

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Tuba BİRİNCİ UZUN

ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞINDA
TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Danışman

Doç. Dr. Köksal KOCAAĞA


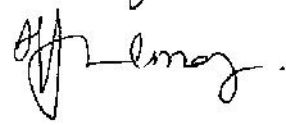
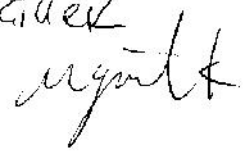
Özel Hukuk Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2011

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Tuba BİRİNCİ UZUN'un bu çalışması jürimiz tarafından Özel Hukuk Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan (Danışmanı) Doç. Dr. Köksal Kocaaga 
Üye (Başkan) : Yrd. Doç. Dr. Halit Yılmaz 
Üye : Yrd. Doç. Dr. Muharrem GENÇİLER 

Tez Konusu: "Uluslararası Hava Taşımacılığında Tasycının Sorumluluğu"

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 03.06/2011

Mezuniyet Tarihi : 08.06/2011

Prof.Dr. Mehmet ŞEN
Müdür

.....

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR LİSTESİ.....	v
ÖZET.....	vii
SUMMARY.....	viii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN DÜZENLEMELER VE UYGULANMA ŞARTLARI

1.1. Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler.....	4
1.1.1. Genel Olarak.....	4
1.1.2. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu, Tadil ve Ek Protokolleri (Varşova/Lahey Sistemi).....	4
1.1.2.1. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu.....	4
1.1.2.2. 1955 tarihli Lahey Protokolü.....	5
1.1.2.3. 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu.....	8
1.1.2.4. 1971 tarihli Guatemala City Protokolü.....	9
1.1.2.5. 1975 tarihli Montreal Protokolleri.....	11
1.1.3. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu.....	13
1.1.3.1. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu Öncesinde Yaşanan Gelişmeler	13
1.1.3.2. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun Hazırlanması.....	16
1.1.4. Ulusal Hukuk.....	18
1.1.4.1. Genel Olarak.....	18
1.1.4.2. Mahkemenin Kendi Hukuku (<i>Lex Fori</i>).....	19
1.1.4.3. Sözleşme ile Belirlenen Hukuk.....	20
1.1.4.4. Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kurallarına Göre Uygulanacak Hukuk.....	21
1.2. Uygulanma Şartları.....	22
1.2.1. Genel Olarak.....	22
1.2.2. Taraflar Arasında Bir Taşıma Sözleşmesi Bulunmalıdır.....	23
1.2.3. Taşıma Uluslararası Nitelikte Olmalıdır.....	25
1.2.4. Taşıma Hava Aracı ile Yapılmalıdır.....	30
1.2.5. Taşıma Ücret Karşılığında Yapılmalıdır.....	32
1.2.6. Taşımanın Konusu Yolcu, Bagaj veya Yük Olmalıdır.....	33

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA TAŞIMALARI BAKIMINDAN TAŞIYICI

2.1.	Genel Olarak.....	36
2.2.	Akdi Taşıyıcı	39
2.3.	Fiili Taşıyıcı.....	39
2.4.	Mütevali Taşıyıcı.....	39

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLU OLDUĞU HALLER

3.1.	Genel Olarak.....	42
3.2.	Yolcunun Ölümü veya Yaralanması.....	42
3.2.1.	Şartları	42
3.2.1.1.	Genel Olarak.....	42
3.2.1.2.	Kaza	43
3.2.1.3.	Kazanın Belirli Bir Süre İçinde Meydana Gelmesi	49
3.2.1.3.1.	Genel Olarak.....	49
3.2.1.3.2.	Biniş İşlemleri Sırasında.....	49
3.2.1.3.3.	Hava Aracında	54
3.2.1.3.4.	İniş İşlemleri Sırasında	56
3.2.1.4.	Zarar.....	58
3.2.1.4.1.	Ölüm	58
3.2.1.4.2.	Yaralanma.....	60
3.2.1.5.	İllyet Bağı	66
3.2.2.	Hukuki Niteliği.....	67
3.3.	Bagaj veya Yükün Ziyatı veya Hasara Uğraması.....	74
3.3.1.	Şartları	74
3.3.1.1.	Genel Olarak.....	74
3.3.1.2.	Zarara Sebep Olan Olay	77
3.3.1.3.	Zarara Sebep Olan Olayın Havayoluyla Taşıma Sırasında Meydana Gelmesi.....	78
3.3.1.4.	Zarar.....	81
3.3.1.4.1.	Ziya	81
3.3.1.4.2.	Hasar	84
3.3.1.5.	İllyet Bağı	85
3.3.2.	Hukuki Niteliği.....	87
3.4.	Yolcu, Bagaj ve Yük Taşımadaki Gecikme.....	89

3.4.1.	Genel Olarak.....	89
3.4.2.	Şartları	90
3.4.2.1.	Gecikme.....	90
3.4.2.2.	Zarar.....	94
3.4.2.3.	İllyet Bağı.....	98
3.4.3.	Hukuki Niteliği.....	99

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ ADAMLARININ FİİLLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

4.1.	Taşıyıcının Adamları Kavramı	100
4.1.1.	Genel Olarak.....	100
4.1.2.	Taşıyıcının Tabiyetinde Bulunan Kişiler.....	102
4.1.3.	Taşıyıcının Hizmetlerinden Yararlandığı Kişiler	104
4.2.	Sorumluluğun Şartları	108

BEŞİNCİ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI

5.1.	Genel Olarak.....	112
5.2.	Kurtuluş Kanıtı	112
5.2.1.	Genel Olarak.....	112
5.2.2.	Varşova/Lahey Konvansiyonu'na Göre	114
5.2.3.	1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'ne Göre.....	117
5.2.4.	1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na Göre	118
5.3.	Müterafik Kusur	119
5.4.	Belirli Süreler İçerisinde Hasar İhbarında Bulunulmaması.....	122
5.5.	Belirli Bir Süre İçinde Dava Açılmaması.....	123
5.6.	Sorumsuzluk Kayıtları.....	124

ALTINCI BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNDAN DOĞAN TAZMİNAT DAVASI

6.1.	Dava Sebebi.....	127
6.2.	Davanın Tarafları.....	130
6.2.1.	Davacı.....	130
6.2.1.1.	Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Halinde.....	130
6.2.1.2.	Bagaj veya Yükün Ziyat veya Hasara Uğraması Halinde	130
6.2.1.3.	Yolcu, Bagaj ve Yükün Taşınmasındaki Gecikme Halinde	132
6.2.2.	Davalı	133
6.2.2.1.	Taşıyıcı	133

6.2.2.2.	Taşıyıcının Adamları	135
6.3.	Tazminat Miktarı	136
6.3.1.	Genel Olarak	136
6.3.2.	Miktar ile Sınırlı Sorumluluk İlkesinin Uygulandığı Haller	137
6.3.2.1.	Genel Olarak	137
6.3.2.2.	Taşıyıcının Sorumlu Olduğu Haller Bakımından Öngörülen Miktar Sınırları	138
6.3.2.3.	Miktar Sınırlarında Esas Alınan Değerler	143
6.3.3.	Miktar ile Sınırlı Sorumluluk İlkesinin Uygulanmadığı Haller	145
6.3.3.1.	Genel Olarak	145
6.3.3.2.	Taşıyıcının veya Adamlarının Belirli Nitelikteki Davranışları	145
6.3.3.2.1.	Varşova/Lahey Konvansiyonu'na Göre	145
6.3.3.2.2.	1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'ne Göre	147
6.3.3.2.3.	1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na Göre	147
6.3.3.3.	Taşıma Belgelerinin Düzenlenmemesi veya Gerekli Kayıtları İçermemesi	148
6.3.3.3.1.	Varşova/Lahey Konvansiyonu'na Göre	148
6.3.3.3.2.	1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'ne Göre	152
6.3.3.3.3.	1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na Göre	153
6.4.	Dava Açma Süresi	154
6.5.	Görevli Mahkeme	156
6.6.	Yetkili Mahkeme	156
6.7.	İspat Yükü	161
6.8.	Tahkim	161
S O N U Ç		163
KAYNAKÇA		172
EKLER		177
EK-1:	1929 tarihli Varşova Konvansiyonu	177
EK-2:	1955 tarihli Lahey Protokolü	186
EK-3:	1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu	193
EK-4:	1971 tarihli Guatemala City Protokolü	197
EK-5:	1975 tarihli 3 Numaralı Ek Protokol	204
EK-6:	1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü	208
EK-7:	1999 tarihli Montreal Konvansiyonu	216
ÖZGEÇMİŞ		231

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
Art.	: Article
BK	: 818 sayılı Borçlar Kanunu. Bu kanun, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlükten kalkacaktır.
Bkz.	: Bakınız
c.	: Cümle
C.	: Cilt
CITEJA	: Comité International Technique d'Experts Juridiques Ae'riens
dn.	: Dipnot
Doc.	: Document
E.	: Esas
EC	: European Council
GK	: Guadalajara Ek Konvansiyonu
IATA	: International Air Transport Association
IIA	: IATA Intercarrier Agreement
ICAO	: International Civil Aviation Association
IMF	: International Money Fund
K.	: Karar
KB	: King's Bench Report
L	: Legislation
md.	: Madde
MonK	: Montreal Konvansiyonu
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
OJ	: Official Journal
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
p.	: Page
parag.	: Paragraf
PF	: Poincaré Frank
RFDA	: Revue Française de Droit Aérien

RG	: Resmi Gazete
ÖÇH	: Special Drawing Rights
T.	: Tarih
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu. Bu kanun 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girecektir.
TSHK	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu Bu kanun, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlükten kalkacaktır.
US	: United States
v.	: Versus
vd.	: ve devamı
VK	: Varşova Konvansiyonu
Vol.	: Volume
YKD	: Yargıtay Kararları Dergisi
YTTK	: 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Bu kanun 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girecektir.

ÖZET

“Uluslararası Hava Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu” başlıklı bu çalışmada, taşıyıcının sorumluluğu, bu konuya ilişkin düzenlemelerin yeknesaklaştırılması amacıyla hazırlanan uluslararası konvansiyolar çerçevesinde ele alınmıştır. Uluslararası hava taşımalarına ve bu taşımalardan doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hukuk kuralları bakımından, bir yandan taşıyıcı, taşınan yük, yolcu ve bagaj, öte yandan hava taşıma sözleşmesinin kurulduğu yer, sözleşmenin ifa edildiği yer ve ifa esnasında durak yeri ile bağlantılı çeşitli hukuk sistemlerinin söz konusu olması; bununla birlikte ulusal hukuk sistemlerinin uyuşmazlıkları birbirinden farklı şekilde çözümlenmesi nedeniyle uluslararası hava taşımalarına ve bu taşımalardan doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hükümler bakımından uluslararası yeknesak düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur.

Uluslararası hava taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar öngören ilk düzenleme 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’dur. Ancak bu konvansiyonun zaman içerisinde, hızla gelişmekte olan sivil havacılığın ihtiyaçlarına tam olarak cevap verememesi üzerine konvansiyonun modernizasyonu yönünde çalışmalara başlanmıştır. Varşova Konvansiyonu’nda önce 1955 yılında Lahey’de, sonra 1971 yılında Guatemala City’de ve 1975 yılında Montreal’de toplanmış olan uluslararası konferanslarda alınan kararlar ile çeşitli değişiklikler yapılmıştır. Bununla birlikte 1961 Guadalajara Ek Konvansiyonu da Varşova Konvansiyonunun bir parçası olarak karşımıza çıkmaktadır. Modernizasyon çalışmalarının son aşamasını ise ICAO’nun Mayıs 1999 tarihinde Montreal’de gerçekleştirdiği Uluslararası Hava Hukuku Konferansı’nda kabul edilen ve Varşova Konvansiyonunun yürürlükten kaldırılmasını ve uluslararası hava taşımalarına ilişkin düzenlemeleri tek bir belgede toplamayı amaçlayan Montreal Konvansiyonu oluşturmaktadır. Uluslararası bu düzenlemelerin temel iki konu -taşıma belgelerinin düzenlenmesi ve taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu- üzerinde yoğunlaştığı görülür.

SUMMARY

THE LIABILITY REGIME OF THE INTERNATIONAL AIR CARRIER

In this dissertation, the liability regime of the international air carrier has been examined in accordance with international conventions which aim the unification of law applied to resolve the disputes arising from international air transportation. The international air transportation of passengers, baggage, cargo and mail is a rich source of potential conflict of laws and conflict of jurisdictions since the various foreign elements in international carriage by air could involve nationality of the airline (air carrier); nationality or domicile of the passenger or shipper; points of origin, destination and agreed stopping places; place of the conclusion of the contract of carriage; place of the accident causing death or injury to passengers or damage to or loss of the baggage or cargo.

The international conventions which have been taken into consideration in this dissertation can be listed as “The Warsaw Convention of 1929”, “The Hague Protocol (1955)”, The Guatemala City Protocol (1971)”, The Montreal Protocols (1975)” and “The Montreal Convention of 1999”.

This dissertation is composed of six chapters excluding introduction and conclusion parts. The introduction part shows the extent and the purpose of this dissertation. In the first chapter, the related international conventions and the scope of application of these conventions have been examined. In the second chapter, the carrier as the subject of the liability and the diversities of the carrier have been analysed. The liability of the international air carrier arising from the damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger; the damage sustained in the event of the destruction or loss of or damage to cargo and the damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo have been studied relatively in the third chapter. In addition to this; in the fourth chapter, the liability of the international air carrier arising from the acts and omissions of its servants and agents has been dealt with. The exoneration of the air carrier from the liability has been discussed in the fifth chapter. Finally in the sixth chapter, the action for damages has been examined taking into consideration the jurisdiction, limitation of actions, arbitration and right of recourse against third parties. This dissertation is completed with the conclusion part evaluating generally the liability regime of the international air carrier.

GİRİŞ

Uluslararası yük, yolcu ve bagaj taşımacılığı bakımından havayoluna duyulan ilgi ve yönelen talep zaman içerisinde şaşırtıcı bir biçimde artmıştır. Hatta havayolu taşımacılığı, sürat ve zamanın ön plana çıktığı kimi durumlarda kara ve deniz yolu taşımacılığına göre daha çok tercih edilmektedir. Bu durumun başlıca nedenleri arasında havayolu taşımacılığının hızlı ve pratik olması, kısa zamanda büyük gelişme kaydetmesi ve bu alandaki rekabetin artmasına bağlı olarak bu kapsamda sürdürülen hizmetlerin daha ekonomik ve kaliteli hale gelmesi gösterilebilir. Hava taşımacılığının hızı ve pratikliği dikkate alındığında, hava taşımacılığı bakımından ulusal sınırların aşılması, birkaç ülkenin hava sahasından geçilmesi, hatta birkaç ülkeye iniş yapılması olağan durumlardır.

Uluslararası hava taşımalarına ve bu taşımalarından doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hukuk kuralları bakımından, bir yandan taşıyıcı, taşınan yük, yolcu ve bagaj, öte yandan hava taşıma sözleşmesinin kurulduğu yer, sözleşmenin ifa edildiği yer ve ifa esnasında durak yeri ile bağlantılı çeşitli hukuk sistemlerinin söz konusu olması; bununla birlikte ulusal hukuk sistemlerinin uyuşmazlıkları birbirinden farklı şekilde çözümlenmesi nedeniyle karmaşık bir durum ortaya çıkmıştır. Böylelikle uluslararası hava taşımalarına ve bu taşımalarından doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hükümler bakımından uluslararası yeknesak bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur.¹

Uluslararası hava taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar öngören ilk düzenleme 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'dur. Ancak bu konvansiyonun zaman içerisinde, hızla gelişmekte olan sivil havacılığın ihtiyaçlarına tam olarak cevap verememesi üzerine konvansiyonun “konsolidasyonu” veya “modernizasyonu” olarak ifade edilen çalışmalara başlanmıştır. Varşova Konvansiyonu'nda önce 1955 yılında Lahey'de, sonra 1971 yılında Guatemala City'de ve 1975 yılında Montreal'de toplanmış olan uluslararası konferanslarda alınan kararlar ile çeşitli değişiklikler yapılmıştır. Bununla birlikte 1961 Guadalajara Ek Konvansiyonu da Varşova Konvansiyonunun bir parçası olarak karşımıza çıkmaktadır. “Bu değişiklikler neticesinde ise Varşova Konvansiyonu, yürürlükte olan -ve olmayan- metinleri ile oldukça karmaşık -ve deyim yerinde ise kolay kolay yama tutmayacak bir hüviyet almıştır.”² Modernizasyon çalışmalarının son aşamasını ise ICAO'nun Mayıs 1999 tarihinde

¹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.375; **Kırman**, s.8; **Dempsey/Milde**, s.11.

² Naklen: **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.145.

Montreal'de gerçekleştirdiği Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'nda kabul edilen ve Varşova Konvansiyonunun yürürlükten kaldırılmasını ve uluslararası hava taşımalarına ilişkin düzenlemeleri tek bir belgede toplamayı amaçlayan Montreal Konvansiyonu oluşturmaktadır.

Hava taşımacılığına duyulan ilginin gün geçtikçe artması; 1999 Montreal Konvansiyonu ile taşıyıcının sorumluluğu bakımından önemli değişikliklerin gündeme gelmesi ve ülkemizin de bu konvansiyona yakın bir zamanda taraf olması nedeniyle uluslararası hava taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu, çalışmamızın konusunu oluşturmaktadır.

Çalışmamız giriş, altı ana başlık ve sonuç bölümlerinden oluşmaktadır. Çalışmamızın birinci ana başlığı altında, uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümler ve bu hükümlerin uygulanma şartları ele alınmıştır. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki çalışmamızda yalnızca uluslararası hava taşımaları bakımından taşıyıcının sorumluluğunu incelemeyi hedeflediğimiz için kural olarak bu konuya ilişkin uluslararası düzenlemelere yer verilmiş ve ulusal hukuktan bahsedilmemiştir. Bu nedenle ulusal hukukumuz bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen Türk Sivil Havacılık Kanunu, kapsam dışı bırakılmıştır. Bununla birlikte uluslararası sözleşmelerin ulusal hukuka atıf yaptığı veya uluslararası sözleşmelerde somut olaya ilişkin bir hüküm bulunmadığı hallerde ulusal hukuk hükümlerinin de uygulama alanı bulması nedeniyle gerekli yerlerde ulusal hukukumuzda yer alan düzenlemelerden de bahsedilmiştir.

Çalışmamızın ikinci ana başlığı altında, uluslararası hava taşımaları bakımından taşıyıcı kavramı incelenmiştir. Taşıyıcı, sorumluluğun süjesi olduğu için taşıyıcı kavramının müstakil bir bölümde incelenmesi gerektiği kanaatindeyiz. Uygulama bakımından taşıma taahhüdünde bulunan kişi ile taşıma işini yerine getiren kişi çoğu zaman birbirinden farklı olduğu için akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı kavramları, bunların yolcu ve gönderen karşısındaki durumları ile birbirleriyle olan ilişkilerine yönelik açıklamalarda bulunulmuştur. Bununla birlikte birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen ve birbirini takip eden mütevali taşımalar bakımından her bir taşıyıcının yolcu ve gönderen karşısındaki durumu da son derece önemli olduğu için mütevali taşıyıcı kavramı da ele alınmıştır.

Çalışmamızın üçüncü ana başlığı altında, taşıyıcının sorumlu olduğu haller incelenmiştir. Bu kapsamda taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması, bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması ile yolcu, bagaj ve yük taşımasındaki gecikme dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumluluğu ele alınmıştır. Her bir sorumluluk hali bakımından taşıyıcının

sorumlu tutulabilmesi için aranan şartlar ayrı ayrı değerlendirilmiş ve bu noktada mahkeme kararlarından da faydalanılmıştır. Bununla birlikte her bir sorumluluk hali bakımından taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğinden de bahsedilmiştir.

Çalışmamızın dördüncü ana başlığı altında, taşıyıcının adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğu incelenmiştir. Bu noktada taşıyıcının tabiyetinde bulunan kişiler ile hizmetlerinden yararlandığı kişiler arasında bir ayırım yapılmış; taşıyıcının, adamlarının fiilleri dolayısıyla sorumlu olabilmesi için aranan şartlara da değinilmiştir.

Çalışmamızın beşinci ana başlığı altında, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması; altıncı ana başlığı altında ise taşıyıcının sorumluluğundan doğan tazminat davası detaylı bir biçimde incelenmiştir. Bu kapsamda dava sebebi, tarafları, tazminat miktarı, dava açma süresi, görevli ve yetkili mahkeme ile ispat yükü konuları üzerinde durulmuştur. Bununla birlikte taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin uluslararası düzenlemelerde taraflara yük taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıkları tahkim yoluna giderek çözüme imkânı tanındığı için tahkim konusuna da değinilmiştir.

Çalışmamız, değerlendirmelerimizin yer aldığı sonuç bölümü ile tamamlanmıştır. Böylelikle hem doktrine hem de uygulamaya katkıda bulunmak amaçlanmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN DÜZENLEMELER VE UYGULANMA ŞARTLARI

1.1. Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler

1.1.1. Genel Olarak

Uluslararası hava taşımalarına ve bu taşımalardan doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hükümler öncelikle uluslararası sözleşme hükümleridir. Bu nedenle uluslararası sözleşme hükümleri, asli kaynak olarak nitelendirilebilir.³ Bununla birlikte uluslararası sözleşmelerin ulusal hukuka atıf yaptığı veya uluslararası sözleşmelerde somut olaya ilişkin bir hüküm bulunmadığı hallerde ulusal hukuk hükümleri de uygulama alanı bulur.⁴ Öte yandan IATA⁵ tarafından oluşturulan düzenlemeler de uluslararası sözleşme ve ulusal hukuk hükümlerinin yorumlanmasında yardımcı ve tamamlayıcı bir niteliğe sahiptir.⁶

1.1.2. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu, Tadil ve Ek Protokolleri (Varşova/Lahey Sistemi)

1.1.2.1. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu

Uluslararası hava taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar öngören ilk düzenleme, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'dur. Varşova Konvansiyonu'nun tam ismi, "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme"dir.⁷ Varşova Konvansiyonu, 1925 yılında Paris'te toplanan I. Uluslararası Hava Hususi Hukuku Konferansı'nın⁸ CITEJA⁹ ismiyle kurduğu komite tarafından hazırlanan ön tasarıya dayanır.¹⁰

³ **Kırman**, s.7.

⁴ **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.21-Introduction/Commentary, parag. 41; **Mankiewicz**, s.14-15 vd; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s. 12 vd; **Ülgen**, Hava Taşımaları, s.625.

⁵ "International Air Transport Association." Bkz. Bölüm 1.1.3.1.

⁶ **Mankiewicz**, s.17; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.28; **Kırman**, s.8; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.162.

⁷ "Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air", "Convention pour l'Unification de certaines Règles relatives au Transport Aérien International", "Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr".

⁸ Fransa'da 15.06.1923 tarihinde hava taşıyıcısının sorumluluğuna ilişkin bir kanun tasarısı meclise sunuldu. Öte yandan uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu sorununun ancak uluslararası bir sözleşme yapılmasıyla çözülebileceğini düşünen Fransız Hükümeti, diğer devletlere bir

Varşova Konvansiyonu, 4 Ekim 1929'da Varşova'da toplanan II. Uluslararası Hava Hususi Hukuku Konferansı'nda kabul edilmiş ve 12 Ekim 1929 tarihinde konferansa katılan devletlerin temsilcileri tarafından imzalanmıştır. Varşova Konvansiyonu, 13 Şubat 1933 tarihinde konvansiyonu onaylayan devletler arasında yürürlüğe girmiştir.¹¹ Bugün itibariyle Varşova Konvansiyonu'na taraf olan devlet sayısı, 152'dir¹². Bu nedenle konvansiyon, en çok kabul gören uluslararası özel hukuk metni olma niteliğini taşır ve en başarılı yeknesaklaştırma çalışması olarak kabul edilir¹³.

Hava taşımacılığı bakımından önemli ilkeler öngören 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu; yük, yolcu ve bagaj taşımacılığına ilişkin düzenlemeler içerir. Bu noktada konvansiyon hükümlerinin temel iki konu (taşıma belgelerinin düzenlenmesi ve taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu) üzerinde yoğunlaştığı görülür.¹⁴

1.1.2.2. 1955 tarihli Lahey Protokolü¹⁵

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesinin ardından yaşanan ekonomik ve teknolojik gelişmeler; özellikle konvansiyon kapsamında yer alan tazminat miktarlarının, hayat standartları ve buna bağlı olarak beklentileri yükselen yolcuları tatmin etmediğini ve bu konuda bir memnuniyetsizlik olduğunu ortaya çıkarmıştır.¹⁶ 1935 yılından itibaren konvansiyona taraf devletler arasında konvansiyonun ihtiyaçlara cevap vermekten uzak olduğu yönünde bir görüş birliği ortaya çıkmıştır.¹⁷ Öncelikle CITEJA'nın ele aldığı bu konu,

çağrıda bulundu. Bu çerçevede 27.10–06.11.1925 tarihleri arasında Paris'te bu konferans çeşitli devletlerden 77 temsilcinin katılımı ile gerçekleşti. Bkz. **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.147; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.373; **Dempsey/Milde**, s.12; **Kırman**, s.8 vd; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.12 vd; **Çağa**, Hava Hukuku, s.37 vd; **Göknil**, s.46; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.2-Introduction/Commentary, parag. 1.

⁹ “Comité International Technique d'Experts Jurisdiqes Ae'riens”, “Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi”.

¹⁰ CITEJA, 1926 ve 1927 yıllarında Paris'te; 1928 yılında Madrid'de yaptığı toplantılar ile tasarı metnine son şeklini verdi. Bkz. **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.374; **Çağa**, Hava Hukuku, s.40; **Göknil**, s.47; **Kırman**, s.9; **Dempsey/Milde**, s.13.

¹¹ II. Uluslararası Hava Hususi Konferansı'na 44 devlet davet edildi; ancak 32 devlet konferansa temsilci gönderdi. ABD ise bu konferansa yalnızca gözlemci olarak katıldı. Varşova Konvansiyonu'nu ise konferansa katılan 23 devlet imzaladı. Bkz. **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.2-Introduction/Commentary, parag. 2.

¹² Varşova Konvansiyonu'na taraf olan devletlerin güncellenmiş listesine ICAO'nun internet sitesinden erişilebilir. <<http://www.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.pdf>> (Son erişim tarihi: 25 Mart 2010).

¹³ **Dempsey/Milde**, s.14.

¹⁴ **Sözer**, Consolidation of the Warsaw/Hague System, s.218

¹⁵ “The Hague Protocol (1955)”.

¹⁶ **Dempsey/Milde**, s. 149.

