m. 4 f. 1 c. 2 ile m. 3 f. 5 b. (b)’nin TTK’daki karşılıkları m. 1256 f. 5 b. (b) ile 1257 f. 1 c. 2’dir. Böylece m. 1061 anlamında donatan sayılan kişi olarak nitelendirilen fiilî taşıyanın TTK uyarınca sorumluluğu 2002 Atina Sözleşmesine paralel olmaktadır. Bu yüzden donatanın gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğuna ilişkin m. 1062 f. 1 c. 2’de “*donatan, yolculara (...) karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.*” denilmesi eleştirilmektedir. Zira, hükümde gemi adamlarının kusurundan bahsedilmesi fiilî taşıyanın sorumluluğu ile örtüşmemektedir. Bir diğer eleştirilen husus, TTK m. 1268 (2002 Atina Sözleşmesi m. 14) uyarınca yolcuların m. 1062’ye başvurmamasıdır. Eleştiriler için bkz.: Çetingil / Kender / Ünán / Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 213.

sigortası sözleşmesinin tarafı ve sigortalısı şeklinde öngörülmesi, deniz sigortalarındaki uygulama ile yakından ilgilidir. Zira söz konusu kişilerin üçüncü kişilere karşı sorumlulukları, bu kişilerin P&I kulübüne üye sıfatı kazanması ile sigorta güvencesi altına alınmaktadır. Diğer taraftan; taşıyanın ve fiilî taşıyanın sorumluluğunu doğuran zararın fiilî taşıyanın zilyetliğinde bulunan gemide gerçekleşmesi, sigortalı sıfatının öncelikli olarak fiilî taşıyanda bulunmasını gerekli kılmaktadır. Zira tehlike sorumluluğunun öngörüldüğü hâller açısından; zarar, fiilî taşıyanın işletmesinde gerçekleşmektedir. Kusur karinesinin öngörüldüğü gemi kazalarına veya gemi kazası dışındaki bir olay sonucunda meydana gelen ve kusur sorumluluğunun uygulandığı zararlar bakımından ise; kusur, ağırlıklı olarak fiilî taşıyan veya fiilî taşıyanın adamları yönünden ortaya çıkmaktadır.

c. Taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamları

aa. Sorumluluk

Taşıyan ile fiilî taşıyanın adamlarının sorumluluğu hakkında bir düzenlemeye 2002 Atina Sözleşmesi'nde yer verilmemiştir. Buna karşılık Sözleşme'nin 11. maddesi, bu kişiler aleyhine Sözleşme'de düzenlenen zarar dolayısıyla bir istem⁶⁵¹ yöneltildiği takdirde; anılan kişilerin taşıyana Sözleşme ile tanınan “sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlarından yararlanma” hakkı tanımaktadır⁶⁵². Ayrıca belirtilen haktan yararlanmaları, görevleri dâhilinde hareket ettiklerini ispatlamaları koşuluna bağlanmıştır.

Getirilen düzenleme dolayısıyla, taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamlarına karşı istemlerin ileri sürülebileceği anlamı ortaya çıkmaktadır⁶⁵³. Sözleşme'nin kapsamına giren istemlerin yalnızca Sözleşme hükümlerine dayanabileceğini düzenleyen m. 14'ün yalnızca taşıyana ve fiilî taşıyana karşı ileri sürülen istemlerden bahsetmesi de

⁶⁵¹ Sözleşme'deki “*action is brought*” ibaresi, TTK m. 1265 f. 1'de “dava açılmışsa” şeklinde bulunmaktadır. Öğreti tarafından yapılan çeviride ise bunun yerine “istem yöneltmişse” ibaresine yer verilmiş ve 2002 Atina Sözleşmesi'ndeki hükmün icra takibinde de uygulanacağı belirtilmiştir, bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 295, dn. 23.

⁶⁵² Hava taşımaları bakımından benzer bir düzenleme, 1955 Lahey Protokolü m. XIV ile 1929 Varşova Sözleşmesi'ne eklenen m. 25A f. 1'de yer almaktadır. 1961 Brüksel Sözleşmesi de buna paralel bir düzenleme içermektedir (m. 12).

⁶⁵³ Taşkın, **a.g.e.**, s. 130; Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 171.

bu sonucu desteklemektedir⁶⁵⁴. Öte yandan m. 11 hükmü, fiilî taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen m. 4 f. 1 c. 2'den ayrılmaktadır. Fiilî taşıyan, doğrudan Sözleşme hükümlerine tabi kılınmasına karşılık; taşıyan ile fiilî taşıyanın adamları hakkında uygulanacak Sözleşme hükümleri, sorumluluktan kurtulma hâlleri ve sorumluluk sınırları hakkındaki hükümler ile sınırlı tutulmuştur. Böylece ilgili kişilere karşı yöneltilen istemler genel hükümlere tabi olmaya devam edecek, fakat bu kişiler m. 11 hükmünden yararlanabilecektir⁶⁵⁵. Türk Hukuku'nun uygulanması olasılığında, anılan kişilere karşı yöneltilen istemler hakkında TBK m. 49 vd.'deki haksız fiil hükümleri uygulanacak ve kusur sorumluluğu esaslarına göre bir hükme varılacaktır.

bb. Sigortalı sıfatı

Taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamlarına yöneltilen istemler Sözleşme hükümlerinin kapsamı dışında kaldığından, söz konusu kişilerin sorumluluğu 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerine göre kurulacak olan zorunlu sorumluluk sigortası sözleşmesinin kapsamı dışında kalmaktadır. Ancak Türk Hukuku'nun uygulanacağı sigorta sözleşmeleri bakımından tartışma yaratabilecek bir düzenleme TTK m. 1473 f. 2'de yer almaktadır. İlgili hüküm şu şekildedir: “*Sigorta, sigortalının işletmesi ile ilgili sorumluluğu için yaptırılmışsa, sözleşmede aksine hüküm yoksa bu sigorta, sigortalının temsilcisi ile işletmenin veya işletmenin bir kısmının yönetiminde, denetiminde ve işletmede çalıştırılan kişilerin sorumluluğunu da karşılar. Bu durumda sigorta bu kişilerin lehine yapılmış sayılır.*” Görüldüğü üzere; anılan hükmün uygulanması, sözleşmede sigortalı olarak belirtilen kişinin çalıştırdığı kişileri m. 1454 anlamında ‘sigortalı’ kapsamına sokmaktadır⁶⁵⁶. Nitekim Sözleşme'nin mükerrer 4. maddesi uyarınca kurulan ve Türk Hukuku'nun uygulandığı bir sorumluluk sigortası sözleşmesi, sigortalı taşıyanın işletmesi ile ilgili sorumluluğunu kapsayacaktır⁶⁵⁷. Böylece m. 1473 f. 2'nin uygulanması sonucunda, sigortalının adamlarının sorumluluğu da sigorta güvencesinin kapsamına girebilecektir⁶⁵⁸.

⁶⁵⁴ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 171.

⁶⁵⁵ **A.g.e.**

⁶⁵⁶ Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 54.

⁶⁵⁷ Deniz Araçları SGK'de sigortalı olarak yalnızca “işleten” ya da “donatan” yer bulmaktadır. Ayrıca Genel Şartlar, sigortanın konusunu “işletmecinin (işletenin) ya da donatanın tazminat sorumluluğu” olarak belirlemektedir.

⁶⁵⁸ Sigortalı taşıyanın adamlarının fiillerinin Sözleşme kapsamına girebilmesi, söz konusu kişilerin görevlerini yerine getirdikleri sıradaki fiilleri ile zarara neden olmalarıdır. Bu kapsam dışında kalan fiiller ise, sigortalının işletmesi ile ilgili sorumluluk çerçevesinde değerlendirilmemektedir, bkz.: Ünán,

2002 Atina Sözleşmesi m. 3 anılan kişilerin sorumluluğunu düzenlemediğinden ve TTK m. 1473 f. 2 de aksine düzenlemeyi mümkün kıldığından⁶⁵⁹; anılan kişilerin sorumluluğu, açık bir hükümle sigorta güvencesi dışında tutulabilecektir. Buna karşılık; belirtilen şekilde bir sözleşme hükmünün bulunmaması, Sözleşme hükümleri ile çelişkili bir durum ortaya çıkaracaktır. Zira sigortacı ile sigorta ettirenin kurdukları sigorta sözleşmesinde aksini kararlaştırmamaları durumunda; sigortacının, Sözleşme’de düzenlenmeyen ve böylece zorunlu sorumluluk sigortası kapsamında olmayan bir sorumluluk hakkında güvence vermesi, zorunlu sorumluluk sigortasının öngörülme amacını aştığı şekilde yorumlanabilir⁶⁶⁰.

Türk Hukuku öğretisinde m. 1473 f. 2 hakkında ileri sürülen bir görüş, sigortalının fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin rizikoya neden olmaları hakkındaki TTK m. 1429 f. 1 hükmünün anılan hüküm karşısında öncelikle uygulanması gerektiği şeklindedir⁶⁶¹. Diğer taraftan 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 11, Türk Hukuku’nda benimsenen bu yoruma başvurulmasına ihtiyaç bırakmayacaktır. Nitekim ilgili düzenlemeye göre; Sözleşme hükümlerine göre temin edilen sigorta güvencesinin, münhasıran Sözleşme hükümleri uyarınca ileri sürülen istemlerin karşılanmasında kullanılması gerekmektedir. Başka bir şekilde ifade edilecek olunursa; sigortacının, sigortalı taşıyanın adamlarının sorumluluğu için güvence vermesi zorunlu kılınmadığı gibi, yapılan ödemenin de söz konusu kişilerin sorumluluğunu karşılaması mümkün olmamaktadır. Bu bağlamda; TTK m. 1473 f. 2’nin uygulanarak sigortalı taşıyanın adamlarını da “sigortalı” olarak kabul etmek mümkün olamayacaktır. Öte yandan anılan kişilerin sigortalı sıfatını kazanmaması, sigortacının sigortalıya halef olarak bu kişilere karşı rücu isteminde bulunabilmesi bakımından da önem taşımaktadır⁶⁶².

Zarar Sigortaları, s. 301-302. Bu yorumun 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri bakımından da benimsenmesi; söz konusu kişilerin sigortalı olarak kabul edilmesi hâlinde, Sözleşme’de yer verilen taşıyanın adamları hakkındaki hükümler ile uyumlu olacaktır.

⁶⁵⁹ TTK m. 1473 f. 2, m. 1486’da sayılan koruyucu hükümler arasında yer almamaktadır.

⁶⁶⁰ Ayrıca TTK’ m. 1473 f. 2 uyarınca; istemin zarardan sorumlu şirkete yönetilmeden yalnızca çalışanlara yöneltilmesi durumunda da sigorta güvencesinin bu kişilerin sorumluluğunu kapsayacağı kabul edilmektedir, bkz.: **A.g.e.**, s. 301.

⁶⁶¹ Görüş için bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 343-344; Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 81; Ulaş, **a.g.e.**, s. 770.

⁶⁶² Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.D.3.b.bb.bbb.

4. Zarar gören üçüncü kişi

2002 Atina Sözleşmesi kapsamında kurulacak sorumluluk sigortası sözleşmesinde zarar gören üçüncü kişi, sorumluluğu doğan taşıyan veya fiilî taşıyanın tazminat ödemekle yükümlü oldukları kişilerdir⁶⁶³. Sözleşme tazminatın kimlere ödeneceği konusunda herhangi bir hüküm içermemektedir. İstem sahibi kişi, Sözleşme metninde “alacaklı / istem sahibi” (“*claimant*”)⁶⁶⁴ olarak ifade edilmektedir⁶⁶⁵. Kimlerin bu sıfatı kazanacağını ortaya koyabilmek adına, yolcunun uğradığı kaza sonucunda zarara uğrayan kişileri belirlemek gerekmektedir. Anılan kişilerin tespiti ise uygulanacak olan hukuka göre yapılacaktır. Türk Hukuku’nun uygulanması olasılığında TBK m. 53 ile m. 54 hükümleri zarar gören üçüncü kişinin kimliğini belirleyici olacaktır⁶⁶⁶.

Taşıma süresi içerisinde meydana gelen kaza sonucunda zarara uğrayan kişilerin arasına en başta bedensel zarara uğrayan yolcular girmektedir. Nitekim Sözleşme’nin mükerrer 4. maddesinin ilk fıkrası, sigorta bedelinin alt sınırını “yolcu başına” belirlemektedir⁶⁶⁷. Bir kişinin Sözleşme kapsamında “yolcu” sıfatını kazanıp kazanmadığı da m. 1 f. 4’teki (TTK m. 1249 f. 1) tanım uyarınca belirlenecektir⁶⁶⁸. Ayrıca mükerrer m. 4 f. 11, ilk fıkra uyarınca temin edilen sigorta güvencesinin, münhasıran Sözleşme uyarınca ileri sürülecek istemlerin karşılanmasında kullanılacağını düzenlemektedir (f. 11)⁶⁶⁹. Söz konusu düzenlemeden çıkan sonuca

⁶⁶³ İlgili kişiler aynı zamanda sigortacıya doğrudan başvuru hakkını da elde etmektedir. Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.D.1.

⁶⁶⁴ Bu nedenle TTK m. 1256 f. 7 c. 2’de (2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 2 c. 2) ‘davacı’ ibaresinin kullanılması eleştirilmektedir. Söz konusu ibare, “*claimant*” ibaresinden daha dar bir anlama sahiptir. Zira “alacaklı” ibaresi ele alındığında, sulh görüşmeleri ve icra takibine de söz konusu hükümlerin uygulanması mümkün olmaktadır. Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 168.

⁶⁶⁵ Sözleşme’de ibarenin geçtiği hükümler; m. 3 f. 2 c. 2 ve f. 6. c. 2; m. 16 f. 3 b. (b) ile m. 17 f. 1 ve f. 2’dir.

⁶⁶⁶ TBK m. 53 ile m. 54 hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.C.3.a.bb.bbb.

⁶⁶⁷ Buna karşılık TTK m. 1259’da bu sınırın ‘kişi başına’ olduğu ifade edilmektedir. Sigorta güvencesinden yararlanan kişilerin yalnızca yolcu sıfatını kazanan kişiler olduğu ve TTK’da kullanılan ifadenin yerinde olmadığı yönünde bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 155; Uluğ Cicim / Alhan, **a.g.e.**, s. 560.

⁶⁶⁸ Sözleşme’de yer alan ‘yolcu’ tanımı hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda II.D.3.a.bb.

⁶⁶⁹ Donatanın geminin değeri ve navlun ile sınırlı sorumlu tutulduğu hukuk sistemlerinde, tekne sigortası kapsamında sigorta tazminatının donatana ödenmesi sonucu zarar gören üçüncü kişilere tazminat ödenmemesi durumlarıyla karşılaşmıştır. Düzenlemenin kaynağı olan 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. VII f. 9’da, uygulamada karşılaşılan bu gibi durumların önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Abecassis / Jarashow, **a.g.e.**, s. 226.

göre; Sözleşme'nin kapsamı dışında kalan ve fakat gemide taşınan kişilerin zorunlu sorumluluk sigortasına ilişkin hükümlere başvurma olanağı bulunmamaktadır⁶⁷⁰.

Deniz Araçları SGŞ'de verilen yolcu tanımına bakıldığında, tanımın Sözleşme ile TTK hükümleriyle tam uyumlu olmadığı görülmektedir. Genel Şartlar; “[d]eniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine dayanarak, taşıyanın onayı ile deniz aracında taşınan kişileri” yolcu olarak kabul etmektedir. Genel Şartlar açısından ele alındığında; taşımanın bir yolcu taşıma sözleşmesine dayanması koşulu haricinde, taşıyanın onayınının bulunması koşulunun belirtilen ilk koşul ile birlikte bir arada bulunmasının gerekip gerekmediği anlaşılmamaktadır. Taşıma sözleşmesinin kurulması durumunda; yolcunun taşıyan tarafından taşınması konusunda sözleşmedeki her iki tarafın ortak iradeleri uyuştuğundan, taşıyanın onayının ayrıca aranmasına gerek kalmayacaktır. Buna karşılık iki koşulun birbirinden bağımsız şekilde ele alınması gerektiği sonucuna varılması hâlinde; Genel Şartlar, 2002 Atina Sözleşmesi ile TTK hükümleriyle uyum içerisine olmayacaktır. Nitekim taşıyanın onayı ile taşınan kişilerin 2002 Atina Sözleşmesi ile TTK kapsamında yolcu olarak kabul edilmesi için, ayrıca “bir navlun sözleşmesinin konusu olan aracı veya canlı hayvanları gözetmek üzere” taşınmaları aranmaktadır (2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 4 b. (b); TTK m. 1249 f. 1). Diğer bir ifadeyle, bir yolcu taşıma sözleşmesi bulunmamasına rağmen taşıyanın onayı ile taşınan kişilerin yolcu olarak kabul edilmesi, yalnızca anılan iki hâl ile sınırlı tutulmuştur.

Yolcunun ölümü hâlinde, ölen yolcunun mirasçılarının veya desteğinden yoksun kalanların da tazminat istemi ileri sürme olasılıkları doğmaktadır. Türk Hukuku'nda, sayılan kişiler TBK m. 53 çerçevesinde taleplerini ileri sürebilmektedirler. Ayrıca TBK m. 56 f. 2, ölen ya da ağır bedensel zarara uğrayan kişilerin yakınlarına manevi tazminat ödenmesinin yolunu açmaktadır⁶⁷¹. Buna ek olarak, Deniz Araçları SGŞ hükümleri arasında “zarar gören” şeklinde bir tanıma yer verilmektedir. Tanıma göre, “[o]lay sonucu, tazminat talebinde bulunmayı gerektiren zarara uğrayan yolcuyu veya deniz aracında seyahat etmeyen ancak kaza nedeniyle zarara uğrayan üçüncü kişileri

⁶⁷⁰ Lewins, **a.g.e.**, s. 142.

⁶⁷¹ Konu hakkında bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 188.

ya da ölenin desteğinden yoksun kalanlar” zarar gören kişiler olarak belirlenmiştir⁶⁷². Yolcu dışında kalan kişilerin talep edebilecekleri zarar kalemleri, TBK ve Genel Şartlar çerçevesinde belirlenecektir⁶⁷³.

C. Sigortanın kapsamı

1. Taşımanın yapıldığı gemi bakımından

2002 Atina Sözleşmesi ile öngörülen zorunlu sorumluluk sigortası, on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış⁶⁷⁴ ve Sözleşme’ye taraf bir Devlet’te tescil edilmiş bir gemi ile yapılan taşımalar için söz konusudur (mükerrer m. 4 f. 1). Düzenleme ile getirilen ilk şart, geminin on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış olmasıdır⁶⁷⁵. Bu nedenle Türk Hukuku bakımından “yolcu gemisi” olarak nitelendirilen⁶⁷⁶ bütün deniz araçlarının zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamına girdiği sonucu doğmaktadır⁶⁷⁷.

⁶⁷² Genel Şartlar’a, ölenin yakınlarına manevi tazminat alacaklarını ileri sürülebilmelerini düzenleyen TBK m. 56 f. 2’in aktarılmamasına öğreti tarafından dikkat çekilmektedir, bkz.: Algantürk Light, **Genel Şartlar**, s. 324.

⁶⁷³ Sözleşme hükümleri uyarınca ileri sürülebilecek zarar kalemleri hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.C.3.a.bb.bbb.

⁶⁷⁴ Böylece sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu, en az on üç yolcu taşıyan gemiler bakımından geçerlidir. Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 155.

⁶⁷⁵ Sözleşme’nin hazırlanma aşamasında ‘12 or more’ şeklindeki ibare “*more than twelve*” şekline getirilmiştir. Hükümde bu sayının esas alınmasının sebebi, 1/11/1974 tarihinde IMO tarafından kabul edilen ve 25/5/1980 tarihinde yürürlüğe giren Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi’nin (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) (“1974 SOLAS Sözleşmesi”) Eki’nde yolcu gemisinin ‘12’den fazla yolcu taşıyan gemi’ şeklinde tanımlanmasıdır (Bölüm I, Kısım A, Kural 2 b. (f)). IMO, **LEG 79/4/3, Annex 1**, s. 2, dn. 5. 1974 SOLAS Sözleşmesi; gemi inşası, donanımı ile gemilerin işletilmesi bakımlarından güvenliğin sağlanması ve bu doğrultuda aşgari ölçülerin belirlenmesi amacıyla hazırlanmıştır. Sözleşme’ye taraf bulunan 163 Devlet, dünya ticari gemi tonajının %99,14’ünü oluşturmaktadır. Sözleşme Türkiye hakkında 31/10/1980 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: IMO, **Status of Conventions**, s. 16. Sözleşme’nin İngilizce tam metni için bkz.: [www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/SOLAS.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/SOLAS.pdf) (e.t.: 1/12/2017).

⁶⁷⁶ 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruması Hakkında Kanun’un (Resmî Gazete Tarihi: 14/6/1946, Sayısı: 6333) ilk maddesinin C bendi, on ikiden fazla yolcu taşıyan her ticaret gemisini yolcu gemisi olarak tanımlamaktaydı. Ancak 5790 sayılı Kanun (Resmî Gazete Tarihi: 29/7/2008, Sayısı: 26951) ile getirilen değişiklik sonrasında bu tanım Kanun’dan çıkarılmıştır. Buna karşılık Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (Resmî Gazete Tarihi: 10/11/2006, Sayısı: 26342) m. 4 f. 1 b. (aa), on ikiden fazla yolcu taşıyan her türlü gemiyi yolcu gemisi olarak kabul etmektedir. Ancak 2002 Atina Sözleşmesi’nin diğer hükümleri ile TTK’daki deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin kalan hükümlerin uygulama alanları, Sözleşme’de ve TTK’da verilen “gemi” tanımları çerçevesinde olacaktır. Türk Hukuku bakımından aynı görüşte bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 146-147; Uluğ Cicim / Alhan, **a.g.e.**, s. 537-538; Ilgın, **Yolcu Taşıma**, s. 236. Sözleşme’de verilen gemi tanımı hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda II.D.3.b.aa.bbb.

⁶⁷⁷ Buna karşılık, taşıma kapasitesi on yolcu ile sınırlı “deniz taksi” olarak isimlendirilen araçlar dâhi uygulamada sorumluluk sigortası temin etme yoluna başvurmaktadır. Söz konusu araçlar; Türk Hukuku uyarınca yolcu gemisi sayılmamakla beraber, TTK’nın deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin

İlgili hükmün uygulanması için öngörülen ikinci şart, taşımanın yapıldığı geminin Sözleşme'ye taraf bir Devlet'te tescil edilmiş olmasıdır⁶⁷⁸. Aranılan son şart ise; gerçekleştirilen taşımaya Sözleşme hükümlerinin uygulanmasıdır⁶⁷⁹. Ne var ki taşımanın yapıldığı geminin Sözleşme'ye taraf bir Devlet'te kayıtlı olması, söz konusu gemi ile yapılan milletlerarası taşımalara Sözleşme hükümlerinin uygulanacağı sonucunu zaten doğurmaktadır (m. 2 f. 1 b. (a)). Böylece sorumluluk sigortasının temin edilmesi zorunluluğu bakımından m. 2 b. f. 1 (b) ve (c)'deki şartların⁶⁸⁰ aranmasına gerek kalmayacaktır. Ancak m. 2 uyarınca Sözleşme'nin uygulanması için ayrıca taşımanın milletlerarası nitelik taşıması da gerektiğinden, milletlerarası taşımanın tespitinin yapılması gerekecektir.

Deniz Araçları SGŞ bir gemi tanımı vermemekle birlikte, sigortanın konusunu belirleyen A.1 maddesinde sigortanın “*ticari amaçlı yolcu taşıyan deniz aracında*” meydana gelen kazaları kapsadığını belirtmektedir. Bunun yanında; zorunlu sorumluluk sigortası bakımından bir istisna, Deniz Araçları Sigorta Tebliği'nde Değişiklik ile getirilmiştir. Değişiklik, Turizmi Teşvik Kanunu m. 29 f. 3'te belirtilen deniz turizmi araçlarını Tebliğ'in kapsamı dışında tutmaktadır (m. 1 f. 3)⁶⁸¹. Diğer bir ifadeyle; turizm amacı bulunmayan ve ilgili Kanun uyarınca yolcu taşımacılığı sayılmayan taşımaların yapıldığı deniz turizmi araçları, Tebliğ hükümlerine tabi olmamaktadır. Öte yandan Deniz Turizmi Yönetmeliği⁶⁸², deniz turizmi araçları işletmelerinin, işletme belgelerinde belirtilen deniz turizmi araçlarının mürettebatına, ziyaretçilerine ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan sigorta

hükümlerine tabi olmaktadır. Nitekim deniz taksiler m. 931 anlamında ticaret gemisi sayılmakta ve ilgili hükümler m. 935 f. 1 uyarınca söz konusu araçlar hakkında da uygulanmaktadır.

⁶⁷⁸ 392/2009 sayılı Tüzük'ün önsözünde, “*For the purposes of this Regulation, the expression ‘or is registered in a Member State’ should be considered to mean that the flag State for the purposes of bareboat charter-out registration is either a Member State or a contracting party to the Athens Convention.*” şeklinde bir açıklamaya yer verilmektedir. Açıklamanın devamında; AB Üyesi Devletler ile AB Komisyonu'nun, IMO'yu konu hakkında bir kılavuz hazırlamaya davet etmesi için gerekli adımların atılması üzerinde durulmaktadır.

Böylece Türkiye'nin Sözleşme'ye taraf olması ile birlikte, TTK m. 1121 f. 1 uyarınca 941 f. 3'de bahsi geçen özel sicile kaydedilen gemi kira sözleşmesine konu gemilerin kiracıları da sigorta temin etme yükümlülüğüne tabi olacaktır.

⁶⁷⁹ Hükme bu şartın eklenmesinin gerekçesi, milletlerarası taşımalar dışında mali güvence temin edilmesi zorunluluğunun bulunmadığının vurgulanması istenmesidir, bkz.: IMO, **LEG 79/4/3, Annex 1**, s. 2, dn. 6.

⁶⁸⁰ Sözleşme'nin 2. maddesindeki koşullar hakkında bkz.: Yukarıda II.D.2.a.; II.D.2.b. ve II.D.2.c.

⁶⁸¹ Turizm Teşvik Kanunu m. 29 f. 3 uyarınca; turizm amacı taşımaksızın gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılan deniz turizmi araçları ile yapılan taşımalar yolcu taşımacılığı sayılmamaktadır. Düzenleme hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda II.D.3.b.bb.ccc.bbbb.

⁶⁸² Resmî Gazete Tarihi: 24/7/2009, Sayısı: 27298.

yaptırmalarını zorunlu kılmaktadır (m. 51 f. 2)⁶⁸³. Yönetmelik, turizm amacı dışındaki yolcu taşımalarını kapsamına sokmamaktadır (m. 2 f. 2). Kanun ve Yönetmelik hükümlerinden anlaşıldığı kadarıyla, turizm amacı çerçevesinde kullanılan araçlar zorunlu sorumluluk sigortasına tabi olmaya devam edecek, fakat kuracakları sorumluluk sigortası sözleşmesinde yer alacak sigorta bedelleri Deniz Araçları Sigorta Tebliği'ne göre belirlenmeyecektir⁶⁸⁴.

2. Temin edilecek mali güvencenin türü

Sözleşme'nin mükerrer 4. maddesinde taşıyan, “(...) sorumluluğa karşı sigorta veya banka veya benzeri mali kurumların garantisi gibi başka herhangi bir mali güvence” temin etmekle yükümlüdür. Görüldüğü üzere hükmün kaleme alınma şekli, sorumluluk sigortasını ön plana çıkarmaktadır⁶⁸⁵. Bunun yanında 2002 Atina Sözleşmesi, IMO tarafından hazırlanan ve zorunlu sorumluluk sigortasına yer verilen diğer Milletlerarası Sözleşmeler gibi, sorumluluk sigortası dışında malî güvence temin edilmesini mümkün kılmaktadır. Ancak Sözleşme'nin çevre kirliliği hakkındaki diğer Milletlerarası Sözleşmeler'den ayrıldığı nokta; zarar gören üçüncü kişilerin ağırlıklı olarak Devletler değil, yolcu sıfatını kazanan gerçek kişiler olmasıdır. Bu nedenle yolcular lehine kaza sigortası kurulması yoluyla Sözleşme'de öngörülen yükümlülüğün yerine getirilip getirilmeyeceği; diğer bir ifadeyle kaza sigortasının, Sözleşme hükmünde yer alan “başka bir mali güvence” kapsamında kabul edilip edilemeyeceği üzerinde durulmalıdır. Sorunun cevabını 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmaları ortaya koymaktadır⁶⁸⁶. Nitekim hazırlık çalışmaları sırasında, mali

⁶⁸³ İlgili Yönetmelik hükmüne göre ayrıca; deniz turizmi tesisi işletmeleri, üçüncü şahıs mali mesuliyet veya marina sorumluluk veya liman sorumluluk sigortası yaptırma yükümlülüğü altına alınmaktadır (f. 1).

⁶⁸⁴ Konu ile ilgili olarak ayrıca bkz.: Demirel; **a.g.e.**, s. 4396-4398. Tebliğ'de değişiklik getiren düzenlemenin, uygulamada karşılaşılan durumun bir yansıması olduğu belirtilmektedir. Değişikliğin gerekçesi; sorumluluk sigortasının zorunlu tutulması durumunda Ege ve Akdeniz kıyılarında gezi tekneleri ile yapılan faaliyetler açısından mali zorlukların ortaya çıkacağına öngörülmesidir. Açıklamalar için bkz.: Uluğ Cicim / Alhan, **a.g.e.**, s. 538.

⁶⁸⁵ 1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi uygulamasında da en sık başvurulan yöntem, bu şekilde bir güvencenin elde edilmesi olmuştur. Abdullayev, **a.g.e.**, s. 252. Sorumluluk sigortasının zorunlu tutulmasının; sigortalıyı, sorumluluğun doğmaması konusunda özen göstermemeye itebileceği konusunda eleştiriler yöneltilmektedir. Konu hakkındaki değerlendirmeler için bkz.: Zhu, **Probing Compulsory Insurance**, s. 74.

⁶⁸⁶ Çalışmaların başlangıcında, Sözleşme'de doğrudan kaza sigortasına yer verilmesi CMI tarafından önerilmiştir. Ancak Delegasyonlar ağırlıklı olarak diğer Milletlerarası Sözleşmeler'de olduğu gibi sorumluluk sigortasının öngörülmesini tercih etmiştir. Bu nedenle IMO Hukuk Komitesi, Sözleşme metnine sorumluluk sigortasının eklenmesini uygun bulmuştur. Kaza sigortasının bir ek güvence veya alternatif olarak kabul edilip edilmemesi konusu ise daha sonraki aşamaya bırakılmıştır, bkz.: IMO,

güvencenin sorumluluk sigortası dışındaki bir sigorta türünde temin edilmesini açık bir hükümle mümkün kılan ve bu yolu kapayan iki farklı seçenek üzerinde durulmuştur⁶⁸⁷. Kabul edilen seçenekte yalnızca sorumluluk sigortasına yer verilmesine rağmen, diğer sigortaları yasaklayan cümle daha sonraki aşamada Taslak'tan çıkarılmıştır⁶⁸⁸. Buna karşılık TTK m. 1259'da; sorumluluk sigortası dışında herhangi bir mali güvence temin etmenin yolu, uygulama ile uyumun sağlanması amacıyla bilinçli bir tercih sonucu kapatılmıştır.

Görüldüğü üzere; TTK m. 1259 f. 1'de kabul edilen düzenleme, 2002 Atina Sözleşmesi'nin hazırlık sürecinin incelenmesiyle ortaya çıkan sonuçla uyuşmamaktadır. Madde'nin gerekçesi incelendiğinde, sorumluluk sigortası dışındaki bir mali güvencenin kabul edilmesinin gerekçesi olarak, zorunlu sigorta uygulaması gösterilmektedir⁶⁸⁹. Ne var ki; aşağıda açıklanacağı üzere, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi ile 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde ortaya çıkan sorumluluğa karşı sorumluluk sigortası dışında bir mali güvencenin temin edilmesi UDH Bakanlığı tarafından düzenlenen mevzuatta mümkün kılınmaktadır⁶⁹⁰. Bu bağlamda; 2002 Atina Sözleşmesi ile uyumun gözetilmesinin yanında, zorunlu

LEG 78/11, Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-Eighth Session, 2 November 1998, s. 4-5.

⁶⁸⁷ Sunulan iki seçenektan ilkinde ("*Option I*") sorumluluk sigortası dışında bir sigortanın temin edilmesinin yolu açık bir düzenleme ile kabul edilmekteydi. İkinci seçenekte ise ("*Option II*"), sorumluluk sigortası dışındaki sigortaların hükümde öngörülen koşulları karşılamayacağı şeklinde bir düzenleme yer almaktaydı, bkz.: IMO, **LEG 79/4/3, Annex 1**, s. 3. Kaza sigortasının temin edilmesinin kabul edilmemesi gerektiği, çalışmaların bu evresinde özellikle ICS tarafından dile getirilmiştir, bkz.: IMO, **LEG 79/4/3**, s. 1.

⁶⁸⁸ IMO Hukuk Komitesi, ICS'nin önerdiği metni dikkate alarak ikinci alternatifi ("*Option II*") mükerrer m. 4 f. 1'e dâhil etmiştir. Konu hakkında yaşanan tartışmalar ve Komite'nin kararı için bkz.: IMO, **LEG 79/11**, s. 5. ICS'nin önerisi için bkz.: IMO, **LEG 79/4/7**, Provision of Financial Security, Submission by the International Chamber of Shipping, **Annex**, 19 March 1999. Ancak Norveç tarafından Komite'nin 80. Toplantısı'na sunulan Taslak'ta, sorumluluk sigortası dışındaki sigortaları mali güvence kapsamından çıkaran son cümle, köşeli parantez içerisinde yazılarak tartışmaya açılmıştır, bkz.: IMO, **LEG 80/3**, s. 2. Söz konusu ibare tartışıldığı sırada getirilen eleştiri; mali güvencenin tek bir sigorta türü ile sınırlandırmanın, AB Rekabet Hukuku kurallarına aykırılık teşkil edeceği olmuştur. Nihayetinde, sorumluluk sigortasının öngörülmesi fakat ibarenin de metinden çıkarılması şeklinde bir uzlaşmaya varılmıştır. Tartışmalar ve IMO Hukuk Komitesi'nin kararı için bkz.: IMO, **LEG 80/11**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eightieth Session, 25 October 1999, s. 6-7. Kaza sigortasının temin edilmesine izin verilmemesinin, AB'de kabul edilen hizmetlerin serbest dolaşımı ilkesine aykırı olacağı yönünde bkz.: Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 11.

⁶⁸⁹ Maddenin gerekçesinde, "*taşıyana zorunlu sigortaya alternatif olarak bir banka yahut benzeri bir malî kuruluşun garantisi gibi bir malî güvence verme imkânının bahşedilmesi, zorunlu sigorta uygulaması ile uzlaşmayacağından uygun bulunmamıştır.*" denilmektedir.

⁶⁹⁰ 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi ile 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi uyarınca verilecek mali güvenceler hakkında UDH Bakanlığı tarafından hazırlanan 1998 ile 1997 sayılı Yönergeler'de, Türk mevzuatına göre kurulmuş bankalardan güvence alınabileceği düzenlenmiştir (1998 ile 1997 sayılı Yönergeler m. 8 f. 2). Yönergeler hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.E.1.

sorumluluk sigortasının öngörüldüğü diğer Milletlerarası Sözleşmeler'in Türkiye'deki uygulaması bakımından da bir uyumsuzluğun ortaya çıktığı söylenebilecektir.

Kaza sigortası sözleşmesinin mali güvence olarak temin edilmesi durumunda, sigorta bedelinin 250.000 ÖÇH'den düşük olmaması gerekecektir. Nitekim mükerrer m. 4 f. 1, söz konusu alt sınırı tüm mali güvenceler bakımından öngörmektedir. Sözleşme hükmü çerçevesinde temin edilen kaza sigortası sözleşmesinde, mali güvence temin etmekle yükümlü kişi sigorta ettiren olmakla beraber, sigortalı sıfatını kazanan kişi yolcu olacaktır⁶⁹¹. Mali güvencenin sorumluluk sigortası yerine kaza sigortası şeklinde temin edilmesi, sigortacının ödeyeceği tutarda zarar hesabının yapılıp yapılmaması ve sigortacının sigortalıya halef olup olmayacağı sorusunu gündeme getirmektedir. Türk Hukuku çerçevesinde ele alındığında; TTK m. 1508-1510'da düzenlenen kaza sigortalarında, sigorta sözleşmesinde kararlaştırılan sigorta bedeli zarar hesabı yapılmaksızın sigortalıya ödenmektedir. Meblağ sigortası⁶⁹² niteliğindeki kaza sigortalarında; kurulan sigorta sözleşmesinde sigortalı sıfatını kazanan kişinin bedensel zarara maruz kalması hâlinde kural olarak bu kişiye sözleşme ile kararlaştırılan maktu bedel ödenmektedir⁶⁹³. Diğer taraftan; aksinin kararlaştırılmaması hâlinde, yolcunun yaptığı tedavi giderleri de kaza sigortasının kapsamına dâhil olmaktadır (TTK m. 1508). Bu durumda, sigortacının tedavi giderlerine karşılık olarak ödediği tazminat hakkında m. 1510 f. 3'ün göndermesi sonucu zarar sigortalarına ilişkin hükümler uygulanmaktadır. Yolcunun ölümünde ise, sigorta sözleşmesi çerçevesinde lehtar sıfatıyla sigorta bedeline hak kazanacak kişiler, poliçede aksi belirtilmediği müddetçe, sigortalının mirasçılarını⁶⁹⁴. Öte yandan sigortacı sigortalıya halef sıfatıyla üçüncü kişilere karşı rücu istemi ileri sürememektedir. Nitekim hayat sigortası hükümleri arasında yer alan ve m. 1510 f. 2'deki gönderme dolayısıyla kaza sigortaları hakkında da uygulanan m. 1491 f. 3,

⁶⁹¹ Nitekim "Sigortalı" başlığını taşıyan TTK m. 1509, sigorta ettiren dışındaki bir kişinin uğrayacağı kazalara karşı sigorta sözleşmesinin kurulabileceğini düzenlemektedir.

⁶⁹² TTK'daki sistematik açılarından kaza sigortaları, Sigorta Hukuku Kitabı'nın İkinci Kısmı'ndaki Can Sigortaları başlıklı İkinci Bölümü'nde yer almaktadır. Söz konusu Bölüm'de düzenlenen hayat, hastalık ve kaza sigortaları birer meblağ sigortası iken, sağlık sigortası bir zarar sigortasıdır.

⁶⁹³ TTK m. 1507 f. 1 c. 2'de "(...) [S]igorta bedeli (...); geçici ve sürekli engellilik veya işgöremezlik hâllerinde ise sigortalıya ödenir." denilmektedir.

⁶⁹⁴ Ölüm rizikosu ile ilgili olarak, TTK m. 1507 f. 1 c. 2'de "Ölüm, ani olarak veya kaza tarihinden itibaren en çok bir yıl içinde gerçekleşmiş ise sigorta bedeli sigorta ettirene yahut onun tarafından belirlenmiş kişiye (...) ödenir." ifadelerine yer verilmektedir. Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartları m. 8'in A bendinde yer alan "Vefat Teminatı" başlıklı hükümde ise, "(...) sigorta bedeli poliçede gösterilen menfaattarlara, yoksa kanuni hak sahiplerine ödenir." şeklindeki düzenleme yer bulmaktadır.

sigortacının sigortalıya halefiyetini açık bir şekilde engellediği gibi, sigortalının veya bu kişinin mirasçılarının alacaklarını sigortacıya devrini de yasaklamaktadır. Ancak m. 1508 hükmüne göre tedavi giderlerinin sigorta güvencesi kapsamına girmesi olasılığında; söz konusu güvence bakımından zarar sigortaları hükümleri devreye gireceğinden, TTK m. 1481 uyarınca sigortacının sigortalıya halefiyeti ile birlikte üçüncü kişilere karşı rücu hakkı doğacaktır.

Yukarıda açıklanan TTK hükümlerine göre sigortacının ödediği tutarda zarar hesabının yapılmamasının önüne geçebilecek ve böylece sigortacının sigortalıya halefiyetini ve de üçüncü kişilere rücu hakkını mümkün hâle getirebilecek bir hüküm, 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 11'dir. Hüküm şu şekildedir: *“Birinci fıkraya göre sigortadan ya da başka herhangi bir mali teminattan sağlanan her türlü bedel, münhasıran bu Sözleşme uyarınca ileri sürülecek istemlerin karşılanmasında kullanılır ve bu kapsamda yapılan herhangi bir ödeme, bu Sözleşme'den kaynaklanan her türlü sorumluluğu, ödenen miktar kadar ortadan kaldırır.”*⁶⁹⁵ Görüldüğü üzere; söz konusu hüküm, mali güvenceği sağlayan kişinin yaptığı ödemenin, taşıyanın ve/veya fiilî taşıyanın sorumluluğuna etkisinde ayırım gözetmeksizin tüm güvence türlerini kapsayacak şekilde kaleme alınmıştır. Sözleşme'deki düzenleme, yukarıda açıklanan TTK ilkeleri ile uyuşmadığı söylenebilecekse de, Sözleşme hükmünü doğrudan uygulanması ile sorumluluk sigortasına benzer bir uygulama ile karşılaştırılması mümkün gözükmemektedir⁶⁹⁶.

⁶⁹⁵ Çeviri için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 287.

⁶⁹⁶ Benzer bir yaklaşım, 2015/7249 sayılı Maden Çalışanları Zorunlu Ferdi Kaza Sigortası Hakkında Bakanlar Kurulu Kararı'nda (Resmî Gazete Tarihi: 6/2/2015 Sayısı: 29259. Karar'a, 24/6/2015 tarihli ve 29396 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karar ile değişiklik getirilmiştir) sergilenmiştir. Düzenleme şu şekildedir: *“Sigorta tazminatının tespitinde zarar hesabı yapılmaz. Ancak söz konusu tazminat, hak sahiplerinin ilgili özel hukuk mevzuatı çerçevesinde sahip oldukları zarara bağlı diğer tazminatın hesabında dikkate alınır.”* Bakanlar Kurulu tarafından zorunlu kılınan sigortanın türü kaza sigortası olmasına ve sigorta bedelinde zarar hesabının yapılmayacağı belirtilmesine rağmen, maden çalışanına karşı sorumlu tutulan kişinin sorumluluğu, ödenen sigorta bedeli tutarında ortadan kalkmaktadır. Söz konusu düzenlemenin TTK m. 1493 f. 3'e aykırılığı ve geçersizliği yönündeki açıklamalar için bkz.: Cüneyt Süzel, “Maden Çalışanları Zorunlu Ferdi Kaza Sigortası”, **Prof. Dr. Hasan Erman'a Armağan**, İstanbul: Der Yayınları, 2015, s. 829-832. Aynı düzenleme ile birlikte, sigortacının sigortalı dışındaki sorumlulara rücu hakkını öngören Maden Çalışanları Zorunlu Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartları (Yürürlük Tarihi: 6/5/2015) A.8 maddesinin eleştirisi için bkz.: Samim Ünan, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku, Cilt III, İkinci Kısım: Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, İkinci Bölüm: Can Sigortaları (Madde 1487-1520) (“Can Sigortaları”)**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017, s. 384-389.

3. Sigorta tazminatının konusu

a. Deniz yolu ile taşınan yolcunun ölümü veya uğradığı bedensel zararlar

aa. 1974 Atina Sözleşmesi

1974 Atina Sözleşmesi; yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması ile bagajın uğradığı hasar ve ziyada, taşıyanın kusuru⁶⁹⁷ olması koşuluyla zarardan sorumlu tutulacağını kabul etmektedir (m. 3 f. 1)⁶⁹⁸. Sözleşme uyarınca sorumluluğun doğması için ayrıca zarara sebebiyet veren kazanın taşıma sırasında meydana gelmesi aranmaktadır. Taşıyanın, kendi adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğu da aynı fıkarda düzenlenmiştir. Sorumluluğun doğması için aranan ilk şartı, anılan kişilerin kusurlu olmasıdır. İkincisi ise; kusurun, bu kişilerin görevlerini yerine getirirken ortaya çıkmış olmasıdır.

İleri sürülen istemlerdeki ispat yükünü ilgilendiren bir düzenleme, maddenin ikinci fıkrasında yer almaktadır. Buna göre zararı doğuran kazanın taşıma esnasında gerçekleştiğini ve zarar miktarını ispat yükü isten sahibine aittir (m. 3 f. 2). Anılan düzenleme, Sözleşme'ye dayanan bütün istemleri kapsamaktadır⁶⁹⁹.

Takip eden fıkra, taşıyanın kusurunda ispat yükünün kimde olduğuna açıklık getirmektedir. İlgili düzenlemede, kabin bagajı dışında kalan bagajın uğradığı zararlar hariç olmak üzere⁷⁰⁰, bazı kaza türleri bakımından aksi ispatlanabilir⁷⁰¹ bir kusur karinesi öngörülmüştür⁷⁰². Karinen işlediği kaza türleri; batma, çatma, karaya oturma,

⁶⁹⁷ Sözleşme'de kullanılan kusur ("*fault or neglect*") kavramı hakkında bkz.: Aşağıda III.C.3.a.bb.aaa.aaaa.bbbbbb.

⁶⁹⁸ Sorumluluğun kusur esasına dayanması açısından düzenleme 1961 Brüksel Sözleşmesi'ne paraleldir. 1961 Brüksel Sözleşmesi, taşıyanın gerekli özeni göstermesinden ("*shall exercise due diligence*") bahsetmektedir (m. 3).

⁶⁹⁹ Hüküm, 2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 6 c. 2'de tekrarlanmaktadır.

⁷⁰⁰ Açık bir şekilde yazmamakla birlikte; m. 3 f. 4, söz konusu zararlar bakımından kazanın türü ne olursa olsun kusur karinesinin işleyeceği hüküm altına alınmaktadır. Aynı düzenleme, karinenin aksinin ispatını mümkün kılmaktadır.

⁷⁰¹ İlgili hükümde "*unless the contrary is proved*" ibaresi kullanılmıştır.

⁷⁰² 1974 Konferansı'na sunulan IMO Taslağı'nda, asıl metin dışında üç adet seçenek sunulmuştur. Sunulan seçenekler ve Delegasyonlar tarafından yapılan ilk değerlendirmeler için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4**, s. 12-16. Sözleşme'nin 3. maddesi, Konferans sırasında yoğun tartışmalara neden olmuştur. İlk aşamada; sunulan dört seçenek, yapılan oylamalar sonucu ikiye düşürülmüştür. Ancak bu iki seçenek ile her iki seçenek metinlerinde değişiklik öngören öneriler hakkında uzlaşma bir türlü sağlanamamıştır. Yaşanan tartışmalar için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.5**, s. 8-9; IMO, **LEG/CONF.4/SR.6**, Summary Record of the Sixth Plenary Meeting, 4 December 1974 (31 January

infilak veya yangın ile gemideki arıza olarak hükümde yer almaktadır (m. 3 f. 3)⁷⁰³. Kusur karinesinin ortaya çıkması için, zararın sayılan hâller “*sonucunda veya bunlar ile bağlantılı bir şekilde*” ortaya çıkması aranmaktadır⁷⁰⁴. Kabul edilen bu karine uyarınca ayrıca; taşıyan ile birlikte, taşıyanın adamları da görevlerini yerine getirdikleri sırada kusurlu sayılmaktadır. Hükümün gerekçesi olarak; sayılan hâllerin yaşanması olasılığında, taşıyanın elinde bulunan bilgilere ulaşmada istem sahibinin zorluk yaşayacağı gösterilmektedir⁷⁰⁵. Kusur karinesinin tüm zararlar bakımından kabul edilmesi fikrine⁷⁰⁶; deniz yolu ile yapılan taşımalarda, diğer taşıma türlerine kıyasla yolcunun daha fazla hareket serbestisine sahip olması nedeniyle karşı çıkmıştır⁷⁰⁷.

bb. 2002 Atina Sözleşmesi

2002 Atina Sözleşmesi, yalnızca yolcuların ölümünden veya bedensel zarara uğramasından doğan sorumluluğa karşı sorumluluk sigortası temin edilmesini zorunlu kılmaktadır (mükerrer m. 4 f. 1 c. 1). Bu sebeple bagaj zararlarının sigorta sözleşmesine konu edilmesi bakımından bir zorunluluk bulunmamaktadır⁷⁰⁸.

Yolcunun ölümü veya uğradığı bedensel zararlar hakkında 2002 Atina Sözleşmesi'nin öngördüğü sorumluluk rejimi, 1974 tarihli Sözleşme'den daha karışık bir yapıya sahiptir. 2002 tarihli Sözleşme, söz konusu zararlar bakımından 1999

1977), s. 2-8; IMO, **LEG/CONF.4/SR.7**, s. 2-8. Yaşanan gelişmelere rağmen IMO Taslağı'ndaki metin, büyük ölçüde Sözleşme'ye aktarılmıştır.

⁷⁰³ Sayılan hâller, 2002 Protokolü ile metne dâhil edilen 'gemi kazası' tanımına aktarılmıştır. Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.C.3.a.bb.aaa.aaaa.

⁷⁰⁴ Geminin iskeleye bağlı bulunduğu sırada başka bir geminin çarpması sonucu çatmanın meydana gelmesi ya da yeterli ön bilgilendirmenin yapılmadığı bir durumda limanda bulunan gemiye tsunami dalgasının çarpması örneklerinde, taşıyanın kusuru bulunmamaktadır. Lewins, **a.g.e.**, s. 138.

⁷⁰⁵ Tsimplis / Shaw, **a.g.e.**, s. 212. Sayılan hâller dışında; alacaklıların, taşıyanın kusurunu ispatlamak zorunda kalmaları gerekmektedir. Bu açıdan ilgili düzenleme, Kıta Avrupası Hukuku'ndaki sözleşmeden doğan sorumluluk ilkelerinden ayrılmaktadır. Hükümün eleştirisi için bkz.: Râyegan Kender, “Denizyolu İle Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta” (“1974 Atina Sözleşmesi ve Sigorta”), **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1985, s. 114. Yazar, 1929 Varşova Sözleşmesi'nde yer alan sistemin kabul edilmesinin daha yerinde olacağını ifade etmiştir, bkz.: **A.g.e.**, s. 114-115.

⁷⁰⁶ IMO'nun sunduğu III sayılı seçenekte, tüm zararlar bakımından kusur karinesi öngörülmekteydi, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4**, s. 15.

⁷⁰⁷ Yöneltilen eleştiriler için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.6**, s. 4.

⁷⁰⁸ Buna karşılık Türk Hukuku'nda, Deniz Araçları SGS'nin A.3.4. maddesi uyarınca bagaj zararları da zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamına alınmıştır. Bu zarar kaleminin zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamına dâhil edilmesi; Genel Şartlar'ın, TTK m. 1259 ile 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerinden ayrılması anlamına gelmektedir.

Montreal Sözleşmesi gibi iki dereceli bir sistem öngörmekte ve bu sistemin ilk derecesinde kusursuz sorumluluğu⁷⁰⁹ kabul etmektedir. Ancak iki dereceli sistem yalnızca gemi kazaları bakımından uygulama alanı bulmaktadır. Ayrıca 1999 Montreal Sözleşmesi'nden farklı olarak, taşıyanın sorumluluğuna bir üst sınır getirilmiştir⁷¹⁰. Ayrıca taşıyanın sorumluluğu, sadece taşıma süresi⁷¹¹ içinde meydana gelen kazanın sebep olduğu zararlara ilişkindir (m. 3 f. 6 c. 1).

aaa. Zararı doğuran olay bakımından

aaaa. Gemi kazası

Taşıyanın, yolcunun ölümünden veya bedensel zararından doğan sorumluluğunu düzenleyen hükümler, esas itibarıyla 1999 Montreal Sözleşmesi'nden esinlenilerek hazırlanmıştır⁷¹². Sözleşme'nin 3. maddesindeki sorumluluğun esasları, IMO Hukuk Komitesi'nin 81. Toplantısı sırasında Japonya'nın getirdiği öneri üzerine tartışılmıştır⁷¹³. Kusursuz sorumluluk esasını savunan Delegasyonlar, deniz yolu ile taşınan yolcuların hava yolu ile taşınanlar ile aynı korumaya sahip olması gerektiğinden hareket etmişlerdir⁷¹⁴. Kusur esasını savunanlar ise, deniz taşımaları ile

⁷⁰⁹ ABD; 1974 Konferansı'na, tüm zararlar bakımından kusursuz sorumluluk esasını içeren bir metin önerisinde bulunmuştur. Öneri için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/WP.7**, Consideration of a Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Proposal submitted by the delegation of the United States, 3 December 1974. Aynı Konferans sırasında ABD zorunlu sorumluluk sigortasının da kabul edilmesini önermiştir. Öneri hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda III.A.1.a.

⁷¹⁰ Taşıyanın ve adamlarının sorumluluklarının sınırlandırılması hakkında bkz.: Aşağıda III.C.3.b.cc. 2002 Atina Sözleşmesi'nde sorumluluk sınırının kaldırılmamasını eleştirisi için bkz.: Maxwell Smith, "In the Wake of the Montreal Convention: Why Maritime Law Should Abolish Limited Liability for Personal Injury and Death Claims", **Australian and New Zealand Maritime Law Journal**, Volume: 29, Issue: 1, 2015, s. 36 vd. Yazar; deniz yolu ile taşınan yolcuların diğer taşıma türlerine göre daha az korunduğunu, uğradıkları zararın tamamen tazmin edilmemesi tehlikesi ile karşı karşıya kaldıklarını vurgulamaktadır, bkz.: **A.g.e.**, s. 52.

⁷¹¹ Sözleşme ile belirlenen taşıma süresi hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda II.D.4.

⁷¹² Henüz 1999 Montreal Sözleşmesi'nin de hazırlık aşamasında olduğu sırada gerçekleştirilen IMO Hukuk Komitesi'nin 79. Toplantısı'nda, Japonya ilgili Sözleşme'ye eklenmesi tasarlanan hükmü baz alarak ölüm veya bedensel zararlarda iki dereceli bir sorumluluk rejiminin kabul edilmesini önermiştir, bkz.: IMO, **LEG 79/4/6**, s. 2. IMO Hukuk Komitesi'nin ilk aşamada aldığı karar, 1974 Atina Sözleşmesi'ndeki sorumluluk esasının değişmemesi yönünde olmuştur, bkz.: IMO, **LEG 79/11**, s. 6.

⁷¹³ Japonya'nın 79. Toplantı sırasında önerdiği metin, Komite'nin 81. Toplantısı'na Norveç tarafından sunulan Taslak'ın 3. maddesinde, alternatif şeklinde yer bulmuştur. Taslak metni için bkz.: IMO, **LEG 81/5/2, Annex**, s. 3. Japonya da ilk önerisine bazı eklemeler yaparak ikinci bir öneride bulunmuştur, bkz.: IMO, **LEG 81/5/5**, Provision of Financial Security, Proposed amendment text of the Athens Convention, Submitted by Japan, 25 February 2000, s. 1-3.

⁷¹⁴ Bkz.: IMO, **LEG 81/11**, s. 16.

hava taşımaları arasındaki farklılıkları gerekçe olarak göstermişlerdir⁷¹⁵. Konu hakkında uzlaşya, Komite'nin 82. Toplantısı sırasında yapılan oturumlararası toplantı sırasında varılmıştır⁷¹⁶. Varılan uzlaşya, gemi kazası dışında kalan kazalar (“*non-shipment incidents*”) ile gemi kazaları (“*shipping incidents*”) ayırımının yapılması şeklinde gerçekleşmiştir⁷¹⁷. Böylece gemi kazaları bakımından 1999 Montreal Sözleşmesi'ndeki sorumluluk rejiminin, diğer kazalar bakımından ise kusur esasının uygulanması kabul edilmiştir. Ayırımın yapılmasına etki eden husus iki taşıma türü arasındaki fark, hava yolu ile taşınan yolcuların kendi fiilleri ile zarara neden olma olasılığının düşüklüğü olmuştur⁷¹⁸.

Gemi kazasının ne olduğu sorusunun cevabı, Sözleşme'nin 3. maddesine eklenen tanım ile verilmektedir. Tanıma göre; “*geminin enkaz hâline gelmesi, alabora olması, çatması veya karaya oturması, gemideki infilâk veya⁷¹⁹ yangın, ya da gemideki herhangi bir arıza*” gemi kazası anlamına gelmektedir (m. 3. f. 5 b. (a))⁷²⁰. Sayılan hâller, “alabora olma” (“*capsizing*”) hariç, 1974 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 3'te sayılan ve kusur karinesi öngörülen hâllerdir. Öğretide; sayılan hâllerin, gemiyi bir bütün olarak risk altında bırakanlar oldukları belirtilmektedir⁷²¹. Ayrıca bunların sınırlı

⁷¹⁵ Bkz.: **A.g.e.**, s. 16-17. Söz gelimi ICS; hava taşımalarında, hava aracının genellikle tek bir varma yerinin bulunduğunu ve yolcuların hava aracı içerisinde dolaşmalarının engellendiğini ifade etmiştir. Deniz taşımaları bakımından ise böyle bir durumun söz konusu olmadığı; yolcuların uğradıkları zarara ağırlıklı olarak kendilerinin neden olduğu belirtilmiştir. Açıklamalar için bkz.: **A.g.e.**, s. 17.

⁷¹⁶ Toplantının sonuçları için bkz.: IMO, **82/4/3**, Provision of Financial Security, Results of the intersessional work, Submitted by Lithuania, the Netherlands, Norway, Sweden, the United Kingdom and Hong Kong, China, 15 September 2000.

⁷¹⁷ **A.g.e.**, s. 1. Kusur esasını savunan Delegasyonlar, bu şekilde bir ayırımın yapılması hâlinde kusursuz sorumluluk esasına yer verilebileceğini ifade etmiştir, bkz.: IMO, **LEG 82/12**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-Second Session, 6 November 2000, s. 7.

⁷¹⁸ **A.g.e.**

⁷¹⁹ Hükümde kullanılan “veya” bağlacı yerine virgül kullanılması 1974 Konferansı'nda İsveç tarafından önerilmiştir. Ancak Taslak Komitesi başkanı, “yangın” ibaresi ile belli bir türdeki kazaların sayımının bittiğine ve gemideki arızanın farklı bir kategoride ele alınması gerektiğine işaret etmiştir. İsveç'in önerisi yapılan oylama sonucu reddedilmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/SR.16**, Summary Record of the Sixteenth Plenary Meeting, 11 December 1974 (31 January 1977), s. 4.

⁷²⁰ Bu tanım TTK m. 1256 f. 5 b. (a)'ya aktarılmıştır. Kavramlar hakkındaki açıklamalar için bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 264-265. Türkiye'de gerçekleşen gemi kazası örnekleri için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 161, dn. 271-274.

⁷²¹ Bu nedenle; söz gelimi yalnızca geminin güvertesinin maruz kaldığı tehlikelerin, tanımın dışında kaldığı kabul edilmektedir. Bunlara verilen örnekler, geminin yanlışlıkla fazla yolcu alması sonucu ortaya çıkan zararlar ile dalgalı suyun zarara neden olmasıdır, bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 133. Gemi kazaları hakkında getirilen bir diğer açıklamada, söz konusu kazaların denizciliğin doğası gereği gerçekleşen kazalar olduğu belirtilmektedir. Denizciliğin doğası da, geminin işletilmesinin bir parçası olan ve yolcunun üzerinde kontrol sağlayamadığı olaylar olarak tanımlanmıştır, bkz.: Silva, **a.g.e.**, s. 9.

sayıda olduğunun kabul edilmesi gerektiği de öğreti tarafında ifade edilen bir diğer husustur⁷²².

2002 Atina Sözleşmesi'ne eklenen tanımlar arasında, gemi kazası kapsamına giren hâllerden birisi olan “gemideki arıza” (“*defect in the ship*”) ibaresi de yer almaktadır (m. 3 f. 5 b. (c))⁷²³. “Gemideki arıza” tanımının Sözleşme'ye dâhil edilmesi, ilk kez IMO Hukuk Komitesi toplantısı sırasında ABD tarafından önerilmiştir⁷²⁴. Öneri yapılırken; geminin su üzerindeki hareketi ile bağlantılı bir tanımın verilmemesi durumunda, Taraf Devletler'in “gemideki arıza” ibaresini geniş yorumlayabilecekleri ifade edilmiştir⁷²⁵. Tanıma; geminin su üzerindeki hareketini ile seyrüseferinin güvenli yapılıp yapılmamasıyla ilgili arızaların girmesi gerektiği de açıklanmıştır⁷²⁶. Daha sonra IMO Hukuk Komitesi tarafından değiştirilen tanım 2002 Protokolü Taslağı'nda⁷²⁷ kendine yer bulmuştur. Yapılan değişikliğe rağmen Komite, “geminin seyrüseferi ile ilgili” (“*navigational*”) unsurlar ile “otel zararları gibi olanların” (“*hotel type*”) daha açık bir şekilde ayrılması gerektiğini belirtmiştir⁷²⁸. Ne var ki, tanım tekrar değiştirilmesine karşılık Taslak'ta yer alan ile Sözleşme'deki tanım içerik bakımından birbiriyle örtüşmektedir. Sözleşme'de yer alan tanıma göre gemideki arıza, “*gemi kısımlarının veya teçhizatının hiç veya gereği gibi çalışmaması ya da denizde güvenlik kurallarına uygun olmamasıdır*”. Sözleşme'nin kapsamına

⁷²² Bu görüşte bkz.: Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 236; Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 163; Silva, **a.g.e.**, s. 9; Uluğ Cicim / Alhan, **a.g.e.**, s. 541. Görüşün gerekçesi olarak, söz konusu hâller için özel bir sorumluluk rejiminin ve zorunlu sorumluluk sigortasının öngörülmesi gösterilmektedir, bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 163. Aksi görüş için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 89. Öğretide ayrıca; verilen gemi kazası tanımının, “gemi adamlarının teknik kusuru” şeklinde kaleme alınmamasına da dikkat çekilmektedir, bkz.: Damar, **Carrier's Liability**, s. 159.

⁷²³ Tanım TTK m. 1256 f. 5 b. (c)'ye aktarılmıştır.

⁷²⁴ Getirilen öneri için bkz.: IMO, **LEG 83/4/8**, Provision of Financial Security, Liability of the carrier and time-bar for actions, Submitted by the United States, 11 September 2001, s. 2-3.

⁷²⁵ Bkz.: **A.g.e.**, s. 2.

⁷²⁶ Bu nedenle getirilen öneride, 1974 SOLAS Sözleşmesi'nin Eki'ndeki Bölüm II-1, Kural 3, f. 5'te yer alan “[N]ormal çalışma ve yaşam koşulu” tanımı da göz önünde tutulmuştur, bkz.: **A.g.e.**, s. 3. 1974 Atina Sözleşmesi'nde tanıma verilmeyen ‘gemideki arızanın’ da, denizcilik faaliyeti ile bağlantılı arızalar ile sınırlı şekilde yorumlanması gerektiği kabul edilmekteydi. Tsimplis, **a.g.e.**, s. 129, dn. 31.

⁷²⁷ IMO Hukuk Komitesi tarafından hazırlanan Taslak metni için bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/3**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Prepared by the Legal Committee of the Organization, 5 March 2002.

⁷²⁸ Bkz.: IMO, **LEG 83/14**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-Third Session, 23 October 2001, s. 8. 1974 SOLAS Sözleşmesi'nin hazırlanmasındaki amacın farklı olduğuna işaret eden bazı Delegasyonlar, 2002 Atina Sözleşmesi'nde daha esnek bir tanımın verilmesi gerektiğini dile getirilmiştir, bkz.: **A.g.e.** Nitekim Komite, 2002 Konferansı'na 3 adet ‘gemideki arıza’ tanımı seçeneği sunmuştur. Sunulan seçenekler için bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/4**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, “Definition of defect in the ship”, Note by the Secretariat, 5 June 2002.

giren gemideki arızadan bahsedebilmek için, gemi kısımlarının veya teçhizatının üç grup hâlinde sayılan amaç çerçevesinde kullanılması gerekmektedir⁷²⁹:

- yolcuların gemiyi terkinde, tahliyesinde, gemiye binmeleri ve gemiden inmelerinde;
- geminin yürütülmesinde, dümen tutulmasında, güvenli seyrüseferinde, yanaşmasında, demirlemesinde, rıhtıma ve demirleme yerine varmasında⁷³⁰ veya buradan ayrılmasında; gemiye su yürümesi hâlinde, zararın kontrolünde;
- veya can kurtarma araçlarının suya indirilmesinde.

