

Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne Taraf Olması

Yayıma Hazırlayan:

Ar. Gör. Güneş Karol Işıklar¹

Türkiye Cumhuriyeti'nin 2002 Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi'ne ("2002 Atina Sözleşmesi")² katılımına ilişkin beyanı depo makamına tevdi edilmiş ve 2002 Atina Sözleşmesi Türkiye Cumhuriyeti hakkında yürürlük kazanmıştır. Dünya Denizcilik Örgütü ("IMO")³ tarafından yayımlanan 20/6/2022 tarihli Sirküler'e⁴ göre, katılma belgesinin depo makamına ulaştığı tarih 16/6/2022'tir. 2002 Protokolü m. 20 f. 2⁵ çerçevesinde; Sözleşme'nin Türkiye Cumhuriyeti hakkında yürürlük kazandığı tarih 16/9/2022 olmuştur⁶.

Milletlerarası hukukta 23/4/2014 tarihinde yürürlük kazanan 2002 Atina Sözleşmesi'ne bugün itibarıyla toplamda 33 Taraf Devlet bulunmaktadır⁷. Taraf Devletler dünya deniz ticareti filosunun yaklaşık olarak % 44,10'una karşılık gelmektedir⁸.

¹ İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Ticareti ve Sigorta Bilim Dalı Araştırma Görevlisi.

² *Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*. 13/12/1974 tarihinde Atina'da kabul edilen 1974 Atina Sözleşmesi'nin 1/11/2002 tarihli Protokolü uyarınca; Sözleşme'nin bu Protokol ile değişik hâli "2002 Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi" olarak anılmaktadır (2002 Protokolü m. 15). 2002 Protokolü'ne taraf olunması için 1974 Sözleşmesi'nin yanı sıra 1976 ve 1990 tarihli iki Protokol'den de çekilmiş olunması gerekmektedir (2002 Protokolü m. 17).

³ *International Maritime Organization*.

⁴ Bkz. IMO, **PAL.4/Circ.35**, Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, Accession by the Republic of Türkiye, 20 June 2022.

⁵ Anılan hükme göre 2002 Protokolü, katılma belgesinin tevdi makamına sunulmasından üç ay sonra yürürlük kazanmaktadır.

⁶ Ayrıca bkz. IMO, **Status of IMO Treaties, Comprehensive information on the status of, multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions**, 27 September 2022, s. 353. Belgeye çevrimiçi erişim için bkz. <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20of%20IMO%20Treaties.pdf>. IMO tarafından oluşturulan *Global Integrated Shipping Information System* ("GISIS") adlı veritabanı üzerinden de aynı bilgiye ulaşmak mümkündür.

⁷ Taraf Devlet sayısı için bkz. IMO, Status of Treaties, s. 353. Aynı sayıya GISIS üzerinden de ulaşmak mümkündür.

⁸ Taraf Devletler'in dünya deniz ticareti filosundaki yüzdelik oranına GISIS üzerinden ulaşılmıştır.

Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne katılma sürecinde atılan ilk adım, 3/4/2017 tarihli Resmî Gazete'de ("RG")⁹ yayımlanan 6990 sayılı "1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun" olmuştur. Bu gelişmeyi 19/9/2019 tarihli RG'de¹⁰ 1580 sayılı "1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Ekli Beyan ile Onaylanması Hakkında Cumhurbaşkanı Kararı'nın ("1580 sayılı Karar") yayımlanması izlemiştir¹¹.

1580 sayılı Karar'da "*Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, Taraf Devletlerin mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizine ilişkin 11. maddeyi, sadece tanıdığı ve diplomatik ilişkisi olan devletler için uygulayacağı beyan eder.*" şeklinde bir çekince yer almaktadır. IMO tarafından yayımlanan Sirküler'in ekinde bu çekinceye yer verilmemiştir¹². Öte yandan 2006 yılında IMO tarafından kabul edilen ve yayımlanan "2002 Atina Sözleşmesi'nin Uygulanmasına İlişkin Çekince ve Kılavuz"un ("Çekince ve Kılavuz")¹³ Türkiye Cumhuriyeti hakkında uygulanmasına yönelik bir beyanda bulunulmadığı anlaşılmaktadır. Çekince ve Kılavuz'un beyan edilmesi hususuna özellikle de sigortacılık ve denizcilik sektörleri tarafından dikkat çekilmektedir¹⁴. Bu beyanı gerçekleştiren devletler ağırlıklı olarak (büyük çoğunluğu Avrupa Birliği üyesi olan) Avrupa devletleri¹⁵ ile Panama ve Marshall Adaları'dır.

⁹ RG Sayısı: 30027. 6990 sayılı Kanun hakkında bilgi için bkz. Merkezimiz tarafından yayımlanan 3/4/2017 tarihli bilgi notu.

¹⁰ RG Sayısı: 30893 (Mükerrer).