¹⁷ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.376; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.148; **Sözer**, Consolidation of the Warsaw/Hague System, s.218–219; **Kırman**, s.11.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra IATA tarafından, CITEJA'nın dağılması üzerine ise ICAO¹⁸ Hukuk Komitesi tarafından incelenmeye başlanmıştır.¹⁹ Yapılan çalışmalar sonucunda 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun yerini alacak yeni bir uluslararası sözleşme yapılması yerine konvansiyonun bazı maddelerinin değiştirilmesine ve konvansiyona birkaç yeni madde eklenmesine karar verilmiştir.²⁰ ICAO Hukuk Komitesi'nin 1953 yılında Rio de Janeiro'da gerçekleştirdiği 10.toplantısında, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun tadiline ilişkin bir tasarı hazırlandı. Bu tasarının görüşülmesi ve karara bağlanması için 6–28 Eylül 1955 tarihleri arasında Lahey'de diplomatik bir konferans düzenlenmiştir. Bu konferansta yapılan çalışmalardan sonra 28 Eylül 1955 tarihinde “12 Ekim 1929 ‘da Varşova’da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımacılığına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol”²¹ imzalanmış ve onaylayan devletler arasında 1 Ağustos 1963 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1955 tarihli Lahey Protokolü ile 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 1. maddesinde değişiklik yapılarak “uluslararası taşıma” tanımına açıklık getirilmiştir. Bununla birlikte konvansiyonun 3. ve 4. maddelerinde değişiklikler yapılarak, yolcu bileti ile bagaj kuponuna ilişkin hükümler basitleştirilmiş ve söz konusu belgelerde bulunması gereken kayıtlar sadeleştirilmiştir. Konvansiyonda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler genel hatlarıyla muhafaza edilmekle beraber, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin 125.000 Poincaré Frankı²² değerindeki tazminat tavan sınırı, 250.000 Poincaré Frankına yükseltilmiştir.²³

¹⁸ “International Civil Aviation Organization”; “Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu”. Başlıca görevleri uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde büyümesini sağlamak; barışçıl amaçlara yönelik uçak tasarımı ve işletmesini teşvik etmek; sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyir tesislerinin gelişimini desteklemek ve uluslararası kamuoyunun güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyaçlarını karşılamak olan ICAO, Chicago Konvansiyonu kapsamında 1947 yılında Birleşmiş Milletler'e bağlı olarak kurulmuş bir örgüttür. Merkezi Kanada - Montreal'dir. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.17, dn.48.

¹⁹ **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.4-Introduction/Commentary, parag. 3; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.376; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.148; **Kırman**, s.11.

²⁰ **Dempsey/Milde**, s.19. **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.376; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.148.

²¹ “Protocol to Amend the Conention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929” ICAO Doc.7632.

²² Sorumluluk sınırlarının ifadesinde kullanılan Poincaré Frankı (Fransız Altın Frankı), binde dokuz yüz saflik ayarında 65½ miligram altın içeren bir para birimidir. 1955 Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 22.maddesinin 5.fıkrası uyarınca frank olarak ifade edilen sorumluluk meblağları da bu para biriminin milli para karşılığı olarak hesaplanacaktır. Detaylı bilgi için bkz.

²³ 6–28 Eylül 1955 tarihleri arasında Lahey'de toplanan diplomatik konferans esnasında ABD, taşıyıcının sorumluluk sınırının her bir yolcu için 25.000\$ olmasını teklif etmiş ancak katılımcı devletlerin birçoğu bu teklife karşı çıkmıştır. Görüşmeler neticesinde sınırın 125.000 PF'den yaklaşık 16.600\$ olan 250.000 PF'ye çıkarılmasına karar verildi. Bkz. **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.4-Introduction/Commentary, parag. 4; **Dempsey/Milde**, s.20. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki ABD, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na 1055 tarihli Lahey Protokolü ile getirilen değişiklikleri

Konvansiyonun 20. maddesinin 2.paragrafının konvansiyondan çıkarılmasıyla da taşıyıcıya tanınan kurtuluş kanıtlarından biri kaldırılmış ve taşıyıcının sorumluluk kapsamı genişletilmiştir. Konvansiyona eklenen 25/A maddesiyle, taşıyıcının adamlarına da taşıyıcının sorumluluğunu miktar ile sınırlandıran hükümlerden yararlanma hakkı tanınmıştır.²⁴ Öte yandan, konvansiyonun dilinden ve buna bağlı olarak çevirilerinden kaynaklanan terminoloji sıkıntıları da giderilmeye çalışılmıştır.²⁵

1955 tarihli Lahey Protokolü'nün XXI. maddesinin 2.bendinde, bu protokolün konvansiyona taraf olmayan herhangi bir devlet tarafından onaylanması halinde, onaylayan devletin konvansiyonun protokol ile değiştirilmiş haline taraf olacağı hükme bağlanmıştır. Bu hüküm uyarınca, Türkiye de şu anda 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'na taraftır.²⁶ Bugün itibariyle protokole taraf olan devlet sayısı 137'dir.²⁷ Daha

onaylamamıştır. Bu konuda 1960 ve 1961 yıllarında meydana gelen ve içlerinde bir senatörün de bulunduğu 108 kişinin ölümüne neden olan iki kaza etkili olmuş ve Varşova/Lahey Konvansiyonu'nu ile getirilen tazminat miktarlarının oldukça düşük olduğu ortaya çıkmıştır. Bu gelişmelere bağlı olarak ABD, 15 Aralık 1965 tarihinde resmi bir nota vererek tek taraflı olarak Varşova Konvansiyonu'nu feshettiğini beyan etti. Uluslararası sivil havacılık alanında ABD'nin önemli bir konuma sahip olmasından dolayı ABD'yi yeniden kazanmak için çalışmalar başlatılmış ve Şubat 1966'da Montreal ICAO tarafından bir konferans düzenlendi. Ancak düzenlenen bu konferanstan beklenen sonuç alınmadı. Mayıs 1966'da ABD'nin fesih beyanının yürürlüğe girmesinden yalnızca iki gün önce ABD'nin feshi ihbar beyanını geri alması sağlandı ve ABD ile 1966 tarihli Montreal Geçici Anlaşması (Agreement Relating to Liability Limitation of the Warsaw Convention and The Hague Protocol-Montreal Interim Agreement) olarak bilinen anlaşma imzalandı. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki bu anlaşma metni devlet temsilcileri tarafından değil; sadece konferansa katılan havayolu şirketlerinin temsilcileri ile ABD Sivil Havacılık Dairesi arasında imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre; hareket, varma veya uğrak yerinin ABD sınırları içinde olması durumunda taşıyanın konvansiyonun 22.maddesi uyarınca sorumlu olması halinde yolcu başına sorumluluk sınırı mahkeme masrafları ve vekalet ücreti dahil 75.000\$ olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte bir diğer önemli nokta ise bu anlaşma uyarınca taşıyan yolcunun ölümü veya yaralanması halinde konvansiyonun 20.maddesinin 1.fıkrasında belirtilen kurtuluş beyyinesinden yararlanamayacak olmasıdır. Bu hüküm ile kusursuz sorumluluk anlayışı, Varşova/Lahey Sistemi'ne dahil edilmiş oldu. Bu anlayış, daha sonra hazırlanan uluslararası metinlerde de kendini göstermiştir. ABD havayolu şirketlerinin 1966 tarihli Montreal Geçici Anlaşması'nı imzalayarak sorumluluk sınırlarını yükseltmesi, sivil havacılık alanında beklentilerin ve buna bağlı olarak da havayolu ile taşımacılığa ilişkin iç hukuk düzenlemelerinde standartların yükselmesine etki etmiştir. Bkz. **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.378; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.150; **Sözer**, Consolidation of the Warsaw/Hague System, s.219; **Rosevear**, s.165; **Kırman**, s.14; **Dempsey/Milde**, s.30; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.6-Introduction/Commentary, parag. 7; **Mankiewicz**, s.8; **Çağa**, Mesuliyet, s.4; **Ülgen**, s.13, dn.19.

²⁴ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.377; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.149; **Kırman**, s.12; **Dempsey/Milde**, s.20; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.4-Introduction/Commentary, parag. 4.

²⁵ Konvansiyonun 25.maddesinde yer alan ve Fransızca metninde “dol” (ağır ihmal) olarak geçen kavramın konvansiyon metninin İngilizce'ye çevirisi esnasında “wilful misconduct” (kasıtlı davranış) teriminden farklı olduğu ve konvansiyonun amacının aşıldığı ileri sürülerek değiştirilmesi istendi. Buradan hareketle konvansiyonun 25.maddesinde değişiklik yapıldı. “the damage, loss or destruction” resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents...” demek suretiyle her iki terimin de işaret ettiği durumu kapsayacak bir düzenleme yapıldı. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.20; **Kırman**, s.12.

²⁶ Türkiye, 01.03.1977 tarih ve 2073 sayılı kanun ile Lahey Protokolünü onayladı; onay kanunu 13.03.1977 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanması üzerine onay belgeleri, depoziter devlet olan Polonya'ya 25.03.1978 tarihinde tevdi edildi. 1955 tarihli Lahey Protokolü'nün XXII. maddesi uyarınca

sonra yapılan Varşova Konvansiyonu'nu tadil çalışmaları, 1955 tarihli Lahey Protokolü kadar kabul görmediği ve taraftar toplamadığı için bu protokol özel bir öneme sahiptir. Bu nedenle günümüzde uluslararası sivil havacılık alanında en yaygın uygulama alanına sahip metin 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu olduğu için, bu düzenleme Varşova/Lahey Konvansiyonu olarak da anılmaktadır.²⁸

1.1.2.3. 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu²⁹

1955 tarihli Lahey Protokolü ile 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda önemli bir tadil gerçekleştirilmiştir. Buna karşılık bazı konular, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda olduğu gibi 1955 tarihli Lahey Protokolü ile de düzenlenmemiştir.³⁰ Bu konuların başında özellikle charter taşımaları bakımından önem arz eden fiili taşıyıcının sorumluluğu gelmektedir. Taşıma sözleşmesi ile taşıma işini üstlenmiş olan taşıyıcı, taşıma işini kural olarak başka taşıyıcılara devredebilir. Ancak Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun uygulama alanını düzenleyen 1.maddesinin 2.bendine göre konvansiyon hükümleri yalnızca taşıma sözleşmesinin tarafları arasında uygulanır. Bu hüküm dar yorumlandığında, taşıma işinin bir kısmının veya tamamının fiilen akdi taşıyıcı dışında bir üçüncü kişi tarafından gerçekleştirilmesi halinde Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerinin yolcu ve bagaj taşımaları bakımından fiili taşıyıcı ile yolcu arasında veya yük taşımaları bakımından fiili taşıyıcı ile gönderen arasında uygulanması mümkün olmamaktadır. Bu nedenle, taşıma işini fiilen gerçekleştiren kişi ile yolcu/gönderen arasındaki ilişkinin ayrıca düzenlenmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır.³¹ ICAO Hukuk Komitesi'nin bu yöndeki çalışmaları neticesinde 18 Mayıs 1961 tarihinde Guadalajara'da (Meksika) bir diplomatik konferans gerçekleştirilmiştir. Bu konferans neticesinde kabul edilen sözleşme, onaylayan devletler arasında 1 Mayıs 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu, Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun uygulama alanını genişletmektedir. Bu ek konvansiyon ile taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi ile

onay belgelerinin tevdiini takip eden 90.günde -25.06.1978-tarihinde Türkiye bakımından da 1955 tarihli Lahey Protokolü yürürlüğe girdi.

²⁷ 1955 tarihli Lahey Protokolü'ne taraf olan devletlerin güncellenmiş listesine ICAO'nun internet sitesinden erişilebilir. < <http://www.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.pdf>> (Son erişim tarihi: 31 Mayıs 2010).

²⁸ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.372; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.144.

²⁹ "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" ICAO Doc.8181.

³⁰ **Kırman**, s.13, dn.27.

³¹ **Dempsey/Milde**, s.21; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.63.

yolcu/gönderen arasında doğrudan bir ilişki kurulması amaçlanmaktadır. Bu ek konvansiyon ile taşıyıcı bakımından akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı ayrımı³² getirilerek taşıma işini yerine getirmeyi taahhüt eden kişinin yanı sıra, taşıma işini fiilen yerine getiren kişiler de taşıyıcı olarak kabul edilmektedir. Böylelikle fiili taşıyıcı bakımından da fiili taşıyıcının taşıma işini yerine getirdiği kısım ile sınırlı olmak üzere Varşova/Lahey Konvansiyonu uygulama alanı bulmaktadır. Bununla birlikte fiili taşıyıcı, Varşova/Lahey Konvansiyonu uyarınca akdi taşıyıcının sahip olduğu hak ve borçlara sahip olabilmektedir.³³

Bugün itibariyle Guadalajara Ek Konvansiyonu'na taraf olan devlet sayısı, 86'dır.³⁴ Türkiye ise 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu'na taraf değildir.³⁵ Bununla birlikte Guadalajara Ek Konvansiyonu'nun hükümleri 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu metnine alınmıştır. 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu hükümleri, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun "Anlaşmalı Taşıyıcıdan Farklı Bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Havayoluyla Taşıma" başlıklı V. Bölümünü oluşturur. Bu nedenle, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 55.maddesinin 1/c bendi uyarınca 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na taraf olan devletler arasında 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu uygulama alanı bulmaz.³⁶

1.1.2.4. 1971 tarihli Guatemala City Protokolü³⁷

1966 tarihli Montreal Geçici Anlaşması'nın³⁸ ABD havayolu şirketleri tarafından imzalanması ve bunun sonucunda kalkış, varma veya uğrak yeri ABD sınırları içinde olan taşımaların yolcunun yaralanması veya ölmesi durumunda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerine tabi olmaması; bu durumda daha yüksek sorumluluk miktarları öngören 1966 tarihli Montreal Geçici Anlaşması hükümlerinin uygulama alanı bulması nedeniyle, uluslararası sivil havacılık alanında önemli bir ayrışma

³² Taşıyıcı kavramı ve buna ilişkin ayrımlar için bkz. 3.2.

³³ **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.157; **Sözer**, Consolidation of the Warsaw/Hague System, s.221-222; **Dempsey/Milde**, s.22; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.63 vd.

³⁴ 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonuna taraf olan devletlerin güncellenmiş listesine ICAO'nun internet sitesinden erişilebilir. <<http://www.icao.int/icao/en/leb/guadalajara.pdf>> (Son erişim tarihi: 02 Haziran 2010).

³⁵ Bu durumda yolcu veya göndEren, fiili taşıyıcının sorumluluğuna ancak ulusal hukukumuz kapsamında gidebilir. Detaylı bilgi için bkz. 3.2.2.

³⁶ **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.158.

³⁷ "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, 8 March 1971", ICAO Doc. 8932.

³⁸ Bkz. dn. 23.

meydana gelmiştir.³⁹ Bu durum dikkate alınarak ICAO tarafından ABD'nin de içinde yer alabileceği taşıyanın sorumluluğuna ilişkin daha kapsamlı bir düzenleme için çalışmalar başlatılmıştır.⁴⁰

ICAO Hukuk Komitesi, yürüttüğü çalışmalar neticesinde 9 Şubat 1971'de Guatemala City'de 6.Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'nı düzenlemiştir. Bu konferans sonucunda 8 Mart 1971 tarihinde Guatemala City Protokolü 21 katılımcı devlet tarafından imzalanmıştır. Guatemala City Protokolü ile yolcu bileti ve bagaj kuponunun içeriğinin sadeleştirilmesi, bu belgelerde yer alması öngörülen bilgilerin elektronik bilgi işlem cihazları ile manyetik ortamda tutulması; yolcu bileti ve bagaj kuponu ile ilgili hükümlere aykırılık halinde miktar ile sınırlı sorumluluktan yararlanmayı önleyen hükümlerin kaldırılması; yolcunun ölümü ya da yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğu bakımından sebep sorumluluğu ilkesinin benimsenmesi ve sorumluluk sınırının 1.500.000 PF'ye yükseltilmesi kabul edilmiştir.⁴¹ Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, 1966 tarihli Montreal Geçici Anlaşması ile gündeme gelen sebep sorumluluğu anlayışı bu protokol ile bir kural haline getirilmiştir. Bu protokol ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda esaslı bir değişim amaçlanmıştır.⁴² Ancak bu protokol yalnızca 7 devlet tarafından onaylanmıştır. Yeteri kadar onay sağlanamadığı için bu protokol yürürlüğe girememiştir.⁴³ Ancak Guatemala City Protokolü, yürürlüğe girmemesine rağmen Varşova/Lahey Sistemi'nin modernizasyon çalışmaları arasında önemli bir yere sahiptir. Bu protokol ile gündeme gelen birçok yenilikçi hüküm, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu ile uygulama alanı bulmuştur.⁴⁴

³⁹ **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.151; **Sözer**, Consolidation of the Warsaw/Hague System, s.219–220; **Rosevear**, s.172; **Kırman**, s.15; **Dempsey/Milde**, s.22; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.8-Introduction/Commentary, parag. 10.

⁴⁰ Bu çalışmalar, ABD ve Varşova/Lahey Sistemi'ne dahil diğer devletler arasında bir diyalog geliştirme çabası olarak yorumlanmaktadır. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.25.

⁴¹ Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda ve 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğu bakımından kural olarak kusur sorumluluğu ilkesi benimsenmiştir. Bununla birlikte taşıyıcının sorumluluğu da kural olarak konvansiyonun belirlediği meblağ ile sınırlıdır. Ancak 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nün VIII. maddesinde yolcunun ölümü veya yaralanması halinde dayanağı ne olursa olsun ileri sürülecek bütün talepler için taşıyıcının sorumluluğunun 1.500.000 PF ile sınırlı olduğu hükme bağlanmıştır. Bu hüküm ile yolcunun ölmesi veya yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğu bakımından kusursuz sorumluluk ilkesinin benimsendiği açıktır.

⁴² **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.14, dn.19; **Dempsey/Milde**, s.26.

⁴³ ABD'nin katılımını hedefleyen bu protokole ABD, taraf olmamıştır. Bkz. **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.8-Introduction/Commentary, parag. 10. 1971 tarihli Guatemala City Protokolünü imzalayan ve onaylayan devletlerin güncellenmiş listesine ICAO'nun internet sitesinden erişilebilir. <<http://www.icao.int/icao/en/leb/Guatemala.pdf>> (Son erişim tarihi: 04 Haziran 2010).

⁴⁴ Bkz. **Dempsey/Milde**, s.26; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.9-Introduction/Commentary, parag. 11.

1.1.2.5. 1975 tarihli Montreal Protokolleri⁴⁵

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda sorumluluk sınırları, binde dokuz yüz saflık ayarında 65½ miligram altını içeren bir para birimi olan Poincaré Frankı (Fransız Altın Frankı) üzerinden belirlenmiştir. 1970'li yılların başına kadar altının temel ölçü değerlerinden biri olması dolayısıyla altın klotu, 1955 tarihli Lahey Protokolü ve 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nde de muhafaza edilmiş ve altın para üzerinden ifade edilen değer hüküm tarihindeki milli para karşılığının esas alınacağı hükme bağlanmıştır.⁴⁶ Ancak 1970'li yılların başında dolar arzının artması; buna karşılık altın rezervlerinin yetersiz kalması nedeniyle, altın dolar paritesinde önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Bir ons altının fiyatı 35\$'dan 42,2\$'a kadar yükseldi. Yaşanan bu dalgalanma, altından başka bir alternatif ölçü değerinin bulunması gerektiği düşüncesini ortaya çıkarmıştır.⁴⁷ Bunun üzerine Uluslararası Para Fonu (IMF-International Money Fund) tarafından Özel Çekme Hakları (Special Drawing Rights-ÖÇH) olarak ifade edilen sanal bir para birimi icat edilmiştir.⁴⁸ Yaşanan bu ekonomik gelişmelerin Varşova/Lahey Konvansiyonu'na yansıtılması için, ICAO Hukuk Komitesi tarafından çalışmalara başlanmış ve bu çalışmalar sonucunda hazırlanan tasarı 03-25 Eylül 1975 tarihinde Montreal'de toplanan Hava Hususi Hukuku Konferansı'nda sunulmuştur.⁴⁹ Hazırlanan tasarı'nın temel amacı, sorumluluk sınırlarının gözden geçirilmesinden ziyade ÖÇH'nin altın klotu ile yer değiştirmesini sağlamaktır.⁵⁰ Toplanan bu konferansın sonunda 25 Eylül 1975 tarihinde dört ayrı protokol imzalanmıştır.

1 Numaralı Ek Protokol⁵¹ ile 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda, 2 Numaralı Ek Protokol⁵² ve 4 Numaralı Montreal Protokolü⁵³ ile 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik

⁴⁵ "The Montreal Protocols".

⁴⁶ Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki 1955 tarihli Lahey Protokolü'nün Türkçe çevirisi hatalıdır. Protokolün İngilizce metninde "...at the date of judgement." denmesine rağmen Türkçe çevirisinde "...hasar tarihinde bu paraların taşıdığı altın değerine göre..." denmektedir. Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.198, dn.95; **Kırman**, s.136, dn.21.

⁴⁷ **Dempsey/Milde**, s.27; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.9-Introduction/Commentary, parag. 11.

⁴⁸ SDR'nin değeri, başlıca uluslararası para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmektedir. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.27. SDR'ye ilişkin detaylı bilgi için bkz. <<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt.pdf>> (Son erişim tarihi: 07 Haziran 2010). Günlük SDR değerlerine IMF'nin internet sitesinden erişilebilir. <http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx> (Son erişim tarihi: 07 Haziran 2010).

⁴⁹ **Kırman**, s.16; **Dempsey/Milde**, s.27; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.14, dn.19; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.152; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.9-Introduction/Commentary, parag. 11; **Mankiewicz**, s.11; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.379.

⁵⁰ **Dempsey/Milde**, s.27.

⁵¹ "Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929" ICAO Doc.9145.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda, 3 Numaralı Ek Protokol⁵⁴ ile 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile tadil edilen 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda değişiklik yapılması öngörülmüştür. 1, 2 ve 3 Numaralı Ek Protokoller ile yolcu, bagaj ve yük taşımalarına ilişkin taşıyıcının sorumlu olduğu meblağlar ÖÇH cinsinden belirlenmiştir. Bununla birlikte, Uluslararası Para Fonu'na üye olmayan veya ulusal hukuku ÖÇH kullanılmasına izin vermeyen devletler bakımından taşıyıcının sorumlu olduğu meblağların Poincaré Frankı'na göre belirlenmesi imkânı muhafaza edilmiştir.⁵⁵ Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, yalnızca 4 Numaralı Montreal Protokolü Varşova/Lahey Konvansiyonu bakımından maddi bir değişiklik öngörmüştür.⁵⁶ Bu protokol ile yük taşımaları bakımından önemli bir değişiklik getirilerek hava yük senedi yerine elektronik bilgi işlem cihazlarının kullanılması ve yükün hasara uğraması veya kaybolması halinde taşıyıcının sorumluluğunun sebep sorumluluğu ilkesine tabi olması öngörülmüştür.⁵⁷

1 Numaralı ve 2 Numaralı Ek Protokoller 15 Şubat 1996'da yürürlüğe girerken, 3 Numaralı Ek Protokol yeteri kadar onay toplayamadığı için yürürlüğe girmemiştir.⁵⁸ 1 Numaralı Ek Protokole taraf olan devlet sayısı 49'dur; 2 Numaralı Ek Protokole taraf olan devlet sayısı ise 50'dir.⁵⁹ 4 Numaralı Montreal Protokol ise 14 Haziran 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu protokole taraf olan devlet sayısı 57'dir.⁶⁰ 4 Numaralı Montreal Protokol'üne taraf olan devletlerden biri de Türkiye'dir. Onay belgelerini 14 Haziran 1998

⁵² “Additional Protocol No. 2 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” ICAO Doc.9146.

⁵³ “Montreal Protocol No. 4 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” ICAO Doc.9148.

⁵⁴ “Additional Protocol No. 3 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 Protocols done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971” ICAO Doc.9147.

⁵⁵ **Kırman**, s.16; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.14, dn.19; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.153; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.10-Introduction/Commentary, parag. 12; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.380.

⁵⁶ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.14, dn.19; **Dempsey/Milde**, s.27; /Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott, s.10-Introduction/Commentary, parag. 12.

⁵⁷ **Dempsey/Milde**, s.28; **Kırman**, s.16; **Ülgen**, s.14, dn.19; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.153; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.10-Introduction/Commentary, parag. 12; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.380.

⁵⁸ 3 Numaralı Ek Protokol, yalnızca 7 devlet tarafından onaylanmıştır. Onaylayan devletlerin listesi için bkz. <<http://www.icao.int/icao/en/leb/ap3.pdf>> (Son erişim tarihi: 07 Haziran 2010).

⁵⁹ 1 Numaralı Ek Protokol'e taraf olan devletlerin güncellenmiş listesi için bkz. <<http://www.icao.int/icao/en/leb/ap1.pdf>> (Son erişim tarihi: 07 Haziran 2010). 2 Numaralı Ek Protokol'e taraf olan devletlerin güncellenmiş listesi için bkz. <<http://www.icao.int/icao/en/leb/ap2.pdf>> (Son erişim tarihi: 07 Haziran 2010).

⁶⁰ 4 Numaralı Montreal Protokolü'ne taraf olan devletlerin güncellenmiş listesi için bkz. <<http://www.icao.int/icao/en/leb/mp4.pdf>> (Son erişim tarihi: 07 Haziran 2010).

tarihinde depoziter devlet olan Polonya'ya gönderen Türkiye bakımından 4 Numaralı Montreal Protokolü 14 Eylül 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1975 tarihli Montreal Protokollerinin yürürlüğe girmesinden sonra onay durumları ve tarafları birbirinden farklı olduğu için 5 ayrı Varşova Konvansiyonu uygulama alanı bulmuştur. Bunlar aşağıdaki gibidir:

1. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu
2. 1955'te Lahey Protokolü ile değiştirilen 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu
3. 1975'te 1 Numaralı Ek Protokol ile değiştirilen 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu
4. 1975'te 2 Numaralı Ek Protokol ile değiştirilen 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu
5. 1975'te 4 Numaralı Montreal Protokolü ile değiştirilen 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu

1.1.3. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu⁶¹

1.1.3.1. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu Öncesinde Yaşanan Gelişmeler

1975 yılında Montreal'de gerçekleştirilen diplomatik konferanstan sonra Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun modernizasyonu kapsamında ICAO tarafından önemli bir çalışma yapılmamıştır. Bu noktada 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nün ve 3 Numaralı Montreal Ek Protokolün yeteri kadar onay toplayamaması ve uluslararası toplumun Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun modernizasyonu konusunda ilgisiz kalması etkilidir.⁶² 1975 yılında Montreal'de gerçekleştirilen diplomatik konferanstan sonra ICAO, uzun bir süre özellikle Varşova/Lahey Konvansiyonu'na taraf olmayan devletlere tek bir protokolü onaylayarak, yapılan en son değişikliklerle konvansiyona katılma imkânı tanıyan 3 Numaralı Ek Protokolün onaylanması için çaba göstermiş ve bu doğrultuda ilke kararları alınmıştır.⁶³

⁶¹ "Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 28 May 1999" ICAO Doc.9740.