2002 Atina Sözleşmesi'ne eklenen bu tanım, dar ve sınırlı kapsamda kalması nedeniyle eleştirilmektedir. İlk olarak; bazı hâllerin gemi kazası sayılması gerekirken, yapılan tanımlama nedeniyle hükmün kapsamı dışında kaldığı ifade edilmektedir⁷³¹. İkinci olarak, tanımdaki belirsizliğin açılan dava sayısında önemli bir artışa neden olacağı öngörülmüştür⁷³². Bu görüşlerin yanında; gemi kazasının, kazanın deniz yolu ile taşınmanın kendine özgü özelliklerinden kaynakladığı ve geminin işletilmesi ile bağlantılı olduğu durumlarda söz konusu olacağı savunulmaktadır⁷³³.

1974 Atina Sözleşmesi'nde zararın bir gemi kazası sonucu meydana gelip gelmediği yalnızca ispat yükü bakımından sonuç değiştirmektedir. 2002 Atina Sözleşmesi'nde ise; 250.000 ÖÇH'nin altındaki ölüm veya bedensel zarara dayalı istemler bakımından, kusursuz sorumluluk ile taşıyanın kusurlu olduğu karinesinden hangisinin uygulanacağına etki etmektedir. 250.000 ÖÇH'nin üzerindeki ölüm veya bedensel zararlara dayanan istemler bakımından etkisi ise, 1974 Atina Sözleşmesi'ndeki gibi ispat yükü bakımından ortaya çıkmaktadır⁷³⁴.

⁷²⁹ Çalışmada esas alınan gruplandırma için bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 264.

⁷³⁰ Böylece yolcunun arızalı bir iskele köprüsüne takılarak zarara uğraması, gemideki arıza kapsamında değerlendirilecektir. Lewins, **a.g.e.**, s. 131.

⁷³¹ Eleştiriyi yönelten *Soyer* tarafından verilen örnek, gizli ayıbı bulunan sancak gönderinin güneşlenmekte olan yolcunun üzerine devrilmesidir. Yazar; bu durumda zararın deniz taşıması ile ilgili olmasına karşın, gemideki arıza tanımına girmeyeceğini belirtmekte ve ortaya çıkan bu sonucu eleştirmektedir, bkz.: **A.g.e.** s. 525.

⁷³² Bkz.: **A.g.e.**, s. 525-526. Tanımı belirsiz bulan ve eleştiren diğer yazarlar için bkz.: Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 115; Testa, **a.g.e.**, s. 146-147. Ne var ki uygulamada; istem ile karşı karşıya kalan yolcu gemisi işletenlerin, yalnızca ispat yükünü değiştirmek adına ilgili düzenlemeyi sorgulamayacağı da öngörülmektedir, bkz.: Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 114.

⁷³³ Açıklamalar için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 83-90.

⁷³⁴ İspat yükü ile ilgili açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.C.3.a.bb.ddd

aaaaa. 250.000 ÖÇH'nin altındaki zararlar bakımından

Yolcunun bir gemi kazası sonucu ölmesi veya bedensel zarara uğraması hâlinde, taşıyanın kusursuz sorumlu tutulabilmesi için ortaya çıkan zararın 250.000 ÖÇH'yi aşmaması gerekmektedir (m. 3 f. 1 c. 1). Öğretide ağırlık kazanan görüşe göre, söz konusu sorumluluğun niteliği tehlike sorumluluğudur⁷³⁵. Nitekim taşıyanın sorumluluğunun doğması için fiilî taşıyanın ya da taşıyanın adamlarının kusuru aranmadığı gibi, taşıyanın özen yükümlülüğünü ihlâl etmesi de gerekmemektedir⁷³⁶. Ancak TBK'nın yürürlüğe girmesi sonrasında 2002 Atina Sözleşmesi ile TTK'da öngörülen kusursuz sorumluluğun bir tehlike sorumluluğu olarak kabul edilmesine şüpheyle yaklaşılmaktadır. Buna gerekçe olarak, tehlike sorumluluğunu düzenleyen TBK m. 71. f. 1⁷³⁷ gösterilmektedir. Faaliyetin bir işletme tarafından yürütülmesi, ilgili düzenleme uyarınca tehlike sorumluluğunun bir koşulu olarak öngörüldüğünden; 2002 Atina Sözleşmesi'ndeki kusursuz sorumluluğun bu kapsama girmediği savunulmaktadır⁷³⁸. Ancak “*Belirli bir tehlike hâli için öngörülen özel sorumluluk hükümleri saklıdır.*” şeklinde kaleme alınan TBK m. 71 f. 3 hükmü karşısında 2002 Atina Sözleşmesi ile TTK'nın tehlike sorumluluğu öngördüğü sonucuna da varılması mümkündür⁷³⁹.

⁷³⁵ Görüş için bkz.: Uluğ Cicim, **a.g.e.**, s. 535; Salih Önder, “Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı” (“Taşıyanın Sorumluluk Sınırı”), **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı: 4, 2011, s. 220; Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 172.

⁷³⁶ **A.g.e.** Tehlike sorumluluğu hakkında genel bilgi için bkz.: Halûk Tandoğan, “Tehlike Sorumluluğu Kavramı ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu” (“Tehlike Sorumluluğu”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: 10, Sayı: 2, 1979, s. 294 vd.; Ayça Akkayan Yıldırım, “6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, **İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: 50, Sayı: 1, 2012, s. 204 vd.; Mehmet Erdem, “Türk Borçlar Kanunu Uyarınca Tehlike Sorumluluğu”, **Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu (3 - 4 Haziran 2011), Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, İstanbul: Legal Yayıncılık, 2012, s. 217 vd.; Senem Saraç, **Türk Borçlar Kanunu'nda Tehlike Sorumluluğu**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2013; Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 194-197; Eren, **a.g.e.**, s. 501-508; Kerem Cem Sanlı, “Kusursuz Sorumluluk Halleri”, **Türk Borçlar Kanunu Sempozyumu: Makaleler – Tebliğler**, M. Murat İnceoğlu (Derleyen), İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016, s. 70-81; Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku**, s. 366-371.

⁷³⁷ “*Önemli ölçüde tehlike arzeden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğduğu takdirde, bu zarardan işletme sahibi ve varsa işleten müteselsilen sorumludur.*”

⁷³⁸ Görüş için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 125. TBK m. 71 f. 1'de kabul edilen “faaliyetin bir işletme tarafından yürütülmesi” koşulu hakkında bkz.: Akkayan Yıldırım, **a.g.e.**, s. 208-209; Erdem, **a.g.e.**, s. 221-223; Saraç, **a.g.e.**, s. 28 vd.; Sanlı, **a.g.e.**, s. 71-72.

⁷³⁹ Söz konusu düzenleme uyarınca, tehlike sorumluluğu öngörülen özel düzenlemelerin öncelikle uygulanacağı hakkında bkz.: Akkayan Yıldırım, **a.g.e.**, s. 207; Erdem, **a.g.e.**, s. 220; Saraç, **a.g.e.**, s. 80-81. 2002 Atina Sözleşmesi'nde öngörülen zorunlu sorumluluk sigortası, on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış gemileri kapsamaktadır. Bu nedenle bu görüşün kabul edilmemesi hâlinde dahi; zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamına giren zararlarda, TBK m. 71 f. 1 anlamında tehlike sorumluluğunun varlığı söz konusu olacaktır.

Taşıyanın m. 3 f. 1'den doğan sorumluluğu için öngörülen 250.000 ÖÇH'lik sınır, yolcu başına her bir olay için (“*per each distinct occasion*”)⁷⁴⁰ kabul edilmiştir. Bunun anlamı; yolcunun bir taşıma sırasında birbirinden farklı birden fazla gemi kazası sonucu bedensel zarara uğraması – veya biri veya birkaçı sonucu bedensel zarara uğrayıp başka biri sonucu ölmesi – olasılıklarında 250.000 ÖÇH'lik sınırın her bir gemi kazası için ayrı ayrı değerlendirileceğidir⁷⁴¹. Öngörülen sınır, aynı zamanda taşıyan tarafından kurulması zorunlu kılınan sorumluluk sigortası sözleşmesindeki sigorta bedelinin alt sınırındır (mükerrer m. 4 f. 1 c. 2). Böylece sigortalı taşıyanın kusursuz sorumluluğundan bahsedilen tüm hâllerde sigortacının da sorumluluğu doğacaktır. Deniz Ticareti Hukuku alanında kabul edilen diğer Milletlerarası Sözleşmeler’de olduğu gibi; zorunlu sorumluluk sigortası, kusursuz sorumluluk esasını tamamlayan bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır⁷⁴².

Yukarıdaki açıklamalara ek olarak; sorumluluk sınırlarının yükseltilmesi için yeni bir diplomatik konferansın toplanması yerine 2002 Protokolü m. 23⁷⁴³ ile öngörülen prosedürün izlenmesi mümkün olabilecektir⁷⁴⁴. Maddenin kapsamına m. 3 f. 1'deki sorumluluk sınırı da girmektedir (f. 1). Böylece sorumluluk sınırının yükseltilmesi için yeni bir Protokol’ün hazırlanması ve kabul edilmesi gerekmeyecektir.

⁷⁴⁰ Anılan ibare, TTK m. 1256 f. 1 c. 2’de “yolcu başına her bir gemi kazası için” şeklinde yer almaktadır. TTK’daki kullanımın eleştirisi için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 161. Sözleşme’de yer verilen ‘her bir olay için’ ibaresi hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.C.3.b.cc.ccc.aaaa.

⁷⁴¹ Lewins, **a.g.e.**, s. 137; Atamer, **Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 190.

⁷⁴² Tehlike sorumluluğu ile zorunlu sorumluluk sigortası arasındaki ilişki hakkında bkz.: Tandoğan, **Tehlike Sorumluluğu**, s. 296; Saraç, **a.g.e.**, s. 142-147.

⁷⁴³ 2002 Protokolü’nün 17 ilâ 23. maddeleri, 2002 Atina Sözleşmesi’nde “Son Hükümler” başlığı altında yer almaktadır.

⁷⁴⁴ Kabul edilen düzenlemeye göre; hiçbir surette sayıları altıdan az olmamak kaydıyla bu Protokol’e Taraf Devletlerin en az yarısının istemi üzerine, sınır değişikliği önerisi Genel Sekreter tarafından bütün IMO Üyeleri’ne ve bütün Taraf Devletler’e bildirilir (f. 2). Değişiklik, bildirim tarihinden itibaren en az altı ay sonra değerlendirilmek üzere, IMO Hukuk Komitesine sunulur (f. 3). Değişiklikler, Sözleşme’ye taraf olan Devletler’in en az yarısının oylama zamanında hazır bulunmaları kaydıyla, Hukuk Komitesi’nde hazır bulunan ve oy kullanan Taraf Devletler’in üçte iki çoğunluğu tarafından kabul edilir (f. 5). Sınır değişikliklerinin hiçbiri 2002 Protokolü’nün imzaya açıldığı tarihten itibaren en az beş yıl veya m. 23 kapsamında yapılan bir önceki değişikliğin yürürlüğe giriş tarihinden itibaren beş yıldan az bir süre geçmedikçe dikkate alınmaz (f. 7 b. (a)). Hiçbir sınır Sözleşme’de öngörülen sınırın, 2002 Protokolü’nün imzaya açıldığı tarihten itibaren bileşik esas ile her yıl için %6 oranında artırılmasına karşılık gelen bir miktarı aşacak şekilde artırılamaz (f. 7 b. (b)). Kabul edilen değişiklik, kabul edildiği tarihten itibaren on sekiz ay sonra yürürlüğe girer (f. 9).

bbbb. 250.000 ÖÇH'yi aşan zararlar bakımından

Yolcunun yine bir gemi kazası sonucunda ölmesi veya bedensel zarara uğraması ile birlikte, isteme konu edilen zararın 250.000 ÖÇH'yi aşması durumunda kusursuz sorumluluk esası uygulanmamaktadır. Söz konusu zararlar bakımından taşıyanın sorumluluğunun doğması, zarara sebep olan olayda kusurunun (“*fault or neglect of the carrier*”)⁷⁴⁵ bulunması koşuluna bağlıdır. Buna karşılık ölüme veya bedensel zarara dayalı istemlerde, Sözleşme taşıyanın kusurlu olduğu karinesini öngörmektedir. Nitekim Sözleşme metni de, taşıyanın kusurunun bulunmadığını ispatlamadığı müddetçe sorumluluğunun doğacağından bahsetmektedir (m. 3 f. 1 c. 2)⁷⁴⁶.

bbbb. Gemi kazası dışında kalan hâller

Gemi kazası dışında bir sebebe bağlı olarak gerçekleşen ölüm veya bedensel zararlar bakımından 2002 Protokolü, 1974 Atina Sözleşmesi'ndeki kuralı değiştirmemiştir. İlgili düzenleme, taşıyanın “gemi kazasından kaynaklanmayan” (“*not caused by a shipping incident*”)⁷⁴⁷ zararlardan doğan sorumluluğunu kusur

⁷⁴⁵ 2002 Atina Sözleşmesi m. 3'te (2002 Protokolü m. 4) “*fault and neglect*” ibaresi geçmektedir (f. 1 c. 2, f. 2 ilâ 5 ile f. 8; TTK m. 1256 f. 1 c. 3, f. 2 ilâ 5 ve f. 9). TTK'da ibarenin karşılığı olarak “kusur” kelimesi kullanılmasına karşılık, m. 3 f. 2 ilâ 5'in resmî çevirisinde “kasıt ve ihmal” denilmektedir. Diğer yandan m. 3 f. 1 c. 2 ile f. 9'un resmî çevirisinde “kusur” kelimesi yer almaktadır bkz.: TBMM, **1/470 sayılı Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporu**, s. 28-29. Sözleşme'nin İngilizce metninde kullanılan “*fault or neglect*” ibaresinin Fransızca metindeki karşılığı “*faute ou negligence*”tır. Fransız Hukuku'nda da “kusur” anlamına gelen “*faute*” kavramının “ihmalî” (“*negligence*”) de içerdiği ve Sözleşme'deki kullanımın yanıltıcı olduğu yönünde bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 266, dn. 15. Türk Hukuku bakımından da aynı sonucun geçerli olması nedeniyle, bu ibarenin karşılığı olarak “kusur” kelimesinin kullanılması yeterli olacaktır. Yapılan açıklamaların yanında; Sözleşme'deki “*fault or neglect*” ibaresinin tanımlanmaması nedeniyle kavramların mahkeme tarafından yorumlanacağı da öğretiden ifade edilmektedir, bkz.: Martínez Gutiérrez, **Limitation of Liability**, s. 118.

⁷⁴⁶ Böylece gemi kazasının sebep olduğu ölüm veya bedensel zararlarda; 1974 Atina Sözleşmesi'nde öngörülen sorumluluk rejimi, 2002 Atina Sözleşmesi'nde 250.000 ÖÇH'nin üzerindeki zararlar bakımından korunmuştur.

⁷⁴⁷ 2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 1'de düzenlenen gemi kazalarından doğan sorumluluk ile ilgili hükümde, “*caused by a shipping incident*” ile “*incident*” ibareleri bir arada yer alırken; gemi kazası dışındaki nedenlere bağlı sorumluluk hakkındaki f. 2'de de “*not caused by a shipping incident*” ile “*incident*” ibareleri bir aradadır. Görüldüğü üzere; “*incident*” ibaresi, her iki zarar türü hakkındaki düzenlemelerde (f. 1 ve f. 2) bu zararlara neden olan kazaları tarif üzere kullanılmaktadır. Sözleşme'nin 3. maddesi incelendiğinde, zararların “*incident*” başlığının altında “*caused by a shipping incident*” ve “*not caused by a shipping incident*” şeklinde ikiye ayrıldığı söylenebilir. Nitekim öğretilerde, ikinci tür kazalar için 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmalarındaki gibi “*non-shipping accident*” ifadesi de kullanılmaktadır. İfadenin bu yönde kullanıldığı eser için bkz.: Soyer, **Sundry Considerations**, s. 524 vd. 3. maddenin ilk fıkrasındaki “*shipping incident*” ile “*incident*” kavramlarının aynı olduğu yönünde bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 84-85, dn. 280. Ayrıca zararı doğuran kazanın taşıma süresi içinde meydana geldiğini ispat yükünü düzenleyen f. 6'da “*incidents*” terimi yer almaktadır. İlgili hüküm m. 3 kapsamındaki bütün sorumluluk hâllerine uygulanmaktadır. Aynı görüşte bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 164.

esasına dayandırmaktadır (m. 3 f. 2)⁷⁴⁸. Sözleşme'nin kabul edilmesi öncesinde, IMO Hukuk Komitesi'nin oturumlararası toplantısında hazırlanan Taslak'ta anılan zararlar bakımından taşıyanın kusurlu bulunduğu karinesi öngörülmüştü⁷⁴⁹. Ancak daha sonraki aşamada sorumluluk sınırlarının yükseltilmesi ve zorunlu sorumluluk sigortasının kabul edilmesi karşısında belirtilen zarar türlerinde istem sahiplerinin yeterince korunduğu fikri hâkim olmuştur. Taşıyanın bu zararlarda kusur karinesinin aksini ispatlamada güçlük çekeceği ve karada meydana gelen kazalar ile gemi kazaları dışındaki kazalar arasında fark bulunmadığı⁷⁵⁰ da sayılan nedenler arasındadır⁷⁵¹.

bbb. Zararın türü bakımından

Yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması ("*the loss suffered as a result of the death of or personal injury*")⁷⁵² hâlinde, taşıyanın sorumluluğu Sözleşme hükümlerine tabi olmaktadır (m. 3 f. 1 ve 2). Ancak Sözleşme, m. 3 f. 5 b. (d) haricinde, söz konusu zararların içeriğini belirleyen bir düzenlemeye yer vermemektedir. Bu durumda; hangi zararların hükmün kapsamında olduğu, MÖHUK m. 24 uyarınca uygulanacak olan hukuk hükümlerince belirlenecektir⁷⁵³. Yolcunun

⁷⁴⁸ TTK'ya aktarılan hükümlerde, bu tür olayları karşılamak üzere kullanılan "*incident*" ibaresinin karşılığı olarak "kaza" kelimesi kullanılmıştır. Bu bağlamda 2002 Atina Sözleşmesi m. 18'den aktarılan TTK m. 1271 f. 1 c. 1'de "kaza" yerine "olay" teriminin yer alması eleştirilmektedir, bkz.: **A.g.e.**, s. 160.
⁷⁴⁹ Bkz.: IMO, **LEG 83/4/2**, Consolidated Text of the Athens Convention and prospective Protocol, Submitted by Norway, 3 August 2001, s. 3. Toplantı sırasında azınlıkta kalanların savunduğu seçenek, daha sonra 2002 Atina Sözleşmesi'nde kabul edilen hüküm oluşmuştur. Metnin içeriği için bkz.: **A.g.e.**, s. 3 dn. 1.

⁷⁵⁰ Yolcunun eğlenme ve dinlenme amaçlı aktiviteleri (örneğin havuzda, spor salonunda zaman geçirme ya da menzilde silah ateşleme) sırasında gerçekleşen zararlar bu kapsama girecektir. Soyer, **Sundry Considerations**, s. 524.

⁷⁵¹ IMO Hukuk Komitesi'nin konu hakkındaki açıklamaları için bkz.: IMO, **LEG 83/14**, s. 7-8.

⁷⁵² Sözleşme'de kullanılan "*personal injury*" ibaresinin karşılığı olarak TTK'da "yaralanma" (m. 1256 f. 1 ve 2; m. 1259 f. 1; m. 1261; m. 1262; m. 1266 f. 1; m. 1268; m 1271 f. 1) ibaresi yer almaktadır. 'Bedensel zarar' ibaresi ise; 2002 Atina Sözleşmesi m. 7 f. 1'in (2002 Protokolü m. 6 f. 1) başlığındaki "*death and personal injury*" ibaresinin tercümesi olarak TTK m. 1262'ye aktarılmıştır. Ne var ki aynı ibare; 1974 Atina Sözleşmesi'nin resmî çevirisinde, m. 6'nın başlığında "*personal injury*" anlamında kullanılmıştır. Hükmün içeriğinde ise TTK m. 1262'deki gibi "ölüm" ve "yaralanma" terimlerine yer verilmektedir, bkz.: TBMM, **1/470 sayılı Kanun Tasarısı**. Zamanaşımını düzenleyen TTK m. 1270 f. 1'de de yolcunun 'ölümünden' ve 'bedensel zararından' bahsedilmektedir. Bu düzenleme, TBMM Genel Kurul görüşmeleri sırasında kabul edilmiştir. TTK Tasarısı'ndaki hâlinde ise diğer maddelerle uyumlu olacak şekilde "ölüm" ve "yaralanma" terimleri yer almaktaydı, bkz.: TBMM, **TTK Tasarısı**, s. 850. Öğreti tarafından yapılan çeviride, hem terim birliğinin hem de TBK m. 54 ile uyumun sağlanması amacıyla yalnızca "bedensel zarar" kavramı kullanılmıştır. Açıklamalar için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 271, dn. 5. TTK hükümleri bakımından aynı görüşte bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 97, dn. 314. TTK m. 1270 hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.D.4.b.

⁷⁵³ Yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda, hangi kalemlerin tazminata dâhil olacağıın MÖHUK'taki kanunlar ihtilafı kurallarına veya TBK hükümlerine göre belirleneceği yönünde bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 95-96.

gecikmesinden doğan zararlar ise, bagaj zararlarından farklı olarak⁷⁵⁴, Sözleşme'nin uygulama alanı dışındadır⁷⁵⁵. Ayrıca Sözleşme cezalandırıcı veya caydırıcı nitelikteki tazminatı (“*punitive or exemplary damages*”) kapsam dışında tutmaktadır (m. 3 f. 5 b. (d))⁷⁵⁶.

Yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması, Sözleşme ile öngörülen zorunlu sorumluluk sigortası bakımından önem taşımaktadır. Nitekim Sözleşme, yalnızca bu zararlardan doğan sorumluluğu sigorta sözleşmesine konu edilmesini zorunlu tutmaktadır (mükerrer m. 4 f. 1).

aaaa. Ölüm hâlinde

Türk Hukuku'nun uygulandığı olasılıklarda, zarar kalemleri TBK hükümlerine göre belirlenecektir. Bu durumda yolcunun ölümünün gerçekleşmesi ile zarar kalemleri, TBK'da; cenaze giderleri, ölüm hemen gerçekleşmemişse tedavi giderleri ile çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar ve ölenin desteğinden yoksun kalan kişilerin bu sebeple uğradıkları kayıplar olarak sıralanmaktadır (m. 53). Hükmün kapsamına, ölümün gerçekleşmesine kadar uğranılan zararlar ile ölümün neden olduğu zararlar girmektedir.

⁷⁵⁴ Sözleşme'nin 1. maddesinin 7. fıkrasında bagajın gecikmesinden doğan zararlar hakkında özel bir düzenleme yer almaktadır. Konu hakkında bkz.: Yukarıda II.D.5.b.

⁷⁵⁵ Kender, **1974 Atina Sözleşmesi ve Sigorta**, s. 114. Yazar, söz konusu zararlar bakımından “milli hukukun” uygulanacağından bahsetmektedir, bkz.: **A.g.e.** 1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlanması sırasında Danimarka, İsveç, Finlandiya ve Fransa bu yönde bir düzenleme getirilmesi gerektiğini savunmuştur. Görüşler için bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4**, s. 8, 9 ve 40. Buna karşı çıkan Hollanda ise, yolcuların gecikme zararının öneminin, bedensel zararları karşısında daha az olduğunu belirtmiştir. Ayrıca gecikmenin ve gecikme zararının tanımının yapılmasındaki zorluklara da dikkat çekmiştir, bkz.: **A.g.e.** s. 8. Hollanda, gecikme zararının Sözleşme'ye dâhil edilmesi hâlinde, bu zarar bakımından sorumluluk sınırının düşük tutulması gerektiğini de ayrıca belirtmiştir, bkz.: **A.g.e.**, s. 40. Norveç, yolcu ve bagajın gecikmesinden doğan zararların bir arada kapsama alınmasını veya gecikme zararının Sözleşme'de tamamen çıkarılması gerektiğini beyan etmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4/Add.3**, Observations and Proposals by Governments on the Draft Articles for an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, 2 December 1974, s. 2. Almanya ise, gecikme zararlarının uygulama bakımından önem taşımadığını ve gecikmenin tespitinin zorluk yaratacağını ifade etmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.4/4/Add.2**, s. 6.

⁷⁵⁶ Bu hükmün eklenmesi, ICS tarafından yapılan öneri sonucu kabul edilmiştir. Öneri için bkz.: IMO, **LEG 83/4/6**, Provision of Financial Security, Amendments to the Athens Convention, Submitted by the International Chamber of Shipping (ICS), 11 September 2001, s. 5. ABD Hukuku'nda deniz kazaları sonucunda cezalandırıcı tazminata hükmedildiğine rastlanmadığı yönünde bkz.: Tsimplis / Shaw, **a.g.e.**, s. 220. Anılan zarar kaleminin kapsamına manevi zararların girdiği yönünde bkz.: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 460.

TBK m. 53'te sayılan zarar kalemleri arasında, ölenin desteğinden yoksun kalanların uğradıkları zararlar da yer almaktadır. Söz konusu zararlar bakımından; maddi zarara katlanan kişiler ölümü gerçekleşen kişi olmadığından, bu zarar kalemi dolaylı zarar olarak nitelendirilmektedir⁷⁵⁷. Anılan hükümdeki zarar kalemleri arasında sayılmakla birlikte; 2002 Atina Sözleşmesi m. 3'ün sözünden, dolaylı zararlar (“*consequential loss*”) hakkında kanunlar ihtilafı kurallarına bakılmasına gerek olmayacağı şeklinde bir çıkarımın mümkün olabileceği öğretiden tarafından belirtilmektedir. Diğer bir ifadeyle, zarara uğrayanların dolaylı zararlarının doğrudan Sözleşme'nin kapsamına girdiği ve ulusal hukuk hükümlerine tabi olmadığı sonucu ortaya çıkabileceği kabul edilmektedir⁷⁵⁸. Bu görüşün benimsenmesi hâlinde Türk Hukuku'nun uygulanıp uygulanmayacağına bakılmaksızın dolaylı zararların tazmini talep edilebilecektir⁷⁵⁹. Ne var ki 1961 Brüksel Sözleşmesi m. 10 f. 3 hükmünün 1974 ve 2002 Atina Sözleşmeleri'nde tekrar edilmemesi, görüşün yerindeliğini şüphe altında bırakmaktadır⁷⁶⁰.

Yapılan açıklamaların yanında; Deniz Araçları SGŞ, dolaylı zararlar nedeniyle yöneltilecek tazminat taleplerini sigorta kapsamı dışında saymaktadır (A.5 maddesi b. (i))⁷⁶¹. Buna karşılık “ölüm teminatı” başlığı altında ölenin yardımından mahrum kalanların destekten yoksun kalma tazminatının karşılanacağı öngörülmüştür (A.3.1 maddesi).

⁷⁵⁷ Dolaylı zararlar, hukuka aykırı fiil ile ortaya çıkan zararın sonucunda ortaya çıkan zararlar şeklinde tanımlanmaktadır. Halûk Tandoğan, **Türk Mes'uliyet Hukuku (Akid Dışı ve Akdî Mes'uliyet) (“Mes'uliyet Hukuku”)**, 1961 Yılı Birinci Basıdan Tıpkı Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010, s. 70; Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 43. Destekten yoksun kalma zararının dolaylı zarar olduğu yönünde bkz.: Eren, **a.g.e.**, s. 753; Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku**, s. 421. Diğer taraftan, hukuka aykırı fiile maruz kalan kişi haricindeki kişilerin uğradıkları zararlar, yansıma zarar olarak adlandırılmaktadır, bkz.: Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 43-44; Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku**, s. 302.

⁷⁵⁸ Açıklamalar için bkz.: Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 102.

⁷⁵⁹ Dolaylı zararların akıbetinin, mahkemenin hukukuna bağlı olacağı şeklindeki görüş için ayrıca bkz: Gahlen, **a.g.e.**, s. 227.

⁷⁶⁰ 1961 Brüksel Sözleşmesi m. 10 f. 3 uyarınca yolcunun ölümü durumunda istem yöneltebilecek kişiler; tasfiye memurları, ölen yolcunun mirasçıları ile desteğinden yoksun kalanlar (“*the personal representatives, heirs or dependants of the deceased*”) olarak kabul edilmiştir. Anılan kişilerin istem yöneltebilmeleri ayrıca mahkemenin hukukunun (“*lex fori*”) bunu mümkün kılması koşuluna bağlı kılınmıştır. 2002 Atina Sözleşmesi'nin istem yöneltebilecek kişileri saymama yolunu tercih etmesi karşısında, konunun uyuşmazlığa uygulanacak olan hukuka bağlı olduğu sonucuna varmak yerinde olacaktır.

⁷⁶¹ Yolcunun bedensel zarara uğraması sonucu ortaya çıkabilecek dolaylı zarara verilen örnek için bkz.: Algantürk Light, **Genel Şartlar**, s. 332.

bbbb. Bedensel zarara uğranılması hâlinde

Bedensel zararların kapsamı TBK m. 54'te; tedavi giderleri, kazanç kaybı, çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar ile ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplar şeklinde belirlenmiştir⁷⁶². Deniz Araçları SGŞ, sakatlık ile tedavi giderlerini sigorta güvencesinin kapsamında saymaktadır (A.3.2. ve A.3.3. maddeleri). 2002 Atina Sözleşmesi'nde yer verilen "*personal injury*" kavramının, 1999 Montreal Sözleşmesi m. 17 f. 1'de kullanılan "*bodily injury*" kavramından daha geniş bir anlama sahip olduğu kabul edilmektedir. Bu bağlamda; İngilizce'de "*mental injury*" şeklinde ifade edilen zararların da 2002 Atina Sözleşmesi kapsamına girdiği savunulmaktadır⁷⁶³. Nitekim Türk Hukuku'nda da, "bedensel zarar" kavramı hem vücut hem de ruh bütünlüğünün ihlali şeklinde anlaşılmaktadır⁷⁶⁴.

cccc. Manevi zararlar

2002 Atina Sözleşmesi, manevi zararlar bakımından açık bir düzenleme içermemektedir. Öğretide bir görüş, Sözleşme'nin 14. maddesinin yorumu sonucunda manevi zararların Sözleşme'nin kapsamı dışında kaldığını savunmaktadır⁷⁶⁵. Diğer bir

⁷⁶² Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 93 vd.; Eren, **a.g.e.**, s. 745 vd.

⁷⁶³ Açıklamalar için bkz.: Soyer, **Boundaries of Athens Convention**, s. 193-194; Testa, **a.g.e.**, s. 147; Berndt Kröger, "Passengers Carried by Sea – Should They Be Granted the Same Rights as Airline Passengers?", CMI, **CMI Yearbook 2001**, s. 248-249. Her iki ibarenin farklı Devletler'deki mahkemeler tarafından farklı şekillerde yorumlanmasına bağlı olarak, alacaklıların istem yöneltecekleri mahkemeleri seçme yoluna gidebilecekleri yönünde bkz.: Martínez Gutiérrez, **Limitation of Liability**, s. 131, dn. 137.

⁷⁶⁴ Bkz.: Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 94; Eren, **a.g.e.**, s. 744; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **a.g.e.**, s. 603. Ruh bütünlüğünün ihlaline verilen örnekler için bkz.: Eren, **a.g.e.**, s. 745. İngiliz Hukuku'nda da ruh sağlığında ortaya çıkan bozukluklar bedensel bütünlüğün ihlali kapsamında değerlendirilmektedir, bkz.: Burcu G. Özcan Büyüktanır, "Bedensel Bütünlüğün İhlali Nedeniyle Ortaya Çıkan Maddi ve Manevi Zararların İngiliz Hukukuna Göre Tazmini", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 66, Sayı: 1, 2017, s. 69.

⁷⁶⁵ Görüş için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 197. Yazar, Sözleşme hükümlerine dayanmayan istemleri engelleyen m. 14'e dayanmaktadır. Manevi zararların Sözleşme'de sayılmaması nedeniyle ilgili hüküm uyarınca manevi tazminat istemlerinin ileri sürülemeyeceği kanaatindedir, bkz.: **A.g.e.** 1999 Montreal Sözleşmesi'ndeki "*personal injury*" ibaresinin manevi zararları kapsamayacağı yönünde bkz.: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 459-460. 1999 Montreal Sözleşmesi'nin uygulama alanı bulduğu ölüm veya bedensel zararların kapsamına manevi zararların da girdiği yönünde bkz.: Nurdan Orbay Ortaç, "1999 Tarihli Montreal Sözleşmesi Kapsamında Manevi Tazminata Hükmedilip Hükmedilemeyeceği Meselesi", **Hava Hukuku Sempozyumu – 15 Aralık 2016 – Hacettepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi**, Ankara: Adalet Yayınevi, 2017, s. 30-31; 1929 Varşova Sözleşmesi m. 17'de yer verilen "*wounding of a passenger or any other bodily injury*" ibaresi hakkında aynı görüşte bkz.: H. Murat Demirkıran, "Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat", **Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan**, Cilt I, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007, s. 907.

görüŖ; cezalandırıcı veya caydırıcı nitelikteki tazminat haricinde kalması koŖuluyla (m. 3 f. 5 b. (d)) tüm zararların Sözleşme hükümleri uyarınca tazmin edilebileceğini belirtmektedir⁷⁶⁶. Üçüncü bir görüşe göre ise, tazmin edilecek zararın ekonomik zarar dışındaki zarar kalemlerini kapsayıp kapsamayacağı hakkında ulusal hukuk kurallarına başvurulması gerektiği ifade edilmektedir⁷⁶⁷.

2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmaları, manevi zararların Sözleşme'nin kapsamına girip girmeyeceği konusunda yol göstericidir. Hazırlık çalışmaları sırasında ICS tarafından söz konusu zararlar hakkında bir öneri getirilmiştir⁷⁶⁸. Cezalandırıcı veya caydırıcı nitelikteki tazminatın m. 3 f. 5'te kapsam dışında bırakılması, öneride yer alan hususlardan birisidir. Öneride yer verilen manevi zararlar hakkındaki hüküm ise, f. 5'e bedensel zararlar hakkında bir bendin eklenmesi şeklindedir⁷⁶⁹. İlgili hükümde; “*personal injury*” shall not include purely emotional distress in the absence of any physical injury.” denilmekteydi. Delegasyonlar arasında çoğunluk, söz konusu zararların Sözleşme kapsamında kalması gerektiğini savunmuştur. Bu nedenle IMO Hukuk Komitesi de hükmün Taslak'a eklenmemesi yönünde hareket etmiştir⁷⁷⁰. Cezalandırıcı veya caydırıcı nitelikteki tazminatın “zarar” olarak sayılmamasına yönelik öneri ise kabul edilmiş ve hüküm m. 3 f. 5'e dâhil edilmiştir⁷⁷¹. Verilen bilgiler ışığında, Sözleşme hükümlerine dayanan istemlerin manevi zararları kapsayabileceği sonucuna varılacaktır.

⁷⁶⁶ Görüş için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 112-113. Yazar ayrıca Türk Hukuku'nda manevi tazminatın cezalandırıcı veya caydırıcı nitelikteki tazminat şeklinde kabul edilmediğini vurgulamaktadır. Buna bağlı olarak; yazar tarafından, manevi zararların Sözleşme'ye Türk Hukuku'nun uygulanması olasılığında dikkate alınabileceği sonucuna varılmıştır, bkz.: **A.g.e.**, s. 114. Manevi zararların TTK'daki hükümlerin kapsamına girdiği yönünde bkz.: Cicim, **a.g.e.**, s. 535.

⁷⁶⁷ Görüş için bkz.: Røsæg, **News under the Athens Sun**, s. 172.

⁷⁶⁸ Öneri metni için bkz.: IMO, **LEG 83/4/6**, s. 5.

⁷⁶⁹ Alınan karar için bkz.: **A.g.e.**

⁷⁷⁰ Bkz.: IMO, **LEG 83/14**, s. 9. Komite aynı zamanda 1974 Atina Sözleşmesi kapsamına da giren bu zararların, yöneltilen istemlerin başını çektiğini ve birçok hukuk sisteminde kabul edildiğini vurgulamıştır, bkz.: **A.g.e.**

⁷⁷¹ **A.g.e.**

Türk Hukuku'na bakıldığında; ölüm veya bedensel zarara dayalı manevi tazminat istemleri, TBK m. 56'nın⁷⁷² kapsamına girmektedir⁷⁷³. Manevi zarara uğranılması ile ifade edilen, bedensel bütünlüğün ihlal edilmesi sonucunda çekilen acı ve üzüntüdür⁷⁷⁴. Ancak söz konusu maddeye göre; hukuka aykırı fiilin ölüme veya bedensel zarara yol açmasına bağlı olarak manevi tazminat talebinde bulunabilecek kişiler farklılık göstermektedir. İstem sahipleri; ölüm hâlinde ölenin yakınları, ağır bedensel zararlarda ise zarara uğrayan kişi olabilmektedir⁷⁷⁵. Görüldüğü üzere, ölen veya bedensel zarara uğrayan kişiler haricindeki kişilerin manevi zararının tazmini, yalnızca ölüm ile ağır bedensel zarar hâllerinde mümkün olmaktadır⁷⁷⁶.

ccc. Kusurun etkisi

aaaa. Taşıyanın, fiilî taşıyanın ve bunların adamlarının kusuru

aaaaa. Genel olarak

2002 Atina Sözleşmesi uyarınca sorumluluğu öngörülen kişiler bakımından bu kişilerin kusuru, bazı hâllerde sorumluluğun doğmasına etki etmektedir. Gemi kazalarında taşıyanın kusurunun bulunması, kendisinin 250.000 ÖÇH'lik sınırın üzerindeki ölüm veya bedensel zararlardan da sorumlu tutulmasına yol açmaktadır (m. 3 f. 1 c. 2). Fiilî taşıyanın kusuru aynı zararlarda kendi sorumluluğunu doğurduğu gibi (m. 4. f. 1 c. 2), taşıyanın da söz konusu zararlardan fiilî taşıyan ile birlikte müteselsilen sorumlu tutulmasını gündeme getirmektedir (m. 4 f. 2 ve f. 4). Taşıyan ve fiilî taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sıradaki kusurları da taşıyan bakımından

⁷⁷² TBK m. 56 hükmü şu şekildedir: “*Hâkim, bir kimsenin bedensel bütünlüğünün zedelenmesi durumunda, olayın özelliklerini göz önünde tutarak, zarar görene uygun bir miktar paranın manevi tazminat olarak ödenmesine karar verebilir.*” (f. 1). “*Ağır bedensel zarar veya ölüm hâlinde, zarar görenin veya ölenin yakınlarına da manevi tazminat olarak uygun bir miktar paranın ödenmesine karar verilebilir.*” (f. 2).

⁷⁷³ TBK'da manevi tazminatın düzenlendiği diğer hüküm, m. 58'dir. Ancak ilgili hüküm, kişilik hakkının ihlaline ilişkindir. Konu hakkında bkz.: Eren, **a.g.e.**, s. 780 vd. Bu nedenle 2002 Atina Sözleşmesi'nden doğan manevi tazminat taleplerinin kapsamı dışında kalmaktadır.

⁷⁷⁴ Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 284; H. Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 236. İngiliz Hukuku'nda, bedensel bütünlüğün ihlalinde uğranılan manevi zararın (“*non-pecuniary loss*”) tazmini hakkında bilgi için bkz.: Özcan Büyüktanır, **a.g.e.**, s. 66-69.

⁷⁷⁵ Eren, **a.g.e.**, s. 790; Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 285-286.; H. Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 234 vd. Manevi tazminat taleplerinin mirasçılara geçip geçmeyeceği meselesi tartışmalıdır. Konu hakkında bkz.: Eren, **a.g.e.**, s. 787-789.

⁷⁷⁶ Deniz Araçları SGŞ'de manevi zararların düzenlenmemesinin eleştirisi için bkz.: Algantürk Light, **Genel Şartlar**, s. 326.

aynı sonucu doğurmaktadır (m. 3 f. 5 b. (b); m. 4 f. 2). Bunun yanında fiilî taşıyanın adamlarının kusuru, fiilî taşıyanın m. 4 f. 1 c. 2 uyarınca dikkate alınacak olan m. 3 f. 5 b. (b) uyarınca kendi adamlarının fiillerinden taşıyan gibi sorumlu tutulmasına neden olmaktadır.

Yukarıdaki açıklamalara ek olarak; sorumluluğu doğan kişinin ortaya çıkan zararda hangi derecede kusurlu bulunduğu, bu kişinin sorumluluğunun sınırlandırılması bakımından önem taşımaktadır⁷⁷⁷. Nitekim; aşağıda⁷⁷⁸ belirtileceği üzere, bu olasılıkta sigortacının sigorta tazminatını ödeme yükümlülüğü de ortadan kalkmaktadır (mükerrer m. 4 f. 10).

bbbb. Kast ve pervasızca hareket

2002 Atina Sözleşmesi'nde sorumluluğu öngörülen taşıyan ile fiilî taşıyanın⁷⁷⁹ sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağı hâller özel bir düzenlemede yer almaktadır (m. 13)⁷⁸⁰. 1974 Atina Sözleşmesi'nde kaleme alınan düzenleme 2002 Atina Sözleşmesi'nde aynen korunmuştur⁷⁸¹. Hükme göre “[z]arara, böyle bir zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi olasılığının bilinci ile işlenmiş bir fiilin sebep olduğu ispat edilen taşıyan” sorumluluk sınırından yararlanamamaktadır (f. 1)⁷⁸². Sorumlulukları Sözleşme hükümlerine tabi olmamasına rağmen m. 11 uyarınca sorumluluk sınırlarından yararlanan taşıyan ile fiilî taşıyanın adamları da aynı koşullar altında bu haktan yararlanamamaktadır (f. 2). Maddenin her iki fıkrasında; sorumluluk sınırının ortadan kalkması, yalnızca fiili işleyen kişiler bakımından ele alınmaktadır. Diğer bir ifadeyle; taşıyanın veya fiilî taşıyanın, adamlarının fiilleri dolayısıyla sorumluluk

⁷⁷⁷ Sorumluluğun sınırlandırılması, bir alt başlıkta yer verilen kast ve pervasızca hareket ile ilgili kısımda açıklanacaktır.

⁷⁷⁸ Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.D.3.b.aa.

⁷⁷⁹ Fiilî taşıyan ilgili hükme m. 4 f. 1 c. 2 uyarınca tabi olmaktadır. Aynı görüşte bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 272.

⁷⁸⁰ Aynı kural 1978 Hamburg Kuralları m. 8'de ve buradan aktarılan TTK m. 1267'de de yer almaktadır.

⁷⁸¹ Düzenleme 1961 Brüksel Sözleşmesi'nde de yer almaktadır (m. 7 f. 1 ve f. 3).

⁷⁸² Hükümün İngilizce dilindeki hâli şu şekildedir: “*The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability (...) if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.*” Öğreti tarafından yapılan çeviri için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 297. TTK m. 1267 f. 1 ile 1974 Atina Sözleşmesi m. 13'ün resmî çevirisi de aynı ifadelerle yer vermektedir, bkz.: TBMM, **1/470 sayılı Kanun Tasarısı**. Hükümün uygulanması hâlinde yolcu taşıma sözleşmesindeki muafiyet kayıtlarının da geçerliklerini kaybedeceği yönünde bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 195; Can, **a.g.e.**, s. 136, dn. 113; Önder, **Taşıyanın Sorumluluk Sınırı**, s. 233-234.

sınırından yararlanıp yararlanamayacağı açık değildir. Konu hakkında ileri sürülen ilk görüş, 2002 Atina Sözleşmesi'nin 1955 Lahey Protokolü'nden farklı bir şekilde kaleme alınmasından hareketle soruya olumlu yanıt vermektedir⁷⁸³. Aksi görüşteki *Berlingieri* ise, 2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 5 b. (b) hükmünü⁷⁸⁴ ve taşıyanın bir tüzel kişi olma olasılığını gerekçe olarak göstermekte, taşıyanın adamlarının kastı veya pervasızca hareketi bulunması olasılığında taşıyanın da sorumluluk sınırından yararlanmaması gerektiğini savunmaktadır⁷⁸⁵.

Sözleşme'nin 13. maddesinde öngörülen yaptırım, kusurun iki derecesi bakımından ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki kasttır⁷⁸⁶. Türk Hukuku'nda kusurun bir derecesi olan kast, “failin hukuka aykırı sonucu bilerek istemesini” ifade etmektedir⁷⁸⁷. 13. maddede sayılan ve İngilizce’de “*wilful misconduct*” şeklinde ifade edilen diğer kusur derecesi, Milletlerarası Sözleşmeler arasında ilk kez hava taşımaları hakkındaki düzenlemelerde yer bulmuştur⁷⁸⁸. 2002 Atina Sözleşmesi m. 13, doğrudan “*wilful misconduct*” terimini kullanmak yerine, zarara “pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi olasılığının bilinci ile işlenmiş bir fiilin sebebiyet vermesinden” bahsederek kavramın tanımını vermektedir⁷⁸⁹. Terimin ulusal hukuk bağlamında asıl kaynağını İngiliz Hukuku teşkil etmektedir⁷⁹⁰. Türk Hukuku'nda, söz konusu kusur derecesine karşılık gelen bir kavram bulunmamaktadır⁷⁹¹. Buna bağlı

⁷⁸³ 1955 Lahey Protokolü, taşıyıcının kendi adamlarının fiillerinden dolayı sorumluluk sınırından yararlanamayacağını öngörmektedir. Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Damar, **Wilful Misconduct (kitap)**, s. 153-154; Damar, **Carrier's Liability**, s. 163; Taşkın, **a.g.e.**, s. 183-184; Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 33-34 ve s. 106. Aynı şekilde kaleme alınan 1978 Hamburg Kuralları m. 8 hakkında aynı yönde bkz.: Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 174.

⁷⁸⁴ Hükümde ““*taşıyanın kusuru*”, *taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sıradaki kusurlarını da içerir.*” denilmektedir.

⁷⁸⁵ Açıklamalar için bkz.: *Berlingieri*, **Athens Convention**, s. 273.

⁷⁸⁶ İlgili hükümde kullanılan “zarara sebep olmak kastı” ibaresinin doğrudan kast (“*dolus directus*”) ile dolaylı kastı (“*dolus eventualis*”) bir arada kapsadığı yönünde bkz.: Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, 171; Sözer, **Hava Yolu Taşımalarında Yolcunun Ölümü veya Yaralanması**, s. 797. Kast kavramının yorumlanması konusunda bir tartışmanın yaşanmayacağı yönünde bkz.: Çağa, **Yeni Gelişmeler**, s. 301. Doğrudan ve dolaylı kast kavramları hakkında bilgi için bkz.: Tandoğan, **Mes'uliyet Hukuku**, s. 47 vd.

⁷⁸⁷ Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 56; Eren, **a.g.e.**, s. 574; Tandoğan, **Mes'uliyet Hukuku**, s. 46; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **a.g.e.**, s. 493.

⁷⁸⁸ Milletlerarası Sözleşmeler arasında bu terime ilk kez 1929 Varşova Sözleşmesi'nde yer verilmiştir. Damar, **Wilful Misconduct (makale)**, s. 380; Çağa, **Yeni Gelişmeler**, s. 299.

⁷⁸⁹ “*Wilful misconduct*” denilmesi yerine anılan kusur derecesinin tanımlanması yolu daha önce 1955 Lahey Protokolü'nde izlenmiştir. Nitekim 1929 Varşova Sözleşmesi m. 25 f. 1, “*wilful misconduct*” ibaresine yer verirken; Protokol'ün kabul edilmesi ile söz konusu ibare yerini 2002 Atina Sözleşmesi m. 13'te de yer bulan ibareye bırakmıştır (1955 Lahey Protokolü m. XIII).

⁷⁹⁰ Terimin İngiliz Hukuku'nda ortaya çıkışı 1906 tarihli *Marine Insurance Act*'in (“1906 MIA”) kabul edilmesiyle gerçekleşmiştir. Soyer, **Sundry Considerations**, s. 528-529; Damar, **Wilful Misconduct (kitap)**, s. 27.

⁷⁹¹ Damar, **Wilful Misconduct (makale)**, s. 379 ve s. 393; Damar, **Carrier's Liability**, s. 163; Tahir Çağa, “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair” , **Ticaret Hukuku ve Yargıtay**

olarak kavramın Türkçe dilindeki karşılığı (çalışmada kısaca “pervasızca hareket” olarak ifade edilecektir)⁷⁹² ile Türk Hukuku bakımından ne şekilde ele alınacağı konusunda öğretilerde çeşitli görüşler ileri sürülmektedir⁷⁹³. Ancak TTK m. 1267 hükmünün bile 2002 Atina Sözleşmesi m. 13 hükmünü tekrarladığı hesaba katıldığında⁷⁹⁴, kavramın Türk Hukuku’nda kabul edilen kusur derecelerinden bağımsız bir şekilde değerlendirilmesi yerinde olacaktır⁷⁹⁵.

Sorumluluk sınırının pervasızca hareketin bulunması gerekçesiyle ortadan kalkması için, zarara neden olan fiilin iki koşulu taşınması gerekmektedir. Bunlardan ilki, fiilin bir “pervasızca davranış” (“*recklessness*”) şeklinde gerçekleşmesidir⁷⁹⁶.

Kararları Sempozyumu V, Bildiriler - Tartışmalar – 25-26 Mart 1988, Ankara: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1988, s. 202. Bu nedenle Türkiye’nin taraf olduğu Milletlerarası Sözleşmeler’de ilgili ibarenin çevirisi farklı şekillerde ortaya çıkmaktadır. Konu hakkında bkz.: Damar, **Wilful Misconduct (makale)**, s. 391-393.

⁷⁹² 1929 Varşova Sözleşmesi’nin 25. maddesinin Fransızca metninde “*dol*” ve “*faute équivalente au dol*” terimleri yer almaktadır. Nitekim Sözleşme Fransızca dilinde hazırlanmış ve her iki terimin İngilizce’ye çevirisi, yaşanan tartışmaların sonunda İngiliz temsilciden gelen öneri üzerine “*wilful misconduct*” şeklinde yapılmıştır. Giuseppe Guerri, “Wilful Misconduct in the Warsaw Convention Misconduct In The Warsaw Convention: A Stumbling Block?”, **Mcgill Law Journal**, Volume: 6, Issue7: 4, 1960, s. 272. “*Dol*” kavramının Türkçe karşılığı “kasttır”. Damar, **Wilful Misconduct (makale)**, s. 381. Türk öğretisinde bu yüzden pervasızca hareket, “*faute équivalente au dolün*” çevirisi şeklinde ifade edilebilmektedir. Kavramın “kasta eşdeğer kusur” veya “kasta eşit tutulan kusur” olarak belirtildiği eser için bkz.: Yetiş Şanlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 91 vd.

⁷⁹³ Kıta Avrupası Hukuk Sistemi’nde kabul edilen kusur dereceleri bağlamında; pervasızca hareket kavramının incelenmesinde kast dışında kalan ağır ihmal (“*culpa lata*”), hafif ihmal (“*culpa levis*”) ile bilinçli ihmal ayrımı dikkate alınmaktadır. Pervasızca hareketin bilinçli ihmal ile ağır ihmale karşılık geldiği yönünde bkz.: Sözer, **Yolcunun Ölümü veya Yaralanması**, s. 798. 1974 Atina Sözleşmesi çerçevesinde, kavramın “ağır ihmal” şeklinde anlaşılması gerektiği yönünde bkz.: Can, **a.g.e.**, s. 541. Aynı Sözleşme bakımından kavramın ağır kusur şeklinde anlaşılması gerektiği yönünde bkz.: Kender, **1974 Atina Sözleşmesi ve Sigorta**, s. 118-119, dn. 18. 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10’da, m. 13’teki ifadenin aksine yalnızca “*wilful misconduct*” terimi yer almaktadır. Anılan terim, Sözleşme’nin Fransızca metninde “*faute intentionnelle*” şeklinde kaleme alınmıştır. Berlingieri, **Athens Convention**, s. 280.

⁷⁹⁴ Pervasızca hareket sonucunda sorumluluk sınırının ortadan kalkmasını düzenleyen TTK’daki diğer hükümler de bu kusur derecesini m. 1267’deki gibi ifade etmektedir. Anılan hükümler; navlun sözleşmeleri hakkındaki m. 1187 ile TTK’nın Taşıma İşleri Kitabı’nda bulunan m. 886 ve m. 887’dir. TTK’daki her dört maddenin gerekçeleri, kalan üç maddeye göndermede bulunarak anılan kusur derecesinin yorumu bakımından birliğin sağlanmasının amaçlandığını belirtmektedir.

⁷⁹⁵ Deniz Ticareti Hukuku’nda “*wilful misconduct*” kavramını ortaya koyabilmek adına hava hukuku öğretisinin ve bu alanda verilmiş yargı kararlarının incelenmesi gerektiğini ifade eden görüş için bkz.: Çağa, **Yeni Gelişmeler**, s. 302. Yazar; Kender’in tebliği sonrasındaki tartışmalar bölümünde, Türk Hukuku’ndaki kusur derecelerinin göz önünde tutulmaması gerektiğine dair görüşünü tekrar etmiştir, bkz.: Kender, **1974 Atina Sözleşmesi ve Sigorta, Tartışmalar**, s. 123-134. Aynı görüşte bkz.: Damar, **Wilful Misconduct (makale)**, s. 393; Yetiş Şanlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 94; Burak Adıgüzel, “Yargıtay Kararlarında CMR m. 29’daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması” (“Kasta Eşdeğer Kusur”), **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIV, Bildiriler - Tartışmalar - 10 - 11 Aralık 2010**, Ankara: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 2012, s. 358-359 ve s. 372-373. Pervasızca hareketin Kıta Avrupası Hukuk Sistemi’ndeki kusur dereceleri ile olan farkları hakkında bkz.: Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 172-173.

⁷⁹⁶ Bu unsur Türkçe’ye “cüretkerâne bir davranış” şeklinde de tercüme edilmektedir, bkz.: Çağa, **Yeni Gelişmeler**, s. 301.

Kavram, “bilinçli olarak makul olmayan bir ölçüde risk alma” olarak ifade edilmektedir⁷⁹⁷. Hava taşıma hukukunda; davranışın objektif olarak mı yoksa sübjektif olarak mı değerlendirileceği konusunda görüş birliği bulunmamaktadır. Pervasızca hareketin ikinci koşulu göz önünde tutularak, söz konusu davranış objektif olarak değerlendirdiği gibi⁷⁹⁸; 1955 Lahey Protokolü’nün hazırlık çalışmaları esas alınarak ilgili koşulun sübjektif bir kıstas öngördüğü de savunulmaktadır⁷⁹⁹.

Aranan ikinci koşul, fiilin “zararın meydana gelme olasılığının bilinci ile işlenmiş” olmasıdır. Bahsi geçen bilincin, somut olayda ortaya çıkan zarara ilişkin olması gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle, herhangi bir zararın ortaya çıkmasının değil, pervasızca davranış sonucu doğan zararın (“*such damage*”) ortaya çıkabileceğinin bilincinde olunması gerekmektedir⁸⁰⁰. Ayrıca burada zararın gerçekleşmesi fail tarafından amaçlanmamakta, buna karşılık gerçekleşen fiilin ne gibi sonuçlar doğurabileceği öngörülmektedir⁸⁰¹. Diğer taraftan, sonucun yüksek bir olasılıkla doğacağı⁸⁰² bilincinde olunması gerektiği kabul edilmektedir⁸⁰³. Bu nedenle söz

⁷⁹⁷ Damar, **Wilful Misconduct (kitap)**, s. 86. *Wilful misconduct* kavramındaki “*wilful*” ifadesi de, kastı ifade etmek üzere kullanılan “*intentionally*” ifadesinden ayrılmaktadır. Adıgüzel, **Kasta Eşdeğer Kusur**, s. 356.

⁷⁹⁸ İfade edilen görüşe göre davranışın niteliği objektif, zararın gerçekleşme olasılığının bilincinde olunması ise sübjektif unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Açıklamalar için bkz.: Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 96. Pervasızca davranışın, basiretli (“*prudent*”) bir kişiden beklenen özen yükümlülüğüne göre belirleneceği yönünde bkz.: Juan E. Acosta, “Wilful Misconduct under the Warsaw Convention: Recent Trends and Developments”, **University of Miami Law Review**, Volume: XIX, 1965, s. 589-590. Türk Hukuku’nda, pervasızca davranmanın ağır ihmale denk geldiği yönünde bkz.: Sözer, **Hava Yolu Taşımalarında Yolcunun Ölümü veya Yaralanması**, s. 798.

⁷⁹⁹ Açıklamalar için bkz.: Damar, **Wilful Misconduct (kitap)**, s. 87-89; Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 85-86; Kırman, **a.g.e.**, s. 157-163.

⁸⁰⁰ Damar, **Wilful Misconduct (kitap)**, s. 155; Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 106; Tsimplis, **a.g.e.**, s. 142. Bu açıdan 2002 Atina Sözleşmesi hükmü, 1978 Hamburg Kuralları m. 8 ile örtüşmektedir. 1955 Lahey Protokolü m. XIII’te ise bu şekilde bir vurgu yapılmamaktadır. Ne var ki kullanılan ibare eleştiri ile karşılaşmıştır. Öğreti tarafından verilen örnek, yolcunun ayağının kayması sonucu sağ bacağını kırmasıdır. Bu durumda taşıyanın, zeminin kaygan olması nedeniyle yolcunun sağ bacağını kıracağını öngörmesi değil, bir zararın ortaya çıkacağını öngörmesi gerekeceği ifade edilmektedir, bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 273.

⁸⁰¹ Damar, **Wilful Misconduct (kitap)**, s. 90. Ortaya çıkan zararın öngörülmesine rağmen, daha büyük bir zararın engellenmesi amacıyla riskin göze alınması durumunda m. 13’ün ne şekilde uygulanacağı sorgulanmaktadır. Öte yandan, birlikte kusurun değerlendirilip değerlendirilmeyeceği de açık değildir. Açıklamalar için bkz.: Tsimplis, **a.g.e.**, s. 142-143.

⁸⁰² Burada ifade edilen; yalnızca sonucun gerçekleşme olasılığı (“*possibility*”) değil, sonucun büyük bir olasılıkla gerçekleşeceğinin (“*probability*”) öngörülmesidir. **A.g.e.**, s. 92-93; Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 85. Zarar olasılığının hiçe sayılmasının, hakkın kaybı için yeterli olmayacağı yönünde bkz.: Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 172.

⁸⁰³ Damar, **Wilful Misconduct (kitap)**, s. 92; Clarke, **a.g.e.**, s. 143; Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 106.

konusu koşulun sağlanması için, zararın gerçekleşme olasılığının gerçekleşmeme olasılığından daha yüksek olması aranacağı ifade edilmektedir⁸⁰⁴.

ccccc. Birlikte kusur

2002 Atina Sözleşmesi'nin 6. maddesi, zararın ortaya çıkmasında yolcunun tam veya kısmen kusurlu olması durumunda, taşıyana mahkemenin hukukuna (“*lex fori*”) göre sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulma olanağı tanımaktadır⁸⁰⁵. Hüküm mahkemeye takdir yetkisi tanıdığından, yolcunun birlikte kusurunun bulunması hâlinde dâhi taşıyanın tümüyle sorumlu tutulabileceği öğretisi tarafından kabul edilmektedir⁸⁰⁶. Anılan düzenlemenin yalnızca bir ispat yükü kuralı öngördüğü, sorumluluğun ortadan kalkmasının ise yalnızca *lex fori* kurallarına tabi olduğu da düzenleme hakkında yapılan bir diğer yorumdur⁸⁰⁷.

TTK'ya aktarılan düzenlemede söz konusu yetki, uyuşmazlığa bakan mahkemeye verilmektedir (m. 1261)⁸⁰⁸. Böylece Sözleşme'ye göre Türk Hukuku'nu uygulayacak olan Türk mahkemelerinin başvuracakları hüküm TTK m. 1261 olacaktır. Bu bağlamda TBK m. 52 f. 1⁸⁰⁹ hükmünün uygulanması söz konusu olmayacaktır⁸¹⁰. Taşıyan haricinde, fiilî taşıyanın ve taşıyan ile fiilî taşıyanın

⁸⁰⁴ Damar, **Wilful Misconduct (kitap)**, s. 93; Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 94; Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 172, dn. 476.

⁸⁰⁵ Buna ek olarak; 2002 Atina Sözleşmesi'nde taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen m. 3, taşıyanın m. 6 uyarınca sahip olduğu birlikte kusur savunmasında bulunma hakkını saklı tutmaktadır (f. 7).

⁸⁰⁶ Açıklamalar için bkz: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 186-187. Mahkemenin takdir yetkisine sahip olduğu, Sözleşme'deki “*the court (...) may (...) exonerate*” ibaresinden anlaşılmaktadır. Nitekim 1999 Montreal Sözleşmesi m. 50'de kullanılan “*the carrier shall be wholly or partly exonerated*” ibaresi ile ortaya çıkan farklılık ICS tarafından da bu şekilde yorumlanmıştır, bkz.: IMO, **LEG 83/4/6**, s. 3.

⁸⁰⁷ Görüş için bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 267.

⁸⁰⁸ TTK m. 1261'de “*Contributory fault*” başlığının karşılığı olarak “birlikte kusur” ibaresi kullanılmıştır. Diğer taraftan 2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 7'deki “*contributory negligence*” ibaresi TTK m. 1256 f. 8'de ve 2002 Protokolü'nün resmî çevirisinde “ortak kusur” şeklinde yer almaktadır. Resmî çeviri için bkz.: TBMM, **1/470 sayılı Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporu**, s. 29. 2002 Protokolü ile getirilen ve 6. maddeye doğrudan atıfta bulunan m. 3 f. 7 ile 1974 Atina Sözleşmesi'nden aktarılan m. 6'nın başlığı arasında terim birliğinin hem Sözleşme'de hem de TTK'da sağlanmadığı görülmektedir.

⁸⁰⁹ “*Zarar gören, zararı doğuran file razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise hâkim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir.*”

⁸¹⁰ Sözleşme'de yer verilen, taşıyana ve fiilî taşıyana yöneltilen istemlerin yalnızca Sözleşme hükümleri uyarınca yöneltilebileceğini öngören m. 14, TTK m. 1268'e aktarılmıştır. Böylece Türk Hukuku'nda, deniz yolu ile yolcu taşıması sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda birlikte kusurun değerlendirilmesi yalnızca TTK m. 1261 hükmüne göre yapılacaktır. TBK m. 51 f. 1'de zarar görenin kusuru olmaksızın zararın doğmasına ya da artmasına etki etmesi, tazminatın düşürülmesini olanaklı kılmaktayken, TTK m. 1261 uyarınca bu mümkün olmamaktadır. Açıklamalar için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**,

adamlarının sorumlulukları hakkında da yolcunun birlikte kusuru ileri sürülebilecektir⁸¹¹. Fiilî taşıyanın Sözleşme hükümlerinden yararlanabileceğine ilişkin m. 4 f. 2 hükmü, fiilî taşıyanın birlikte kusur savunmasını ileri sürmesini olanaklı hâle getirmektedir. Ayrıca Sözleşme'nin 11. maddesi uyarınca, taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamları da taşıyana tanınan sorumluluktan kurtulma hâllerini ileri sürebilmektedir⁸¹².

İlgili düzenlemenin, taşıyanın kusursuz sorumlu tutulduğu gemi kazaları bakımından uygulama alanı bulup bulamayacağı açık değildir. Zira yolcunun ölümü veya bedensel zararı ile sonuçlanan gemi kazalarında; zararın 250.000 ÖÇH'yi aşp aşmadığına bağlı olarak, taşıyan kusursuz sorumlu tutulmakta veya kusurunun bulunmadığını ispat yükü altında olmaktadır⁸¹³. Buna ek olarak; m. 6 hükmünün m. 3 f. 1'deki kusursuz sorumluluk bakımından uygulama alanı bulamayacağı da öğreti tarafından ileri sürülmektedir⁸¹⁴. Ne var ki IMO Hukuk Komitesi hükmün kusursuz sorumluluk hâllerinde dâhi uygulanacağını 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmaları esnasında ifade etmiştir⁸¹⁵. Türk öğretisinde de; zarar görenin kusurunun, tehlike sorumluluğu esas uyarınca sorumluluğu doğan kişinin ödeyeceği tazminat miktarında indirime yol açabileceği kabul edilmektedir⁸¹⁶. Böylece; IMO Hukuk Komitesi'nin yorumu, Türk Hukuku bakımından da geçerli olmaktadır.

s. 155-156. Sözleşme'nin 6. maddesi de bu doğrultuda yorumlanacak ve yolcunun kusurunun bulunduğu hâller ile sınırlı olarak uygulanacaktır. Söz gelimi Japonya, yalnızca yolcunun sağlık durumunun neden olduğu ölüm veya bedensel zararların nedensellik bağımlı kesen bir hâl olarak kabul edilmesini önermiş, ancak önerilen hüküm Sözleşme metnine dâhil edilmemiştir ("*the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger resulted solely from the state of health of the passenger*"). Öneri için bkz.: IMO, **LEG 81/5/5**, s. 2.

