



**TÜRKİYE ve
YOLCULARIN ve BAGAJLARININ DENİZ YOLUYLA
TAŞINMASINA İLİŞKİN 2002 ATİNA SÖZLEŞMESİ**

18 Ekim 2022

-

**TÜRKİYE AND 2002 ATHENS CONVENTION
RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS
AND THEIR LUGGAGE BY SEA**

18 October 2022

I. GENEL BİLGİ

I.1. 1974 Atina Sözleşmesi ve onun halefi 2002 Protokolü, yolcu gemileri için yolcular ve bagajları ile ilgili olarak bir sorumluluk ve sigorta düzenlemesi sağlamaktadır. Atina sözleşmesi, deniz yolu ile seyahat sırasında zarar gören yolcular için tazminat düzenlemesini ve deniz taşımacılığının güvenliğini artırmayı hedeflemektedir.

Sözleşme ve Protokol ayrıca, yolcuların talepleri bakımından taşıyıcılar için mali sorumluluk sınırlarını ve yapılacak talepler için tipik olarak yolcunun gemiden indiği andan itibaren hesaplanan iki yıllık bir zaman aşımı süresini belirler.

II. 1974 ATINA KONVANSİYONU

II.1. Taşıyıcı, bir yolcu veya bagajın kaybolması veya hasar görmesi ve yolcunun ölümü veya kişisel yaralanması sonucunda uğradığı zarardan aşağıdaki duruda sorumludur;

- olay taşıma sırasında meydana gelmesi,
- olayın taşıyıcının kusuru veya ihmali nedeniyle kaynaklanması, (aksi ispatlanmadıkça, gemi enkazı, çarpışma, karaya oturma, patlama, yangın veya gemideki kusur durumlarında kusur kabul edilir).

Taşıyıcı, zarar verme niyetiyle veya pervasızca ve bu tür bir zararın meydana gelebileceğini bilerek hareket etmedikçe,

I. GENERAL INFORMATION

I.1. The 1974 Athens Convention, and its successor the 2002 Protocol, provide a liability and insurance regime for passenger ships with regard to passengers and their luggage. Together, they aim to improve compensation for passengers who suffer damages and improve the safety of maritime transport.

The Convention and Protocol also set financial limits of liability for carriers in respect of claims brought by passengers and a two-year time bar for claims to be made, which is typically calculated from the time the passenger disembarked from the vessel.

II. THE ATHENS CONVENTION 1974

II.1. A carrier is liable for damage suffered as a result of the death of, or personal injury to, a passenger, or loss or damage to luggage, if:

- the incident occurred during the course of carriage; and
- the incident was due to the fault or neglect of the carrier (fault is presumed in incidents of shipwreck, collision, stranding, explosion, fire or defect in the ship, unless the contrary is proven).

The carrier could limit its liability, unless it acted with intent to cause damage or

sorumluluğunu taşıma başına 46.666 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlayabilir.

III. 2002 ATİNA SÖZLEŞMESİ

III.1. Ölüm ve yaralanma

2002 Protokolü, bir yolcunun ölümü veya yaralanması durumunda sorumluluk sınırını her bir ayrı durumda yolcu başına 250.000 SDR'ye yükseltmiştir.

Ölüm veya kişisel yaralanmaya bir "taşıma olayı" neden olmuşsa, taşıyıcı aşağıdakileri kanıtlamadığı sürece, taşıyıcı kesin olarak sorumludur:

- bir savaş eylemi, iç savaş, ayaklanma veya istisnai, kaçınılmaz ve karşı konulamaz nitelikteki doğal bir afetten kaynaklanan; veya
- tamamen üçüncü bir şahıs tarafından olaya neden olma niyetiyle yapılan bir eylem veya ihmalden kaynaklanmışsa.

Bir "taşıma olayı", geminin batması, alabora olması, geminin çarpışması veya karaya oturması, gemide patlama veya yangın veya gemideki kusurdur. Zarar 250.000 SDR'yi aşarsa, taşıyıcı, kayba neden olan olayın, taşıyıcının kusuru veya ihmali olmaksızın meydana geldiğini kanıtlamadığı sürece - her farklı durumda yolcu başına 400.000 SDR sınırına kadar - ayrıca sorumludur.

Mağduriyetin bir taşıma olayından kaynaklanmadığı durumlarda, taşıyıcı ancak kusurunun veya ihmalinin davacı tarafından

recklessly and with knowledge that such damage could result, to 46,666 Special Drawing Rights (SDR) per carriage.

III. THE ATHENS PROTOCOL 2002

III.1. Death or personal injury

The 2002 Protocol raised the limit of liability for the death of, or personal injury to, a passenger to 250,000 SDR per passenger on each distinct occasion.

If the death or personal injury is caused by a 'shipping incident', the carrier is strictly liable unless the carrier proves that the incident:

- resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
- was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

A 'shipping incident' is the shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship.

If the loss exceeds 250,000 SDR, the carrier is further liable – up to a limit of 400,000 SDR per passenger on each distinct occasion – unless the carrier proves that the incident that caused the loss occurred without the fault or negligence of the carrier.

kanıtlanması durumunda sorumludur.

IV. ARAÇ VE BAGAJ HASARLARI

IV.1. Taşıyıcı, kabin bagajının kaybolmasından veya hasar görmesinden sorumludur ve kaybın bir "taşıma kazasından" kaynaklanması durumunda kusur karinesi vardır. Taşıyıcı, zarara neden olan olayın kendi kusuru veya ihmali olmaksızın meydana geldiğini ispat edemediği takdirde, içinde taşınan bagaj dahil olmak üzere araçların zıyı veya hasarından da sorumludur.