⁶² **Dempsey/Milde**, s.36.

⁶³ 1975 tarihli 3 Numaralı Ek Protokol ile 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile tadil edilen 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda değişiklik yapılması öngörülmüştür. Ayrıca 3 Numaralı Ek Protokolün IX. maddesinde de Varşova/Lahey Konvansiyonu'na taraf olmayan bir devletin bu protokolü onaylaması halinde 1955 tarihinde Lahey Protokolü, 1971 tarihinde Guatemala City Protokolü ve 1975 tarihinde 3 Numaralı Ek Protokol ile değiştirilen 1929

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun modernizasyonu bakımından oldukça durgun geçen neredeyse çeyrek asırlık bu dönem içerisinde bazı bölgesel düzenlemeler ortaya çıkmıştır.

1975 tarihli Montreal Protokollerinden sonra ortaya çıkan bölgesel düzenlemelere ilk örnek olarak Avrupa'da Malta Grubu⁶⁴ olarak anılan devletlerin havayolu taşıma şirketlerinin 01 Temmuz 1976 tarihinde Malta Anlaşması'nı imzaları gösterilebilir. Bu anlaşma ile Avrupalı ve Japon havayolu taşıma şirketleri yolcu başına sorumluluk sınırını önce 58.000\$'a daha sonra ise 100.000\$'a yükselttiler.⁶⁵ Daha sonra Japon havayolu taşıma şirketleri, 20 Kasım 1992 tarihinde aldıkları bir karar ile uluslararası taşımalar bakımından yolcunun ölmesi veya yaralanması halinde meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından sebep sorumluluğu ilkesini benimsediler.⁶⁶ Buna göre 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından herhangi bir nedenle taşıyıcının sorumluluğunun kısmen dahi kaldırılması veya bertaraf edilmesi söz konusu değildir; taşıyıcı mücbir sebepler dolayısıyla meydana gelen zararlardan dahi sorumludur.⁶⁷ Buna karşılık zararın 100.000 ÖÇH'yi aşması halinde ise 100.000 ÖÇH'yi aşan kısım bakımından kusur sorumluluğu ilkesi benimsenmiştir. Ancak bu noktada ispat hukuku bakımından özellikli bir durum söz konusudur. Taşıyıcı aleyhine kusur karinesi getirilerek taşıyıcının zararın meydana gelmesinde, kendisinin veya adamlarının herhangi bir kusuru bulunmadığını ya da zararın üçüncü bir kişinin kusuru sonucunda meydana geldiğini ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabileceği öngörülmüştür.⁶⁸ 1992 yılında yapılan bu düzenleme, uluslararası hava taşımalarında yolcunun ölmesi veya yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğu bakımından “two-tier” prensibinin ortaya çıkışı olarak kabul edilmektedir.⁶⁹

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 1975 tarihli Montreal Protokolleri ile son derece karmaşık ve içinden çıkılmaz bir hal alması sonucunda Avrupa Birliği, en azından birlik üyeleri arasında sivil havacılık alanında yeknesak bir sorumluluk rejiminin benimsenebilmesi

tarihli Varşova Konvansiyonu'na taraf olacağı hüküm altına alınmıştır. Bkz. **Sözer**, Consolidation of the Warsaw/Hague System, s.225.

⁶⁴ Bu grup içerisinde Almanya, Avusturya, Belçika, Fransa, Hollanda, İngiltere, İrlanda, İskandinav Ülkeleri, İsviçre, Yunanistan ve Japonya yer almaktadır. Bkz. **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.161, dn.48.

⁶⁵ **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.161; **Dempsey/Milde**, s.31.

⁶⁶ **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.161. Bu hareket, “Japanese Initiative” olarak da bilinmektedir. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.32.

⁶⁷ Bu bağlamda 100.000 SDR'ye kadar olan zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği, Anglo-Amerikan Hukuk Sistemi'nde kusursuz sorumluluğun (strict liability) bir türü olan mutlak sorumluluk (absolute liability) olarak belirtilmektedir. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.32.

⁶⁸ Bu sorumluluk türü, Anglo-Amerikan Hukuk Sistemi'nde “fault based liability with a reversed burden of proof” terimi ile ifade edilmektedir. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.32.

⁶⁹ “... the liability regime pioneered by the Japanese Initiative...” **Dempsey/Milde**, s.41; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.162;

için 1989 yılında çalışmalara başlamıştır.⁷⁰ Yürütülen bu çalışmalar sonucunda, 2027/97 sayılı tüzük hazırlanmıştır.⁷¹ Taşıyıcının sorumluluğu bakımından bu tüzük ile Japanese Initiative olarak bilinen düzenlemeye paralel hükümler içermektedir. Bu tüzükte, yolcunun ölmesi veya yaralanması halinde olarak meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun sebep sorumluluğu olduğu kabul edilmiştir. Ancak müterafik kusurun varlığı halinde, taşıyıcının sorumluluğu kısmen veya tamamen ortadan kalkabileceği öngörülmüştür. Aynı şekilde zararın 100.000 ÖÇH'yi aşması halinde de 100.000 ÖÇH'yi aşan kısım bakımından kusur sorumluluğu esas alındı. AB'nin 2027/97 sayılı tüzüğünde de “two-tier” prensibi uygulama alanı bulmuştur.⁷²

Avrupa'da ve Uzak doğu'da yaşanan bu gelişmelerin yanı sıra IATA⁷³ da ABD Ulaştırma Bakanlığı'na başvurarak uluslararası hava taşımaları bakımından taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin çalışmalar yapmak üzere yetki talep etmiştir.⁷⁴ Bu talebi üzerine yetkilendirilen IATA'nın yaptığı çalışmalar neticesinde 1995 Kuala Lumpur Intercarrier Agreement kabul edilmiştir.⁷⁵ 1995 tarihli IIA ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun temelini teşkil eden miktar ile sınırlı sorumluluk ilkesi bertaraf edilmiştir.⁷⁶ Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, 1995 tarihli IIA ile getirilen hükümler, havayolu şirketleri arasında sağlanan mutabakat

⁷⁰ **Dempsey/Milde**, s.35.

⁷¹ Council Regulation (EC) 2027/97 on Air Carrier Liability, OJL 285, 17.10.1997. Bu tüzük bütün AB üyesi devletler bakımından doğrudan uygulanma kabiliyetine sahiptir. Detaylı bilgi için bkz. **Dempsey**, s.142–143; **Dempsey/Milde**, s.36.

⁷² **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.162.

⁷³ IATA, sivil havacılık alanında faaliyet gösteren uluslararası bir kuruluştur. IATA, Avrupa'da bulunan ve uluslararası bir öneme sahip havayolu şirketleri tarafından bir işletme birliği oluşturmak amacıyla 28 Ağustos 1929 tarihinde Air Traffic Association adı altında kurulan örgütün devamıdır. Air Traffic Association'ın faaliyetleri II. Dünya Savaşı nedeniyle kesilmiştir. II. Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonra IATA adı altında 19 Nisan 1945 tarihinde Avrupa ve ABD havayolu şirketlerinin katılımıyla yeniden oluşturulmuştur. Kuruluşunda sadece 31 ülkeden 57 üyesi bulunan IATA'nın üye sayısı 140 ülkeden 270'e ulaşmıştır. IATA, daha güvenilir ve daha ekonomik bir hava taşımacılığı için faaliyet göstermekte, üyeleri arasında iletişim ve koordinasyonu sağlamakta ve sivil havacılık alanında uluslararası işbirliği için çaba göstermektedir. Bkz. **Çağa**, Hava Hukuku, s.22; **Göknil**, s.18; **Mankiewicz**, s.21; **Shawcross/Beaumont**, s.II/232 vd; **Kırman**, s.19.

⁷⁴ IATA'nın yetki talebi, ABD'de mevcut anti-trust hükümleri çerçevesinde gerçekleşmiştir. Bkz. **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.162, dn.53; “... U.S. Department of Transportation gave the IATA antitrust immunity to discuss modernization of the liability regime in international aviation.” **Dempsey/Milde**, s.33.

⁷⁵ “1995 Kuala Lumpur Intercarrier Agreement”, taşıyıcının sorumluluğu bakımından çerçeve bir çalışma, bir şemsiye anlaşma olarak kabul edilmektedir. Daha sonra IATA tarafından 1996 yılında “Agreement on Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement” (MIA) ve “The Agreement Implementing the IATA Intercarrier Agreement to be Included in the Conditions of Carriage and Tariffs” (IPA) hazırlandı. Bkz. **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.16-Introduction/Commentary, parag. 25.

⁷⁶ Sorumluluk sınırlarının artırılması ancak Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 22.maddesinin 1.fıkrası kapsamında ele alınabilir. Bu hüküm uyarınca yolcu ile taşıyıcı arasında yapılacak bir anlaşma ile sorumluluk sınırlarının yükseltilmesi mümkündür. Bkz. **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.164; **Dempsey/Milde**, s.33; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.15-Introduction/Commentary, parag. 23.

sonucu ortaya çıkmış ve yürürlüğe girmiştir. Bu nedenle 1995 tarihli IIA'nın uluslararası bir sözleşme olarak kabul edilmesi söz konusu değildir.⁷⁷ IATA'ya üye olan havayolu şirketlerinin bu düzenleme ile getirilen hükümleri, taşıma sözleşmelerine koyduklarını, bu yolla bu hükümlerin uygulama bulduklarını ve bu hükümlerin sözleşmesel nitelik taşıdıklarını göz önüne aldığımızda; bu hükümlerin ancak genel işlem şartı olarak değerlendirilmesi mümkündür.⁷⁸

1.1.3.2. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun Hazırlanması

Yukarıda da ifade edildiği üzere 1975 Montreal Konferansı'nın ardından ICAO tarafından Varşova /Lahey Konvansiyonu'nun modernizasyonu bakımından kayda değer bir çalışma yürütülmemiştir. Ancak bu süre içerisinde Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun yetersiz kaldığı alanlar yukarıda da belirtildiği üzere bölgesel düzenlemeler ile giderilmeye çalışılmıştır. Son olarak, IATA tarafından yapılan çalışmalar, ICAO'yu Varşova/Lahey Sistemi'ni yeniden gözden geçirmeye sevk etmiştir. Bu aşamada çalışmalar, Varşova/Lahey Sistemi'nin modernizasyonu için özel bir çalışma grubu oluşturulmuştur.⁷⁹ Bu grup tarafından, ICAO Konseyi'ne uluslararası havayolu taşımalarında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin yeni bir sözleşme hazırlanması teklif edilmiştir. Bu teklif üzerine ICAO Hukuk Bürosu tarafından çalışma grubunun da katkılarıyla bir sözleşme tasarısı hazırlanmıştır. Nihai metnin 10–28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de düzenlenecek olan diplomatik konferansta sunulmasına karar verilmiştir. Hazırlanan “Havayoluyla Yapılan Uluslararası Taşımalar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme”⁸⁰ başlıklı bu yeni sözleşme 28 Mayıs 1999'da konferansa katılan 52 devlet tarafından imzalandı ve devletlerin onayına sunulmak üzere kabul edilmiştir.

⁷⁷ Uluslararası sözleşmelerin yapılması, yürürlüğe girmesi, değiştirilmesi veya yürürlükten kaldırılması devletler genel hukuku ilkelerine ve uluslararası sözleşmelere taraf olmak isteyen devletlerin anayasa hukuklarına bağlıdır. Bu konu 27 Ocak 1980 tarihinde yürürlüğe girmiş olan 1969 Viyana Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Bkz. 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties.

⁷⁸ IATA tarafından gerçekleştirilen ve emredici hükümlere aykırı olmamak şartıyla uygulanabilen bu hükümler, konvansiyon ve ulusal hukuk hükümlerinin boşluklarını doldurucu ve yardımcı bir kaynak olma özelliğine sahiptir. **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.28; **Kırman**, s.21; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.164–165.

⁷⁹ “Special Group on the Modernization of the Warsaw System”. Bu çalışma grubunun ve bu grup tarafından hazırlanan tasarının meşruiyeti tartışmalıdır. ICAO'nun çalışma organizasyonu ve tasarıların yapılma usulü ICAO Assembly Resolution (A7–6,A31–15) tarafından belirlendiği gibidir. Ancak bu çalışma grubunun teşkili ve bu grup tarafından hazırlanan tasarı ICAO Assembly Resolution tarafından belirlenen usule aykırıdır. Detaylı bilgi için bkz. **Dempsey/Milde**, s.37–40.

⁸⁰ “Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Signed at Montreal on 28 May 1999”ICAO Doc.9740.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu, Varşova/Lahey Sistemi'nin modernizasyonu çalışmalarının son aşaması olarak kabul edilebilir. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, Montreal Konvansiyonu, Varşova/Lahey Konvansiyonu'nu tadil eden bir protokol niteliğinde değil; uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen müstakil bir uluslararası sözleşmedir.⁸¹ Her ne kadar Montreal Konvansiyonu ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun yürürlükten kaldırılması amaçlanmış olsa da, Montreal Konvansiyonu'nda Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun sistematiğinin ve temel unsurlarının korunduğu gözlemlenmektedir.⁸² Öte yandan, modernizasyon çalışmaları esnasında hazırlanan bazı düzenlemelerin Montreal Konvansiyonu'nun bünyesine kazandırıldığı görülmektedir. Örneğin 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu hükümleri, Montreal Konvansiyonu'nun bir parçası haline getirilerek, bu hükümler sözleşmenin “Anlaşmalı Taşıyıcıdan Farklı Bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Havayoluyla Taşıma” başlıklı V. Bölümüne konmuştur. Bununla birlikte Montreal Konvansiyonu, konsolidasyon çalışmalarının bir gereği olarak 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün ve Guatemala City Protokolü'nün ilerici ve yenilikçi anlayışını pekiştirmektedir.⁸³

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu ile öngörülen en önemli değişiklikler; yolcunun ölmesi veya yaralanması halinde meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun sebep sorumluluğu olduğunun kabul edilmesi; bu durumda ancak müterafik kusurun varlığı halinde taşıyıcının sorumluluğunun kısmen veya tamamen ortadan kalkması; zararın 100.000 ÖÇH'yi aşması halinde ise 100.000 ÖÇH'yi aşan kısım bakımından kusur sorumluluğu esasının kabul edilmesi; taşıyıcının sorumluluğu bakımından “two-tier” prensibinin benimsenmiş olması;⁸⁴ taşıma belgelerinin sadeleştirilmesi, formalitelerin kaldırılması; elektronik veri tabanı işletimlerinin kullanılmasına izin verilmesi⁸⁵ ve Varşova/Lahey Konvansiyonu'ndan farklı olarak sadece yolcunun ölümü veya yaralanması halinde açılacak tazminat davalarında beşinci bir mahkemeyi de yetkili mahkeme olarak kabul etmesidir.

⁸¹ “Among its parties the Convention shall replace the Warsaw System and prevail over it.” **Dempsey/Milde**, s.42.

⁸² **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.167; **Dempsey/Milde**, s.41; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.17-Introduction/Commentary, parag. 29

⁸³ **Dempsey/Milde**, s.41; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.167.

⁸⁴ Yukarıda da ifade edildiği üzere “two-tier” prensibi öncelikle “Japanese Initiative” olarak anılan gelişmede, daha sonra ise 2027/97 sayılı AB Tüzüğü'nde ve 1995 tarihli IIA'da uygulama alanı buldu.

⁸⁵ Bu yöndeki hükümlere ilk defa 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nde rastlanmaktadır. Yeteri kadar onay toplayamadığı için yürürlüğe giremeyen Guatemala City protokolünde öngörülen bu değişikliklerin uygulanması artık kaçınılmazdır. Aynı görüşte **Dempsey/Milde**, s.41–42.

04 Kasım 2003'te yürürlüğe giren 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na taraf olan devletlerin sayısı 101'dir.⁸⁶ 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na taraf olan devletlerden biri de Türkiye'dir. Türkiye bakımından Montreal Konvansiyonu, 25 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁸⁷

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi ile bu sözleşmeyi onaylayan devletler arasında Varşova Konvansiyonu, tadil ve ek protokollerinin uygulanma kabiliyeti sona ermiştir. Buna rağmen terim olarak Varşova/Lahey Sistemi ifadesinin kullanılmasına devam edilmektedir. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi ile yeni bir terminoloji oluşturulması gerekmektedir.⁸⁸ Çünkü Montreal Konvansiyonu'nu onaylayan devletler arasında uygulanan tek uluslararası sözleşme artık Montreal Konvansiyonu'dur. Öte yandan Montreal Konvansiyonu'nu onaylamayan devletler arasında Varşova Konvansiyonu, tadil ve ek protokolleri uygulama alanı bulmaya devam eder. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, Varşova Konvansiyonu, tadil ve ek protokollerinin onay durumları ve tarafları birbirinden farklıdır. Bu nedenle somut olay bakımından hangi belgenin ve değişiklik hükümlerinin uygulanacağı ayrı ayrı tespit edilmelidir.⁸⁹

1.1.4. Ulusal Hukuk

1.1.4.1. Genel Olarak

Uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen temel sözleşmelerin -1929 tarihli Varşova ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun- orijinal başlıkları, "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme"dir. Bu başlıktan da anlaşılacağı üzere, hem Varşova hem de Montreal Konvansiyonu, hava taşımalarına ilişkin bütün konuları düzenlememektedir. Her iki uluslararası düzenleme de yalnızca belli konular bakımından bir standart getirmeye çalışmıştır. Bununla birlikte bu düzenlemeler, bazı konularda sessiz kalmayı, bazı konularda

⁸⁶ 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin güncellenmiş listesine ICAO'nun internet sitesinden erişilebilir. <<http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>> (Son erişim tarihi: 02 Mart 2010).

⁸⁷ 28 Mayıs 1999'da Türkiye tarafından imzalanan 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi, 02.04.2009 tarih ve 5866 sayılı "Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" ile onaylanmıştır. Onay belgeleri, depoziter ICAO'ya 25.01.2011 tarihinde tevdi edilmiştir. Onay belgelerinin tevdiini takip eden 60.günde-25.01.2011 tarihinde Türkiye bakımından Montreal Konvansiyonu, yürürlüğe girdi.

⁸⁸ **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.144.

⁸⁹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.14, dn.19; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.168;

ise hükümlerde boşluk bırakmayı tercih etmiştir.⁹⁰ Bu gibi durumlarda Varşova/Lahey Sistemi veya Montreal Konvansiyonu yanında geçerli olan ulusal hukukun uygulanması söz konusu olur.⁹¹ Varşova/Lahey Sistemi veya Montreal Konvansiyonu yanında geçerli olan ulusal hukukun tespiti bakımından çeşitli ayrımlara gitmek mümkündür.

1.1.4.2. Mahkemenin Kendi Hukuku (Lex Fori)

Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu, bazı durumlarda uygulanacak ulusal hukuku doğrudan kendileri belirlemişler ve uyuşmazlığın görüldüğü mahkemenin hukukuna (*Lex Fori*) atıf yapmışlardır.

Varşova/Lahey Sistemi kapsamında aşağıdaki hallerde uyuşmazlığın görüldüğü mahkemenin hukuku uygulanır:⁹²

1. Zararın doğumunda veya zararın artmasında zarar göreninin müterafik kusurunun bulunduğu hallerde, taşıyıcının sorumluluğunun kısmen veya tamamen kaldırılması hususunda (md.21)
2. Zararın irat olarak ödenip ödenemeyeceğinin tespitinde (md.22/1)
3. Davacının yaptığı mahkeme masraflarının ya da dava ile ilgili olarak yaptığı diğer masrafların kısmen veya tamamen taşıyıcıya yükletilmesi hususunda (1955 Lahey Protokolü ile değişik md.22/4)
4. Zararın taşıyıcının kasıtlı bir davranışından meydana gelip gelmediğinin tespitinde (md.25)
5. Usul hukukuna ilişkin sorunların çözümünde (md.28)
6. Zamanaşımı süresinin hesaplanmasında (md.29/2)

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu kapsamında aşağıdaki hallerde uyuşmazlığın görüldüğü mahkemenin hukuku uygulanır:

⁹⁰ **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.18-Introduction/Commentary, parag.37; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.24; **Kırman**, s.17.

⁹¹ Öte yandan Varşova/Lahey Sistemi veya Montreal Sözleşmesi'nin uygulama alanı bulduğu durumlar bakımından ulusal hukukun kesinlikle uygulanamayacağı yönünde bir görüş de mevcuttur. Ancak bu görüşü savunanlar azınlıktadır. *Balkan Bulgarian Airlines v. Tammaro-Tribunale di Milano, Dritto Marittimo* 1978; *Velasquez v. Avianca-23 Avi* 17, 153, US District Court. Bkz. **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/ Dettling-Ott**, s.18 -Introduction/Commentary, dn.98.

⁹² **Mankiewicz**, s.15; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.24; **Sözer**, s.812-813; **Kırman**, s.17; **Deniz Kaner**, Hava Hukuku, s.54.

1. Davacının yaptığı mahkeme masraflarının ya da dava ile ilgili olarak yaptığı diğer masrafların kısmen veya tamamen taşıyıcıya yükletilmesi hususunda (md.22/6)
2. Usul hukukuna ilişkin sorunların çözümünde (md. 33/4)
3. Zamanaşımı süresinin hesaplanmasında (md.35/2)
4. Fiili taşıyıcının ve akdi taşıyıcının müteselsilen sorumlu olduğu hallerden bu taşıyıcılardan sadece biri aleyhine açılan davalarda, davanın diğer taşıyıcıya ihbarı ve diğer taşıyıcının davaya katılması usulünün tespitinde (md.45)

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu kapsamında uyuşmazlığın görüldüğü mahkemenin kendi hukukuna yapılan atıfları bertaraf etmeye yönelik anlaşmalar geçersiz olarak kabul edilmektedir. Taraflar arasında mahkemenin kendi hukukuna yapılan atıfları bertaraf etmeye yönelik bir anlaşma, taşıyıcının sorumluluğunu kısmen veya tamamen kaldıran anlaşmaları geçersiz kılan 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 23/1 ve Montreal Konvansiyonu'nun 26.maddeleri kapsamında ele alınmaktadır. Bu durumda taşıyıcı ile yolcu/gönderen arasında kurulan sözleşmede böyle bir hüküm bulunması halinde yalnızca o hüküm geçersiz sayılacaktır; taraflar arasında kurulan sözleşmenin geri kalanı geçerli olmaya devam edecektir.⁹³ Öte yandan 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 28/1 ve Montreal Konvansiyonu'nun 33/1 maddelerinde zararın tazmini için açılacak davalar bakımından yetkili mahkemeler sayılmakta ve davacının sayılan bu mahkemelerden istediğini tercih edebileceği ifade edilmektedir. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, davacı sayısının birden fazla olduğu ve davaların farklı devlet mahkemelerinde açıldığı hallerde, birden fazla *Lex Fori*'nin söz konusu olacağı ve bu hususun da karışıklığa yol açacağı kesindir. Ayrıca yetkili mahkemenin tespitinin davacının tercihinin bırakılmasıyla davacı, *Lex Fori*'yi belirleme bakımından yetkili hale gelmektedir.⁹⁴ Bu durumda davacı, hukuk kuralları en çok lehine olan devlet mahkemesinde davasını açacaktır. Bu nedenle yukarıda belirtilen hükümler, *Forum Shopping*'e neden olacağı için eleştirilmektedir.⁹⁵

1.1.4.3. Sözleşme ile Belirlenen Hukuk

Varşova/Lahey Sistemi'nde ve Montreal Konvansiyonu'nda hangi ulusal hukukun uygulanacağına ilişkin yukarıda belirtilen atıflardan başka bir düzenleme yoktur. Öte yandan yapılan atıflar bakımından sınırlı sayı ilkesinin benimsenmiş olduğu kabul edilmektedir. Bu

⁹³ Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.25; Kırman, s.18.

⁹⁴ Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.25; Kırman, s.18.

⁹⁵ Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.25; Kırman, s.18.

nedenle Varşova/Lahey Sistemi'nde ve Montreal Konvansiyonu'nda öngörülen haller dışında *Lex Fori*'nin uygulanması söz konusu değildir.⁹⁶ Varşova/Lahey Sistemi'nde veya Montreal Konvansiyonu'nda düzenlenmeyen veya eksik bırakılan bir konu söz konusu olduğunda ve *Lex Fori*'ye de atıf yapılmaması halinde taraflar arasında kurulan sözleşmede uygulanacak hukukun tespit edilip edilmediğine bakılmalıdır. Bilindiği üzere irade serbestisi uyarınca tarafların uygulanacak hukuku tespit etmeleri mümkündür. Kaldı ki MÖHUK md.24/1'de sözleşmeden doğan borç ilişkilerinin tarafların seçmiş olduğu hukuka tabi olduğu ifade edilmektedir. Ancak tarafların seçmiş olduğu hukukun uygulanacak hukuk olarak kabul edilebilmesi için, Türk kamu düzenine aykırı olmaması gerekir. (MÖHUK md.5)

1.1.4.4. Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kurallarına Göre Uygulanacak Hukuk

Varşova/Lahey Sistemi'nin veya Montreal Konvansiyonu'nun ulusal hukuka atıf yapmadığı ve taraflar arasında uygulanacak hukuk bakımından herhangi bir anlaşmanın olmadığı hallerde uyuşmazlığa uygulanacak hukuk, Milletlerarası Özel Hukuk bağlama kurallarına göre tespit edilir.

Bu konuda Türk Hukuku'nda yabancılık unsuru taşıyan taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk bakımından ayrıca ve açıkça bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu durumda uluslararası hava taşıma sözleşmeleri bakımından da sözleşmelere ilişkin genel bağlama kuralı uygulanacaktır. MÖHUK md.24/2'ye göre, taraflar arasında bir anlaşma olmaması halinde borcun ifa yeri hukuku, borcun ifa yerinin birden fazla olması halinde borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edimin ifa yeri hukuku uygulanır. Hava taşıma sözleşmesinde karakteristik edimin taşıma, yani bir yerden bir yere götürme olgusu olduğu göz önüne alındığında, ifa yerinin yük taşımalarında yükün teslim yeri, yolcu taşımalarında ise varma yeri hukuku olduğunun kabulü gerekir.⁹⁷ Bu hüküm gereğince tespit edilen yabancı hukukun

⁹⁶ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.25; **Kırman**, s.18.