⁸¹¹ Can, **Yolcu Taşıma**, s. 129.

⁸¹² Bu olanak, anılan kişilerin görevlerini yerine getirdikleri sırada zarara neden olmaları koşuluyla söz konusudur.

⁸¹³ Sözleşme'nin 6. maddesi, taşıyana ağır bir ispat yükü yüklediği gerekçesiyle eleştirilmektedir. Bu bağlamda; zorluğun özellikle yolcunun denize düşmesi sonucu ortaya çıkan zararlarda söz konusu olacağı ileri sürülmektedir, bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 126.

⁸¹⁴ Görüş için bkz.: **A.g.e.**, s. 136 ve s. 182.

⁸¹⁵ Komite'nin açıklaması için bkz.: IMO, **LEG 83/14**, s. 9. Hükmün bütün sorumluluk hâlleri bakımından uygulanacağını açık bir şekilde öngörülmesi, ICS tarafından önerilmiştir. Ancak Komite bunun gerekli olmadığı kanaatine varmıştır, bkz.: **A.g.e.** ICS'nin getirdiği öneri, yolcunun kusurunun m. 3 f. 1'de sayılan hâllere eklenmesi şeklindedir. Öneri için bkz.: IMO, **LEG/83/4/6**, Provision of Financial Security, Amendments to the Athens Convention, Submitted by the International Chamber of Shipping (ICS), 11 September 2001, s. 3. ICCL tarafından da, söz konusu savunmanın kusursuz sorumluluk hâllerinde ileri sürülebilmesi gerektiği belirtilmiştir. Aynı konuyu düzenleyen 1999 Montreal Sözleşmesi m. 20'nin, bu hususu açık hükümle düzenlediği vurgulanmıştır, bkz.: IMO, **LEG 83/4/5**, Provision of Financial Security, Consolidated text of the Athens Convention and prospective protocol, Submitted by the International Council of Cruise Lines (ICCL), 11 September 2001, s. 4.

⁸¹⁶ Bkz.: Saraç, **a.g.e.**, s. 136; Haluk N. Nomer, **Haksız Fiil Sorumluluğunda Maddî Tazminatın Belirlenmesi ("Maddî Tazminat")**, İstanbul: Beta Basım Yayın, 1996, s. 99; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **a.g.e.**, s. 596; Başak Baysal, **Zarar Görenin Kusuru (Müterafik Kusur)**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012, s. 248-251. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (Resmî Gazete

Deniz Araçları SGK'de, “[k]azanın oluşumunda zarar görenin kusuru var ise, bu kusur oranında ödenecek tazminattan indirim yapılabilir.” şeklinde bir düzenleme kaleme alınmıştır (A.4 maddesi f. 2). Genel Şartlar ayrıca yolcunun kusuru sonucu ortaya çıkan bazı zararları sigorta sözleşmesinin kapsamı dışında kalan hâller arasında saymaktadır. Sayılan hâller arasında; “[t]ehlikede bulunan şahıs ve malları kurtarmak hali hariç, yolcunun kendisini bile bile ağır tehlikeye maruz bırakacak hareketlerde bulunması⁸¹⁷” yer almaktadır (A.5 maddesi b. (g)).

ddd. Nedensellik bağı ve ispat yükü

aaaa. Gemi kazalarında

Yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması ile sonuçlanan gemi kazalarında, istem sahibinin yalnızca zararı doğuran kazanın taşıma süresi içinde⁸¹⁸ meydana geldiğini ve zararın miktarını ispatlaması yeterlidir (m. 3 f. 6 c. 2)⁸¹⁹. Sözleşme’de açık bir düzenleme yer almamakla beraber, zarara neden olan kazanın bir “gemi kazası” olduğunu da kural olarak istem sahibinin ispatlayacağı kabul edilmektedir⁸²⁰. Gemi kazasının yanında zararın ortaya çıkışını etkileyen başka

Tarihi: 13/10/1983, Sayısı: 18195) m. 86 f. 1’de benzer bir hüküm öngörülmüştür. Konu hakkında bilgi için bkz.: Eren, **a.g.e.**, s. 707; Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 205; Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop, **a.g.e.**, s. 594 vd. Ancak birlikte kusurun, failin davranışı ile zarar arasındaki nedensellik bağı kesmesi durumunda sorumluluğun tamamen ortadan kalkacağı belirtilmektedir, bkz.: Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 50 vd.; Tandoğan, **Mes’uliyet Hukuku**, s. 319; H. Nomer, **Maddi Tazminat**, s. 116 ve 194. Nitekim 2002 Atina Sözleşmesi m. 6 da sorumluluğun mahkeme tarafından ortadan kaldırılması yolunu açık bırakmaktadır. Zarar görenin davranışı ile nedensellik bağı kesmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Baysal, **a.g.e.** s. 164 vd.

⁸¹⁷ *Algantürk Light*, bu düzenlemenin Genel Şartlar’da yer almasını eleştirmekte ve yalnızca zarar görenin kusurunun dikkate alınmasını öngören A.4 maddesinin uygulanmasının tercih edilmesini savunmaktadır. Açıklamalar için bkz.: *Algantürk Light*, **Genel Şartlar**, s. 330-331.

⁸¹⁸ TTK m. 1256 f. 7 c. 2’de, “*in the course of carriage*” ibaresi “taşıma sırasında” şeklinde çevrilmiştir. Diğer taraftan taşıma süresinin kapsamını düzenleyen m. 1258’in başlığı “Taşıma süresi” şeklindedir.

⁸¹⁹ Sözleşme hükümleri uyarınca sorumluluğun doğması için ispatlanması gereken ilk husus, zararın taşıma süresi içerisinde meydana geldiğidir. Martínez Gutiérrez, **European Rules**, s. 297.

⁸²⁰ Bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 133. Ancak yazar “*Costa Concordia*” ve “*Titanic*” gibi büyük kazaların gemi kazası olarak nitelendirilmesinin kolaylığına işaret etmektedir. Bu tür kazalarda alacaklının yalnızca zarar miktarının ispatı yeterli olacaktır. **a.g.e.** Gemi kazalarında, kaza ile geminin işletilmesi arasında nedensellik bağı aranacağı ve bunun alacaklı tarafından ispatlanacağı yönünde bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 121. Gemideki arızanın alacaklı tarafından ispatlanacağı yönünde bkz.: Martínez Gutiérrez, **Limitation of Liability**, s. 123. Anılan görüşlere karşılık; taşıyanın, zararın kendi kontrolü dışında ve engellenemeyecek bir olay sonucu doğduğunu ispatlamakla yükümlü olduğu ve zarara neden olan olayın belirlenememesi durumunda taşıyanın sorumlu tutulacağı da savunulmaktadır, bkz.: Piras, **a.g.e.**, s. 631.

etkenlerin de varlığı durumunda, gemi kazası ile zarar arasında nedensellik bağının bulunması aranacaktır⁸²¹.

Zararın 250.000 ÖÇH'yi aşıp aşmaması, taşıyanın ispat yükü bakımından sonuç doğurmaktadır. Zararın bu miktarı aşma olasılığında, taşıyanın sorumluluktan kurtulması için m. 3 f. 1'deki hâllerden⁸²² birinin varlığını ispatlamak durumundadır. Zararın 250.000 ÖÇH'yi aşması hâlinde ise, taşıyan zarara sebep olan olayın kendi kusuruyla ortaya çıkmadığını ispat yükü altındadır (f. 1 son c.). Bunun yanında; bir taraf hakkında kusura ilişkin karinelerin kabul edilmesi yahut ona ispat külfetinin yüklenmesi hâlinde, bu tarafın lehine olan delillerin dikkate alınmasının engellenemeyeceği de Sözleşme'de kaleme alınmıştır (m. 3 f. 8)⁸²³. İlgili hükmün, özellikle de yolcunun birlikte kusurunun dikkate alınabileceğini öngören m. 6 bağlamında dikkate alınması olasılık dâhilindedir. Nitekim m. 6 uyarınca taşıyanın sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulması için birlikte kusurun kendisi tarafından ispatlanması gerekmektedir⁸²⁴.

Son olarak; Sözleşme uyarınca sorumluluğu öngörülen kişilerin sorumluluk sınırından yararlanamaması için de m. 13'teki şartların karşılandığının istem sahibi tarafından ispatlanması gerekmektedir⁸²⁵.

⁸²¹ Lewins, **a.g.e.**, s. 134. Yazar kusursuz sorumluluk esasının, taşıyanın lehine bazı sonuçlar doğurmaması gerektiğini belirtmektedir. Söz gelimi; bir gemi kazası yaşanması durumunda, aldığı uyku ilacı ya da alkol nedeniyle yolcunun gemiyi terk edememesi olasılıklarında zarara gemi kazasının neden olduğunun kabul edilmesi gerektiğini savunmaktadır, bkz.: **A.g.e.**

⁸²² Sayılan hâller için bkz.: Aşağıda III.C.3.b.aa.

⁸²³ Düzenlemenin getiriliş amacının anlaşılacağı yönünde bkz.: Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 115. Hükmün yoruma ihtiyaç duymayan açık bir kural getirdiği, hüküm hakkında yapılan yorumlar arasındadır, bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 266.

⁸²⁴ Hükmün sözünden, aksi takdirde taşıyanın zararın tamamından sorumlu tutulacağı ortaya çıktığı yönünde bkz.: **A.g.e.**, s. 265.

⁸²⁵ Bu sonuç, madde hükmündeki "*if it is proved that*" ibaresinden anlaşılmaktadır. Ne var ki taşıyanın pervasızca hareketinin ispatlanmasının güçlüğü karşısında; alacaklıların, taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırma yolunu tercih etmeyeceği öngörülmektedir, bkz.: Tsimplis, **a.g.e.**, s. 138; Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 232. Özellikle de; ortak kusurlu çatmalarda, bir tarafın kusurlu fiilini diğer tarafın kastının veya pervasızca hareketinin izlemesi hâlinde, ikinci fiilin kasten veya pervasızca hareket sonucu işlendiğinin ispatının güç olacağı belirtilmektedir, bkz.: **A.g.e.**, s. 232. Donatanın aynı zamanda geminin kaptanı olması olasılığı dışında, taşıyanın sorumluluk sınırının ortadan kalkmasının düşük bir olasılık olacağı yönünde bkz.: Tsimplis / Shaw, **a.g.e.**, s. 213.

Kaldı ki bu durumda, sigortacının sigorta tazminatı ödeme yükümlülüğü de ortadan kalkacağından bu bakımdan da alacaklıların aleyhine bir sonuç doğmaktadır.

bbbb. Gemi kazaları dışında kalan hâller

Gemi kazası dışında kalan bir nedene bağlı olarak gerçekleşen ölüme veya bedensel zarara dayalı istemlerde, taşıyanın zarara yol açan kazanın meydana gelmesinde kusuru bulunduğunu ispat yükü istem sahibine aittir (m. 3 f. 2). 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmalarında, gemi kazaları dışındaki kazalarda kusura ilişkin ispat yükünün kimin üzerinde olması gerektiği tartışılan konular arasında yer almıştır⁸²⁶. IMO Hukuk Komitesi'nde verilen karar, ispat yükünün yalnızca gemi kazaları bakımından taşıyanın üzerinde bulunması yönünde olmuştur⁸²⁷. 2002 Konferansı sırasında ABD, gemi kazası dışında kalan hâllerde yolcuların uğradıkları zararların, geminin sudaki hareketi ile bağlantısı olmayan zararlar olduğu ve bu nedenle ispat yükünün yolcuların üzerinde kalması gerektiğini tekrar vurgulanmıştır⁸²⁸.

Taşıyanın kusurunun yanında; zararı doğuran kazanın taşıma süresi içinde meydana geldiği ve zararın kapsamı, istem sahibi tarafından ispatlanacaktır. Nitekim belirtilen ispat yükü, m. 3 uyarınca taşıyanın sorumluluğunu doğuran bütün kazalar bakımından geçerlidir (f. 6 c. 2). Sorumluluk sınırının m. 13 uyarınca ortadan kalkması; gemi kazalarında olduğu gibi; zarar görenin, sorumlu kişinin kastını veya pervasızca hareketini ispatlaması durumunda söz konusu olmaktadır. Buna ek olarak; taşıyanın kusuru bulunmasına rağmen m. 6 uyarınca yolcunun birlikte kusurunu ispatlayarak sorumlu tutulduğu zararın miktarını azaltma veya sorumluluğunu

⁸²⁶ Tartışmalar için bkz.: IMO, **LEG 82/12**, s. 7. Bütün kazalar bakımından kusur karinesinin öngörülmesini savunanlar, taşıyanın gemi kazası dışındaki kazalarda da ispat bakımından daha avantajlı olduğunu iddia etmişlerdir, bkz.: **A.g.e.**

⁸²⁷ Komite'nin bu yönde hareket etmesinde; gemi kazaları hakkında öngörülen değişikliklerin yolcuyu korumaya yeterli olması, gemi kazası dışındaki kazalar bakımından kusur karinesinin öngörülmesi durumunda sigortacılık sektörünün kötü etkileneneceği ve yolcunun bu tür kazalar bakımından gemide veya karada zarara uğraması arasında farkın bulunmadığı gibi nedenler etkili olmuştur. Komite'nin konu hakkındaki açıklaması için bkz.: IMO, **LEG 83/14**, s. 7-8. Norveç, gemi kazası dışındaki hâllerde ispat yükünün yolcunun üzerinde olmasının farklı derecede zorluklar taşıyabileceğini belirtmiştir. Konu hakkında verilen iki örnek, yolcunun merdivenlerden düşmesi ile balık yerken zehirlenmesi olmuştur. İlk örnek bakımından, taşıyanın gerekli tüm önlemleri aldığını ispatlamakta güçlük yaşayacağı ancak bunun imkânsız olmayacağı; ikinci örnek bakımından ise yolcunun, taşıyanın önlem almada kusurlu olduğunun ispatının aynı şekilde imkânsız olmadığı altı çizilmiştir. Ne var ki açıklamanın sonunda; bu durumlarda ispat yükünün kimin üzerinde olduğunun pratik açıdan büyük bir farklılık getirmeyeceği, *prima facie* delillerin yolcu tarafından ortaya konulmasının ispat yükünün yer değiştirmesi için yeterli olacağı ifade edilmiştir. Açıklamalar için bkz.: IMO, **LEG 83/4/3**, Provision of Financial Security, Draft text for a Protocol to the Athens Convention, Submitted by Norway, 3 August 2001, s. 1-2.

⁸²⁸ Bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/16**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Submitted by the United States, **Annex 1**, 23 September 2002, s. 3.

tamamen ortadan kaldırma olanağı, bu zararlar bakımından da mevcut olmaya devam etmektedir.

b. Sorumluluğun ortadan kalkması ve sınırlandırılması

aa. Gemi kazalarında taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkması

2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 1, gemi kazası sonucunda taşıyanın kusursuz sorumluluktan kurtulmak için ispatlaması gereken hâlleri iki bent hâlinde saymaktadır⁸²⁹. Taşıyanın sorumluluktan kurtulması, yolcunun uğradığı zarar ile söz konusu hâllerden birisi arasında nedensellik bağına ortaya koyması durumunda ortadan kalkacaktır⁸³⁰. Her ne kadar ispat yükü taşıyan üzerinde bulunsa da; taşıyanın ispat yükü, istem sahibinin ortaya çıkan zararın bir gemi kazası sonucunda ortaya çıktığını ispatlaması sonrasında gündeme gelecektir⁸³¹. Taşıyanın ispatlayacağı olgular da nedensellik bağına kesen hâller olarak nitelendirilmektedir⁸³².

aaa. m. 3 f. 1 b. (a)'da sayılan hâller

Taşıyan, gemi kazasının m. 3 f. b. (a)'da sayılan hâllerin sonucunda ortaya çıktığını ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulmaktadır. İlgili bentte sayılan hâller iki grupta toplanmaktadır. Bunlar;

- savaş, düşmanlık, iç savaş, isyan veya istisnai nitelikte olaylar⁸³³ ile;
- kaçınılmaz ve engellenmesi mümkün olmayan nitelikteki doğa olaylarıdır⁸³⁴.

⁸²⁹ Sayılan hâller 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. III f. 2, 2010 HNS Sözleşmesi m. 7 f. b. (a) ve (b) ve 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi m. 3 f. 3 b. (a) ve (b)'de yer almaktadır. Anılan hükümlerdeki yorumun 2002 Atina Sözleşmesi bakımından da geçerli olacağı yönünde bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 264. 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi ile ilgili açıklamalar için bkz.: Zhu, **Bunker**, s. 97 vd.

⁸³⁰ Lewins, **a.g.e.**, s. 134.

⁸³¹ **A.g.e.**

⁸³² Bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 172. Sayılanların mücbir sebep kavramına benzerliği hakkında bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 148-149.

⁸³³ Deniz Araçları SGŞ'de kapsam dışı kalan hâller arasında “[s]avaş, her türlü savaş olayları, istila, yabancı düşman hareketleri, çarpışma, (savaş ilan edilmiş olsun, olmasın) iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği inzibati ve askeri hareketler” sayılmaktadır (A.5 maddesi b. (c)).

⁸³⁴ Deniz Araçları SGŞ'de kapsam dışı kalan hâller arasında “[k]açınılmaz ve engellenmesi mümkün olmayan nitelikteki bir doğa olayından kaynaklanan tazminat talepleri” sayılmaktadır (A.5 maddesi b. (ğ)).

Sayılan hâllerde sorumluluğun ortadan kalkabilmesi için; gemi kazasının, belirtilen olayların yönetimi “sonucu” ortaya çıkması gerekmektedir. Nitekim ilgili düzenlemenin (b) bendindeki “*tamamıyla bir üçüncü kişinin onu meydana getirmek kasti*” (a) bendinde aranmamaktadır. Bu bağlamda, bentte sayılan olayların gerçekleşmesinde taşıyanın kusurunun bulunması, taşıyanın ilgili hükme başvurma şansını ortadan kaldırmayacaktır⁸³⁵.

bbb. Üçüncü kişinin kasti

Sözleşme'nin 3. maddesindeki ilk fıkranın (b) bendi, gemi kazasının “tamamıyla bir üçüncü kişinin onu meydana getirmek kastiyle (*“with the intent to cause”*) gerçekleştirdiği bir fiil (*“act or omission”*) sonucu ortaya çıkması durumunda, taşıyanın sorumluluğunun doğmayacağını düzenlemektedir⁸³⁶. Üçüncü kişi olarak ifade edilenlerin, Sözleşme’de kusurlu fiillerine bir sonuç bağlanmayan kişiler olması gerekmektedir. Hükmün kapsamına girmeyen kişiler bu durumda taşıyan, fiilî taşıyan ve bunların adamları olmaktadır⁸³⁷. Söz gelimi; yolcu taşımakta olan gemiye diğer geminin kasten çarpması şeklinde meydana gelen bir çatmada veya bir silahlı saldırı sonucunda söz konusu geminin batırılması durumlarında, taşıyan ile fiilî taşıyanın gemi kazası sonucu ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulmaması sonucu doğacaktır. Ancak her iki tarafın da kusurlu bulunması olasılığı üzerine ortaya çıkan belirsizlik, aşağıda açıklanacağı üzere, sigortacılar tarafından eleştirilmiş ve düzenleme özellikle de terör olayları bağlamında yetersiz görülmüştür. Sözleşme'nin yürürlüğe girmesine

⁸³⁵ Açıklamalar için bkz.: Soyer, **Sundry Considerations**, s. 523; Lewins, **a.g.e.**, s. 135. Bu sonuç; gemi kazasının, asıl olarak taşıyanın kusuruna dayandırılmadığı durumlar bakımından söz konusudur. Nitekim aksi durumda bir mücbir sebebin varlığından bahsedilemeyecektir. **A.g.e.** Ayrıca öğretide; deniz tehlikelerinin yaşanmasının olağan bir durum olduğu vurgulanmaktadır. Bu nedenle her doğa olayının mücbir sebep olarak kabul edilmemesi, somut olayın özelliklerine bakılması gerektiği belirtilmektedir, bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 149-150. Sayılan hâllerde taşıyanın kusurunun bulunması durumunda; yolcunun uğradığı zararın, taşıyanın kusuru oranında karşılanmasının yerinde olacağı yönünde bkz.: Testa, **a.g.e.**, s. 46.

⁸³⁶ 2002 Atina Sözleşmesi'ndeki hüküm, Deniz Araçları SGŞ'ye de aynen aktarılmıştır (A.5 maddesi b. (h)).

⁸³⁷ Taşkın, **a.g.e.**, s. 153-154. “Baratarya” (*“barratry”*) olarak anılan ve gemi adamlarının donatana zarar vermek kastiyle gerçekleştirdikleri fiillerin, İngiliz Hukuku uyarınca 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi m. 3 f. 3 b. (b) kapsamına girdiği kabul edilmektedir, bkz.: Zhu, **Bunker**, s. 100. Kavram hakkında ayrıca bkz.: Fehmi Ülgener, **Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı**, İstanbul: Der Yayınevi, 1994, s. 150-151. Diğer taraftan; 2002 Atina Sözleşmesi'nde, taşıyanın veya fiilî taşıyanın adamlarının fiilleri, bu kişilerin zarara görevlerini yerine getirdikleri sırada neden olmaları koşuluyla taşıyanın sorumluluğunu doğurmaktadır (m. 3 f. 5 b. (b) ve m. 4 f. 2). Söz konusu kişilerin fiillerine ayrı hükümlerde sonuç öngörülmesi, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi ile ilgili yapılan açıklamaların 2002 Atina Sözleşmesi bağlamında geçerli olmadığı şeklinde yorumlanmalıdır.

de etki eden bu sorunun önüne geçilmesi, 2006 yılında terör rizikoları hakkında bir çekincenin ve çekince hakkında bir kılavuzun hazırlanması ile mümkün olmuştur.

bb. 2006 Çekincesi ve Kılavuzu

aaa. Taşıyanın terör olaylarından sorumluluğunun doğması

2002 Konferansı sırasında gündeme gelen konulardan birisi, terör olaylarının m. 3 f. 1 b. (a) ile b. (b) kapsamına girip girmemesi olmuştur. Söz konusu olaylar, taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldıran mücbir sebeplerin sayıldığı (a) bendinde yer almamaktadır⁸³⁸. Buna karşılık terör olaylarının b. (b) uyarınca üçüncü kişinin fiili olarak kabul edilmesi mümkündür. Ancak ilgili hükme göre taşıyanın sorumluluktan kurtulması, yalnızca fiilin üçüncü kişi tarafından “*tamamıyla söz konusu fiili meydana getirmek kastıyla*” gerçekleştirilmesi koşuluyla söz konusu olmaktadır. 2002 Konferansı sırasında ilgili hüküm hakkında yapılan yorumlarda, taşıyanın veya adamlarının kusurunun ispatlanması ile hükmün uygulanma şansı kalmayacağı

⁸³⁸ Anılan bentte sayılan “*hostilities*” kelimesinin karşılığı olarak TTK m. 1256 f. 1’de ve 2002 Protokolü’nün resmî çevirisinde ‘terör’ kelimesi kullanılmıştır. Resmî çeviri için bkz.: TBMM, **1/470 sayılı Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporu**, s. 28. Ancak öğretilerde yapılan çeviride yerinde bir şekilde “düşmanlık” kelimesi tercih edilmiştir, bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 271, dn. 7. Terör rizikosunun sayılan hâllere girmediği yönünde bkz.: Tsimplis, **a.g.e.**, s. 145; Tsimplis / Shaw, **a.g.e.**, s. 215; Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 237. Nitekim 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. III f. 2 b. (a) ile 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi m. 3 f. 3 b. (a)’nın resmî çevirilerinde “düşmanlık” ibaresi yer almaktadır. 2002 Konferansı sırasında bentte sayılan hâller arasına “terör eylemlerinin” de (“*acts of terrorism*”) eklenmesi hem ICS hem de The International Group tarafından önerilmiştir. Öneriler için bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/13**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, International Chamber of Shipping (ICS), 12 September 2002, s. 2-3; IMO, **LEG/CONF.13/11**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Submitted on behalf of the International Group of P&I Clubs, 30 August 2002, s. 3. ICS’nin önerisindeki ilk gerekçe, 11 Eylül 2001’deki terör eylemlerinden sonra terör rizikolarına karşı sigorta temin etmenin zorlaşmasıdır. Diğer gerekçe ise, aşağıda belirtileceği gibi P&I kulüplerinin savaş rizikoları güvencesindeki farklılıklardır, bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/13**, s. 3. 2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 1 b. (a)’nın kaynağı 1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi’dir. Sözleşme’nin hazırlandığı dönemde terör rizikoları henüz tartışma konusu hâline getirilmemekteydi. Erik Røsæg, “Passenger liabilities and insurance: Terrorism and war risks” (“Terrorism and war risks”), **Liability Regimes In Contemporary Maritime Law**, D. Rhidian Thomas (ed.), London: Informa Law from Routledge, 2007, s. 210. 2002 Atina Sözleşmesi hazırlandıktan sonra; terör rizikoları nedeniyle karşılaşılan güçlüklerin engellenmesi için sunulan bir çözüm önerisi, terör olaylarının m. 3 f. 1 b. (a) kapsamında değerlendirilmesi olmuştur. Öneri International Group ile IUMI tarafından getirilmiştir. Öneri için bkz.: IMO, **LEG 90/6/2**, Provision of Financial Security, (ii) Follow-up on resolutions adopted by the International Conference on the Revision of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Submitted by the International Group of P&I Clubs and the International Union of Marine Insurance (IUMI), 18 March 2005, s. 4. Ancak IMO tarafından konu hakkında bir çekincenin hazırlanmaya karar verilmesi ile önerilen bu yorum hakkında bir açıklama yapılmamıştır. IMO Hukuk Komitesi’nin 90. Toplantı Tutanağı’ndaki konuya yer verdiği kısım için bkz.: IMO, **LEG 90/15**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninetieth Sessions, 9 May 2005, s. 43-45.

şeklinde kaygılar dile getirilmiştir⁸³⁹. The International Group tarafından yapılan açıklamada; gelecekte ortaya çıkacak uyuşmazlıklarda, taşıyanın da kusurunun ortaya konulması ile hükmün uygulanmasının engellenmeye çalışılabileceği ifade edilmiştir. Aynı açıklamaya göre güçlükler neden olabilecek ibare; kazaya üçüncü kişinin, kazaya zarar verme kastıyla “tamamen neden olması” (“*wholly caused*”) şeklindeki ibare olmuştur⁸⁴⁰. Görüldüğü üzere; ortaya çıkan zarar ile terör eylemi arasındaki nedensellik bağıni kesen veya terör eylemini gerçekleştirenler haricinde herhangi bir kişiye izafe edilebilecek kusurun, hükmün uygulanmasını engellemesi olasılığı sigortacılar tarafından uygun görülmemiştir. Bu gibi durumlar hakkında öğretiler verilen örnekler, geminin gerekmediği hâlde bir savaş bölgesine girmesi ya da yeterli güvenlik önlemlerinin alınmaması sonucu terör eyleminin gerçekleşmesi gibi durumlarda taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olmasıdır⁸⁴¹. Bunun yanında, taşıyanın veya adamlarının sorumluluktan kurtulmak için özen yükümlülüklerini ihlal etmemiş olmaları da yeterli olmayacaktır. Söz gelimi, liman çalışanlarının kusurlu buldukları hâllerde hükmün uygulanması mümkün gözükmemektedir⁸⁴².

bbb. Sigorta sektöründe karşılaşılan sorun

2002 Atina Sözleşmesi'nin kabul edilmesi sonrasındaki süreçte; sigortacılar yönünden yaşanan güçlükler, Sözleşme'nin erken bir tarihte yürürlüğe girmemesinin en önemli etkenlerden birisi olmuştur⁸⁴³. Sektörde yaşanan sıkıntının doğmasındaki temel etken P&I kulüplerinin kural olarak savaş ve terör olaylarını güvence altına almamasıdır. Kulüplerin söz konusu rizikolara karşı güvence vermeye yanaşmaması, deniz sigortalarında kabul edilen savaş (“*war risks*”) ve savaş dışı rizikolar (“*non-war risks*”) şeklinde yapılan ayırma dayanmaktadır⁸⁴⁴. Savaş rizikoları, genellikle P&I

⁸³⁹ 2002 Konferansı sırasında bu hususun üzerinde duran The International Group olmuştur. Yapılan açıklamalar için bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/11**, s. 3.

⁸⁴⁰ Bkz.: **A.g.e.**

⁸⁴¹ Verilen örnekler için bkz.: Røsæg, **Terrorism and war risks**, s. 211.

⁸⁴² **A.g.e.**

⁸⁴³ IMO Hukuk Komitesi tarafından konu hakkında yapılan açıklama için bkz.: IMO, **LEG 92/13**, s. 6.

⁸⁴⁴ The International Group tarafından 2002 Konferansı sırasında sunulan açıklamada; savaş rizikolarının neden olduğu zararların, P&I Sigortaları'nda verilen güvencenin dışında tutulduğu ve söz konusu rizikolara verilen güvencenin maddi sınırı da farklılık gösterdiği belirtilmiştir. 11 Eylül 2001 olaylarının da etkisiyle Sözleşme'nin bu hususu açık bir şekilde öngörmesi önerilmiştir. Açıklamalar ve sunulan öneri için bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/18**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Supplementary submission on behalf of the International Group of P&I Clubs, 17 October 2002, s. 2. Terör olayları, P&I Sigortaları'nda kapsam dışı bırakılan savaş rizikoları arasında yer almaktadır. Damar, **Compulsory Insurance**, s. 153. 11 Eylül 2001 saldırılarından sonra, deniz sigortacıları

kfulüpleri dışındaki sigortacılar tarafından güvence altına alınmaktadır⁸⁴⁵. Savaş rizikolarına karşı P&I kulüplerinin güvence sağlaması mümkün olmakla birlikte, sağlanan sigorta güvencesi karşılıklı sigorta esaslarına tabi tutulmamaktadır⁸⁴⁶. Bunun yanında; savaş rizikoları ile savaş dışı rizikoların neden olduğu zararlar farklı sigortacılar tarafından güvence altına alınmasına karşın, Sözleşme’de öngörülen sorumluluk sınırının güvence altına alındığının tek bir sertifika ile belgelenmesi, uygulamada sorun yaratabilecek bir diğer nokta olarak saptanmıştır⁸⁴⁷.

ccc. Çekince’nin ve Kılavuz’un kabul edilmesi ile öngördükleri hükümler

Uygulamada sigortacıların taşıyanlara güvence sağlamaya yanaşmaması, nihayetinde 2005 yılında hükümetleri adım atmaya itmiştir⁸⁴⁸. IMO Hukuk Komitesi’nin 91. ve 92. Toplantıları sırasında konu hakkında çalışmalara devam edilmiştir⁸⁴⁹. Nitekim Ekim 2006’da toplanan 92. Toplantı’da, 2002 Atina

tarafından verilen sigorta güvencesinin kapsamında değişikliklere gidilmiştir. Konu hakkında bkz.: de la Rue / Anderson, **Shipping and Environment**, s. 747-748 ve s. 750; Anderson / de la Rue, **P&I Clubs**, s. 1297-1298.

⁸⁴⁵ P&I kulüpleri, savaş ve terör rizikolarına karşı güvence veren sigortacılara kıyasla daha esnek koşullar altında güvence verebilmekte ve daha yüksek sigorta bedeli sunabilmektedir. Røsæg, **Terrorism and war risks**, s. 214. 2002 Protokolü’nün hazırlanması sırasında, P&I kulüplerinin yanında savaş rizikolarına güvence veren sigortacıların da Sözleşme kapsamında zorunlu sorumluluk sigortası kapsamına dâhil edilmesi düşüncesine Delegasyonlar tarafından sıcak bakılmamıştır. Røsæg, **Carriage of Passengers**, s. 385.

⁸⁴⁶ Røsæg, **Terrorism and war risks**, s. 218. Savaş rizikoları güvencesi hakkında bilgi için bkz.: Hazelwood, **a.g.e.**, s. 243; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 73-74; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 207-208.

⁸⁴⁷ Konu hakkında bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 286.

⁸⁴⁸ Røsæg, **Terrorism and war risks**, s. 212. Bu sırada IMO Hukuk Komitesi’nin 90. Toplantısı’nda, terör rizikolarını kapsam dışı bırakılmasına ilişkin bir çekincenin hazırlanması yönünde karar alınmıştır, bkz.: IMO, **LEG 90/15**, s. 43-45. Bu gelişmeyi takiben, IMO tarafından A.988(24) sayılı Karar yayımlanmıştır. Karar’da, Devletler’e en kısa süre içerisinde Sözleşme’ye çekince ile taraf olunması tavsiye edilmiştir. Çekincede “*sigorta sertifikasının düzenlendiği sıradaki sigorta pazarının içinde bulunduğu şartların gerekli kılması hâlinde, biyokimyasal silah ve terör olaylarına ilişkin hükümler gibi özel istisnalar ve sınırlamalar barındıran sertifikaların düzenlenmesi ve kabul edilmesi haklarının saklı tutulması*” önerilmektedir. Karar için bkz.: IMO, **A 24/Res.988**, Resolution A.988(24), Adopted on 1 December 2005, Protocol of 2002 to the Athens Convention: Reservation Concerning the Issue and Acceptance of Insurance Certificates with Special Exceptions and Limitations, 9 February 2006. Bir Milletlerarası Sözleşme’yi hazırlayan kuruluşun bizzat çekince ile taraf olunmasını tavsiye etmesi, Røsæg tarafından dikkat çekici bir gelişme olarak nitelendirilmektedir, bkz.: Røsæg, **Terrorism and war risks**, s. 212, dn. 33. Buna ek olarak; Deniz Araçları SGŞ A.5 maddesi b. (d)’de “[n]ükleer, biyolojik ve kimyasal rizikoların ve bunların gerektirdiği askeri ve inzibati tedbirler” sigortanın kapsamı dışında bırakılmıştır.

⁸⁴⁹ IMO’nun çalışma yürütmeye iten bir diğer neden, AB tarafında yaşanan gelişmelerdir. 2003 yılında Sözleşme’ye Taraf olma işlemleri için AB Komisyonu ilk adımı atmıştır. Ancak Sözleşme hükümlerinin aktarma konusunda özel sektörün ve hükümetlerin çaba göstermemesi, AB bünyesinde 392/2009 sayılı Tüzük’ü hazırlamaya itmiştir. Konu hakkında bkz.: Mandaraka-Sheppard, **a.g.e.**, s. 815. IMO Hukuk Komitesi’nin de, AB’nin deniz yolu ile yolcu taşımalarının düzenlenmesiyle ilgili daha hızlı ilerleme kaydetmesinden endişe duyduğu anlaşılmaktadır, bkz.: IMO, **LEG 92/13**, s. 6. AB’nin Sözleşme’ye

Sözleşmesi'nin Uygulanmasına İlişkin Çekince ve Kılavuz (“*Reservation and Guidelines for the Implementation of the 2002 Athens Convention*”) (“2006 Çekincesi ve Kılavuzu”)⁸⁵⁰ IMO tarafından kabul edilmiştir. Böylece yeni bir diplomatik konferansın beraberinde getireceği dezavantajların önüne geçilmiştir⁸⁵¹. Çekince, savaş ve terör olaylarını kapsayan sorumluluk sigortaları hakkında düzenlemeler öngörmektedir⁸⁵². Söz konusu olaylar bağlamında; taşıyanın sorumluluğu, sigortacının vermekle yükümlü olduğu güvencenin alt sınırı ve sigortacıya karşı doğrudan yöneltilecek istemlerde sigortacının sorumlu tutulacağı azami miktar Çekince'nin konusunu oluşturmaktadır. Kılavuz ise, Çekince'deki kuralların içeriğinin açıklanması amacıyla kaleme alınmıştır. Getirilen düzenlemede; sigorta sertifikalarının, birisi savaş rizikolarını diğeri ise savaş dışı rizikoları güvence altına alan iki sigortacıdan temin edilmesine uygun bir şekilde, Taraf Devletler tarafından düzenlemesi öngörülmektedir. Her bir sigortacı, verdiği güvencenin kapsamına giren zararlardan sorumlu olmaktadır (Kılavuz m. 2). Kılavuz'da ayrıca sigortalarda uygulanması mümkün kılınan hükümlere yer verilmektedir. İlgili hükümlerden bir kısmı savaş sigortaları ile savaş dışı sigortalara bir arada uygulanabilmekteyken (m. 2.1), bir kısmı yalnızca savaş rizikolarını ilgilendirmektedir (m. 2.2). Bazı hükümlerin içeriği ise, açık bir şekilde Kılavuz Ek A'da (“*Appendix A*”) açıklanmaktadır.

Taşıyanın m. 3 f. 1 ve f. 2'de ölüm veya bedensel zarar için öngörülen sorumluluğu, savaş ve terör rizikoları bakımından iki farklı sınıra tabi tutulmaktadır (Çekince m. 1.2)⁸⁵³. Söz konusu sınırlar; her bir olay için yolcu başına 250.000 ÖÇH ile her bir olay için gemi başına toplam 340 Milyon ÖÇH'dir⁸⁵⁴. Rizikonun

taraf olma süreci de 2006 Çekince ve Kılavuzu'nun hazırlanması nedeniyle gecikmiştir. Mandaraka-Sheppard, **a.g.e.**, s. 794.

⁸⁵⁰ IMO, **Circular Letter No.2758**, IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, **Annex**, 20 November 2006. Çekince ve Kılavuz'a, IMO Hukuk Komitesi'nin 92. Toplantı Tutanağı'nın Eki'nde de yer verilmiştir. Anılan Ek için bkz.: IMO, **LEG 92/13**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninety-Second Session, Reservation and Guidelines for the Implementation of the 2002 Athens Convention, **Annex 5**, 3 November 2006. 2006 Çekince ve Kılavuzu, 392/2009 sayılı Tüzük'te II No'lu Ek olarak da yer almaktadır.

⁸⁵¹ Røsæg, **Terrorism and war risks**, s. 212.

⁸⁵² 2006 Çekince ve Kılavuzu'nun, Sözleşme karşısında özel hüküm (“*lex specialis*”) niteliğinde olduğu yönünde bkz.: Marin, **a.g.e.**, s. 5.

⁸⁵³ Fiilî taşıyanın ve taşıyan ile fiilî taşıyanın adamlarının sorumluluk sınırları da aynı miktarlar ile sınırlandırılmaktadır (m. 1.4). Ayrıca zarara sebebiyet veren olayın gemi kazası olup olmaması önem arz etmemektedir.

⁸⁵⁴ Bu miktar, Çekince'nin hazırlandığı dönemde 500 milyon Amerikan Doları'na karşılık gelmektedir, bkz.: IMO, **LEG 92/5/2**, Provision of Financial Security, (ii) Follow-up on resolutions adopted by the International Conference on the Revision of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Technical amendments and explanatory notes to the

gerçekleşmesi hâlinde, bahsi geçen sınırlardan düşük olanı dikkate alınmaktadır. Böylece istem yöneltene istem sahibi sayısı 1440'ü geçmesi ile ikinci sınır devreye girecektir⁸⁵⁵.

Çekince'nin kapsamına giren rizikolar, Kılavuz m. 2.2'de sayılmaktadır⁸⁵⁶. Ayrıca aynı maddede; sorumluluğun bazı istisna, sınırlama ve koşullara (“*exceptions, limitations and requirements*”) konu edilebileceği kaleme alınmaktadır. Söz gelimi; sayılan hükümlerden birisi uyarınca, 340 Milyon ÖÇH'lik sınırın uygulanması, söz konusu tutarın istem sahipleri arasında ileri sürülen istemlerin oranlarına göre bölüştürülmesi koşuluna bağlı kılınmaktadır⁸⁵⁷. Bölüştürme sigortacı tarafından yapılabileceği gibi, uyuşmazlığa bakan mahkeme tarafından da dikkate alınabilecektir (Kılavuz m. 2.2.2.)⁸⁵⁸. Bunların yanında, hem savaş hem de savaş dışı sigortaların tabi olabileceği hükümlere Kılavuz m. 2.1'de yer verilmektedir⁸⁵⁹.

guidelines on the provision of financial security for the Athens Convention, 2002, Submitted by Norway, 15 September 2006, s. 4.

⁸⁵⁵ 1996 Sınır Sözleşmesi hükümlerinin birlikte uygulanması durumunda güçlüklerin çıkabileceğine *Berlingieri* tarafından işaret edilmektedir. Ancak 1440 yolcunun ölüm veya bedensel zarara maruz kaldığı bir kazanın meydana gelme olasılığı oldukça düşük olduğundan, uygulamada böyle bir durumla karşılaşılma olasılığı pek bulunmamaktadır. Açıklamalar için bkz.: *Berlingieri, Athens Convention*, s. 290-291. Buna karşılık hem 1996 Sınır Sözleşmesi'ne hem de 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olunması durumunda, Çekince ve Kılavuzda yer alan sınır yalnızca 1794'den fazla yolcu taşımak için ruhsatı bulunan gemileri ilgilendirecektir. Røsæg, *Carriage of Passengers*, s. 390.

⁸⁵⁶ Sayılan rizikolar, “- Savaş, iç savaş, devrim, ayaklanma, başkaldırma veya iç karışıklık doğan ya da savaşan bir iktidar tarafından veya savaşa karşı herhangi bir düşmanca hareket; - yakalama, el koyma, tutuklama, tahdit veya alıkoyma ile bunların sonuçları ya da bunlara yönelik herhangi bir teşebbüs; - sahipsiz mayınlar, torpidolar, bombalar veya sahipsiz savaş silahları; - Bir terörist veya kötü niyetle ya da siyasi bir saikle hareket eden herhangi bir kişiye ait fil ile böyle bir riski önlemek veya buna karşı koymak için atılan herhangi bir adım; - Müsadere ve kamulaştırma.” şeklindedir. Bir terör eyleminin hükmün kapsamına girebilmesi için, siyasi bir saikle gerçekleşmesi aranmaktadır. Aksi takdirde 2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 1 b. (b) kapsamında değerlendirilecektir. Røsæg, *Terrorism and war risks*, s. 217. Savaş dışı sigortalar; savaş sigortalarının tabi olduğu istisna, sınırlama ve koşullara bakılmaksızın, 2.2'de sayılanlar dışında kalan tüm rizikoları kapsamaktadır (m. 2.3).

⁸⁵⁷ Bu kural ile; İngiliz Hukuku'nda kabul edilen ve istemi ilk ileri süren alacaklının diğer istem sahiplerinin durumuna bakılmaksızın tam tazminata hak kazanması şeklindeki kuralın önüne geçilmiştir. *A.g.e.*, s. 222.

⁸⁵⁸ Düzenlemede yer verilen diğer iki husustan ilki; “*War Automatic Termination and Exclusion Clause*” hükmünün uygulanabilmesidir (m. 2.2.1). Hükmün içeriği, Kılavuz Ek A'da bulunmaktadır. Yer verilen ikinci husus; m. 2.2.1 kapsamı dışındaki olaylar için 30 günlük bildirim kaydının (“*30 days notice clause*”) kabul edilmesidir (m. 2.2.3). Bu kayıt ile, sigortacılara sözleşmeyi 30 günlük yazılı bildirim süresinin sonunda geçerli olmak üzere sonlandırma olanağı tanınmaktadır. Røsæg, *Terrorism and war risks*, s. 220-221; Røsæg, *Carriage of Passengers*, s. 386.

⁸⁵⁹ Hükümler arasında; radyoaktivite ve siber atak sonucu ortaya çıkan zararları kapsamı dışı bırakan iki kayıt bulunmaktadır. Bunlar; “*Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Biochemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause (Institute clause no. 370)* (m. 2.1.1) ile *Institute Cyber Attack Exclusion Clause (Institute clause no. 380)*” şeklinde belirtilmiştir (m. 2.1.2). Kayıtların içeriğine, Kılavuz Ek A'da yer verilmektedir. Söz konusu kayıtların uygulanması, bir terör eyleminin varlığına bağlı bulunmamaktadır. Hatta bir Devlet tarafından gerçekleştirilen biyokimyasal silah kullanımı veya siber saldırı da kapsama girmektedir. Røsæg, *Terrorism and war risks*, s. 215.

Sözleşme'ye Taraf Devlet'in; Çekince ile savaş ve terör rizikoları bakımından mükerrer m. 4 f. 1'de yer alan sigorta bedelinin alt sınırı olarak, aynı iki miktarı uygulama hakkı saklı tutulmaktadır (m. 1.6). Saklı tutulması öngörülen bir diğer husus, sigortacının Sözleşme'deki mükerrer m. 4 f. 10'a göre ödemekle yükümlü olduğu sigorta tazminatının sınırına ilişkindir (m. 1.7)⁸⁶⁰. Sigortacılar tarafından Kılavuz hükümlerine göre düzenlenecek, biri savaş sigortası diğeri ise savaş dışı sigorta için olmak üzere, *Blue Card* örneklerine Ek B'de ("*Appendix B*") yer verilmektedir⁸⁶¹.

Kılavuz m. 1.8 uyarınca; Sözleşme'ye taraf olan Devlet, Çekince ile Kılavuz hükümlerinin tüm zorunlu sigortalara uygulanacağını taahhüt etmekte ve buna ilişkin hakkını saklı tutmaktadır⁸⁶².

cc. Sorumluluğun miktar bakımından sınırlandırılması

aaa. 1974 Atina Sözleşmesi

1974 Atina Sözleşmesi 7 ilâ 13. maddelerinde, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması ile ilgili düzenlemelere yer vermektedir. Sözleşme'nin en önemli özelliğinin, farklı zarar türleri bakımından farklı sorumluluk sınırları öngörmesi olduğu öğreti tarafından ifade edilmektedir⁸⁶³. 1974 tarihli Sözleşme'de sorumluluğun sınırlandırılmasında esas alınan birim "Frank" olmuştur⁸⁶⁴. Yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması hâlinde taşıyanın sorumluluğu her hâlde taşıma başına ("*per carriage*") 700.000 Frank ile sınırlıdır⁸⁶⁵. Sınırın taşıma başına uygulanması nedeniyle, bir taşıma esnasında birden fazla kazanın meydana gelmesi sonucunda

⁸⁶⁰ Söz konusu 250.000 ÖÇH'lik miktar, açık bir hüküm ile m. 1.6'da tekrarlanmaktadır.

⁸⁶¹ Savaş rizikoları ile savaş dışı rizikoların farklı iki sigortacı ile kurulan sözleşmelere konu edileceği şeklinde bir anlam ortaya çıksa da, Çekince'nin ileri sürülmemesi hâlinde dâhi iki farklı sigortacıdan güvence temin edilmesi mümkündür. Aynı şekilde, Çekince'nin uygulanması olasılığında tek bir sigortacıdan savaş rizikoları ile savaş dışı rizikolar için güvence alınmasına bir engel bulunmamaktadır. Røsæg, **Terrorism and war risks**, s. 215.

⁸⁶² Kılavuz m. 1.8 ile sertifikaya ilişkin m. 1.10 ilâ m. 1.13 hükümlerinin yalnızca sigorta sözleşmesi kurma yoluyla temin edilen güvenceleri kapsamaktadır. Diğer mali güvencelere ilişkin bir hükmün yer almaması öğretide eleştiri konusu olmuştur, bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 289.

⁸⁶³ Bkz.: Can, **Yolcu Taşıma**, s. 13.

⁸⁶⁴ Bu birimin karşılığı, 1961 Brüksel Sözleşmesi m. 6'da olduğu gibi 900 milyem ayarında 65.5 miligram altının değeri ("*Francs Poincaré*") olarak belirlenmiştir (m. 9 f. 1). 1929 Varşova Sözleşmesi, 1962 Nükleer Gemi Sözleşmesi, 1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi ve 1971 Fon Sözleşmesi'nde de aynı birim esas alınmıştır.

⁸⁶⁵ 1961 Brüksel Sözleşmesi, bu sınırı 250.000 Frank olarak belirlemiştir (m. 6 f. 1). 1969 Tokyo Taslağı m. 7'de öngörülen miktar ise bunun iki katıdır, bkz.: **1969 Tokyo Draft**, s. 516.

yolcunun zarara uğraması hâlinde, tüm istemler toplamda tek bir sınıra tâbi olmaktadır⁸⁶⁶. Ayrıca Taraf Devletler'e, kendi uyuğundaki taşıyanlara uygulanmak üzere daha yüksek bir sorumluluk sınırı öngörmesi imkânı tanınmaktadır (m. 7 f. 2)⁸⁶⁷. Sözleşme ile öngörülen sorumluluk sınırının, ulusal para birimlerine ne şekilde çevrileceği de Sözleşme'de kaleme alınmıştır (m. 9 f. 2). Diğer taraftan, başka bir Milletlerarası Sözleşme hükümlerine dayanılarak sorumluluğun sınırlandırılması hakkı da saklı tutulmaktadır (m. 19).

1974 Atina Sözleşmesi'ndeki sorumluluk sınırına ilişkin hükümler, Sözleşme'nin kabulünden itibaren tartışma konusu olmuştur. Hatta Sözleşme'ye katılımın yaygın olmamasının temel gerekçesi olarak öngörülen sınırların düşük olması gösterilmektedir⁸⁶⁸. Kararlaştırılan sınırların gelişmiş Devletler tarafından düşük, az gelişmiş Devletler tarafından ise yüksek bulunması bir görüş birliğinin ortaya çıkmasını zorlaştırmıştır⁸⁶⁹.

bbb. 1976 ve 1990 Protokolleri

1976 Protokolü; taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında esas alınacak birimi ÖÇH⁸⁷⁰ olarak tespit etmektedir (1976 Protokolü m. II f. 3; 1974 Atina Sözleşmesi m. 9 f. 1). ÖÇH'nin ulusal para birimlerine ne şekilde çevrileceği de, ilgili Taraf Devlet'in IMF'ye üye olup olmamasına göz önünde bulundurulacak şekilde düzenlenmiştir. ÖÇH'nin hesaplama birimi olarak kabulüyle 1976 Sınır Sözleşmesi ile paralellik sağlanmıştır.

Taşıyanın, yolcunun ölümünden veya uğradığı bedensel zararlardan doğan sorumluluğunun sınırını düzenleyen 1974 Atina Sözleşmesi m. 7'de yer alan 700.000 Franklık sınır, 1976 Protokolü ile 46.666 ÖÇH olarak değiştirilmiştir (m. II f. 1). Yolcu başına öngörülen bu miktar, 1976 Sınır Sözleşmesi m. 7 f 1'de de tekrar edilmiştir.

⁸⁶⁶ Lewins, **a.g.e.**, s. 125.

⁸⁶⁷ Hüküm uyarınca sorumluluk sınırını yükselten Devletler'den birisi Birleşik Krallık'tır. "*Herald of Free Enterprise*" kazasının yaşanmasından sonra sınır 300.000 ÖÇH'ye yükseltilmiştir. Tsimplis / Shaw, **a.g.e.**, s. 213.

⁸⁶⁸ Bkz.: Soyer, **Boundaries of the Athens Convention**, s. 183.

⁸⁶⁹ **A.g.e.**, s. 183, dn. 6; Slobodan Kaštela / Dražen Kovačević / Tomislav Tepeš, "A Contribution to Recognising Carrier's Liability in International Carriage by Air and Sea", **Scientific Journal on Traffic and Transportation Research**, Volume: 15, No: 4, 2003, s. 287.

⁸⁷⁰ Özel Çekme Hakkı ile ilgili açıklama için bkz.: Yukarıda I.A.2.a.

1990 Protokolü ise, söz konusu sınırı 175.000 ÖÇH'ye yükseltmiştir (m. II f. 2)⁸⁷¹. Protokol'de, yükseltilebilir sorumluluk sınırının daha ileri tarihlerde güncellenmesinin kolaylaştırılması da amaçlamıştır. Bu bağlamda, Sözleşme'de değişiklik getirilmesi amacıyla yeni bir diplomatik konferansın toplanmasını gerektirmeyen bir prosedür öngörülmüştür (m. VIII)⁸⁷².

ccc. 2002 Atina Sözleşmesi

2002 Protokolü'nün hazırlanması sırasında; söz konusu zararlar bakımından 1999 Montreal Sözleşmesi'ndeki sorumluluk rejimi temel alınarak iki dereceli bir rejim öngörülmesine rağmen, 1999 Montreal Sözleşmesi'nin aksine sorumluluğun üst sınırı ortadan kaldırılmamıştır⁸⁷³. 2002 Atina Sözleşmesi'nde bu kuralın korunmasında, kusursuz sorumluluk esasına getirilen eleştirilerin bertaraf edilmesi ihtiyacı neden olmuştur⁸⁷⁴.

aaaa. Miktarı ve hesaplanma şekli

Yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması sonucu ortaya çıkan zararlar bakımından sorumluluk sınırı, her bir yolcu için olay başına (“*per passenger on each distinct occasion*”)⁸⁷⁵ 400.000 ÖÇH olarak kabul edilmiştir (m. 7)⁸⁷⁶. Bu sınır,

⁸⁷¹ Aşağıda (III.C.3.b.cc.ddd.bbbb.) açıklanacağı üzere, 175.000 ÖÇH'lik sınır 1996 Sınır Sözleşmesi'ne de aktarılmıştır.

⁸⁷² 2002 Atina Sözleşmesi m. 23'e de söz konusu prosedür işlenmiştir.

⁸⁷³ Japonya, 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmaları sırasında, yine hazırlanma aşamasında olan 1999 Montreal Sözleşmesi'ndeki düzenlemeye işaret etmiştir. Sunulan görüşte, hava yolu ile taşınan yolcular ile deniz yolu ile taşınanlar arasındaki bu farklılığın ortadan kalkması gerektiği ileri sürülmüştür, bkz.: IMO, **LEG 79/4/6**, Provision of Financial Security, Submitted by Japan, 29 March 1999, s. 1-2. Daha sonraki aşamada Japonya, Sözleşme'ye 1999 Montreal Sözleşmesi'ne paralel bir hükmün eklenmesini önermiştir. Getirilen öneri ile öneri hakkındaki açıklamalar için bkz.: IMO, **LEG 81/5/5**, s. 2-3. Sorumluluğun sınırlandırılması ilkesinin korunmasına karşılık, 400.000 ÖÇH'lik sınırın günümüz koşullarında büyük felaketlerde dâhi yolcunun uğradığı zararı çoğunlukla karşılayacağı belirtilmektedir, bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 136. 2002 Atina Sözleşmesi'nin Deniz Ticareti Hukuku'na ilişkin diğer Milletlerarası Sözleşmeler'den kusursuz sorumluluk esası ile yüksek sorumluluk sınırını bir arada buldurması açısından ayrıldığı yönünde bkz.: Røsæg, **News under the Athens Sun**, s. 157.

⁸⁷⁴ Berlingileri, **a.g.e.**, s. 263. Sorumluluk sınırının öngörülmemesi durumunda sigorta güvencesinin elde edilebilmesinin mümkün olmayacağı yönünde bkz.: Silva, **a.g.e.**, s. 21. 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi ile ilgili olarak *Zhu*, yalnızca sigortacının sorumluluğunun sınırlandırılması ile daha yerinde bir çözüm getirilmiş olacağını ileri sürmektedir, bkz.: *Zhu*, **Bunker**, s. 167-168.

⁸⁷⁵ TTK m. 1262'de ibarenin çevirisi “her bir olay için yolcu başına” şeklindedir. Ancak aynı ibare; m. 1256 f. 1 c. 2'de “yolcu başına her bir gemi kazası için”, m. 1259 f. 1'de ise “her kaza için kişi başına”dır. Görüldüğü üzere aynı ibare üç farklı hükümde farklı şekillerde kaleme alınmıştır.

⁸⁷⁶ Madde'nin ikinci fıkrası, Taraf Devletler'e ulusal hukuklarında bu sınırı yükseltme olanağı tanımaktadır. Kurallarda birliğin sağlanması amacına aykırı görülmesi nedeniyle hüküm eleştirilmesine

yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğramasından doğan ve birden fazla kişiye yönelttiği tazminat istemlerinin toplamı olarak da uygulanmaktadır (m. 12 f. 1). Ancak gemi kazaları bakımından 250.000 ÖÇH'lik bir sınır zaten öngörüldüğü için, 400.000 ÖÇH'lik sınır yalnızca kusur sorumluluğu esasının uygulandığı istemlerde devreye girecektir⁸⁷⁷. Ayrıca Sözleşme'nin 7. maddesinde, zarara gemi kazasının sebebiyet verip vermemesi konusunda bir ayırım yapılmamaktadır⁸⁷⁸. Bu nedenle söz konusu sınırın, yolcunun ölümüne veya uğradığı bedensel zarara dayalı bütün istemler bakımından uygulanacaktır⁸⁷⁹.

2002 Atina Sözleşmesi'nde sorumluluk sınırının miktar olarak yükseltilmesinin yanında, söz konusu sınırın "taşıma başına" uygulanması kuralı terk edilmiştir⁸⁸⁰. Sözleşme'nin 7. maddesi, söz konusu 400.000 ÖÇH'lik sınırın her bir yolcu için "olay başına" olduğunu ortaya koymaktadır⁸⁸¹. Sorumluluk sınırının bu şekilde hesaplanmasına ilişkin kural, 1996 Sınır Sözleşmesi hükümleri ile uyumun sağlanması amacıyla getirilmiştir⁸⁸². Ancak 2002 Atina Sözleşmesi, 1996 Sınır Sözleşmesi'nden farklı olarak, söz konusu sınırı yalnızca zarara uğrayan yolcular bakımından ("*per capita*") getirmektedir⁸⁸³. Böylece m. 3 f. 1'de öngörülen 250.000 ÖÇH'lik sınırdaki

rağmen, bu hüküm sayesinde Devletler'in Sözleşme'ye taraf olmasının kolaylaştırıldığı da belirtilmektedir, bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 139.

⁸⁷⁷ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 174.

⁸⁷⁸ Hükümde yer alan "*each distinct occasion*" ibaresi; 1996 Sınır Sözleşmesi ile uyumun sağlanması amacıyla metne dâhil edilmiştir. "*Incident*" ibaresine Sözleşme'de birden fazla kez yer verilmesi nedeniyle, "*per incident*" yerine bu ibareye yer verilmesi tercih edilmiştir. IMO, **LEG 83/4/3**, s. 2. İbarenin İngiliz mahkemelerinde ne şekilde ele alındığı hakkında bilgi için bkz.: Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 58. Bu açıklamaların yanında; "*incident*" teriminin gemi kazaları hakkındaki m. 3 f. 1'de gemi kazalarını ifade etmek üzere kullanıldığı ve bu hükümdeki 250.000 ÖÇH'lik sorumluluk sınırının da 'her bir yolcu için olay başına' öngörüldüğü görülmektedir.

⁸⁷⁹ Lewins, **a.g.e.**, s. 139.

⁸⁸⁰ 1974 Atina Sözleşmesi'nde bu kural yer almamasına karşılık, 1961 Brüksel Sözleşmesi'nde sorumluluk sınırının olay başına ("*any distinct occasion*") hesaplanacağı düzenlenmiştir (m. 6 f. 2).

⁸⁸¹ Bagaj zararları bakımından, sorumluluk sınırının "her taşıma için yolcu başına" ("*per passenger, per carriage*") hesaplanacağı kuralı korunmuştur (m. 8).

⁸⁸² IMO, **LEG 83/14**, s. 10. Deniz taşımalarının kendine has özelliklerinin bulunduğu ve süre olarak daha uzun olmalarının da dikkate alındığı ifade edilmektedir, bkz.: Kaštela / Kovačević / Tepeš, **a.g.e.**, s. 287. "*Each distinct occasion*" ibaresine ilk yer verilen Milletlerarası Sözleşme, 10/10/1957 tarihinde Brüksel'de kabul edilen ve 31/5/1968'de yürürlüğe giren Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'dir ("*International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships*"). İbarenin asıl kaynağı ise 1894 tarihli *Merchant Shipping Act*'tir. Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 160. 1957 Sınır Sözleşmesi'nin İngilizce tam metni için bkz.:

www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1957.html (e.t.: 1/12/2017). Sözleşme'deki m. 2 f. 1 ile f. 2, m. 5 f. 4 ve m. 6 f. 2 ibarenin yer aldığı hükümlerdir. Ayrıca 1996 Sınır Sözleşmesi'nde de yer alan bu ibare hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.C.3.b.cc.ddd.bbbb.

⁸⁸³ Değişikliğin getirilmesinde; geminin büyüklüğüne bakılmaksızın, deniz yolu ile taşınan bütün yolcuların aynı sigorta güvencesine sahip olması gözetilmiştir, bkz.: IMO, **LEG 83/14**, s. 10.

olduğu gibi, birbiri ile bağlantılı olmayan iki olay sonucu yolcunun iki kere zarara uğraması durumunda 400.000 ÖÇH'lik sınır her bir olay için ayrı ayrı uygulanacaktır⁸⁸⁴.

Sorumluluk sınırlarının yükseltilmesi hakkında 2002 Protokolü m. 23 ile öngörülen prosedür, m. 7'deki 400.000 ÖÇH'lik sınır bakımından da uygulama alanı bulabilecektir. Bunun yanında Taraf Devletler'e, ulusal hukuklarında daha yüksek bir sorumluluk sınırı öngörmeleri olanağı tanınmaktadır (m. 7 f. 2)⁸⁸⁵. "Opt out" klozu olarak adlandırılan bu kural uyarınca; Taraf Devletler, f. 1'deki 400.000 ÖÇH'lik sınırdan daha yüksek bir sınırın uygulanmasını sağlayabilmektedir⁸⁸⁶. 1974 Atina Sözleşmesi, belirlenen sınırın söz konusu hakkı kullanan Taraf Devlet uyruğundaki kişilere⁸⁸⁷ uygulanmasını öngörürken; 2002 Atina Sözleşmesi yalnızca Taraf Devlet'in ulusal hukukunda düzenleme getirmesinden bahsetmektedir. Böylece sorumluluk sınırını yükselten Taraf Devlet'teki mahkemeler önünde; yabancı Devlet bayrağı taşıyan bir gemide gerçekleşen zararlar hakkında, ulusal hukukta öngörülen sorumluluk sınırı uygulanacaktır⁸⁸⁸. Türkiye, ilgili hüküm çerçevesinde sorumluluk sınırını yükseltme yoluna gitmemiştir.

⁸⁸⁴ Söz gelimi; yolcuğun ikinci gününde halata takılıp düşen ve kolunu kıran bir yolcunun, yolculuğun beşinci gününde geminin tahliyesi sırasında başka bir zarara uğraması durumunda iki ayrı olayın varlığı söz konusu olacaktır. Lewins, **a.g.e.**, s. 137. Verilen bir diğer örnek, yolcunun güverteden düşüp bedensel zarara uğramasını takiben ertesi gün geminin bordasında çıkan yangında ölmesidir. Bu örnekte de sorumluluk sınırı iki kez uygulanacaktır. Örnekler için bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 269. Yolcunun aynı taşıma sırasında; taşıyanın kusuru olmaksızın gerçekleşen bir gemi kazası sonucunda 250.000 ÖÇH'nin altında zarara uğraması ve daha sonra bir kez de gemi kazası dışında bir sebebe bağlı olarak zarara uğraması sonucunda bu yolcuya karşı uygulanacak olan sorumluluk sınırı 650.000 ÖÇH olacaktır. Taşıyanın kusuru sonucu gerçekleşen iki farklı gemi kazasının varlığında ise 800.000 ÖÇH'lik bir sınır uygulanacaktır. Verilen örnekler için bkz.: Silva, **a.g.e.**, s. 18.

⁸⁸⁵ Bu şekilde bir hükmün kabul edilmesi, Sözleşme'nin hazırlanma amacı olan kurallarda birliğin sağlanması amacı ile bağdaşmamaktadır. Ancak kuralın getirilme nedeninin, Devletler'in Sözleşme'ye taraf olmasının kolaylaştırılması olduğu anlaşılmaktadır. Açıklamalar için bkz.: Silva, **a.g.e.**, s. 22-23. İlgili hükmün, farklı menfaat gruplarının uzlaşmasının bir yansıması olarak nitelendirilmektedir, bkz.: Røsæg, **Carriage of Passengers**, s. 389.

⁸⁸⁶ Ayrıca bu hakkı kullanan Taraf Devlet'in IMO Genel Sekreterliği'ne bildirimde bulunması gerekmektedir.