¹¹ 1580 sayılı Karar uyarınca, 2002 Atina Sözleşmesi hakkında 9 sayılı Milletlerarası Andlaşmaların Onaylanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin (RG Tarihi: 15/7/2018, Sayısı: 30479) 2. ve 3. maddeleri gereğince onay kararı verilmiştir. 1580 sayılı Karar hakkında bilgi için bkz. Merkezimiz tarafından yayımlanan 20/9/2019 tarihli bilgi notu.

¹² Bkz. IMO, PAL.4/Circ.35. 2002 Protokolü ile ilgili çekince beyanında bulunan Taraf Devletler hakkında ayrıca bkz. IMO, Status of Treaties, s. 354-359. Söz konusu belgede, Türkiye Cumhuriyeti'ne ait herhangi bir çekinceye rastlanılmamaktadır.

¹³ Bkz. IMO, **Circular Letter No. 2758**, IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, Annex, 20 November 2006.

¹⁴ *International Group of P&I Associations, International Chamber of Shipping (ICS) ve Cruise Lines International Association (CLIA)* tarafından 2014 yılında IMO Hukuk Komitesi'ne sunulan belge için bkz. IMO, **LEG 101/8/3**, Review of the Status of Conventions and other Treaty Instruments Emanating from the Legal Committee, IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, Submitted by the International Group of P&I Associations (P&I Clubs), the International Chamber of Shipping (ICS) and the Cruise Lines International Association (CLIA), 12 March 2014.

¹⁵ Birleşik Krallık, Fransa, Hollanda, Malta, Yunanistan, İrlanda, Slovakya, Slovenya, Hırvatistan, İsveç, Danimarka, Finlandiya, İspanya, Portekiz, Bulgaristan, Letonya, Litvanya bu ülkeler arasındadır. Avrupa Birliği dışında kalan Avrupa ülkeleri Norveç, San Marino ve Gürcistan'dır.

Göz önünde tutulması gerekebilecek olan bir diğer husus, olası bir uyuşmazlığın hem 1974 Atina Sözleşmesi¹⁶ hem de 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulama alanına girebilecek olmasıdır¹⁷. İki metin arasındaki farklılıkların başında, taşıyanın sorumluluğu ve bu sorumluluğun sınırı ile ilgili hükümler gelmektedir. Yargılamalar haricinde ortaya çıkabilecek olan tartışma, 2002 Atina Sözleşmesi'nde öngörülen mali güvence temin etme zorunluluğu ile ilgilidir. Bu zorunluluk, bedensel zarar ve ölümden dolayı doğabilecek olan sorumluluğu karşılamak üzere elde edilecek olan sorumluluk sigortası veya diğer bir mali güvencedir.

1974/2002 Atina Sözleşmesi m. 2. f. 1'e göre, Sözleşme öncelikle "milletlerarası taşımacılar" hakkında uygulanmaktadır. Hareket ve varma limanlarının iki farklı devlette bulunması veya bunlar aynı devlette olsalar dahi ara limanın farklı bir devlette bulunması, taşımanın "milletlerarası taşıma" olarak kabul etmesine yeterli olmaktadır¹⁸. İkinci koşul, m. 2. f. 2'de sayılan durumlardan herhangi birisinin gerçekleşmesidir:

- (a) geminin Taraf Devlet bayrağını taşıması veya bir Taraf Devlet'te tescil edilmiş olması,
- (b) taşıma sözleşmesinin bir Taraf Devlet'te akdedilmesi veya
- (c) taşıma sözleşmesine göre hareket veya varma yerinin bir Taraf Devlette bulunmasıdır.

Bu bağlamda söz gelimi geminin 1974 Atina Sözleşmesi'ne taraf olan bir devletin bayrağını taşıması, taşımanın 1974 Atina Sözleşmesi'ne taraf olan bir devletin limanı ile Türkiye Cumhuriyeti arasında gerçekleşmesi ya da yolcu taşıma sözleşmesinin 1974 Atina Sözleşmesi'ne taraf olan bir ülkede kurulması gibi olasılıklarda iki farklı sonuca varılması olasılık dahilindedir.

Türkiye dışında açılan bir davada taşıyanın ve/veya fiilî taşıyanın 1974 Atina Sözleşmesi uyarınca sorumlu olmadığı yönünde bir iddianın/savunmanın ileri sürülmesi ya da mahkeme

¹⁶ 1974 Atina Sözleşmesi milletlerarası hukukta 28/4/1987 tarihinde yürürlük kazanmıştır. GISIS verilerine göre bugün itibarıyla 24 adet Taraf Devlet bulunmaktadır. Bunlar dünya deniz ticareti filosunun yaklaşık olarak %34,62'sine karşılık gelmektedir. IMO, Status of IMO Treaties, s. 340'ta bu sayı 25 olarak aktarılmaktadır. Ancak söz konusu belgede İrlanda'nın 1974 Atina Sözleşmesi'ne taraf olmaktan çıktığının belirtilmesi unutulmuştur. GISIS verilerine göre ise İrlanda'nın 1974 Atina Sözleşmesi'nden çekilmeye yönelik beyanı depo makamına 7/8/2014 tarihinde ulaşmış ve İrlanda Sözleşme'ye 7/11/2014 itibarıyla taraf olmaktan çıkmıştır. Bu tarihler, İrlanda'nın 2002 Protokolü'ne taraf olma beyanının depo makamına ulaştığı ve 2002 Atina Sözleşmesi'nin İrlanda hakkında yürürlük kazandığı tarihlerdir, bkz. IMO, Status of IMO Treaties, s. 353.