⁹⁷ Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki bu bağlama kuralı taraflar ile hiçbir ilgisi olmayan bir hukukun uygulanmasına neden olabilir. Örneğin iki Türk vatandaşı arasında ve Türkiye'den Fransa'ya gerçekleştirilen bir taşımada, varma yeri Fransa olduğu için taraflar ile hiçbir ilgisi olmayan Fransız Hukuku'nun uygulanması gündeme gelecektir. Bu bağlama kuralında da hareketle uluslararası taşıma sözleşmelerinin uluslararası niteliğinin belirlenmesinde coğrafi unsurun öne çıktığı söylenebilir. Oysaki uluslararası taşıma sözleşmelerinin; sözleşmenin kurulduğu yer, tarafların milliyetleri, uyuşmazlık konusu olayın gerçekleştiği yer, taşıma sırasında takip edilen güzergâh, taşıma işinin başladığı veya taşıma işinin sona erdiği yer gibi birçok yönden farklı hukuk sistemleriyle ilişki içerisinde olabileceği unutulmamalıdır. Bu nedenle uluslararası niteliğin belirlenmesinde uluslararası ticaret ile olan ilişkisi de dikkate alınmalıdır. Kaldı ki uluslararası taşımaları düzenleyen konvansiyonlara bu anlayışın yansıtıldığını görmek mümkündür. Örneğin zincirleme taşımalarda veya taşıma işinin akit taşıyıcı dışında başka bir taşıyıcı (fili taşıyıcı) tarafından icra edilmesi halinde, uluslararası bir taşımının bir

kanunlar ihtilafı kurallarının, uygulanacak yetkili yabancı hukuk olarak bir başka yabancı hukuku göstermesi halinde, bu hukukun maddi hukuk kuralları uygulanacaktır (MÖHUK md.2/3). Öte yandan, varma yeri hukukunun yetkili yabancı hukuk olarak uygulanabilmesi için, Türk kamu düzenine aykırı olmaması gerekir (MÖHUK md.5).

1.2. Uygulanma Şartları

1.2.1. Genel Olarak

Uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümler yukarıda ifade edildiği gibidir. Bu düzenlemelerin uygulanabilmesi için bazı şartların gerçekleşmesi gerekir. Yukarıda da ifade edildiği üzere uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu ele alan Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu olmak üzere iki temel uluslararası düzenleme söz konusudur. Her ne kadar 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu ile Varşova/Lahey Sistemi'nin yürürlükten kaldırılması amaçlanmış olsa da, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayan ancak Varşova/Lahey Sistemi'ne taraf olan devletler bakımından, bu sistem yürürlükte kalmaya devam etmektedir. Bu nedenle bu bölümde hem Varşova/Lahey Sistemi'nin hem de Montreal Konvansiyonu'nun uygulanma şartları ele alınmıştır.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 1.maddelerinde uluslararası bu metinlerin uygulama alanları düzenlenmekte ve ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da yük taşımacılığında konvansiyon hükümlerinin uygulanacağı ifade edilmektedir. 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunun uygulama alanına ilişkin 1. maddesi, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda aynen muhafaza edilmiştir.⁹⁸ Bu nedenle, aşağıda yapılan açıklamalar hem Varşova/Lahey Sistemi hem de 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu için geçerlidir.

devletin sınırları içinde kalan kısmı ifasında dahi bu taşıma uluslararası tek bir taşıma olarak kabul edilir. Konu ile ilgili detaylı bilgi için bkz. **Gençtürk**, MÖHUK/Taşıma Sözleşmesi, s.637 vd.

Öte yandan yabancılık unsuru taşıyan sözleşmeler bakımından farklı hukuk sistemlerinde farklı bağlanma noktaları -Lex Loci Delicti Commissi, Common Nationality, Law of the Flag- söz konusudur. Konu ile ilgili detaylı bilgi için bkz. **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.24-25-Introduction/Commentary, parag.46-51.

⁹⁸ **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.3-Chapter I-General Provisions, parag.1; **Dempsey/Milde**, s.66.

1.2.2. Taraflar Arasında Bir Taşıma Sözleşmesi Bulunmalıdır

Havayoluyla yapılan taşımalara, Varşova/Lahey Sistemi'nin veya Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için ilk şart, taraflar (taşıyıcı ile yolcu veya taşıyıcı ile gönderen) bir taşıma sözleşmesinin bulunmasıdır.⁹⁹ Varşova ve Montreal Konvansiyonları'nda doğrudan böyle bir şart öngörülmemiştir. Ancak her iki konvansiyonun 1.maddesinin 2.fıkrasında "...taraflar arasındaki anlaşmaya göre..."¹⁰⁰ demek suretiyle, taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin bulunması gerektiğine işaret edilmiştir. Bununla birlikte her iki konvansiyonun 1.maddesinin 3.fıkrasında da taşıma sözleşmesi ifadesine yer verilmiştir. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, bir taşıma sözleşmesinin havayoluyla taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için, bu sözleşmede taşıyıcı tarafından yolcuya veya gönderene karşı kendisini veya yükünü bir yerden başka bir yere havayoluyla taşıma taahhüdünde bulunması gerekir. Havayoluyla taşıma taahhüdü içermeyen sözleşmeler, bu noktada çalışma konumuzun dışında kalır.¹⁰¹ Bu durumda Varşova/Lahey Sistemi'nin veya Montreal Konvansiyonu'nun her hava taşıması bakımından uygulanabilir olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.¹⁰² Buna göre havayoluyla taşıma taahhüdü olmaksızın hava aracına kaçak olarak binen kişiler ile taşıyıcı arasında çıkan uyuşmazlıklara Varşova/Lahey Sistemi'nin veya 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun uygulanması söz konusu değildir. Bununla birlikte havayolu işletmesi mürettebatının ve diğer personelinin hizmet gereği yaptıkları uçuşlar da Varşova/Lahey Sistemi'nin veya Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanına girmez.¹⁰³ Ancak mürettebatın ve diğer personelin hizmet dışı taşınmalarının konvansiyonların uygulama alanı kapsamında kaldığı kabul edilir.¹⁰⁴ Charter sözleşmeleri bakımından ise durum tartışmalıdır.¹⁰⁵

⁹⁹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.382; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.15; Giumulla/Schmid/Müller-Rostin/ Dettling-Ott, s.17–Chapter I-General Provisions, parag.29; **Kırman**, s.21; **Mankiewicz**, s.33; **McNair**, s.198; **Shawcross/Beaumont**, VII/93.

¹⁰⁰ "... to the agreement between the parties..." (VK md.1/2, MonK md.1/2).

¹⁰¹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.391.

¹⁰² **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.15.

¹⁰³ **Mankiewicz**, s.84; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.383; **Shawcross/Beaumont**, s.VII/107; **Kırman**, s.22.

¹⁰⁴ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.16.

¹⁰⁵ Charter sözleşmesinin tahsis yanında taşıma taahhüdünü içerip içermemesine göre bir ayırım yapılarak, taşıma taahhüdü içerdiği hallerde konvansiyonların uygulama alanına gireceği; taşıma taahhüdü içermediği hallerde ise uygulama alanı dışında kaldığı kabul edilmektedir. Bu bakımdan genel bir ifade ile her somut olayın özellikleri göz önünde tutularak bir sonuca ulaşılmaması gerekir. Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.31–32; **Ülgen**, Hava Taşımaları, s.627; Grönfors, s.26 vd; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.391–392; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.63,dn.89; **Özdemir**, **Turkey**, s.41 vd.

Taşıma sözleşmesinin geçerliliği herhangi bir şekil şartına bağlanmamıştır. Bu noktada şekil serbestisi ilkesi uygulama alanı bulur.¹⁰⁶ Taşıma sözleşmesi yazılı veya sözlü olarak kurulabilir. Bununla birlikte Varşova/Lahey Sistemi'nde ve Montreal Konvansiyonu'nda birtakım taşıma belgelerinin düzenlenmesi öngörülmektedir. Bu noktada belirtilmelidir ki, taşıma belgelerinin düzenlenmesi, taşıma sözleşmesinin geçerliliği bakımından bir geçerlilik şartı değildir. Taşıma belgelerinin düzenlenmesine ilişkin hükümlerin amacı, taşıma sözleşmesinin belgelendirilmesinden ibarettir. Kaldı ki taşıma belgelerinin düzenlenmemesinin veya taşıma belgelerinde öngörülen kayıtların eksik olmasının taraflar arasında kurulan sözleşmesinin geçerliliğine etki etmeyeceği, konvansiyon hükümlerinde de belirtilmektedir.¹⁰⁷

Taşıma sözleşmesi, taraflar arasında açık olarak kurulabileceği gibi zımni olarak da kurulabilir. Örneğin yolcunun bagajının kabul edilerek bagaj kuponunun düzenlenmesi gibi bir taşıma işleminin yerine getirilmesine yönelik bir irade açıklamasının varlığının tespiti halinde de taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin kurulduğu kabul edilir.¹⁰⁸

Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği hakkında farklı görüşler mevcuttur. Hakim görüşüne göre, taşıma sözleşmesi bir eser sözleşmesidir. Bu görüşün dayanak noktasını, taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile bir sonuç sağlama -yolcuyu ya da yükü bir yerden başka bir yere götürme- borcu altına girmesi oluşturur.¹⁰⁹ Eser sözleşmesi, taraflardan birinin bir eser meydana getirmeyi, diğer tarafın ise bunun karşılığında bir ücret ödemeyi üstlendiği bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır.¹¹⁰ Eser kavramı kapsamına nelerin gireceği hususu doktrinde ve uygulamada tartışmalıdır. Öncelikle objektif olarak tespiti mümkün olan belirli bir maddi veya maddi olmayan sonucun meydana getirilmesi, eser sözleşmesine konu olabilir. Bununla birlikte maddi olmayan bir sonuç ancak niteliği bakımından bir çalışma sonucu olarak taahhüt edilebilmeye elverişli olduğu takdirde bir eser sözleşmesinin konusunu oluşturabilir.¹¹¹ Eser sözleşmesinin bir diğer unsuru ise eser meydana getirme karşılığında bir ücret ödenmesidir. Eser sözleşmesinde, eser meydana getirme ile ücret ödeme taahhütleri bir

¹⁰⁶ **Kırman**, s.25.

¹⁰⁷ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.15–16; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.381–382; **Kırman**, s.24–25; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.63.

¹⁰⁸ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.383; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/ Dettling-Ott**, s.17–Chapter I-General Provisions, parag.29.

¹⁰⁹ **Arkan**, Kara Taşıma, s.29–30; **Tandoğan**, Özel Borç İlişkileri, C.II, s.379.

¹¹⁰ **Yavuz**, s.492.

¹¹¹ Bir öğretim, dava veya tedavide başarılı bir sonuca ulaşılması, niteliği itibariyle yükümlülük altına girenin gücü dışında kalan faktörlere bağlı olduğundan eser sözleşmesi niteliğinde değildir. Ancak ayakkabı veya saat tamiri, kalorifer tesisatı, kilitli kapının açılması, bir giyim eşyasının dikilmesi, yıkanması, ütülenmesi, eser sözleşmesinin konusu olabilir. Bkz. **Yavuz**, s.494–496.

mübadele ilişkisi içindedir. Bu görüşe göre, uluslararası hava taşıma sözleşmelerinde de karakteristik edim taşıma, yani yolcu veya yükü bir yerden belirlenen başka bir yere götürme olgusudur ve taşıyıcı bu sonucu sağlama borcu altına girer. Ayrıca havayoluyla yapılan taşımalara Varşova/Lahey Sistemi'nin veya Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için gerekli olan bir diğer şart, taşımanın ücret karşılığında yapılması olduğundan, bu görüşe göre hava taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesi olarak kabulü gerekir.¹¹²

Bir diğer görüş ise taşıma sözleşmesini, vekalet sözleşmesi olarak nitelendirmektedir. İsviçre Hukuku'nda eşya taşıma sözleşmeleri bakımından tamamlayıcı olarak vekalet hükümlerine yapılan atıf göz önünde bulundurularak, taşıma sözleşmesinin bir vekalet sözleşmesi olduğu ifade edilmektedir.¹¹³ Öte yandan ücret unsurunun bulunduğu taşımaların eser, ücret unsurunun bulunmadığı taşımaların ise vekalet sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerektiği de belirtilmektedir.¹¹⁴

Bizim de katıldığımız diğer bir görüşe göre ise taşıma sözleşmesi, diğer iş görme sözleşmelerinden farklı, bağımsız bir sözleşmedir. Taşıma sözleşmesi, TTK'de ayrıca düzenlenmiştir (TTK md.762 vd. ;YTTK md.850 vd.) . Bu nedenle taşıma sözleşmesinin diğer bir sözleşme içinde ele alınmasına gerek yoktur. Kaldı ki, tamamlayıcı olarak uygulanacak hükümler sorunu, sözleşmenin hukuki niteliğinin tespitinden farklı bir sorundur. Bu bakımdan yolcu ve yük taşımaya göre bir ayırım yapılarak yolcu taşımalarında vekalet, yük taşımalarında ise eser sözleşmesi hükümlerine başvurulabilir.¹¹⁵

1.2.3. Taşıma Uluslararası Nitelikte Olmalıdır

Varşova/Lahey Sistemi'nin ve Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için ilk ve en önemli şart, taraflar arasında bir hava taşıma sözleşmesinin bulunmasıdır. Ancak taraflar arasında bir hava taşıma sözleşmesinin bulunması Varşova/Lahey Sistemi'nin veya Montreal

¹¹² Aynı görüşte bkz. **Kırman**, s.24; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.22–Introduction/Commentary, parag.44, s.18-Chapter I-General Provisions, parag.30; **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.55.

¹¹³ İsviçre Hukuku bakımından bkz. **Tandoğan**, Özel Borç İlişkileri, C.II, s.379; **Arkan**, Kara Taşıma, s. 30; **Ülgen**, Sempozyum, s.9; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.45, dn.21.

¹¹⁴ Bu yöndeki bir uygulamaya Alman Hukukunda rastlanmaktadır. Bkz. **Ülgen**, Hava Taşımaları, s.618, dn.11.

¹¹⁵ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.46; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.22.

Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için yeterli değildir; bununla birlikte taraflar arasında kurulan sözleşmenin uluslararası taşıma taahhüdünü de içermesi gerekir.¹¹⁶

Varşova/Lahey Sistemi bakımından *uluslararası taşıma* kavramı, Varşova Konvansiyonu'nun 1.maddesinin 2.fıkrasında tanımlanmıştır. Bu hüküm uyarınca; “uluslararası taşıma terimi, taraflar arasındaki anlaşmaya göre hareket ve varma yeri, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun olmasın, iki yüksek sözleşen taraf ülkesinde bulunan veya yüksek sözleşen taraflardan biri olmasa bile, bir başka devletin ülkesinde olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa, bir tek yüksek sözleşen tarafın ülkesi içinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamına gelir.¹¹⁷ Başka bir devletin ülkesinde olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri bulunmaksızın bir tek yüksek sözleşen taraf ülkesi içindeki iki nokta arasında yapılan taşıma, bu sözleşmenin amacı bakımından uluslararası taşıma değildir.”

Öte yandan Montreal Konvansiyonu'nun 1.maddesinin 2.fıkrasında da *uluslararası taşıma* kavramı tanımlanmıştır. Bu hüküm uyarınca; “uluslararası taşıma ifadesi, taraflar arasındaki anlaşmaya bağlı olarak kalkış ve varma yerlerinin, nakliye ya da aktarmada duraklama olsun ya da olmasın, iki taraf devletin sınırları dâhilinde ya da taraf devlet olmasa dahi, şayet başka bir devletin sınırları dâhilinde durulacak anlaşmalı bir yer varsa anılan yerlerin tek bir taraf devletin sınırları dâhilinde bulunduğu herhangi bir taşımacılık faaliyeti anlamına gelmektedir.¹¹⁸ Başka bir devlette durulacak anlaşmalı bir yerin olmadığı tek bir taraf devletin sınırları dâhilindeki iki nokta arasında yapılan taşıma bu konvansiyonun amacına yönelik olarak uluslararası taşıma değildir.”

Yukarıda belirtilen hükümler bir arada değerlendirildiğinde, öncelikle Varşova/Lahey Sistemi tarafından benimsenen *uluslararası taşıma* tanımının muhafaza edildiği ve bu tanıma Montreal Konvansiyonu'nda da aynen yer verildiği görülür.¹¹⁹ Varşova/Lahey Sistemi ve

¹¹⁶ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.396; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.18; **Kırman**, s.40; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, 65; **Dempsey/Milde**, s.68-69; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.4-Chapter I-General Provisions, parag.4.

¹¹⁷ Manion v. American Airlines, Inc., 17 F. Supp. 2d. 1, D.D.C. 1997 (**McLauchlan/Herrera/Johnson**, s.31).

¹¹⁸ “Varşova Sözleşmesi'nin değişik 1/2.maddesine nazaran ‘uluslararası taşıma terimi taşımada bir kesilme veya aktarma olsun, olmasın iki sözleşen taraf ülkesinde bulunan herhangi bir taşıma anlamına gelir.’ Bu hükme göre; arada kesilme veya aktarma olması taşımanın ‘uluslararası’ niteliğini değiştirmez. Eş anlatımla Varşova Sözleşmesi'nin güttüğü amaç bakımından bir tek bölünmez taşıma sayılır. Hal böyle olunca olaydaki taşımanın bir uluslararası taşıma olduğunun ve bunun sonucu olarak da Varşova Sözleşmesi hükümlerinin bu taşımaya uygulanması gerektiğinin kabulü gerekir.” Yargıtay 11.HD. T.22.03.1985, E.1985/1624, K.1985/1626 (Kazancı Bilişim-İçtihat Bilgi Bankası).

¹¹⁹ Uluslararası taşıma kavramının tanımı bakımından Varşova/Lahey Sistemi ile Montreal Konvansiyonu arasındaki tek fark, tanımda yer alan ifadelerdir. Varşova/Lahey Sistemi'nde yer alan yanımda “yüksek

Montreal Konvansiyonu tarafından benimsenen bu tanıma göre uluslararası taşıma iki şekilde ortaya çıkar. Bunlardan biri, hareket yeri ile varma yeri iki taraf devlet ülkesinde bulunan taşımalardır. Diğeri ise hareket yeri ve varma yeri konvansiyona taraf olan tek bir devlet ülkesinde olmasına rağmen, konvansiyona taraf olan veya olmayan bir başka devlet ülkesinde kararlaştırılmış duraklama yeri olan taşımalardır.¹²⁰

Bu durumda, hareket yeri A devleti ülkesinde, varma yeri B devleti ülkesinde olan bir taşıma, her iki devletin de ilgili konvansiyona taraf olması koşuluyla uluslararası niteliktedir. Hareket yeri ve varma yeri A devleti ülkesinde olan bir taşıma, kural olarak uluslararası nitelikte değildir. Ancak taraflar arasında bu taşıma kapsamında başka bir devlet ülkesinde duraklama yapılacağı kararlaştırılmış ise bu taşıma da uluslararası nitelik kazanır. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki kararlaştırılmış duraklama yerinin mutlaka ilgili konvansiyona taraf devlet ülkesinde bulunmasına gerek yoktur. Kararlaştırılmış duraklama yerinin ilgili konvansiyona taraf olmayan bir devlet ülkesinde bulunması halinde dahi taşıma, uluslararası nitelikte olmaya devam eder.¹²¹

Yukarıda belirtilen tanım ve örnekler göz önüne alındığında, bir taşımanın uluslararası nitelik taşıyıp taşımadığının belirlenebilmesi için öncelikle hareket ve varma yerlerinin tespiti gerekir. Hareket yeri, taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile üstlendiği edimi yerine getirmek amacı ile ifa fiillerine ilk defa başladığı yerdir. Varma yeri ise taşıyıcının ediminin ifasını tamamlayacağı yerdir.¹²² Ancak bu noktada belirtmek gerekir ki, taşımanın uluslararası bir taşıma niteliğinde olup olmadığının belirlenmesinde önemli olan, fiilen takip edilen yol değil; taraflar arasında kurulan sözleşmenin hükümleridir. Taşıma sözleşmesi ile taşıyıcının taşıma taahhüdü yukarıda belirtilen nitelikleri taşıyor ise ilgili konvansiyon hükümleri uygulama alanı bulur. Uluslararası nitelikteki taşımalar bazen kesinti veya aktarmalar yapılmak suretiyle de ifa edilebilir. Bu durumda taşıyıcının taahhüdü ve taşımanın tamamı bir bütün olarak ele

sözleşen taraf” ifadesi kullanılırken, Montreal Konvansiyonu’nda yalnızca “taraf devlet” ifadesinin kullanımı tercih edilmiştir. Bunun dışında maddi anlamda herhangi bir değişiklik söz konusu değildir. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.68-69; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.4-Chapter I-General Provisions, parag.4.

¹²⁰ Bu durumda yolcunun milliyeti, ikametgahı, taşıyıcının milliyeti, ikametgahı, sözleşmenin kurulduğu yer, hava aracının hangi ülkede tescil edilmiş olduğu veya taşıdığı bayrak gibi unsurlar bir önem taşımaz. Yukarıda belirtilen tanıma uyan taşımalar, uluslararası taşıma olarak nitelendirilir ve ilgili konvansiyonun uygulama alanına girer. Bkz. **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.398.

¹²¹ Bkz. **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.400-401; **Dempsey/Milde**, s.69; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.65.

¹²² **Shawcross/Beaumont**, s.VII/380; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.398; **Kırman**, s.44.

alınmalıdır.¹²³ Aynı uçakta seyahat eden yolcuların bir kısmının taşıma sözleşmesi uluslararası nitelikte iken diğerleri bakımından taşıma sözleşmesi uluslararası nitelikte olmayabilir. Örneğin Antalya'dan Brüksel'e giden İstanbul aktarmalı bir uçakta varma yeri taşıma sözleşmesinde Brüksel olarak belirlenen yolcuların taşınması uluslararası niteliktedir. Ancak taşıma sözleşmesi ile varma yeri İstanbul olarak belirlenen yolcuların taşınması ise bir iç taşıma niteliğindedir. Bu durumda bir uyuşmazlık söz konusu olduğunda, her bir yolcu bakımından taşımanın uluslararası nitelikte olup olmadığının ayrı ayrı tespiti gerekir.¹²⁴

Taşımanın uluslararası niteliğinin tespitinde önemli olan ve açıklanması gereken bir diğer husus da kararlaştırılmış durak yeri¹²⁵ kavramıdır. Yukarıda da ifade edildiği üzere, hareket yeri ve varma yeri aynı taraf devlet ülkesinde bulunan taşımalar, kural olarak uluslararası nitelikte değildir. Ancak taraflar arasında bu taşıma kapsamında ilgili konvansiyona taraf olsun veya olmasına başka bir devlet ülkesinde duraklama yapılacağı kararlaştırılmış ise bu taşıma da uluslararası nitelik kazanır. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli husus, taraflar arasında kurulan taşıma sözleşmesinde durak yerinin kararlaştırılmış olmasıdır. Bu konuda açık bir irade beyanının da bulunma zorunluluğu olmayıp bu husus, taraflar arasında zımnen kararlaştırılmış olabilir. Örneğin taşımanın nasıl bir yol takip edilerek gerçekleştirileceği hakkında bilette yer alan bilgilere yolcunun itiraz etmemesi halinde, bilette gösterilen yerin kararlaştırılmış durak yeri olarak belirlendiği kabul edilir. Taşıyıcı tarafından ilan edilen tariflerde de durak yerleri gösterilebilir. Bu koşullar altında taşıma sözleşmesi yapan yolcunun da bu hususu kabul ettiği düşünülebilir.¹²⁶ Taşıma sözleşmesinde belirtilen duraklama yerlerinin değiştirilmesi veya belirlenen yerde duraklamaması taşıyıcıya bırakılmış olabilir. Bu gibi durumlarda, taşıyıcının kararlaştırılan duraklama yerini değiştirmesi veya hiç duraklamaması, taşımanın uluslararası niteliğini ortadan kaldırmaz.¹²⁷ Bununla birlikte taraflar arasında kurulan taşıma sözleşmesinde hiçbir duraklama yeri kararlaştırılmış

¹²³ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.397; **Kırman**, s.45, dn.167, 168; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.65.

Paris-Ankara şeklinde gerçekleştirilen ve İstanbul'da aktarma yapılan bir taşımada yerel mahkeme, kazanın meydana geldiği İstanbul-Ankara bölümünü dikkate alarak taşımanın ulusal nitelikte olduğuna ve bu nedenle konvansiyon hükümlerinin uygulanamayacağına karar vermiştir. Yerel mahkeme kararının temyizi üzerine Yargıtay tarafından bozma kararı verilmiştir. Yargıtay 11.HD. T.28.11.1984, E.1984/5161, K.1984/5886 (YKD Mart 1985, C.11, S.3, s.381 vd).

¹²⁴ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, 398; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s18-19; **Kırman**, s.40-41 **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.103.

¹²⁵ Agreed stopping place.

¹²⁶ **Shawcross/Beaumont**, s.VII/102; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.399; **Kırman**, s.48.

¹²⁷ **Shawcross/Beaumont**, s.VII/103; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.399; **Kırman**, s.48. Ancak yolcunun veya gönderenin menfaatine uygun olarak kararlaştırılmış bir duraklama yeri söz konusu ise veya taşıyıcının duraklama yerini değiştirmesi veya kararlaştırılan duraklama yerinde hiç duraklamaması taşıyıcının sözleşmeyi ihlal etmesi anlamına gelir. Bkz. Grein v. Imperial Airways Ltd, 1937, 1 KB. 50 (**Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.400, dn.42; **Kırman**, s.46, dn.184.)

olmamasına rağmen taşıyıcının herhangi bir nedenden dolayı yaptığı duraklamalar, taşımaya uluslararası nitelik kazandırmaz.¹²⁸

Gidiş-dönüş seyahatlerde¹²⁹ hareket yeri aynı zamanda varma yeridir. Gidiş-dönüş seyahatlerde gidiş varma yerinin taraf olmayan bir devlet ülkesinde bulunması halinde taşıma sözleşmesinin Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu bakımından uluslararası niteliğinin olup olmadığı tartışmalıdır. Bir görüşe göre, taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılmış bir duraklama yeri bulunmaması ve taşımanın taraf bir devlet ile taraf olmayan bir devlet arasında gerçekleşmesi sebebiyle, gidiş-dönüş seyahatlere ilgili konvansiyon hükümlerinin uygulanması söz konusu değildir. Hakim görüşe göre, gidiş-dönüş seyahatleri tek bir sefer; gidiş varma yeri de duraklama yeri kabul edilerek, gidiş-dönüş seyahatlerine ilgili konvansiyon hükümlerinin uygulanması mümkündür.¹³⁰

Değinilmesi gereken bir diğer husus, birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen ve birbirini takip eden hava taşımalarında uluslararası niteliğin tespitidir. Birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen ve birbirini takip eden taşımalara, mütevali (zincirleme/ardıl/müteakip) taşıma denmektedir. Mütevali taşımalarda, taşıma işi bölümlere ayrılır ve her bir bölüm havayoluyla farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilir. Mütevali taşımalar, tek bir hava taşıma sözleşmesine dayanılarak yapılabileceği gibi, birbirini izleyen seri hava taşıma sözleşmelerine dayanılarak da yapılabilir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, taraflar arasında kurulan hava taşıma sözleşmesinde birbirini takip eden ve farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen taşıma bölümlerinin *tek bir taşıma işi* olarak kararlaştırılmış olmasıdır.¹³¹ *Tek bir taşıma işi* ile ifade edilmek istenen farklı taşıyıcıların müstakil edimlerinin oluşturduğu bütündür. Başka bir deyişle taraflar arasında kararlaştırılan husus farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen edimlerin bir bütün teşkil ettiği ve edimlerin tek bir taşıma işinin

¹²⁸ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.399; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.20; **Kırman**, s.48.