⁸⁸⁷ İlgili hükümde bu husus "as far as carriers who are nationals of such State are concerned" ibaresi ile ortaya konmaktadır.

⁸⁸⁸ Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 120. Diğer taraftan m. 22'ye göre; Taraf Devletler, Sözleşme'ye taraf olma sırasında, yolcunun ve taşıyanın kendi vatandaşlığında olması hâlinde Sözleşme'nin uygulanmayacağını yazılı olarak beyan edebilmektedir. Hükmün benzerine, deniz yolu ile eşya taşınmasına ilişkin Milletlerarası Sözleşmeler'de rastlanmamaktadır. Ancak 1952 ve 1999 tarihli gemilerin ihtiyati haczini düzenleyen iki Sözleşme bu şekilde bir hükme yer vermektedir. Açıklama için bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 261.

Son olarak; Sözleşme'nin 7. maddesinde öngörülen 400.000 ÖÇH'lik sınıra faiz alacakları ile yargılama giderlerinin dâhil olmadığı açık bir düzenleme ile kabul edilmiştir (m. 10 f. 2).

bbbb. Sorumluluğun sınırlandırılmasından yararlanan kişiler

Sözleşme'nin 7. maddesi, sorumluluk sınırının taşıyan sorumluluğu hakkında uygulanacağını belirtmektedir. Fiilî taşıyan m. 4 f. 1 uyarınca Sözleşme hükümlerine tabi kılındığından, 400.000 ÖÇH'lik sorumluluk sınırından taşıyan gibi yararlanmaktadır⁸⁸⁹. Taşıyan ve fiilî taşıyanın yanında; taşıyan ile fiilî taşıyanın adamları da, kendilerine istem yöneltmesi durumunda aynı sorumluluk sınırından yararlanmaktadır (m. 11)⁸⁹⁰. Ancak söz konusu kişilerin sınırdan yararlanmaları, zarara görevleri dâhilinde hareket ettikleri sırada neden olduklarını ispatlamaları hâlinde mümkün olmaktadır⁸⁹¹.

ddd. 1976 ve 1996 Sınır Sözleşmeleri

aaaa. 1976 Sınır Sözleşmesi⁸⁹²

1976 Sınır Sözleşmesi, yolcuların ölümü veya bedensel zararına dayalı istemleri geriye kalan deniz alacaklarından farklı bir hükümde düzenlemektedir (m. 7)⁸⁹³. İlgili hüküm, hangi istemlerin kendi kapsamına girdiğini belirtmektedir. 1974 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 4'te yer alan ve 2002 Protokolü'nde de korunan "yolcu" tanımını aynen aktaran hükümde, söz konusu kişiler tarafından veya onlar adına ve hesabına ileri sürülen istemler Sözleşme'nin kapsamına dâhil edilmektedir (f. 2). Sorumluluk sınırından faydalanan kişi (*shipowner*); geminin maliki, çartereri, yöneticisi ve işleteni

⁸⁸⁹ Öğreti tarafından, istemlerin birleşmesini düzenleyen m. 12 f. 2 ve f. 3'te fiilî taşıyanın sorumluluğunu sınırlamasından bahsedilmesine dikkat çekilmektedir, bkz.: Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 105.

⁸⁹⁰ Taşıyan dışındaki kişilerin bu hakka sahip olması, özellikle de taşıyanın anılan kişilere yönelteceği rücu istemleri bakımından önem kazanmaktadır. Önder, **Taşıyanın Sorumluluk Sınırı**, s. 217.

⁸⁹¹ 1961 Brüksel Sözleşmesi m. 12'de de yer alan bu koşulun eklenmesi, Hollanda temsilcisinin önerisi üzerine 1957 Brüksel Konferansı'nda kabul edilmiştir. Kender, **1961 Brüksel Konvansiyonu**, s. 737. Nitekim 1957 Sınır Sözleşmesi m. 6 f. 2'de aynı ibareye yer verilmektedir.

⁸⁹² Sözleşme hakkında verilen genel bilgiler için bkz.: Yukarıda I.A.4.a.

⁸⁹³ Sözleşme uyarınca sınırlı sorumluluğun uygulandığı diğer istemler, geminin hacmi esas alınarak hesaplanan sorumluluk sınırlarına tabidir (m. 6).

olmaktadır (m. 1 f. 2)⁸⁹⁴. 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 1 b. (b) uyarınca fiilî taşıyan sıfatını kazanan kişiler, gemi yöneticisi haricinde, 1996 Sınır Sözleşmesi'nin uygulandığı kişiler olmaktadır.

Sorumluluk sınırının miktarının hesaplanmasında, 1976 Sınır Sözleşmesi iki farklı sınır öngörmektedir. Her iki sınır, yolcunun ölümüne veya bedensel zararına neden olan olay başına (“*[i]n respect of claims arising on any distinct occasion*”) uygulanmaktadır.

Sözleşme'nin 7. maddesi ile getirilen sınırlardan ilki yolcu başınadır. 46.666 ÖÇH olarak belirlenen söz konusu miktar, 1974 Atina Sözleşmesi m. 7 f. 1'e değişiklik getiren 1976 Protokolü'nde de sorumluluğun sınırı olarak belirlenmiştir⁸⁹⁵. Ancak sınırın hesaplanma şekli 1974 Atina Sözleşmesi ile farklılık göstermektedir. Nitekim 1976 Sınır Sözleşmesi; sorumluluk sınırının, 46.666 ÖÇH'lik tutarın geminin resmî belgesine göre geminin taşınmasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpılmasından elde edilen tutar olacağını düzenlemektedir. Diğer bir ifadeyle, sorumluluk sınırı 1974 Atina Sözleşmesi'nde olduğu gibi zarara uğrayan yolcu sayısına göre değil, geminin taşıyabileceği yolcu sayısına göre belirlenmektedir⁸⁹⁶. Diğer bir farklılık, 1974 Atina Sözleşmesi m. 7 f. 1'de öngörülen sınırın yolculuk başına (“*per carriage*”) uygulanmaktayken, 1976 Sınır Sözleşmesi m. 7 f. 1'in “olay başına” uygulanmasıdır. Böylece bir taşıma sırasında iki kere zarara uğrayan yolcuya karşı; 1974 Atina Sözleşmesi uyarınca tek bir sorumluluk sınırı uygulanmaktadır. 1976 Sınır Sözleşmesi'ne göre ise aynı yolcuya karşı aynı sorumluluk sınırı iki kez gündeme gelmektedir⁸⁹⁷.

Sözleşme ile düzenlenen ikinci sorumluluk sınırı, donatanın olay başına tabi olacağı 25 Milyon ÖÇH'lik maktu bir tutardır. Böylece 46.000 ÖÇH'nin yolcu sayısı ile çarpımı sonucu ortaya çıkan miktarın 25 Milyon ÖÇH'yi geçmesi olasılığında 25 Milyon ÖÇH'lik sınır esas alınmaktadır⁸⁹⁸. Ortaya çıkan sonuca göre; yolcu taşıma

⁸⁹⁴ 1996 Sınır Sözleşmesi'nde sayılan kişiler hakkında bkz.: Kula Değirmenci, **Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu**, s. 62 vd.

⁸⁹⁵ 1974 Atina Sözleşmesi'ne getirilen değişiklik, 1976 Protokolü m. II f. 1'de yer almaktadır.

⁸⁹⁶ 1996 Protokolü ile getirilen değişiklikler sonrasında da bu farklılık varlığını korumaya devam etmektedir. Öğreti de bu noktaya dikkat çekilmektedir, bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 137.

⁸⁹⁷ Açıklamalar için bkz.: Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 53-54.

⁸⁹⁸ Yolcuların istemlerine konu miktarın toplamının bahsedilen miktarı aşması durumunda, yolcuların alacakları da aradaki fark oranında düşecektir. Marin, **a.g.e.**, s. 3.

kapasitesi 536 veya daha yüksek olan bir gemide zararın meydana gelmesi sonucunda, 25 Milyon ÖÇH'lik sınır uygulanmaktadır⁸⁹⁹.

Sorumluluk sınırından yararlanılamaması, 2002 Atina Sözleşmesi m. 13 ile aynı şartlar altında; sorumluluğu doğan kişinin kasten veya pervasızca hareketi ile zarara neden olması durumunda gerçekleşmektedir (m. 4)⁹⁰⁰.

bbbb. 1996 Sınır Sözleşmesi

1996 Protokolü, 4. maddesiyle 1976 Sınır Sözleşmesi m. 7'ye iki önemli değişiklik getirmektedir⁹⁰¹. Bunlardan ilki, yolcu başına öngörülen 46.666 ÖÇH'lik sınırın 175.000 ÖÇH'ye yükseltilmesidir⁹⁰². Miktarın belirlenmesinde 1996 Protokolü de 1974 Atina Sözleşmesi'ndeki gelişmeleri takip etmiş, 1990 Protokolü ile kabul edilen 175.000 ÖÇH'lik miktara 1996 Protokolü'nde yer verilmiştir. Bunun yanında; Taraf Devletler'e söz konusu miktarı ulusal hukuklarında getirecekleri bir düzenleme ile yükseltme hakkı tanınmaktadır (1996 Protokolü m. 6; 1996 Sınır Sözleşmesi m. 15 mükerrer f. 3). Düzenlemenin önemi, Taraf Devletler'e sorumluluk sınırını 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerine uyarlama şansı vermesi bakımından ortaya çıkmaktadır⁹⁰³.

Protokol ile öngörülen ikinci önemli değişiklik, 1996 Protokolü'nün 25 Milyon ÖÇH'lik sınırı ortadan kaldırılmasıdır. Böylece söz gelimi 1000 yolcu kapasiteli bir

⁸⁹⁹ Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 229. Aynı kaza sonucu meydana gelen zararlara istinaden birden fazla istemin yöneltmesi durumunda, bu sayı istem yönelten yolcu sayısına eşit oranda bölünmektedir. Buna bağlı olarak büyük yolcu gemilerinde seyahat eden çok sayıda yolcunun istemlerini yöneltmesi, yolcu başına uygulanan sorumluluk sınırının çok düşük kalmasına yol açmaktadır. Mandaraka-Sheppard, **a.g.e.**, s. 805.

⁹⁰⁰ 1996 Sınır Sözleşmesi m. 4'teki farklardan ilki, fiilin sorumlu kişinin "kişisel" ("*personal*") bir fiili olmasının aranmasıdır. Konu hakkında bilgi için bkz.: Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 33-34. Bu farklılığın önem taşımadığı yönünde bkz.: Martínez Gutiérrez, **Limitation of Liability**, s. 126. Diğer bir farklılık, "zarar" kavramının karşılığı olarak 1996 Sınır Sözleşmesi'nde "*loss*", 2002 Atina Sözleşmesi'nde ise "*damage*" kavramlarının yer almasıdır. Ancak 2002 Atina Sözleşmesi m. 13'ün 7. maddedeki sorumluluk sınırının da ortadan kalkacağına açıkça ifade etmesi karşısında, sonucun değişmeyeceği kabul edilmektedir, bkz: **A.g.e.**, s. 127; Damar, **Wilful Misconduct (kitap)**, s. 155.

⁹⁰¹ 1996 Sınır Sözleşmesi ile öngörülen sorumluluk sınırları, 19/4/2012 yılında kabul edilen ve 8/6/2015 yılında yürürlüğe giren değişiklikle yükseltilmiştir. Ancak Sözleşme'nin 7. maddesinde yolcuların ölümü ve bedensel zararından doğan sorumluluk için öngörülen sınır, yapılan değişikliklerle değişmemiştir.

⁹⁰² Sınırın bu miktara yükseltilmesinde, 1976'dan 1996'ya geline süreçte ÖÇH'nin değerini belirleyen sepete eklenen para birimlerindeki alım gücünün azalması etkili olmuştur. Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 54.

⁹⁰³ Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 229-230.

geminin donatını hakkında uygulanacak olan sorumluluk sınırı 175 Milyon ÖÇH'ye yükselmektedir⁹⁰⁴.

cccc. Sözleşmeler'in 2002 Atina Sözleşmesi ile bir arada uygulanma şekli

2002 Atina Sözleşmesi uyarınca sorumluluğunun doğması, 1976 veya 1996 Sınır Sözleşmesi hükümlerinin de uygulanması olasılığını ortaya çıkarmaktadır. Nitekim sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin diğer Milletlerarası Sözleşmeler'de öngörülen; taşıyan, fiilî taşıyan ve bunların adamlarının hak ve yükümlülükleri 2002 Atina Sözleşmesi'ndeki açık hüküm uyarınca ortadan kalkmamaktadır (m. 19). Diğer taraftan m. 14, taşıyan ile fiilî taşıyana yöneltilen istemlerde yalnızca Sözleşme hükümlerine başvurulabileceğini öngörmektedir. Her iki düzenleme bir arada değerlendirildiğinde; istem sahiplerinin istemleri hakkında 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerinin öncelikle uygulanacağı anlaşılmaktadır. Taşıyan veya fiilî taşıyanın 1976 veya 1996 Sınır Sözleşmesi hükümleri uyarınca sorumluluğunun 2002 Atina Sözleşmesi'ne göre daha düşük sınırdan kalması olasılığında, anılan Sözleşmeler'in hükümleri devreye girecektir⁹⁰⁵. Diğer bir ifadeyle, sorumluluğun sınırlandırılmasını öngören iki sistemden hangisi daha düşük bir tutar öngörüyor ise o uygulanacaktır⁹⁰⁶. Böylece 1976 veya 1996 Sınır Sözleşmesi'ne taraf olan bir Devlet'in mahkemesinde uyuşmazlığa bakılması durumunda⁹⁰⁷, mahkeme ilgili Sözleşme hükümlerini 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri ile bir arada uygulamak zorunda kalacaktır. Zira Sözleşmeler, *lex fori* esasına göre uygulanmaktadır. Böylece anılan iki Sözleşme'den Türk mahkemelerinin önünde uygulanacak olan, MÖHUK m. 1 f. 2 ve TTK m. 1328 vd. hükümleri uyarınca 1996 Sınır Sözleşmesi'dir⁹⁰⁸. Diğer bir ifadeyle, gemisi 1976

⁹⁰⁴ Verilen örnek için bkz: Silva, **a.g.e.**, s. 32; Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 54. Böylece getirilen değişikliğin 143'ten fazla yolcu taşıyabilen gemileri etkilediği sonucu doğmaktadır. **A.g.e.**

⁹⁰⁵ Açıklamalar için bkz.: **A.g.e.**, s. 54-55.

⁹⁰⁶ Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 229.

⁹⁰⁷ 1976 Sınır Sözleşmesi m. 15 ile kabul edilen ve 1996 Protokolü'nde değişmeyen düzenlemeye göre, Sözleşme'nin uygulanması için aranan koşul, uyuşmazlığa Taraf Devlet'te bulunan bir mahkemede bakılmasıdır. Bunun yanında Taraf Devletler'e, mutlak meskeni veya asıl işyeri Taraf Devlet'te bulunmayan kişiler veya Taraf Devlet bayrağı taşımayan gemiler hakkında Sözleşme hükümlerinin kısmen veya tamamen uygulanmayacağını belirleme hakkı tanımaktadır (f. 1 c. 2). Ayrıca Taraf Devletler, Sözleşme'nin uygulama alanını iç sularda seyretmiş gemiler ile 300 GRT'den küçük gemilere de genişletebilmektedir (f. 2). Konu hakkında bkz.: Kula Değirmenci, **Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu**, s. 37 vd.

⁹⁰⁸ Türkiye Sözleşme'ye taraf olmakla birlikte; TTK m. 1328, 1996 Sınır Sözleşmesi'nin uygulanacağını ayrıca açık bir hüküm ile öngörmektedir. TTK m. 1329, Sözleşme'nin yabancılık unsuru içermeyen uyuşmazlıklara da uygulanacağını belirtirken; m. 1330, Sözleşme'nin uygulama alanını m. 15'e yaptığı göndermeler uyarınca genişletmektedir. 1996 Sınır Sözleşmesi ile 2002 Atina

Sınır Sözleşmesi'ne taraf bir Devlet'in bayrağını taşımakta olan ya da işyeri veya mutad meskeni⁹⁰⁹ böyle bir Devlet'te bulunan geminin donatanı, Türk mahkemeleri önünde 1976 tarihli Sözleşme'deki sınırların uygulanmasını talep edemeyecektir (TTK m. 1330 f. 1 b. (a)). Ancak aynı koşullarda; donatan söz konusu ülke hukukuna göre sorumluluk sınırından yararlanamamakta ise yahut daha yüksek bir sınırın kabul edilmiş olması hâllerinde, donatanın sorumluluğu hakkında anılan ülke hukukunun uygulanması TTK m. 1330 f. 2 uyarınca söz konusu olabilecektir⁹¹⁰.

2002 Atina Sözleşmesi ile 1996 Sınır Sözleşmesi'nde yer alan sorumluluk sınırlarının aynı anda uygulanmasının önüne geçilmesi, iki Sözleşme'ye de taraf bulunan Devletler'in atacağı adımlar neticesinde mümkündür. 2002 Atina Sözleşmesi m. 7 f. 2 uyarınca sorumluluk sınırı ortadan kaldırılabileceği gibi, 1996 Sınır Sözleşmesi m. 15 mükerrer f. 3 uyarınca Sözleşme'nin 7. maddesindeki sınırın bertaraf edilmesinin de yolu açıktır⁹¹¹. Bir diğer olasılık olarak; her iki Sözleşme'deki sorumluluk sınırlarının ortadan kaldırılmasının önünde de bir engel bulunmamaktadır.

dd. Sorumluluk miktarının sözleşme ile değiştirilmesi

2002 Atina Sözleşmesi'nin çeşitli hükümleri, yolcu taşıma sözleşmesinde sorumluluk sınırının değiştirilmesi hakkında düzenlemeler içermektedir. İlgili hükümlerden en önemlisi, hangi tür sözleşme kayıtlarının geçersiz olacağını ortaya koyan m. 18'dir. Düzenlemede, zararın ortaya çıkmasından önce kararlaştırılan⁹¹² bazı sözleşme kayıtları hükümsüz ("*null and void*") sayılmaktadır. Böylece zararın⁹¹³ gerçekleşmesinden sonra tarafların konu hakkında serbestçe karar vermeleri olanaklı

Sözleşmesi'nin Türk Hukuku'nda birlikte uygulanması hakkında bilgi için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 122-123.

⁹⁰⁹ Sözleşme'nin resmî çevirisinde kullanılan ifade "mutad ikametgâh" olmakla beraber, Sözleşme'nin İngilizce metninde "*habitual residence*" ibaresi yer almaktadır.

⁹¹⁰ Nitekim, Türkiye 1996 Sınır Sözleşmesi m. 15 f. 1 c. 2'de Taraf Devletler'e tanınan haktan yararlanmamış ve Sözleşme hükümleri Türk mahkemelerinde belirtilen koşullarda kural olarak uygulanacaktır. Buna karşılık Madde'nin ikinci fıkrasında getirilen hükümle f. 1 b. (a)'ya bir istisna getirilmiştir. Madde'nin gerekçe metni için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 454 vd. Konu hakkında yapılan açıklamalar için bkz.: Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği**, s. 874-875; Kula Değirmenci, **Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu**, s. 63-64.

⁹¹¹ Sorumluluk sınırlarının, deniz sigortacılığının işleminde anahtar bir rol oynadığı ve bunların ortadan kaldırılması hâlinde sigorta primlerinin yükseleceği yönünde bkz.: Silva, **a.g.e.**, s. 37-38.

⁹¹² Zararın ortaya çıkmasından sonra kararlaştırılan kayıtların maddenin kapsamı dışında kalması bakımından, anılan düzenleme 1978 Hamburg kuralları m. 23'ten ayrılmaktadır.

⁹¹³ Zararın, 2002 Atina Sözleşmesi kapsamına giren bir zararın olması gerektiği yönünde bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 275.

kılınmaktadır⁹¹⁴. Sayılan sözleşme kayıtları arasında, 2002 Atina Sözleşmesi'nde öngörülen sorumluluk sınırlarını azaltan sözleşme hükümleri de yer almaktadır. Diğer bir ifadeyle, karşılaştırılan sözleşme kaydı ile taşıyanın daha düşük bir sorumluluk sınırından yararlanması mümkün olmamaktadır. Bu şekilde sözleşmeye dâhil edilen sözleşme kaydı hükümsüz olmakla beraber; Sözleşme'de yer alan açık düzenleme uyarınca, hükümsüzlük taşıma sözleşmesinin geçersizliği sonucunu doğurmamakta ve yolcu taşıma sözleşmesi 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerine tabi olmaya devam etmektedir.

Taşıyan ve yolcu, m. 7 ile öngörülen 400.000 ÖÇH'den daha yüksek bir sorumluluk sınırını aralarında açıkça ve yazılı olarak karşılaştırabilmektedir (m. 10 f. 1)⁹¹⁵. Yazılı şekil şartının kimler bakımından getirildiğine dair bir ifadeye Sözleşme'de yer verilmemiştir⁹¹⁶. Ancak bu şekilde bir anlaşmanın fiilî taşıyan hakkında sonuç doğurması, fiilî taşıyanın açık ve yazılı bir kabulünün bulunması koşuluyla mümkündür (m. 4 f. 3)⁹¹⁷. Sözleşme'nin 10. maddesi, yükseltilebilecek sorumluluk sınırları olarak m. 7 ile m. 8'de belirtilenleri saymaktadır. Diğer taraftan sorumluluk sınırlarının azaltılmasını yasaklayan 18. madde, herhangi bir maddeye göndermede bulunmamaktadır⁹¹⁸. Her iki hüküm söze dayalı yorumlandığında, m. 3 f. 1'de öngörülen 250.000 ÖÇH'lik sınırın sözleşme kaydı ile düşürülmesinin de yükseltilmesinin de mümkün olmadığı anlamı çıkmaktadır. Ancak öğretinin tarafından böyle bir yorumun kabul edilmesi için herhangi bir gerekçenin bulunmadığı da belirtilmektedir⁹¹⁹.

⁹¹⁴ Taşıyanın adamlarının anılan sözleşme kayıtlarından ne şekilde etkilendiğine dair bir düzenleme 2002 Atina Sözleşmesi'nde yer almamaktadır. İlgili kişiler hakkında yalnızca taşıyanın ve fiilî taşıyanın sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlarından yararlanabilecekleri kaleme alınmıştır (m. 11). Buna karşılık m. 18 hükmünün geniş yorumlanarak, taşıyanın adamlarının sorumluluk sınırlarını azaltan sözleşme kayıtlarının da geçerli kabul edilmesi önerilmektedir. Açıklamalar için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 178.

⁹¹⁵ İlgili hüküm kaleme alınmasaydı dâhi, m. 18'in lafzından sorumluluk sınırının yükseltilebileceği sonucuna ulaşılabilecektir. Ancak m. 10 f. 2'nin yazılı şekil şartı öngörmesi, hükmün kaleme alınmasındaki önemi ortaya çıkarmaktadır. Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 191.

⁹¹⁶ Taşıyanların, sorumluluk sınırının yükseldiğine dair bir kayıt içeren fakat yolcunun imzalamadığı sözleşmelerdeki kayıtların geçersizliğini iddia edebileceği yönünde bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 272.

⁹¹⁷ Düzenlemenin karşıt anlamından, fiilî taşıyanın sorumluluk sınırını azaltan hükümlerin geçerli olduğu ortaya çıkmaktadır. Taşkın, **a.g.e.**, s. 178.

⁹¹⁸ Hükmün içeriği yalnızca 'Sözleşme ile öngörülen sorumluluk sınırlarından' bahsetmektedir.

⁹¹⁹ Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 191.

4. Sigorta bedeli ve kapsamı

2002 Atina Sözleşmesi uyarınca kurulan sorumluluk sigortası sözleşmesindeki sigorta bedeli, her bir olay için yolcu başına (“*per passenger on each distinct occasion*”)⁹²⁰ 250.000 ÖÇH’den düşük olamamaktadır (mükerrer m. 4 f. 1 c. 2)⁹²¹. Diğer bir ifadeyle, sigorta bedelinin alt sınırı Sözleşme tarafından her bir olay için yolcu başına 250.000 ÖÇH olarak belirlenmiştir⁹²². Sınırın yolcu başına (“*per capita*”) öngörülmesi ile, taşıyacağı tüm yolculara sigorta güvencesi sağlanamayacak büyüklükteki gemilerin yola çıkmasına izin verilmemesi amaçlanmıştır⁹²³. Ne var ki 2002 Atina Sözleşmesi; sigorta teminatının belirlenmesinde yolcu sayısının ne şekilde hesaba katılacağı konusuna açıklık getirmemektedir⁹²⁴. Bu sayı, gemide fiilen taşınmakta olan yolcu sayısı olabileceği gibi⁹²⁵; 1996 Sınır Sözleşmesi’nde sorumluluk sınırının belirlenmesinde dikkate alınan, geminin taşımak üzere ruhsat aldığı yolcu sayısı da olabilecektir⁹²⁶. Bu bağlamda öğretilde; sigorta bedelinin, geminin taşıyabileceği yolcu sayısına veya ruhsatında belirtilen yolcu kapasitesine göre belirleneceği şeklindeki iki görüş yer almaktadır⁹²⁷. Deniz Araçları Sigorta

⁹²⁰ Bu ibare, TTK m. 1259 f. 1’de “her kaza için kişi başına” şeklinde yer almaktadır. Sigorta bedelinin tavanı yolcu başına öngörüldüğünden; söz gelimi 400 yolcu taşıyan bir geminin kaza yapması sonucunda bir yolcunun 250.000 ÖÇH’yi aşan miktarda zarara uğraması durumunda, sigorta bedeli 100.000.000 ÖÇH olmasına rağmen yolcuya yalnızca 250.000 ÖÇH’lik bir sigorta tazminatı ödenecektir. Verilen örnek için bkz.: Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 239; Tsimplis, **a.g.e.**, s. 146-147.

⁹²¹ Sigortacının sorumluluğunun sınırlandırılması, çevre kirliliği zararlarından doğan sorumluluk hakkındaki Milletlerarası Sözleşmeler’de öngörülen zorunlu sorumluluk sigortası bakımından da tartışılmaktadır. Konu hakkında bilgi için bkz.: Ling Zhu / Ming Zhao Zhang, “Insuring Against Marine Pollution Liability: An International Perspective”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Volume: 46, Issue: 3, 2015, s. 390-391.

⁹²² Deniz Araçları Sigortası Tebliği’nde aynı sınır yer almaktadır. Ayrıca Tebliğ uyarınca, yolcu sayısı 12 veya 12’den düşük olan deniz araçları bakımından da 250.000 TL’lik bir sınır bulunmaktadır.

⁹²³ IMO, **LEG 83/4/3**, s. 3. Ancak 2002 Protokolü’nün hazırlık çalışmalarında bu husus tartışma konusu olmuştur. Yolcu başına veya yolculuk başına sigorta bedelinin belirlenmesinin olumlu ve olumsuz yönleri, tartışmalar sırasında masaya yatırılmıştır. İlk aşamada IMO Hukuk Komitesi, sigorta güvencesinde esas alınacak yolcu sayısının Sözleşme’de öngörülmesi konusunu ileri bir aşamaya bırakmıştır, bkz.: IMO, **LEG 82/12**, s. 8.

⁹²⁴ IMO Hukuk Komitesi’nin 82. Toplantısı’nda, bu sayının belirlenmesinde fiilen taşınan yolcu sayısının esas alınıp alınmayacağı konusunda bir uzlaşma sağlanamamıştır, bkz.: IMO, **LEG 82/12**, s. 8-9. Bir sonraki Toplantı’da Komite, geminin taşıyabileceği yolcu sayısına atıfta bulunmadan kişi başına sınırın belirlenmesi yönünde karar vermiştir. Karar için bkz.: IMO, **LEG 83/14**, s. 11.

⁹²⁵ Öğretilde, belirtilen şekillerde sigorta temin etmenin zorluğuna dikkat çekilmektedir, bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 141, dn. 304.

⁹²⁶ The International Group; aşırı yolcu yüklü gemiler ile ilgili olarak, donatanın pervasızca harekette bulunduğu sigortacı tarafında iddia edilebileceği açıklanmıştır. IMO, **LEG 82/12**, s. 8.

⁹²⁷ Sigorta bedelinin, geminin taşıyabileceği yolcu sayısı ile geminin ruhsatında yer verilen yolcu sayısından düşük olanın üzerinden belirleneceği yönünde bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 141, dn. 304. Bu sayının, geminin taşıyabileceği yolcu sayısına göre belirleneceği yönünde bkz.: Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 238; Tsimplis, **a.g.e.**, s. 146. Geminin ruhsatında belirtilen yolcu kapasitesinin esas alınması yönünde bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 277. IMO Hukuk Komitesi’nin 83. Toplantısı’nda her iki yönde bir düzenlemenin kabul edilmesi önerilmiştir. Toplantı’da ileri sürülen iki görüş için bkz.:

Tebliğ'i'ne bakıldığında, Tebliğ'de “*Asgari Teminatlar*” başlığı altında bir tabloya yer verilmektedir. Burada kaza başına verilen güvencenin sınırı, yolcu kapasitesinin 250.000 ÖÇH ile çarpılması sonucu ortaya çıkan tutar olarak belirlenmiştir.

Sigorta bedeli, m. 3. uyarınca taşıyanın, m. 4. uyarınca da fiilî taşıyanın kusursuz sorumlu tutuldukları zararların sınırına karşılık gelmektedir⁹²⁸. Ne var ki Sözleşme’de, güvencenin taşıyan tarafından “yolcuların ölümünden veya bedensel zarara uğramasından doğacak sorumluluğa karşı” temin edileceği belirtilmektedir. Kullanılan bu ifadeden; sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğünün yalnızca taşıyanın kusursuz sorumlu tutulduğu hâller ile sınırlı olmadığı sonucu ortaya çıkmaktadır⁹²⁹. Zorunlu sorumluluk sigortasının, kusursuz sorumluluk hâlleri ile sınırlı olarak öngörülmediği konusunda yol gösterici bir diğer nokta; sigorta teminatının 250.000 ÖÇH’lik alt sınırının, yolcu başına “her bir olay için” öngörülmesidir⁹³⁰. Yer verilen ibare uyarınca, sigorta güvencesinin gemi kazaları ile sınırlı olarak verilmeyeceği öğretisi tarafından da vurgulanmaktadır⁹³¹. Ancak bu durumda sigortacının sorumluluğu sözleşmede kararlaştırılan bedel ile sınırlı olacaktır⁹³².

IMO, **LEG 83/14**, s. 10. Belirtilen görüşlerin yanında, Sözleşme’nin fiilen taşınan yolcu başına güvence elde edilmesini öngördüğü fakat uygulamada geminin ruhsatında belirtilen yolcu sayısına göre sorumluluk sigortası sözleşmesi kurulacağı da ifade edilmektedir, bkz.: Martínez Gutiérrez, **Limitation of Liability**, s. 135-136.

⁹²⁸ Böylece taşıyanın ve fiilî taşıyanın kusursuz sorumluluğunu doğuran bütün zararlar bakımından, zarar gören üçüncü kişiler istemlerini sigortacıya karşı ileri sürülebilmektedir.

⁹²⁹ Söz gelimi; ölümün veya bedensel zararın bir gemi kazası sonucunda ortaya çıkmaması olasılığında, sigortacının sigorta tazminatı ödeme yükümlülüğü doğacaktır.

⁹³⁰ 2002 Protokolü’nün hazırlık çalışmalarında da, ortaya çıkacak sigorta bedelinin gereksiz ölçüde yüksek olacağı iddia edilmiştir. Söz gelimi ICCL, 1999 Montreal Sözleşmesi ile hava taşımaları ile olan farklılıklara dikkat çekmiştir. Uçakların yolcu kapasitesinin daha düşük olması, 1999 Montreal Sözleşmesi’nde sigortacıya doğrudan başvuru hakkının tanınmaması ve istemlerin ileri sürülmesi için daha kısa sürelerin öngörülmesi gibi hususlar üzerinde durulmuştur, bkz.: IMO, **LEG 83/4/5**, s. 4. Nitekim The International Group, sorumluluğun birinci derecesinin ve doğrudan başvuru hakkına konu edilecek zararın 100.000 ÖÇH ile sınırlı tutulmasını önermiştir. Öneri için bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/11**, s. 1-2. Üzerinde durulan bir diğer nokta, yolcu gemilerinin dünya gemi tonajının çok düşük bir yüzdesini teşkil etmeleridir, bkz.: IMO, **LEG 83/4/5**, s. 4-5. Söz konusu oranlar hakkında bilgi için bkz.: Silva, **a.g.e.**, s. 21-22. 2002 Konferansı öncesinde, P&I kulüplerine yolcu taşımalarına güvence vermemeleri konusunda kendi üyeleri tarafından baskı uygulandığı yönünde bkz.: Soyer, **Sundry Considerations**, s. 537.

⁹³¹ Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 155.

⁹³² Taraf Devlet’in m. 7 f. 2 uyarınca sorumluluk sınırını kaldırması hâlinde de sigortacının sorumluluğunun f. 1 uyarınca belirlenen sigorta bedeli ile sınırlı olacaktır. Tsimplis, **a.g.e.**, s. 146. Nitekim Türk Hukuku’nda da, zorunlu sorumluluk sigortalarında sigortacının zarar gören üçüncü kişiye tazminat ödeme yükümlülüğü zorunlu sigorta miktarına kadar devam etmektedir (m. 1484 f. 1). Hüküm hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.D.6.b.dd.

Sigorta güvencesinin olay başına verilmesi, yabancı öğretide eleştiri yöneltile noktalar arasındadır⁹³³. Getirilen eleştiride; sigorta bedelinin, taşıma sırasında gerçekleşen her bir olay (kaza) üzerinden kararlaştırılması ile sigorta bedelinin önceden belli olmaması sonucuna dikkat çekilmektedir. Yapılan açıklamada; yolcunun bir taşıma esnasında gerçekleşen iki kaza neticesinde bedensel zarara uğraması (veya ikincisinde ölmesi) durumunda, sigorta güvencesinin her iki kaza için önceden belirlenmesi anlamı ortaya çıktığı ifade edilmektedir. Bu bağlamda hükmün metninde “*on each distinct occasion*” ibaresinin yer alması, sigorta bedelinin belirlenmesi bakımından yerinde bir ifade olarak değerlendirilmemektedir⁹³⁴. Taşıma sırasında yolcunun zarara uğrayacağı kaza sayısının önceden bilinmesi mümkün olmadığından, güvencenin “her bir olay için” verilmesi uygulamada mümkün kabul edilmemektedir. Öte yandan, 2002 Atina Sözleşmesi’nin olay başına sigorta bedelini öngörmesi, TTK m. 1428 ile uyum içerisinde olmaktadır. İlgili maddeye göre; sorumluluk sigortalarında, sigorta süresi içerisinde ödenen sigorta tazminatının sigorta bedelinden düşülmeyeceği belirtilmekle Sözleşme’deki esas ile paralellik kurulmaktadır⁹³⁵.

D. İstemlerin sigortacıya karşı ileri sürülmesi

1. Doğrudan başvuru hakkı

Sözleşme’nin mükerrer 4. maddesinde, istem sahiplerine doğrudan sigortacıya başvuru hakkı tanınmaktadır (f. 10 c. 1)⁹³⁶. İlgili düzenleme, çevre kirliliğinden doğan sorumluluğu düzenleyen diğer Milletlerarası Sözleşmeler’de de bulunmaktadır⁹³⁷. Söz

⁹³³ Açıklamalar için bkz.: Martínez Gutiérrez, **Limitation of Liability**, s. 135.

⁹³⁴ Kullanılan ibare, sorumluluk sınırının olay başına öngörülmesi bakımından sorun yaratmamaktadır. Ancak sigorta bedelinin belirlenmesi ile ilgili olarak yerinde bir kullanım oluşturmamaktadır. **A.g.e.**

⁹³⁵ TTK m. 1428, m. 1452 f. 3 uyarınca sigorta ettiren ve sigortalı lehine nispi emredicidir. Böylelikle Türk Hukuku’nda, sorumluluk sigortalarında ‘senelik toplam limit’ üzerinden sözleşme kurulması mümkün olamamaktadır. Ancak ilgili hükmün emrediciliği de Türk öğretisinde eleştiriye maruz kalmaktadır, bkz.: Samim Ünan, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt I, Birinci Kısım: Genel Hükümler (Madde 1401-1452)**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016, s. 290-291.

⁹³⁶ 6102 sayılı TTK’nın kabulü ile bu olanak Türk Hukuku’nda bütün sorumluluk sigortaları bakımından kabul edilmiştir (m. 1478). TTK m. 1259’da bu şekilde bir düzenlemeye, TTK m. 1478 hükmünün varlığı nedeniyle gerekli görülmediği hakkında bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 197-198. 2002 Protokolü’nün hazırlık sürecinde, ABD doğrudan başvuru hakkının sınırlı olarak kabul edilmesini teklif etmiştir. ABD’nin konu hakkındaki açıklamaları ve önerisi için bkz.: IMO, **LEG 83/4/9**, Provision of Financial Security, Compulsory Insurance, Submitted by the United States, 6 September 2001, s. 1-3.

⁹³⁷ Çevre kirliliğini düzenlemeyen bir Milletlerarası Sözleşme’de böyle bir hükme ilk kez 2002 Atina Sözleşmesi’nde yer verilmiştir. Silva, **a.g.e.**, s. 19.

konusu Milletlerarası Sözleşmeler’de yer verilen kural aynı zamanda P&I sigortalarında öngörülen “*pay to be paid*” kuralını geçersiz kılmaktadır⁹³⁸. Düzenlemenin amacı, istem sahiplerini mali olarak güçsüz taşıyanlar ile karşı karşıya bırakmamak ve ileri sürülecek istemlerin muhatabının bulunduğu yerin daha kolay tespit edilmesidir⁹³⁹. Taşıyanlar bakımından avantajı, özellikle P&I kulüplerinin istemlerin karşılanması konusunda uzmanlığa sahip olması bakımından ortaya çıkmaktadır⁹⁴⁰. Ayrıca sigortacının, taşıyanın ve/veya fiilî taşıyanın yargılamaya ya da takibe katılmalarını talep edebileceği yönünde Sözleşme’ye açık bir hüküm eklenmiştir (mükerrer m. 4 f. 10 son)⁹⁴¹. Buna karşılık *pay to be paid* kuralının bertaraf

⁹³⁸ Lewins, **a.g.e.**, s. 143; Martínez Gutiérrez, **Limitation of Liability**, s. 138; Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 10. P&I kulüp kurallarında yer verilen bu kurala göre; sigortalı sigortacıya ancak zarar gören üçüncü kişinin zararını karşıladıktan sonra başvurabilmektedir. Konu hakkında bilgi için bkz.: Hazelwood, **a.g.e.**, 351-354; Mandaraka-Sheppard, **a.g.e.**, s. 811; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 339-343; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 108-109. Çok sayıda yolcunun istemi ile karşılaşma riski altında kalan sigortacılar, 2002 Atina Sözleşmesi’nde söz konusu kuralın öngörülmesini daha az memnuniyetle karşılamışlardır. Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 119. Doğrudan başvuru hakkının kabul edilmesi sonucunda sigortacıların; özellikle büyük miktardaki zararlar bakımından, farklı Devletler’de çok sayıda istem ile karşılaştıkları takdirde güçlük çekebileceklerine işaret edilmektedir, bkz.: Kröger, **a.g.e.**, s. 250-251. Bu açıklamaların yanında; Birleşik Krallık’ta 1/8/2016’da yürürlüğe giren *Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010*, ölüm veya bedensel zararlarda zarar gören üçüncü kişilere doğrudan başvuru hakkı tanımaktadır. Kanun’un 9. Kısmı’nda (“Section 9”) yer verilen düzenleme şu şekildedir: “(5) *The transferred rights are not subject to a condition requiring the prior discharge by the insured of the insured’s liability to the third party.* (6) *In the case of a contract of marine insurance, sub-section (5) applies only to the extent that the liability of the insured is a liability in respect of death or personal injury.* (7) *In this section “contract of marine insurance” has the meaning given by section 1 of the Marine Insurance Act 1906 (...) “personal injury” includes any disease and any impairment of a person’s physical or mental condition.*” Kabul edilen düzenleme, 1930 tarihli *Third Parties (Rights against Insurers) Act*’te değişiklik getirmiştir. Söz konusu Kanun’da doğrudan başvuru hakkı, yapılan değişiklik öncesinde yalnızca sigortalının aczi hâlinde tanınmaktaydı. 1930 tarihli Kanun hakkında bilgi için bkz.: Hazelwood, **a.g.e.**, s. 309-310; Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 40-48; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 133 vd.; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 420 vd.; de la Rue / Anderson, **Shipping and Environment**, s. 750-751; Zhu, **Bunker**, s. 175-176; Mark Tilley, “Protection and Indemnity Club Rules and Direct Actions by Third Parties”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 17, Issue: 3, 1986, s. 427 vd. Anılan sözleşme kaydının, TTK m. 1478 uyarınca doğrudan sigortacıya açılan davalarda da ileri sürülmesi mümkün değildir. Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava**, s. 131-132; Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 85; Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 366.

⁹³⁹ Lewins, **a.g.e.**, s. 143; Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 119; Mandaraka-Sheppard, **a.g.e.**, s. 810. Norveç ve ABD gibi ulusal hukuklarında doğrudan başvuru hakkını kabul eden ülkelerin tecrübelerinde; zararların tazmin konusunda hızlı, etkili ve güvenli bir yolun sağlandığı kanaatine varılmıştır. Kaštela / Kovačević / Tepeš, **a.g.e.**, s. 287. Doğrudan başvuru hakkının İngiliz, Alman ve Fransız Hukukları’ndaki gelişimi hakkında bilgi için bkz.: Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava**, s. 40 vd.

⁹⁴⁰ Lewins, **a.g.e.**, s. 177. Kulüplerin talepleri karşılaması (“*claims handling*”) hakkında bilgi için bkz.: Hazelwood, **a.g.e.**, s. 261 vd.; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 317-319; Deniz Araçları SGŞ, sigortacının yazılı izni olmadıkça sigortalının tazminat talebini kısmen veya tamamen kabule yetkili olmadığı gibi zarar görenlere herhangi bir tazminat ödemesinde bulunamayacağını düzenlemektedir (B.1 maddesi f. 2 c. 2).

⁹⁴¹ Fiilî taşıyan tarafından yerine getirilen taşıma sırasında ortaya çıkan zararlarda, istemlerin birleşmesi olasılığında sorumluluk sınırı m. 12’ye göre hesaplanacaktır. Hükme göre, 400.000 ÖÇH’lik sınır Sözleşme kapsamında ileri sürülen istemlerin toplamına uygulanmaktadır. Bu miktar; taşıyandan, fiilî taşıyandan ve bu kişilerin görevleri dâhilinde hareket eden adamlarından alınacak olan tüm tazminatların üst sınırınıdır. “*Aggregation of claims*” başlığı taşıyan 12. maddenin 1974 Atina Sözleşmesi’nin resmî çevirisindeki başlığı ‘Davaların İçtimaı’dır, bkz.: TBMM, **1/470 sayılı Kanun**

edilmesi; 2002 Protokolü'nün hazırlık aşamasında, P&I kulüplerinin sigorta şirketlerine kıyasla daha farklı bir yapıda bulunması nedeniyle tartışma konusu hâline getirilmiştir⁹⁴².

Yolcunun taşıyana bildirimde bulunma yükü 2002 Atina Sözleşmesi'nde yalnızca bagaj zararları bakımından öngörülmüştür (m. 15). Bu bağlamda yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması hâlinde yolcu böyle bir külfet altında bulunmamaktadır⁹⁴³. Böylece zarara uğrayan kişiler, sorumlu kişiye veya sigortacıya bildirimde bulunmaya gerek duymaksızın doğrudan sigortacıya istem yöneltebileceklerdir⁹⁴⁴.

Sigortacıya doğrudan başvurulması durumunda, mükerrer m. 4 f. 1'de öngörülen 250.000 ÖÇH'lik alt sınırdan daha yüksek bedelde güvence veren sigortacının zarar gören üçüncü kişiye karşı ne tutarda tazminat ödeyeceği anlaşılmamaktadır. Mükerrer m. 4 f. 10 c. 1'in sözüne⁹⁴⁵ dayanılarak yapılan yorumda; zarar gören üçüncü kişinin, sigorta sözleşmesinde kararlaştırılan bedelin tamamı için doğrudan başvurabileceği belirtilmektedir⁹⁴⁶.

Mükerrer m. 4 f. 11, ilgili madde uyarınca yapılan herhangi bir ödemenin, Sözleşme'den kaynaklanan her türlü sorumluluğu ödenen miktar kadar ortadan kaldıracığını öngörmektedir. IMO Hukuk Komitesi, 2002 Protokolü'nün hazırlık

Tasarısı. Öğreti tarafından yapılan çeviride ise 'İstemlerin birleşmesi' başlığı tercih edilmiştir, bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 295.

⁹⁴² P&I kulüplerinin kural olarak sigortalının tazminat ödedikten sonra zararını karşılama şeklini ve kulüplerin bir araya gelme şekli, doğrudan başvuru hakkı ile uyuşmamaktadır. Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 9. Sigortalının, zarara uğrayan kişinin zararını karşıladıktan sonra sigorta tazminatının ödendiği sigortalar İngiliz Hukuku'nda "*indemnity insurance*" olarak adlandırılmaktadır. P&I sigortaları da bu gruba girmektedir. Riziko gerçekleşir gerçekleşmez sigortalının tazminat ödeme yükümlülüğünün doğduğu sigortalar ise "*liability insurance*" şeklinde anılmaktadır. Konu hakkında bkz.: Damar, **Compulsory Insurance**, s. 153; Zhu, **Probing Compulsory Insurance**, s. 72.

⁹⁴³ 1961 Brüksel Sözleşmesi, bedensel zararlar bakımından da bildirim yükü öngörmüştür (m. 11). Ancak söz konusu düzenleme 1974 Atina Sözleşmesi'nde tekrar edilmemiştir.

Bildirim yapılmaması hâlinde taşıyanın bu zararlardan doğan sorumluluğunu ortadan kaldıran sözleşme hükümlerinin de m. 18 uyarınca geçersiz olacağı yönünde bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 280-281.

⁹⁴⁴ TTK m. 1475 f. 2'ye göre; sigortalı kendisine yöneltilen istemi, aksi kararlaştırılmamışsa derhal sigortacıya bildirme yükümlülüğü altındadır. Konuyu düzenleyen Deniz Araçları SGŞ B.2 maddesi (ç) bendi uyarınca; tazminat talebiyle karşılaşan sigortalı, durumdan sigortacıyı derhal haberdar etmek ve zarar ziyan talebine ve cezai kovuşturmayla ilişkin olarak almış olduğu ihbarname, davetiye ve benzeri tüm belgeleri derhal sigortacıya vermek ile yükümlü tutulmaktadır.

⁹⁴⁵ "*Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security.*" Hükme göre; doğrudan başvurunun kapsamına mükerrer m. 4'ün kapsamındaki güvenceler girmektedir.

⁹⁴⁶ Bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 279.

çalışmalarında ilgili hükmün kaza sigortalarında da uygulanacağını belirtmiştir⁹⁴⁷. Kuralın kaza sigortaları bakımından kabul edilmesi Türk Hukuku'ndaki esaslar ile örtüşme de⁹⁴⁸; mükerrer m. 4 f. 11'de ile amaçlananın, temin edilen mali güvencenin devreye girmesi sonucu yolcunun uğradığı zarar giderildikten sonra, taşıyan veya fiilî taşıyan tarafından zararın tekrar tazmin edilmemesi olduğu gözetildiğinde, yerinde bir düzenleme olarak görmek de mümkündür.

2. 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca davada milletlerarası yetki

2002 Atina Sözleşmesi, kendi hükümleri kapsamında taşıyan veya fiilî taşıyana açılan davalar⁹⁴⁹ hakkında yetki kuralları getirmektedir (m. 17 f. 1)⁹⁵⁰. Zorunlu sorumluluk sigortasının kabul edilmesi ile birlikte; ilgili düzenlemeye, sigortacıya karşı açılacak davalar hakkında da bir hüküm eklenmiştir (f. 2). Hükme göre; sigortacıya karşı mükerrer m. 4 uyarınca açılacak davalar, taşıyan ile fiilî taşıyana açılan davalar hakkında ilk fıkrada öngörülen yetki kurallarına tâbi kılınmaktadır⁹⁵¹. Diğer bir ifadeyle zarar görenler, ancak taşıyan ile fiilî taşıyana dava açabileceği Devlet'teki mahkemelerde sigortacıya doğrudan dava açabilmektedir⁹⁵². Böylece, taşıyan veya fiilî taşıyan hakkında verilen yargı kararları ile sigortacı hakkında verilenler arasında çelişki bulunmasının önüne geçilmektedir⁹⁵³.

⁹⁴⁷ Açıklama için bkz.: IMO, **LEG 79/4/3, Annex 1**, s. 7, dn. 25.

⁹⁴⁸ Kaza sigortaları ile ilgili açıklamalar için bkz.: Yukarıda III.C.2.

⁹⁴⁹ Sözleşme metninde kullanılan ifade "*action*"dır. Kullanılan ifadenin tahkim önünde görülen ve Sözleşme'nin uygulandığı uyuşmazlıklar bakımından sorun yaratabileceğine öğreti tarafından işaret edilmektedir. Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 107, dn. 33. Söz gelimi Birleşik Krallık, kendi sınırları içerisinde tahkim önünde görülen uyuşmazlıklarda, zamanaşımı ve hak düşürücü süreler hakkındaki 1974 Atina Sözleşmesi m. 16'nın uygulanacağını açık bir hükümle öngörmüştü (1995 MSA Schedule 6, Part II, para. 7). Yetki sözleşmelerini düzenleyen 2002 Atina Sözleşmesi m. 17 f. 3 (1974 Atina Sözleşmesi m. 17 f. 2), yetkili mahkemenin kararlaştırılmasının yanında tahkim anlaşmalarını da kapsamına sokmaktadır.

⁹⁵⁰ Hükümde, Sözleşme'nin 3. ve 4. maddesinden doğan istemlerden bahsedilmektedir. Bu durum karşısında m. 17'deki yetki kurallarının zımnen de olsa yalnızca taşıyana veya fiilî taşıyana karşı ileri sürülen istemler hakkında öngörüldüğü belirtilmektedir, bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 282. Aynı şekilde, taşıyanın ve fiilî taşıyanın adamlarına karşı açılan davalarda da m. 17'deki yetki kuralları uygulanmayacaktır. Røsæg, **Carriage of Passengers**, s. 392.

⁹⁵¹ Bu nedenle sigortacıların, herhangi bir işyerlerinin bulunmadığı ve yargı kurallarına tabi olmadıkları bir Devlet'te istem ile karşılaşma olasılıkları bulunmaktadır. Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 123.

⁹⁵² Røsæg, **Carriage of Passengers**, s. 394. Sözleşme'nin 17. maddesinin ikinci fıkrasında "istem sahibinin tercihi olmak üzere" ("*at the option of the claimant*") ibaresi yer almaktadır. Anılan ibareden dolayı hükmün kesin yetki kuralı öngörmediği şeklinde yorumlanması mümkündür. Ancak ilk aynı ibareye ilk fıkrada da yer verilmektedir. İfade edilmek istenen, alacaklının f. 1'de sayılan mahkemeler arasında seçim yapmakta özgür olduğudur. Bunun yanında; 2002 Protokolü'nün hazırlık sürecinin başlangıcında, sigortacıya doğrudan açılan davalara bakmaya yetkili mahkemelerin ayrıca sayılması fikri yer almaktaydı. Sözleşme'ye m. 16 mükerrer f. 1 şeklinde eklenmesi öngörülen düzenleme için bkz.: IMO, **LEG 79/4/3, Annex 1**, s. 9.

⁹⁵³ Berlingieri, **Athens Convention**, s. 284.

Bu bağlamda Sözleşme, hangi Devlet mahkemelerinde davanın açılabileceğini 17. maddesinde dört bent halinde saymaktadır. Maddede açıkça ifade edildiği üzere, bu mahkemeler arasından seçim yapma hakkı davacıya aittir. Diğer taraftan, ilgili hüküm ilgili mahkemelerden birisinde dava açılabilmesi için iki şartın daha karşılanması gerekmektedir. Bunlardan ilki, 1974 Atina Sözleşmesi'nde de yer alan, "seçilecek mahkemenin bir Taraf Devlet'te bulunması" şartıdır⁹⁵⁴. 2002 Protokolü m. 10 ile getirilen ikinci şart uyarınca ise; mahkemenin "*birden çok yetkili Mahkeme kabul eden her bir Taraf Devlet'in millî hukukunda yetki hakkında öngörülen kurallara tabi olması*" gerekmektedir. Bu nedenle Türk Hukuku'nda zarar gören üçüncü kişi tarafından TTK m. 1478 uyarınca doğrudan sigortacıya karşı açılan davalarda olduğu gibi görevli ve yetkili mahkemenin tespitinin yapılması gerekecektir⁹⁵⁵.

2002 Atina Sözleşmesi m. 17 f. 1'de sayılan yetkili mahkemeler sırasıyla şunlardır:

- Davalının sâkin olduğu yer ("*permanent residence*")⁹⁵⁶ veya asıl işyerinin ("*principal place of business*") bulunduğu Devlet'in mahkemesi (b. (a))⁹⁵⁷;
- Taşıma sözleşmesinde uyarınca hareket veya varma yerinin bulunduğu Devlet'in mahkemesi (b. (b));

⁹⁵⁴ Davanın Sözleşme'ye Taraf olmayan Devlet mahkemelerinde açılmasının önünde de bir engel bulunmamaktadır. Ancak Sözleşme'de bu şekilde bir şartın yer alması, Taraf olmayan bir Devlet mahkemesinin Sözleşme hükümlerini zaten göz önünde bulundurmayacağı nedeniyle sorgulanmaktadır. Açıklamalar için bkz.: Røsæg, **Carriage of Passengers**, s. 393. Yazar, ayrıca Sözleşme hükümlerinin dikkate alınma olasılığının yalnızca bu hükümlerin yolcu taşıma sözleşmesine aktarılması durumunda ortaya çıkabileceğini belirtmektedir. **A.g.e.** Nitekim Amerikan mahkemeleri önüne gelen çok sayıda uyuşmazlıkta, mahkemeler bu doğrultudaki sözleşme kayıtlarının geçerliğini değerlendirmiştir. Konu hakkında bkz.: Robert D. Peltz, "The Athens Convention Revisited", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 43, No. 4, October 2012, s. 491 vd.; Angelica L. Boutwell, "The Athens Convention and Limitation of Liability in U.S. Federal Courts: While Communication Is Key, Some Things are Better Left Unsaid", **The University of Miami Inter-American Law Review**, Volume: 43, Issue: 3, 2012, s. 523 vd.

⁹⁵⁵ Konu hakkında bilgi için bkz.: Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava**, s. 139 vd.

⁹⁵⁶ İlgili ibare öğretici tarafından MÖHUK m. 41 esas alınarak "sâkin olduğu yer" şeklinde çevrilmiştir, bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 303, dn. 25. Ancak 2002 Protokolü'nün resmî çevirisinde tercih edilen terim "ikametgâh"tır, bkz.: TBMM, **1/470 sayılı Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporu**, s. 34.

⁹⁵⁷ Böylece taşıyanın ve fiilî taşıyanın asıl işyerlerinin farklı Devletler'de bulunması hâlinde, alacaklının her iki Devlet'teki mahkemelerde dava açma olanağı ortaya çıkmaktadır. Buna ek olarak, özellikle de elverişli bayrak uygulamasının yaratacağı zorluklar göz önünde tutularak, şirket merkezinin bulunduğu yerden ziyade asıl işyeri tercih edilmiştir. Berlingieri, **a.g.e.**, s. 282.

- Davalının bu yerde işyerinin⁹⁵⁸ bulunması ve bu Devlet'in mahkemelerinin yetkisine tabi olması şartıyla, davacının sürekli veya fiili yerleşim yerinin (“*domicile or permanent residence*”)⁹⁵⁹ bulunduğu Devlet'in mahkemesi (b. (c));

- Davalının bu yerde işyerinin bulunması ve bu Devlet'in mahkemelerinin yetkisine tabi olması⁹⁶⁰ şartıyla, yolcu taşıma sözleşmesinin kurulduğu Devlet'in mahkemesi (b. (d))⁹⁶¹.

Söz konusu düzenleme, (b) bendi haricindeki tüm bentlerde davalının işyerinin bulunduğu Devlet'in mahkemelerini kapsama sokmaktadır. Bu nedenle; istem sahiplerinin kendi yerleşim yerlerinde işyeri bulunmayan kişilere dava açmadan önce yetkili mahkemeyi tespit etmekte zorluk çekeceklerine öğretilmektedir⁹⁶². İşaret edilen bir diğer nokta; sigortacıların da sorumluluğu öngörülen kişiler ile aynı yetki kurallarına tabi tutulması karşısında, işyerlerinin dâhi bulunmadığı bir Devlet'te istem ile karşılaşılabilecekleri olmuştur⁹⁶³.

Davada yetkiyi düzenleyen 17. maddenin 3. fıkrasında, yetki ve tahkim sözleşmelerine ilişkin bir hüküm kaleme alınmıştır⁹⁶⁴. Hükme göre, taraflar arasındaki yetki veya tahkim anlaşmaları ancak zarara sebep olan kazanın meydana gelmesinden

⁹⁵⁸ Sözleşme metninde “*a place of business*” denildiğinden, davalının asıl işyeri dışında davalının acentelerini veya şubelerini de kapsayabileceği yönünde bkz.: Berlingieri, **a.g.e.**, s. 283.

⁹⁵⁹ Söz konusu ibarenin çevirisi, öğreti tarafından “sürekli ve fiili yerleşim yeri” şeklinde yapılmıştır, bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 303 ve 305. 2002 Protokolü'nün resmi çevirinde ‘yerleşim yeri ve mutad mesken’ terimleri yer almaktadır, bkz.: TBMM, **1/470 sayılı Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporu**, s. 35.

⁹⁶⁰ Davalı, işyerinin bulunduğu Devlet'in yetkisine zaten tabi olacağından; ayrıca “davalının söz konusu Devlet mahkemesinin yetkisine tabi olması” şeklinde bir şart öngörülmesinin gerekli olmadığı yönünde bkz.: Berlingieri, **a.g.e.**, s. 283; Lewins, **a.g.e.**, s. 301, dn. 114. Ne var ki, yetkili mahkemenin tespitinde zararın ortaya çıktığı tarihin mi yoksa dava tarihinin mi esas alınacağı değerlendirilmesinde bu şarta başvurulmaktadır. Nitekim davalı, davanın açıldığı tarihte sözleşmenin kurulduğu Devlet'teki faaliyetine son vermekle söz konusu Devlet'in mahkemesine tabi olmaktan çıkacaktır. Bu nedenle hükmün, davanın açılma tarihi esas alınarak değerlendirilmesi gerektiği savunulmaktadır, bkz.: Tsimplis / Shaw, **a.g.e.**, s. 214.

⁹⁶¹ Sözleşmelerin ağırlıklı olarak yolcunun sâkin olduğu yerde kurulacağı ve söz konusu yetki kuralının önemli bir farklılık yaratmadığı yönünde bkz.: Berlingieri, **a.g.e.**, s. 283. Ancak mesafeli sözleşmeler bakımından yorumun yerindeliği şüphe uyandırmaktadır. Ne var ki bu sözleşmeler hakkında b. (d) uygulandığı takdirde, davalının işyerine işaret eden diğer bentlerden farklı bir sonuç doğmayacaktır. Sözleşmenin kurulduğu yer hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda II.D.2.b.

⁹⁶² Konu hakkında bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 301. Yazar; bu zorluğun, özellikle “*fly-cruise*” denilen uçak seferi ile bağlantılı ve bir yabancı limanda başlayıp aynı limanda biten deniz yolculuklarında yaşanacağını belirtmektedir. **A.g.e.**

⁹⁶³ Bkz.: Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 123.

⁹⁶⁴ 1974 Atina Sözleşmesi'nde de yer alan ilgili düzenlemenin yeri, ikinci fıkradır. 2002 Atina Sözleşmesi'nde ise hüküm aynı maddenin üçüncü fıkrasına kaydırılmıştır. İkinci fıkranın yerini ise sigortacıya doğrudan açılan davalarda yetkili mahkemeyi belirleyen hüküm almıştır (2002 Protokolü m. 10 f. 3).

sonra geçerli olacaktır. Nitekim zarara neden olan kazadan önce kararlaştırılan ve m. 17 f. 1 ve f. 2’de öngörülen olanakları sınırlandıran herhangi bir sözleşme kaydının hükümsüz olacağı, Sözleşme’nin 18. maddesinde açıkça belirtilmektedir. Ancak taşıyan veya fiilî taşıyan ile yolcu veya yolcunun mirasçıları arasındaki bir yetki ya da tahkim anlaşmasının sigortacıya karşı doğrudan ileri sürülecek istemlere etkisi konusunda Sözleşme’de açık bir hüküm bulunmamaktadır. Türk Hukuku’nda, zarar gören ile sigorta ettiren sıfatına sahip taşıyan veya fiilî taşıyan arasındaki yetki anlaşmalarının, sigortacıya karşı ileri sürülemeyeceği ifade edilmektedir⁹⁶⁵. Tahkim anlaşmalarının ise sözleşmenin nispiyeti ilkesi çerçevesinde kural olarak yalnızca tarafları bağladığı kabul edilmekle birlikte, anlaşmanın üçüncü kişilere teşmili tartışmalı konular arasındadır⁹⁶⁶.

3. Sigortacının başvurabileceği savunmalar

a. Sigortalının ileri sürebileceği savunmalar

Sigortacının zarar gören üçüncü kişilere karşı ileri sürebileceği savunmalar, iki grup altında toplanmaktadır. Bunlardan ilki, mükerrer m. 4 f. 1’de öngörülen taşıyanın (“*the carrier referred to in paragraph 1*”)⁹⁶⁷ Sözleşme uyarınca ileri sürebileceği savunmalardır. Ancak iflas ve tasfiye hâli, ileri sürülebilecek savunmaların istisnaları olarak belirlenmiştir (mükerrer m. 4 f. 10 c. 3). Diğer bir ifadeyle sigortacı, sigortalının

⁹⁶⁵ Ünán, **Zarar Sigortaları**, s. 367. Kaldı ki, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisini iç hukuk kurallarına bağlayan MÖHUK m. 40 karşısında, Türk mahkemelerini yetkili kılmayı amaçlayan yetki anlaşmalarının HMK m. 17 koşullarına tabi olması gerekecektir, bkz.: Şanlı / Esen / Ataman-Figanmeşe, **a.g.e.**, s. 370-378; Çelikel / Erdem, **a.g.e.**, s. 574-577. HMK m. 17’ye göre yetki anlaşmaları yalnızca tacirler veya kamu tüzel kişileri arasında mümkün kılındığından, deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıklara ilişkin yetki anlaşmalarının geçerli kabul edilmesi güç gözükmektedir.

⁹⁶⁶ Konu hakkında bilgi için bkz.: Hakan Pekcanitez / Ali Yeşilirmak, “Tahkim”, **Pekcanitez Usûl, Medeni Usûl Hukuku**, Hakan Pekcanitez / Muhammet Özekes / Mine Akkan / Hülya Taş Korkmaz (editörler), Cilt: III, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017, s. 2678 vd.; Emre Esen, **Uluslararası Ticari Tahkimde Tahkim Anlaşmasının Üçüncü Kişilere Teşmili**, İstanbul: Beta Yayınları, 2008; Banu (Şit) Köşgeroğlu, “Yabancı Hakem Kararlarının Üçüncü Kişilere Karşı Tenfizi”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: XV, Sayı: 3, 2011, s. 5 vd.