¹⁷ Sözleşme'nin uygulama alanını belirleyen 2. maddesi 2002 Protokolü'nde korunmuştur. Diğer bir deyişle 1974 Atina Sözleşmesi'nin bu hâli ile 2002 Protokolü ile değişik hâlinin uygulanma koşulları birbirleriyle aynıdır. Sözleşme'nin iki sürümünün uygulanma koşullarının birbirleriyle kesişmesi olasılığı ile ilgili özel bir düzenlemeye 2002 Protokolü'nde yer verilmemiştir.

¹⁸ "Milletlerarası taşıma", 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 b. (9)'da "taşıma sözleşmesine göre hareket ve varma yeri iki farklı devlette olan veya aynı devlette olmasına rağmen, taşıma sözleşmesine veya öngörülen yolculuk rotasına göre, başka bir devlette uğranılacak ara limanı olan her türlü taşıma" olarak açıkça tanımlanmıştır.

tarafından bu Sözleşme'ye göre karar verilmesi söz konusu olabilir. Buna karşılık Türkiye'de açılan yeni bir davada 2002 Atina Sözleşmesi'ndeki kusursuz sorumluluk rejiminin uygulanmasıyla sonuçlanması beklenecektir. Böyle bir olasılıkta, 1974 Atina Sözleşmesi'ne göre ileri sürülen taraf iddialarının/savunmalarının ya da verilmiş kararın Türkiye'deki yargılamaya olan etkisinin değerlendirilmesi gerekebilecektir. Benzer şekilde, Türkiye'de açılan davada elde edilen kararın daha sonra 1974 Atina Sözleşmesi'ne taraf olan bir ülkede tenfize konu edilmesi hâlinde o ülke mahkemesi nezdinde de tartışmalar ortaya çıkabilecektir. Kaldı ki Türkiye ve bir başka ülkede aynı anda devam eden iki davada Sözleşme'nin iki farklı sürümünün uygulanması yönünde ortaya çıkan iddiaların veya savunmaların ileri sürülmesi ve milletlerarası derdestlik çerçevesinde farklı görüşlerle karşılaştırılması da mümkündür.

Yargılama süreçleri haricinde ortaya çıkabilecek olan sorun, 2002 Atina Sözleşmesi ile öngörülen mali güvence temin etme zorunluluğu ile ilgilidir. 2002 Protokolü'ne göre, bedensel zarar ve ölümden dolayı doğabilecek olan sorumluluğu karşılamak üzere sorumluluk sigortası veya diğer bir mali güvence elde edilmesi zorunludur. Bu zorunluluk, Taraf Devlet siciline kayıtlı gemiler bakımından söz konusudur (mükerrer m. 4 f. 1). 1974 Atina Sözleşmesi'nde ise bu yönde bir zorunluluk öngörülmemektedir.

Türkiye'nin coğrafi yakınlık taşıdığı devletlere dönüldüğünde; 2002 Protokolü'ne taraf olmaksızın 1974 Atina Sözleşmesi'ne taraf olan devletler arasında Ukrayna, Mısır, Libya, Ürdün, Suudi Arabistan ve Yemen yer almaktadır. Diğer taraftan Bulgaristan, Gürcistan, Rusya Federasyonu, Yunanistan ve Suriye Arap Cumhuriyeti 2002 Atina Sözleşmesi'ne taraf olduklarından yukarıda aktarılan tartışmaların yaşanma olasılığı oldukça düşmektedir. Ne var ki bu ülkelerin 2002 Protokolü'ne taraf olması sayesinde olası tartışmaların tamamıyla ortadan kalktığı da söylenemeyecektir. Söz gelimi Liberya ve Çin yalnızca 1974 Atina Sözleşmesi'ne taraftır. Bu iki ülkeden birisinin bayrağını taşıyan bir geminin donatanı, örneğin hareket veya varış yerinin Türkiye olduğu bir taşıma esnasında 1974 Atina Sözleşmesi'ne tabi olduğu iddiasıyla ortaya çıkabilecektir. Kaldı ki bu geminin zorunlu sorumluluk sigortası veya başka bir mali güvence temin etmesi de zorunlu olmamaktadır. Geminin 1974 Atina Sözleşmesi'ne taraf olan veya buna dahi taraf olmayan bir ülkenin bayrağını taşıması olasılığında, 2002 Atina Sözleşmesi mükerrer m. 4 çerçevesinde mali güvence temin edilmesinin talep edilmesi mümkün değildir.