¹²⁹ Round trip.

¹³⁰ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.20; **Kırman**, s.46; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.66; Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/ Dettling-Ott, s.5–Chapter I-General Provisions, parag.7.

Taraf A devleti ülkesi ile taraf olmayan B devleti ülkesi arasında taşıma yapmakta olan bir havayolu işletmesinin A devleti ülkesinde başlayan bir gidiş-dönüş seyahatinin, uluslararası nitelikte olduğu kabul edilir. Çünkü bu örnekte varma ve hareket yeri, konvansiyona taraf olan tek bir devlet ülkesinde (A devleti ülkesinde) olmakla beraber başka bir devlet ülkesinde (B devleti ülkesinde) bir duraklama yeri kararlaştırmıştır. Ancak B devleti ülkesinde başlayan bir gidiş-dönüş seyahatinin ilgili konvansiyonlar bakımından uluslararası nitelikte kabul edilmesi söz konusu değildir. Çünkü bu örnekte varma ve hareket yeri, konvansiyona taraf olmayan bir devlet ülkesindedir. Bu durumda takip ettiği yol A-B-A biçiminde olan ve dönüş seyahatini gerçekleştiren bir yolcu ile, takip ettiği yol B-A-B biçiminde olan ve gidiş seyahatini gerçekleştiren bir diğer yolcu aynı hava aracında bulunmalarına rağmen farklı hükümlere tabi olurlar. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.69.

¹³¹ Yargıtay 11.HD. T.15.10.1999, E.1999/5531, K.1999/7886 (Kazancı Bilişim-İçtihat Bilgi Bankası).

bölümleri olduğudur.¹³² Buna göre mütevali taşımalar bakımından taşıma işinin bütününe bakılarak hareket ve varma yerleri tespit edilir. Hareket ve varma yerlerinin ilgili konvansiyona taraf devlet ülkesinde bulunması veya hareket yeri ve varma yeri ilgili konvansiyona taraf olan tek bir devlet ülkesinde olmasına rağmen, bir başka devlet ülkesinde kararlaştırılmış duraklama yeri olması halinde taşıma uluslararası nitelikte kabul edilir ve ilgili konvansiyon hükümleri uygulama alanı bulur. Birbirini takip eden ve farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen taşıma bölümlerinin tek bir taşıma işi olarak kabul edildiği mütevali taşımalarda taşıma bölümlerinden birinin veya birkaçının tek bir devlet ülkesinde ifa edilmesi, bu taşımaların uluslararası niteliğini ortadan kaldırmaz (VK md.1/3, MonK md.1/3). Başka bir ifadeyle, mütevali taşımayı oluşturan her bir taşıma bölümü bakımdan ilgili konvansiyon hükümleri uygulama alanı bulur.¹³³

Bir kısmı havayolu bir kısmı ise başka türlü bir taşıma biçimi ile gerçekleştirilen taşımalara Varşova/Lahey Sistemi'nin veya Montreal Konvansiyonunun uygulanabilmesi için taşımanın havayoluyla gerçekleştirilen bölümünün tek başına uluslararası nitelikte olması gerekir (VK md.31/1, MonK md.38/1).¹³⁴

1.2.4. Taşıma Hava Aracı ile Yapılmalıdır

Uygulanma şartlarından biri de taşımanın hava aracı ile yapılmasıdır. Ancak Varşova Konvansiyonu'nun ve Montreal Konvansiyonu'nun uygulanma şartlarına ilişkin 1.maddelerinde hava aracının tanımı yapılmamıştır. Öte yandan Varşova Konvansiyonu'nun resmi Türkçe çevirisinde hava aracı yerine uçak ifadesi kullanılmıştır. Bu nedenle taşımanın uçakla yapılması gerektiği yönünde görüşler ortaya çıkmıştır.¹³⁵ Ancak Varşova Konvansiyonu'nun orijinal Fransızca metnine¹³⁶ de uygun olarak burada hava aracı ifadesi

¹³² **Kaner**, Zincirleme Taşımalar, s.9.

¹³³ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.21; **Kırman**, s.46; **Kaner**, Zincirleme Taşımalar, s.12; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.66; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.8–Chapter I-General Provisions, parag.11; **Dempsey/Milde**, s.69.

¹³⁴ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.21; **Arkan**, Karma Taşımalar, s.345; **Kırman**, s.49; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.67; **Dempsey/Milde**, s.230; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.3-Chapter IV/Combined Carriage, parag. 5.

¹³⁵ “Varşova/La Haye sisteminin hükümleri sadece uçak ile yapılan taşımalara uygulanır (m.1/1). Bu bakımdan helikopter, balon, planör veya benzeri gibi araçlar ile yapılan taşımalar Varşova/La Haye hükümlerinin uygulanmasına imkân görülmediği gibi hovercraft ile yapılan taşımalar da söz konusu hükümlerin uygulanma alanının dışında kalır.” **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.393–394.

¹³⁶ Konvansiyonun orijinal Fransızca metninde hava aracı anlamına gelen aeronef kavramı kullanılmıştır. Ayrıca bkz. VK md.36.

kabul edilmelidir.¹³⁷ Montreal Konvansiyonu'nun resmi Türkçe çevirisinde ise orijinal İngilizce metnine uygun olarak hava aracı kavramı kullanılmıştır.¹³⁸ Bununla birlikte Varşova Konvansiyonu'nun ve Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanlarının tespiti bakımından hava aracının tanımlanması ve kapsamının belirlenmesi oldukça önemlidir.¹³⁹

Hava aracı kavramının tanımlanması bakımından farklı yöntemler söz konusudur. Bazı hukuk sistemlerinde hava aracının tanımı yapılmakta ve bu tanıma uygun düşen hava araçları belirlenmektedir. Bu yönetime objektif yöntem denilir.¹⁴⁰ Bazı hukuk sistemlerinde ise hangi araçların hava aracı olarak kabul edileceği sayma yöntemi ile belirlenmektedir. Bu yöntem bakımından yorum yolu kapalı olup, bu yönetime subjektif yöntem denilir.¹⁴¹

Doktrinde genellikle hava aracı, havada durabilen araç olarak tanımlanmaktadır.¹⁴² TSHK md.3/b'ye göre hava aracı, havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı ifade etmektedir. Bununla birlikte Chicago Konvansiyonu olarak da bilinen 1944 tarihli Milletler arası Havacılık Konvansiyonu'nda hava aracı, "havanın dünya sathı üzerindeki reaksiyonları hariç olmak üzere, hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç" olarak tanımlanmaktadır.¹⁴³ Bu tanımdan hareketle balonlar, helikopterler ve bağımsız uçabilme özelliğine sahip araçların tamamı hava aracı kapsamına girer. Öte yandan havalanabilme özelliği bulunmayan ancak başka bir hava aracı tarafından çekilmek suretiyle havalanabilen ve havada bağımsız olarak uçabilen planörlerin dahi hava aracı olarak kabul edilmesi ileri sürülebilir. Ancak bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, Chicago Konvansiyonu, bir Devletler Genel Hukuku antlaşmasıdır; bu nedenle kişilerin özel hukuktan doğan hakları bakımından hüküm ve sonuç doğurmaz.¹⁴⁴

¹³⁷ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.16.

¹³⁸ Sözleşmenin orijinal İngilizce metninde hava aracı anlamına gelen aircraft kavramı kullanılmıştır.

¹³⁹ **Kırman**, s.55.

¹⁴⁰ Örneğin Amerikan, Avusturya ve Türk Hukuk Sistemlerinde objektif yöntem benimsenmiştir. Bkz. **Kırman**, s.55, dn.210.

¹⁴¹ Örneğin Alman Hukuk Sisteminde subjektif yöntem benimsenmiştir. Bkz. **Kırman**, s.55, dn.211. "The German Aviation Act (LuftVG), Art.1 para.2 defines aircraft as: 'aircraft, planes, helicopters, air ships, gliders, motorised gliders, floating and moored balloons, kites and hanggliders, parachutes, model planes and other machine intended for use in the air which is capable of operation at an altitude of more than 30 meters over land or water.'" Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/ Dettling-Ott, s.17–Chapter I-General Provisions, parag.28.

¹⁴² **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.16.

¹⁴³ 1944 tarihli Chicago Konvansiyonu ile yürürlükten kaldırılan ve 1919 tarihli Paris Konvansiyonu olarak bilinen Hava Seyrüseferlerinin Düzenlenmesi Hakkında Sözleşme'de hava aracı, hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç olarak tanımlanmıştır. Bkz. **Kırman**, s.56.

¹⁴⁴ **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.17–Chapter I-General Provisions, parag.28.

Hava aracı kavramı açık olmamakla birlikte bu kavramın teknolojik gelişmeleri de kapsayacak biçimde geniş tutulmasında fayda vardır.¹⁴⁵ Öte andan hava aracı kavramı kapsamında değerlendirilen bir aracın büyüklüğü, cinsi ve bunun gibi özellikleri konvansiyon hükümlerinin uygulanması bakımından herhangi bir önem taşımaz.

1.2.5. Taşıma Ücret Karşılığında Yapılmalıdır

Havayoluyla yapılan taşımalara Varşova/Lahey Sistemi'nin veya Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için gerekli olan bir diğer şart, taşımanın ücret karşılığında yapılmasıdır. Varşova/Lahey Sistemi'nde, yalnızca bir menfaat sağlamak ve gelir elde etmek için çalışan taşıyıcının sebep sorumluluğu rejimine tabi olması ilkesi benimsenmiştir. Bu ilke Montreal Konvansiyonu'na da uygulanmıştır.¹⁴⁶ Bu ilke ile Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu hükümlerinin kural olarak ticari nitelikteki taşımalara uygulanması, ticari nitelikte olmayan taşımaların ise kapsam dışı bırakılması öngörülmüştür.¹⁴⁷

Ücret bakımından yapılan değerlendirmelerde bu kavramın geniş bir biçimde ele alınması gerekir. Taşıyıcının mal varlığı bakımından bir değer ifade eden her türlü edim ücret kavramı kapsamında kabul edilmelidir.¹⁴⁸ Bu durumda ücretin mutlaka bir miktar para olması zorunlu değildir. Hizmet ve iş edimleri de ücret olarak kabul edilir.¹⁴⁹ Önemli olan, tarafların ücretin ödeneceği hususunda açık veya örtülü olarak anlaşmış bulunmalarındır. Kural olarak taraflar ücreti serbestçe belirleyebilirler.¹⁵⁰ Bununla birlikte ücret havayolu şirketleri tarafından hazırlanan tarifeler ile de belirlenebilir. Uygulama da genellikle bu yöndedir. Ücretin mutlaka taşıma sözleşmesine taraf olan yolcu veya gönderen tarafından ödenmesi, şart değildir.¹⁵¹

¹⁴⁵ Gelişen teknolojiyle beraber helikopterler de taşımacılık işi yapan kuruluşların filolarında yer almaya başlamıştır. Helikopterlerin de bu kapsamda ele alınması gerekir. Bkz. **Kırman**, s.57.

¹⁴⁶ **Dempsey/Milde**, s.41; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.19-Chapter I-General Provisions, parag.32.

¹⁴⁷ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.394; **Kırman**, s.51–52; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.17.

¹⁴⁸ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.394; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.17; **Kırman**, s.51; **Dempsey/Milde**, s.41; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.19-Chapter I-General Provisions, parag. 32.

¹⁴⁹ Alman Federal Mahkemesi, bir kararında avukatın duruşmanın yapılacağı yere herhangi bir ücret ödemeksizin bizzat müvekkilinin özel uçağı ile gitmesi halini, müvekkilin bir menfaat karşılığında avukatı taşıdığından bahisle ücretli bir taşıma olarak kabul etmiştir. BGH, 2.4.1974, VI, 2R, 23/73, I AL, s.41. Bkz. **Mankiewicz**, s.36; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.19; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.19-Chapter I-General Provisions, parag. 32; **Kırman**, s.51, dn.195; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.394.

¹⁵⁰ Ücretin başlangıçta kesin olarak tespit edilmesi gerekli değildir; ücretin belirlenebilir olması yeterlidir. Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.18.

¹⁵¹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.18; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.394.

Taşıma karşılığında herhangi bir üçüncü kişi tarafından taşıyıcıya sağlanan edim de taşımanın ücretli bir taşıma özelliğini kazanması için yeterlidir.¹⁵²

Taşımanın ücret karşılığı yapılması şartı uyarınca ücretsiz taşımalar Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu kapsamı dışında kalmaktadır. Ancak taşımanın ücret karşılığı yapılması şartının hem Varşova/Lahey Sistemi'nde hem de Montreal Konvansiyonu kapsamında bir istisnası söz konusudur. Her iki konvansiyonun 1.maddesinin 1.fikrasının son cümlesinde bir *havayolu işletmesi* tarafından yapılan ücretsiz taşımalara da konvansiyon hükümlerinin uygulanacağı hükme bağlanmıştır. Bu durumda ticari bir işletme tarafından yapılan bir taşımanın da ticari bir niteliğe sahip olduğu varsayılmaktadır.¹⁵³ Ticari işletme niteliğinde olmayan bir havayolu şirketinden bahsedilemeyeceği göz önüne alındığında, bu hükmün aslında işletme konusu havacılık olmayan ancak ticari faaliyetinin bir gereği olarak havayoluyla taşıma yapan ticari işletmeleri kastettiği anlaşılmaktadır.¹⁵⁴ Örneğin işletme konusu ilaçlama, reklamcılık, film prodüksiyonu ve benzeri olan ticari işletmelerin faaliyetleri kapsamında havayoluyla taşıma yapmaları söz konusu olmaktadır. İşte bu gibi durumlarda yapılan geçici veya tesadüfi ücretsiz taşımalara da konvansiyon hükümleri uygulanacaktır.¹⁵⁵ Havayolu şirketleri tarafından çalışanlarına verilen ücretsiz biletler ile yapılan taşımalarda bir zarar meydana gelmesi halinde, havayolu şirketi çalışanlarının da bu istisna hükmü uyarınca konvansiyon hükümlerinden yaralanabileceği kabul edilmektedir.¹⁵⁶

1.2.6. Taşımanın Konusu Yolcu, Bagaj veya Yük Olmalıdır

Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu bakımından taşımanın konusunu yolcu, bagaj veya yük taşımaları oluşturur.

Yolcu taşımaları bakımından taşıma sözleşmesinin konusu canlı insandır. Doktrin tarafından yolcu, taşıyıcı ile yapmış olduğu taşıma sözleşmesi uyarınca hava aracında bulunan ve mürettebat dışında kalan kişi olarak tanımlanmaktadır.¹⁵⁷ Yolcu sıfatının kazanılması

¹⁵² **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.394.

¹⁵³ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.395.

¹⁵⁴ The British Navigation Order SJ 1980/1965, Art.931. The principal activity of the enterprise involving may be something other than the transportation by air of people or cargo; the Montreal Convention will apply if air carriage is incidental to this activity even though it is unpaid. Bkz. **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.20-Chapter I-General Provisions, parag. 34

¹⁵⁵ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.395; **Kırman**, s.53.

¹⁵⁶ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.18; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.395; **Kırman**, s.53.

¹⁵⁷ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.396; **Ülgen**, Hava Taşımaları, s.7, dn.10; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.48.

taşıma sözleşmesinin varlığına bağlıdır. Buna göre taşıyıcının bilgisi dışında hava aracına gizlice binen kişilerin yolcu olarak kabul edilmesi mümkün değildir. Taşıyıcının bilgisi dışında hava aracına gizlice binen kişilere kaçak yolcu denilmektedir. Kaçak yolcuların herhangi bir zarara uğramaları halinde, Varşova/Lahey Sistemi veya Montreal Konvansiyonu uygulanmaz. Öte yandan mürettebat ve diğer personeller ise hizmet sözleşmesi uyarınca hava aracında bulunduğu için, yolcu kavramı kapsamında değerlendirilmezler.¹⁵⁸ Ancak mürettebatın ve diğer personellerin hizmet dışı taşınmalarının konvansiyonların uygulama alanı kapsamında kaldığı kabul edilir.¹⁵⁹

Bagaj kavramına gelince, bu kavram doktrin tarafından yolcunun kişisel kullanımı için yanında bulundurduğu el eşyası dışında beraberinde taşıdığı eşya olarak tanımlanmaktadır.¹⁶⁰ Bununla birlikte Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından kayıtlı bagaj ve kayıtlı olmayan bagaj ayrımı yapılmaktadır.¹⁶¹ Varşova/Lahey Sistemi uyarınca taşıyıcı, yalnızca kayıtlı bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zarardan sorumlu tutulur (VK md.18/1). Buna karşılık Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcı kayıtlı bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zarardan sorumlu olmaya devam ederken, kişisel eşyalar da dahil olmak üzere kayıtlı olmayan bagajların ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan da sorumludur (MonK md.17/2). Ancak taşıyıcının kişisel eşyalar da dahil olmak üzere, kayıtlı olmayan bagajların ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, zararın meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunması gerekir.

Yük taşıma sözleşmelerinin konusu ise taşınması mümkün olan bütün maddi şeylerdir.¹⁶² Bunlar canlı ve cansız nesnelere olabilir. Yük kavramı, ticari eşya ile sınırlı değildir.¹⁶³ Bu noktada yükün niteliğine veya niceliğine göre taşınması bakımından birtakım şartların, yasakların ve özel düzenlemelerin söz konusu olabileceği unutulmamalıdır.¹⁶⁴

¹⁵⁸ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.48.

¹⁵⁹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.16.

¹⁶⁰ **Göknil**, s.188; **Zeyneloğlu**, s.228; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.49.

¹⁶¹ “Checked and unchecked baggage”.

¹⁶² **Mankiewicz**, s.62; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.52; **Özdemir, Atalay**, s.54.

¹⁶³ **Özdemir, Atalay**, s.54; **Arkan**, Kara Taşıma, s.12. Öte yandan 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’nun orijinal Fransızca metninde ticari eşya anlamına gelen “marchandise” (Almanca metninde “güter” ve İngilizce metninde “good”)terimi kullanılmıştır. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu’nda ise “cargo” terimi tercih edilmiştir.

¹⁶⁴ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.52.

Posta taşımaları ise Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu kapsamı dışında bırakılmıştır.¹⁶⁵

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 2.maddesinin 2.fıkrasında, konvansiyonunun herhangi bir uluslararası posta sözleşmesinin hükümleri uyarınca yapılan taşımalara uygulanmayacağı hüküm altına alınmıştır.

1955 tarihli Lahey Protokolü ile Varşova Konvansiyonu'nun ilgili hükmü değiştirilmiş ve konvansiyonun posta ve posta paketleri taşımalarına uygulanmayacağı ifade edilmiştir.

1975 tarihli 4 numaralı Montreal Protokolü ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 2.maddesi tekrar değiştirilmiş ve maddeye üçüncü fıkra eklenmiştir. 2. maddenin 2.fıkrasında posta taşımalarında taşıyıcının, taşıyıcı ile posta idareleri arasındaki ilişkiye uygulanabilen kurallar uyarınca yalnızca ilgili posta idaresine karşı sorumlu olacağı, 3.fıkrasında da bunun dışında konvansiyonun diğer koşullarının postaya ait kalemlerin taşınmasında uygulanmayacağı belirtilmiştir. 4 Numaralı Montreal Protokolü ile değiştirilen bu hüküm konsolidasyon çalışmalarının bir gereği olarak 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na da aynen alınmıştır. İlgili hükmün 2.fıkrasında da belirtildiği üzere, uluslararası posta taşımalarında taşıyıcı ile posta idaresi arasında kurulan hukuki ilişkiye posta taşımalarına ilişkin uluslararası özel düzenlemeler uygulanır.¹⁶⁶ Bu durumda taşıyıcı yalnızca ilgili posta idaresine karşı, uluslararası posta taşımalarına uygulanan özel düzenlemeler uyarınca sorumlu olur. Bunun dışında ilgili madde hükmünün 3.fıkrasında da belirtildiği üzere, gönderenin veya alıcının Varşova/Lahey Sistemi veya Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının sorumluluğuna gitmesi söz konusu değildir.¹⁶⁷

¹⁶⁵ **Mankiewicz**, s.51; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.29–30; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.402; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.64; **Dempsey/Milde**, 82–83; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.2-Article 2, parag.2; **Unmack**, s.308.

¹⁶⁶ Bu konuda Dünya Posta Sözleşmesi (World Post Treaty), Posta Kolilerine Dair Anlaşma (Postal Package Treaty) ve Dünya Posta Birliği tarafından hazırlanan diğer uluslararası düzenlemeler gösterilebilir. Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.29–30, dn.81; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.2-Article 2, parag.2.

¹⁶⁷ Zaten Varşova/Lahey Sistemi veya Montreal Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının sorumluluğuna gidebilmek için taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi kurulması gerekir. Oysaki bir posta taşımasında taşıyıcı ile postayı gönderen veya taşıyıcı ile postayı alan kişi arasında bir taşıma sözleşmesi söz konusu değildir. Dikkat edilecek olursa bu noktada taşıyıcı ile posta idaresi arasında bir hukuki ilişki kurulmaktadır. 2.maddenin 2.fıkrasında da belirtildiği üzere taşıyıcı ile posta idaresi arasında kurulan ilişkiye ancak uluslararası posta taşımalarını özel olarak düzenleyen sözleşme hükümleri uygulanabilir. Bkz. **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.2-Article 2, parag.2.

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA TAŞIMALARI BAKIMINDAN TAŞIYICI

2.1. Genel Olarak

Havayoluyla yapılan uluslararası taşımalarda, yolcunun ölmesi veya yaralanması, bagaj veya yükün hasara uğraması veya yolcunun ve yükün taşınmasında gecikme meydana gelmesi hallerinde taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Bu nedenle sorumlu kişi olarak taşıyıcının tespiti son derece önemlidir. Taşıyıcı, genel bir ifadeyle taşıma sözleşmesinin yolcunun veya gönderenin karşısında bulunan tarafı ve taşıma işini yerine getiren kişi olarak tanımlanabilir.¹⁶⁸ Uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümler kapsamında taşıyıcı kavramını incelemeden önce, Türk Hukuku bakımından bu kavramı ele almakta yarar vardır.

TTK'nin 762.maddesinde taşıyıcı, ücret karşılığında yolcu veya yük taşıma işini üstlenen kişi olarak tanımlanmaktadır. Bununla birlikte yeni TTK'nin 850.maddesinin 1.fıkrasında taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi olarak tanımlanmakta ve maddenin 2.fıkrasında tarafların edimlerine değinilmektedir. Bu hüküm uyarınca taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya taşıma ücretini ödemeyi borçlanır. Bu durumda taşıyıcı sıfatının kazanılabilmesi için gerekli olan, yapılan sözleşme uyarınca taşıma işinin ücret karşılığında üstlenilmiş olmasıdır.¹⁶⁹ Diğer bir deyişle hatır taşımaları bakımından taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi söz konusu olmadığı için hatır taşımasının taşıyıcısı, bu anlamda taşıyıcı sıfatını haiz değildir. Taşıyıcının taşımada kullanılan araca maliki olup olmadığının herhangi bir önemi yoktur.¹⁷⁰ Öte yandan taşıyıcının taşıma işini mesleki faaliyet olarak yerine getirmesi kuraldır.¹⁷¹ Bununla birlikte arızı olarak taşımacılık yapanların da

¹⁶⁸ **Canbolat**, s.19.

¹⁶⁹ **Arkan**, Yolcu Taşımaları, s.13; **Kırman**, s.31. Öte yandan taşıma işinin değil de taşıma işinin taahhüt edilmesi halinde taraflar arasında taşıma sözleşmesi değil, komisyonculuk ilişki söz konusu olur. Bkz. **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.25.

¹⁷⁰ **Arkan**, Yolcu Taşımaları, s.13; **McNair**, s.138; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.26. Yargıtay da, kendisiyle sözleşme yapılan işletmenin kiraladığı ya da başka bir yolla tasarrufu altında bulundurduğu araçları taşımada kullanmış olmasının taşıyıcı sayılmasına engel teşkil etmeyeceği yönünde karar vermiştir. Yargıtay 11.HD. T.07.04.1975, E.1975/1192, K.1975/2547 (YKD, 1976, C.2, S.4, s.498-499).

¹⁷¹ Bu noktada Türk Hukukunda taşıyıcı sıfatının kazanılması bakımından taşıma işinin meslek edinilmesinin gerekli olup olmadığı hususu tartışmalıdır. Bir görüşe göre kural olarak taşıyıcının taşıma işini meslek edinmesi gerekir. Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.59-60; **Arkan**, Yolcu Taşımaları,

TTK'nin taşımaya ilişkin hükümlerine tabi olacağı belirtilmektedir (TTK md.763; YTTK md.851).¹⁷²

Taşıma sözleşmesinin temsilci aracılığıyla kurulması mümkündür. Doğrudan temsil ilişkisinin bulunması halinde temsilci, sözleşmenin yapılması esnasında temsil edilen tarafından verilen yetkiye dayanarak, temsil edilenin adına ve hesabına işlem yaptığını bildirir. Bu halde ikinci bir işleme gerek kalmaksızın yapılan sözleşmeden doğan hak ve borçlar temsil olunana ait olur ve temsil olunan taşıyıcı sayılır. Temsilci, taşıma sözleşmesini yaparken temsilci olarak hareket ettiğini karşı tarafa -yolcuya veya gönderene- bildirmemişse, taşıma sözleşmesinden doğan hak ve borçlar temsilcinin kendisine ait olur (BK md.32/2; TBK md.40/2). Başka bir deyişle temsilci, taşıyıcı kabul edilir.¹⁷³ Öte yandan sözleşmenin kiminle yapıldığının herhangi bir öneminin olmadığını kabul etmek mümkünse, temsil olunan taşıyıcı sayılır. Ancak taşıma sözleşmelerinde yolcu veya gönderen bakımından sözleşmenin kiminle kurulduğunun bir önemi olmadığı düşüncesi isabetli değildir.¹⁷⁴ Kaldı ki taşıma işinde yolcu veya gönderen belli bir kişiye veya ticaret unvanına güvenerek sözleşme ilişkisine girmektedir.