⁹⁶⁷ Hazırlık sürecinde, ilgili ibarenin bir alternatifi olarak “*hem taşıyanın hem de fiilî taşıyanın ileri sürebileceği savunmaların*” metinde yer alması değerlendirilmiştir. Sözleşme’de kabul edilen alternatif bakımından, yalnızca taşıyanın ileri sürebileceği savunmalarının sigortacıyı bağlamayacağı vurgulanmıştır. Bu bağlamda taşıyanın sigortalı olarak gösterilmemesi durumunda ortaya çıkabilecek sorunlar değerlendirilmiştir. Yapılan açıklamada; bir güçlüğün yaşanma olasılığının, ancak taşıyanın sorumluluğunun fiilî taşıyanınkinden daha geniş olması hâlinde bulunduğu ifade edilmiştir. Konu hakkında verilen örnek; taşıyanın, gemiye güvenli olmayan bir limana uğrama talimatı vermesi ve fiilî taşıyanın limandaki tehlikenin farkında olmamasıdır. Ancak açıklamada böyle bir durumla karşılaşılma olasılığının çok düşük olduğunun da altı çizilmiştir, bkz.: IMO, **LEG 79/4/3, Annex 1**, s. 6, dn. 21.

iflas ettiğini veya tasfiye hâlinde olduğu iddiası ile sigorta tazminatını ödeme borcundan kurtulamamaktadır. İlgili hükümde bahsi geçen taşıyan, sorumluluk sigortası temin etmekle yükümlü tutulan kişidir⁹⁶⁸. Bu sebeple; taşımanın tamamını fiilî taşıyanın gerçekleştirmesi durumunda, taşıyanın sahip olduğu savunmaların sigortacı tarafından ileri sürülemeyeceği anlamı ortaya çıkmaktadır. Buna karşılık kurulacak sorumluluk sigortası sözleşmesinde sigorta bedelinin alt sınırının 250.000 ÖÇH olarak öngörülmesi nedeniyle, taşıyan ile fiilî taşıyanın sahip oldukları savunmaların farklılık gösterme olasılığı oldukça azalmaktadır. Nitekim bahsedilen sınırın altında kalan ve gemi kazası sonucu meydana gelen ölüm veya bedensel zararlar bakımından her iki taşıyan bakımından da kusursuz sorumluluk öngörüldüğünden, taşıyan ile fiilî taşıyanın başvurabileceği savunmalar söz konusu gemi kazaları bağlamında bir farklılık arz etmemektedir⁹⁶⁹.

Yukarıdaki açıklamaların yanında, 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10'daki düzenlemenin, sigortalının ileri sürebileceği savunmalar çerçevesinde TTK sisteminden farklı olup olmadığını belirtmek gerekmektedir. Nitekim TTK m. 1484; sigortacının, "sigortalıya karşı ifa borcundan" kurtulmuş olduğunu zarar görene karşı ileri süremeyeceğini düzenlemektedir. Diğer bir deyişle, hükümle getirilen sınırlama, sigortacının sigorta sözleşmesi veya sigorta sözleşmesi ile ilgili yasal düzenlemelere dayalı savunmalarına getirilmektedir⁹⁷⁰. Söz konusu düzenlemeden çıkan sonuç; sigortacının anılan hüküm uyarınca zarar görene tazminat ödemesi için öncelikle sigortalının sorumluluğunun doğmuş olması gerektiğidir⁹⁷¹. Sigortacı tarafından sigortalının sorumluluğunun doğmadığı şeklinde bir savunmada bulunulabilmesi, TTK m. 1484 bakımından mümkündür⁹⁷². Yapılan açıklamalar ışığında; 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10'da, TTK m. 1484 ile varılan sonucun daha açık bir şekilde kaleme alındığı söylenebilecektir.

⁹⁶⁸ Anılan kişi, taşımayı kısmen veya tamamen gerçekleştiren kişidir. Taşıyan veya fiilî taşıyan olarak ortaya çıkabilecek bu kişi, yukarıda açıklandığı üzere, geminin donatanı veya işleteni olmaktadır. Açıklamalar için bkz.: Yukarıda III.B.1.a.

⁹⁶⁹ Bunlara nedensellik bağımlı kesen hâller (m. 3 f. 1) ile birlikte kusur (m. 6) girmektedir. Üçüncü kişilere karşı olan rücu hakkının (m. 3 f. 8) da bunların arasında olduğu yönünde bkz.: Tsimplis, **a.g.e.**, s. 146.

⁹⁷⁰ Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 415.

⁹⁷¹ **A.g.e.**, s. 417.

⁹⁷² Zarar gören ile sigortalı arasındaki borç ilişkisinin tabi olduğu zanaatı hakkında yapılan açıklamalar için bkz.: Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava**, s. 106-107.

b. Sigortalının zarara kastı veya pervasızca hareketi ile neden olması

aa. 2002 Atina Sözleşmesi'nde yer verilen düzenleme

Sigortacının ileri sürebileceği ikinci savunma türü; zararın, sigortalının kastı veya pervasızca hareketi⁹⁷³ sonucunda meydana geldiği yönündeki savunmadır (mükerrer m. 4 f. 10 c. 4)⁹⁷⁴. 2002 Protokolü'nün kabul edilmesi aşamasında en sık tartışılan konulardan birisi; sigortacının, söz konusu savunmadan faydalanıp faydalanamayacağı olmuştur⁹⁷⁵. Norveç ve Avustralya; yolcuların korunması gerektiğini gerekçe göstererek, sigortacının sigorta tazminatını ödemekten bu yola başvurarak kurtulmasına karşı görüş bildirmişlerdir⁹⁷⁶. The International Group, sigortacılar tarafından sigortalının pervasızca hareketi için güvence verilemeyeceğini bildirerek sigortacının sahip olduğu bu hakkın korunmasını savunmuştur⁹⁷⁷. Aynı şekilde; ICS, P&I kulüplerinin karşılıklı sigorta esasları ile çalışması dolayısıyla pervasızca hareket savunmasının kaldırılmasına karşı çıkmıştır⁹⁷⁸. IMO Hukuk

⁹⁷³ Kavram hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda III.C.3.a.bb.ccc.aaaa.bbbbbb

⁹⁷⁴ 1906 MIA m. 55 f. 2 b. (a)'da yer bulan kural, aynı Kanun'un 85. maddesinin 4. fıkrası uyarınca karşılıklı sigortalara da uygulanmaktadır. Bu bakımdan P&I sigortaları da kuralın uygulama alanına girmektedir. Açıklamalar için bkz.: Damar, **Compulsory Insurance**, s. 153; Hazelwood, **a.g.e.**, s. 243-247; de la Rue / Anderson, **Shipping and Environment**, s. 742.

⁹⁷⁵ Söz konusu savunma imkânı; 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. VII f. 8; 2010 HNS Sözleşmesi m. 12 f. 8; 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi m. 7 f. 10 ve 2007 Nairobi Sözleşmesi m. 12 f. 10'da yer almaktadır. 2002 Protokolü'nün hazırlanması sırasında, ilgili hüküm sigortacıya bu hakkın verildiği ve verilmediği iki alternatif metin şeklinde ("Option A" ve "Option B") Taslak'a eklenmiştir. Her iki metin için bkz.: IMO, **LEG 83/4/3**, Provision of Financial Security, Draft text for a Protocol to the Athens Convention, Submitted by Norway, **Annex**, 3 August 2001, s. 5.

⁹⁷⁶ Avustralya, pervasızca hareket savunmasına yer veren diğer Milletlerarası Sözleşmeler'in çevre kirliliği zararları hakkında olduğunun altını çizmiştir. Bunun yanında; 1999 Montreal Sözleşmesi m. 50'de zorunlu sorumluluk sigortasının öngörülmesine rağmen, hava taşımalarında sigortacılar bu şekilde bir savunmada bulunma olanağı da tanınmadığının dikkati çekilmiştir, bkz.: IMO, **LEG 83/4/7**, Provision of Financial Security, The wilful misconduct defence, Submitted by Australia, 11 September 2001. Norveç; çok sayıda Delegasyon'un pervasızca hareket savunmasının yer almamasının gerektiği kanaatinde olduğu ve oturumlar arası çalışmada tercihin bu yönde oluştuğunu beyan etmiştir, bkz.: IMO, **LEG 83/4/3**, s. 4. Kurala öğreti tarafından getirilen eleştiri için bkz.: Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 10.

⁹⁷⁷ Bunun gerekçesi olarak; (1) birçok P&I kulübünün bağlı olduğu hukuk sisteminde sigorta bu şekilde gerçekleşen rizikolara güvence verilememesi, (2) her olasılıkta, bu hukuk sistemlerinin sigorta sözleşmelerinin temelini oluşturan Kulüp Kuralları'na dâhil edilmesi ve (3) Grup'un standartlarına uymayan üyelere güvence verilmek istenmemesi gösterilmiştir, bkz.: IMO, **LEG 83/14**, s. 11. Grup'u destekleyen Delegasyonlar; (1) bazı hukuk sistemlerinde bu güvencenin verilmesinin kamu düzeni ile uyumlayacağını, (2) yolcu gemileri bakımından bu şekilde bir rizikonun gerçekleşme olasılığının düşük olduğunu ve (3) güvencenin verilmemesi ile taşıyanların daha tedbirli davranacağını ileri sürmüştür. Sigorta sektörü temsil eden kişilerin, bu rizikolara güvence verilmeyeceğine ilişkin görüşleri de bu Delegasyonlar tarafından dikkate alınmıştır, bkz.: **A.g.e.**, s. 11-12.

⁹⁷⁸ Görüşün gerekçesi olarak, sorumsuzca hareket eden gemi işletenlerin bedelinin diğer işletenler tarafından ödenmesi gösterilmiştir, bkz.: IMO, **LEG 83/4/6**, s. 4. Savunmanın metinde kalmasını savunan diğer bir ülke ABD olmuştur. ABD, istem sahibine doğrudan başvuru hakkının tanınmasını, sigortacıların diğer Milletlerarası Sözleşmeler'e kıyasla daha yüksek sayıda yetkili mahkemeye tabi

Komitesi, yapılan açıklamaları dikkate alarak söz konusu savunma olanağının Taslak metnine dâhil edilmesini kabul etmiştir⁹⁷⁹. 2002 Konferansı'nda tartışmalar sürmesine karşılık⁹⁸⁰, söz konusu savunmanın sigortacılara sağlanacağına dair kural Sözleşme'de korunmuştur.

Sigortacı, sigortalının kendisine istem yöneltmesi hâlinde sigortalıya karşı ileri sürebileceği diğer savunmaları zarar gören üçüncü kişiye karşı ileri sürememektedir (f. 10 c. 4). Böylece, P&I sigortalarında yer verilen *pay to be paid* kuralı⁹⁸¹ ya da geminin sefere elverişli bulundurulmaması ("*unseaworthiness*")⁹⁸² hâlinde ortaya çıkan zararın sigortacı tarafından tazmin edilmeyeceğine dair kural üçüncü kişilere karşı geçerli olmamaktadır⁹⁸³. Ayrıca taşıyan ile fiilî taşıyan, kastları veya pervasızca

olmasını ve sigortacının savunma olanaklarının kısıtlanmasını gerekçe olarak göstermiştir. Ayrıca anılan düzenlemelerin yanında pervasızca hareket savunmasının kaldırılması ile yolcuların gerekenden daha fazla ölçüde korunacağını iddia etmiştir. Son olarak; Sözleşme'de yolcuların yanında diğer ilgililerin de menfaatlerinin korunması amacının taşındığından, taşıma faaliyeti nedeniyle ortaya çıkan riskin tamamen sigortacılar tarafından taşınmaması gerektiği de ABD tarafından ifade edilmiştir. Açıklamalar için bkz.: IMO, **LEG 83/4/9**, s. 3.

⁹⁷⁹ Komite'nin kararı için bkz.: IMO, **LEG 83/14**, s. 12.

⁹⁸⁰ Konferans sırasında Norveç ile Avustralya'nın sunduğu ortak beyanda; sigorta pazarının pervasızca hareketi kapsamaya elverişli olduğu belirtilmiştir. Bunun yanında çevre kirliliği hakkındaki Milletlerarası Sözleşmeler'de istem sahiplerinin çoğunlukla Hükümetler olduğu üzerinde durulmuştur. Pervasızca hareketin güvenceye dâhil edilmesinin kamu düzenine aykırı olacağı şeklindeki eleştiriler hakkında ise; güvenceden asıl fayda sağlayanın sigortalı değil, yolcu olacağı belirtilmiştir. Sigorta tazminatı ödendiği takdirde sigortacının sigortalıya rücu olanağının da ortadan kalkmayacağı eklenmiştir. Açıklamalar için bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/9**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Wilful misconduct, Submitted by Australia and Norway, 30 August 2002, s. 1-4. The International Group'un konu hakkında 2002 Konferansı sırasında özetlediği görüşleri için bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/11**, s. 3-4. ICCL, The International Group ile ICS'in görüşlerine katıldığını açıkça beyan etmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/14**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Insurance limits, definition of "defect in the ship" and wilful misconduct, Submitted by the International Council of Cruise Lines (ICCL), 18 September 2002, s. 4.

⁹⁸¹ Görüldüğü üzere, sigortacıya doğrudan başvuru hakkı Sözleşme'de tanınmasaydı dahi sigortacı zarar gören üçüncü kişiye karşı bu savunmada bulunamayacaktı.

⁹⁸² Sefere elverişsizlik hâlinde zararın sigortacı tarafından tazmin edilmemesi kuralı, 1906 MIA m. 85 f. 5'te düzenlenmektedir. P&I Sigortaları'nda da, geminin sefere elverişsizliği nedeniyle ileri sürülen istemler sigorta güvencesi kapsamı dışında tutulmaktadır. Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Hazelwood, **a.g.e.**, s. 247-251; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 221-223; de la Rue / Anderson, **Shipping and Environment**, s. 740-742; Anderson / de la Rue, **P&I Clubs**, s. 1285-1288.

⁹⁸³ Soyer, **Sundry Considerations**, s. 528; Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 239; Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava**, s. 60. Gemiyi sefere elverişli bulundurulmamaya devam edilmesinin, sigortalının pervasızca hareketi olarak da değerlendirilebileceğine işaret edilmektedir; bkz.: **A.g.e.**, s. 61; Mandaraka-Sheppard, **a.g.e.**, s. 811, dn. 39. Ancak 1906 MIA m. 39 uyarınca; gemi donatanının sigorta güvencesinden yararlanması, geminin sefere elverişli bulundurulması koşuluna tabi tutulmaktadır. Bu nedenle 1906 MIA uygulamasında; sefere elverişlilik, pervasızca hareket bağlamında tartışılmamaktadır. Damar, **Wilful Misconduct (kitap)**, s. 41, dn. 70. Buna rağmen; sigortacılara pervasızca hareket savunmasının tanınması ile, donatanların gemiyi sefere elverişli bulundurma konusunda daha tedbirli davranacağı öngörülmektedir, bkz.: Mandaraka-Sheppard, **a.g.e.**, s. 811, dn. 39. Diğer taraftan; zorunlu sorumluluk sigortasının, sigortacıya savunma imkanı tanınmasa dahi gemiyi sefere elverişli bulundurma konusunda donatanları hassasiyet göstermeye iteceği ifade edilmektedir.

hareketleri sonucunda zararın ortaya çıkması hâlinde sorumluluk sınırından yararlanamazken (m. 13), sigortacının sorumluluğu mükerrer m. 4 f. 1’de öngörülen miktar ile sınırlı kalmaya devam etmektedir (f. 10 c. 2)⁹⁸⁴. Söz gelimi, sigortalının pervasızca hareketi sonucu ortaya çıkan zararlarda, taşıyanın sorumluluk sınırından yararlanma hakkı ortadan kalkmasına rağmen sigortacının ödeyeceği tazminat sigorta bedeli ile sınırlı olmaya devam edecektir⁹⁸⁵.

Sözleşme’nin mükerrer 4. maddesinin 10. fıkrasındaki “pervasızca hareket” ibaresi 2002 Protokolü’nün resmî çevirisinde “kast” olarak yer almaktadır⁹⁸⁶. Ayrıca ilgili hüküm, TTK’daki deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerine de aktarılmamıştır. Bu açıdan, Sözleşme’nin resmî çevirisinde ve TTK’da önemli bir farklılık ortaya çıkmaktadır⁹⁸⁷. Yukarıda⁹⁸⁸ belirtildiği gibi; pervasızca hareket, kasttan daha hafif bir kusur derecesine karşılık gelmektedir. Dolayısıyla, sigortacının ileri sürebileceği savunmanın sigortalının kastını ve pervasızca hareketini içerecek şekilde ele alınması gerekmektedir⁹⁸⁹. Resmî çevirideki hüküm söze dayalı yorumlandığında şu sonuç ortaya çıkmaktadır: Sigortalının pervasızca hareketi sonucunda yolcunun ölmesi veya bedensel zarara uğraması olasılığında; sigortalı m. 7’de öngörülen sorumluluk sınırından m. 13 uyarınca yararlanamamakta, fakat mükerrer m. 4 f. 10’daki savunma imkânından yararlanamayan sigortacı zarar gören üçüncü kişinin zararının sigorta bedeline kadar olan kısmını tazmin etmekle yükümlü

Bunun gerekçesi olarak, sefere elverişli bulunmayan gemiler için sigortacıların güvence vermeyeceği ve böylece geminin sefere çıkmasının mümkün olamayacağı gösterilmektedir. Açıklamalar için bkz.: Zhu, **Probing Compulsory Insurance**, s. 75; Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 3. Røsæg, gemiyi sefere elverişli bulundurmama da dâhil olmak üzere pervasızca hareket sonucunda zarar gören kişilere sigorta tazminatının ödenmemesini eleştirmektedir. Bunun yerine, P&I kulüplerinin üyelerine karşı daha sıkı bir denetim uygulamalarını önermektedir, bkz.: **A.g.e.**, s. 10.

⁹⁸⁴ 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m.VII f. 8’den aktarılan hükmün gereksiz ve yanıltıcı olduğuna öğretisi tarafından dikkat çekilmektedir. Nitekim taşıyanın sorumluluk sınırı 250.000 ÖÇH değil, 400.000 ÖÇH’dir (m. 7). Açıklamalar için bkz.: Berlingieri, **a.g.e.**, s. 279.

⁹⁸⁵ Damar, **Compulsory Insurance**, s. 165.

⁹⁸⁶ Bkz.: TBMM, **1/470 sayılı Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporu**, s. 31. Öğretide de bu hatalı çevirinin dikkate alındığı görülmektedir, bkz.: Uluğ Cicim / Alhan, **a.g.e.**, s. 557. Yukarıda açıklandığı üzere, 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10’da, m. 13’teki ifadenin aksine yalnızca “*wilful misconduct*” terimi yer almaktadır. Anılan terim, Sözleşme’nin Fransızca metninde “*faute intentionnelle*” şeklinde kaleme alınmıştır. Berlingieri, **a.g.e.**, s. 280.

⁹⁸⁷ Bu farklılık, özellikle de zararın sigortalıya rücu edilmesi açısından önem taşımaktadır, bkz.: Aşağıda III.D.3.b.bb.

⁹⁸⁸ III.C.3.a.bb.ccc.aaaa.bbbbbb.

⁹⁸⁹ 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi bakımından aynı yönde bkz.: Süzel, **2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi**, s. 165.

kalmaktadır⁹⁹⁰. 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulandığı hâllerde; Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi⁹⁹¹ m. 33 f. 2⁹⁹² uyarınca 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10'daki “*wilful misconduct*” kavramının “kast” olarak değil, “pervasızca hareket” olarak anlaşılması gerekecektir⁹⁹³.

bb. Düzenlemenin TTK m. 1484 ile karşılaştırılması

TTK m. 1484, zorunlu sorumluluk sigortalarında sigortacının zarar gören üçüncü kişiye sigorta tazminatı ödeme yükümlülüğünün ortadan kalkmaması kuralını getirmektedir⁹⁹⁴. Başka bir deyişle; kurulan sigorta sözleşmesi uyarınca sigortacının sigorta tazminatı ödememesi gereken hâllerde dahi, sigortacı bu yükümlülüğün ortadan kalktığını söz konusu üçüncü kişilere karşı ileri sürememektedir. Belirtilen koşullar altında tazminatı ödemek zorunda kalan sigortacının, sigortalıya rücu hakkına sahip olduğu öğretisi tarafından kabul edilmektedir⁹⁹⁵. 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer

⁹⁹⁰ Sigortacının mükerrer m. 4 f. 10'e göre yararlanabileceği tek savunma türü olarak, sigortalının zarar gören üçüncü kişiye karşı ileri sürebileceği savunmalar kalmaktadır. Ancak bunların pervasızca hareketin tespit edildiği durumlarda sigortacı lehine bir sonuç doğurma şansları düşüktür.

⁹⁹¹ *Vienna Convention on the Law of Treaties*. BM tarafından 23/5/1969 tarihinde kabul edilen Sözleşme, milletlerarası hukuktata 27/1/1980 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Sözleşme'nin İngilizce dilindeki metni için bkz.: legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf (e.t.: 1/12/2017). Türkiye, Sözleşme'ye Taraf 115 Devlet arasında yer almamaktadır. Sözleşme'ye Taraf Devletler hakkında bilgi için bkz.:

treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXIII-1&chapter=23&Temp=mtdsg3&clang=en (e.t.: 1/12/2017).

⁹⁹² “A version of the treaty in a language other than one of those in which the text was authenticated shall be considered an authentic text only if the treaty so provides or the parties so agree.”

⁹⁹³ 2002 Protokolü, Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde, bu dillerden her birindeki metinler aynı derecede geçerli olmak üzere tek bir asıl nüsha olarak hazırlanmıştır (m. 25). 1969 Viyana Sözleşmesi m. 33 f. 2'ye göre kural olarak resmî çevirinin dikkate alınması mümkün olmamaktadır. Türkiye 1969 Viyana Sözleşmesi'ne taraf olmamasına rağmen, Sözleşme'de yer verilen yorum kuralları milletlerarası örf ve adet hukuku hâline gelmiştir. Yorum kuralları hakkında bilgi için bkz.: Richard Gardiner, **Treaty Interpretation**, Second Edition, Oxford: Oxford University Press, 2017, s. 30 vd. Malcolm D. Evans, **International Law**, Fourth Edition, Oxford: Oxford University Press, 2014, s. 179 vd.

⁹⁹⁴ Hüküm hakkında bilgi için bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 415 vd.; Ecehan Yeşilova Aras, **Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı (TTK m. 1478) (“Doğrudan Dava”)**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2013, 105-110. Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 85 vd.; Birgül Sopacı Öztuna, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü” (“İfa Yükümlülüğü”), **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Sayı, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken – 10-11-12 Mayıs 2012 – Sempozyum**, Cilt: 18, Sayı: 2, 2012, s. 699 vd.

⁹⁹⁵ Konu hakkında bilgi için bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 342-343 ve s. 421-423. Aynı görüşte bkz.: Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava**, s. 108; Sopacı Öztuna, **İfa Yükümlülüğü**, s. 713-714; Sopacı Öztuna, **Kanuni Halefiyet**, s. 141. 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi m. 7 f. 10 bakımından aynı yönde bkz.: Süzel, **2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi**, s. 164. Ayrıca Ünan, sigortacının rücu isteminin TBK m. 62 f. 2'ye dayandırmanın mümkün olduğunu savunmaktadır, bkz.: **A.g.e.**, s. 421; Samim Ünan, **Zorunlu Hekim Sorumluluğu Sigortası (Genel Şartlar Şerhi) (“ZHSS”)**, İstanbul: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2012, s. 57; Samim Ünan, “Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate

m. 4 f. 10'a dönülecek olunursa; ilgili hüküm, sigortacının yalnızca sigortalının zarar gören üçüncü kişiye karşı sahip olduğu savunmalar ile sigortalının kastı ve pervasızca hareketinin bulunduğu şeklindeki savunmayı ileri sürebileceğini düzenlemektedir. TTK m. 1484 ile ortaya çıkan sonuç; son belirtilen savunma hariç olmak üzere, Türk Hukuku'nda öngörülen zorunlu sorumluluk sigortaları bakımından örtüşmektedir. Diğer bir ifadeyle; sigortalının kastı veya pervasızca hareketi, TTK m. 1484'ün istisnasını teşkil ediyormuş gibi bir sonuç doğacaktır⁹⁹⁶.

Son olarak; sigortalının kasten veya pervasızca hareketi sonucu ortaya çıkan zararlar bakımından, sigortacı tarafından yapılan ödemenin 2002 Atina Sözleşmesi çerçevesinde bir hatır (lütuf) ödemesi ("*ex gratia* ödeme") olarak değerlendirilmesi olasılık dahilindedir. Bu şekilde bir değerlendirilmenin yapılması; sigortacının sigortalıya halefiyeti ile üçüncü kişilere rücu hakkı bakımından, 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10'un TTK m. 1484'dan farklı sonuçlar doğurması anlamına gelebilecektir⁹⁹⁷. Zira Türk Hukuku'nda, tartışmalı olmakla birlikte, uygulamada *ex gratia* ödemede bulunan sigortacının üçüncü kişilere karşı rücu isteminde bulunamayacağı görüşü yer almaktadır⁹⁹⁸. *Ex gratia* ödemelerin sigortacının halefiyetine engel teşkil etmesi olasılığında; sigortacının üçüncü kişilere karşı istem ileri sürebilmesi için, sigortalının ilgili kişilere karşı sahip olduğu alacağı TBK m. 183 vd.'de düzenlenen alacağın devri hükümleri uyarınca devralması gerekecektir.

Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri", "**Zorunlu Sigortalar**" Paneli – Tebliğler – Tartışmalar – 19 Kasım 1993, İstanbul: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1993, s. 57-58.

⁹⁹⁶ 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi m. 7 f. 10'un TTK m. 1484'e karşı öncelikle uygulanması gerektiği yönünde bkz.: **A.g.e.**, s. 166-167.

⁹⁹⁷ 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10 uyarınca, sigortacının bu tür zararları tazmin etme yükümlülüğü bulunmamaktadır. TTK m. 1484 ise zorunlu sorumluluk sigortaları bakımından bunun aksini öngörmektedir. Konuya, sigortacının rücu istemini sigortalıya yöneltmesi bahsinde değinilecektir, bkz.: Aşağıda III.D.6.b.dd.aaa.

⁹⁹⁸ *Ex gratia* ödemelerin sigortacının TTK uyarınca sigortalıya halefiyetini ortadan kaldırdığına dair bkz.: Omağ, **a.g.e.**, s. 85-86; Şaban Kayıhan / Ömer Bağcı, **Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri**, Kocaeli: Umuttepe Yayınları, 2016, s. 90. Ünan görüşe karşı olmakla birlikte, uygulamada ağırlık kazanan yaklaşımın bu yönde olduğunu belirtmektedir, bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 244. Bu durumda sebepsiz zenginleşme hükümlerine dayanılabileceği görüşü için bkz.: Kadir Berk Kapancı, **Birlikte Borçlulukta Borçlular Arası İlişkiler ("Birlikte Borçluluk")**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014, s. 145. Benzer yönde bkz.: Omağ, **a.g.e.**, s. 86. İngiliz Hukuku'nda da *ex gratia* ödemede bulunan sigortacının sigortalıya halef olup olmayacağı tartışmalıdır. Konu hakkında bilgi için bkz.: Zhen Jing, "Insurers Beware! – Circumstances In Which the Insurer May Lose His Subrogation Rights in Marine Insurance", **Journal of Maritime Law & Commerce**, Volume: 43, Issue: 1, 2012, s. 149-151.

4. Zamanaşımı süresi ve hak düşürücü süre

a. 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca

Sözleşme, taşıyana karşı açılacak tazminat davalarında uygulanacak zamanaşımı süresini ve hak düşürücü süreleri düzenlemektedir (m. 16). Zamanaşımına ilişkin maddenin ilk fıkrası, 1974 Atina Sözleşmesi'nde de yer almaktadır. Buna karşılık hak düşürücü süreleri düzenleyen f. 3, 2002 Protokolü ile değişikliğe uğramıştır (2002 Protokolü m. 10). Maddenin zamanaşımını düzenleyen ilk fıkrası, Sözleşme kapsamındaki tüm tazminat talepleri için 2 yıllık bir süre öngörmektedir. Maddenin ikinci fıkrası, söz konusu 2 yıllık sürenin hesaplanmasına ilişkin esaslara yer vermektedir. Buna göre; bedensel zararlarda, yolcunun gemiden inmesi ile 2 yıllık zamanaşımı süresi başlamaktadır (b. (a)). Yolcunun ölümü hâlinde ise sürenin başlangıcı, ölümün taşıma sırasında veya yolcunun gemiden inmesinden sonra gerçekleşip gerçekleşmediğine göre değişmektedir. İlk olasılıkta bu süre yolcunun gemiden inmesi gereken tarihten itibaren işlemektedir. Yolcunun taşıma sırasında bedensel zarara uğrayıp gemiden indikten sonra ölmesi olasılığında ise sürenin başlangıcı, yolcunun gemiden indiği tarih olmaktadır (b. (b)). Zamanaşımı sürelerini durduran ve kesen nedenlerin tespiti *lex fori*ye bırakılmıştır⁹⁹⁹.

Ayrıca Sözleşme, iki farklı hak düşürücü süre¹⁰⁰⁰ öngörmektedir (m. 16 f. 3). 1974 Atina Sözleşmesi'nde, tüm istemler bakımından 3 yıllık tek bir hak düşürücü süre yer almaktadır¹⁰⁰¹. 2002 Atina Sözleşmesi ise bu hak düşürücü süreyi korumakla beraber, sürenin uzunluğunda değişikliğe gitmiştir. Düzenlemeye göre, yolcunun gemiden indiği veya inmesi gereken tarihten itibaren – bu tarihlerden daha geç olanı esas alınmak üzere – 5 yıl geçtikten sonra Sözleşme'ye dayanılarak hiçbir şekilde dava

⁹⁹⁹ Bu durumda Türk mahkemeleri önündeki uyumsuzluklarda TBK m. 153 ve 154 hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 209.

¹⁰⁰⁰ Zamanaşımı süresi ile hak düşürücü süreler, Sözleşme'nin 16. maddesinde "*Time-bar for actions*" başlığı altında düzenlenmiştir. Buna karşılık maddenin 3. fıkrasında öngörülen sürelerin geçmesi ile birlikte yargı yoluna başvuru mümkün olmamaktadır. Ayrıca bu sürelerin kesilmesi ya da durması da söz konusu değildir. Bu nedenlerden ötürü bu sürelerin hak düşürücü süreler olduğu kabul edilmektedir. Bunun bir sonucu olarak, bu süreler hakim tarafından re'sen dikkate alınacaktır. Taşkın, **a.g.e.**, s. 191-192, dn. 589; Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 208.

¹⁰⁰¹ Bu süreyi "kesin zamanaşımı süresi" olarak adlandıran görüş için bkz.: Can, **Yolcu Taşıma**, s. 140.

açılmayacaktır (m. 16 f. 3 b. (a)). Böylece 1974 Atina Sözleşmesi'nde 3 yıl olarak öngörülen süre 5 yıla çıkarılmıştır¹⁰⁰².

2002 Atina Sözleşmesi'nde yer alan hak düşürücü sürelerden ikincisi, 2002 Protokolü ile maddeye yeni bir bent eklenmek suretiyle Sözleşme'ye dâhil edilmiştir (b. (b)). Bedensel zararlar bakımından sürenin başladığı tarih; istem sahibinin, kazanın¹⁰⁰³ sebep olduğu bedensel zararı öğrendiği veya makul olarak öğrenmesinin gerekeceği tarihtir. Sürenin uzunluğu 3 yıldır¹⁰⁰⁴. Sonuç itibarıyla; uyuşmazlığa bakan mahkeme, öngörülen 5 ile 3 yıllık her iki hak düşürücü süreyi de değerlendirecek, iki hak düşürücü süreden birinin geçmiş olması ile istem sahibinin istemini ileri sürme imkânı kalmayacaktır¹⁰⁰⁵.

Sözleşme, anılan sürelerin tarafların anlaşması ile uzatılmasına bazı şartlar altında mümkün kılmaktadır. Öncelikle, tazminat alacağının doğması gerekmektedir. İkinci olarak; yazılı şekilde taşıyan tarafından yapılacak bir beyan ile veya tarafların yazılı anlaşmaları yoluyla yapılması şartı aranmaktadır (m. 16 f. 4). Diğer taraftan Sözleşme'de yer verilen sürelerin yolcu taşıma sözleşmesi ile kısaltılmasının mümkün olup olmadığı, 18. maddenin ne şekilde yorumlanacağına bağlıdır. Zamanaşımı süresi ile hak düşürücü süreye ilişkin m. 16, sözleşme hükümlerinin geçersizliğini düzenleyen m. 18'de açıkça sayılmamaktadır. Ancak m. 18; taşıyanın “yolcuya karşı sorumluluğunu kaldıran” sözleşme hükümlerini yasaklamaktadır. Bu nedenle ilgili

¹⁰⁰² 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmaları sırasında da, 2010 HNS Sözleşmesi m. 37 f. 3 esas alınarak, 3 yıllık hak düşürücü sürenin 10 yıla çıkarılması önerilmiştir. Ancak gelen eleştirilerde; yolcu taşımalarında ortaya çıkan zararın öğrenilmesinin, 2010 HNS Sözleşmesi kapsamındaki zararların aksine zorluk taşıma olasılığının düşük olduğu belirtilmiştir. Ayrıca böyle bir sürenin öngörülmesi ile taşıyanın maddi açıdan zor durumda kalacağı üzerinde durulmuştur. Sigorta edilebilirlik bakımından da 10 yıllık süre uygun bulunmamıştır. IMO Hukuk Komitesi, bir uzlaşının sağlanması amacıyla sürenin 5 yıla çıkarılmasını uygun bulmuştur. Tartışmalar ve Komite'nin kararı için bkz.: IMO, **LEG 83/14**, s. 12-13. 2002 Atina Sözleşmesi'nde yer alan sürenin uzatılması sonucunda, 1996 Sınır Sözleşmesi'ndeki genel sorumluluk sınırının uygulanma ihtimalinin ortadan kalktığı ileri sürülmektedir. Görüşün gerekeceği gösterilmektedir, bkz.: Rösæg, **News under the Athens Sun**, s. 160.

¹⁰⁰³ Sürenin uygulanmasında kazanın bir gemi kazası olması gerektiği ve bu ibareden “zarara sebebiyet veren herhangi bir” kazanın anlaşılması gerektiği ifade edilmektedir, bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 192, dn. 590.

¹⁰⁰⁴ Yapılan eklemenin, düzenlemeyi gereksiz ölçüde karışık bir hâle getirdiği yönünde: bkz.: Griggs / Williams / Farr, **a.g.e.**, s. 122; Soyer, **Sundry Considerations**, s. 534.

¹⁰⁰⁵ Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 209. Sürelere ilişkin hükümlerin uygulandığı *common law* ülkelerindeki kararlar hakkında bilgi için bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 285 vd. Ancak 3 yıllık sürenin devreye girmesi, alacaklının zararı öğrendiği veya öğrenmesi gereken tarihin, en geç yolcunun gemiden indiği (veya inmesi gereken) tarihten 2 yıl sonra olması durumunda söz konusudur. Berlingieri, **a.g.e.**, s. 281. Bunun nedeni; öğrenme tarihinin 2 yılı geçmesi durumunda, 5 yıllık sürenin daha erken bir tarihe denk gelecek olmasıdır.

süreleri kısaltan sözleşme hükümlerinin, yolcuya karşı olan sorumluluğu ortadan kaldıran sözleşme hükümleri olarak değerlendirilmesi mümkündür¹⁰⁰⁶. Buna karşılık 18. madde hükmünü dar yorumlayan ve maddenin kapsamına bu süreleri sokmayan bir görüşün de bulunduğu belirtilmelidir¹⁰⁰⁷.

b. TTK uyarınca

2002 Atina Sözleşmesi ile öngörülen sürelerden yalnızca zamanaşımı süresi TTK'ya aktarılmıştır. Ancak bu süre, yolcunun ölümü ve uğradığı bedensel zararlar bakımından, Sözleşme'den farklı olarak 10 yıl şeklinde belirlenmiştir (TTK m. 1270 f. 1)¹⁰⁰⁸. Ancak Sözleşme'nin Türkiye hakkında yürürlük kazanması, TTK'daki zamanaşımı süresinin Sözleşme'nin 16. maddesinin uygulandığı hâllerde dikkate alınmayacağı anlamına gelmektedir¹⁰⁰⁹. Söz konusu zararlar bakımından TTK'da yer alan bir diğer farklılık, sürenin başlangıcında esas alınacak tarihin ilgili hükümde belirtilmemesidir. Getirilen düzenlemenin Sözleşme'den esaslı bir şekilde ayrılması nedeniyle, sürenin başlangıcının belirlenmesinde TBK m. 149'da öngörüldüğü şekilde alacağın muacceliyet tarihi esas alınmaktadır. Ancak TBK m. 153 f. 1 b. 6 hükmü¹⁰¹⁰ karşısında; uygulama açısından TBK ile 2002 Atina Sözleşmesi m. 16'daki düzenlemelerin aynı sonucu doğuracağı da belirtilmektedir¹⁰¹¹.

¹⁰⁰⁶ Görüş için bkz.: Lewins, **a.g.e.**, s. 288.

¹⁰⁰⁷ Görüş için bkz.: Berlingieri, **a.g.e.**, s. 285-286.

¹⁰⁰⁸ Değişiklik TBMM Genel Kurul görüşmeleri sırasında yapılmıştır. Kanun'un Tasarı metninde, Sözleşme'deki zamanaşımı süresi ile hak düşürücü süreler Sözleşme'nin 16. maddesindeki şekliyle bir arada bulundurmaktaydı, bkz.: TBMM, **TTK Tasarısı**, s. 850. TBMM'deki önerenin gerekçesinde şu ibarelere yer verilmiştir: “Yapısı itibarıyla tipik bir insan hakkı olan destekten yoksun kalma, iş göremezlik zararları ve manevi tazminat ile bu alana bağlı diğer talep hakları bütün alacaklılar lehine on yıllık uzun zamanaşımıyla koruma altına alınmıştır. Kural, sözleşmeler hukuku ile de hem ahenktir.” Sözleşme hükümleri ile uyum göstermeyen düzenleme eleştirilmektedir, bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 299 ve s. 301, dn. 24. Ayrıca Deniz Araçları SGŞ'nin “Zamanaşımı” başlıklı C.7 maddesinde; “[s]igorta sözleşmesinden doğan her türlü tazminat davası, alacağın muaccel olduğu tarihten itibaren iki yıl ve her halde zarara neden olay tarihinden itibaren on yıl sonra zaman aşımına uğrar.” şeklinde bir düzenleme yer almaktadır.

¹⁰⁰⁹ 2002 Atina Sözleşmesi ile TTK'nın AY m. 90 f. 5 uyarınca normlar hiyerarşisinde eşit konumda bulunmasına karşılık Sözleşme hükmünün, *lex posterior derogat legi priori* kuralınca öncelikle uygulanacağı yönünde bkz.: Demirel, **a.g.e.**, s. 4435-4436. Ancak Sözleşme'nin MÖHUK m. 1 f. 2 uyarınca yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda öncelikle uygulanması nedeniyle, bu yorum kuralına başvurmaya ihtiyaç kalmayacaktır.

¹⁰¹⁰ Anılan hüküm şu şekildedir: “Aşağıdaki durumlarda zamanaşımı işlemeye başlamaz, başlamışsa durur: (...) 6. Alacağı, Türk mahkemelerinde ileri sürme imkânının bulunmadığı sürece.”

¹⁰¹¹ Açıklamalar için bkz.: Taşkın, **a.g.e.**, s. 193-195.

5. Kararların tanınması ve tenfizi

2002 Atina Sözleşmesi, verilen kararların tanınması ve tenfizi hakkında hükümlere yer vermektedir (mükerrer m. 17 f. 1 ve f. 2)¹⁰¹². Anılan hükümler haricinde, bu hükümlerdeki koşulların karşılanması koşuluyla Taraf Devletler kararların tanınmasına ve tenfizine ilişkin başka kurallar uygulayabilmektedir (f. 3)¹⁰¹³. Böylece Türk mahkemelerinin MÖHUK m. 50 vd. hükümlerini de uygulaması söz konusu olabilecektir¹⁰¹⁴.

Kararların tanınması hakkındaki maddenin ilk fıkrasına göre; “yetkili bir Mahkeme tarafından verilen ve başvurulabilecek kanun yollarının tüketilmesiyle icra edilebilir hâle gelen bir karar¹⁰¹⁵”, Taraf Devletler’den her birinde tanınmaktadır¹⁰¹⁶. Diğer bir ifadeyle, kararın icra edilebilir olması ve kesinleşmesi bir arada aranmaktadır. Kuralın istisnası iki durum bakımından öngörülmüştür. Bunlar; (a) kararın hile ile alınmış olunması; veya (b) davalıya uygun bir bildirimde bulunulmamış ve davalının davasını sunabilmesi için adil bir fırsat verilmemiş olmasıdır (f. 1). Görüldüğü üzere, b. (b) uyarınca kararın tanınmaması için aranan iki şartın bir arada bulunması gerekmektedir. Ancak öğretilde belirtildiği üzere; sayılan şartlardan

¹⁰¹² Belirtilmelidir ki, AB Üyesi Devletler bakımından söz konusu hüküm AB tarafından getirilen çekince dolayısıyla uygulanmamaktadır. Birlik Üyesi Devletler arasında kararların tanınması ve tenfizi hakkında ilgili AB Mevzuatı uygulanmaya devam etmektedir. Çekince metni için bkz.: IMO, **Status of Conventions**, s. 331 vd.

¹⁰¹³ Sözleşme’deki yetki kurallarını tamamlan tanınma ve tenfiz kurallarının, bu nedenle hukuksal olmaktan çok siyasi olduğu yönünde bkz.: Berlingieri, **a.g.e.**, s. 285.

¹⁰¹⁴ Hükümler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Şanlı, **a.g.e.**, s. 455 vd.; Çelikel / Erdem, **a.g.e.**, 605 vd.; E. Nomer, **a.g.e.**, s. 470 vd.

¹⁰¹⁵ İbarenin çevirisi için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 305. Türk Hukuku’nda bir kararın icra edilebilir hale gelmesi için kural olarak kesinleşmesi aranmamaktadır. Konu hakkında bkz.: Muhammet Özkes, “Kanun Yolları”, **Pekcanitez Usûl, Medeni Usûl Hukuku**, Hakan Pekcanitez / Muhammet Özkes / Mine Akkan / Hülya Taş Korkmaz (editörler), Cilt: III, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017, s. 2168-2169.

¹⁰¹⁶ MÖHUK m. 50’de “*Yabancı mahkemelerden hukuk davalarına ilişkin olarak verilmiş ve o devlet kanunlarına göre kesinleşmiş bulunan ilâmların Türkiye’de icra olunabilmesi yetkili Türk mahkemesi tarafından tenfiz kararı verilmesine bağlıdır.*” denilmektedir. Görüldüğü üzere MÖHUK yalnızca kesinleşmiş bulunan kararların tenfizinden bahsetmektedir. Bu hüküm, m. 58. f. 1’deki yollama uyarınca yabancı mahkeme ilamlarının Türkiye’de kesin hüküm olarak kabul edilebilmesi bakımından da uygulanmaktadır. Hüküm hakkında bilgi için bkz.: Şanlı, **a.g.e.**, s. 465-468. 2002 Atina Sözleşmesi’nde yer alan hükmün İngilizce metni, “[a]ny judgment given by a court (...) which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review (...)” şeklindedir. Hükümde kullanılan “ordinary forms of review” ibaresini Türk Hukuku bakımından olağan kanun yollarının tüketilmesi şeklinde anlamak mümkündür. Kıta Avrupası Hukuku’na dâhil bulunan hukuk sistemleri hakkında aynı yönde bkz.: Berlingieri, **a.g.e.**, s. 284. 20/7/2016 tarihinde Bölge Adliye Mahkemeleri’nin göreve başlamasıyla; an itibarıyla Türk Hukuku’nda olağan kanun yolları, 6100 sayılı Hukuk Muhakemesi Kanunu (Resmî Gazete Tarihi: 4/2/2011, Sayısı: 27836) m. 341 vd.’de düzenlenen istinaf ile m. 361 vd.’de düzenlenen temyizdir. Özkes, **a.g.e.**, s. 2159-2160.

ikincisine ilkinden sonra mı bakılacağı, yoksa her ikisinin aynı anda değerlendirilip değerlendirilmeyeceği anlaşılamamaktadır¹⁰¹⁷. Diğer taraftan ilgili düzenlemenin, hükmün tanınmasının sağlanacağı Devlet hukukuna göre yorumlanacağı belirtilmektedir¹⁰¹⁸.

Verilen kararların tenfizi de hükmün ikinci fıkrasında düzenlenmektedir. Buna göre; f. 1 uyarınca tanınan bir karar; her bir Taraf Devlet'te, o Devlet'te öngörülen şekil şartları tamamlanır tamamlanmaz icra edilebilecektir (f. 2 c. 1)¹⁰¹⁹.

6. Sigortacının halefiyeti ve rücu hakkı

a. Sigortacının sigortalıya halefiyeti ve üçüncü kişilere karşı rücu hakkı

aa. TTK m. 1481 uyarınca

Sorumluluk sigortasının bir zarar sigortası olması, kanuni halefiyet ilkesi uyarınca sigorta tazminatını ödeyen sigortacının sigortalının¹⁰²⁰ haklarına halef olmasına yol açmaktadır¹⁰²¹. Bunun bir sonucu olarak; sigortalı tarafından kendisi

¹⁰¹⁷ Reynolds / Tsimplis, **a.g.e.**, s. 240; Tsimplis, **a.g.e.**, s. 147; Tsimplis / Shaw, **a.g.e.**, s. 216.

¹⁰¹⁸ Berlingieri, **a.g.e.**, s. 284. Söz gelimi MÖHUK m. 54 b. (ç)'de, tanınma ve tenfiz şartları arasında “[o] yer kanunları uyarınca, kendisine karşı tenfiz istenen kişinin hükmü veren mahkemeye usulüne uygun bir şekilde çağrılmamış veya o mahkemede temsil edilmemiş yahut bu kanunlara aykırı bir şekilde gıyabında veya yokluğunda hüküm verilmiş ve bu kişinin yukarıdaki hususlardan birine dayanarak tenfiz istemine karşı Türk mahkemesine itiraz etmemiş olması.” sayılmaktadır. “Davalının davasını sunabilmesi için adil bir fırsat verilmemiş olması” şeklinde yer bulan kıstas, bu hüküm çerçevesinde ele alınabilecektir. Hüküm hakkındaki açıklamalar için bkz.: Şanlı, **a.g.e.**, s. 495-498; Çelikel / Erdem, **a.g.e.**, s. 645-650; E. Nomer, **a.g.e.**, s. 497-499.

¹⁰¹⁹ Ayrıca söz konusu şekil şartları, davanın esasının yeniden görülmesine olanak vermemektedir (f. 2 c. 2).

¹⁰²⁰ Yukarıda (III.B.2.) açıklandığı üzere; sigorta sözleşmesinin kapsamına giren rizikonun gerçekleşmesiyle malvarlığının pasifinde artış meydana gelen kişiyi tarif etmek üzere çalışmada yalnızca “sigortalı” kavramı kullanılmaktadır. Nitekim TTK m. 1472 ve m. 1481’de de yalnızca “sigortalı” ifadesine yer verilmektedir. Kavram, kendi sorumluluğu için sigorta sözleşmesi kuran sigorta ettireni de kapsamaktadır. Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 234; Kender, **Hususi Sigorta Hukuku**, s. 375; Sopacı Öztuna, **Kanuni Halefiyet**, s. 143. eTTK m. 1301’de kullanılan ‘sigorta ettiren’ ibaresi de ‘sigortalı’ olarak yorumlanmaktaydı, bkz.: Merih Kemal Omağ, **Türk Hukukunda Sigortacının Kanunî Halefiyeti**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2011, s. 39-40, Mehmet Emin Bilge, “Sigorta Tazminatını Alan Sigortalının Zarar Veren Üçüncü Şahısla Yaptığı İşlemlerin Sigortacının Halefiyeti Üzerindeki Etkisi ve Yargıtay Uygulaması”, **Prof. Dr. Hayri Domaniç’e 80. Yaş Günü Armağanı**, I. Cilt, İstanbul: Beta Basım Yayın, 2001, s. 72.

¹⁰²¹ Dar anlamda halefiyet, tarafların anlaşmasına gerek olmaksızın bir alacağın bir başkasına geçmesidir. Konu hakkında bkz.: Ahmet M. Kılıçoğlu, **Türk Borçlar Hukukunda Kanunî Halefiyet (“Kanuni Halefiyet”)**, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1979, s. 6-7. Haluk N. Nomer, “Halefiyet ile Rücû Hakkı Arasındaki İlişki, Özellikle Sosyal Sigortalar ile Özel Sigortaların

dışında kalan zarardan sorumlu kişilere karşı ileri sürülebilecek istemler, zarar gören üçüncü kişinin zararının tazmin edilmesiyle birlikte sigortalı yerine sigortacı tarafından rücu yoluyla ileri sürülmektedir. İlkenin kabul edilme sebeplerinden ilki, sigortalının zenginleşmesi yasağıdır¹⁰²². Nitekim sigortalının sorumluluğunu doğuran zararın sigortacı tarafından karşılanması ile sigortalının zarar gören üçüncü kişiye karşı olan borcu ortadan kalkmaktadır. Bu durumda sigortalıya diğer sorumlular tarafından tazminat ödenmesi, sigortalının malvarlığındaki pasifin artışına neden olan zararın iki kez karşılanması anlamına gelmektedir. Halefiyetin öngörülmesinin ikinci sebebi; sigorta himayesinden yararlanmayan zarardan sorumluların tazminat ödememeleri ihtimalinde, sigorta himayesinin kendi lehlerine sonuç doğuracak olmasıdır¹⁰²³. Böyle bir sonucun engellenmesi, sigortacının sigortalıya halef sıfatıyla söz konusu kişilere rücu isteminde bulunması ile mümkün olmaktadır. 2002 Atina Sözleşmesi'nde sigortacının halefiyeti ile rücu hakkı konusunda açık bir hüküm bulunmamaktadır¹⁰²⁴. Dolayısıyla sigortacının üçüncü kişilere rücu hakkı, esasa uygulanacak olan hukuka tabi olmaktadır¹⁰²⁵. Sorumluluk sigortalarında sigortacının sigortalıya halefiyeti, TTK m. 1481'de düzenlenmektedir¹⁰²⁶. Uyuşmazlığa Türk

Rücu Hakları Bakımından Halefiyetin Rolü" ("Halefiyetin Rolü"), **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: LV, Sayı: 3, 1997, s. 243-246.

¹⁰²² Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 227. Zenginleşme yasağı ile birlikte zarar sigortaları hakkında kabul edilen ve sigortacının sigortalıya halefiyeti ile ilgili olarak göz önünde tutulan bir diğer ilke de 'tazmin ilkesi'dir. Omağ, **a.g.e.**, s. 98.

¹⁰²³ Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 227-230; Şenocak, **Mesleki Sorumluluk Sigortası**, s. 40.

¹⁰²⁴ Benzer şekilde kaleme alınan 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nde sigortacının halefiyeti hakkındaki açıklamalar için bkz.: Zhu, **Bunker**, s. 192-193; Süzel, **2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi**, s. 159 vd.

¹⁰²⁵ Sigorta sözleşmesine uygulanacak olan hukuk MÖHUK m. 24'e göre belirlenmektedir. Sigorta sözleşmelerinde karakteristik edim, para ödeme şeklinde yerine getirilmesine rağmen sigortacının sigorta bedelini ödemesi olarak kabul edilmektedir. Ancak bunun geçerli olabilmesi için, sigorta sözleşmesinin m. 26'daki kanunlar ihtilafı kurallarına tabi bulunan tüketici sözleşmesi kapsamına girmemesi gerekmektedir. E. Nomer, **a.g.e.**, s. 318-319. 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca kurulacak sorumluluk sigortası sözleşmesinde sigorta ettiren on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat alan geminin donatını olacağından, bu sigorta sözleşmeleri MÖHUK m. 24'e tabi olmaya devam edecektir. Böylece, Türk P&I Sigorta A.Ş. ile kurulan sigorta sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda TTK hükümleri uygulanacaktır.

¹⁰²⁶ TTK m. 1481 hakkında bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 375 vd.; Kender, **Hususi Sigorta Hukuku**, s. 374 vd.; Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 99; Ulaş, **a.g.e.**, s. 789-791; Birgül Sopacı Öztuna, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Sigortacının Kanuni Halefiyetine İlişkin Düzenlemelerinin Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu'ndaki Düzenlemelerle Birlikte Değerlendirilmesi" ("Kanuni Halefiyet"), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVIII, Sayı: 3, 2012, s. 140-141; Mustafa Çeker, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku**, 17. Baskı, Adana, Karahan Kitabevi, 2017, s. 253 vd.; Karasu, **a.g.e.**, s. 698-702. Sorumluluk sigortaları için getirilen bu düzenlemenin ilk iki fıkrası, mal sigortalarına dair m. 1472'nin ilk fıkrasında tekrar etmektedir. eTTK döneminde; sigortacının halefiyeti yalnızca mal sigortaları hakkındaki m. 1301'de ve deniz sigortaları hakkındaki m. 1361'de düzenlenmişti. Maddenin içeriği, sigortacının halefiyetini düzenleyen m. 1471 f. 1'de ile m. 1481'in ilk iki fıkrasında korunmuştur. Halefiyetin sorumluluk sigortaları hakkında uygulanıp uygulanmayacağı bu dönemde tartışma konusu olmuştur. Tartışmalar hakkında genel bilgi için bkz.: Omağ, **a.g.e.**, s. 97 vd. 6102 sayılı TTK öncesinde kaleme alınan ve sigortacının halefiyeti yazılmış eserler için bkz.: **A.g.e.**, s. 37 vd.; Ali Bozer, **Sigorta Hukuku**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1965, s.

Hukuku'nun uygulanacağını tespit edilmesiyle, sigortacının halefiyeti hakkında söz konusu hüküm uygulanacaktır¹⁰²⁷.

TTK m. 1481 f. 1'de sigortacının halefiyeti ile üçüncü kişilere rücu hakkı şu şekilde kaleme alınmıştır: “*Sigortacı, sigorta tazminatını ödedikten sonra hukuken sigortalı[nın] yerine geçer. Sigortalının gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel tutarında sigortacıya ait olur.*” Hükümde “hukuken sigortalının yerine geçme” şeklinde ifade edilen halefiyette, sigortacı ödediği tazminat oranında ve yalnızca üçüncü kişiye karşı olan tazminat alacağı ile ilgili olarak sigortalının yerine geçmektedir¹⁰²⁸. Sigorta tazminatı zarar gören üçüncü kişiye ödenmiş olsa bile, halef olunan kişi sigortalı olmaya devam

212 vd.; Mertol Can, **Türk Özel Sigorta Hukuku**, Ankara: İmaj Yayınevi, 2009, s. 48-53; Samim Ünan, “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Yük Zararını Ödeyen Sigortacının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasına İlişkin Bazı Sorunlar”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Bildiriler - Tartışmalar – 26-27 Nisan 1991**, Ankara: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1991, s. 221 vd.; Rayegân Kender, “Sigorta Tazminatını Ödeyen Sigortacının, Sigortalısının Yerine Geçmesi Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Bildiriler - Tartışmalar – 26-27 Nisan 1991**, Ankara: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1991, s. 171 vd.; Bilge, **a.g.e.**, s. 67 vd.; İsmail Doğanay, “Sigorta Tazminatında Kanunî Halefiyetin Şümûlü” (“Halefiyet”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: IX, Sayı: 2, 1977, s. 335 vd.; Nisim Franko, “Yargıtay Kararları Açısından Zararı Ödeyen Sigortacının Üçüncü Şahsa Rücu Hakkı”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V, Bildiriler - Tartışmalar - 25-26 Mart 1988**, Ankara: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1988, s. 45 vd.; Şenocak, **Mesleki Sorumluluk Sigortası**, s. 37 vd.; Kemal Şenocak, “Türk Ticaret Kanunu'nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği” (“Uygulanabilirlik”), **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 58, Sayı: 1, 2009, s. 218-221; Ahmet Kılıçoğlu, “Özel ve Sosyal Sigortalarda Halefiyet ve Rücu”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 31, Sayı: 1-4, 1974, s. 424; Kılıçoğlu, **Kanunî Halefiyet**, s. 86-87; Ali Bozer, “Yangın Dolayısıyla Sorumluluk Sigortası”, **Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, III. Sigorta Semineri, İstanbul, 4-7 Nisan 1977**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1977, s. 311; H. Nomer, **Halefiyetin Rolü**, s. 256 vd.

¹⁰²⁷ Sigortacının halefiyeti dolayısıyla üçüncü kişilere açacağı rücu davalarında hangi hukukun uygulanacağı konusunda öğretilerde görüş birliği bulunmamaktadır. Nomer ve Ekşi, sigortacının halefiyete dayanarak açtığı rücu davalarında, sigorta sözleşmesine uygulanacak olan hukukun uygulanması gerektiğini savunmaktadır, bkz.: E. Nomer, **a.g.e.**, s. 319; Nuray Ekşi, **Türk ve Avrupa Birliği Hukukunda Yabancı Unsurlu Sigorta Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, İstanbul: Beta Basım Yayım, 2012, s. 51. Buna karşılık Sirmen; mal ve sorumluluk sigortalarını ayrı ayrı ele alarak, rücu istemi yöneltilen kişinin hukuki durumu ile ilgili uyumsuzluklarda sigortalı ile üçüncü kişi arasındaki hukuki ilişkinin dikkate alınması görüşündedir, bkz.: Sedat Sirmen, “Türk Kanunlar İhtilafı Hukukunda Zarar Sigortaları Kapsamına Giren Milletlerarası Unsurlu Sigorta Akitlerine Uygulanacak Hukuk”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVI, Sayı: 3, 2010, s. 54-55; Sedat Sirmen, **Zarar Sigortaları Kapsamına Giren Sigorta Akitlerinden Doğan Kanunlar İhtilâfı**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, s. 122-123. Sigortacının halefiyete dayanarak açacağı davanın veya başlatacağı takibin, tamamen sigortalının üçüncü kişiye karşı açacağı davanın veya başlatacağı takibin tabi olduğu esasa tabi olacağı hakkında bkz.: Can, **Türk Özel Sigorta Hukuku**, s. 50. İngiliz Hukuku'nda, sigortacının halefiyeti hakkında 1906 MIA m. 79'da düzenleme getirilmiştir. İlgili hüküm ve P&I kulüplerinin sigortalıya halefiyeti hakkında bilgi için bkz.: Hazelwood, **a.g.e.**, s. 303-307; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 361-367; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 125-130.

¹⁰²⁸ Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 227.

etmektedir¹⁰²⁹. Hükümden anlaşıldığı üzere; sigortacının halefiyetinden bahsedebilmek için iki koşulun gerçekleşmesi gerekmektedir. Bunlar; sigortacının geçerli bir sigorta sözleşmesine dayanarak sigorta tazminatını ödemiş olması ve sigortalının üçüncü kişilere karşı gerçekleşen zarardan dolayı ileri sürebileceği bir istemin var olmasıdır¹⁰³⁰. Yukarıda belirtildiği üzere; sigortalının kasten veya pervasızca hareketi ile zarara neden olduğu durumlarda, *ex gratia* ödeme olarak değerlendirilebilecek olan zarar görene karşı yapılan ödemeler, 2002 Atina Sözleşmesi çerçevesinde sigortacının ödediği tazminatı üçüncü kişilere rücu edememesi sonucunu doğurabilecektir¹⁰³¹. 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10 uyarınca sigortacının sigorta tazminatı ödeme yükümlülüğünün ortadan kalktığı ve gerçekleşen ödemenin sigorta sözleşmesi çerçevesinde geçerli bir ödeme olarak değerlendirilmemesinin kabulü, belirtilen şekilde bir duruma yol açabilecektir.

bb. TTK m. 1481 ile m. TBK m. 62 arasındaki ilişki

2002 Atina Sözleşmesi hükümleri arasında; m. 4 f. 5, taşıyan ile fiilî taşıyan arasındaki, m. 3 f. 7 c. 1¹⁰³² ise taşıyanın – ve dolayısıyla fiilî taşıyanın – üçüncü kişilere karşı olan rücu hakkını saklı tutmaktadır¹⁰³³. Yukarıda belirtildiği üzere, sigortacının sigortalıya halefiyetinde aranan koşullardan birisi; sigortalının, zarardan dolayı sorumlu olanlara karşı istem ileri sürebilmesidir. Bu bağlamda; Türk Hukuku'nun uygulanması durumunda göz önünde bulundurulması gereken hüküm, müteselsil sorumluluğu bulunanlardan birinin diğer sorumlulara karşı sahip olduğu rücu hakkını öngören TBK m. 62 olmaktadır¹⁰³⁴.

¹⁰²⁹ Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 99.

¹⁰³⁰ Sigortalının zarardan sorumlu kişiye karşı sahip olduğu tazminat alacağı, "halefiyetin borçlar hukukuna ilişkin koşulu"; sigortacının sigorta sözleşmesine göre yükümlü olduğu sigorta tazminatını ödemesi ise "yasal halefiyetin sigorta hukukuna ilişkin koşulu" şeklinde tasnif edilmektedir. Konu hakkında bilgi için bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 238 vd.; Kender, **Hususi Sigorta Hukuku**, s. 373-375; Omağ, **a.g.e.**, s. 70 vd. Bozer, **Sigorta Hukuku**, s. 213-215; Bilge, **a.g.e.**, s. 70-71; Doğanay, **Halefiyet**, s. 336-338; Karasu, **a.g.e.**, s. 698-699; Şaban Kayıhan, "Zarar Sigortalarında Sigortacının Halefiyeti", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Sayı, Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan**, II. Cilt, Cilt: 22, Sayı: 3, 2016, s. 1600-1603.

¹⁰³¹ Açıklamalar için bkz.: Yukarıda III.D.3.b.bb.

¹⁰³² 2002 Atina Sözleşmesi'nde olduğu gibi, birden fazla kişinin sorumluluğunu öngören 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nde, "[n]othing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention." şeklinde kaleme alınmıştır (m. 3 f. 6).

¹⁰³³ Sözleşme'nin 14. maddesi'nin, zarar görenler tarafından ileri sürülen istemler ile sınırlı uygulanması da bu sonucu destekler niteliktedir.

¹⁰³⁴ TBK m. 61-62 hakkında bilgi için bkz.: Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 296 vd.; Eren, **a.g.e.**, s. 809 vd.; Kadir Berk Kapancı, "Müteselsil Sorumluluk", **İstanbul Şerhi Türk Borçlar**

Türk Hukuku'nda müteselsil borçluluk hakkındaki genel hükümler, TBK m. 162 vd.'de düzenlenmektedir. TBK m. 61 ile öngörülen müteselsil sorumluluk ise m. 162 f. 2 anlamında bir kanunda öngörülen özel müteselsil borçluluk hükmü olarak kabul edilmektedir¹⁰³⁵. Müteselsil sorumlular arasındaki zarar görene karşı olan dış ilişkiyi düzenleyen m. 61, birden fazla kişinin birlikte bir zarara sebebiyet vermeleri veya aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı sorumlu olmaları durumunda, müteselsil sorumluluğa ilişkin hükümlerin uygulanacağından bahsetmektedir. Sorumlular arasındaki iç ilişkiyi belirleyen takip eden maddenin ikinci fıkrasında ise, zararı tazmin eden kişinin zarar görene halefiyetini ve diğer müteselsil sorumlulara karşı sahip oldukları rücu hakkı belirlenmektedir¹⁰³⁶. Görüldüğü üzere, TBK uyarınca müteselsil sorumluluğun doğması, müşterek kusurun bulunması veya farklı hükümler uyarınca birden fazla kişinin zarardan sorumlu tutulması şeklinde ortaya çıkmaktadır¹⁰³⁷.

2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10 c. 1; zarar gören kişilere, sigortacıya doğrudan başvuru imkanı tanımaktadır. Buna ek olarak; sigortacı, taşıyan ile fiilî taşıyanın davaya katılması talebinde bulunabilmektedir (f. 10 son). Anılan hükümler çerçevesinde, sigortacının taşıyan ve fiilî taşıyan ile birlikte zarar gören kişiye karşı sorumluluğunun doğduğundan bahsedilecektir¹⁰³⁸. Bu durumda; Türk Hukuku'nda kabul edilen bir görüş dikkate alınarak, sigortacının TBK m. 61'e göre taşıyan ile fiilî taşıyan ile birlikte zarar gören kişiye karşı aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı sorumlu tutulduğu kabul edilebilecektir¹⁰³⁹. Taşıyan ile fiilî taşıyanın sorumlulukları

Kanunu, Rona Serozan / Turgut Öz / Faruk Acar / Emre Gökyayla / H. Murat Develioğlu (Editörler Kurulu), İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017, s. 637 vd.; Dalcı Özdoğan, **a.g.e.**, s. 107 vd.

¹⁰³⁵ Müteselsil borçluluğa ilişkin genel bilgi için bkz.: Kapancı, **Müteselsil Sorumluluk**, s. 649; Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 299; Turgut Akıntürk, **Müteselsil Borçluluk**, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1971, s. 123-124. Murat Canyürek, **Müteselsil Borçlulukta İç ve Dış İlişkiler**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2003, s. 21.