Taşıyıcının sorumluluk sınırı aşağıdaki gibi değişir:

- Taşıyıcının kaybindan veya kabin bagajına verilen hasar: Yolcu başına, vagon başına 2.250 SDR.
- Taşıyıcının kaybolmasından veya kaybolmasından doğan sorumluluğu diğer bagajlara verilen hasar: Yolcu başına, vagon başına 3.375 SDR.
- Taşıyıcının kaybolmasından veya kaybolmasından doğan sorumluluğu araçta veya araçta taşınan tüm bagajlar dahil olmak üzere araçlara verilen hasar, araç başına, taşıma başına 12.700 SDR ile sınırlıdır.

V.SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI

V.1. 2002 Protokolü, Sözleşmeye taraf devletlerin, Protokol'dekilerden daha düşük olmamak kaydıyla, sınırlama düzeylerini değiştirmelerine izin verir. Bu nedenle, iddia üzerinde yargı yetkisine sahip devlete bağlı olarak ilgili sınırlama hükümlerinin kontrol

Where the loss suffered is not caused by a shipping incident, the carrier is liable only if its fault or negligence is proved by the claimant.

IV. DAMAGE TO LUGGAGE AND VEHICLES

IV.1. The carrier is liable for loss of, or damage to, cabin luggage and there is a presumption of fault if the loss results from a 'shipping incident'. The carrier is also liable for the loss of, or damage to, vehicles, including luggage carried in them, unless the carrier can prove that the incident that caused the loss occurred without its fault or neglect.

The carrier's limit of liability varies, as follows:

- The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage is limited to 2,250 SDR per passenger, per carriage.
- Liability of the carrier for the loss of or damage to other luggage is limited to 3,375 SDR per passenger, per carriage.
- Liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle is limited to 12,700 SDR per vehicle, per carriage.

V. LIMITATION OF LIABILITY

V.1. The 2002 Protocol allows state parties to the convention to vary the limitation

edilmesi önem taşımaktadır.

2002 Atina Protokolü, 250.000 SDR'ye kadar doğrudan sigortacıya karşı taleplerde bulunulmasına izin vermektedir.

VI. SÖZLEŞMENİN UYGULANMASI

VI.1. 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 olmaktadır. 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.

VII. BİR TARAF OLARAK TÜRKİYE

VII.1. Dünya Denizcilik Örgütü ("IMO") tarafından yayımlanan 20/6/2022 tarihli Sirküler'e göre, 2002 Protokolü m. 20 f. 25 çerçevesinde; Sözleşme'nin Türkiye Cumhuriyeti hakkında yürürlük kazandığı tarih 16.9.2022'dir.

Milletlerarası hukukta 23/4/2014 tarihinde yürürlük kazanan 2002 Atina Sözleşmesi'ne

levels provided that these are not lower than those in the Protocol. It is therefore vital for the relevant limitation provisions to be checked depending upon the state that has jurisdiction over the claim.

The 2002 Athens Protocol allows for claims to be made directly against the insurer of up to 250,000 SDR.

VI. IMPLEMENTATION OF THE CONVENTION

VI.1. 1974/2002 Athens Convention art. 2. f. 1, the Convention applies primarily to "international carriage". The fact that the ports of departure and arrival are located in two different states, or even if they are in the same state, the intermediate port is located in a different state is sufficient for the transportation to be considered as "international carriage". The second condition, m. 2. f. The realization of any of the situations listed in article 2.:

- (a) the ship is with the flag of a State Party or is registered in a State Party;
- (b) the contract of carriage is concluded in a State Party; or
- (c) the place of departure or destination under the contract of carriage is in a State Party.

VII. TÜRKİYE AS A PARTY

VII.1. According to the Circular dated 20/6/2022 published by the World Maritime

bugün itibarıyla toplamda 33 Taraf Devlet bulunmaktadır. Taraf Devletler dünya deniz ticareti filosunun yaklaşık olarak % 44,10'una karşılık gelmektedir.

Organization ("IMO"), the 2002 Protocol art. 20 f. within the article of 25; The date on which the Convention entered into force for the Republic of Turkey is 16.9.2022.

As of today, there are 33 Parties in total to the 2002 Athens Convention, which entered into force on 23/4/2014 in international law. States Parties account for approximately 44.10% of the world's maritime merchant fleet.



Efe Ülken



Ebru Metin

Daha fazla bilgi için:

info@ulken.av.tr

Diğer yayınlarımıza bu adresten erişebilirsiniz:

<http://www.ulken.av.tr/yayinlar/>

- Bu doküman Türkiye'de hukuk alanındaki gelişmeleri paylaşmak amacıyla hazırlanmıştır. Hukuki bir görüş, tavsiye veya yönlendirme olarak değerlendirilmemelidir. Özel sorular bakımından hukuki danışman görüşü alınmalıdır.

- © 2022 Ülken Hukuk Bürosu

www.ulken.av.tr

For further information:

info@ulken.av.tr

You can reach our other publications with this link:

<http://www.ulken.av.tr/publications/>

- This document is to inform the recipients concerning recent legal developments in Turkey. It does not constitute legal advice or legal opinion on any specific facts or circumstances. The advice of legal counsel should be obtained for specific questions.

- © 2022 Ülken Law Firm

www.ulken.av.tr