Taşıma sözleşmesinin temsilci aracılığıyla kurulması noktasında değinilmesi gereken bir diğer husus, IATA tarafından getirilen sistemdir. IATA tarafından oluşturulan bu sistem ile IATA üyesi havayolu şirketleri yetkili kılınan acenteler tarafından temsil edilmektedir. Yetkili acenteler, temsil olunan havayolu şirketi adına taşıma sözleşmesi yapmaktadırlar. Bu uygulamanın yanında havayolu şirketlerinin de birbirlerine taşıma sözleşmesi yapma konusunda temsil yetkisi verdikleri görülmektedir.¹⁷⁵

s.14. Diğer görüşe göre ise taşıyıcı sıfatının kazanılması bakımından taşıma işinin meslek edinilmesi zorunlu değildir. Bkz. **Özdemir, Atalay**, s.6. Bununla birlikte İsviçre Borçlar Kanununda taşıyıcının taşımacılığı meslek edinmesi şartı aranmamaktadır. Alman Ticaret Kanununda ise meslek edinme şartının arandığı ifade edilmektedir. Bkz. **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.25. Bu konuyla ilgili olarak Yargıtay'ın her iki yönde de kararlarına rastlanmaktadır. "Taşıma sözleşmesinin varlığı için taraflardan birinin taşıyıcılığı sanat ve meslek olarak seçmesi şart değildir. Davalının mesleğinin esasen taşıyıcı olmaması halinde dahi, davacının bir taşıma sözleşmesi yapmasına hukuken bir engel yoktur." Yargıtay 11.HD. T.21.05.1984, E.1984/2819, K.1984/2915 (**Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.26, dn.899). "Taşıyıcı, taşımacılığı kendisine meslek edinen ve ücret karşılığında yolcu ya da eşya taşıma işini üzerine alan kimsedir. Taşıyıcı olmak için araç sahibi olmak ya da aracın işleticisi bulunmak gerekmez. Taşıma işini üstlenmek yeterlidir. Öyle ki yasa koyucu TTK'nin 763.maddesi hükmüyle, geçici olarak taşıma işini yüklenen kişiler hakkında da taşıma hükümlerinin uygulanacağını öngörmüştür." Yargıtay 11.HD. T.13.11.1980, E.1980/4423, K.1980/5526 (**Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.26, dn.89).

¹⁷² **Arkan**, Yolcu Taşımaları, s.14; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.60.

¹⁷³ **Arkan**, Yolcu Taşımaları, s.14; **Kırman**, s.32.

¹⁷⁴ **Arkan**, Yolcu Taşımaları, s.14; **Kırman**, s.33.

¹⁷⁵ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.384; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.73, dn.107; **Kırman**, s.34.

Taşıyıcı kavramını Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu bakımından incelemeyen önce, charter sözleşmeleri açısından konuyu ele almakta yarar vardır. Charter sözleşmelerinin başlıca özelliği, hava aracı maliki veya yetkili işleticisi tarafından sözleşmenin karşı tarafına hava aracının tahsis edilmesidir. Charter sözleşmesi ile kural olarak uçağın maliki veya yetkili işleticisi, bir taşıma taahhüdü altına girmez.¹⁷⁶ Bir hava aracını malikinden veya yetkili işletmecisinden charter sözleşmesi ile kiralayan kişi, hava aracını yolcu veya yük taşımada kullanabilir; taşıma taahhüdünde bulunarak yolcu veya gönderen ile taşıma sözleşmesi yapabilir. Bu durumda taşıyıcı sıfatı, hava aracını malikinden veya yetkili işleticisinden kiralayan kişiye ait olur. Kimi zaman hava aracının maliki veya yetkili işleticisi charter sözleşmesi ile hava aracını tahsis taahhüdünün yanında, taşıma taahhüdünde de bulunur. Bu durumda hava aracının maliki veya yetkili işleticisi, taşıyıcı olarak kabul edilir.¹⁷⁷

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda ve 1955 tarihli Lahey Protokolü'nde taşıyıcı tanımına yer verilmemiştir. Ancak genel itibariyle Varşova Konvansiyonu'nun, taraflar arasında kurulan taşıma sözleşmesi ilişkisini esas aldığı göz önünde bulundurulmalıdır.¹⁷⁸ Bu nedenle Varşova Konvansiyonu'nun akdi taşıyıcı kavramından hareket ettiği söylenebilir.¹⁷⁹ Ancak taşıma taahhüdünde bulunan kişi ile taşıma işini yerine getiren kişi çoğu zaman birbirinden farklı olduğu için taşıma işini fiilen gerçekleştiren kişi ile yolcu veya gönderen arasındaki ilişkinin de ayrıca düzenlenmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bu nedenle 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu'nda taşıyıcı kavramı tanımlanmış ve akdi taşıyıcı yanında fiili taşıyıcı kavramına da yer verilmiştir (md. I/b,c).¹⁸⁰ Yukarıda da ifade edildiği üzere Guadalajara Ek Konvansiyonu hükümleri, konsolidasyon çalışmalarının bir gereği olarak 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu metnine aynen alındığı için Montreal Konvansiyonu'nda da taşıyıcı tanımı ve akdi taşıyıcı-fiili taşıyıcı ayrımı yer almaktadır.¹⁸¹ Öte yandan hem Varşova/Lahey Sistemi hem de Montreal Konvansiyonu bakımından müteakip taşıyıcı kavramından da bahsetmek mümkündür (VK md.1/3, 30; MonK md.1/3,

¹⁷⁶ Detaylı bilgi için bkz. **Grönfors**, s.59 vd.

¹⁷⁷ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.391-393; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.11-12; **Kırman**, s.30-31; **Grönfors**, s.62.

¹⁷⁸ "...Varşova/La Haye Sistemi bütünü ile akdi ilişkiyi esas almış ve tarafların hak ve borçlarını tamamen yapmış oldukları sözleşmenin muhtevasına dayandırmıştır. Bu bakımdan da, bir taşıma taahhüdünde bulunmamış olan bir kimsenin hak ve borçlarının Varşova/La Haye sisteminin hükümleri ile tayin edilmesi mümkün değildir." **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.386.

¹⁷⁹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.385; **Ülgen**, s.61; **Kırman**, s.28; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.27.

¹⁸⁰ **Dempsey/Milde**, s.21; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.63.

¹⁸¹ Bu durumda 1999 Montreal Konvansiyonu'na taraf olan bir devletin Guadalajara Ek Konvansiyonu'na ayrıca taraf olmasına gerek yoktur. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.231.

36). Sonuç itibariyle, Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu bakımından akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı kavramları karşımıza çıkmaktadır.

2.2. Akdi Taşıyıcı¹⁸²

Akdi taşıyıcı; kendisi veya temsilcisi aracılığıyla, yük taşıma sözleşmeleri bakımından gönderenin kendisi veya temsilcisiyle, yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından yolcunun kendisi veya temsilcisiyle, taşıma sözleşmesini yapan kişidir (GK md.I/b, MonK md.39). Akdi taşıyıcı, taşıma sözleşmesinde yolcunun veya gönderenin karşısında ve bir taşıma taahhüdünde bulunan taraftır. Bu noktada akdi taşıyıcının gerçek veya tüzel kişi olması, hava aracının maliki veya kiracısı olmasının herhangi bir önemi olmadığı gibi, tacir sıfatını taşıması, taşıma işini ticari işletme faaliyeti ve meslek olarak icra etmesi de gerekli değildir.

2.3. Fiili Taşıyıcı¹⁸³

Fiili taşıyıcı, taşımanın tamamını veya bir kısmını ifa eden akdi taşıyıcı dışında başka bir taşıyıcıdır. Fiili taşıyıcı, taşımanın tamamını veya bir kısmını taşıyıcıdan aldığı yetkiye dayanarak ifa eder. Aksi ispat edilinceye kadar böyle bir yetkinin var olduğu kabul edilir (GK md.1/c, MonK md.39).

Fiili taşıyıcı taşımanın yalnızca kendisi tarafından ifa edilen kısmından sorumlu olur. Akdi taşıyıcı ise, fiili taşıyıcıya bıraktığı kısım da dahil olmak üzere taşımanın tamamından sorumludur. Taşımanın fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen kısmı bakımından ise akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı yolcu veya gönderene karşı müteselsilen sorumlu olur (GK md. II, MonK md.40).

2.4. Mütevali Taşıyıcı¹⁸⁴

Yukarıda da belirtildiği üzere, birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen ve birbirini takip eden taşımalara, mütevali (zincirleme/ardıl/müteakip) taşıma denmektedir. Mütevali taşımalarda, taşıma işi bölümlere ayrılır ve her bir bölüm havayoluyla farkı taşıyıcılar tarafından ifa edilir. Mütevali taşımalar, tek bir hava taşıma sözleşmesine dayanılarak

¹⁸² “Contractual Carrier”. 1999 tarihli Montreal Sözleşmesinin resmi Türkçe çevirisinde anlaşmalı taşıyıcı ifadesi kullanılmıştır.

¹⁸³ “Actual Carrier”. 1999 tarihli Montreal Sözleşmesinin resmi Türkçe çevirisinde gerçek taşıyıcı ifadesi kullanılmıştır.

¹⁸⁴ “Successive Carrier”.

yapılabileceği gibi, birbirini izleyen seri hava taşıma sözleşmelerine dayanılarak da yapılabilir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, taraflar arasında kurulan hava taşıma sözleşmesinde birbirini takip eden ve farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen taşıma bölümlerinin, tek bir taşıma işi olarak kararlaştırılmış olmasıdır (VK md.1/3, MonK md.1/3).¹⁸⁵ Tek bir taşıma işi ile ifade edilmek istenen farklı taşıyıcıların müstakil edimlerinin oluşturduğu bütündür. Başka bir deyişle taraflar arasında kararlaştırılan husus farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen edimlerin bir bütün teşkil ettiği ve edimlerin tek bir taşıma işinin bölümleri olduğudur.¹⁸⁶

Mütevali taşımalarda, taraflar arasında kurulan hava taşıma sözleşmesinde taşıma işinin birbirini takip eden bölümlere ayrılarak, her bir bölümün farklı taşıyıcılar tarafından ifa edileceği kararlaştırıldığı için her bir taşıyıcı, ifa ettiği taşıma bölümü bakımından akdi taşıyıcı olarak kabul edilir.¹⁸⁷ Mütevali taşımalarda, hava taşıma sözleşmesi, her bir taşıyıcının yolcuya veya gönderene karşı ayrı ayrı taşıma taahhüdünde bulunması ile kurulabilir.¹⁸⁸ Bunun yanında mütevali taşımalarda taşıyıcılar, kimi zaman gönderenin veya yolcunun temsilcisi olarak kendilerinden sonra gelen taşıyıcılarla kimi zaman da kendilerinden sonra gelen taşıyıcıların temsilcisi olarak gönderenle veya yolcuyla hava taşıma sözleşmesi yapabilirler.¹⁸⁹ Bu noktada hava taşıma sözleşmesinde taşıma işinin bölümlere ayrılarak birden fazla taşıyıcı tarafından ifa edileceğinin öngörülmesi, her bir taşıyıcının ayrı ayrı belirtilmesi olarak değerlendirilmemelidir. Taraflar arasında taşıyıcı değişikliğinden bahsedilmesi yeterli sayılmalıdır.¹⁹⁰

Mütevali taşıyıcılardan her biri, taşımanın kendisi tarafından ifa edilen bölümü bakımından hava taşıma sözleşmesinin tarafı sayılır (VK md.30/1, MonK md.36/1). Mütevali taşıyıcılardan her biri, taşımanın kendisi tarafından ifa edilen bölümünden sorumlu olur (VK md.30/2, MonK md.36/2).

¹⁸⁵ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.67; **Kırman**, s.37.

¹⁸⁶ **Kaner**, Zincirleme Taşımalar, s.9.

¹⁸⁷ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.386; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.7-Chapter V, parag.25.

¹⁸⁸ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.387.

¹⁸⁹ “Somut olayda sigortalı gönderen ile dava dışı B. Hava Yolları arasında bir sözleşme ilişkisi olduğu gibi, davalı THY de B. Hava Yolları’nı temsilen bir sözleşme yapmadığı için Konvansiyonun 1/3 ve 30. maddeleri anlamında mütevali taşıma olmadığı için dava dışı B. Hava Yolları taşıyan sıfatı kazanamaz.” Yargıtay 11.HD. T.15.10.1999, E.1999/5531, K.1999/7886 (Kazancı Bilişim-İçtihat Bilgi Bankası); **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.67; **Kırman**, s.37; **Mankiewicz**, s.41; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.30;

¹⁹⁰ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.66.

Taraflar arasında kurulan sözleşmede ilk taşıyıcının, taşımanın tamamından sorumlu olacağı açıkça kararlaştırılmış olabilir. Bu durumda ilk taşıyıcı ile zararın meydana geldiği bölümü ifa eden taşıyıcı, müteselsilen sorumlu olurlar (VK md.30/2, MonK md.36/2).¹⁹¹

İlk taşıyıcının taşımanın tamamı bakımından sorumluluğu üstlenmesi uygulamada sık rastlanan bir durum değildir. İlk taşıyıcının taşımanın tamamı bakımından sorumluluğu üstlenmemiş olduğu hallerde, kural olarak ilk taşıyıcı yalnızca kendisi tarafından ifa edilen bölümden sorumlu olur.

Mütevali taşımalarda bagaj ve yüke gelen zararlar bakımından taşıyıcıların sorumluluğu ayrıca düzenlenmiştir. Buna göre ilk taşıyıcı, bagaj ve yüke gelen zararlar bakımından gönderene karşı taşımanın tamamından sorumludur. Bununla birlikte ilk taşıyıcı, bagaj ve yüke gelen zararın kendisi tarafından ifa edilen bölümde meydana gelmesi halinde gönderen yanında gönderilene karşı da sorumlu olur. Bagaj veya yüke gelen zararın ilk taşıyıcı tarafından ifa edilen bölümün dışında meydana gelmesi halinde, ilk taşıyıcı zararın meydana geldiği bölümü ifa eden sonraki taşıyıcı ile gönderene karşı müteselsilen sorumlu olur (VK md.30/3, MonK md.36).

Mütevali taşımalarda son taşıyıcı ise, bagaj ve yüke gelen zararlar bakımından gönderilene karşı taşımanın tamamından sorumlu olur. Bununla birlikte son taşıyıcı, bagaj ve yüke gelen zararın kendisi tarafından ifa edilen bölümde meydana gelmesi halinde gönderilen yanında gönderene karşı da sorumlu olur. Bagaj veya yüke gelen zararın son taşıyıcı tarafından ifa edilen bölümün dışında meydana gelmesi halinde, son taşıyıcı zararın meydana geldiği bölümü ifa eden önceki taşıyıcı ile gönderilene karşı müteselsilen sorumlu olur (VK md.30/3, MonK md.36).

¹⁹¹**Kaner**, Zincirleme Taşımalar, s.41.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLU OLDUĞU HALLER

3.1 Genel Olarak

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu, uluslararası hava taşıma sözleşmelerine uygulanır (VK md.1; MonK md.1).¹⁹² Bu nedenle Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda düzenlenen sorumluluk halleri, taşıyıcının akdi sorumluluğuna ilişkindir.¹⁹³ Öte yandan taşıyıcının haksız fiil sorumluluğu da söz konusu olabilir. Ancak taşıyıcının haksız fiil sorumluluğu, Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu kapsamı dışında kalır.¹⁹⁴

3.2. Yolcunun Ölümü veya Yaralanması

3.2.1. Şartları

3.2.1.1. Genel Olarak

Varşova/Lahey Sistemi uyarınca taşıyıcı; yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumludur.¹⁹⁵ Taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, zararın bir kaza sonucunda ve bu kazanın da yolcunun hava aracı içinde bulunduğu veya hava aracına bindiği veya hava aracından indiği sırada meydana gelmesi gerekir (VK md.17). Burada ifade edilmek istenen, yolcunun taşıyıcının fiili egemenliği altında bulunduğu süredir. Bu süre, yolcu ile taşıyıcı arasında kurulan taşıma sözleşmesinin ifası kapsamında, yolcunun taşıyıcının talimatı doğrultusunda hareket etmek zorunda kaldığı zaman dilimi olarak tanımlanabilir.¹⁹⁶

¹⁹² Bkz. Bölüm 1.2.

¹⁹³ **Mankiewicz**, s.92; **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.423; **Shawcross/Beaumont**, s.VII/115 vd; **Ülgen**, TSHK/Sorumluluk, s.289-290; **Kırman**, s.92.

¹⁹⁴ Taşıyıcının haksız fiil sorumluluğu, 1952 tarihli Roma Konvansiyonu ile düzenlenmiştir. Bu konuya ilişkin detaylı bilgi için bkz. **Sarıgöllü**, s.767 vd.

¹⁹⁵ Bu durum taşıyıcının yolcuyu sağ salim götürme borcunu ihlal etmesinden kaynaklanır. Çünkü taşıyıcı ile yolcu arasında kurulan taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı, yolcuyu kararlaştırılan varna yerine sağ salim götürme borcu altına girer. Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.160-161; **Kırman**, s.59.

¹⁹⁶ **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi, 1999 Montreal Sözleşmesi, s.175.

1999 tarihli Montreal Sözleşmesi'nde, yukarıda belirtilen hüküm, özüne dokunulmaksızın ufak bir ifade değişikliği ile muhafaza edilmiştir.¹⁹⁷ Bu nedenle yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için aranan şartlara ilişkin aşağıda yapılan açıklamalar, hem Varşova/Lahey Sistemi hem de 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından geçerlidir.

3.2.1.2. Kaza

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının, yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, zararın bir kaza sonucunda ve bu kazanın da yolcunun hava aracı içinde bulunduğu veya hava aracına bindiği veya hava aracından indiği sırada meydana gelmesi gerekir (VK md.17; MonK md.17). Buna göre taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için aranan ilk şart, zararın bir kaza sonucunda meydana gelmesidir.¹⁹⁸

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun yolcunun ölümü ve yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen 17.maddesinde "kaza" ifadesi kullanılmakta iken, yükün kaybolması veya zarara uğraması halinde taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen 18.maddesinde "olay" ifadesi kullanılmıştır. Bir görüşe göre her iki ifade de aynı anlama gelmektedir.¹⁹⁹ Hakim görüş ise kaza ve olay kavramlarının birbirinden farklı olduğu yönündedir.²⁰⁰ Olay kavramı, kaza kavramına göre daha geniş bir kavramdır. Olay kavramı zararın doğmasına yönelik bütün olguları ifade etmektedir.²⁰¹ Bununla birlikte 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile ifade farklılıkları giderilmeye çalışılmış, her iki maddede de "olay" ifadesi kullanılmıştır. Yeteri kadar onay toplayamadığı için bu protokol yürürlüğe girmemiştir. Guatemala City Protokolü ile 17. ve 18. madde hükümlerinin yeknesak bir ifade ile yeniden formüle edilmesi yönündeki adıma, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda yer verilmemiştir. Montreal Konvansiyonu'nun yolcunun ölümü ve yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen 17.maddesinde, Varşova Konvansiyonu'nda olduğu gibi "kaza" ifadesi kullanılmakta yükün kaybolması veya zarara uğraması halinde taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen 18.maddesinde ise "olay" ifadesi kullanılmaktadır.

¹⁹⁷ **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi, 1999 Montreal Sözleşmesi, s.175; **Dempsey/Milde**, s.121.

¹⁹⁸ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.162; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.180; **Kırman**, s.59; **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi, 1999 Montreal Sözleşmesi, s.175.

¹⁹⁹ **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.181, dn.8.

²⁰⁰ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.769-772; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.161.

²⁰¹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.161, 174; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.181.

Varşova/Lahey Sistemi içinde bulunan uluslararası düzenlemelerde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda kaza kavramı tanımlanmamıştır. Bu nedenle kaza kavramından ne anlaşılması gerektiği noktasında doktrinde ve uygulamada farklı görüşler söz konusudur. Doktrinde kaza, genel bir ifadeyle sözleşme kurulurken öngörülemeyen ve borcun ihlaline sebep olan olay olarak tanımlanır.²⁰² Bununla birlikte bir olayın kaza olarak nitelendirilebilmesi için ani bir biçimde meydana gelmesi ve beklenmedik olması aranır.²⁰³

Doktrinde kaza ile mücbir sebepler arasında bir ayırım yapılmakta ve mücbir sebeplerin hayatın olağan akışı içerisinde önlenilme imkânının bulunmadığı ifade edilmektedir.²⁰⁴ Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesinde de açıkça kaza ifadesinin kullanılmış olması dolayısıyla, taşıyıcının kaza olarak nitelendirilebilen olaylar sonucunda meydana gelen zararlardan sorumlu olacağı; mücbir sebeplerden meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağı sonucuna ulaşılmaktadır.²⁰⁵ Bununla birlikte Varşova Konvansiyonu'nun 20.maddesinde taşıyıcının, zararı önlemek için bütün tedbirleri aldığını ya da tedbir almanın mümkün olmadığını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabileceği belirtilmektedir. Varşova Konvansiyonu'nun 17. ve 20. maddeleri bir arada değerlendirildiğinde taşıyıcının kaza hallerini de dikkate alarak gerekli her türlü tedbiri aldığını veya zararın alınan her türlü tedbire rağmen önlenmesi mümkün olmayan bir etkenden, yani mücbir sebepten ileri geldiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabileceği yönünde bir sonuca ulaşmak mümkündür.²⁰⁶

Montreal Konvansiyonu bakımından ise durum farklıdır. Montreal Konvansiyonu, yolcunun ölmesi veya yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğu bakımından “two-tier” prensibini benimsemiştir. Montreal Konvansiyonu'nda, yolcunun ölmesi veya yaralanması halinde meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun türünün sebep sorumluluğu olduğu ve 100.000 ÖÇH'ye kadar olan zararlarda taşıyıcının, mücbir sebeplerden meydana gelen zararlardan dahi sorumlu olacağı kabul edilmiştir.²⁰⁷ Montreal Konvansiyonu'nun 20.maddesi uyarınca 100.000 ÖÇH'ye kadar olan zararlarda yalnızca müterafik kusurun varlığı halinde, taşıyıcının sorumluluğu kısmen veya tamamen ortadan kalkabilecektir.

²⁰² **Tandoğan**, Mesuliyet, s.460 vd.

²⁰³ **Mankiewicz**, s.147; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.162; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.181–182; **Kırman**, s.62.

²⁰⁴ **Tandoğan**, Mesuliyet, s.464.

²⁰⁵ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.769.

²⁰⁶ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.769; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.183; **Kırman**, s.64.

²⁰⁷ **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.176.

Çeşitli mahkeme kararlarında kaza kavramının tanımlanmaya, bu kavramın kapsamının belirlenmeye çalışıldığı görülmektedir. 1977 yılında basınç değişikliği nedeniyle yolcunun işitme kaybına uğraması üzerine açtığı tazminat davasında mahkeme; dava konusu olayın, düzgün çalışan ve sistemlerinde herhangi bir arıza olmayan bir hava aracında ve olağan seyreden bir uçuş esnasında meydana geldiğini, basınç değişikliğinin hava aracının işletilmesiyle ilgili ve beklenen bir durum olduğunu belirterek, olayın kaza olarak nitelendirilmesinin mümkün olmadığına karar vermiştir.²⁰⁸ Bununla birlikte 1978 yılında basınç değişikliği nedeniyle işitme kaybına uğrayan bir yolcu tarafından açılan başka bir tazminat davasında mahkeme; kazayı olağan hayat akışına uygun olmayan beklenmedik ve öngörülemeyen bir olay olarak tanımlamıştır. Bununla birlikte mahkeme, bir olayın sıradan, beklenen ve alışılmış bir durum kabul edilmesi halinde kaza olarak nitelendirilemeyeceğini belirtmiş ve dava konusu olayı, bu açıdan ele alarak olayın kaza niteliğinde olmadığına karar vermiştir.²⁰⁹

1985 yılında yine hava basıncı değişikliği nedeniyle işitme kaybına uğrayan bir yolcu tarafından açılan başka bir tazminat davasında ilk derece mahkemesi, yukarıda da belirtilen içtihat doğrultusunda dava konusu olayın kaza niteliğinde olmadığını ileri sürerek davanın reddine karar vermiştir. Üst derece mahkemesi ise, Varşova Konvansiyonu'nun havayoluyla yapılan taşıma işine ait risklerin ve hava araçlarına ilişkin tehlikelerin tümünü kapsayacak bir biçimde taşıyıcının sorumluluğunun düzenlemesi amacına yönelik olarak hazırlandığını ve bu yönde tarihi gelişim gösterdiğini de dikkate alarak olayın kaza olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği noktasında değerlendirmenin esnek bir biçimde yapılması gerektiğini belirtmiş ve dava konusu olayı hava taşımacılığının karakteristik riskleri kapsamında ele alarak olayın kaza niteliği taşıdığı sonucuna ulaşmıştır.²¹⁰ Uygulamada *Saks Kararı* olarak da bilinen ve birçok atf alan bu karar, kaza kavramını geniş bir biçimde yorumlaması ve bir olayın kaza olarak nitelendirilebilmesi için olayın hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında yer alması gerektiği hususuna dikkat çekmesi nedeniyle son derece önemli bir karardır. Hava taşımacılığının karakteristik risklerinin neler olduğu ve somut olayda nasıl tespit edileceği hususu, *Saks Kararı*'ndan önce de tartışmalı bir konuydu. Ancak bu karar ile bu konudaki tartışmalar hız kazanmıştır.²¹¹

²⁰⁸ Warsaw v. Trans World Airlines, 442 F. Supp. 400, E.D.Pa.1977 (**Dempsey/Milde**, s.134).

²⁰⁹ De Marines v. KLM Royal Dutch Airlines, 580 F. 2d 1193, 3rd Cir.1978 (**Dempsey/Milde**, s.135).

²¹⁰ Valerie Hermen Saksv. Air France, 470 U.S. 392, 105 S. Ct. 1338 1985 (**Kırman**, s.62); **Dempsey/Milde**, s.136.

²¹¹ **Dempsey/Milde**, s.135–140.

Bu noktada hava taşımacılığının karakteristik risklerine değinmekte yarar vardır. Hava taşımacılığının karakteristik riskleri dendiğinde hava taşımacılığına ve hava aracının işletilmesine özgü riskler anlaşılmalıdır. Kötü hava şartları, hava aracının türbülansa girmesi, hava aracının mecburi iniş yapması,²¹² hava aracının askeri hava araçları tarafından saldırıya uğraması,²¹³ havacılık kurallarına uyulmaması,²¹⁴ hava aracı sistemlerinde meydana gelen arızalar, hava taşımacılığının karakteristik risklerine örnek olarak gösterilebilir.