¹⁰³⁶ TBK m. 62 f. 2'de bu husus, “[t]azminatın kendi payına düşeninden fazlasını ödeyen kişi, bu fazla ödemesi için, diğer müteselsil sorumlulara karşı rücu hakkına sahip ve zarar görenin haklarına halef olur.” şeklinde kaleme alınmıştır.

¹⁰³⁷ Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, Böylece eBK'da öngörülen tam-eksik teselsül ayrımı, sorumlular arasındaki iç ilişki bakımından kaldırılmıştır. eBK m. 50-51 ile TBK m. 61-62 arasındaki farklar hakkında bkz.: Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 296-299; Dalcı Özdoğan, **a.g.e.**, s. 107-108.

¹⁰³⁸ Türk Hukuku bakımından aynı sonuca, sigorta tazminatının zarar gören üçüncü kişiye ödeneceğini öngören TTK m. 1473 ile sigortacıya doğrudan başvuru hakkı veren m. 1478 uyarınca varmak mümkündür. Söz konusu hükümler çerçevesinde, Türk Hukuku'nda sorumluluk sigortalarının “zarar gören kişinin aktifindeki azalmaya karşı mal sigortası[na]” benzer bir görüntü çizdiği ifade edilmektedir, bkz.: Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 85-86. Zorunlu sorumluluk sigortalarının, TBK m. 129 anlamında zarar gören lehine kurulmuş bir sözleşme ile aynı sonucu doğurduğu şeklindeki değerlendirme için bkz.: Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava**, s. 76-78.

¹⁰³⁹ Ünan, bu sonucun zarar sigortalarında doğduğunu kabul etmektedir, bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 230-234; Samim Ünan, **ZHSS**, s. 46-50. *Tandoğan*, sigortacıya doğrudan başvuru hakkı tanıyan 6085

2002 Atina Sözleşmesi'nden doğan sorumluluk hükümlerine, sigortacının ise sigorta sözleşmesine dayanacaktır. Buna karşılık öğretide sigortacının dış ilişkide müteselsil sorumlular arasında olmaksızın, sorumlular arasındaki sigortalı ile “arka arkaya” sorumlu bulunması gerekçesiyle görüşün aksinde bir sonuca da varılmaktadır¹⁰⁴⁰. Buna rağmen sigortacının zarar görene karşı iç ilişkinin bir parçası olmadığı kabul edilmesi durumunda; sigortacının, sigortalının diğer müteselsil sorumlulara karşı sahip olduğu rücu hakkına halef olduğu iddia edilebilecektir¹⁰⁴¹. Nitekim m. 1481'in gerekçesinde, rücu istemlerinin sigortalı ile birlikte müteselsil sorumluluğu doğanlara karşı doğacağı ifade edilmiştir¹⁰⁴². Bu husus, sigortacının sigortalıya halefîyetinde TBK m. 62 hükmünün uygulanacağı şeklinde anlaşılacaktır¹⁰⁴³. Anılan hüküm

sayılı mülga Karayolları Trafik Kanunu (Resmî Gazete Tarihi: 18/5/1953, Sayısı: 8411) m. 55 uyarınca sigortacının zarar görene karşı sorumluluğunu, eBK m. 51 kapsamında müteselsil sorumluluğa dahil etmektedir, bkz.: Tandoğan, **Mes'uliyet Hukuku**, s. 378-379. Benzer eğilimdeki görüş için bkz.: Serdar Acar, **Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2012, s. 51-52; Kender, **Hususi Sigorta Hukuku**, s. 374. *Yeşilova Aras*; zorunlu sorumluluk sigortalarında sigortacı ile sigortalının zarardan m. 62 uyarınca müteselsil sorumlu olduğunu, m. 1484 hükmünden dolayı kabul etmektedir, bkz.: Yeşilova Aras, **Doğrudan Davası**, s. 108-110.

¹⁰⁴⁰ Bu gerekçeyle; eBK m. 51 f. 2'nin sorumluluk sigortalarında uygulanmayacağı yönünde bkz.: Şenocak, **Mesleki Sorumluluk Sigortası**, s. 41-42; Şenocak, **Uygulanabilirlik**, s. 219-220. Yazar; eBK m. 51 f. 2 hakkındaki değerlendirmesinde, doğrudan başvuru hakkının tanınmasının da sonucu değiştirmeyeceğini ifade etmektedir. Ne var ki; görüşün ileri sürüldüğü tarihte TTK m. 1478 ile m. 1484 hükümlerinin henüz yürürlükte olmadığı da göz önünde tutulmalıdır. Nitekim aynı yazar; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu m. 97'de kabul edilen sigortacıya doğrudan başvuru hakkı çerçevesinde görüşünü tekrarlamaktadır, bkz.: Kemal Şenocak, “Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Mağdurun Doğrudan Doğruya Sigortacı Karşısındaki Alacak Hakkı”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXV, Sayı: 41, 2009, s. 285-286.

¹⁰⁴¹ Sigortalının üçüncü kişilere karşı sahip olduğu rücu hakkının TTK m. 1481 kapsamında sigortacıya geçtiği yönünde bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 240.

¹⁰⁴² Maddenin gerekçesinde şu ifade yer almaktadır: “(...) özellikle müteselsil sorumluluk halinde, zarar görenin müteselsil sorumlulardan birinden veya bunun sigortacısından zararının tamamını alması halinde sigortacı sigortalısına halef olarak fazla ödediği miktar için diğer sorumlulara rücu edebilir. (...)”

¹⁰⁴³ Bu doğrultuda; mal sigortalarına ilişkin eTTK m. 1301 ile eBK m. 51 f. 2 hükümleri arasındaki ilişkinin öğretide ne şekilde yorumlandığına değinmekte yarar vardır. eTTK m. 1301'nin eBK m. 51 f. 2 karşısında daha yeni tarihli ve özel hüküm olarak kabul eden görüşe göre, sigortacının halefîyeti hakkında eBK 51 f. 2 hükmü uygulanmamalıdır. Görüş için bkz.: Kılıçoğlu, **Kanuni Halefîyet**, s. 86-87; Vedat Buz, “Müteselsil Sorumluluktaki Rücu İlişkinde Sigortacının Hukuki Konumu”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVIII, Sayı: 31, 2012, s. 34-35. Öte yandan; eBK m. 51 f. 2'nin İsviçre'deki mehzazının, sigortacıların hükmün kapsamından çıkarılması amacıyla kaleme alındığını da ifade edilmektedir. İsviçre Hukuku'ndaki durum hakkındaki açıklamalar için bkz.: **A.g.e.**, s. 16 vd.; Nurcihan Dalcı Özdoğan, **Müteselsil Sorumluluk**, Seçkin Yayıncılık, Ankara: 2015, s. 105-106; H. Nomer, **Halefîyetin Rolü**, s. 257-258. Ayrıca *Buz*; eTTK m. 1301'in münhasıran uygulanması gerektiği şeklindeki eleştirisinde, sigortacının zarar görenin zararını tazmin ettikten sonra müteselsil borçlulara karşı iç ilişkinin bir parçası olmadığını ileri sürmektedir, bkz.: Buz, **a.g.e.**, s. 37. TTK m. 1472 ve m. 1481 bakımında aynı görüşte bkz.: Dalcı Özdoğan, **a.g.e.**, s. 118-119. Ortaya konulan gerekçe mal sigortaları bakımından geçerli kabul edilebilecek olsa bile; sigortacının m. 1481'e göre müteselsil sorumlular arasındaki iç ilişkinin bir parçası olan sigortalıya halefîyeti konusunda bir açıklamaya yer verilmemektedir. *Nomer*, eTTK m. 1301 ile m. 1361 hükümlerinin özel hüküm niteliğinde olmadığını; aksine söz konusu hükümler ile, eBK m. 51 f. 2 ile öngörülen rücu hakkının sigortacının halefîyeti ile güçlendirildiğini ifade etmektedir. Yazar ayrıca sigortacının rücu hakkının eBK m. 51 f. 2 hükümleri ile sınırlı olarak belirlenmesi gerektiğini de görüşüne eklemektedir. Açıklamalar için bkz.: H. Nomer, **Halefîyetin Rolü**, s. 256-258. Müştereken ve müteselsilen sorumluluğun kabul edildiği hâllerde,

bakımdan, rücu isteminin muhatabı olan kişinin sorumluluğunun zarar görene karşı doğması, sigortalı taşıyanın veya fiilî taşıyanın bu kişinin rücu istemi ileri sürebilmesi için yeterli olmaktadır.

cc. Sigortacının rücu hakkını ileri sürmesi

aaa. Sigortalı olmayan taşıyana karşı

Taşımanın fiilî taşıyan tarafından gerçekleştirildiği sırada ortaya çıkan ölüme veya bedensel zararlara dayanan istemlere karşı, taşıyan ile fiilî taşıyan m. 4 f. 4 uyarınca müteselsil sorumlu tutulmaktadır. Müteselsil sorumluluğun doğması durumunda; zarar gören üçüncü kişilerin sigortacıya doğrudan başvurması sonucu sigortacı uğranılan zararın sigorta bedeline kadar olan kısmını tazmin edecektir. Kurulan sigorta sözleşmesinde sigortalı olarak yer alan fiilî taşıyana sigortacı m. 1481 uyarınca halef olacaktır. 2002 Atina Sözleşmesi'nden doğan kusursuz müteselsil sorumlulukta, taşıyan ile fiilî taşıyan arasındaki rücu ilişkisinde TBK m. 62 uygulanabilir gözükmektedir¹⁰⁴⁴. Bunun yanısıra kusur sorumluluğunda; taşıyan ile fiilî taşıyanın her ikisinin de kusurunun tespit edilmesi, TBK m. 62 kapsamında değerlendirilebilecektir¹⁰⁴⁵.

TBK m. 62 f. 1, rücuya konu istemin belirlenmesi konusunda hakime takdir yetkisi tanımaktadır. İlgili hüküm, “[t]azminatın aynı zarardan sorumlu müteselsil

sorumlulardan birinin sigortacısının eBK m. 51 f. 2 uyarınca rücu isteminde bulunabileceği yönünde bkz.: Omağ, **a.g.e.**, s. 101. Sigortacının halefîyetinin koşulu olarak kabul edilen, sigortalının sahip olması gereken üçüncü kişiye karşı tazminat davası açma hakkının herhangi bir hukuki sebebe dayanabileceği hakkında bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 238-239; Bilge, **a.g.e.**, s. 71; Doğanay, **Halefîyet**, s. 338.

¹⁰⁴⁴ Birbirinden bağımsız bir şekilde olmasına rağmen, sorumlulukları aynı sebebe bağlı bulunan kişilerin de eBK m. 51 bakımından eksik teselsül sayılan sorumluluk hâllerinin kapsamına girdiği yönünde bkz.: Tekinay / Akman / Altop / Burcuoğlu, **a.g.e.**, s. 706; Tandoğan, **Mes’uliyet Hukuku**, s. 379. TBK m. 62 yönünde aynı görüşte bkz.: Oğuzman / Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 307; İnan, **a.g.e.**, s. 450-451. Aynı veya farklı türden kusursuz sorumluluk hâllerinin, TBK m. 61 yönünden zarara birlikte sebebiyet verilen hâl olarak değerlendiren görüş için bkz.: Eren, **a.g.e.**, s. 812-816. Öğreti tarafından yapılan; tehlike sorumluluğuna ilişkin TBK m. 71 f. 1’de öngörülen işletme sahibi ile işletenin müteselsil sorumluluğunun TBK m. 62 ile birlikte değerlendirilmesi gerektiği yönündeki görüş de yukarıdaki görüşleri destekleyici niteliktedir, bkz.: Saraç, **a.g.e.**, s. 117 vd.

¹⁰⁴⁵ Sorumluların birlikte hareket etmemelerine rağmen zarara kusurlarıyla sebebiyet vermesinde, TBK m. 61-62 hükümlerinin kıyasen uygulanacağı, ancak bunun bir koşulu olarak da borcun bölünememesi gerektiği yönünde bkz.: Kapancı, **Müteselsil Sorumluluk**, s. 652-653. eBK m. 50 f. 1 ve TBK m. 61’deki karşılığı hakkında ileri sürülen farklı görüşler için bkz.: Tandoğan, **Mes’uliyet Hukuku**, s. 368 vd.. Eren, zararın birden fazla kişinin kusuru sonucu meydana gelmesini, zararın “aynı sebebe” dayanması olarak kabul etmektedir, bkz.: Eren, **a.g.e.**, s. 816.

borçlular arasında paylaştırılmasında, bütün durum ve koşullar, özellikle onlardan her birine yüklenebilecek kusurun ağırlığı ve yarattıkları tehlikenin yoğunluğu göz önünde tutulur.” diyerek hâkimin tazminata hükmederken dikkate alması gereken kıstasları belirlemektedir. Böylece hem kusursuz sorumluluğun, hem de kusur sorumluluğunun uygulandığı durumlarda, iç ilişkide tarafların kusurları veya tehlike derecesi dikkate alınacaktır. Buna karşılık; hükmü uygulayan hâkimin, müteselsil sorumluların ortaya çıkan zarardan iç ilişkide hangi paylarda sorumlu olduklarını tespit ederken uygulanan sorumluluk türünü dikkate alması gerekebilmektedir¹⁰⁴⁶. Paylaştırmanın iki tehlike sorumlusu arasında¹⁰⁴⁷ veya iki kusur sorumlusu arasında¹⁰⁴⁸ yapılması gündeme geleceğinden, hakimin kıstas olarak sorumluluğun türünü göz önünde bulundurması beklenebilecektir. Rücu isteminin konusu da, rücu edilen sorumluya düşen payın rücuda bulunan sigortacıya ödenmesi olacaktır.

Yukarıda yapılan teorik açıklamaların yanında, taşıyanın fiilî taşıyandan daha yüksek oranda kusurlu bulunması ile karşılaşılma olasılığı oldukça düşüktür. Zira 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmalarında taşıyanın¹⁰⁴⁹ zorunlu sorumluluk

¹⁰⁴⁶ Hakimin ilk olarak iç ilişkide paylaştırmanın yapılıp yapılmayacağına karar vereceği hakkında bkz.: Kapancı, **Müteselsil Sorumluluk**, s. 677.

¹⁰⁴⁷ *Oğuzman / Öz*, hakimin iki kusursuz sorumlu kişi arasındaki rücu ilişkisini hakkaniyete göre çözümlenmesi gerektiği ve olayın bütün şartlarını değerlendireceğini belirtilmektedir, bkz.: *Oğuzman / Öz*, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 307-308. *Eren* ise, tehlike sorumluluğundaki rücu ilişkisinde; tarafların kusuru bulunmaması durumunda tehlike derecesine, tarafların kusurlarının bulunması durumunda kusur oranına, taraflardan birisi kusurlu ise kusurlu tarafın ek kusuruna bakılarak değerlendirme yapılacağını savunmaktadır. Açıklamalar için bkz.: *Eren*, **a.g.e.**, s. 824-826. Kusursuz sorumluluk hâllerinde, kusur ile yaratılan tehlike kıstaslarının eşdeğer olduğu yönünde bkz.: *Dalcı Özdoğan*, **a.g.e.**, s. 108-109. Farklı sebeplerden doğan müteselsil sorumlulukta, eBK m. 51 f. 2'de öngörölmüş kriterlerin uygulanmaya devam edilmesini öneren görüş için bkz.: *Kapancı*, **Müteselsil Sorumluluk**, s. 681-685; *Kılıçoğlu*, **Borçlar Hukuku**, s. 462. Nomer; 'tehlikenin yoğunluğu' ibaresinin, "zarar vermeye uygunluk (elverişlilik)" olarak anlaşılması gerektiğinden bahsetmektedir, bkz.: *H. Nomer*, **Borçlar Hukuku**, s. 202.

¹⁰⁴⁸ Ortaya çıkan bütün zararlar bakımından kusur esasına dayanan bir sorumluluk rejimi öngören 1974 Atina Sözleşmesi'nde, rücu ilişkisinin taşıyanın ve fiilî taşıyanın kusurları oranlarına bakılarak belirleneceği yönünde bkz.: *Can*, **a.g.e.**, s. 125. TBK m. 62 bağlamında, söz konusu hâllerde değerlendirilebilecek diğer kıstaslar hakkında bkz.: *Kapancı*, **Müteselsil Sorumluluk**, s. 678-681. Yolcunun bir gemi kazası sonucu gerçekleşen ölümünün veya bedensel zararının 250.000 ÖÇH'nin üzerinde bir zarar doğurması durumunda taşıyan ile fiilî taşıyanın sorumlulukları müteselsil olmakla beraber, kusur esasına dayanmaktadır. Yine aynı şekilde gemi kazası dışında bir olay sonucu ortaya çıkan herhangi bir miktardaki zararlar bakımından da aynı sorumluluk rejimi uygulanmaktadır. Bu nedenle fiilî taşıyan ile taşıyan arasındaki rücu ilişkisinde, tarafların kusur oranlarının dikkate alınması mümkün olmaktadır. Ayrıca yukarıda (III.B.2.a.aa.bbb.bbbb) belirtildiği üzere, fiilî taşıyanın veya adamlarının kusurlarının bulunması olasılığında taşıyan ile fiilî taşıyanın müteselsil sorumluluğu doğmaktadır. Bu nedenle, söz konusu hâllerde, TBK m. 62'nin uygulanması bakımından taşıyan kusursuz sorumlu gibi değerlendirilebilir. Kusur sorumlusunun ödediği tazminatı ek kusuru bulunmayan kusursuz sorumluya rücu edemeyeceği yönünde bkz.: *Eren*, **a.g.e.**, s. 825-826.

¹⁰⁴⁹ İlgili açıklamada; taşıyanın taşımayı fiilen gerçekleştirmediği durumları vurgulamak amacıyla, akdî taşıyan ("*contracting carrier*") terimi kullanılmıştır.

sigortasının kapsamına alınmamasının temel gerekçesi de bu husus olmuştur. IMO Hukuk Komitesi; taşıyanın sigorta temin etme zorunluluğunu değerlendirdiği sırada, böyle bir duruma örnek olarak; taşıyanın, gemiye güvenli olmayan bir limana uğrama talimatı vermesi ve fiilî taşıyanın limandaki tehlikenin farkında olmamasını göstermiştir. Ancak açıklamada böyle bir durumla karşılaşılma olasılığının çok düşük olduğunun da altı çizilmiştir¹⁰⁵⁰. Dolayısıyla her iki taşıyanın tehlike sorumluluğunun bulunduğu kabul edildiği olasılıklarda dahi¹⁰⁵¹; sigortacının TBK m. 62 çerçevesinde taşıyana rücu isteminin ileri sürülebilmesinin, taşıyanın kusurunun bulunması koşuluna bağlı olduğu söylenebilir. Nitekim taşımayı fiilen gerçekleştiren kişinin fiilî taşıyan olması, hem kusurun ağırlıklı olarak kendisinde veya adamlarında ortaya çıkacak olması, hem de tehlike sorumluluğuna konu işletmenin kendisine ait bulunması bakımından böyle bir durumun gerçekleşme olasılığı yok denecek kadar düşüktür. 2002 Protokolü'nün hazırlık sürecinde IMO Hukuk Komitesi de bu durumu göz önünde tutarak sigorta temin etme yükümlülüğünün fiilî taşıyana ait bulunmasını yeterli görmüştür.

Sigortacı, sigorta tazminatını ödediği sırada mükerrer m. 4 f. 1'e göre belirlenen ve 250.000 ÖÇH'den az olamayacak olan sigorta bedeline kadar sorumlu olacaktır (f. 10). Ancak zararın söz konusu miktardan daha yüksek olması hâlinde; sigortacının ödediği miktardan arta kalan miktarı tazmin eden sigortalının ödediği miktar üzerindeki rücu hakkı devam edeceğinden; sigortalının bu isteminde, sigortacının rücu istemi karşısında önceliğe sahip bulunması gerekeceği öğretisi tarafından kabul edilmektedir¹⁰⁵².

¹⁰⁵⁰ IMO Hukuk Komitesi'nin konu hakkındaki açıklaması için bkz.: IMO, **LEG 79/4/3, Annex 1**, s. 6, dn. 21. Uygulamada başvurulması mümkün gözükken bir yol, sigorta sözleşmesine sigortacının taşıyana rücuda bulunmayacağına dair bir kaydın eklenmesidir. TTK m. 1481, zarar sigortalarındaki koruyucu hükümleri düzenleyen m. 1485'te sayılmadığından bu şekildeki bir sözleşme kaydı geçerli olacaktır. Eşya taşımalarında fiilî taşıyana rücu imkânını ortadan kaldıran bu doğrultudaki sözleşme kayıtları hakkında bilgi için bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 379-380.

¹⁰⁵¹ 2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 1 ile gemi kazalarında 250.000 ÖÇH'ye kadarki zararlar bakımından Türk Hukuku uyarınca tehlike sorumluluğunun öngörüldüğü kabul edilmektedir. Açıklamalar için bkz.: Yukarıda III.C.3.a.bb.aaa.aaaa.aaaa.

¹⁰⁵² Konu hakkında bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 258-259; Kapancı, **Birlikte Borçluluk**, s. 437-438; Sopacı Öztuna, **Kanuni Halefiyet**, s. 124-131.

bbb. Taşıyanın ve/veya fiilî taşıyanın adamlarına karşı

Taşıyan ile fiilî taşıyan; fiilî taşıyanın, adamlarının görevlerini yerine getirirken zarara neden olmaları, taşıyan ile fiilî taşıyanın sorumluluğunu doğurmaktadır¹⁰⁵³. Öte yandan taşıyan, kendi adamlarının verdikleri zararlardan da aynı şartlar altında sorumlu kılınmaktadır. Buna ek olarak, anılan kişilerin sorumluluğu Sözleşme hükümleri dışında, haksız fiil hükümlerine dayanmaktadır. Bu durumda, taşıyanın tehlike sorumluluğu ile adamların haksız fiil sorumluluğu, TBK m. 61'e göre müteselsil sorumluluğun doğmasına yol açmaktadır. Sigortacının sigortalı taşıyanın sorumluluğunu doğuran zararı tazmin etmesi, aynı zarardan farklı hükümler çerçevesinde sorumluluğu doğan taşıyanın ve/veya fiilî taşıyanın adamlarına TBK m. 62 uyarınca rücuda bulunmasını mümkün hâle getirmektedir.

Diğer taraftan; 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca kurulan sorumluluk sigortası sözleşmelerinde, sigortalının adamlarının da TTK m. 1473 f. 2 uyarınca sigortalı sıfatını kazandığının kabul edilmesi olasılığında¹⁰⁵⁴, ödenen tazminatın bu kişilere sigortalının halefi sıfatıyla rücu edilmesi engellenmiş olacaktır. Bu durumda, sigortacının sigortalıya karşı rücu hakkının doğup doğmadığının belirlenmesi gerekecektir¹⁰⁵⁵. Ancak yukarıda belirtildiği üzere, sigortalı taşıyan veya fiilî taşıyanın adamlarının 2002 Atina Sözleşmesi'nde öngörülen zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamında yer almaması daha yerinde bir yaklaşım olarak ortaya çıkmaktadır.

ccc. Çatmadan sorumlu gemi donatanına karşı

2002 Atina Sözleşmesi m. 3 f. 7 c. 1'de saklı tutulan rücu istemlerine istemine muhatap olabilecek kişiler arasında, ölen veya bedensel zarara maruz kalan yolculara karşı haksız fiil sorumluluğu doğanlar da bulunmaktadır. Bu olasılık, özellikle iki geminin çarpışması durumunda ortaya çıkmaktadır. “Çatma” olarak adlandırılan bu

¹⁰⁵³ Sigortalı fiilî taşıyan, m. 4 f. 2 uyarınca m. 3 f. 5 b. (b) hükmüne tabi olmaktadır. Taşıyanın da sigortalı olması durumunda; taşıyan, kendi adamlarının fiillerinden m. 3 f. 5 b. (b), fiilî taşıyanın adamlarının fiillerinden ise m. 4 f. 2'ye göre sorumlu olmaktadır. Buna bağlı olarak, taşıyan ile fiilî taşıyanın adamlarının sorumluluğu genel hükümlere tabi olmasına karşın, taşıyan ile fiilî taşıyanın sorumlulukları TBK m. 66'ya değil, Sözleşme'de yer alan özel düzenlemelere dayanmaktadır. Nitekim Sözleşme'nin 14. maddesi, istemlerin TBK m. 66'ya dayalı olarak yönelttilmesini engellemektedir.

¹⁰⁵⁴ Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Yukarıda III.B.2.c.bb.

¹⁰⁵⁵ Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Aşağıda III.D.6.b.bb.

türdeki haksız fiiller hakkında özel hükümler kabul edilmiştir¹⁰⁵⁶. Nitekim Türkiye'nin de Taraf olduğu ve hükümlerini TTK'ya aktardığı 23/9/1910 tarihinde Brüksel'de kabul edilen Denizde Çatmalara ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi hakkında Milletlerarası Sözleşme ("1910 Çatma Sözleşmesi")¹⁰⁵⁷, bir çatma sonucunda meydana gelen bedensel zararlardan doğan sorumluluğu kapsamına sokmaktadır (1910 Çatma Sözleşmesi m. 1; TTK m. 1286 f. 1)¹⁰⁵⁸. Sözleşme, çatmayı gerçekleştiren iki geminin de Sözleşme'nin tarafı bulunan Devlet bayrağı taşıması koşulunda uygulanmaktadır (m. 12 f. 1)¹⁰⁵⁹. Türk mahkemeleri önündeki farklı ülke bayrakları taşıyan gemilerin çarpışması şeklinde ortaya çıkan ve yabancılık unsuru barındıran uyuşmazlıklarda, haksız fiillere uygulanacak olan hukuku belirleyen MÖHUK m. 34 dikkate alınacaktır. Anılan hüküm uyarınca belirlenen kurallar, Sözleşme'nin uygulanması hâlinde¹⁰⁶⁰ tamamlayıcı hükümler şeklinde devreye

¹⁰⁵⁶ TTK'daki çatma hükümlerinin uygulama alanını belirleyen m. 1286 f. 1'e göre, "[b]u Bölüm hükümleri, iki veya daha çok geminin çarpışması "çatma" sonucu (...) hakkında uygulanır." Ayrıca 1910 Çatma Sözleşmesi m. 13'ten aktarılan f. 2, "[g]eminin, bir manevrayı yapmak veya yapmamak yahut seyir kurallarına uymamak suretiyle" verdiği zararları da çatma hükümlerine tabi kılmaktadır. Bu tür çatmalar, bazı yazarlar tarafından "hükmi çatma" olarak adlandırılmaktadır. İki geminin çarpışması için kullanılan ifade "fiilî çatmadır". Açıklamalar için bkz.: Kerim Atamer, "1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma" ("Çatma"), **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan**, Cilt: 24, Sayı: 1-2, 2004, s. 187-188. "Hükmi çatma" yerine, "kıyasen" veya "vasıtalı" çatma kavramları da kullanılmaktadır, bkz.: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 400; Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 132-133.

¹⁰⁵⁷ *Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels*. CMI tarafından hazırlanan Sözleşme, milletlerarası hukukta 1/3/1913 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: "Part III – Status of Ratifications", CMI, **Yearbook 2016**, New York II, Documents of the Conference, s. 370-373. Sözleşme'nin Türkiye hakkında yürürlük kazandığı tarih ise 4/7/1955'tir. Atamer, **Çatma**, s. 176 vd.

¹⁰⁵⁸ Sözleşme'de, eTTK'da ve TTK'da yer alan çatma hükümleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 363 vd.; Atamer, **Çatma**, s. 175 vd.; Didem Algantürk Light, **Denizde Çatma Hukuku**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2011; Fevzi Topsoy, **Çatma Hukuku**, İstanbul: Legal Yayıncılık, 2017; Cüneyt Süzel, "Çatmadan Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk" ("Çatma"), **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 28, Sayı: 1-2, 2008, s. 173 vd.; Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 281 vd.; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 365 vd.; Damar, **Deniz Araçları ve Çatma**, s. 764 vd.; İsmail Doğanay, "Türk Ticaret Kanununun (Denizde Çatma) Hükümleri Üzerinde Bir İnceleme" ("Çatma"), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: IX, Sayı: 1, 1977, s. 99 vd.; Nuri Çelik, "Alman – Türk Hukukunda Müşterek Kusurlu Çatmanın Hukuki Sonuçları", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: II, Sayı: 4, 1964, s. 606 vd.; Ergon Çetingil, "Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu" ("Donatanın Sorumluluğu"), **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Deniz Kazaları Sempozyumu**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara: 1983, s. 126-135; Francesco Berlingieri, **International Maritime Conventions, Volume II, Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction ("Conventions")**, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2015, s. 3 vd.

¹⁰⁵⁹ Ayrıca çatmayı gerçekleştiren iki gemiden en az birinin deniz gemisi olması, diğer bir ifadeyle her iki geminin de iç su gemisi olmaması gerekmektedir (m. 1).

¹⁰⁶⁰ 1910 Çatma Sözleşmesi, AY m. 90 ve MÖHUK m. 1. f. 2 uyarınca uygulanmaktadır. Atamer, **Çatma**, s. 182-183; Süzel, **Çatma**, s. 180-181.

girmekleyen¹⁰⁶¹; Sözleşme'nin uygulanmaması olasılığında¹⁰⁶², tespit edilen hukuk kuralları doğrudan uygulanmaktadır. MÖHUK m. 34, kural olarak haksız fiilin gerçekleştiği yer hukukunun uygulanacağını düzenlemektedir¹⁰⁶³.

Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine göre taşınan yolcuların uğradıkları zararlar için çatmadan kusurlu olan geminin donatanına 1910 Çatma Sözleşmesi veya TTK hükümleri uyarınca istem yöneltmesi gündeme gelebilmektedir. Çatmanın bir geminin donatanı veya gemi adamlarının kusuru sonucu meydana gelmesi durumunda, zarar görenlerin istemlerini yöneltebilecekleri kişi yalnızca bu geminin donatanı olmaktadır (1910 Çatma Sözleşmesi m. 3; TTK m. 1288)¹⁰⁶⁴. Gerçek kişilerin uğradıkları bedensel zararlar bakımından; çarpışan iki geminin donatanlarının veya gemi adamlarının ortak kusurunun tespit edilmesi hâlinde ise, gemilerin donatanlarının sorumluluğu kural olarak müteselsil olmaktadır (1910 Çatma Sözleşmesi m. 4 f. 3; m. 1290 f. 1 c. 1)¹⁰⁶⁵. Müteselsil sorumlu donatanlar arasındaki rücu ilişkisi, kabul edilen özel hüküm uyarınca kusur esasına göre belirlenmektedir (1910 Çatma Sözleşmesi m. 4 f. 3; TTK m. 1290 f. 2)¹⁰⁶⁶. Kuralın istisnası, duruma göre tarafların kusur oranlarının tespit edilememesi veya eşit oranda kusurlu bulunmalarıdır. Bu durumda donatanların sorumluluğu, eşit derecede olmaktadır (1910 Çatma Sözleşmesi m. 4 f. 1; TTK m. 1290 f. 1 c. 2)¹⁰⁶⁷.

¹⁰⁶¹ Söz gelimi; donatanın tazminle yükümlü tutulacağı zararın ne şekilde hesaplanacağı Sözleşme'de düzenlenmediğinden, bu husus ulusal hukuk düzenlemelerine tabidir. Atamer, **Çatma**, s. 203.

¹⁰⁶² 1910 Çatma Sözleşmesi m. 12 f. 2 b. (b), bütün ilgililerin (“*all the persons interested*”) uyuşmazlığa bakan mahkemenin uyuşunda olması durumunda Sözleşme yerine ulusal hukuk hükümleri uygulanacağını öngörmektedir. Hükmün yorumlanması hakkında bilgi için bkz.: Süzel, **Çatma**, s. 182.

¹⁰⁶³ Haksız fiilin işlendiği yer ile zararın meydana ülkelerin farklı olması durumunda, zararın meydana geldiği ülke hukuku; daha sıkı ilişkili hukukun tespit edilmesi hâlinde ise bu ülkenin hukuku uygulanır (f. 2 ve f. 3). Söz konusu hükmün çatmalarda uygulanma şekli hakkında bkz.: **A.g.e.**, s. 180 vd.

¹⁰⁶⁴ 1910 Çatma Sözleşmesi m. 3, ‘geminin’ kusurundan (“*the fault of one of the vessels*”) bahsetmektedir. Söz konusu ibare, geminin donatanı ile gemi adamlarının kusurları olarak anlaşılmaktadır, bkz.: Berlingieri, **Conventions**, s. 16. eTTK m. 1217, Sözleşme hükmünün karşılığı olarak yalnızca gemi adamlarının kusurlarına yer verilmişti. eTTK hükmünün yorumu ile ilgili açıklamalar için bkz.: Atamer, **Çatma**, s. 193; Topsoy, **a.g.e.**, s. 228 dn. 80; Doğanay, **Çatma**, s. 116. TTK m. 1288’in eleştirisi için bkz.: Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 285.

¹⁰⁶⁵ “Bedensel zarar” başlıklı TTK m. 1290 f. 1 şu şekilde kaleme alınmıştır: “*Çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları, gemilerde bulunan kişilerin çatma yüzünden ölümünden veya yaralanmasından yahut sağlığının bozulmasından doğan zararlardan müteselsilen sorumludur. Bununla beraber, duruma göre bu oranın tespiti mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, taraflar eşit oranda sorumlu olurlar*” Hükümde geçen zarar kalemleri TBK m. 53, m. 54 ve m. 56’ya göre belirlenecektir., bkz.: Topsoy, **a.g.e.**, s. 198 vd.; Algantürk Light, **Denizde Çatma Hukuku**, s. 43 vd.

¹⁰⁶⁶ Öngörülen kusur esası hakkında bkz.: Topsoy, **a.g.e.**, s. 245-246; Sözer, **a.g.e.**, s. 434-435 ile s. 438-439 dn. 106.

¹⁰⁶⁷ Konu hakkındaki ayrıntılı açıklamalar için bkz.: Topsoy, **a.g.e.**, s. 115-116.

Çatmayı gerçekleştiren gemilerden birisinde taşınmakta olan yolcuların donatanlara karşı çatma hükümlerine göre istem ileri sürebilmesi, donatanların veya gemi adamlarının kusurunun bulunmasına bağlıdır¹⁰⁶⁸. Böylece yolcuların ölümünden veya bedensel zararından doğan çatma hükümlerine dayalı istemleri bakımından üç olasılık ortaya çıkmaktadır. Bunlar; çatmanın, (1) tamamen yolcunun taşındığı geminin donatanı veya gemi adamlarının kusurundan ileri gelmesi, (2) tamamen karşı geminin donatanı veya gemi adamlarının kusurundan doğması ve (3) her iki gemi donatanın veya kendi gemi adamlarının birlikte kusuru sonucunda müteselsil sorumluluğunun doğmasıdır. Belirtilen şekilde bir ayırımın yapılması, özellikle 2002 Atina Sözleşmesi'nin 14. maddesi¹⁰⁶⁹ ve 1910 Çatma Sözleşmesi m. 10 bakımından önem kazanmaktadır. 2002 Atina Sözleşmesi m. 14 uyarınca zarar görenler, uğradıkları söz konusu zararların tazmini için fiilî taşıyana (donatana) yalnızca ilgili Sözleşme hükümleri uyarınca istem yöneltebilmektedir¹⁰⁷⁰. Buna paralel olarak; TTK m. 1296'ya da aktarılan 1910 Çatma Sözleşmesi m. 10, Sözleşme hükümlerinin “taşıma sözleşmelerinden veya her türlü diğer sözleşmelerden doğan borçları etkilemeyeceğini” düzenlemektedir¹⁰⁷¹. Böylece sigortacının sigortalısı dışındaki donatana rücu hakkı da, müteselsil sorumluluğun öngörüldüğü ortak kusurlu çatmalarda ve yalnızca karşı geminin donatanının kusurunun bulunması durumunda gündeme gelecektir¹⁰⁷². Nitekim yolcuların bedensel zararlarından ortak kusurları

¹⁰⁶⁸ Çatmanın umulmayan bir hâl veya mücbir sebep yüzünden meydana gelmesi veya neden ileri geldiğinin anlaşılması hâlinde, zararın çatma hükümleri uyarınca tazmini mümkün olmamaktadır (1910 Çatma Sözleşmesi m. 2 f. 1; TTK m. 1287 f. 1). ‘Kusursuz çatma’ olarak isimlendirilen bu tür çatmalar hakkında bilgi için bkz.: Berlingieri, **Conventions**, s. 14-16; Atamer, **Çatma**, s. 192-193; Topsoy, **a.g.e.**, s. 221 vd.; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 417 vd.; Algantürk Light, **Denizde Çatma Hukuku**, s. 58-63; Doğanay, **Çatma**, s. 99-105; Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 128; Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 283-284.

¹⁰⁶⁹ “Yolcunun ölümünden veya bedensel zarara uğramasından veya bagajın ziyandan veya hasarından dolayı, taşıyana ya da fiilî taşıyana karşı, bu Sözleşme hükümlerine dayanmayan bir tazminat istemi yöneltilemez.” Hükmün TTK m. 1256'daki karşılığı da aynı sonucu deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi hükümleri bakımından getirmektedir.

¹⁰⁷⁰ 250.000 ÖÇH'nin altında bir gemi kazası sonucu ortaya çıkan ölüm veya bedensel zarara dayanan istemlerde, sorumluluğun ortadan kalkması, m. 3 f. 1 b. (b) uyarınca “tamamıyla bir üçüncü kişinin onu meydana getirmek kastıyla” zarara neden olması durumunda söz konusudur. Diğer bir ifadeyle taşıyanın sorumluluktan kurtulması, taşımayı gerçekleştirdiği gemiye bir başka gemiyle kasten çarpılması olasılığında gündeme gelmektedir. Bu durumda zarar gören kişilerin 1910 Çatma Sözleşmesi hükümlerine başvurmasına bir engel bulunmamaktadır.

¹⁰⁷¹ Hükmün uyarınca, 1910 Çatma Sözleşmesi hükümleri yalnızca haksız fiil istemleri hakkında uygulanmaktadır. Yolcu taşıma sözleşmesine dayanan istemlerde de çatma hükümlerine başvurulmamaktadır. Atamer, **Çatma**, s. 189-190 ve s. 201. Yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında zarara uğrayan kişilerin karşı geminin donatanına istem yöneltebileceklerdir. Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 406-407.

¹⁰⁷² Tek tarafın kusurlu bulunduğu çatmalarda, zarar gören kişilerin istem yöneltecekleri kişiler kusuru bulunan geminin donatanlarıdır. Kusurlu tarafın, yolcunun taşındığı geminin donatan olması; 2002 Atina Sözleşmesi m. 14 uyarınca yalnızca ilgili Sözleşme hükümlerine dayanılabileceği anlamına gelmektedir.

dolayısıyla sorumlu tutulan donatanlar arasındaki rücu istemlerinde, rücu edilen donatanın yalnızca kusuru oranında tazminat ödemektedir (1910 Çatma Sözleşmesi m. 4 f. 3; m. 1290 f. 2)¹⁰⁷³. Diğer taraftan fiilî taşıyanın 2002 Atina Sözleşmesi m. 7 f. 1 uyarınca 400.000 ÖÇH'lik sorumluluk sınırının bulunması karşısında, çatmadan doğan müteselsil sorumluluğun ne şekilde uygulanacağı sorusu ortaya çıkmaktadır. 1910 Çatma Sözleşmesi m. 4 f. 4'te, rücu hakkı hakkında donatanların sorumluluklarını sınırlandıran akdî veya yasal hükümlerin kapsam ve etkilerinin ulusal hukuklar tarafından belirleneceği öngörülmüştür. Hüküm hakkında *Berlingieri* tarafından verilen örnek¹⁰⁷⁴; 1.000.000 ÖÇH'lik zarardan fiilî taşıyanın %25, karşı geminin donatanının ise %75 kusurlu oldukları bir zarardan müteselsil sorumlu tutulmalarıdır¹⁰⁷⁵. Bu durumda fiilî taşıyan tarafından ödenecek olan tazminat 400.000 ÖÇH ile sınırlı olacak, toplam zararın kendi kusuruna karşılık gelen 250.000 ÖÇH'lik kısmın üzerinde kalan 150.000 ÖÇH'yi karşı geminin donatanına rücu edecektir¹⁰⁷⁶.

Fiilî taşıyanın dışındaki donatanın tek taraflı kusuru sonucu meydana gelen çatmalarda, çatma hükümlerine göre fiilî taşıyanın sorumluluğu doğmamasına karşın, 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca zarar görenlere tazminat ödemekle yükümlü tutulabilecektir. Bunun nedeni, m. 3 f. 5 b. (a)'da gemi kazası olarak kabul edilen çatma sonucunda gerçekleşen ölüm veya bedensel zararlardan fiilî taşıyanın 250.000 ÖÇH'ye kadar kusursuz sorumlu tutulabilmesidir¹⁰⁷⁷. Ancak bu durumda her iki donatanın çatma hükümleri uyarınca müteselsil sorumluluğu doğmayacağından; 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca tazminat ödeyen sigortacı, fiilî taşıyana halef sıfatıyla genel hükümlere göre çatmaya kusuruyla neden olan diğer donatana rücuda bulunacaktır¹⁰⁷⁸.

¹⁰⁷³ Kusur oranlarının belirlenmesi hakkında bilgi için bkz.: Atamer, **Çatma**, s. 195-197; Topsoy, **a.g.e.**, s. 246-247.

¹⁰⁷⁴ Örnek için bkz.: *Berlingieri*, **Conventions**, s. 21. Yazarın verdiği örneğin aktarıldığı bir diğer eser için bkz.: Topsoy, **a.g.e.**, s. 270-271.

¹⁰⁷⁵ TTK m. 1256 uyarınca donatanın sorumluluğunun doğması hâlinde donatanların müteselsilen sorumlu olmadığı yönünde bkz.: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 426.

¹⁰⁷⁶ Fiilî taşıyanın sorumluluk sınırından yararlanma hakkını kaybetmesi olasılığında; çatmaya karışan diğer gemi donatanının yolcuya karşı 400.000 ÖÇH'lik sorumluluk sınırını ileri sürüp süremeyeceği, ne 2002 Atina Sözleşmesi ne de 1910 Çatma Sözleşmesi'nden anlaşılmaktadır. Topsoy, **a.g.e.**, s. 271.

¹⁰⁷⁷ 250.000 ÖÇH'nin üzerindeki zararlardan fiilî taşıyanın kusur sorumluluğu bulunmaktadır. Kusurunun bulunması, çatma hükümlerine göre de sorumluluğunun doğduğu anlamına gelecektir.

¹⁰⁷⁸ Kusursuz geminin donatanın, 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca ödediği tazminatı kusurlu geminin donatanına rücu edebileceği yönünde bkz.: Topsoy, **a.g.e.**, s. 230. Rücu ilişkisi TTK m. 1290'a dayanmamasına rağmen; yolcunun uğradığı zarardan 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca sorumluluğu doğan fiilî taşıyan ile çatma hükümleri uyarınca sorumluluğu doğan diğer donatan arasında TBK m. 62'deki rücu ilişkisinin doğduğu sonucuna varılması mümkün gözükmemektedir. Böylece sigortacı, sigortalı fiilî taşıyanın diğer donatana karşı sahip olduğu rücu hakkına halef olacaktır. Aynı şekilde sigortacı, ödediği tazminatı zarara sebep olan donatana TTK m. 1481'e göre rücu edebilecektir.

b. Sigortacının sigortalıya rücu hakkı

Sigortacının sigorta sözleşmesi uyarınca sigorta tazminatı ödeme borcundan kurtulması; hem Türk Hukuku'ndaki tüm zorunlu sorumluluk sigortaları hem de kural olarak 2002 Atina Sözleşmesi'nde öngörülen zorunlu sorumluluk sigortası açısından, zarar gören üçüncü kişiye karşı tazminat ödeme yükümlülüğünün ortadan kalktığı anlamını taşımamaktadır. Nitekim yukarıda¹⁰⁷⁹ açıklandığı üzere, TTK m. 1484 ve 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10, sigortacının zarar görene karşı ileri sürebileceği savunmalar bakımından sınırlamalar getirmektedir. Sigortalıya karşı sorumluluğu ortadan kalkmasına rağmen zarar görene tazminat ödeme yükümlülüğü altında bulunan sigortacının, zarar görene ödediği tazminatı sigortalıya rücu edebileceği yönünde TTK'da bir düzenlemeye yer verilmemektedir. Ancak sigortacının sigortalı ile birlikte zarar görene karşı müteselsil sorumlu olarak kabul eden görüşe göre, kuralın dayanağı olarak sigortacının TBK m. 62 f. 2 uyarınca zarar görenin haklarına halef olmaktadır¹⁰⁸⁰. Öte yandan Deniz Araçları SGŞ B.7. maddesi, sigortacının sigortalıya rücu istemi yöneltebileceği hâlleri açık bir düzenleme ile sıralamaktadır¹⁰⁸¹. Söz konusu hâllerden en önemlisi, ilgili maddenin (a) bendinde yer alan, sigortalının ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin zarara kasten veya pervasızca hareketleri ile neden olmasıdır. Aşağıda, belirtilen bu hâllere ilişkin bilgilere yer verilecek ve anılan düzenlemenin 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri ile ilişkisi üzerinde durulacaktır. Ayrıca, sigortacının zarar görene halefiyetinin kabul edilmesi durumunda; sigortacının zarar gören kişiye halefiyetinin, yolcuların bedensel zararlarına ilişkin istemlerin bahşettiği kanuni rehin hakkına etkisi açıklanacaktır.

Yabancılık unsurunun bulunması olasılığında rücu istemine uygulanacak hukuk, çatmadan sorumlu donatan ile zarara uğrayan kişi arasındaki ilişkiye göre belirleneceğinden; bu hukukun MÖHUK m. 34'e göre tespit edilmesi gerekmektedir. Bunun yanında ilgili maddenin 4. fıkrası, sigorta sözleşmesine veya haksız fiile uygulanacak olan hukukun imkan tanınması koşuluyla, sigortacıya doğrudan başvurulabileceğini düzenlemektedir. Hükmün Türk Hukuku'nu işaret etmesi hâlinde; TTK m. 1478 uyarınca, zarar gören yolcuların çatmadan sorumlu donatanın sigortacısına da başvurmaları mümkündür. Ancak 2002 Atina Sözleşmesi m. 14 karşısında, bu olanağın yalnızca fiilî taşıyanın sigortacısının karşıladığı zararın üzerinde kalan miktar bakımından kabulü gerekir. Çatmadan sorumlu donatanın sigortacısına doğrudan başvuru hakkında bilgi için bkz: Süzel, **a.g.e.**, s. 188-189. Çatmadan doğan sorumluluk için verilen sigorta güvenceleri hakkında bkz.: Algantürk Light, **Denizde Çatma Hukuku**, s. 83 vd.

¹⁰⁷⁹ Bkz.: Yukarıda III.D.3.

¹⁰⁸⁰ Bir zorunlu sorumluluk sigortası olan zorunlu hekim sorumluluğu sigortası hakkındaki açıklamalar için bkz.: Ünan, **ZHSS**, s. 49-50.

¹⁰⁸¹

aa. Zarara taşıyanın kasten veya pervasızca hareketi ile neden olması

TTK'nın sorumluluk sigortalarına ilişkin hükümleri arasında yer alan m. 1477, sigortalının zarara kasten neden olması durumunda sigortacının sorumluluğunun doğmayacağından bahsetmektedir. İlgili hüküm, m. 1486 f. 1 uyarınca emredici niteliktedir. Ne var ki öğretide, TTK m. 1484 uyarınca zarar görenin zararını tazmin etmekle yükümlü olan sigortacının, rizikonun söz konusu kişilerden birisinin kastı sonucu gerçekleştiğini zarar görene karşı savunma olarak ileri süremeyeceği, diğer bir ifadeyle m. 1486'nın m. 1477 karşısında öncelikle uygulanacağı kabul görmektedir¹⁰⁸². Sigortacının sigortalıya rücu hakkını düzenleyen Deniz Araçları SGŞ B.7. maddesi; TTK m. 1484 f. 1 hükmünü tekrar eden ilk fıkrasını takiben üçüncü fıkrasında, sigortalının kastını, sigortalıya rücu hakkı öngörülen hâller arasına sokmaktadır (b. (a))¹⁰⁸³.

Buna karşılık pervasızca hareket; kastın aksine, TTK'da sigortacının sigorta tazminatı ödeme yükümlülüğünü ortadan kaldıran bir hâl olarak açıkça yer almamaktadır. Sigorta sözleşmeleri hakkındaki genel hüküm niteliğindeki TTK m. 1429 f. 1'in yalnızca kast ve ihmalden bahsetmesinden dolayı¹⁰⁸⁴, kusurun bu derecesi bakımından Kanun'da bir boşluk bulunmaktadır. İlk olasılıkta, pervasızca hareketin kasta karşılık gelmemesinden dolayı m. 1429 f. 1 c. 1 bağlamında ihmal gibi değerlendirmeye tabi tutulması gündeme gelebilecektir. Anılan hüküm, sigortalının rizikoya ihmal derecesindeki kusuru ile neden olmasını, aksine sözleşme bulunmaması kaydıyla sigorta güvencesinin içine sokmaktadır. Böyle bir yorumun benimsenmesiyle; sigortalının pervasızca hareketinin bulunması hâlinde sigortacının sorumluluğunun ortadan kalktığını öngören 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10 ile çelişkili bir durum meydana gelebilecektir. İkinci olasılık olarak, pervasızca

¹⁰⁸² Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 417; Süzel, **2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi**, s. 166. Aksi yönde bkz.: Birgül Sopacı Öztuna, "Türk ve Alman Hukukunda Yeni Düzenlemeler Işığında Sorumluluk Sigortasında Doğrudan Talep Hakkı", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVII, Sayı: 2, 2011, s. 31.

¹⁰⁸³ İlgili Genel Şart hükmünün m. 1429 f. 1 ve m. 1477'nin m. 1486'ta sayılan koruyucu hükümler arasında yer almaması nedeniyle Türk Hukuku bakımından geçersiz olduğu yönünde bkz.: Algantürk Light, **Genel Şartlar**, s. 333-334. Oysa ki, Türk Hukuku'nda sigortacının sigorta tazminatını ödeme yükümlülüğü, zorunlu sorumluluk sigortalarına ilişkin m. 1484'ten kaynaklanmaktadır.

¹⁰⁸⁴ Yukarıda (III.B.3.c.bb.) belirtildiği üzere; sorumluluk sigortasına ilişkin hükümler arasında yer alan TTK m. 1477'de yalnızca sigortalının kastı düzenlenmesine karşılık, m. 1429'un sorumluluk sigortalarına da uygulanacağı öğreti tarafından kabul edilmektedir, bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 343-344; Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 81; Ulaş, **a.g.e.**, s. 770.

hareketin kasta eşdeğer sayılan bir kusur derecesi olarak ele alınması mümkündür. Nitekim Genel Şartlar'ın 2002 Atina Sözleşmesi'nin etkisiyle pervasızca hareketi kast gibi değerlendirdiği anlaşılmaktadır. Kast ile pervasızca hareket kavramlarının Genel Şartlar'da ele alınış şekli, sigortacının zarar görene tazminat ödeme yükümlülüğünü ortadan kaldırmayan TTK m. 1484 ile uyum göstermektedir. Diğer bir ifadeyle; Genel Şartlar, TTK'da yer almayan bir kusur derecesini TTK m. 1429, m. 1477 ile m. 1484'ün bir arada göz önünde tutulması ile kast bakımından varılan sonuca göre ele almaktadır¹⁰⁸⁵.

bb. Zarara taşıyanın adamlarının kasten veya pervasızca hareketleri ile neden olmaları

Deniz Araçları SGŞ B.7 maddesi f. 3; sigortalının fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin zarara kasten veya pervasızca hareketleri ile neden olmasını, ödenen tazminatın sigortalıya rücu edilebileceği hâller arasında saymaktadır (b. (a)). Bu sonuç, ilk bakışta TTK m. 1473 f. 2 hükmü dolayısıyla söz konusu kişilerin sigortalı olarak kabul edilmesi ile paralellik taşımaktadır. Buna karşılık; Genel Şartlar ile TTK m. 1473 f. 2 birlikte yorumlandığında; bu kişilerin sigortalı sayılması karşısında, 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10'da sigortacının zarar görene tazminat ödeme yükümlülüğünün doğmadığı hâl olarak, taşıyanın adamlarının zarara kasten veya pervasızca hareketleri ile sebep olmalarını da saymak gerekecektir¹⁰⁸⁶.

¹⁰⁸⁵ 2002 Konferansı sırasında The International Group, savunmanın Sözleşme'ye dahil edilmesinin gerekçesinin İngiliz Hukuku'nda 1906 MIA m. 55 f. 2 b. (a) uyarınca sigortalının pervasızca hareketi sonucu ortaya çıkan zararlardan sigortacının sorumluluğu tutulmaması olduğunu açıkça belirtmiştir. Buna ek olarak anılan savunmanın kamu düzenine ilişkin olduğu ve kasten hukuka aykırı hareket ("deliberate wrongdoing") eden sigortalının bu hukuk sisteminde sigorta güvencesi elde edemeyeceği ifade edilmiştir, bkz.: IMO, **LEG/CONF.13/11**, s. 4. *Taşkın*, açıklamadan yola çıkarak, TTK'daki deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından 1429'da yer alan 'kast' unsurunun pervasızca hareketi kapsayacak şekilde değerlendirilmesini önermektedir, bkz.: *Taşkın*, **a.g.e.**, s. 199-200. Buna karşılık İngiliz Hukuku'nda pervasızca harekete dair kuralın emredici olmadığı, The International Group'un söz konusu tarzdaki beyanları, Sözleşme'nin kabul edilmesi aşamasında durumu lehine çevirmek amacıyla gerçekleştirdiği de ileri sürülmektedir, bkz.: *Acar*, **Kulüp Sigortası**, s. 214-219. Ayrıca *Ünan*, "olası kasti" TTK m. 1429 f. 1 c. 2 kapsamında değerlendirilmesini savunmaktadır. Yazar, pervasızca hareketin söz konusu kusur derecesine yakın nitelikte olduğunu vurgulamaktadır, bkz.: *Ünan*, **Zarar Sigortalıları**, s. 346-347. Yukarıda (III.C.3.a.bb.ccc.aaaa.bbbbbb.) belirtildiği gibi, pervasızca hareketin Türk Hukuku'ndaki kusur derecelerinden bağımsız olarak değerlendirilmesi ağırlıklı olarak kabul edilen görüştür.

¹⁰⁸⁶ Bu yorum; *Berlingieri* tarafından ifade edilen, taşıyanın adamlarının kasti veya pervasızca hareketi dolayısıyla taşıyanın da sorumluluk sınırından faydalanamamasını yönündeki görüş ile desteklenebilecektir. Yazar, m. 1 f. 5 b. (b)'de taşıyanın kusurunun, adamlarının kusurunu da içerdiğini belirten düzenlemeye dayanmaktadır. Bu nedenle, taşıyanın bir tüzel kişi olması olasılığında ortaya çıkabilecek hakkaniyete aykırı durumun bertaraf edilebilmesi için, adamların kasten veya pervasızca hareketleri ile zarara sebep olmaları durumunda taşıyanın da sorumluluk sınırından yararlanmamasını

Sigortalı taşıyan ve/veya fiî taşıyanın adamları hakkında yapılabilecek bir diğer değerlendirme; bu kişilerin TTK m. 1429 f. 1 uyarınca “sigortalının hukuken fiillerinden sorumlu olduğu kişiler” olarak değerlendirilmesidir. Nitekim Türk Hukuku’nda, m. 1473 f. 2 karşısında m. 1429 f. 1’in öncelikle uygulanması gerektiği öğretisi tarafından ifade etmektedir¹⁰⁸⁷. Yukarıdaki¹⁰⁸⁸ açıklamalar dikkate alındığında, 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 11 hükmü karşısında söz konusu kişilerin sigortalı sıfatını kazanması mümkün gözükmemektedir. Öte yandan; ilgili kişilerin kusuru, TTK m. 1429 f. 1 c. 2 uyarınca sigortacının sigortalıya karşı olan tazminat ödeme borcunu kural olarak ortadan kaldırmamaktadır¹⁰⁸⁹. Bu yorumun benimsenmesi ile; sigortalı taşıyanın adamları sigorta sözleşmesinde sigortalı olarak yer almayacaklarından, sigortacı 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 f. 10’daki savunmadan da yararlanamayacaktır. Zarar görene tazminat ödeme yükümlülüğü altında bulunan sigortacının ödediği tazminatı sigortalıya rücu edebileceği Genel Şartlar’da kaleme alınmasına karşın; sorumluluk sigortası güvencesi kapsamına girmesi gereken 2002 Atina Sözleşmesi ile öngörülen sorumluluk; sigortalı sıfatı bulunan taşıyan ve/veya fiilî taşıyanın adamlarının kusurlu eylemlerini de içermek durumundadır. Diğer bir ifadeyle; sigortalı taşıyan ve/veya fiilî taşıyanın adamlarının kasten veya pervasızca hareketleri ile verdikleri zararların sigortalının sorumluluğunu doğurması ve temin edilmesi zorunlu kılınan sigorta güvencesinin bu sorumluluğu da kapsamaması gerekmesi, rücu hakkına ilişkin düzenlemenin yerindeliğini şüphe altında bırakmaktadır.

önermektedir, bkz.: Berlingieri, **Athens Convention**, s. 273. Konu hakkında ayrıca bkz.: Yukarıda III.C.3.a.bb.ccc.bbbb.

¹⁰⁸⁷ Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 80-81; Ulaş, **a.g.e.**, s. 771.

¹⁰⁸⁸ III.B.2.c.bb.

¹⁰⁸⁹ TTK m. 1429 f. 1 c. 2’nin aksine sözleşme hükümleri, m. 1452 f. 1 uyarınca sigorta sözleşmesinin geçersiz hâle gelmesi sonucunu doğurmaktadır. Ancak geçersiz hâle getiren sigorta sözleşmeleri, sigortalının hukuken fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin “tazminat ödenmesini sağlamak amacıyla rizikonun gerçekleşmesine kasten sebep ol[malarının]” sigorta güvencesine dâhil edildiği sözleşmelerdir. Diğer bir ifadeyle, anılan kişilerin kasten rizikoya sebep olmaları kural olarak sigorta güvencesi haricinde tutulabilmektedir. Sigorta sözleşmesinin geçersizliği, her iki şartın bir arada bulunması koşuluyla gerçekleşmektedir. Açıklamalar için bkz.: Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 303-304. Sigortalının fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin ‘tazminat ödenmesini sağlamak amacıyla’ zarara kasten neden olmaları koşulunun gerçekleşme olasılığı, sorumluluk sigortalarında oldukça düşüktür. **A.g.e.**, s. 343-344.

cc. Gemi alacaklısı hakkının borçlusuna karşı

TTK m. 1320 vd.'de gemi alacaklarına ilişkin hükümlere yer verilmektedir. Söz konusu hükümler, BM ve IMO tarafından yürütülen ortak çalışma sonucunda 6/5/1993 tarihinde Cenevre'de kabul edilen Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme'den ("1993 Rehin Sözleşmesi")¹⁰⁹⁰ aktarılmıştır. Türkiye'nin Sözleşme'ye taraf olma çalışmaları sürmektedir¹⁰⁹¹. Yolcuların ölümü veya bedensel zarara uğramaları sonucu fiilî taşıyana karşı sahip olunan alacaklar, TTK m. 1320 f. 1 b. (b)¹⁰⁹² uyarınca gemi alacağıdır¹⁰⁹³. Ayrıca 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 1 b. (c)'de tanımlandığı şekliyle "taşımayı fiilen gerçekleştiren taşıyan"; m. 1320 f. 1 c. 1'de gemi alacaklısı hakkı doğuran istemlerin borçlusu olarak öngörülen geminin maliki, kiracısı¹⁰⁹⁴, veya işleteni olarak ortaya çıkmaktadır¹⁰⁹⁵. Gemi alacaklısı hakkının doğumuyla; alacaklının sahip olduğu alacak, gemi üzerinde ileri sürebileceği kanuni rehin hakkı ile güvence altına alınmaktadır (m. 1321 f. 1)¹⁰⁹⁶.

¹⁰⁹⁰ *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*. Sözleşme Milletlerarası hukukta'ta 5/9/2004 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Taraf Devlet sayısı 18'dir. Sözleşme'ye Taraf Devletler hakkında bilgi için bkz.: treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=en (e.t.: 1/12/2017). Sözleşme'nin İngilizce dilindeki metni için bkz.: www.admiraltylawguide.com/conven/liens1993.html (e.t.: 1/12/2017). 1993 Rehin Sözleşmesi ile TTK'da yer verilen gemi alacaklısı hakkı ile ilgili hükümler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 153 vd.; M. Barış Günay, **Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2009, s. 33 vd.; Kerim Atamer, **Cebri İcra**, s. 175 vd.; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 603 vd.; Berlingieri, **Conventions**, s. 162 vd.; Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 31 vd.; Nil Kula Değirmenci, "Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi" ("GAH Sahibi"), **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: XVIII, Sayı: 3-4, 2014, s. 245 vd.

¹⁰⁹¹ Konu ile ilgili en güncel gelişme, 25/3/2017 tarihli Resmî Gazete'de Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair 6940 sayılı Kanun'un yaymlanmasıdır. Sözleşme'nin resmî çevirisi için bkz.: TBMM, **Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/476) ve Dışişleri Komisyonu Raporu**, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 226, s. 25 vd. Türkiye, halihazırda 10/4/1926 tarihinde Brüksel'de kabul edilen Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme taraftır. 2/6/1931 tarihinde Milletlerarası hukukta'ta yürürlük kazanan Sözleşme'nin Türkiye bakımından yürürlüğe girdiği tarih 4/1/1956'dır. Sözleşme hakkında bilgi için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 27-30.

¹⁰⁹² Hükümde bu istemler "[g]eminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar" şeklinde sayılmaktadır.

¹⁰⁹³ Atamer, **Cebri İcra**, s. 190.

¹⁰⁹⁴ 1993 Rehin Sözleşmesi'nde bu kişi "demise charterer" olarak yer almaktadır. Gemi kira sözleşmesinin İngiliz Hukuku'nda "bareboat charterer" veya "demise charterer" olmak üzere iki türü bulunmaktadır. TTK'da düzenlenen gemi kira sözleşmesinin tarafı "kiracıdır". Konu hakkındaki açıklamalar için bkz.: Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 179-182; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 622.

¹⁰⁹⁵ 1993 Rehin Sözleşmesi m. ve TTK m. 1320 f. 1'de sayılan kişiler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 178-191; Atamer, **Cebri İcra**, s. 182-183; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 603 vd.

¹⁰⁹⁶ Gemi alacaklısı hakkının doğumu tescile bağlı olmadığı gibi, zilyetliğin devrini de gerektirmemektedir. **A.g.e.**, s. 606.

Rehin hakkının doğumu sicile tescile bağlı olmadığı gibi, gemi alacağının borçlusu olsun olmasın gemi malikinin ileri sürülen rehin hakkına katlanması gerekmektedir (m. 1061 f. 2 c. 2)¹⁰⁹⁷. Nitekim gemi alacaklısı hakkından doğan kanuni rehin hakkı, geminin zilyedine karşı ileri sürülebilmektedir (1993 Rehin Sözleşmesi m. 8; m. 1321 f. 5)¹⁰⁹⁸. Buna karşılık, yolcuların ölümünden veya bedensel zararından doğan istemlerin verdiği kanuni rehin hakkının ileri sürülmesi 1 yıllık hak düşürücü süreye tabidir¹⁰⁹⁹. Sürenin işlemeye başladığı tarih, gemi alacağının doğduğu tarih olmaktadır (1993 Rehin Sözleşmesi m. 9 f. 2 b. (b); m. 1326 f. 1 b. (b)).

Kanuni rehin hakkının önemi, geminin cebri satışı sırasında hazırlanan sıra cetvelinde ipotekli alacakların önünde yer alması bakımından ortaya çıkmaktadır¹¹⁰⁰. 2002 Atina Sözleşmesi kapsamına giren ve b. (b) uyarınca gemi alacağı sayılan alacaklar, sıra cetvelinde 3. sıraya kaydedilmektedir (m. 1392 f. 1)¹¹⁰¹. TTK m. 1321 f. 3 uyarınca, Türk mahkemeleri önünde kanuni rehin hakkının ileri sürülmesi durumunda söz konusu rehin hakkının doğup doğmadığı Türk Hukuku'na göre belirlenecektir¹¹⁰². Böylece yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda, aynî hakların tabi olduğu hukuku tespit eden MÖHUK m. 22 uygulanmamaktadır¹¹⁰³.

¹⁰⁹⁷ “Malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötüniyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten engelleyemez.”

¹⁰⁹⁸ Hüküm hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 286-291.

¹⁰⁹⁹ 1 yıllık sürenin geçmesinden önce geminin ihtiyaten hazcedilmesi ve bunun sonucunda cebri icra yolu ile satılmış olması ile süre kesilmektedir (m. 1326 f. 1 c. 1).

¹¹⁰⁰ Nitekim, TTK m. 1477 f. 1, gemi alacaklısı hakkının önceliğini “1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (e) bentlerinde yazılı gemi alacaklılarının sahip olduğu kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdî rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden önce gelir.” şeklinde kaleme alınan hükümlerle ortaya koymaktadır.

yükümlülüklerden önce gelir. Gemi alacaklısı hakkının bu sonucu doğurması, b. (b) kapsamına giren istemler bakımından gemi ipoteği alacaklıları aleyhine bir sonuç doğurmadığı belirtilmektedir. Bunun nedeni olarak gösterilen husus, gemi ipoteği sözleşmesinin kurulması sırasında gemi maliklerinin üçüncü kişilere karşı sorumluluklarını güvence altına alan P&I sigortası temin etme ile yükümlü tutulmalarıdır. Bu bağlamda; gemi alacaklısı hakkının, P&I sigortacısının tazminat ödeme yükümlülüğünün ortadan kalktığı veya sözleşmenin sona erdiği durumlarda önem kazanacağı da ifade edilmiştir. Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarında ortaya konulan bu açıklamaların aktarıldığı eser için bkz.: Atamer, **Cebri İcra**, s. 189.

¹¹⁰¹ Kanuni rehin hakkına ilişkin 1 yıllık hak düşürücü sürenin geçmesi ile birlikte, m. 1352 f. 1 b. (b) uyarınca deniz alacağı olarak kabul edilen söz konusu istemler, sıra cetvelinin yedinci sırasına kaydedilecektir (m. 1396). 1993 Rehin Sözleşmesi m. 4'te yer alan gemi alacakları arasındaki sıra hakkında bkz.: Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 321-325.

¹¹⁰² 1993 Rehin Sözleşmesi m. 13 f. 1 uyarınca Sözleşme'nin uygulama alanına; Taraf Devlet sicilinde kayıtlı gemilerin yanında, Sözleşme'ye taraf olmayan Devlet sicilinde kayıtlı olmasına rağmen bir Taraf Devlet'in yargı yetkisine tabi bulunan tüm deniz gemileri de girmektedir. TTK'ya hükmün eklenmesi, Sözleşme hükmü ile uyumun sağlanması amacını taşımaktadır. Hükmün TTK'ya dahil edilme süreci hakkında bilgi için bkz.: Atamer, **Cebri İcra**, s. 178-181.

¹¹⁰³ Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 36-37. Geminin paraya çevrilmesi sırasında cebri icraya uygulanacak kanunlar ihtilafı kuralları hakkında bilgi için bkz.: Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 330-331.

Sigortacının sigortalı ile kurduğu sorumluluk sigortası sözleşmesi çerçevesinde sigorta tazminatı ödeme yükümlülüğünün ortadan kalkmasına rağmen zarar görene tazminat ödemek zorunda kalması durumunda, sigortacının TBK m. 62 f. 2 uyarınca zarar görenin haklarına halef olacağı kabul edilebilecektir¹¹⁰⁴. Aksi takdirde, sigortacının sigortalıya rücu hakkının yalnızca Deniz Araçları SGŞ B.7 maddesi f. 3'e dayandırılması gerekecektir. Sigortacının zarar görene halef olması, TTK m. 1320 f. 1 b. (b)'de belirtilen ve gemi alacağı niteliği kazanan alacakların da halefiyet yoluyla sigortacıya geçmesi anlamını taşımaktadır. Nitekim, gemi alacağının devri veya intikali durumunda, alacağın verdiği kanuni rehin hakkının akıbeti de aynı olmaktadır (1993 Rehin Sözleşmesi m. 10 f. 2; TTK m. 1325)¹¹⁰⁵. Bu şartlarda; halefiyetin kabul edilmesiyle, sigortacı gemi alacaklısı hakkını yolcunun taşıdığı gemi üzerinde ileri sürebilecektir¹¹⁰⁶.

Öte yandan deniz yolu ile taşınan yolcuların ölümü veya uğradıkları bedensel zararlara bağlı istemler, b. (b) uyarınca gemi alacağı niteliği kazanmasına karşılık; öğretisi, TTK m. 1320 f. 2 b. (a) (1993 Rehin Sözleşmesi m. 4 f. 2 b. (a)) söz konusu alacaklar bakımından öngörülen bir istisnaya dikkat çekmektedir. Hükme göre, “[d]eniz yolu ile petrol veya diğer tehlikeli ya da zararlı maddelerin taşınması ile bağlantılı olarak ortaya çıkıp da milletlerarası sözleşmelere yahut millî mevzuata göre kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta ile ya da diğer yollardan teminat altına alınması öngörülen zararlar[ın]” gemi alacaklısı hakkının doğumuna engel olmaktadır¹¹⁰⁷. Öğreti tarafından savunulan görüş; anılan hükmün kaleme alınması sırasında 2002 Atina Sözleşmesi'nin henüz kabul edilmemiş olmaması nedeniyle hükümde sayılmadığı, bu nedenle Sözleşme'nin kapsamına giren istemlerin belirtilen çevre kirliliği zararları hakkındaki istemler gibi değerlendirilmesi gerektiği

¹¹⁰⁴ Konu hakkında bkz.: Yukarıda III.D.6.a.bb.

¹¹⁰⁵ Kanuni rehin hakkının, gemi alacağının fer'i niteliği ilkesi TTK m. 1377'de ayrıca kaleme alınmıştır.

¹¹⁰⁶ Nitekim düzenlemenin öneminin, sigortacının halefiyeti bakımından ortaya çıktığı öğretisi tarafından da ifade edilmektedir, bkz.: Atamer, **Cebri İcra**, s. 202-203. Düzenlemenin Borçlar Hukuku'ndaki genel ilkeler ile uyumlu olduğu yönünde bkz.: Günay, **a.g.e.**, s. 101; Kula Değirmenci, **GAH Sahibi**, s. 269-270. Bu bağlamda alacağın sigortacıya geçmesiyle birlikte sigortacı, kanuni rehin hakkının önceliğinden ve hakkın gemiyi takip etmesinden de yararlanacaktır. Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 212.

¹¹⁰⁷ Hükmün amacı, belirli oranda güvence altında bulunan kişilere gemi alacaklısı hakkı tanımamak ve böylece gemi ipoteği alacaklılarını korumaktır. Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, s. 623.

yönündedir¹¹⁰⁸. Görüşün benimsenmesi hâlinde, 2002 Atina Sözleşmesi'nden doğan istemler gemi alacağı niteliği kazanmayacak ve böylece sigortacının gemi üzerinde kanuni rehin hakkı ileri sürebilmesinden bahsedilemeyecektir.

E. Sorumluluk sigortasının temin edildiğinin belgelenmesi

2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4, ilk fıkrası ile öngörülen sorumluluk sigortasının veya başka bir malî güvencenin temin edilmesi hâlinde, bu güvencenin ne şekilde belgeleneceğini düzenlemektedir. Anılan hüküm, ilk kez 1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. VII'de kaleme alınmış, IMO tarafından hazırlanan ve zorunlu sorumluluk sigortasının öngörüldüğü diğer Milletlerarası Sözleşmeler'de de standart hâline gelmiştir¹¹⁰⁹. İlgili Milletlerarası Sözleşmeler, malî güvencenin belgelenmesi ve gemide taşındığının denetlenmesi ile ilgili olarak Taraf Devletler'e bazı hak ve yükümlülükler getirmektedir. Bu hak ve yükümlülüklerin bir kısmı bayrak devleti uygulaması şeklindeyken, bir kısmı da liman devleti sıfatıyla yerine getirilmektedir¹¹¹⁰.

Sözleşme hükümlerine tabi bir gemide, Taraf Devletler'den birisindeki yetkili makam tarafından düzenlenen veya onaylanan sertifikanın taşınması hâlinde; söz konusu sertifikanın diğer Taraf Devletler tarafından kabul edileceği öngörülmektedir. Sertifika, diğer Taraf Devletler tarafından düzenlenmiş veya tasdik edilmiş sertifikalar

¹¹⁰⁸ Görüş için bkz.: Atamer, **Cebri İcra**, s. 197-198; Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı**, s. 254-255. 1993 Rehin Sözleşmesi'ndeki düzenlemenin bu şekilde kaleme alınması; Sözleşme'nin 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi'nin kabul edildiği tarihten hemen sonra tamamlanması ve o tarihte çevre kirliliği sorumluluğunu düzenleyen diğer Milletlerarası Sözleşmeler'in kabul edilmesinin öngörülmesidir. Ne var ki 2002 Protokolü'nün hazırlanmasına dair herhangi bir çalışma henüz bu tarihte bulunmamaktadır. Açıklamalar için bkz.: Atamer, **Cebri İcra**, s. 196-197.

¹¹⁰⁹ 1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi'ndeki düzenlemeye 1992 Protokolü ile bazı değişiklikler getirilmiştir. 2010 HNS, 2001 Gemi Yakıtı, 2007 Nairobi ile 2002 Atina Sözleşmeleri'nde temel alınan, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi'nde yer bulan hükümdür. 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4'ün 3., 4., 8. ve 13. fıkralarına ise ilk kez 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nde yer verilmiş ve bunlar daha sonra 2007 Nairobi Sözleşmesi'nde de tekrarlanmıştır.

¹¹¹⁰ Milletlerarası Hukuk'ta, gemilerin taşınmaları gereken standartlara uygunluğunu sağlama aslı olarak bayrak devletlerinin yükümlülüğündedir. 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 91 vd.'de bu yükümlülükler yer verilmektedir. Diğer taraftan aynı Sözleşme; m. 25 ile kıyı devletine, m. 218 ile de liman devletine söz konusu standartları gözetmesini olanaklı hâle getirmektedir. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Richard Coles / Edward Watt, **Ship Registration: Law and Practice**, Second edition, London: Informa Law, 2009, s. 103 vd.; Z. Oya Özçayır, **Port State Control**, Second Edition, London / Singapore, Informa Professional, 2004, s. 21 vd.; Billah, **a.g.e.**, s. 61. Nitekim; liman devleti denetimi kapsamında yürütülen faaliyetlerin arasına, yabancı ülke bayrağı taşıyan ve ilgili Devlet'in limanlarında bulunan gemilerin öngörülen standartları taşıyıp taşımadığının denetimi de girmektedir. Zhu, **Bunker**, s. 118.

ile aynı etkiye sahip olmaktadır (f. 9). Böylece; 2002 Atina Sözleşmesi'ne göre hazırlanacak olan bir yönerge uyarınca Liman Başkanlıkları'nca düzenlenen sertifikalar ile Türk bayraklı gemiler diğer Taraf Devlet limanlarına girebilecektir. Aynı şekilde, yabancı uyruklu gemiler de diğer Taraf Devletler tarafından düzenlenen sertifikalar ile Türk limanlarına girip çıkabilecektir.

Sözleşme'de kayıtların elektronik ortamda tutulmasının yolu açılarak, bu yükümlülüğün getirilmesinde kolaylık sağlanmaktadır (f. 14)¹¹¹¹. Buna karşılık 2002 Atina Sözleşmesi hükümlerinin m. 2 f. 1 b. (b) uyarınca Taraf Devlet'te kurulmuş bir yolcu taşıma sözleşmesine uygulanması durumunda, liman devleti kontrolünün sağlanmasının olanaksızlığı karşısında söz konusu yükümlülüğün doğmayacağı IMO Hukuk Komitesi tarafından ifade edilmiştir¹¹¹².

İlgili sertifikanın alınması yolunda, 1969 Petrol Kirliliği Sözleşmesi'nin kabul edilmesinden itibaren uygulamada en sık başvuru olan yöntem, bir P&I kulübü tarafından sağlanan bir *blue card* belgesinin Taraf Devlet makamlarına sunulmasıdır¹¹¹³.

1. Belgeyi düzenleyecek olan makam

2002 Atina Sözleşmesi uyarınca Taraf Devlet siciline kayıtlı gemilere sertifikayı veren veya tasdik eden, siciline kayıtlı olunan Devlet'in makamlarıdır. Bir Taraf Devlet'te sicile kayıtlı olmayan gemilere sertifikanın verilmesi veya tasdik edilmesi ise herhangi bir Taraf Devlet'teki makamlar tarafından yerine getirilebilmektedir (f. 2

¹¹¹¹ 1998 ile 1997 sayılı Yönergeler'in 10. maddeleri, sertifikanın elektronik ortamda düzenlenmesi hakkında hükümler içermektedir. Sertifikanın elektronik ortamda hazırlanması, ilk olarak 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nde kabul edilmiştir. Bu imkânın getirilme sebebi, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi'ndeki sertifikaya ilişkin hükümlerin uygulamada yoğun bir bürokrasiye yol açmasıdır. Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 13. Hükümün 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nde kabul edilmesi sırasındaki ileri sürülen görüşler için bkz.: Zhu, **Bunker**, s. 118-119.

¹¹¹² IMO, **LEG 79/4/3, Annex 1**, s. 7, dn. 26.

¹¹¹³ Konu hakkında bkz: Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 14; Zhu, **Insuring Against Maritime Pollution Liability**, s. 392 vd. 2010 HNS Sözleşmesi uyarınca verilen *blue card* belgeleri hakkında bilgi için bkz.: Erik Røsæg, "**HNS Insurers and Insurance Certificates**" ("HNS Insurance"), makalenin linki için bkz.: folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/Comp.doc (e.t.: 1/12/2017). Yukarıda (III.C.3.b.bb.) açıklandığı üzere, 2006 Çekince ve Kılavuzu'nun Eki'nde de birer *blue card* örneğine yer verilmektedir. *Blue card* örneği için bkz.: folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/BLUE%20CARD.pdf (e.t.: 1/12/2017).

c. 2)¹¹¹⁴. Sözleşme, sertifikanın düzenlenme ve geçerlilik şartlarını belirleme yetkisini geminin siciline kayıtlı olduğu Devlet'e vermektedir (f. 7)¹¹¹⁵. Türkiye henüz 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olmadığından Sözleşme kapsamında elde edilecek sertifikalar hakkında bir düzenleme Türk Hukuku mevzuatında bulunmamaktadır. Ancak Türkiye'nin tarafı olduğu 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi ile 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi kapsamında Türk bayraklı gemilere verilen sertifikalar hakkında UDH Bakanlığı tarafından yayımlanan 19/12/2013 tarihli iki adet Yönerge bulunmaktadır. Bunlar, 1998 sayılı 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge ("1998 sayılı Yönerge")¹¹¹⁶ ile 1997 sayılı Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme 2001 (BUNKER 2001) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge'dir ("1997 sayılı Yönerge")¹¹¹⁷. Her iki Yönerge'nin 5. maddeleri uyarınca; sertifika düzenleme yetkisi, siciline kayıtlı olunan Liman Başkanlıkları'na tanınmaktadır¹¹¹⁸.

¹¹¹⁴ Taraf Devlet siciline kayıtlı olmayan gemilerin taşıyacağı sertifikaların, Sözleşme'ye taraf olmayan Devletler tarafından alınmasına olanak tanınmadığı anlaşılmaktadır. 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi'nde bu Devletler'e de sertifika düzenleme veya tasdik etme hakkının verilmemesinin eleştirisi için bkz.: Zhu, **Bunker**, s. 120-121. Ayrıca ilgili hükümde "*it may be issued or certified*" ibaresinin kullanılması, Taraf Devletler'in böyle bir yükümlülüğünün olmadığı anlamını taşımaktadır. Damar, **Compulsory Insurance**, s. 158.

¹¹¹⁵ 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi'nde öngörülen mali güvencenin hemen hemen yalnızca P&I kulüpleri tarafından sağlanması nedeniyle, konu hakkında herhangi bir Taraf Devlet uygulaması ile karşılaşılmamıştır. Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 16.

¹¹¹⁶ Onay Tarihi: 19/12/2013, Sayı: 1998.

¹¹¹⁷ Yönergeler hakkında bilgi için bkz.: Kula Değirmenci, **Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu**, s. 179 vd.; Süzel, **2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi**, s. 168-170.

¹¹¹⁸ Taraf Devletler'in, sertifikanın düzenlenmesi için kendileri tarafından tanınan bir kurumu veya kuruluşu yetkilendirme olanakları bulunmaktadır (f. 3 b. (a)). Bunun yanında b. (b) uyarınca Taraf Devletler'in IMO'ya konu hakkında bildirimde bulunması gerekmektedir. IMO, kendi bünyesinde hazırlanan Milletlerarası Sözleşmeler'e taraf olan Devletler'in birbirleri ve Komite arasındaki bilgi akışının güçlendirilmesi amacıyla son yıllarda çalışmalar yürütmektedir. Bu amaç çerçevesinde, *Global Integrated Shipping Information System* ("GISIS") adı verilen bir veritabanı oluşturulmuştur. Veritabanında, bazı Milletlerarası Sözleşmeler uyarınca her bir Taraf Devlet'in sertifika düzenleme konusunda yetkilendirdiği kurum ve kuruluşlar hakkında bilgilere ulaşmak mümkün hâle gelmiştir. IMO Hukuk Komitesi de; 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi, 2002 Atina Sözleşmesi ile 2007 Nairobi Sözleşmesi'ne taraf bulunan Devletler'in GISIS üzerindeki "*Recognized Organisations*" modülü üzerinden bilgi paylaşımında bulunmasını teşvik etmektedir. Komite'nin konu hakkındaki açıklaması için bkz.: IMO, **LEG 103/14**, Report of the Legal Committee on the Work of Its One Hundred and Third Sessions, 15 June 2016, s. 11. Modül'de yer alan listeye her üç Sözleşme de eklenmesine karşılık, her üç Sözleşme bakımından da sistemin henüz işler hâle gelmediği anlaşılmaktadır. GISIS'in linki için bkz.: gisis.imo.org (e.t.: 1/12/2017).

2. Sertifikanın içeriği

Sertifikanın bir örneği Sözleşme'nin Eki'nde yer almaktadır. Sözleşme'de sertifikanın Ek'te verilen örneğe uygun olması gerektiği açık bir hükümlerle belirtilmektedir (f. 2 c. 3). Aynı hükümde, sertifikanın içeriğinde yer alması gereken bilgiler sayılmıştır¹¹¹⁹. Hükümde sıralanan bilgiler şu şekildedir:

- geminin adı, ayırıcı numarası veya harfleri ve bağlama limanı (b. (a));
- taşımanın tamamını veya bir bölümünü fiilen gerçekleştiren taşıyanın¹¹²⁰ esas iş yeri ve adı (b. (b));
- IMO gemi tanıma numarası (b. (c));
- güvencenin türü ve süresi (b. (d));
- sigortacı veya mali güvenceyi sağlayan diğer kişilerin esas iş yeri ve adı ve uygunsa, sigortanın veya başka herhangi bir mali güvencenin oluşturulduğu esas iş yeri (b. (e));
- sigortanın veya başka herhangi bir mali güvencenin geçerlilik tarihinden daha uzun olmamak kaydıyla, sertifikanın geçerlilik tarihi (b. (f)).

2006 Çekincesi ve Kılavuzu uyarınca düzenlenecek belgenin içeriğinde; ilgili hükümler uyarınca belirlenen, taşıyanın ve sigortacının sorumluluk sınırlarının ve diğer istisna, sınırlama ve koşulların yer alması gerekmektedir (Kılavuz m. 1.10). Savaş ve savaş dışı sigortalar için ortak olarak hazırlanacak sertifikanın örneğine ise Kılavuz Ek B'de yer verilmektedir¹¹²¹.

3. Sertifikanın bulundurulmamasının yaptırımı

Sertifikanın bulundurulmaması hâlinde, Taraf Devlet'in mükerrer m. 4'e tabi olan ve kendi bayrağını çeken bir geminin işletilmesine izin vermeyeceği öngörülmüştür (f. 12). TTK m. 1259 f. 2'deki düzenlemede ise; yaptırım, sorumluluk sigortasının yaptırılmamasına karşı getirilmekte, söz konusu yükümlülüğün yerine getirilmemesi durumunda “*geminin yola çıkmasına izin verilme[yeceği]*”

¹¹¹⁹ Sayılan bilgiler Sözleşme'nin Eki'nde yer alan örnekte de bulunmaktadır. Ayrıca 2002 Protokolü ile Sözleşme'ye eklenen mükerrer m. 1, Sözleşme'nin Eki'nin, Sözleşme'nin ayrılmaz bir parçası olduğunu öngörmektedir. Ancak belgede yer alması gereken bilgilerin Sözleşme'de sayılması yolu tercih edilmiştir.

¹¹²⁰ Bu kişinin kim olduğu hakkında bkz.: Yukarıda III.B.1.a.

¹¹²¹ Belge örneği için bkz.: IMO, **Circular Letter No.2758, Annex**, Appendix B, II. Model of certificate of insurance referred to in guideline 3, s. 9; IMO, **LEG 92/13, Annex 5**, s. 9.

öngörülmektedir. Yükümlülüğün Türk limanlarındaki giriş ve çıkışlarda yerine getirilmemesi durumunda, ilgili geminin sefere çıkması Liman Başkanlıkları veya Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından engellenecektir¹¹²². Ayrıca Taraf Devletler'in kendi ulusal hukuklarında; on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış gemiler ile kendi ülkesindeki limana giren veya limandan ayrılan gemiler bakımından, Sözleşme'nin uygulanması kaydıyla, f. 1'de öngörülen kapsamda sigortanın geçerli olduğunu temin ettiği düzenlenmektedir (f. 13). Böylece Taraf Devlet bayrağı taşıyıp taşımadığına bakılmaksızın, sertifika bulundurmayan gemilerin Taraf Devlet limanına girişi engellenmektedir. Bu hükmün getirdiği sonuçlardan ilki; yolcuların, yeterli malî güce sahip olmayan taşıyanla karşı karşıya kalmasının önlenmesidir¹¹²³. İkinci olarak; sigorta masraflarından kaçınmak amacıyla gemilerin elverişli bayrak ülkelerindeki sicillere kaydolmasının önüne geçilmektedir¹¹²⁴. Son olarak ise; Taraf Devlet bayrağı taşımayan gemiler, Taraf Devlet bayraklı gemilerle içerisinde oldukları ticari rekabette avantajlı bir konum elde edememektedir¹¹²⁵.

Sigortanın – sertifikada yazılı geçerlilik tarihinin sona ermesi dışında – herhangi bir sebeple son bulması halinde¹¹²⁶; 5. fıkrada belirtilen yetkili makamlara¹¹²⁷ bildirimde bulunulması gerekmektedir¹¹²⁸. Ayrıca bildirim yapılmasından itibaren, 3 aylık bir süre içerisinde sertifikanın sözü edilen makamlara teslim edilmesi veya yeni bir sertifika alınması aranmaktadır. Aksi takdirde sigortacının sorumluluğu bahsi geçen 3 ay süresince devam etmektedir¹¹²⁹. Bu bakımdan, zorunlu sorumluluk sigortalarında sözleşmenin sona erdiğini zarar gören üçüncü kişiye karşı ileri sürülmesini 1 ay süreyle engelleyen TTK m. 1484 f. 2'den farklı bir süre

¹¹²² Atamer, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 155-156; Uluğ Cicim, **a.g.e.**, s. 533.

¹¹²³ Hüküm bu açıdan *Lewins* tarafından önemli bir gelişme olarak değerlendirilmektedir, bkz.: *Lewins, a.g.e.*, s. 141.

¹¹²⁴ Hükmün kaynağı olan 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. X f. 11 hakkında bu yönde bkz.: *Billah, a.g.e.*, s. 54.

¹¹²⁵ Hükmün kaynağı olan 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. X f. 11 bakımından aynı yönde bkz.: *Abecassis / Jarashow, a.g.e.*, s. 225; *Billah, a.g.e.*, s. 54.

¹¹²⁶ Türk Hukuku uyarınca bu kapsama işletmenin üçüncü kişiye devri girecektir. TTK m. 1485 uyarınca sorumluluk sigortalarına uygulanan mal sigortası hükümleri arasında m. 1470 yer almadığı ve bu durumda sözleşmenin sona ereceği yönünde bkz.: Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 55.

¹¹²⁷ Geminin bir Taraf Devlet'te sicile kayıtlı olması hâlinde bu makam, sicili tutan makamdır. Aksi takdirde, sigortaya ilişkin sertifikayı düzenleyen veya onaylayan makam olmaktadır.

¹¹²⁸ Bildirimde bulunacak olan kişi, sigortacıdır. Damar, **Compulsory Insurance**, s. 164.

¹¹²⁹ Damar, **Compulsory Insurance**, s. 164-165; Kender, **Zorunlu Sigorta-1982**, s. 20. Hükümde yer verilen ifade "*Beşinci fıkrada öngörülen yetkili makamlara bildirimini yapıldığı tarihten itibaren üç ay geçmeden, sigortanın (...) son bulması hâlinde; söz konusu tarihe kadar belge yetkili makamlara teslim edilmezse, veya yeni bir belge düzenlenerek yayımlanmazsa, sigortanın (...) bu maddede öngörülen şartları karşılamadığı kabul edilir.*" şeklindedir.

öngörülmektedir¹¹³⁰. Bunun yanında; belirtilen şartların yerine getirilmemesi, sigortanın maddede öngörülen şartları karşılamadığı sonucunu doğurmaktadır (f. 6 c. 1)¹¹³¹.

Yukarıdaki açıklamaların yanında; 1998 ile 1997 sayılı Yönergeler’de Türk karasularından uğraksız geçiş yapan gemilere de sertifika bulundurma zorunluluğu getirilmiştir (m. 12 f. 3). Sertifika bulundurmayan gemilerin Türk karasularına girmesine, Türk karasularındayken sertifika süresi sona ermişse de hareketine izin verilmeyeceği takip eden fıkra da belirtilmektedir¹¹³². Yönergeler’de yer verilen yaptırım, 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun (“5312 sayılı Kanun”)¹¹³³ m. 8 f. 2 hükmünü¹¹³⁴ tekrarlamaktadır. 2002 Atina Sözleşmesi’ne göre düzenlenecek sertifikaları bulundurmayan ve özellikle de Boğazlar’dan geçen gemiler hakkında benzer bir yaptırımın öngörülmesinin mümkün olup olmadığı üzerinde durulacaktır.

Boğazlar’dan geçiş rejimi bakımından 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi¹¹³⁵ hakkında öğretilen sonuç, Sözleşme’ye taraf olmayan bir Devlet bayrağı taşıyan gemilerin sertifika bulundurmaması durumunda geçişin zararlı hâle gelmediği ve bu bağlamda Boğazlar rejimi hakkında Montreux’de 20 Temmuz 1936 tarihinde imza edilen mukavelename’ye (“1936 Montrö Sözleşmesi”)¹¹³⁶ aykırılık teşkil etmeyeceği

¹¹³⁰ TTK m. 1484 f. 2’de belirtilen ‘yetkili merci’, Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi olduğu anlaşılmaktadır. Ünan, **Zarar Sigortaları**, s. 423 vd.; Sopacı Öztuna, **İfa Yükümlülüğü**, s. 710-711. TTK m. 1259 uyarınca kurulan sigorta sözleşmeleri ile 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 uyarınca kurulanlar arasında bu bakımdan bir farklılık ortaya çıkmaktadır.

¹¹³¹ Temin edilen sigortanın, mükerrer m. 4’te öngörülen şartları bir değişiklik nedeniyle sonradan karşılamamaya başlaması durumunda aynı hükmün uygulanacağı kabul edilmiştir (f. 6 c. 2).

¹¹³² Ayrıca liman başkanlıkları talep ettiği takdirde bu sertifikanın mukim bir acente vasıtası ile, Türk Boğazları’ndan uğraksız geçiş yapan gemilerin sertifikalarına ait bilgilerin ise seyir planında bildirileceği kaleme alınmıştır.

¹¹³³ Resmî Gazete Tarihi: 11/3/2005, Sayısı: 25752.

¹¹³⁴ “Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde öngörülen mali sorumluluk garantilerine sahip olmadıkları belirlenen bu Kanun kapsamındaki yabancı bayraklı gemilerin, can kurtarma hizmetlerinden kaynaklanacak mücbir sebepler dışında, Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine uğramak amacıyla Türk karasularına ve iç sularına girmesine izin verilmez; girmiş olan gemiler derhal buralardan çıkartılır veya şartları sağlaması için en fazla otuz gün süre verilir. Bu süre sonunda şartları sağlamadığı tespit edilen gemiler derhal karasuları dışına çıkartılır. (...)”

¹¹³⁵ 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi VII f. 11 uyarınca, Taraf Devlet limanına veya açık denizdeki tesislerine girip çıkan gemiler mali güvence temin etme yükümlülüğü altındadır.

¹¹³⁶ 1936 Montreux Sözleşmesi; 5/8/1936 tarihli ve 3374 sayılı Resmî Gazete’de, 24/7/1923 Tarihinde Lozan’da İmza Edilen "Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename'nin Yerine Kaim Olmak

şeklinde olmuştur¹¹³⁷. Bu nedenle gemilerin Türk karasularına girişine izin verilmemesi şeklinde bir yaptırımın uygulanması, 1936 Montrö Sözleşmesi'ne uygun bulunmamış, ancak söz konusu gemilerin idari para cezasına hükmedebileceği belirtilmiştir¹¹³⁸. Değerlendirilmesi gereken ikincisi konu; Türkiye Cumhuriyeti'nin, Boğazlar'dan geçen gemilere uyguladığı idari para cezası yaptırımının 2002 Atina Sözleşmesi'nde öngörülen sertifikalar bakımından da öngörmesinin mümkün olup olmadığıdır. Zira 1992 Petrol Kirliliği ve 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmeleri, çevre kirliliğinden doğan zararların tazminini düzenlemektedir. Söz konusu zararların önlenmesi bakımından Türkiye'nin transit geçişte bulunan gemilere yaptırım uygulaması, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 220 f. 1'de kıyı devletlerine tanınan yetkilere dayandırılabilmesi kabul edilmektedir¹¹³⁹. Buna ek olarak, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. II b. (b), önleyici tedbirler konusunda Sözleşme'nin uygulama alanını genişletmektedir¹¹⁴⁰. Buna karşılık 2002 Atina Sözleşmesi'nin kapsamına giren gemilerin aynı yaptırıma tabi tutulabilmesi, yalnızca bu yaptırımın 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 21 f. 1 b. (a)'da tanınan "seyrüsefer güvenliği ve deniz

Üzere 20/7/1936 Tarihinde Montreux'de İmza Edilmiş Bulunan Yeni Mukavelenamenin Tasdikine Dair Kanun ile yayımlanmıştır.

¹¹³⁷ Dolunay Özbek, "Implementation in Turkish Law of Oil Pollution Conventions – Some Recent Developments", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan**, Cilt: 24, Sayı: 1-2, 2004, s. 607-608. Nitekim 1936 Montrö Sözleşmesi'ne göre, Türk Boğazları üzerinde ticaret gemilerinin zararsız geçiş serbestisi bulunmaktadır (m. 2). Diğer taraftan; Türkiye'nin Sözleşme'ye henüz yeni taraf olduğu sırada *Atamer* tarafından yazılan eserde; m. VII f. 11'in söze dayalı yorumunda, bu yükümlülüğün Türk Boğazları'ndan geçen gemileri kapsamadığı şekilde anlaşılmıştır, bkz.: *Atamer, Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği*, s. 886-887. *Kender* ise, 1936 Montrö Sözleşmesi hükümlerine göre Boğazlar'dan geçen tankerlerin sorumluluk sigortası temin etme zorunluluğuna tabi tutulmadığını, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi'ne taraf olunması ile bunun mümkün hâle geldiğini belirtmiştir, bkz.: *Kender, Zorunlu Sigorta-2004*, s. 594. 1997 sayılı Yönerge hükmününün 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi ile uyumlu olmadığı yönünde bkz.: *Süzel, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi*, s. 169-170.

¹¹³⁸ Özbek, **a.g.e.**, s. 607.

¹¹³⁹ **A.g.e.**, s. 603-604. 5312 sayılı Kanunun 5. maddesinin ilk fıkrasında; bu yetki, "Seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması" başlıklı 5. maddesinin ilk fıkrasında, "Bu Kanun kapsamındaki tüm gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu tarafları; olayın meydana gelmesinin önlenmesi, olayın meydana geldiği durumlarda ise zararın azaltılması, giderilmesi, sınırlandırılması amacıyla hazırlıklı olma ve koruyucu önlemler de dahil uluslararası hukukun öngördüğü ve seyir, can, mal ve çevre emniyetinin gerektirdiği yükümlülüklerle ilişkin tüm tedbirleri almakla yükümlüdürler." şeklinde iç hukuka aktarılmıştır.

¹¹⁴⁰ Konu hakkında bilgi için bkz.: Huriye Kubilay, "Türk Hukuku'na Göre "Boğazlar Reimi": Çevre Hukuku Yönünden Değerlendirme", **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 5, Sayı: 1, 2014, s. 54. Bir diğer gelişme, 1992 Petrol Kirliliği ve 1992 Fon Sözleşmeleri'nin uygulama alanının Taraf Devletler'in karasularında ve münhasır ekonomik bölgelerinde gerçekleşen zararları da kapsayacak şekilde genişletilmesidir. Konu hakkında bilgi için bkz.: Måns Jacobsson, "Liability and Compensation for Ship-Source Pollution", **The IMLI Manual on International Maritime Law**, David Joseph Attard (General Editor), Malgosia Fitzmaurice / Norman A. Martínez Gutiérrez / Riyaz Hamza (Edited By), Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law, Oxford: Oxford University Press, 2016, s. 289-290. Coğrafi uygulama alanının genişleten karar için bkz.: International Oil Pollution Compensation Fund 1992, **92FUND/A.1/34**, Record Of Decisions of the 1st Session of the Assembly, **Annex IV**, Resolution N°4 - Establishment of EEZ or determined area, 28 June 1996.

trafiğinin düzenlenmesi” (“*the safety of navigation and the regulation of maritime traffic*”) kapsamına girdiği ölçüde kabul edilebileceği söylenebilir¹¹⁴¹.

4. Taraf Devletler’in sorumluluğunun bulunup bulunmadığı

Mükerrer m. 4 f. 8 ile 9 hükmü ve bunların zorunlu sorumluluk sigortasının öngörüldüğü diğer Milletlerarası Sözleşmeler’deki karşılıkları çerçevesinde, öğreti tarafından üzerinde durulan konulardan birisi; Taraf Devletler’in, Milletlerarası Sözleşme hükümlerine göre düzenledikleri veya onayladıkları sertifikalar dolayısıyla sorumluluklarının doğup doğmadığıdır. Diğer bir ifadeyle; Taraf Devletler’in, yeterli mali güce sahip olmayan bir sigortacıdan temin edilen güvence hakkında düzenledikleri veya onayladıkları sertifikalardan dolayı “garantör” sıfatını kazanıp kazanmadıkları sorusu gündeme getirilmektedir. Sigortanın konusu sorumluluğun doğmasından sonra gündeme gelecek bu soru dışında, Taraf Devletler’in gemilerin kendi limanlarına uğradıkları sırada başka bir Taraf Devlet tarafından düzenlenen sertifikaları reddetmesinin mümkün olup olmadığı da sorgulanmaktadır¹¹⁴². Yukarıda belirtildiği üzere; f. 9’da, sertifikanın diğer Taraf Devletler tarafından kabul edileceği ve diğer Taraf Devletler tarafından düzenlenmiş veya tasdik edilmiş sertifikalar ile aynı etkiye sahip olacağı belirtilmektedir¹¹⁴³.

Konunun incelenmesi sırasında dikkate alınan iki hüküm bulunmaktadır. Bunlardan ilki, mükerrer m. 4 f. 9 c. 2 uyarınca sigortacının mali gücünün yetersizliği kanaatine varması durumunda sertifikayı düzenleyen veya onaylayan Devlet’te her zaman istişare talebinde bulunabilmesidir. 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. VII f. 7 bağlamında konuyu ele alan yazarlar, Taraf Devletler’in düzenlenen sertifikalardan

¹¹⁴¹ 1936 Montrö Sözleşmesi bağlamında bu yetkinin kullanılması hakkında bilgi için bkz.: Sevin Toluner, “Boğazdan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri”, **Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye’nin Bazı Dış Politika Sorunları**, Genişletilmiş 2. Baskı, İstanbul: Beta Basım, 2004. s. 402 vd.

¹¹⁴² bkz.: Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 13; Røsæg, **HNS Insurers**, s. 1-4.

¹¹⁴³ Hükümden; Taraf Devletler’in, kapsam olarak kendileri tarafından düzenlenen sertifikaları karşılamayan sertifikaları kabul etmek zorunda olmadığı şeklinde anlaşılabilir. Hükümün amacı, Taraf Devletler’in kendi bayrağını taşıyan gemileri dezavantajlı bir konuma girmeye zorlamamasıdır. Røsæg, **HNS Insurers**, s. 1-2; Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 14. Yazar; sertifikaların düzenleme ve geçerlilik şartlarını belirleme yetkisini sicil devletine veren 2010 HNS Sözleşmesi m. 12 f. 6’nın, Taraf Devletler’in diğer Taraf Devlet bayrağı taşıyan gemiler için sertifika düzenlenmesinin engellenmesi amacıyla kaleme alındığını savunmaktadır. Røsæg, **HNS Insurers**, s. 2. Uygulamada Devletler’in yabancı sertifikaları reddettiği durumlarla karşılaşmamaktadır. Røsæg, **Compulsory Insurance**, s. 15.

dolayı taşıyanın veya sigortacının “garantörü” olmadığını kabul etmektedir¹¹⁴⁴. Görüşü destekleyen nokta; Taraf Devletler’in bu imkâna “her zaman”, yani sorumluluğu doğuran olayın gerçekleşmesinden önce de başvurabilmesidir. Diğer bir ifadeyle, Taraf Devletler’in zarara neden olan olayın gerçekleşmesinden önce gerekli adımları atarak zararın önüne geçmesi olanağı bulunmaktadır. Bu düzenleme, sertifikayı düzenleyen veya tasdik eden Devlet’in sorumluluğunun bulunmadığını teyit etmektedir¹¹⁴⁵.

Ne var ki 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi m. 7 f. 9 ile kabul edilen ve 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4’e 8. fıkra şeklinde yer bulan hüküm¹¹⁴⁶, konunun tekrar değerlendirilmesi gereğini ortaya çıkarmaktadır. Hüküm şu şekilde kaleme alınmıştır: *“Bu Sözleşme hükümleri, Taraf bir Devletin, bu Sözleşme’nin amaçları doğrultusunda diğer Devletlerden veya Örgütten veya diğer milletlerarası örgütlerden, sigorta veya başka herhangi bir mali teminat sağlayıcılarının mali durumlarına ilişkin elde ettiği bilgilere dayanmasını engellemez. Söz konusu hâllerde, bu bilgilere dayanan Taraf bir Devlet, belgeyi düzenleyen Devlet olmasından kaynaklanan sorumluluklarından kurtulmaz.”*¹¹⁴⁷ Hüküm yorumlayan Damar, istişarede bulunan Taraf Devlet’in “belgeyi düzenleyen Devlet” olmasından kaynaklanan sorumluluğun ortadan kalkmadığına dikkat çekmektedir. Yazara göre; hükümde ifade edilen, sigortacının ödeyemediği tazminatın Devlet tarafından ödeneceği değil, yalnızca Taraf Devlet’in idari bir işlem olan sertifika düzenlenmesi nedeniyle İdare Hukuku’ndan doğan sorumluluğunun devam etmesidir¹¹⁴⁸.

¹¹⁴⁴ Damar, **Compulsory Insurance**, s. 158; Kender, **Zorunlu Sigorta-1982**, s. 19; Kender, **Zorunlu Sigorta-2004**, s. 588; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 253.

¹¹⁴⁵ Açıklamalar için bkz.: Damar, **Compulsory Insurance**, s. 458; Kender, **Zorunlu Sigorta-1982**, s. 20; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 254.

¹¹⁴⁶ Aynı hüküm 2007 Nairobi Sözleşmesi m. 12 f. 8’de tekrar edilmiştir.

¹¹⁴⁷ Çeviri için bkz.: Atamer / Süzel, **a.g.e.**, s. 283.

¹¹⁴⁸ Açıklamalar için bkz.: Damar, **Compulsory Insurance**, s. 158. *Berlingieri*, söz konusu hükümden bilgiyi veren Devlet’in sorumluluğunun doğabileceğini belirtmektedir. Buna karşılık, Sözleşme’de f. 8 dışında bu sonucu gösteren bir düzenlemenin yer almadığını da kabul etmektedir, bkz: *Berlingieri*, **Athens Convention**, s. 278. Türk Hukuku bakımından, Liman Başkanlıkları’nın düzenledikleri sertifikalardan dolayı idarenin sorumlu tutulması, AY m. 125 hükmüne dayanmaktadır. Nitekim Madde’nin ilk fıkrası, idarenin her türlü eylem ve işlemlerine karşı yargı yolunu açık olduğunu belirtmektedir. Ayrıca Madde’nin son fıkrası; idarenin, kendi eylem ve işlemlerinden doğan zararı ödemekle yükümlü olduğunu düzenlemektedir. Türk İdare Hukuku’nda idarenin kusuruna dayanan sorumluluk, hizmet kusuru olarak ele alınmaktadır. Konu hakkında bilgi için bkz.: Şeref Gözübüyük / Turgut Tan, **İdare Hukuku, Cilt 1, Genel Esaslar**, Güncelleştirilmiş 7. Bası, Ankara: Turhan Kitabevi, 2010, s. 863 vd.

Yukarıdaki açıklamalarda belirlenen zorlukların yaşanmaması adına IMO tarafından 1992 Petrol Kirliliği ve 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi ile ilgili çalışmalar yürütülmektedir. Çalışmalar arasında, The International Group dışında kalan P&I kulüpleri ile sigortacıların düzenledikleri *blue card*ların Taraf Devletler tarafından ortak kabul kriterlerinin belirlenmesi bulunmaktadır¹¹⁴⁹. Bu şartlar, UDH Bakanlığı tarafından 45168 sayılı Yönerge'ye de aktarılmıştır¹¹⁵⁰. Taraf Devletler arasında; söz konusu Milletlerarası Sözleşmeler'in uygulanması konusunda işbirliğinin sağlanmasıyla, uygulamada 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4' e göre düzenlenecek sertifikalarla ilgili sorunların önüne geçilmiş olacaktır.

¹¹⁴⁹ Öngörülen şartlar için bkz.: IMO, **Circular Letter No.3145, Annex 3**, Guidelines for Accepting Documentation from Insurance Companies, Financial Security Providers and P&I Clubs ("2011 tarihli Kılavuz"), 6 January 2011.

¹¹⁵⁰ Yönerge'de geçen "2 nci grup kuruluşlar", Bakanlık nezdinde kabul edilen P&I kulüpleri ve sigorta şirketleri arasına girebilmek için Yönerge'nin 6. maddesinin 2. fıkrasında sayılan koşulları karşılamaları gerekmektedir. Bu koşullar, IMO tarafından yayımlanan 2011 tarihli Kılavuz'da sayılan hususlardır.

SONUÇ

Türkiye'nin, yakın bir gelecekte hükümlerinin önemli bir kısmını iç hukukuna aktardığı 2002 Atina Sözleşmesi'nin tarafı hâline gelmesi beklenmektedir. Sözleşme Türkiye hakkında yürürlük kazanmakla; AY m. 90 f. 5 uyarınca Türk Hukuku'nun parçası hâline gelecektir. Sözleşme'nin yalnızca milletlerarası taşımacılık bakımından uygulanması, ortaya çıkan uyuşmazlıkların yabancılık unsuru barındırması ve Sözleşme hükümlerinin MÖHUK m. 1 f. 2'ye göre öncelikle uygulanması gerekeceği anlamını da taşıyacaktır. Öte yandan, Sözleşme'nin 14. maddesi kapsama giren istemlerin yalnızca kendi hükümleri çerçevesinde ileri sürülebileceğini belirtmektedir. Ancak kanunlar ihtilafı kuralları, Sözleşme'de düzenlenmeyen hususların tamamlanması bakımından dikkate alınacaktır. Bu bağlamda, sözleşmeler hakkındaki MÖHUK m. 24 ile paket tur sözleşmelerine uygulanan tüketici sözleşmelerine ilişkin MÖHUK m. 26 mahkemeler tarafından uygulanacaktır.

2002 Atina Sözleşmesi'nin getirdiği yeniliklerden en önemlileri arasında, yolcuların ölümü veya bedensel zararlarına karşı sorumluluk sigortası temin etmeyi zorunlu kılınması yer almaktadır. Sözleşme'nin mükerrer 4. maddesinde yer bulan kural, TTK m. 1259'a da aktarılmıştır. Hükmün önemi; Deniz Ticareti Hukuku alanında, çevre kirliliği zararlarından doğan sorumluluğu düzenlemeyen bir Sözleşme'de ilk kez karşılaşılmaması bakımından ortaya çıkmaktadır. Buna karşılık; 2002 Atina Sözleşmesi'nde kabul edilen sorumluluk rejiminin bir benzeri, zorunlu sorumluluk sigortası ile birlikte 1999 Montreal Sözleşmesi ile hava taşımacılığında da kabul edilmiştir. Nitekim, anılan Sözleşme hükümleri 2002 Atina Sözleşmesi'nin hazırlık sürecini önemli derecede etki altında bırakmıştır. Ancak zorunlu sorumluluk sigortasını düzenleyen hükümler, ilk kez 1969 Petrol Sözleşmesi'nde yer bulan ve sırasıyla 1996 HNS, 2001 Gemi Yakıtı ve daha sonra da 2007 Nairobi Sözleşmesi'nde de büyük ölçüde tekrar edilen hükümlerdir. IMO tarafından hazırlanan anılan Sözleşmeler'in hepsinde, kusursuz sorumluluk ve zorunlu sorumluluk sigortası esasları kabul edilmektedir. 2002 Atina Sözleşmesi; çevre kirliliği zararları dışında bir

konuyu düzenleyen ve söz konusu esasların yer aldığı Deniz Ticareti Hukuku alanındaki ilk milletlerarası düzenleme olmasına karşın; 20. yy.'ın ilk yarısında CMI tarafından yürütülen çalışmalar sırasında, deniz yolu ile taşınan yolcuların bedensel zararlarının kaza sigortası güvencesi kapsamına alınması tartışıldığı görülmektedir. Nitekim; 1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlık aşamasında da, ABD tarafından kusursuz sorumluluk esası ile birlikte zorunlu sorumluluk sigortasının kabul edilmesi de önerilmiştir.

Sözleşme'nin uygulama alanı bulması, bazı koşullar altında gerçekleşmektedir. Bunlardan ilki; taşımanın, Sözleşme'de tanımlandığı şekilde milletlerarası olmasıdır. Bunun haricinde, bir Taraf Devlet ile m. 2'de ortaya konulan bağlantının ortaya çıkması aranmaktadır. Ayrıca yapılan yolcu taşımanın bir yolcu taşıma sözleşmesine dayalı olarak bir gemiyle denizde gerçekleştirilmesi koşulları karşılanmalıdır. Ne var ki; bazı kişiler taşıma sözleşmesi kurmamalarına rağmen “yolcu” statüsü kazanmaktadır. Bunun yanında; Sözleşme'de oldukça geniş bir “gemi” tanımı verilmekte, denizde hareket edebilen her araç kapsama alınmaktadır. Ancak 1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarına bakıldığında; yolcunun “denizde taşınması” ile “denizde hareket edebilen araçta taşınması” koşullarının birbirinden farklı iki kıstas getirip getirmediği sorusu ortaya çıkmaktadır. Belirtilmelidir ki; öğretide ve yabancı mahkeme kararlarında, aracın denizde faaliyet göstermesi her iki koşulun da karşılanması için yeterli bulunmaktadır. Diğer taraftan kural olarak taşıyan ile yolcu arasında kurulacak olan yolcu taşıma sözleşmesinde, taşımanın ücret karşılığı yapılacak olmasının aranıp aranmadığı TTK'nın kabul edilmesi ile birlikte Türk Hukuku'nda tartışmalı hâle gelmiştir. Kanun'un gerekçesinden 2002 Atina Sözleşmesi ile uyumun yakalanmaya çalışıldığı anlaşılabilir; 1974 Atina Sözleşmesi'nin ve 2002 Protokolü'nün hazırlık çalışmalarından, meselenin çözümünün iç hukuka bırakıldığı sonucuna varılmaktadır. Kaldı ki; yolcu taşımaları hakkındaki Milletlerarası Sözleşmeler arasında, ücrete ilişkin herhangi bir ifadeye yer vermeyen tek taşıma türü deniz taşımaları olarak ortaya çıkmaktadır. Türk Hukuku'na ağırlıklı olarak; açık bir düzenlemenin bulunmaması, ücretin sözleşmedeki bir unsur olmaktan çıktığı şeklinde yorumlanmaktadır. Buna ek olarak; TTK'daki Deniz Ticareti hükümleri m. 935 f. 1'e göre kural olarak m. 931 f. 2'de tanımlanan ticaret gemilerine uygulanmaktadır. Diğer taraftan, 2002 Atina Sözleşmesi m. 21'den aktarılan TTK m. 1247 f. 2 Devlet ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yapılan yolcu taşımaları hakkında TTK hükümlerinin

uygulanacağı öngörülmektedir. Bu bağlamda; genel kuralı belirleyen m. 931 f. 2 uyarınca ticaret gemisi sayılan ve TTK hükümlerine tabi olan kamu otoritesinin mülkiyetindeki gemiler hakkında m. 1247 f. 2’de aynı kural tekrar etmektedir. İlgili iki hükmün bir arada yorumlanması ile; deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinin m. 935 f. 1 anlamında Kanun’da öngörülen istisnalar arasında sayılması ve ticari olmayan taşımalara da uygulanması şeklinde kabul edilmesi mümkün görülmektedir.

Sözleşme hükümleri, denizde hareket edebilen tüm araçlar hakkında uygulanmasına karşılık; zorunlu sorumluluk sigortası, on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat alan araçlar bakımından ortaya çıkmaktadır. Türk Hukuku bağlamında, söz konusu gemiler “yolcu gemisi” statüsüne girmektedir. Sigortayı temin etmekle yükümlü kılınan kişi, bu gemi ile taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi olmaktadır. Zira anılan kişinin kim olduğu, 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 1 b. (c)’de açıklığa kavuşturulmaktadır. Söz konusu kişi, taşımayı kısmen veya tamamen gerçekleştiren taşıyan veya fiilî taşıyandır. Böylece sigorta ettiren sıfatıyla sorumluluk sigortası sözleşmesinin tarafı hâline gelmektedir. Taşımanın tamamen fiilî taşıyan tarafından yerine getirilmesi olasılığında, sigorta sözleşmesini kuracak kişi yalnızca fiilî taşıyan olmaktadır. Ancak 2002 Atina Sözleşmesi’ndeki sorumluluk rejiminin taşıyan ile fiilî taşıyan hakkında uygulanması, kurulan sigorta sözleşmesinde sigortalı olarak kimin veya kimlerin yer alacağı sorusunu ortaya çıkarmaktadır. Sözleşme’de herhangi açık bir ifade yer almamakla birlikte, hazırlık çalışmaları göz önünde tutulduğunda bu olasılıkta anılan kişinin yalnızca fiilî taşıyan olacağı anlaşılmaktadır. Nitekim; uygulamada yaygın olarak tercih edilen P&I kulübü üyeliği yoluyla elde edilen sigorta güvencesi, gemi donatanlarına sağlanmaktadır. Buna karşılık; TTK m. 1259’da taşımayı “üstlenen ve gerçekleştiren” kişilerin birlikte sayılması, 2002 Atina Sözleşmesi’nden farklı bir sonucun doğmasına yol açabilecektir. Deniz Araçları SGŞ’ye dönüldüğünde ise, sigorta ettiren ve sigortalı sıfatlarının geminin donatanına ve işletenine tanındığı görülmektedir. 2002 Atina Sözleşmesi çerçevesinde düşünüldüğünde; sigorta ettiren ve sigortalının, TTK m. 1061 f. 1 ve f. 2 anlamında söz konusu sıfatları kazanan kişilerin olduğunun kabul edilmesi yerinde olacaktır.

Zorunlu sigortanın kapsamına giren zararlar, yolcuların taşıma sırasında ölmeleri veya bedensel zarara uğramaları sonucu taşıyanın sorumluluğunu doğuran

zararlardır. Zorunlu sigortanın zarar türü bakımından kapsamı TTK m. 1259'da aynı şekilde kaleme alınmasına rağmen, Deniz Araçları SGŞ eşya zararlarını da kapsamına sokmaktadır. Anılan zarar türleri hakkında 2002 Atina Sözleşmesi, gemi kazaları ile gemi kazası dışında kalan kazalar bakımından farklı sorumluluk rejimleri öngörmektedir. Gemi kazalarında; miktar bakımından 250.000 ÖÇH'ye kadar olan zararlarda taşıyanın kusursuz sorumsuzluğu bulunmaktadır. Türk Hukuku'nda, söz konusu sorumluluğun tehlike sorumluluğuna girdiği kabul edilmektedir. Temin edilmesi zorunlu tutulan sigorta güvencesinde, sigorta bedelinin alt sınırı da 250.000 ÖÇH olarak belirlenmiştir. Böylece kusursuz sorumluluğun ortaya çıktığı durumlarda sigorta güvencesinden faydalanmak mümkün olmaktadır. Sigorta bedelinin Sözleşme'de belirlenen alt sınırdan daha yüksek kararlaştırılması durumunda, sigortacının sorumluluğu söz konusu sınıra kadar devam edecektir. Ne var ki; sorumluluk sınırının yolcu başına "her bir olay" için öngörülmesi, taşıma sırasında birden fazla kez kazaya maruz kalan yolcular bakımından hükmün ne şekilde uygulanacağı konusunda tereddüt uyandırmaktadır. Bunun haricinde; kurulacak sorumluluk sigortası sözleşmesinde yer verilmesi gereken sigorta bedelinin belirlenmesinde yolcu sayısının ne şekilde dikkate alınacağı, 2002 Atina Sözleşmesi'nin hazırlanması sırasında tartışılan ve kesin bir sonuca bağlanmayan konular arasındadır. Deniz Araçları Sigorta Tebliği'nde; sigorta bedelinin, deniz aracının ruhsatında belirtilen yolcu kapasitesinin dikkate alınacağı belirlenmiştir. Ayrıca belirtmelidir ki; Ssgortacının sorumluluk sınırının belirlenmesinde, 2002 Atina Sözleşmesi ile birlikte Türkiye'nin de tarafı olduğu 1996 Sınır Sözleşmesi hükümleri de dikkate alınacaktır.

Anılan miktarı aşan ve gemi kazasının neden olduğu zararlarda, taşıyanın sorumluluğu kusur karinesine dayanmaktadır. Zarara gemi kazasının neden olmaması durumunda ise sorumluluk yine kusur sorumluluğu olmakta, fakat ispat yükü istem sahipleri üzerinde kalmaktadır. Taşıyanın sorumluluk sınırı, bu zararlar bakımından kural olarak 400.000 ÖÇH'dir. Sigorta güvencesinin ölüm veya bedensel zararlar bakımından öngörülmesi nedeniyle; sorumluluğun kusur esasına dayandığı hâllerde de, taşıyanın ödemesi gereken tazminat zorunlu sigortanın kapsamına girecektir. Ancak bu durumda sigortacının sorumluluğu, sigorta bedeli ile sınırlı kalmaya devam edecektir.

2002 Atina Sözleşmesi, IMO tarafından hazırlanan diğer Milletlerarası Sözleşmeler’de olduğu gibi, istem sahiplerine sigortacıya doğrudan başvuru hakkı tanımaktadır. Aynı esas, TTK’nın kabul edilmesiyle birlikte Türk Hukuku’nda tüm sorumluluk sigortaları bakımından kabul edilmiştir. İstem yöneltebilecek kişiler ve tazminatın kapsamına giren zarar kalemleri, uygulanacak olan hukuka göre belirlenecektir. Söz konusu hukukun Türk Hukuku olması olasılığında, ölüm ve bedensel zararlar hakkında TBK hükümleri dikkate alınacaktır. TBK çerçevesinde; destekten yoksun kalma zararı ile manevi zararın, yolcu dışında kalan kişiler tarafından talep edilmesi mümkün olacaktır. 2002 Atina Sözleşmesi’nin hazırlık çalışmalarında da; manevi zararların, Sözleşme’nin kapsamı dışında tutulmasının amaçlanmadığı görülmektedir.

Sözleşme kapsamında yöneltilen istemlerin hangi ülke mahkemelerinde davaya konu edilebileceği ve tabi oldukları süreler Sözleşme’de kaleme alınmaktadır. Sigortacıya yöneltilen istemler hakkında da taşıyan veya fiilî taşıyana yöneltilen istemler hakkındaki kurallar geçerlidir. Sözleşme; iki yıllık zamanaşımı süresinin yanında, biri üç diğeri beş yıllık olmak üzere iki adet hak düşürücü süre öngörmektedir. Söz konusu süreler, TTK’ya aktarılan Sözleşme hükümleri arasında bulunmamaktadır. Nitekim; TTK m. 1270’te, yolcunun ölümünden veya bedensel zararından doğan istemler hakkında on yıllık zamanaşımı süresi kabul edilmiştir. Sözleşme’nin uygulama alanı bulması, TTK’daki sürenin aksine Sözleşme’de yer alan sürelerin uygulanmasını gerekli kılacaktır. Uyuşmazlığa bakan mahkemenin, zamanaşımı süresini ve her iki hak düşürücü süreyi bir arada göz önünde tutması gerekecektir.

Sigortacıya istemin yöneltilmesi durumunda, sigortacının istem sahiplerine karşı ileri sürebileceği savunmalara mükerrer m. 4 f. 10 ile sınırlama getirilmiştir. İmkân dahilinde tutulan savunmalar, sigortalının ileri sürebileceği savunmalar ile zararın sigortalının pervasızca hareketi sonucu ortaya çıkmasıdır. Pervasızca hareket, Türk Hukuku’nda kabul edilen kusur dereceleri arasında yer almayan bir kusur derecesidir. Anılan kusur derecesi, sigortacının sorumluluğunu ortadan kaldırdığı gibi, m. 13 uyarınca taşıyan, fiilî taşıyan ile bunların adamlarının 400.000 ÖÇH’lik sorumluluk sınırından yararlanma hakkını da ortadan kaldırmaktadır. Hükmün TTK m. 1267’deki karşılığında; pervasızca hareket, kast ile birlikte bağımsız bir kusur derecesi olarak yer

almaktadır. Öğreti tarafından ağırlıklı olarak kabul edilen görüş de, anılan kusur derecesinin bağımsız olarak ele alınması gerektiği yönündedir. Diğer taraftan; sigortacının savunma olanağı ile ilgili hükümde yalnızca bu kusur derecesi belirtilmesine rağmen, daha ağır bir kusur derecesine karşılık gelen kast da hükmün kapsamına girecektir. Taşıyanın adamlarının kast veya pervasızca hareketinin, taşıyanın sorumluluk sınırına ne şekilde etki edeceği, öğretilerde iki farklı şekilde yorumlanmaktadır. Ancak ağırlık kazanan görüşün, taşıyan ile adamlarının fiillerinin yalnızca kendi sorumluluk sınırlarına etki edeceği yönde olduğu belirtilmelidir.

Bu bağlamda, zorunlu sorumluluk sigortaları hakkında TTK'da öngörülen sistem ile bazı noktalarda farklılıklar doğmaktadır. Zira TTK m. 1484, sigortacının zarar görenlere karşı ifa borcunun devam edeceğinden bahsedilmektedir. Sigortalının ileri sürebileceği savunmalar, sigortalının sorumluluğunu ilgilendiren savunmalar olduğundan; söz konusu savunmalar bakımından bir farklılık yaşanmamaktadır. Ne var ki; sigortalının kastının veya pervasızca hareketinin ortaya konulması, her iki sistemde farklı sonuçlar yaratmaktadır. Sigortalının zarara kasten neden olması, TTK m. 1429 ve m. 1477 uyarınca sigortacının sorumluluğunu ortadan kaldırmakla beraber, sigortacı zarar görenlere m. 1484 çerçevesinde tazminat ödemekle yükümlü kılınmaktadır. Deniz Araçları SGŞ; bu durumda sigortacıya ödediği tazminatı sigortalıya rücu edebileceğini belirtmektedir. Ancak zarara kasten sebep olunması hâlinde sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğünü ortadan kaldıran 2002 Atina Sözleşmesi hükmü karşısında; ödenen tazminat, Türk Hukuku'nda *ex gratia* ödeme olarak nitelendirilecektir. Öğreti ve uygulamada ağırlık kazanan görüş, söz konusu ödemeleri sigortalıya rücu edilemeyeceği yönündedir. Zarara taşıyanın pervasızca hareketi ile neden olması hâlinde ise; Sözleşme'nin öncelikli olarak uygulanması gerekeceğinden, varılan sonuç, kast bakımından varılan sonuç ile aynı olacaktır. Buna ek olarak; Deniz Araçları SGŞ, sigortalıya rücu hakkını, sigortalı taşıyanın adamlarının kast veya pervasızca hareketi çerçevesinde de tanımaktadır. 2002 Atina Sözleşmesi bağlamında, sigortacının söz konusu kişilerin fiilleri dolayısıyla sigorta tazminatını ödemekle yükümlü kalmaya devam edeceği anlaşılmaktadır. Nitekim Sözleşme, yalnızca sigortalının kast veya pervasızca hareketini savunma olanağının kapsamına almaktadır. Türk Hukuku bakımından, TTK m. 1473 f. 2 uyarınca taşıyanın adamlarının da sigortalı sıfatı kazanması konuyu tartışmalı hâle getirmektedir. Ancak öğreti, söz konusu kişilerin öncelikle TTK m. 1429 f. 2 kapsamında

değerlendirilmesini savunmaktadır. Ayrıca sorumlulukları 2002 Atina Sözleşmesi ile öngörülme­yen bu kişilerin zorunlu sorumluluk sigortası kapsamına girmesi mümkün gözükmemektedir. Zira Sözleşme; sigortacı tarafından ödenecek tazminatın, münhasıran Sözleşme'den doğan sorumluluğu karşılayacağını kabul etmektedir. Böylece sigortalı taşıyanın adamlarının kasten veya pervasızca hareketi ile zarara neden olmaları olasılığında, söz konusu fiillerin 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 ve TTK m. 1429 f. 1 uyarınca sigorta güvencesinin kapsamı dahilinde sayılması gerekecektir. Deniz Araçları SGŞ'de sigortacıya tanınan rücu hakkı, sigortalının adamlarının fiilleri bağlamında 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulandığı hâllerde de geçerli sayılabilecektir.

Taşımanın yalnızca fiilî taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi, sigorta sözleşmesinde sigortalı olarak yer almayan taşıyana rücu hakkını gündeme getirecektir. Sözleşme'nin 4. maddesi taşıyan ile fiilî taşıyanın müteselsil sorumluluğunu öngörmektedir. Bu bağlamda; sigortacı ile taşıyan ve fiilî taşıyanın istem sahibine karşı konumunu TBK m. 62 anlamında aynı zarardan farklı sebeplerden dolayı sorumlu saymak olanak dâhilindedir. Aksi görüşün savunulması hâlinde dahi, fiilî taşıyanın TBK uyarınca sahip olduğu rücu hakkının TTK m. 1481 çerçevesinde sigortalıya geçeceği söylenebilecektir. Taşıyan ile fiilî taşıyanın kusursuz sorumluluk esasına göre sorumlu tutulmaları da, hükmün uygulanmasına engel teşkil etmeyecektir. Sigortalının rücu hakkını ileri sürebileceği diğer kişiler arasında, sorumluluğu Sözleşme kapsamı dışında kalan taşıyan ile fiilî taşıyanın adamları bulunmaktadır. Diğer olasılık; rücu hakkının, bir çatma durumunda sigortalı ile çatma hükümlerine göre müteselsil sorumlu tutulan diğer geminin donatanına karşı ileri sürülebilmesi olacaktır. Son olasılık; sigortalının kasten veya pervasızca hareket ile neden olması durumunda, tazminat ödeyen sigortacının, TBK m. 62 uyarınca istem sahibinin diğer sorumlu kişilere karşı sahip olduğu haklara halef olması ve bu kapsamda gemi alacaklısı sıfatı bulunan kişinin kanuni rehin hakkını da devralması olmaktadır. 1993 Rehin Sözleşmesi ve TTK, kusursuz sorumluluk ile zorunlu sorumluluk sigortasının yer aldığı çevre kirliliği zararlarından doğan sorumluluğa karşı gemi alacaklısı hakkının doğmayacağını öngörmektedir. Bu nedenle öğretici tarafından, 2002 Atina Sözleşmesi'nde zorunlu sorumluluk sigortasının öngörülmesi karşısında da aynı sonucun doğması gerektiği ifade edilmektedir.