Bu durumda hava taşımacılığı ve hava aracının işletilmesi ile bir ilgisi bulunmayan, yolcunun kendi sağlık durumundan kaynaklanan zararlarda ise kazadan bahsetmek mümkün değildir. Örneğin zaten bel fıtığı rahatsızlığı olan ve altı yıldır tedavi gören yolcunun hava aracına binmesinden sonra rahatsızlanması, rahatsızlığının yere yatıp karnına masaj yaptığında geçebileceğini söylemesi, hava aracı personelinin ise boş yer olmadığını söyleyerek yolcunun yardım talebini reddetmesi ancak hava aracının birinci sınıf bölümünde dokuz kişilik boş yer olduğunun anlaşılması üzerine yolcunun açtığı tazminat davasında mahkeme, dava konusu olayın hava taşımacılığının karakteristik riskleri ile hiçbir ilgisi olmadığını, zararın yolcunun kendisinde önceden var olan bir sağlık sorunundan kaynaklandığını belirterek olayın kaza olarak nitelendirilemeyeceğine karar vermiştir.²¹⁵ Başka bir mahkeme kararında, zaten kalp rahatsızlığı olan bir yolcunun hava aracında kalp krizi geçirmesi halinde kazadan bahsedilemeyeceğine değinilmiştir.²¹⁶

Atina'dan San Francisco'ya ekonomik sınıfta seyahat eden astım hastası bir yolcunun sigara içilen bölümün hemen arkasında oturması nedeniyle rahatsızlanması, hava aracı personelinden yerinin değiştirilmesini talep etmesi ancak personelin, ekonomik sınıfta boş yer olmasına rağmen çok meşgul olduğunu söyleyerek yolcunun yerini değiştirmekten kaçınması, yolcunun iki saat sonra hava aracında astım krizine girerek ölmesi üzerine mirasçıları tarafından açılan davada mahkeme, hava aracı personelinin davranışı üzerinde durmuş, bu davranışı havacılık endüstrisi ve havayolu şirketleri hizmet standartlarına ve politikalarına

²¹² Kalish v. TWA, New York City, Civil Court, Queen's County, 19 January 1977, 14 Avi 17936 (**Kırman**, s.66).

²¹³ Korean Airlines v. G. Entiope, Cour De Cassation De France, 15.12.1981 (**Kırman**, s.66).

²¹⁴ Husain v. Olympic Airways, 541 U.S. 1007, 157 L. Ed. 2d 1146, 124 S. Ct. 1221 2003 (**Dempsey/Milde**, s.151).

²¹⁵ Abramson v. Japan Airlines, 739 F. 2d130, 3rd Cir. 1984 (**Kırman**, s.63; **Dempsey/Milde**, s.135).

²¹⁶ Metz v. KLM Dutch Royal Airlines, US District Court, District of Massachusetts, 26 November 1979, 15 Avi 17843 (**Mankiewicz**, s.147-148; **Kırman**, s.63; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.182); Blansett v. Continental Airlines, Inc, 379 F. 3d 177, 5th Cir. 2004 (**Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.14-Article 17, parag. 31

aykırı bir davranış olarak nitelendirerek olayın kaza niteliği taşıdığına karar vermiştir. Mahkeme kararında, zarara neden olan olayı tartışmış; zararın yalnızca yolcunun kendi sağlık durumundan kaynaklanmadığına, hava aracı personelinin davranışının da zararın ortaya çıkmasında etkili olduğuna değinmiştir. Bununla birlikte kararda, havacılık kurallarına uyulmamasının hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında olduğuna dikkat çekilmiştir.²¹⁷

Yiyecek ve içecek ikramı sırasında hava aracı personelinin meyve suyu isteyen yolcuya, alkollü meyve suyu vermesi, alkollü meyve suyunu içen yolcunun rahatsızlanarak kalp krizi geçirmesi üzerine taşıyıcı aleyhinde açılan davada mahkeme, yolcunun geçirdiği kalp krizinin içtiği alkollü meyve suyundan kaynaklandığını belirten sağlık raporunu dikkate alarak olayın kaza niteliğinde olduğuna karar vermiştir. Bununla birlikte mahkeme, kararında uçuş esnasında yolcunun koltuğundan kalkarak kendi içeceğini alma imkânı bulunmadığını, uçuş esnasında yolcunun taşıyıcının talimatlarına uymak zorunda olduğunu belirtmiştir. Kararda, taşıyıcının talimatlarına uyulması neticesinde meydana gelen zararların da hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında yer aldığı ifade edilmiştir.²¹⁸ Bu mahkeme kararı, dava konusu olayda hava aracı personelinin yaptığı hatanın herhangi bir kafede veya restoranda garson olarak çalışan bir kimse tarafından da yapılabileceği, bu durumun hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında kabul edilemeyeceği belirtilerek eleştirilmiştir.²¹⁹

Seul'dan Los Angeles'e seyahat eden ve uçuş sırasında yan koltuğunda oturan erkek yolcunun cinsel tacizine uğrayan bir bayan yolcunun taşıyıcı aleyhinde açtığı tazminat davasında mahkeme, tacize uğrayan davacının uçuş esnasında ışıkların kapalı tutulması nedeniyle, taşıyıcının olaydan sorumlu olduğu yönündeki iddiasını da tartışarak; gece uçuşlarında ışıkların kapatılmasının olağan olduğuna ve olayın hava taşımacılığı veya hava aracının işletilmesi ile bir ilgisi bulunmadığına bu nedenle de hava taşımacılığının karakteristik risklerinden bahsedilemeyeceğine dikkat çekerek; olayın kaza olarak nitelendirilemeyeceği sonucuna ulaşmıştır.²²⁰

²¹⁷ Husain v. Olympic Airways, 541 U.S. 1007, 157 L. Ed. 2d 1146, 124 S. Ct. 1221 2003, (**Dempsey/Milde**, s.151).

²¹⁸ Scala v. American Airlines, 249 F. Supp. 2nd 176, D. Conn. 2003 (**Dempsey/Milde**, s.147, dn.152).

²¹⁹ **Dempsey/Milde**, s.148.

²²⁰ Wallace v. Korean Air Lines, 214 F. 3rd 293, 2nd Cir. 2000 (**Dempsey/Milde**, s.147).

Değınilmesi gereken bir diğler husus da uçak kaçırma eylemleri ve terörist saldırılardır. Bu olaylar, uygulama tarafından hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında kabul edilmekte ve kaza olarak nitelendirilmektedir.²²¹ Diğler taraftan terörist saldırıların yalnızca hava alanlarında ve hava araçlarında gerçekleşmediğı; otellerin, restoranların, sinema ve tiyatroların, işyerlerinin hatta evlerin dahi terörist saldırılara hedef olduğuna dikkat çekilmekte, bu nedenle terörist saldırıların hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında yer almasının mümkün olmadığı ifade edilmektedir.²²² Bununla birlikte uçak kaçırma eylemlerinin ve terörist saldırıların önlenmesinde tedbirlerin ancak devletin güvenlik birimleri tarafından alınabileceğı, bu noktada taşıyıcının yapabileceğı bir şey olmadığı belirtilerek, bu olayları hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında kabul eden anlayış eleştirilmektedir.²²³

Hava taşımacılığı ve hava aracının işletilmesi ile doğrudan ilgili olmayan, taşıyıcı tarafından yolcuya sunulan hizmet ve ikramlar bakımından durumun nasıl değerlendirileceğı tartışmalıdır. Hava aracı personelinin yiyecek-içecek servisi yaparken yolcunun üzerine yemek,²²⁴ sıcak su²²⁵ veya kahve dökmesi²²⁶, yolculara ikram edilen yiyeceklerin bozuk olması²²⁷ gibi durumların da kaza kapsamında değerlendirilmesine bir engel bulunmadığı ifade edilmektedir.²²⁸

Yukarıda yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı üzere kaza kavramının kapsamını belirleyebilmek çok da kolay değildir. Meydana gelen bir olayın kaza kavramı kapsamında

²²¹ Karfunkel v. Air France, US District Court, Southern District of New York, 4 March 1977, 14 Avi 17674, (**Kırman**, s.65); Hussel v. Swissair, US District Court, Southern District of New York, 10 February 1975, 12 Avi 17637 (**Dempsey/Milde**, s.141); Day v. TWA, US Court of Appeals, Second Circuit, 22 December 1975, 13 Avi 18148 (**Dempsey/Milde**, s.142).

²²² **Dempsey/Milde**, s.144.

²²³ Martinez Hernandez v. Air France, 545 F.2d 279, 1st Cir. 1976, cert. denied 430 US. 950 1977 (**Dempsey/Milde**, s.142). "...hava aracının kaçırılması ile hava aracına yapılacak sabotajlar, Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesi anlamında kaza olarak kabul edilmekte ise de güvenlik tedbirlerinin devletin emniyet birimlerince alındığı ve taşıyıcının yapabileceğı başka bir şey olmadığı hususunun taşıyıcı tarafından ispatlandığı hallerde sorumluluğun söz konusu olmayacağını tabi bulunmasına göre..." Yargıtay 11. HD. T.20.11.2000, E.2000/7502, K.2000/9075 (**Demirkıran**, s.899-900).

²²⁴ Gonzalez v. TACA International Airlines, 1992 WL 142399, E.D. La.1992 (**Dempsey/Milde**, s.143).

²²⁵ Fishman v. Delta Air Lines, 132 F. 3rd 138, 2nd Cir. 1998 (**Dempsey/Milde**, s.143).

²²⁶ Diaz Lugo v. American Air Lines, 686 F. Supp. 373, D.P.R. 1988 (**Dempsey/Milde**, s.143; **Mclauchlan/Herrera/ Johnson**, s.25).

²²⁷ Gonzalez v. TACA International Airlines, 1992 WL 142399, E.D. La.1992 (**Dempsey/Milde**, s.143). Karşı görüş bkz. **Arkan**, Yolcu Taşımaları, s.19-20. **Arkan**, bu noktada taşıyıcının yolcuyu yedirip içirme borcunu üstlenip üstlenmediğı ayrımını yapmaktadır. Taşıyıcının bu edimi üstlenmesi halinde ancak taraflar arasında kurulan sözleşme uyarınca sorumlu tutulabileceğini; buna karşılık taşıyıcının böyle bir borcu üstlenmediğı durumlarda da gerekli özenin gösterilmemesi dolayısıyla sorumlu tutulabileceğini ifade etmektedir.

²²⁸ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.163, dn.31; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.181, dn.13; **Kırman**, s.67; **Dempsey/Milde**, s.143.

yer alıp almadığı hususunda yapılacak değerlendirmede yukarıda açıklanan noktaların yanı sıra, taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlerin amaçlarının da dikkate alınması gerekir. Taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen Varşova/Lahey Sistemi'nin ve Montreal Konvansiyonu'nun havayoluyla yapılan taşıma işine ait risklerin ve hava araçlarına ilişkin tehlikelerin tümünü kapsayacak bir biçimde taşıyıcının sorumluluğunun düzenlemesi amacına yönelik olarak hazırlandıkları da göz önünde bulundurulmalıdır. Bu durumda kaza kavramının geniş yorumlanması gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır.

3.2.1.3. Kazanın Belirli Bir Süre İçinde Meydana Gelmesi

3.2.1.3.1. Genel Olarak

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının, yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, zararın bir kaza sonucunda ve bu kazanın da yolcunun hava aracına bindiği, hava aracı içinde bulunduğu veya hava aracından indiği sırada meydana gelmesi gerekir (VK md.17; MonK md.17). Buna göre taşıyıcının sorumluluğu, hava aracına biniş işlemleri ile başlar; yolcunun hava aracında bulunduğu süre boyunca devam eder ve hava aracından iniş işlemleri ile sona erer. Taşıyıcı ancak bu zaman dilimi içinde meydana gelen kazalardan sorumlu tutulabilir. Bu durumda kazanın meydana gelme zamanı bakımından ilgili madde hükümlerinde öngörülen her bir halin ayrı ayrı incelenmesinde yarar vardır.

3.2.1.3.2. Biniş İşlemleri Sırasında

Yolcunun taşıyıcı ile arasında kurulan taşıma sözleşmesinin ifası kapsamında taşıyıcının talimatı doğrultusunda hareket etmek zorunda kaldığı süre, hava aracına biniş işlemleri ile başlar. Hava aracına biniş işlemleri ifadesiyle anlatılmak istenen yalnızca yolcunun merdivenlerden çıkarak hava aracının içine girmesi değil; birbirinin ardı sıra gerçekleşen biniş işlemlerinin bütünüdür.²²⁹ Biniş işlemlerinin hangi aşamada başladığının kesin bir kural ile belirlenmesi mümkün değildir. Bu belirleme ancak somut olayın özelliklerine göre yapılabilir. Ancak biniş işlemleri bakımından yapılacak değerlendirmeler sırasında, biniş işlemlerinin başlayabilmesi için yolcunun hava alanı binasından içeri girmiş olması gerektiği ve biniş

²²⁹

Sözer, Milletlerarası Hava Taşımacılığı, s.780; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.165; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s. 186; **Kırman**, s.71; **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.177.

işlemlerinin geriye götürülebileceği en son noktanın da bu olduğunun kabulü gerekir.²³⁰ Örneğin uçağa binmek üzere hava alanına gitmekte olan bir yolcunun yolda kaza geçirerek yaralanması halinde, kazanın biniş işlemleri esnasında meydana geldiğinden bahsedilemez.²³¹

5 Ağustos 1973 tarihinde, Atina Hellenikon Havaalanı'nda meydana gelen terör saldırısında üç yolcu hayatını kaybetmiş, kırk yolcu da yaralanmıştır. Olayda Atina'dan New York'a gidecek olan yolcular biniş kartlarını alıp, bagajlarını teslim edip, pasaport kontrolünden geçtikten sonra giden yolcu salonuna gelip beklemeye başlamışlardır. Terör saldırısı, yolcuların anons ile uçağa çağırıldıktan sonra bazılarının kendilerini uçağa götürecek olan otobüse bindiği, bazılarının ise henüz sırada beklediği esnada meydana gelmiştir.²³² Bu saldırı nedeniyle açılan davalarda mahkemeler, kazanın meydana geldiği anda yolcuların içinde bulunduğu faaliyete, yolcuların bulunduğu yere ve taşıyıcının talimatlarına ilişkin değerlendirmeler yapmıştır. Yapılan değerlendirmelerde kazanın meydana geldiği anda yolcuların hava aracına binme amacı ile kendilerinden beklenen işlemleri yerine getiriyor oldukları, biniş işlemlerinin gerçekleştirilmesi çerçevesinde olmaları gereken yerde buldukları ve taşıyıcının talimatları doğrultusunda hareket ettikleri tespit edilmiştir. Buna göre yolcuların uçağa biniş halinde oldukları sonucuna ulaşılmıştır. Bu kararlar ile tespit edilen -yolcunun faaliyeti, yolcunun bulunduğu yer ve taşıyıcının talimatı-ölçütleri daha sonra meydana gelen olaylarda da uygulama alanı bulmuştur.²³³ Buna göre yolcunun biniş halinde olup olmadığının tespitinde her bir somut olay bakımından kazanın meydana geldiği anda yolcunun faaliyetinin, yolcunun bulunduğu yerin ve taşıyıcının talimatlarının değerlendirilmesi gerekir.

Biniş işlemlerinin tespiti bakımından mahkeme kararları ile birtakım ölçütler getirilmiştir. Bu ölçütlerden ilki, zarar gören yolcunun içinde bulunduğu faaliyetin değerlendirilmesine ilişkindir. Kazanın meydana geldiği anda yolcunun hava aracına binme amacı ile kendisinden beklenen işlemleri yerine getiriyor olması gerekir. Hava alanında check-in işleminin yaptırılarak biniş kartının alınması, bagajların teslim edilmesi, pasaport ve gümrük kontrolü

²³⁰ **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.187; **Kırman**, s.72.

²³¹ **Dempsey/Milde**, s.157.

²³² Evangelinos v. Trans World Airlines US Court of Appeals, Third Circuit, 4 February 1977, 14 Avi 17612 (**Kırman**, s.72); Day v. Trans World Airlines, US Court of Appeals, Second Circuit, 22 December 1975, 13 Avi 18148 (**Dempsey/Milde**, s.142).

²³³ Upton v. Iran National Airlines, US District Court, District of New York, 8 May 1978, 15 Avi 17101 (**Kırman**, s.73).

yaptırılması, güvenlik kontrolünden geçilmesi ve uçağın içine girilmesi, binme amacına uygun ve yolcunun kendisinden beklenen faaliyet ve işlemler arasında yer alır.²³⁴

Yolcunun bekleme salonundan uçağa giderken merdivenlerde yaralanması, terminal binasından ayrılıp uçağa doğru yürüdüğü esnada aprondaki tellere takılarak düşmesi gibi benzer birçok olaya ilişkin mahkeme kararlarında, biniş işlemlerinin birbirinin ardı sıra gerçekleştirildiği ve bir zincir oluşturduğu göz önünde bulundurularak taşıyıcının yolcunun uğradığı zararlardan sorumlu olduğuna karar vermişlerdir.²³⁵

Yolcunun faaliyetinin bir biniş işlemi olarak değerlendirilebilmesi için, yolcunun hava aracına binme ve bunun için gerekli işlemleri tamamlama iradesinde olması gerekir. Bu irade olmaksızın yolcunun başka bir amaçla hareket ettiği durumlarda, uğradığı zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemez. Örneğin gümrüksüz satış mağazasında alışveriş yaparken yolcunun yaralanması veya ölmesi halinde, kazanın meydana geldiği anda yolcunun hava aracına binme amacı ile kendisinden beklenen işlemleri yerine getiriyor olduğu söylenemez.²³⁶

Taşıyıcının biniş işlemleri esnasında yolcunun yaralanması veya ölmesi halinde sorumluluğundan bahsedilebilmesi için yolcunun hava aracına binme iradesini taşıyıcıya açıklamış olması gerekir. Check-in işleminin yaptırılarak biniş kartının alınması ile yolcu tarafından hava aracına binme iradesi açıklanmış olur.²³⁷ Biniş işlemlerinin başlangıcının tespitinde yolcu tarafından biniş kartının alınarak binme iradesinin taşıyıcıya açıklanmasının yanı sıra biniş kartının alındığı zaman da önem taşır. Bilindiği üzere taşıyıcılar, biniş kartlarını hareket saatinden belli bir süre önce verirler. Taşıyıcının biniş kartı verilmesi yolundaki olağan uygulama dışında, hava aracının belirtilen kalkış saatinden çok önce hava alanına gelmiş bir yolcuya biniş kartı verilmesi mümkündür. Bu noktada biniş kartı verilmesi yolundaki olağan uygulamanın göz önünde bulundurulması, olağan uygulama uyarınca diğer yolculara biniş kartı verildiği anda kalkış saatinden çok önce biniş kartını alan yolcu

²³⁴ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı, s.780-781; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.165; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s. 188; **Kırman**, s.73; **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.177.

²³⁵ Blumenfeld v. BEA, Kammergericht, Berlin 11 March 1961, 10u 61/603 (**Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı, s.781, dn.12); Scarf v. TWA, District Court. District of New York, 2 Sept. 1955, 4 Avi 177795 (**Kırman**, s.74, dn.64).

²³⁶ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.781; **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.177; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.165-166.

²³⁷ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.781-782; **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.177 **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.188; **Kırman**, s.74-75.

bakımından da biniş işlemlerinin başladığının kabulü gerekir. Biniş işlemlerinin birbirinin ardı sıra gerçekleştirilmesi ile ilgili husus da dikkate alındığında, bu yaklaşımın göz önünde bulundurularak biniş işlemlerinin başlangıcının tespiti amaca uygun olacaktır.²³⁸

Günümüzde yolcular, check-in işlemlerini internet aracılığıyla on-line olarak, uçağın kalkış saatinden 24 saat önce gerçekleştirme imkânına sahiptir. Check-in işlemini, on-line olarak gerçekleştiren yolcuların biniş kartları, taşıyıcı tarafından elektronik ortamda hazırlanır ve yolculara gönderilir. Yolcular da kendilerine gönderilen biniş kartlarını, yazıcıdan çıkartmak suretiyle elde edebilirler. Biniş kartlarını bu yoldan elde eden yolcular, hava alanına ulaştıklarında yalnızca kimlik kontrolü yaptırırlar ve varsa bagajlarını teslim ederler. Biniş işlemlerinin birbiri ardı sıra gerçekleştiği dikkate alındığında, biniş kartlarını bu yoldan elde eden yolcular bakımından biniş işlemlerinin ve taşıyıcının sorumluluğunun başlangıcı olarak kimlik kontrolünün yapıldığı an esas alınabilir.

Bazı ülkeler bakımından yakın mesafeler arasında sık aralıklarla gerçekleştirilen düzenli uçuşlar söz konusudur. Bu uçuşlarda kalkış saatinde hava alanına gelen yolcular sırayla uçağa alınmakta ve biletler uçakta kesilmektedir. Ancak, bu uygulamada uçağa binecek yolcu sayısının tespiti için yolculara öncelikle bir sıra numarası verilmektedir. Bu durumda biniş işlemlerinin ve taşıyıcının sorumluluğunun başlangıcı olarak, yolcuya sıra numarasının verildiği an kabul edilebilir. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki koşullar değiştikçe her bir durum, kendi koşulları içerisinde ayrıca değerlendirilmelidir.²³⁹

Biniş işlemlerinin tespiti bakımından mahkeme kararları ile getirilen ölçütlerden ikincisi ise, kazanın meydana geldiği anda zarar gören yolcunun bulunduğu yerin değerlendirilmesine ilişkindir. Kazanın meydana geldiği anda, yolcunun biniş işlemlerinin gerçekleştirildiği yerde bulunması gerekir.²⁴⁰

Biniş işlemlerinin tespiti bakımından mahkeme kararları ile getirilen ölçütlerden bir diğeri, yolcunun taşıyıcının denetiminde bulunup bulunmadığının değerlendirilmesine ilişkindir. Buna göre, kazanın meydana geldiği anda zarar gören yolcunun taşıyıcının talimatları doğrultusunda hareket ediyor olması, taşıyıcının denetimi altında biniş işlemlerini yerine

238

Kırman, s.75.

239

Sözer, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.782, dn.18.

240

Sözer, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.782; **Sözer**, Varşova/La Haya Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.177-178; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, 166; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.188; **Kırman**, s.75.

getiriyor olması gerekir.²⁴¹ Buna göre yolcunun taşıyıcının talimatı ve denetimi dışında bulunduğu sırada meydana gelen kazalardan dolayı uğrayacağı zararlardan taşıyıcı sorumlu tutulamaz.²⁴² Yolcunun kendi iradesi ile taşıyıcının talimat ve denetiminden çıkması halinde, taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkar. Biniş işlemlerinin devamı sırasında taşıyıcının talimatlarına uygun olarak hareket eden yolcunun kendi iradesine göre davranmakta serbest olduğu zaman dilimleri söz konusu ise bu süreler içinde de taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemez.²⁴³

Hava alanı terminal binasının tavanının çökmesi sonucunda yolcuların bir kısmının yaralandığı, bir kısmının ise öldüğü olayda mahkeme, kazanın meydana geldiği anda yolcuların bagajlarını teslim ettiklerini, biniş kartlarını aldıklarını, ancak pasaport ve gümrük kontrolünden henüz geçemediklerini, uçağın gecikmesi nedeniyle yolcuların kamuya açık salonda bekletildiklerini, bu nedenle taşıyıcı tarafından yolcuların biniş için çıkış kapısına çağrılincaya kadar yolcuların kendi iradelerine göre davranmakta serbest olduğuna, taşıyıcının talimatı ve denetimi altında olmadığına, bu aşamada taşıyıcının sorumluluğunun bulunmadığına karar vermiştir.²⁴⁴

Biniş kartını alan, bagajlarını teslim eden bir yolcunun, kamuya açık alanda bulunduğu sırada meydana gelen terör saldırısında ölmesi üzerine açılan davada mahkeme, uçağın kalkış saatinin iki saat ertelendiğini, yolcuların uçağa çağrılincaya kadar kendi iradeleri doğrultusunda serbestçe hareket etme imkânına sahip olduklarını, kazanın da bu süre içerisinde meydana geldiğini bu nedenle kendi serbest iradesine bırakılan yolcunun ölmesi nedeniyle uğranılan zarar bakımından taşıyıcının sorumlu tutulamayacağına karar vermiştir.²⁴⁵

Yukarıda ifade edildiği üzere mahkeme kararları ile belirlenen bu ölçütler, yaygın uygulama alanı bulmuş ve biniş işlemlerinin başlayıp başlamadığı bu ölçütlere göre tespit edilmiştir. Bu ölçütlerden herhangi birinin tek başına uygulanması, uyuşmazlığın çözümü bakımından yeterli değildir. Bununla birlikte somut olayın koşullarına göre bu ölçütlerden

²⁴¹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.782-783; **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.178; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, 166; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.189; **Kırman**, s.75-76.

²⁴² **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.783; **Kırman**, s.76.

²⁴³ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.783; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.189; **Ülgen** Taşıma Sözleşmesi, s.166.

²⁴⁴ Upton v. Iran National Airlines kararı bkz. dn. 218.

²⁴⁵ Buonocore v. Trans World Airlines, Inc. , 900 F.2d 8, 10, 2nd Cir. 1990 (**Dempsey/Milde**, s.162-163).

birinin veya ikisinin ön plana çıkması söz konusu olabilir.²⁴⁶ Yolcunun terminal binasından çıkarak uçağa yöneldiği anda hava taşımacılığına ait risklerin başlaması nedeniyle, ancak bu andan itibaren taşıyıcının sorumlu tutulabileceği de ileri sürülmektedir.²⁴⁷

3.2.1.3.3. Hava Aracında

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının, yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, ölüm veya yaralanmaya neden olan kazanın yolcunun hava aracı içinde bulunduğu sırada meydana gelmesi gerekir (VK md.17; MonK md.17). Hem Varşova Konvansiyonu'nda hem de Montreal Konvansiyonu'nda kullanılan ifadelerden²⁴⁸, taşıyıcının yolcunun yaralanması veya ölmesi halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, ilk bakışta kazanın hava aracında meydana gelmesi gerektiği yönünde bir anlam çıkarılabilir. Ancak burada ifade edilmek istenen kazanın hava aracının içinde meydana gelmesi değil; kazanın yolcunun hava aracının içinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olmasıdır.²⁴⁹ Yani "hava aracında" ifadesi ile anlatılmak istenen kazanın gerçekleştiği yer değil; kazanın meydana geldiği anda yolcunun bulunduğu yerdir.²⁵⁰ Buna göre yolcunun hava aracında bulunduğu sırada hava aracının dışında apronda bulunan başka bir hava aracında meydana gelen bir patlamadan dolayı yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olur.²⁵¹ Buna karşılık, yolcunun hava aracı içinde bulunmadığı, hava alanı binasında beklediği, biniş veya iniş işlemlerinin de söz konusu olmadığı bir anda hava aracında meydana gelen bir patlamadan dolayı yaralanması halinde meydana gelen zarardan taşıyıcı sorumlu tutulamaz.²⁵²

²⁴⁶ "... total circumstances surrounding the plaintiff's accident, with particular emphasis on location, activity and control." *Beaudet v. British Airways PLC*, 1994, WL 225002 853 F. Supp. 1062, N.D. III. 1994 (**Dempsey/Milde**, s.163).

²⁴⁷ "Yolcunun terminalden ayrılarak uçağa yönelmesi anı kesinlik arz ettiği ve amaca uygun bulunduğu için biniş faaliyetinin başlangıcı sayılmalıdır." **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.167; Aynı doğrultuda bkz. *Mache'c v. Air France*, Cour De Cassation, 18 January 1966, **Mankiewicz**, s.149.