KAYNAKÇA

Yararlanılan bilimsel eser ve yayınlar:

Abdullayev Cavid, **Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2005.

Abecassis David W. / Richard L. Jarashow, **Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States Law and Practice**, Second Edition, London: Stevens & Sons Ltd., 1985.

Acar Serdar, **Kulüp Sigortası (Protection & Indemnity) ("Kulüp Sigortası")**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008.

Acar Serdar, **Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar ("Savunmalar")**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2012.

Acosta Juan E., "Wilful Misconduct under the Warsaw Convention: Recent Trends and Developments", **University of Miami Law Review**, Volume: XIX, 1965, s. 570-595.

Adıgüzel Burak, "Yargıtay Kararlarında CMR m. 29'daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması" ("Kasta Eşdeğer Kusur"), **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIV, Bildiriler - Tartışmalar - 10 - 11 Aralık 2010**, Ankara: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 2012, s. 351-387.

Adıgüzel Burak, "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: LXXI, Sayı: 2, 2013, s. 3-19.

Akdeniz Umut / Nurdan Orbay Ortaç, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre "Fiilî Taşıyıcı"nın Tâbi Olduğu Hukuki Esaslar", **Teraz Hukuk Dergisi**, Sayı: 132, Ağustos 2017, s. 14-29.

Akıntürk Turgut, **Müteselsil Borçluluk**, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1971.

Akkayan Yıldırım Ayça, "6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu", **İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: 50, Sayı: 1, 2012, s. 203-220.

Akkurt Sinan Sami, **Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk**, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014.

Aksoy Sami, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015.

Algantürk Didem, “Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler” (“Atina Konvansiyonu”), **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: VII, Sayı: 1-2, 2003, s. 581-588.

Algantürk Light Didem, “Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Değerlendirilmesi” (“Genel Şartlar”), **Legal Hukuk Dergisi, Özel Sayı, Rona Aybay’a Armağan**, Cilt: I, 2014, s. 319-336.

Algantürk Light Didem, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (“Kulüp Sigortası”)**, 2. Baskı, İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım, 2006.

Algantürk Light Didem, **Denizde Çatma Hukuku**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2011.

Algantürk Light S. Didem, “Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu, 2007” (“Nairobi Konvansiyonu”), **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 6, Sayı: 12, 2007, s. 149-161.

Altenkirch Markus, “Article 19: Habitual residence”, **Rome I Regulation Pocket Commentary**, Franco Ferrari (ed.), Munich: sellier european law publishers, 2015, s. 478-487.

Ambrożuk Dorota, “Kształtowanie się Europejskiego Prawa Przewozu Osób”, **Research Papers of Wrocław University of Economics**, nr. 362, 2014, s. 11-24.

Amižić Jelovčić Petra, “Rights of Passengers in Maritime Carriage – European Legislation”, **Scientific Cooperations International Journal of Law and Politics**, Volume: 1, Issue: 1, 2015, s. 53-68.

Anderson Charles B. / Colin de la Rue, “The Role of the P&I Clubs in Marine Pollution Incidents” (“P&I Clubs”), **Tulane Law Review**, Volume: 85, Issue: 5-6, 2011, s. 1257-1303.

Androulidakis-Dimitradis Ismene, **Der Passagiervertrag auf See–Eine rechtsvergleichende Darstellung**, Berlin: Walter de Gruyter, 1967.

Arda Aslı, **Nükleer Enerji Alanında Üçüncü Taraf Sorumluluğuna İlişkin Paris Sözleşmesi Kapsamında Nükleer Tesis İşletenin Hukuki Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005.

Arkan Sabih, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1987.

Atamer Kerim / Cüneyt Süzal, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları**, Cilt I, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2013.

Atamer Kerim, ““1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı”na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi” (“Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği”), **Ünal Tekinalp'e Armağan, Bilgi Toplumunda Hukuk**, Cilt: I, İstanbul: Beta Yayınları, 2003, s. 849-905.

Atamer Kerim, “1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma” (“Çatma”), **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan**, Cilt: 24, Sayı: 1-2, 2004, s. 175-210.

Atamer Kerim, “2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi” (“Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXIV, Sayı: 3, 2008, s. 103-213.

Atamer Kerim, “Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş” (“Zarar Sigortaları”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVII, Sayı: 1, 2011, s. 21-106.

Atamer Kerim, **Deniz Ticareti Hukuku**, Cilt I, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.

Atamer Kerim, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukuku'nda Cebri İcra (“Cebri İcra”)**, İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım, 2006.

Aydoğdu Murat, **Sivil Amaçlı Nükleer Santral İşletenin ve Nükleer Madde Taşıyanın Hukukî Sorumluluğu**, Ankara: Adalet Yayınevi, 2009.

Baden Naneen K., “The Japanese Initiative on the Warsaw Convention”, **Journal of Air Law and Commerce**, Volume: 61, 1995, s. 437-466.

Balkin Rosalie, “The Hazardous and Noxious Substances Convention: Travail or Travaux – The Making of an International Convention” (“HNS Convention”), **Australian Yearbook of International Law**, Volume: 20, Issue: 1, 1999, s. 1-33.

Balkin Rosalie, “The Rise and Rise of IMO's Liability and Compensation Regimes” (“Liability and Compensation”), **Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes**, Tafsir Malick Ndiaye / Rüdiger Wolfrum (eds.), Leiden / Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007, s. 687-712.

Baxter David R., “The Montreal Convention and International Carriage by Air”, **Michigan Bar Journal**, Volume: 94, Issue: 12, 2015, s. 34-37.

Bayamlıoğlu Emre, “1976 Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 4, Sayı: 1-2, 1999, s. 129-148.

Baysal Başak, **Zarar Görenin Kusuru (Müterafik Kusur)**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012.

Becker Dieter, **Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht**, Berlin: Duncker & Humblot, 1968.

Berlingieri Francesco, **International Maritime Conventions, Volume I, The Carriage of Goods and Passengers by Sea (“Athens Convention”)**, Oxon / New York: Informa Law from Ruthledge, 2014.

Berlingieri Francesco, **International Maritime Conventions, Volume II, Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction (“Conventions”)**, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2015.

Bièvre Aline F.M., “Liability and Compensation for Damage in Connection With the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 17, Issue: 1, 1986, s. 61-88.

Bilge A. Suat, “Şikago Havacılık Anlaşmaları ve Milletlerarası Havacılık Teşkilatı (O.I.A.C.)”, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 6, Sayı: 1, 1951, s. 196-214.

Bilge Mehmet Emin, “Sigorta Tazminatını Alan Sigortalının Zarar Veren Üçüncü Şahısla Yaptığı İşlemlerin Sigortacının Halefiyeti Üzerindeki Etkisi ve Yargıtay Uygulaması”, **Prof. Dr. Hayri Domanıç’e 80. Yaş Günü Armağanı**, I. Cilt, İstanbul: Beta Basım Yayın, 2001, s. 67-83.

Billah Muhammad Masum, “The Role of Insurance in Providing Adequate Compensation and in Reducing Pollution Incidents: the Case of the International Oil Pollution Liability Regime”, **Pace Environmental Law Review**, Volume: 29, 2011, s. 42-78.

Birinci Uzun Tuba, **Uluslararası Hava Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, 2. Bası, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2015.

Boğa Çiğdem, “How to Promote the Acceptance of the HNS Convention? (I)”, **Legal Hukuk Dergisi**, Cilt: 10, Sayı: 115, 2012, s. 83-95.

Boğa Çiğdem, “How to Promote the Acceptance of the HNS Convention? (II)”, **Legal Hukuk Dergisi**, Cilt: 10, Sayı: 116, 2012, s. 111-132.

Boudewijnse J.H.P., “The Berne Railway Conventions in a New Scope: The Convention of International Railway Transport (COTIF)”, **Netherlands International Law Review**, Volume: 29, Issue: 2, 1982, s. 151-173.

Boutwell Angelica L., “The Athens Convention and Limitation of Liability in U.S. Federal Courts: While Communication Is Key, Some Things are Better Left Unsaid”, **The University of Miami Inter-American Law Review**, Volume: 43, Issue: 3, 2012, s. 523-561.

Boyle Robert P., “The Guatemala Protocol”, **Akron Law Review**, Volume: 6, Issue: 2, 1973, s. 123-129.

Bozer Ali, “Yangın Dolayısıyla Sorumluluk Sigortası”, **Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, III. Sigorta Semineri**, İstanbul: 4-7 Nisan 1977, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1977, s. 303-325.

Bozer Ali, **Sigorta Hukuku**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1965.

Bozkurt Bozabalı Banu, “Havayoluyla Yolcu Taşımlarında Yolcunun Ölüm veya Cismani Zarara Uğraması Haline İlişkin Yapılacak Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 2, Sayı: 2, 2012, s. 121-149.

Bozkurt Bozabalı Banu, **Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu (“Taşıyanın Sorumluluğu”)**, İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2013.

Buz Vedat, “Müteselsil Sorumluluktaki Rücu İlişkisinde Sigortacının Hukuki Konumu”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVIII, Sayı: 3, 2012, s. 5-42.

Can Mertol, **Deniz Ticareti Hukuku**, 2. Baskı, Ankara: İmaj Yayıncılık, 2003.

Can Mertol, **Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi (“Yolcu Taşıma”)**, Ankara: İmaj Yayınevi, 2001.

Can Mertol, **Türk Özel Sigorta Hukuku**, Ankara: İmaj Yayınevi, 2009.

Canbolat Ayşe Gül, **Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara: Turhan Kitabevi, 2009.

Canyürek Murat, **Müteselsil Borçlulukta İç ve Dış İlişkiler**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2003.

Cheng Bin, “A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999)”, **International and Comparative Law Quarterly**, Volume: 53, October 2004, s. 833-859.

Chircop Aldo / William Moreira / Hugh Kindred / Edgar Gold, **Canadian Maritime Law**, Second Edition, Toronto: Irwin Law Inc., 2016.

Clarke Malcolm A. / David Yeats, **Contracts of Carriage by Land and Air**, Second Edition, Oxon/ New York: Informa Law from Routledge, 2008.

Clarke Malcolm A., **Contracts of Carriage by Air**, Second Edition, London: Lloyd’s List Law, 2010.

Coles Richard / Edward Watt, **Ship Registration: Law and Practice**, Second Edition, London: Informa Law, 2009.

Çağa Tahir / Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku -I-**, 16. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, İstanbul: 2010

Çağa Tahir, “Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler” (“Yeni Gelişmeler”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: IX, Sayı: 2, 1977, s. 289-324.

Çağa Tahir, “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair” , **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V, Bildiriler - Tartışmalar – 25-26 Mart 1988**, Ankara: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1988, s. 177-217.

Çağa Tahir, “Hidrokarbonlar ile Kirlenmede Doğan Zararlardan Hukukî Mesuliyete Dair Milletlerarası Sözleşme (29.11.1969)”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 2, Sayı: 1, 1982, s. 57-63.

Çağa Tahir, **Deniz Ticareti Hukuku I**, 10. Baskı, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995.

Çağa Tahir, **Hava Hukuku**, Cild I: Genel Kısım, İstanbul: Doğan Kardeş, 1963.

Çeker Mustafa, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku**, 17. Baskı, Adana: Karahan Kitabevi, 2017.

Çelikel Aysel / B. Bahadır Erdem, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 12. Bası, İstanbul: Beta Yayınları, 2012.

Çetingil Ergon / Rayegân Kender / Samim Ünan / Emine Yazıçoğlu, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı hakkında Değerlendirmeler**, 2006, s. 1-295.

Çetingil Ergon, “Türk Hukuku’nda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1985, s. 129-171.

Çetingil Ergon, “Uluslararası Andlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu” (“Donatanın Sorumluluğu”), **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Deniz Kazaları Sempozyumu**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1983, s. 121-170.

Damar Duygu, “Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma” (“Deniz Araçları ve Çatma”), **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, Cilt I, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010, s. 749-785.

Damar Duygu, “Compulsory Insurance in International Maritime Conventions” (“Compulsory Insurance”), **The Journal of International Maritime Law**, Volume: 15, Issue: 2, 2009, s. 151-168.

Damar Duygu, “Milletlerarası Taşıma Hukukunda “Wilful Misconduct” - Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi-” (“Wilful Misconduct (makale)”), **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan, Cilt: 24, Sayı: 1-2, 2004, s. 379-393.

Damar Duygu, “Part II. Chapter 7. Carrier’s Liability for Passengers, Baggage and Cargo” (“Carrier’s Liability”), **Transport Law in Turkey**, International Encyclopaedia of Laws / Transport Law, Second Edition, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2016, s. 153-180.

Damar Duygu, **Wilful Misconduct in International Transport Law (“Wilful Misconduct (kitap)”)**, Berlin / Heidelberg: Springer-Verlag, 2011.

de la Rue Colin / Charles B. Anderson, **Shipping and the Environment**, Second Edition, Oxon / New York: Informa Law from Rutledge, 2009.

Deloukas Nicolas A., “Die Haftung des Seebeförderers für das Gepäck der Passagiere”, **Zeitschrift für das Gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht**, 126. Band, 1963, s. 46-61.

Demir İsmail, “1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 3, Sayı: 1, 2012, s. 213-255.

Demir İsmail, “1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme’de 2010 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVII, Sayı: 3, 2011, s. 199-245.

Demir İsmail, **Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma (“Nairobi Sözleşmesi”)**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2013.

Demirel Duygu, “TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı”, **Legal Hukuk Dergisi**, Cilt: 15, Sayı: 177, 2017, s. 4379-4446.

Demirkıran H. Murat, “Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarından Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi”, **Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan**, Cilt I, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007, s. 891-926.

Demirkol Berk, **Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 24. Maddesi Çerçevesinde Sözleşmeye Uygulanacak Hukuk**, 2. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014.

Deniz İnci, “Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu” (“Taşıyıcının Sorumluluğu”), **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: 50, Sayı: 1-4, 1984, s. 423-478.

Deniz Kaner İnci, **Deniz Ticareti Hukuku**, 3. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2013.

Doğanay İsmail, “Sigorta Tazminatında Kanunî Halefiyetin Şümûlü” (“Halefiyet”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: IX, Sayı: 2, 1977, s. 335-347.

Doğanay İsmail, “Türk Ticaret Kanununun (Denizde Çatma) Hükümleri Üzerinde Bir İnceleme” (“Çatma”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: IX, Sayı: 1, 1977, s. 99-118.

Ekşi Nuray, **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, 2. Bası, İstanbul: Beta Yayınları, 2015.

Ekşi Nuray, **Türk ve Avrupa Birliği Hukukunda Yabancı Unsurlu Sigorta Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım, 2012.

Erbaşı Çuhadar Ayşe Aslıhan, “Uluslararası Nükleer Sorumluluk Rejimi Çerçevesinde Sivil Amaçlı Nükleer Santral İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Özel Sayı, Cilt: 1, 2015, s. 341-378.

Erdem Mehmet, “Türk Borçlar Kanunu Uyarınca Tehlike Sorumluluğu”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu (3 - 4 Haziran 2011), İstanbul: Legal Yayıncılık, 2012, s. 217-226.

Eren Fikret, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 18. Baskı, Ankara: Yetkin Yayınları, 2015.

Esen Emre, **Uluslararası Ticari Tahkimde Tahkim Anlaşmasının Üçüncü Kişilere Teşmili**, İstanbul: Beta Yayınları, 2008.

Esener Turhan / Fatih Gündoğdu, **Borçlar Hukuku I, Sözleşmelerin Kuruluşu ve Geçerliliği (TBK m. 1 – 48)**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017.

Evans Malcolm D., **International Law**, Fourth Edition, Oxford: Oxford University Press, 2014.

Falkanger Thor / Hans Jacob Bull, “Part II. Maritime Law”, **Transport Law in Norway**, International Encyclopaedia of Laws / Transport Law, Second Edition, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2016, s. 39-160.

Field Adrew, “International Air Carriage, The Montreal Convention and the Injuries for Which There is No Compensation”, **Canterbury Law Review**, Volume: 12, Issue: 2, 2006, s. 237-252.

Franko Nisim, “Yargıtay Kararları Açısından Zararı Ödeyen Sigortacının Üçüncü Şahsa Rücu Hakkı”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V, Bildiriler - Tartışmalar - 25-26 Mart 1988**, Ankara: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1988, s. 45-73.

Gahlen Sarah Fiona, **Civil Liability for Accidents at Sea**, Berlin / Heidelberg: Springer-Verlag, 2015.

Gardiner Richard, **Treaty Interpretation**, Second Edition, Oxford: Oxford University Press, 2017.

Gaskell Nicholas / Craig Forest, “The Wreck Removal Convention 2007”, **Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly**, Part: 1, February 2016, s. 49-117.

Gauci Gotthard, “Compulsory Insurance Under EC Directive 2009/20/EC – An Adequate Solution for Victims, or is it also Time for the Abolition of Maritime Limitation of Liability and the Establishment of an International Fund as an Insurer of Last Resort?”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 45, Issue: 1, 2014, s. 77-96.

Gençtürk Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006.

Gölcüklü İlyas, **Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015.

Göransson Magnus, “The HNS Convention”, **Uniform Law Review**, Volume: 2, Issue: 2, 1997, s. 249-270.

Gözübüyük Şeref / Turgut Tan, **İdare Hukuku, Cilt 1, Genel Esaslar**, Güncelleştirilmiş 7. Bası, Ankara: Turhan Kitabevi, 2010.

Griggs Patrick / Richard Williams / Jeremy Farr, **Limitation of Liability for Maritime Claims**, Fourth Edition, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2013.

Guerreri Giuseppe, “Wilful Misconduct in the Warsaw Convention Misconduct In The Warsaw Convention: A Stumbling Block?”, **Mcgill Law Journal**, Volume: 6, Issue: 4, 1960, s. 267-276.

Gülören Tekinalp, **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları**, 11. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2011.

Günay Barış; “1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki sözleşmede Fon Kurulması ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVII, Sayı: 4, 2011, s. 51-70.

Günay M. Barış, **Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı (“Gemi Alacaklısı Hakkı”)**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2009.

Güner-Özbek Meltem Deniz , “Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Sayı: 126, 2016, s. 335-372.

Güner-Özbek Meltem Deniz, **The Carriage of Dangerous Goods by Sea**, Berlin / Heidelberg: Springer-Verlag, 2008.

Güneş Kader, **Liability of the Air Carrier**, Ankara: Adalet Yayınevi, 2013.

Gürses Özlem / Johanna Hjalmarsson / Richard Pilley, “Marine Insurance”, **Maritime Law**, Yvonne Baatz (ed.), Third Edition, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2014, s. 428-473.

Haak Krijn F., **Transport Law of Netherlands**, International Encyclopaedia of Laws/Transport Law, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2007.

Hadjis Dimitrios A., **Liability Limitations in the Carriage of Passengers and Goods by Air and Sea**, LLM Thesis (LLM), Montreal: McGill University, 1958.

Hardy Michael, "The Liability of Operators of Nuclear Ships", **International and Comparative Law Quarterly**, Volume: 12, Issue: 3, 1963, s. 778-788.

Hastings H. J., **The History & Development of Personal Accident and Sickness Insurance**, London: Post Magazine, 1922.

Hazelwood Steven J., **P&I Clubs Law and Practice**, Third Edition, London / Hong Kong: LLP Professional Publishing, 2000.

Herber Rolf, **Seehandelsrecht**, 2. Auflage, Berlin: De Gruyter, 2016.

Hill Norman, "A Proposal for Compulsory Maritime Liability Insurance", **Journal of Air Law**, Volume: 8, 1937, s. 451-460.

Hovanesian Jr. Archie, "Post Torrey Canyon: Toward a New Solution to the Problem of Traumatic Oil Spillage", **Connecticut Law Review**, Volume: 2, Issue: 3, 1970, s. 632-647.

Hüseyin Ataol, "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı", **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul: Beta Basım Yayım, 2000, s. 57-85.

İlgın Canan Özlem, "Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme" ("Yolcu Taşıma"), **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 6, Sayı: 12, 2007, s. 235-258.

İlgın Canan Özlem, **Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon'un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003.

İnal Emrehan, **E-Ticaret Hukukundaki Gelişmeler ve İnternette Sözleşmelerin Kurulması**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2005.

İnan Ali Naim / Özge Yücel, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 4. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014.

İpek İşleten Mehtap, "Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG) ve Türk Borçlar Kanunu Çerçevesinde Sözleşmenin Kurulması", **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2013/1, s. 111-136.

Jacobsson Måns, "Liability and Compensation for Ship-Source Pollution", **The IMLI Manual on International Maritime Law**, David Joseph Attard (General Editor), Malgosia Fitzmaurice / Norman A. Martínez Gutiérrez / Riyaz Hamza (Edited

By), Volume III: Marine Environmental Law and Maritime Security Law, Oxford: Oxford University Press, 2016, s. 285-342.

Jacobsson Måns, “Oil Pollution and Compensation: an International Regime”, **Uniform Law Review**, Volume: 1, Issue: 2, 1996, s. 260-273.

Jing Zhen, “Insurers Beware! – Circumstances In Which the Insurer May Lose His Subrogation Rights in Marine Insurance”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 43, Issue: 1, 2012, s. 129-154.

Kabukçuoğlu Özer Fatma Dilek, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012.

Kalpsüz Turgut, **Deniz Ticareti Hukuku**, Birinci Cild, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1971.

Kapancı Kadir Berk, “Müteselsil Sorumluluk”, **İstanbul Şerhi Türk Borçlar Kanunu**, Rona Serozan / Turgut Öz / Faruk Acar / Emre Gökyayla / H. Murat Develioğlu (Editörler Kurulu), İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017, s. 637-707.

Kapancı Kadir Berk, **Birlikte Borçlulukta Borçlular Arası İlişkiler (“Birlikte Borçluluk”)**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014.

Kara Hacı, **Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk**, İstanbul: Yamaner, 2005.

Karasu Rauf, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı**, Cilt: 2, 2015, s. 683-706.

Karayalçın Yaşar, **Mesuliyet ve Sigorta Hukuku Bakımından Başlıca İşletme Kazaları**, Ankara: Güzel İstanbul Matbaası, 1960.

Kaštela Slobodan / Dražen Kovačević / Tomislav Tepeš, “A Contribution to Recognising Carrier's Liability in International Carriage by Air and Sea”, **Scientific Journal on Traffic and Transportation Research**, Volume: 15, No: 4, 2003, s. 283-289.

Kayıhan Şaban / Ömer Bağcı, **Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri**, Kocaeli: Umuttepe Yayınları, 2016.

Kayıhan Şaban, “Zarar Sigortalarında Sigortacının Halefiyeti”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Sayı, Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, II. Cilt, Cilt: 22, Sayı: 3, 2016, s. 1595-1624.

Kender Rayegân / Ergon Çetingil / Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler**, Cilt 1, On Dördüncü Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.

Kender Rayegân, “Deniz Yolu ile Yolcu Taşınmasına Dair Kaidelerin Enternasyonel Hukukta Birleştirilmesi (29 Nisan 1961 Tarihli Brüksel

Konvansiyonu)" ("1961 Brüksel Konvansiyonu"), **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: 28, Sayı: 3-4, 1962, s. 713-750.

Kender Rayegân, "Denizyolu İle Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta" ("1974 Atina Sözleşmesi ve Sigorta"), **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1985, s. 101-127.

Kender Rayegân, "Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu" ("Donatanın Sorumluluğu"), **Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1983, s. 205-250.

Kender Rayegân, "Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri" ("Mesuliyet Sigortası"), **Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, III. Sigorta Semineri, İstanbul: 4-7 Nisan 1977**, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1977, s. 1-32.

Kender Rayegân, "Sigorta Tazminatı Ödeyen Sigortacının, Sigortalısının Yerine Geçmesi Meselesi", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Bildiriler - Tartışmalar – 26-27 Nisan 1991**, Ankara: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1991, s. 171-193.

Kender Rayegân, "Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sigorta" ("Zorunlu Sigorta-2004"), **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan**, Cilt: 24, Sayı: 1-2, 2004, s. 583-595.

Kender Rayegân, "Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararlarından Doğan Sorumluluk İçin Mecburi Sigorta" ("Zorunlu Sigorta-1982") , **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 2, Sayı: 2, 1982, s. 14-22.

Kender Rayegân, **Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku**, 16. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.

Kılıçoğlu Ahmet M., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler ("Borçlar Hukuku")**, 18. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara: 2014.

Kılıçoğlu Ahmet M., **Türk Borçlar Hukukunda Kanunî Halefiyet ("Kanuni Halefiyet")**, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1979.

Kılıçoğlu Ahmet, "Özel ve Sosyal Sigortalarda Halefiyet ve Rücu", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 31, Sayı: 1-4, 1974, s. 395-446.

Kırman Ahmet, **Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1990.

Killingray David / Margarete Lincoln / Nigel Rigby, **Maritime Empires - British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century**, Suffolk, The Boydell Press, 2004.

Kimball John D., “The Central Role of P&I Insurance in Maritime Law”, **Tulane Law Review**, Volume: 87, Issue: 5-6, 2013, s. 1147-1164.

Kienzle Jost, **Die Haftung des Carrier und des Actual Carrier nach den Hamburg-Regeln**, Berlin: Lufferhand, 1993.

Kirchner Stefan / Grit Tüngler / Jan Martin Hoffmann, “Carrier Liability for Damages Incurred by Ship Passengers: The European Union as a Trailblazer Towards a Global Liability Regime?”, **University of Miami International and Comparative Law Review**, Volume: 23, Issue: 1, 2015, s. 193-214.

Kocaoğlu Necip Kağan, “Nükleer Tesis İşletenin Hukuki Sorumluluğu: Karşılaştırmalı ve Uluslararası Özel Hukuk Analizi”, **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl: 68, Sayı: 2010/2, s. 33-112.

Kocayusufpaşaoğlu Necip, **Borçlar Hukukuna Giriş, Hukuki İşlem, Sözleşme**, 6. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2014.

Korkusuz Mustafa Halit, **Nükleer Santral İşletenin Hukuki Sorumluluğu**, İstanbul: Beta Yayınları, 2012.

Koziński Mirosław H., “Odpowiedzialność Cywilna Morskiego Przewoźnika Pasażerów Według Prawa Unii Europejskiej”, **Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej W Gdyni**, nr. 25, 2010, s. 19-32.

Banu (Şit) Köşgeroğlu, “Yabancı Hakem Kararlarının Üçüncü Kişilere Karşı Tenfizi”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: XV, Sayı: 3, 2011, s. 1-30.

Kreindler Lee S., “The Guatemala Protocol”, **Akron Law Review**, Volume: 6, Issue: 2, 1973, s. 131-136.

Kröger Berndt, “Passengers Carried by Sea – Should They Be Granted the Same Rights as Airline Passengers?”, **CMI Yearbook 2001**, s. 244-252.

Kubilay Huriye, “Türk Hukuku’na Göre “Boğazlar Reimi”: Çevre Hukuku Yönünden Değerlendirme”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 5, Sayı: 1, 2014, s. 35-64.

Kuipers Jan-Jaap, **EU Law and Private International Law**, Leiden / Boston; Martinus Nijhoff Publishers, 2012.

Kula Değirmenci Nil, “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: LXXIII, Sayı: 1, s. 389-419.

Kula Değirmenci Nil, “Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi” (“GAH Sahibi”), **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: XVIII, Sayı: 3-4, 2014, s. 245-275.

Kula Değirmenci Nil, **Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu ("Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu")**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015.

Kuyucu Meriç Gülfer, **Donatının Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması**, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2017.

Lewins Kate, **International Carriage of Passengers**, London: Sweet & Maxwell, 2016.

Luttenberger Axel, "Enhancing the European Passengers Rights when Travelling by Water." **16th International Conference on Transport Science-ICTS 2013 Maritime, Transport and Logistic Science-Conference proceedings-Portorož, Slovenia**, Volume: 1, No: 1, 2013, s. 220-225.

Lyall Francis, "Essay: The Warsaw Convention – Cutting the Gordian Knot and the 1995 Intercarrier Agreement", **Syracuse Journal of International Law and Commerce**, Volume: 22, 1996, s. 67-80.

Mandaraka-Sheppard Aleka, **Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities**, Third Edition, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2013.

Mankiewicz Rene H., "Warsaw Convention: The 1971 Protocol of Guatemala City", **The American Journal of Comparative Law**, Volume: 20, Issue: 2, 1972 s. 335-342.

Marin Jasenko, "Rights of Passengers Carried by Sea in the Case of Accidents", https://www.pravo.unizg.hr/download/repository/RIHTS_OF_PASSENGERS_CARRIED_BY_SEA_IN_THE_CASE_OF_ACCIDENTS_%28Conference_Proceedings%2C_11th_International_Conference_on_Transport_Science%29.pdf (e.t.: 1/12/2017).

Martínez Gutiérrez Norman A., "New European rules on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents" ("European Rules"), **The Journal of International Maritime Law**, Volume: 18, Issue: 1-2, 2012, s. 293-305.

Martínez Gutiérrez Norman A., **Limitation of Liability in International Maritime Conventions ("Limitation of Liability")**, Oxon / New York: Routledge, 2011.

Mateucci Mario, "Activities of the International Institute for Unification of Private Law (1953-1955)", **Unification of Law**, Volume: 4, 1956, s. 27-163.

Milde Michael, "Liability in international carriage by air: the new Montreal Convention" ("Montreal Convention"), **Uniform Law Review**, Volume: 4, Issue: 4, 1999, s. 835-861.

Milde Michael, "New Unification of Private International Air Law A Rebirth of the Warsaw System?" ("Unification"), **World Bulletin: Bulletin of the International Studies of thbriene Philippines**, Volume: 14, Issue: 1-2, 1998, s. 1-19.

Minghua Lin, “The Liability for Compensation for Bunker Oil Pollution Damage”, **China Oceans Law Review**, Sayı: 2, 2006, s. 336-384.

Müller Walter, “Passengers Carried by Sea: Should the Athens Convention 1974 be Modified and Adapted to the Liability Regime in Air-Law”, **CMI Yearbook 2000**, s. 665-668.

Nanda Ved P., “The “Torrey Canyon” Disaster: Some Legal Aspects”, **Denver Law Journal**, Volume: 44, Issue: 3, 1967, s. 400-425.

Nomer Ergin, **Devletler Hususî Hukuku**, 20. Bası, İstanbul: Beta Yayınları, 2013.

Nomer Haluk N., “Halefiyet ile Rücû Hakkı Arasındaki İlişki, Özellikle Sosyal Sigortalar ile Özel Sigortaların Rücû Hakları Bakımından Halefiyetin Rolü” (“Halefiyetin Rolü”), **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: LV, Sayı: 3, 1997, s. 243-260.

Nomer Halûk N., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler (“Borçlar Hukuku”)**, 15. Baskı, İstanbul: Beta Yayınları, 2015.

Nomer Haluk N., **Haksız Fiil Sorumluluğunda Maddî Tazminatın Belirlenmesi (“Maddi Tazminat”)**, İstanbul: Beta Basım Yayın, 1996.

O’Connell Dennis M., “Reflections on Brussels: IMCO and the 1969 Pollution Conventions”, **Cornell International Law Journal**, Volume: 3, Issue: 2, 1970, s. 161-188.

O’Neill Ward, “The CMI Draft Convention Relating to Carriage by Sea of Passengers and Their Luggage”, **The Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 1, Issue: 1, 1969, s. 107-112.

Oğuzman M. Kemal / M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt 1 (“Borçlar Hukuku Cilt 1”)**, 14. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.

Oğuzman M. Kemal / M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt 2 (“Borçlar Hukuku Cilt 2”)**, 12. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.

Omağ Merih Kemal, **Türk Hukukunda Sigortacının Kanunî Halefiyeti**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2011.

Orbay Ortaç Nurdan, “1999 Tarihli Montreal Sözleşmesi Kapsamında Manevi Tazminata Hükmedilip Hükmedilemeyeceği Meselesi”, **Hava Hukuku Sempozyumu – 15 Aralık 2016 – Hacettepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi**, Ankara: Adalet Yayınevi, 2017, s. 27-31.

Orbay Ortaç Nurhan, **Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk**, Ankara: Turhan Kitabevi, 2014.

Önder Salih, “1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan**, II. Cilt, Ankara: Turhan Kitabevi, 2010, s. 1537-1558.

Önder Salih, “Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı” (“Taşıyanın Sorumluluk Sınırı”), **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı: 4, 2011, s. 211-238.

Özbek Dolunay, “Implementation in Turkish Law of Oil Pollution Conventions – Some Recent Developments”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, **Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan**, Cilt: 24, Sayı: 1-2, 2004, s. 599-608.

Özcan Büyüktanır Burcu G., “Bedensel Bütünlüğün İhlali Nedeniyle Ortaya Çıkan Maddi ve Manevi Zararların İngiliz Hukukuna Göre Tazmini”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 66, Sayı: 1, 2017, s. 49-72.

Özçayır Z. Oya, **Liability for Oil Pollution and Collisions**, London / Hong Kong: LLP Reference Publishing, 1998.

Özçayır Z. Oya, **Port State Control**, Second Edition, London / Singapore: Informa Professional, 2004.

Özdemir Kocasakal Hatice, **Elektronik Sözleşmelerden Doğan Uyuşmazlıkların Çözümünde Uygulanacak Hukukun ve Yetkili Mahkemenin Tespiti**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2003.

Özekes Muhammet, “Kanun Yolları”, **Pekcanitez Usûl, Medeni Usûl Hukuku**, Hakan Pekcanitez / Muhammet Özekes / Mine Akkan / Hülya Taş Korkmaz (editörler), Cilt: III, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017, s. 2150- 2346.

Özkan Hasan Basri, **P&I (Protect & Indemnity) Kulüp Sigortaları Kapsamında Petrol Taşımacılığında Doğan Kirlenme Zararları**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin, Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.

Pawlow Jonathan R., “Liability for Shipments by Sea of Hazardous and Noxious Substance”, **Law & Policy in International Business**, Volume: 17, Issue: 2, 1985, s. 455-482.

Pekcanitez Hakan / Ali Yeşilirmak, “Tahkim”, **Pekcanitez Usûl, Medeni Usûl Hukuku**, Hakan Pekcanitez / Muhammet Özekes / Mine Akkan / Hülya Taş Korkmaz (editörler), Cilt: III, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017, s. 2593-2802.

Peltz Robert D., “The Athens Convention Revisited”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 43, Issue: 4, 2012, s. 491-520.

Piras Massimiliano, “International Recent Developments: European Union–Maritime Passenger Transport”, **Tulane Maritime Law Journal**, Volume: 36, Issue: 2, 2012, s. 627-640.

Pulido Begines Juan L., “Cruise Ship Law”, **The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2011-2013**, J. Basedow et al. (eds.), Berlin / Heidelberg: Springer-Verlag, 2015, s. 199-238.

Rabe Dieter, **Seehaldelsrecht**, 4. Auflage, München: Verlag C.H. Beck, 2000.

Reynolds Barnabas W.B. / Michael N. Tsimplis, **Shipowners’ Limitation of Liability**, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012.

Ronneberg, Jr. Norman J., “An Introduction to the Protection & Indemnity Clubs and the Maritime Insurance They Provide”, **University of San Francisco Maritime Law Journal**, Volume: 3, Issue: 1, 1990, s. 1-36.

Røsæg Erik, **Compulsory Maritime Insurance**, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/simply.pdf> (e.t.: 1/12/2017).

Røsæg Erik, “Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea” (“Carriage of Passengers”), **The IMLI Manual on International Maritime Law**, David Attard / Malgosia Fitzmaurice / Ignacio Arroyo / Norman A. Martínez Gutiérrez / Elda Belja (eds.), Volume II: Shipping Law, Oxford: Oxford University Press, 2016, s. 378-398.

Røsæg Erik, “News under the Athens Sun – New Principles and Lost Opportunities of the Athens Convention 2002” (“News under the Athens Sun”), **Scandinavian Studies in Law**, Volume: 46, 2004, s. 153-174.

Røsæg Erik, “Passenger liabilities and insurance: Terrorism and war risks” (“Terrorism and war risks”), **Liability Regimes In Contemporary Maritime Law**, D. Rhidian Thomas (ed.), London: Informa Law from Routledge, 2007, s. 207– 230.

Røsæg Erik, “The Athens Convention on Passenger Liability and the EU” (“The Athens Convention and the EU”), **The Hamburg Lectures on Maritime Law Affairs 2007 & 2008**, Jürgen Basedow / Ulrich Magnus / Rüdiger Wolfrum (Editors), Berlin / Heidelberg: Springer-Verlag, 2010, s. 55-75.

Røsæg Erik, **HNS Insurers and Insurance Certificates** (“HNS Insurance”), <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/Comp.doc> (e.t.: 1/12/2017)

Røsæg Erik, **The impact of insurance practices on liability conventions** (“Insurance Practices”), folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/Lysebu.pdf (e.t.: 1/12/2017).

Rossi Dal Pozzo Francesco, **EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights**, Switzerland: Springer International Publishing, 2015.

Sanlı Kerem Cem, “Kusursuz Sorumluluk Halleri”, **Türk Borçlar Kanunu Sempozyumu: Makaleler – Tebliğler**, M. Murat İnceoğlu (Derleyen), İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016, s. 61-81.

Saraç Senem, **Türk Borçlar Kanunu'nda Tehlike Sorumluluğu**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2013.

Schmidt Karsten / Beate Czerwenka / Rolf Herber, **Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. Transportrecht**, München: Verlag C.H. Beck, 2009.

Schuda Robert S., “The International Maritime Organization and the Draft Convention on Liability and Compensation in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea: An Update on Recent Activity”, **University of Miami Law Review**, Volume: 46, 1991, s. 1009-1050.

Silard Stephen A., “Carriage of the SDR by the Sea: the Unit of Account of the Hamburg Rules”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 10, Issue: 1, 1978, s. 13-38.

Silva Flavia Cristina Pompa Mellilo, **The 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and the 2002 Protocol: A study concerning the Shipowner’s right to Limitation of Liability**. Master thesis, Oslo: University of Oslo, 2005.

Sirmen Sedat, “Türk Kanunlar İhtilafı Hukukunda Zarar Sigortaları Kapsamına Giren Milletlerarası Unsurlu Sigorta Akitlerine Uygulanacak Hukuk”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVI, Sayı: 3, 2010, s. 41-66.

Sirmen Sedat, **Zarar Sigortaları Kapsamına Giren Sigorta Akitlerinden Doğan Kanunlar İhtilâfı**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006.

Smith Maxwell, “In the Wake of the Montreal Convention: Why Maritime Law Should Abolish Limited Liability for Personal Injury and Death Claims”, **Australian and New Zealand Maritime Law Journal**, Volume: 29, Issue: 1, 2015, s. 36-52.

Sopacı Öztuna Birgül, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü” (“İfa Yükümlülüğü”), **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Sayı, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu’nu Beklerken – 10-11-12 Mayıs 2012 – Sempozyum**, Cilt: 18, Sayı: 2, 2012, s. 699-723.

Sopacı Öztuna Birgül, “Türk ve Alman Hukukunda Yeni Düzenlemeler Işığında Sorumluluk Sigortasında Doğrudan Talep Hakkı”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVII, Sayı: 2, 2011, s. 15-50.

Sopacı Öztuna Birgül, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun Sigortacının Kanuni Halefiyetine İlişkin Düzenlemelerinin Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu’ndaki Düzenlemelerle Birlikte Değerlendirilmesi” (“Kanuni Halefiyet”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVIII, Sayı: 3, 2012, s. 117-152.

Soyer Barış, “Boundaries of the Athens Convention: What you see is not always what you get!” (“Boundaries of the Athens Convention”), **Liability Regimes In Contemporary Maritime Law**, D. Rhidian Thomas (ed.), London: Informa Law from Routledge, 2007, s. 183-206.

Soyer Barış, “Liability of tour operators: cruising in muddy waters” (“Tour Operators”), **The Journal of International Maritime Law**, Volume: 13, Issue: 3, s. 194-205.

Soyer Barış, “Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea 1974” (“Sundry Considerations”), **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 33, Issue: 4, 2002, s. 519-542.

Sözer Bülent, “Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu” (“Hava Yolu Taşımalarında Yolcunun Ölümü veya Yaralanması”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: IX, Sayı: 3, 1978, s. 765-818.

Sözer Bülent, “Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/Lahey Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi” (“Montreal Sözleşmesi”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXI, Sayı: 1, 2001, s. 141-192.

Sözer Bülent, “Liability of the Operators of Nuclear Ships According to Brussels Convention 25 May 1962” (“Nuclear Ships”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: VII, Sayı: 4, 1974, s. 867-900.

Sözer Bülent, **Deniz Ticareti Hukuku - I (Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri (“Deniz Ticareti Hukuku Cilt I”))**, 3. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014.

Sözer Bülent, **Deniz Ticareti Hukuku – II (Müşterek Avaryalar - Çatmalar - Kurtarma - Gemi Alacaklısı Hakkı) (“Deniz Ticareti Hukuku Cilt II”)**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.

Süzel Cüneyt, “815 sayılı Kabotaj Kanunu’nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 10, Sayı: 135-136, 2015, s. 29-76.

Süzel Cüneyt, “Çatmadan Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk” (“Çatma”), **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 28, Sayı: 1-2, 2008, s. 173-199.

Süzel Cüneyt, “Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı” (“2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi”), **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Sayı: 151 – 152, 2017, s. 117-180.

Süzel Cüneyt, “Maden Çalışanları Zorunlu Ferdi Kaza Sigortası”, **Prof. Dr. Hasan Erman’a Armağan**, İstanbul: Der Yayınları, 2015, s. 811-834.

Süzel Cüneyt, “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, Cilt II, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010, s. 1615-1644.

Süzel Cüneyt, **Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu (“ Gemi Alacaklısı Hakkı”)**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012.

Szasz Paul C., “The Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 2, Issue: 3, 1971, s. 541-570.

Şanlı Cemal / Emre Esen / İnci Ataman-Figanmeşe, **Milletlerarası Özel Hukuk**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2013.

Şenocak Kemal, “Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Mağdurun Doğrudan Doğruya Sigortacı Karşısındaki Alacak Hakkı”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXV, Sayı: 41, 2009, s. 277-294.

Şenocak Kemal, “Türk Ticaret Kanunu’nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği” (“Uygulanabilirlik”), **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 58, Sayı: 1, 2009, s. 189-229.

Şenocak Kemal, **Mesleki Sorumluluk Sigortası**, Ankara: Turhan Kitabevi, 2000.

Tandoğan Halûk, “Tehlike Sorumluluğu Kavramı ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu” (“Tehlike Sorumluluğu”), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: 10, Sayı: 2, 1979, s. 291-321.

Tandoğan Halûk, **Türk Mes’uliyet Hukuku (Akid Dışı ve Akdî Mes’uliyet) (“Mes’uliyet Hukuku”)**, 1961 Yılı Birinci Basıdan Tıpkı Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010.

Taşkın Melda, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.

Tekil Fahiman, **Deniz Hukuku**, 6. Bası, İstanbul: Alkım Yayınevi, 2001.

Tekinay Selâhattin Sulhi / Akman / Halûk Burcuoğlu / Atilla Altop, **Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yedinci Baskı, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993.

Testa David, “Liability and Insurance for the Carriage of Passengers by Sea under Regulation 392/2009: Providing a Lifeline to the Cruise Industry and Ensuring Proper Compensation for Passengers in the Event of Accidents”, **ELSA Malta Law Review**, Edition: III, 2013, s. 142-157.

Tetley William, “The Law of the Flag, “Flag Shopping,” and Choice of Law”, **Tulane Maritime Law Journal**, Volume: 17, Issue: 2, 1993, s. 139-184.

The Norwegian Maritime Code - 24 June 1994 no. 39 with amendments including Act 7 June 2013 no. 30, Solvang Trond (Editor), Marfus nr. 435, Oslo: Sjørettsfondet, Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo, 2014.

Tiberg Hugo / Johan Schelin, **Transport Law in Sweden**, International Encyclopaedia of Laws / Transport Law, Second Edition, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2016, s. 110-111.

Tilley Mark, "Protection and Indemnity Club Rules and Direct Actions by Third Parties", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 17, Issue: 3, 1986, s. 427-443.

Tilley Mark, "The Origin and Development of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnity Associations", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 7, Issue: 2, 1986, s. 261-270.

Tim W. Dornis, "Article 5: Contracts of carriage", **Rome I Regulation Pocket Commentary**, Franco Ferrari (ed.), Munich: sellier european law publishers, 2015, s. 187-208.

Toluner Sevin, "Boğazdan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", **Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları**, 2. Baskı, İstanbul: Beta Basım, 2004, s. 395-419.

Topsoy Fevzi, **Çatma Hukuku**, İstanbul: Legal Yayıncılık, 2017.

Tsimplis M. N., "Liability in Respect of Passenger Claims and Its Limitation", **Journal of International Maritime Law**, Volume: 15, Issue: 2, 2009, s. 125-150.

Tsimplis Michael / Richard Shaw, "Carriage of Passengers", **Maritime Law**, Yvonne Baatz (ed.), Third Edition, Oxon / New York: Informa Law from Routledge, 2014, s. 209-221.

Ulaş Işıl, **Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku**, 8. Bası, Ankara: Turhan Kitabevi, 2012.

Uluğ Cicim İlknur / Yunus Alhan, "Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası", **Legal Hukuk Dergisi**, Cilt: 15, Sayı: 170, 2017, s. 523-564.

Uluğ Cicim İlknur, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi", **Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Sayı, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken – 10-11-12 Mayıs 2012 – Sempozyum**, Cilt: 18, Sayı: 2, 2012, s. 535-543.

Ülgen Hüseyin, **Hava Taşıma Hukuku**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, 1987.

Ülgener Fehmi, **Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı**, İstanbul: Der Yayınevi, 1994.

Ünan Samim, "Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Yük Zararını Ödeyen Sigortacının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasına İlişkin Bazı Sorunlar", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Bildiriler -**

Tartışmalar – 26-27 Nisan 1991, Ankara: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1991, s. 221-253.

Ünan Samim, “Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulanma Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı Donatanın Karar Verdiği Kurtarma-Yardımanın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı”, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul: Beta Basım Yayım, 2000, s. 639-650.

Ünan Samim, “Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri”, “**Zorunlu Sigortalar**” Paneli – Tebliğler – **Tartışmalar – 19 Kasım 1993**, İstanbul: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1993, s. 41-75.

Ünan Samim, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt I, Birinci Kısım: Genel Hükümler (Madde 1401-1452)**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.

Ünan Samim, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II, İkinci Kısım: Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, Birinci Bölüm: Zarar Sigortaları (Madde 1453-1486) (“Zarar Sigortaları”)**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.

Ünan Samim, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku, Cilt III, İkinci Kısım: Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, İkinci Bölüm: Can Sigortaları (Madde 1487-1520) (“Can Sigortaları”)**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.

Ünan Samim, **Zorunlu Hekim Sorumluluğu Sigortası (Genel Şartlar Şerhi) (“ZHSS”)**, İstanbul: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2012.

van Calster Geert, **European Private International Law**, Second Edition, Portland: Hart Publishing, 2016.

Ward Les, “The SDR in Transport Liability Conventions: Some Clarification”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 13, Issue: 1, 1981, s. 1-20.

Welt Frederick, “The Warsaw Convention”, **The Insurance Law Journal**, September 1945, s. 521-527.

Wetterstein Peter, “Carriage of Hazardous Cargoes by Sea-The HNS Convention”, **Georgia Journal of International & Comparative Law**, Volume: 26, Issue: 3, 1997, s. 595-614.

Whalen Thomas J., “The Warsaw Convention: Historical Background and International Efforts to Modernize the Liability Regime for Air Carriers”, **Uniform Law Review**, Volume: 2, Issue: 2, 1997, s. 320-347.

Wu Chao, “Liability and Compensation for Bunker Pollution”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 33, Issue: 4, 2002, s. 553-568.

Xerri Alessandra, “The Contribution of the Comite Maritime International to the Movement for the Unification of Maritime Law”, **Uniform Law Review**, Volume: 2, Issue: 2, 1977, s. 87-112.

Yazıcıoğlu Emine, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıymanın Sorumluluğu**, İstanbul: Beta Yayınları, 2000.

Yeşilova Aras Ecehan, “Part II. Chapter 6. Maritime Transport Contracts”, **Transport Law in Turkey**, International Encyclopaedia of Laws / Transport Law, Second Edition, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2016, s. 137-152.

Yeşilova Aras Ecehan, **Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı (TTK m. 1478) (“Doğrudan Dava”)**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2013.

Yetiş Şamlı Kübra, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıymanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu (“Taşıymanın Sorumluluğu”)**, 2. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2013.

Yetiş Şamlı Kübra, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıymanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı (“Sınırlı Sorumluluk”)**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2008.

Zhu Ling / Ming Zhao Zhang, “Insuring Against Marine Pollution Liability: An International Perspective”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 46, Issue: 3, 2015, s. 373-394.

Zhu Ling, “Probing Compulsory Insurance for Maritime Liability”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 45, Issue: 1, 2014, s. 63-76.

Zhu Ling, **Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damages (“Bunker”)**, Berlin / Heidelberg: Springer Verlag, 2007.

Yararlanılan belgeler:

“International Draft Convention for The Unification of Certain Rules Relating to the Carriage by Sea of Pasengers and Their Luggage” (“1969 Tokyo Draft”), **Journal of Maritime Law and Commerce**, Volume: 1, Issue: 3, 1970, s. 513-523.

“Report of the Study Group on the Liability of the Carrier for Damage Sustained by Passengers to their Person” (“1955 UNIDROIT Raporu”), “A Survey of the Achievements of Unification Part II: Unification of Law in the World: Chapter I”, **Unification of Law**, Volume: 4, 1956, s. 206-241.

CMI, **CMI Yearbook 2016**, NEW YORK II, Documents of the Conference.

IMO, **A 21/Res.898**, Resolution A.898(21) adopted on 25 November 1999, Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims, 4 February 2000.

IMO, **A 24/Res.988**, Resolution A.988(24), Adopted on 1 December 2005, Protocol of 2002 to the Athens Convention: Reservation Concerning the Issue and Acceptance of Insurance Certificates with Special Exceptions and Limitations, 9 February 2006.

IMO, **Circular Letter No.2758**, IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, 20 November 2006.

IMO, **Circular Letter No.3145, Annex 3**, Guidelines for Accepting Documentation from Insurance Companies, Financial Security Providers and P&I Clubs (“2011 tarihli Kılavuz”), 6 January 2011.

IMO, **LEG 79/4/1**, Provision of Financial Security, Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, The Athens Convention 1974 and its Protocols, Submitted by the Comité Maritime International (CMI), 10 February 1999.

IMO, **LEG 79/4/3**, Provision of Financial Security, Submission by the Co-ordinator of the Correspondence Group, 12 February 1999.

IMO, **LEG 79/4/5**, Provision of Financial Security, Submission by the Co-ordinator of the Correspondence Group, Draft Amendment to the Draft Athens Protocol, 19 March 1999.

IMO, **LEG 79/4/6**, Provision of Financial Security, Submitted by Japan, 29 March 1999.

IMO, **LEG 79/4/7**, Provision of Financial Security, Submission by the International Chamber of Shipping, 19 March 1999.

IMO, **LEG 79/6/2**, Compensation For Pollution From Ships' Bunkers, Submitted by the International Association of Drilling Contractors, 12 February 1999.

IMO, **LEG 79/11**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Seventy-Ninth Session, 22 April 1999.

IMO, **LEG 80/3**, Provision of Financial Security, Draft text for a protocol to the Athens Convention, Submission by Norway, 6 August 1999.

IMO, **LEG 80/11**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eightieth Session, 25 October 1999.

IMO, **LEG 81/5/5**, Provision of Financial Security, Proposed amendment text of the Athens Convention, Submitted by Japan, 25 February 2000.

IMO, **LEG 82/12**, Report of the Legal Committee on the Work of its Eighty-Second Session, **Annex 2, Resolution LEG.1(82)**, Adoption of Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (adopted on 18 October 2000), 6 November 2000.

IMO, **LEG 83/4/2**, Consolidated Text of the Athens Convention and prospective Protocol, Submitted by Norway, 3 August 2001.

IMO, **LEG 83/4/3**, Provision of Financial Security, Draft text for a Protocol to the Athens Convention, Submitted by Norway, 3 August 2001.

IMO, **LEG 83/4/3**, Provision of Financial Security, Draft text for a Protocol to the Athens Convention, Submitted by Norway, 3 August 2001.

IMO, **LEG 83/4/6**, Provision of Financial Security, Amendments to the Athens Convention, Submitted by the International Chamber of Shipping (ICS), 11 September 2001.

IMO, **LEG 83/4/7**, Provision of Financial Security, The wilful misconduct defence, Submitted by Australia, 11 September 2001.

IMO, **LEG 83/4/8**, Provision of Financial Security, Liability of the carrier and time-bar for actions, Submitted by the United States, 11 September 2001.

IMO, **LEG 83/4/9**, Provision of Financial Security, Compulsory Insurance, Submitted by the United States, 6 September 2001.

IMO, **LEG 83/14**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Eighty-Third Session, 23 October 2001.

IMO, **LEG 90/6/2**, Provision of Financial Security, (ii) Follow-up on resolutions adopted by the International Conference on the Revision of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Submitted by the International Group of P&I Clubs and the International Union of Marine Insurance (IUMI), 18 March 2005.

IMO, **LEG 90/15**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninetieth Sessions, 9 May 2005.

IMO, **LEG 92/13**, Report of the Legal Committee on the Work of Its Ninety-Second Session, Reservation and Guidelines for the Implementation of the 2002 Athens Convention, 3 November 2006.

IMO, **LEG/CONF.4/4**, Observations and Proposals by Governments on the Draft Articles for an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Part I, General Comments, 4 November 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/4/Add.1**, Observations and Proposals by Governments on the Draft Articles for an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea Passengers and their Luggage, 5 November 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/4/Add.2**, Observations and Proposals by Governments on the Draft Articles for an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Part II, Proposed Amendments and Observations Thereon, 11 December 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/4/Add.3**, Observations and Proposals by Governments on the Draft Articles for an International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, 2 December 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/7**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, 19 November 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/9**, Consideration of a Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, 10 December 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/9/Add.1**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Report of the Drafting Committee, 11 December 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/INF.2**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Communication from the International Union of Marine Insurance, 24 October 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/SR.3**, Summary Record of the Third Plenary Meeting, 3 December 1974 (31 January 1977).

IMO, **LEG/CONF.4/SR.4**, Summary Report of the Fourth Plenary Meeting, 3 December 1974 (31 January 1977).

IMO, **LEG/CONF.4/SR.5**, Summary Record of the Fifth Plenary Meeting, 4 December 1974 (31 January 1977).

IMO, **LEG/CONF.4/SR.6**, Summary Record of the Sixth Plenary Meeting, 4 December 1974 (31 January 1977).

IMO, **LEG/CONF.4/SR.7**, Summary Record of the Seventh Plenary Meeting, 5 December 1974 (31 January 1977).

IMO, **LEG/CONF.4/SR.8**, Summary Record of the Eighth Plenary Meeting, 5 December 1974 (31 January 1977).

IMO, **LEG/CONF.4/SR.13**, Summary Record of the Thirteenth Plenary Meeting, 10 December 1974 (31 January 1977).

IMO, **LEG/CONF.4/SR.16**, Summary Record of the Sixteenth Plenary Meeting, 11 December 1974 (31 January 1977).

IMO, **LEG/CONF.4/SR.17**, Summary Record of the Seventeenth Plenary Meeting, 12 December 1974 (31 January 1977).

IMO, **LEG/CONF.4/WP.2**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and

their Luggage, Proposals and amendments submitted by the United Kingdom, 2 December 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/WP.4**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Proposal by the delegation of Liberia, 3 December 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/WP.7**, Consideration of a Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Proposal submitted by the delegation of the United States, 3 December 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/WP.13**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Proposal by the delegation of France, 3 December 1974.

IMO, **LEG/CONF.4/WP.25**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Report of a Working Group on Article 1, paragraph 2.

IMO, **LEG/CONF.4/WP.26**, Consideration of Draft International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage, Amended proposal by the Netherlands and the United Kingdom, 4 December 1974.

IMO, **LEG/CONF.6/3**, Draft Convention on Liability and Compensation in Connexion with the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea, 13 January 1984.

IMO, **LEG/CONF.13/3**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Prepared by the Legal Committee of the Organization, 5 March 2002.

IMO, **LEG/CONF.13/4**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, "Definition of defect in the ship", Note by the Secretariat, 5 June 2002.

IMO, **LEG/CONF.13/9**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Wilful misconduct, Submitted by Australia and Norway, 30 August 2002.

IMO, **LEG/CONF.13/11**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Submitted on behalf of the International Group of P&I Clubs, 30 August 2002.

IMO, **LEG/CONF.13/13**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, International Chamber of Shipping (ICS), 12 September 2002.

IMO, **LEG/CONF.13/14**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Insurance limits, definition of "defect in the ship" and wilful misconduct, Submitted by the International Council of Cruise Lines (ICCL), 18 September 2002.

IMO, **LEG/CONF.13/16**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Submitted by the United States, 23 September 2002.

IMO, **LEG/CONF.13/18**, Consideration of a Draft Protocol of 2002 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Supplementary submission on behalf of the International, Group of P&I Clubs, 17 October 2002.

International Maritime Committee, **Naples Conference 1951**, Bulletin No 105, J.-E. Buschmann, Antwerp: Rempart de la Porte du Rhin, 1952.

International Maritime Committee, **Madrid Conference – Preliminary Reports**, 1955.

International Oil Pollution Compensation Fund 1992, **92FUND/A.1/34**, Record Of Decisions of the 1st Session of the Assembly, **Annex IV**, Resolution N°4 - Establishment of EEZ or determined area, 28 June 1996.

TBMM, 1974, **Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/470) ve Dışişleri Komisyonu Raporu ("1/470 sayılı Kanun Tasarısı ve Komisyon Raporu")**, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 152.

TBMM, 1974, **Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı**, Esas Numarası: 1/470, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1.

TBMM, 1996 **Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/478) ile Çevre Komisyonu ve Dışişleri Komisyonu Raporları**, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 227.

TBMM, **Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/476) ve Dışişleri Komisyonu Raporu**, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 226.

TBMM, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ("TTK Tasarısı")**, Esas No: 1/324, Yasama Dönemi: 23, Yasama Yılı: 2.

TBMM, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu ("TTK Komisyon Raporu")**, Yasama Dönemi: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96.

The Merchant Shipping (Carriage of Passengers by Sea) Regulations 2012, No. 3152, Explanatory Note.

The Solicitors' Journal & Weekly Reporter, Volume: 67, 7/9/1923.

Yararlanılan internet adresleri:

cisgw3.law.pace.edu/cases/950428a2.html (e.t.: 1/12/2017).

denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/2016/9/29/IMO_bilgi_notu.pdf (e.t.: 1/12/2017).

en.oxforddictionaries.com/ (e.t.: 1/12/2017).

eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997R2027&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R0889&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0392&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012D0022&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L2302&from=EN (e.t.: 1/12/2017).

eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31990L0314:en:HTML (e.t.: 1/12/2017).

eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R2407:EN:HTML (e.t.: 1/12/2017).

eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:138:0001:0006:EN:PDF (e.t.: 1/12/2017).

eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0128:0131:EN:PDF (e.t.: 1/12/2017).

folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/passord/Athens74.pdf (e.t.: 1/12/2017).

folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/BLUE%20CARD.pdf (e.t.: 1/12/2017).

folk.uio.no/erikro/WWW/LLMC-96.html (e.t.: 1/12/2017).

gisis.imo.org (e.t.: 1/12/2017).

iea.uoregon.edu/treaty-text/1962-liabilityoperatorsnuclearshipsentxt (e.t.: 1/12/2017).

iumi.com (e.t.: 1/12/2017).

laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/M-0.7/ (e.t.: 1/12/2017).

legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf (e.t.: 1/12/2017).

legalresearch.westlaw.co.uk/ (e.t.: 1/12/2017).

otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-1980-e.PDF (e.t.: 1/12/2017).

otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/COTIF-1980-ratifications_01_11_2015_fde.pdf (e.t.: 1/12/2017).

otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-civ-1980-e.pdf (e.t.: 1/12/2017).

otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/2016/COTIF_1999_01_05_2016_e.pdf (e.t.: 1/12/2017).

otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/2016/Prot-1999-ratifications_29_07_2016.pdf (e.t.: 1/12/2017).

treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-26-a.en.pdf (e.t.: 1/12/2017).

treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201411/volume-1411-I-23623-English.pdf (e.t.: 1/12/2017).

treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20970/volume-970-i-14049-english.pdf (e.t.: 1/12/2017).

treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14120-English.pdf (e.t.: 1/12/2017).

treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=_en (e.t.: 1/12/2017).

treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXIII-1&chapter=23&Temp=mtdsg3&clang=_en (e.t.: 1/12/2017).

www.admiraltylawguide.com/conven/liens1993.html (e.t.: 1/12/2017).

www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1957.html (e.t.: 1/12/2017).

www.admiraltylawguide.com/conven/noxious1996.html (e.t.: 1/12/2017).

www.comitemaritime.org/ (e.t.: 1/12/2017).

www.dutchcivillaw.com/civilcodegeneral.htm (e.t.: 1/12/2017).

www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/261628/Misc.6.2013_Prot_2002_Athens_8760.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/273257/6693.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.hazine.gov.tr/File/?path=ROOT%2f1%2fDocuments%2fSayfalar%2fSigortac%2f11%2f1k+Genel+M%2fc3%2fbcd%2fc3%2bcr1%2fc3%2fbc%2fc4%2f9f%2fc3%2fbc%2fRuhsatlar_Tablosu_23_03_2016.xls (e.t.: 1/12/2017).

www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/liability_status.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.iata.org/ (e.t.: 1/12/2017).

www.iata.org/policy/Documents/MC99_en.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Rome1952_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.imo.org/ (e.t.: 1/12/2017).

www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.docx.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.imo.org/en/OurWork/Legal/HNS/Documents/HNS%20Consolidated%20text.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishings/Text_of_Conventions_e.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/pal-prot.xml (e.t.: 1/12/2017).

www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/palprot-1976.xml (e.t.: 1/12/2017).

www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html (e.t.: 1/12/2017).

www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.guatemala.city.protocol.1971/doc.html (e.t.: 1/12/2017).

www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.hague.protocol.1955/doc.html (e.t.: 1/12/2017).

www.legislation.gov.uk/ukxi/2012/3152/pdfs/ukxi_20123152_en.pdf (e.t.: 1/12/2017).

[www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/SOLAS.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/SOLAS.pdf) (e.t.: 1/12/2017).

www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/rome1952.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.oecd-nea.org/law/nljoint_prot.html (e.t.: 1/12/2017).

www.oecd-nea.org/law/paris-convention-ratification.html (e.t.: 1/12/2017).

www.oecd-nea.org/law/Unofficial%20consolidated%20Paris%20Convention.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145517809.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.transportrecht.de/transportrecht_content/1268831842.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/documan/20140718_160807_64032_1_64480.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/HTML/20140129_155748_64032_1_64480.html (e.t.: 1/12/2017).

www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html (e.t.: 1/12/2017).

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVN_evr.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVR_e.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.unece.org/trans/conventn/legalinst_28_OLIRT_CVR.html (e.t.: 1/12/2017).

www.unece.org/trans/main/sc3/legalinst_36_cvn.html (e.t.: 1/12/2017).

www.vervoerrecht.nl/sites/default/files/publicaties/19780705-geneva-cvr-prot-sdr.pdf (e.t.: 1/12/2017).

www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/ru/ru083en.pdf (e.t.: 1/12/2017).



ÖZGEÇMİŞ

Güneş Karol Işıklar, 1991 yılında İstanbul'da doğdu. 2009 yılında Cağaloğlu Anadolu Lisesi'nden, 2014 yılında ise İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun oldu. Lisans eğitimi süresince ayrıca Erasmus öğrenci değişim programı bünyesinde 2011-2012 öğretim yılını Poznań Adam Mickiewicz Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde geçirdi.



TEZ ONAY SAYFASI

Üniversite : T.C. GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
Enstitü : SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Hazırlayanın Adı Soyadı : Güneş Karol Işıklar
Tez Başlığı : 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası
Savunma Tarihi : 20 / 04 / 2018
Danışmanı : Doç. Dr. Serap Amasya

JÜRİ ÜYELERİ

Unvanı, Adı Soyadı

İmza

Prof. Dr. Samim Ünan



Doç. Dr. Serap Amasya



Dr. Öğr. Üyesi Cüneyt Süzel

Enstitü Müdürü

Prof. Dr. M. Yaman ÖZTEK