²⁴⁸ "... the accident... took place on board the aircraft..." (VK md.17; MonK md.17).

²⁴⁹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.777; **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.176; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, 164; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.185; **Kırman**, s.68.

²⁵⁰ **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.185; *MacDonald v. Air Canada*, 439 F.2d 1402, 1st Cir. 1971 (**Dempsey/Milde**, s.159).

²⁵¹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.777.

²⁵² **Kırman**, s.68-69.

Yolcu ile taşıyıcı arasında kurulmuş olan taşıma sözleşmesinin ifası amacı ile yolcunun hava aracına alındığı andan, taşıma sözleşmesinin ifasının tamamlanması ile yolcunun hava aracından ayrıldığı ana kadar geçen süre içerisinde yolcu, hava aracının içinde kabul edilir.²⁵³

*Husserl v. Swissair*²⁵⁴ davasında, mahkeme yolcuların uçağa alınmaları ile taşıma sözleşmesinde belirtilen varma yerinde yolcuların uçaktan ayrılmaları arasında kalan sürenin tamamını, yolcuların hava aracı içinde bulunduğu süre olarak değerlendirmiştir. Olayda, 6 Eylül 1970 tarihinde Zürih'ten New York'a gitmek üzere hareket eden uçak, teröristler tarafından Amman'a kaçırılmış; davacı da dahil olmak üzere yolcular, 24 saat Amman Havaalanı'nda uçağın içinde bekletilmiş; devamında beş gün Amman'da bir otelde tutulmuş; daha sonra yolcular, önce Lefkoşa'ya oradan da Zürih'e getirilmiş ancak 13 Eylül tarihinde yolcular, New York'a ulaştırılabilmektedir. Mahkeme, bu süre içerisinde meydana gelen bütün olayları yolcuların uçakta bulunduğu sırada meydana gelen olaylar olarak kabul etmiş ve taşıyıcının Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesi uyarınca sorumlu olduğuna karar vermiştir.²⁵⁵ Kararın gerekçesinde Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesi ile taşıyıcının yolcunun kendi fiili egemenlik alanı içinde bulunduğu süre boyunca uğrayabileceği zararlardan sorumlu tutulmasının amaçlandığı belirtilmiştir.

Her ne kadar olayda taşıyıcının hakimiyetinin ortadan kalktığı ve teröristlerin taşıyıcıdan daha etkin olduğu söylenebilirse de, taşıma sözleşmesinin ifası kapsamında yolcunun hava aracına alınmasından hava aracından ayrılmasına kadar geçen süre içerisinde, yolcunun taşıyıcının talimatları doğrultusunda hareket ettiği gözden kaçırılmamalıdır. Kaldı ki olayda yolcular, uçaktan tahliye edildikten sonra taşıyıcının tasarrufu doğrultusunda Amman'da beş gün bir otelde kalmıştır. Olayın devamında yolcuların önce Lefkoşa'ya, ertesi gün Zürih'e, bir sonraki gün New York'a götürülmesi de yine taşıyıcının tasarrufu doğrultusunda gerçekleşmiştir. Bu nedenle mahkeme tarafından, bütün olayların yolcuların uçakta bulunduğu süre içerisinde gerçekleşmiş sayılması, yerinde bir değerlendirme olarak nitelendirilmektedir.²⁵⁶

²⁵³ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.778; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.185; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.164; **Kırman**, s.69.

²⁵⁴ 388 F. Supp. 1238, S.D.N.Y. 1975 (**Dempsey/Milde**, s.160).

²⁵⁵ Aynı doğrultuda bkz. *Herman v. Trans World Airilnes*, 300 N.Y.S. 2nd 829, Sup. Ct. 1972 (**Dempsey/Milde**, s.158). Olayda New York'tan Tel Aviv'e gitmek üzere hareket eden uçak teröristler tarafından Amman civarında bir çöle kaçırılmıştır. Yolcular, teröristler tarafından esir alınarak bir hafta kadar uçakta tutulmuşlardır. Mahkeme, olayların yolcuların uçakta bulunduğu süre içerisinde gerçekleştiğine ve taşıyıcının Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesi uyarınca sorumlu olduğuna karar vermiştir.

²⁵⁶ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.778; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.186; **Kırman**, s.70.

Bu noktada, yolcu ile taşıyıcı arasında kurulan taşıma sözleşmesi hükümlerine aykırı olarak taşıyıcının uçuşa ara vermesi veya sözleşmede kararlaştırılan duraklama yeri dışında başka bir yerde durması halinde, yolcunun hava aracının içinde veya dışında bulunmasının taşıyıcının sorumluluğu bakımından herhangi bir önemi olmadığını belirtmekte yarar vardır. Böyle bir durumda yolcu, hava aracından ayrılarak terminal binasına girmiş olsa dahi hava aracında kabul edilir ve taşıyıcı orada meydana gelen bir kazadan sorumlu tutulur.²⁵⁷

Bu konuda değinilmesi gereken bir diğer husus, taşıma sözleşmesinin aktarma veya duraklamaları içeren birkaç uçuşu kapsayacak biçimde yapılması halinde, sözleşmede belirtilen aktarma ve duraklama yerleri arasında gerçekleştirilen uçuşların birbirinden bağımsız birer uçuş olarak değerlendirilmesine ilişkindir. Duraklama ve aktarmalar esnasında yolcu, taşıyıcının fiili hakimiyetinde bulunuyor ve taşıyıcının talimatları doğrultusunda hareket ediyorsa, hava aracından ayrılarak terminal binasına girmiş olsa dahi yolcu hava aracında kabul edilir ve taşıyıcı orada meydana gelen bir kazadan sorumlu tutulur. Ancak yolcunun kendi iradesi ile taşıyıcının talimat ve denetiminden çıkması halinde, yolcunun hava aracında kabul edilmesi mümkün değildir.²⁵⁸ Bununla birlikte duraklama ve aktarmalar esnasında yolcu, kendi iradesine göre davranmakta serbest ise, bu durumda da yolcunun hava aracında kabul edilmesi söz konusu değildir ve taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemez.²⁵⁹

3.2.1.3.4. İniş İşlemleri Sırasında

Yolcunun taşıyıcı ile arasında kurulan taşıma sözleşmesinin ifası kapsamında taşıyıcının talimatı doğrultusunda hareket etmek zorunda kaldığı süre, iniş işlemleri ile sona erer. Buna göre taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olduğu son zaman diliminin iniş işlemlerinin gerçekleştirildiği süre olduğu söylenebilir.²⁶⁰

İniş işlemleri ifadesiyle anlatılmak istenen, yalnızca yolcunun merdivenlerden inerek hava aracından ayrılması değil; birbirinin ardı sıra gerçekleşen işlemler bütünüdür. İniş işlemlerinin hangi aşamada sona erdiğinin kesin bir kural ile belirlenmesi mümkün değildir. Bu nedenle

²⁵⁷ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.779; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.186; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.164; **Kırman**, s.70.

²⁵⁸ MacDonald v. Air Canada, 439 F.2d 1402, 1st Cir. 1971 (**Dempsey/Milde**, s.159); Maignie v. Compaigne Nationale Air France, 549 F.2d 1256, 1262, 9th Cir. 1979, cert. Denied 431 U.S. 974, 1979 (**Dempsey/Milde**, s.163).

²⁵⁹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.779; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.186; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.164; **Kırman**, s.70.

²⁶⁰ **Kaner**, Yük, Yolcu ve Bagaj, s.189; **Kırman**, s.78.

iniş işlemlerinin belirlenmesinde taşıma sözleşmesinden doğan borcun tam ve gereği gibi ifa edilmesine yönelik son işlemin dikkate alınması gerekir. Son işlemin tamamlanması ile taşıyıcının sorumluluğu sona erer.

Biniş işlemlerinin tespitinde kullanılan -yolcunun faaliyeti, yolcunun bulunduğu yer ve taşıyıcının denetimi- ölçütlerin iniş işlemlerinin tespiti bakımından da kullanılması mümkündür. Buna göre taşıma sözleşmesinin tam ve gereği gibi ifası devamında, yolcunun taşıyıcının talimat ve denetiminden çıkarak, kendi serbest iradesi ile hareket edebileceği bir noktaya ulaşması halinde iniş işlemlerinin tamamlandığı söylenebilir.²⁶¹

*Ricotta v. Iberia*²⁶² davasında, mahkeme yolcunun hava aracını terk etmesinden sonra otobüsle terminal binasına götürülmesi sırasında meydana gelen kazada, yolcunun yaralanması nedeniyle oluşan zararlardan, iniş işlemlerinin henüz tamamlanması nedeniyle taşıyıcının, Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesi uyarınca sorumlu olduğuna karar vermiştir.²⁶³

İniş işlemlerinin tamamlanması bakımından taşıma sözleşmesinin ifası ile ilgili olan bagaj teslim işleminin özellikle dikkate alınması gerekir. *Cronin v. Delta Airlines*²⁶⁴ davasında mahkeme, bagaj teslim yerine yürüyen merdiven ile gitmekte olan yolcunun yaralanması nedeniyle meydana gelen zararlardan, iniş işlemlerinin devam ettiği gerekçesi ile taşıyıcının sorumlu olduğuna karar vermiştir. *Smith v. Air Canada*²⁶⁵ davasında mahkeme, yolcunun bagajlarını teslim aldıktan sonra gümrük kontrol yerine giderken yaralanması nedeniyle meydana gelen zararlardan bagajların teslim alınması ile iniş işlemlerinin tamamlandığı gerekçesi ile taşıyıcının sorumlu tutulamayacağına karar vermiştir.

Taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan borçlarını tamamen yerine getirerek sözleşmeyi gereği gibi ifa etmesi ancak bagajın yolcuya teslimi ile gerçekleşir. Buna göre yukarıda

²⁶¹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı, s. 784; **Kırman**, s.79.

²⁶² US District Court, Eastern District of New York, 30 November 1979, 15 Avi 17829 (**Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.189; **Kırman**, s.80).

²⁶³ İniş işlemlerinin yolcunun uçaktan inip terminal binasına girmesi anında, artık havacılık risklerinin gerçekleşmesinin söz konusu olamayacağı gerekçesi ile sona ermesi gerektiğini belirten yazarlar da vardır. Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.167, dn.40.

²⁶⁴ Illinois Appellate Court, 17 May 1974, 13 Avi 17150 (**Kırman**, s.80).

²⁶⁵ Florida Court of Appeals, 28 April 1978, 15 Avi 17121 (**Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.190). Öte yandan bagajını teslim alamaya giderken yaralanan bir yolcunun açtığı davada mahkeme, yolcunun uçaktan ayrılması ile iniş işlemlerinin sona erdiği gerekçesi ile meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumlu tutulamayacağına karar vermiştir. Bkz. Felismina v. TWA, US District Court, Southern District of New York, 28 June 1974, 13 Avi 17145 (**Kırman**, s.80).

belirtilen mahkeme kararlarında, bagajın teslimi ile iniş işlemlerinin sona erdiğinin, buna bağlı olarak da taşıyıcının sorumluluğunun ortadan kalktığı kabul edilmesi, yerinde bir değerlendirme olarak nitelendirilmektedir.²⁶⁶

Bununla birlikte iniş işlemlerinin sona ermesi anına kadar meydana gelebilecek kazalar nedeniyle ortaya çıkan zararlardan taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için, yolcunun faaliyetine ve bulunduğu yere ilişkin de bir değerlendirme yapılması gerekir. Hava aracından ayrıldıktan sonra bagajını almaya giderken yolcunun gümrüksüz satış mağazasına uğraması mümkündür. Yolcunun bu davranışı, iniş işlemleri sırasında kendinden beklenen bir davranış olmadığı gibi, gümrüksüz satış mağazası iniş işlemlerinin gerçekleştirilmesi çerçevesinde yolcunun bulunması gereken yer de değildir. Taşıyıcının talimatından kendi iradesi ile ayrılan yolcunun bu gibi durumlarda meydana gelen kazalar dolayısıyla zarara uğraması halinde, taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemez.²⁶⁷

Bu konuda değinilmesi gereken bir diğer husus, yukarıda da ifade edildiği üzere taşıma sözleşmesinin aktarma veya duraklamaları içeren birkaç uçuşu kapsayacak biçimde yapılması halinde, sözleşmede belirtilen aktarma ve duraklama yerleri arasında gerçekleştirilen uçuşların birbirinden bağımsız birer uçuş olarak değerlendirilmesi gerektiğidir. Bu durumda, her bir uçuş bakımından iniş ve biniş işlemleri ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Aktarma veya duraklamalar esnasında iniş işlemlerinin tamamlanmış ancak biniş işlemlerinin henüz başlamamış olduğu, yolcunun kendi iradesine göre davranmakta serbest bulunduğu sırada meydana gelen kazalar dolayısıyla uğradığı zararlardan taşıyıcı sorumlu tutulamaz.²⁶⁸

3.2.1.4. Zarar

3.2.1.4.1. Ölüm

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcı, yolcunun ölümü dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumludur (VK md.17; MonK md.17). Yolcunun ölümü dolayısıyla meydana gelen zararlardan ne anlaşılacağına ve kimlerin tazminat talebinde bulunabileceğine ilişkin ilgili konvansiyonlarda doğrudan bir hüküm

²⁶⁶ **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.190; **Kırman**, s.80.

²⁶⁷ **Kırman**, s.81.

²⁶⁸ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.168.

bulunmamaktadır. Bu durumda tazminatın neleri kapsayacağı ve kimlerin tazminat talebinde bulunabileceği davaya bakan mahkemenin kendi hukukuna (*Lex Fori*) göre belirlenir.²⁶⁹

Buna göre yolcunun ölümü halinde taşıyıcıya karşı Türkiye’de açılan davalarda tazminatın kapsamı ve kimlerin tazminat talebinde bulunabileceği, Borçlar Kanunu hükümlerine göre belirlenecektir. Borçlar Kanununun 45.maddesi (TBK md.53) dikkate alındığında, yolcunun ölümü dolayısıyla meydana gelen ve taşıyıcının ilgili konvansiyonlar uyarınca sorumlu olduğu zararlar; defin ve cenaze masrafları, ölümün meydana gelmesine kadar yapılan tedavi masrafları ve ölen yolcunun ölüm anına kadar geçen sürede çalışmaması dolayısıyla yoksun kaldığı kazançtır. Bununla birlikte ölen yolcunun sürekli ve düzenli bir şekilde baktığı kişiler, yolcunun ölümü dolayısıyla yolcu tarafından kendilerine sağlanan destekten yoksun kalırlar. Bu kişilerin destekten yoksun kalma zararı da yolcunun ölümü dolayısıyla meydana gelen zararlar arasında yer alır.²⁷⁰ Bu tazminat talebinde doğrudan doğruya destekten yoksun kalan kişi bulunur. Doktrinde cenaze ve defin masraflarının terekeden ödenmesi gerektiği gerekçesi ile bu masrafın tazminini isteme hakkının ölen yolcunun mirasçılara ait olduğu ifade edilmektedir.²⁷¹ Ancak terekeye başvurmadan bu masrafları kim yapmışsa, masrafın tazminini isteme hakkı da ona aittir. Örneğin eşi ve çocukları bulunan bir yolcunun ölmesi halinde defin masraflarını ölenin kardeşi yapmışsa, masrafların tazminini isteme hakkı da ona ait olmalıdır.²⁷² Ölen yolcunun ölünceye kadar çalışmaması dolayısıyla uğradığı zararın giderilmesini isteme hakkı da yolcunun ölümü ile mirasçılara geçer. Burada dikkat edilmesi gereken husus, kazanç mahrumiyetinin giderilmesini isteme hakkının yolcunun ölümünden önce yolcunun şahsında doğduğudur.²⁷³ Aynı şekilde tedavi masraflarının yolcu tarafından karşılanması halinde yolcunun ölmesi ile tedavi masraflarının giderilmesini isteme hakkı da mirasçılara geçer.²⁷⁴ Defin masraflarında olduğu gibi tedavi masraflarını bizzat yapan kimse de tazminat talebinde bulunabilir. Yukarıda verilen örnekte olduğu gibi eşi ve çocukları bulunan bir yolcunun tedavi masraflarını ölenin kardeşi yapmışsa, masrafların tazminini isteme hakkı da ona ait olmalıdır.

Yukarıda yapılan açıklamalar yolcunun ölmesi halinde meydana gelen maddi zararlara ilişkindir. Bununla birlikte yolcunun ölmesi dolayısıyla meydana gelen diğer bir zarar ise

²⁶⁹ **Kırman**, s.82; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.190; **Dempsey/Milde**, s.183. **Ülgen**, bu konuya ilişkin olarak ulusal hukukun uygulanacağını ileri sürmektedir. Bkz. Taşıma Sözleşmesi, s.168, dn.43.

²⁷⁰ **Tandoğan**, Mesuliyet, s.296 vd. ; **Oğuzman**, s.544 vd.

²⁷¹ **Tandoğan**, Mesuliyet, s.297–298.

²⁷² **Oğuzman**, s.545.

²⁷³ **Tandoğan**, Mesuliyet, s.299; **Oğuzman**, s.545.

²⁷⁴ **Tandoğan**, Mesuliyet, s.299; **Oğuzman**, s.545.

manevi zarardır. Bu zararlara örnek olarak yolcunun ölümü dolayısıyla yakınlarının duyduğu acı ve üzüntü, ölüm olayının meydana geliş şekline göre ölümden önce yolcunun çektiği ızdırabın yakınları üzerindeki etkisi ve ruhsal durumlarında meydana getirdiği rahatsızlıklar gösterilebilir.²⁷⁵

3.2.1.4.2. Yaralanma

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesi uyarınca taşıyıcı; yolcunun yaralanması veya diğer herhangi bir bedensel zarara uğraması dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumludur.²⁷⁶ Bu maddede taşıyıcının yolcunun “yaralanması” dışında “diğer herhangi bir bedensel zarara” uğraması halinde de sorumlu olacağı belirtilmiştir. “Yaralanma” ve “diğer herhangi bir bedensel zarar” ifadelerinin aynı maddede kullanılması, gereksiz bir tekrar olarak nitelendirilmektedir.²⁷⁷ Şüphesiz bu noktada ifade edilmek istenen, herhangi bir duraksama olmaksızın taşıyıcının yolcunun uğrayabileceği her türlü bedensel zarardan sorumlu olduğudur. 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile “diğer herhangi bir bedensel zarar” ile “yaralanma” ifadeleri maddeden çıkarılmış ve yerine “kişisel zarar” kavramı konmuştur. Bu değişiklikle hükümdeki gereksiz tekrarın giderilmesi ve taşıyıcının yolcunun uğrayabileceği her türlü bedensel zarardan sorumlu hale getirilmesi amaçlanmıştır.²⁷⁸ Ancak bu protokol yeteri kadar onay toplayamadığı için yürürlüğe girememiştir. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda ise “yaralanma” ve “diğer herhangi bir bedensel zarar” ifadeleri çıkarılarak taşıyıcının yolcunun “yaralanması” dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumlu olduğu belirtilmiştir.²⁷⁹

Yaralanma, dışarıdan gelen herhangi bir fiziksel temas veya darbeye bağlı olarak insan vücudunda meydana gelen hasar olarak tanımlanabilir. Yaralanmalar; işitme görme, hissetme gibi bir duyunun kaybı veya azalması kırık, çıkık, ezilme, zedelenme, yanma, organların kopması, kanama gibi çeşitli biçimlerde ortaya çıkabilir.²⁸⁰

Uygulamada yolcunun yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için mutlaka görünür fiziksel temas veya darbenin varlığını arayan mahkeme kararları mevcuttur.

²⁷⁵ **Kırman**, s.83; **Oğuzman**, 672.

²⁷⁶ “The carrier shall be liable for damage sustained in the event of... wounding or any other bodily injury suffered by a passenger...”.

²⁷⁷ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.773; **Dempsey/Milde**, s.124.

²⁷⁸ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.773

²⁷⁹ “The carrier is liable for damage sustained in case of... bodily injury of a passenger...”.

²⁸⁰ **Tandoğan**, Mesuliyet, s.283 vd.

Bu kararlarda fiziksel bir darbe veya objektif bir faktör olmaksızın meydana gelen yaralanmalardan ve buna bağlı olarak ortaya çıkan zararlardan taşıyıcının sorumlu olmadığı ileri sürülmektedir.²⁸¹ Bununla birlikte uygulamada görünür fiziksel bir darbe olmaksızın kabin basıncının aniden düşmesi sonucunda yolcunun işitme duyusunun zarar görmesi halinde taşıyıcının sorumlu olduğuna hükmeden mahkeme kararları da mevcuttur. Bu kararlarda kabin basıncının ani düşüşünün ve yükselişinin de aslında doğal birer fiziksel etki olarak yorumlandığı görülür.²⁸² Hava taşımacılığının karakteristik riskleri dikkate alındığında, bu yorumun taşıyıcının yolcunun yaralanması halinde sorumluluğuna ilişkin hükmün amacına daha uygun olduğu söylenebilir.²⁸³

Yolcunun yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve taşıyıcının ilgili konvansiyonlar uyarınca sorumlu olduğu zararlar; tedavi masrafları, geçici ya da sürekli olarak çalışma kaybı dolayısıyla yoksun kalınan kazanç ve ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan zararlar olarak ifade edilebilir.²⁸⁴ Bahsedilen bu zararlar, yolcunun yaralanması dolayısıyla yolcunun mal varlığında meydana gelen eksilmeler, yani maddi zararlardır. Bununla birlikte yolcunun yaralanması dolayısıyla maddi zararların yanında manevi zararlar da meydana gelebilir. Bir organı kopan yolcunun hissettiği üzüntü, yaşama sevincinde meydana gelen azalma ile görme duyusunu yitiren bir yolcunun yaşadığı mental travma yaralanma dolayısıyla meydana gelen manevi zararlara örnek olarak gösterilebilir.

Yaralanmaya bağlı olarak ortaya çıkan manevi zararların taşıyıcının sorumluluğu kapsamında olduğuna şüphe yoktur.²⁸⁵ Ancak meydana gelen bir kazada yaralanma olmaksızın yalnızca yolcunun ruhsal durumunda meydana gelen bozulmanın örneğin bunalım, şok, tedirginlik veya korku hallerinin taşıyıcının yolcunun ölmesi veya yaralanması durumunda sorumluluğunu düzenleyen 17.madde kapsamında yer alıp almadığı tartışmalıdır. Konuya ilişkin bu tartışmanın Varşova Konvansiyonu'nun orijinal Fransızca metninde

²⁸¹ Burnett v. Trans World Airlines, 368 F. Supp 1152, D.N. Mex. 1973 (**Dempsey/Milde**, s.125; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.773, dn.2); Romsan v. Trans World Airlines, 314 N.E. 2nd 848, N.Y. 1974 (**Dempsey/Milde**, s.126; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.773, dn.2). Ayrıca bu kararlarda yaralanma ifadesi ile görülebilir, hissedilebilir bariz bir fiziksel durum anlatılmak istendiği, bunlar dışında kalanların yaralanma olarak kabulünün mümkün olmadığı belirtilmiştir. Bkz. **Kırman**, s.84.

²⁸² De Marines v. KLM Royal Dutch Airlines, 580 F. 2d 1193, 3rd Cir. 1978 (**Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.774, dn.3; **Kırman**, s.8); Landrum v. Standart Oil Co, 5 July 1972, 12 Avi 17.437 (**Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.774).

²⁸³ **Mankiewicz**, s.141-142; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.774; **Kırman**, s.85.

²⁸⁴ **Tandoğan**, Mesuliyet, s.292 vd; **Oğuzman**, s.543 vd; **Kırman**, s.86.

²⁸⁵ **Kırman**, s.86.

kullanılan “*le’sion corporelle*” ifadesinden kaynaklandığı belirtilmektedir.²⁸⁶ Bu ifadenin kapsamı son derece tartışmalıdır. *Le’sion*” kavramının dar bir anlama sahip olduğunu ve yalnızca fiziksel nitelikteki bedensel zararları ifade etmekte kullanıldığını ileri süren mahkeme kararları mevcuttur.²⁸⁷ Bununla birlikte geniş bir değerlendirme yapılmasının ancak “*dommage corporelle*” ifadesinin kullanılması halinde mümkün olduğu belirtilmektedir.²⁸⁸ Diğer taraftan, “*le’sion corporelle*” ifadesinin bağımsız manevi zararları da kapsadığı yönünde mahkeme kararları da söz konusudur.²⁸⁹

Bu konuda baskın görüş, Varşova/Lahey Sistemi’ne göre yolcunun uğradığı bedensel zararlardan bağımsız olarak manevi tazminat talebinde bulunamayacağı yönündedir.²⁹⁰ Bu görüş kaynağını *Common Law* sisteminden almaktadır. *Common Law* sisteminde manevi zarar ancak bedensel bir zarara bağlı olarak ortaya çıkabilir.²⁹¹ Bu sistemin etkisinde verilen mahkeme kararlarında da bedensel bir zararın ortaya çıkardığı manevi zararların konvansiyonun 17.maddesi kapsamında olduğu belirtilmiştir. Ayrıca bu kararlarda herhangi bir bedensel zarar olmaksızın yolcunun maruz kaldığı heyecan, sıkıntı veya manevi ızdırabın tek başına bir sorumluluk hali teşkil etmediği, aksine bu halin 17.maddenin kapsamı dışında bırakıldığı yönünde değerlendirmeler yapılmıştır.²⁹²

Baskın görüş, yukarıda ifade edildiği gibi olmakla birlikte, herhangi bir bedensel zarar olmaksızın sadece yolcunun maruz kaldığı korku ve manevi sıkıntılar bakımından taşıyıcının sorumlu olduğunu kabul eden mahkeme kararları da vardır. *Husserl v. Swissair*²⁹³ davasında mahkeme, Varşova Konvansiyonu’nun 17.maddesinde geçen “yaralanma” ifadesi ile maddi zararlara işaret edildiğini ve “diğer herhangi bir bedensel zarar” kavramının ise bağımsız manevi zararları kapsadığını ileri sürmüştür. Ayrıca bu kararda Varşova Konvansiyonu ile

²⁸⁶ **Mankiewicz**, s.141 vd; **Kırman**, s.87.

²⁸⁷ *Floyd v. Eastern Airlines*, 499 U.S. 530, 111 S. Ct. 1489, 1991 (**Dempsey/Milde**, s.128).

²⁸⁸ **Shawcross/Beaumont**, s.VII/157A; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.775; **Kırman**, s.87.

²⁸⁹ *Air France v. Teichner*, 39 Revue Francaise de Droit Aerien 232, 23 Eur. Tr. L. 87, Israel 1984 (**Dempsey/Milde**, s.128); “The Warsaw Convention itself contains no prohibition against the recovery of any particular type of damages... passengers may recover for all the damage they sustained in the accident, both physical and emotional.” In re Aircrash Disaster Near Roselawn, Ind., 954 F. Supp. 175, N.D. Ill. 1997 (**McLauchlan/Herrera/Johnson**, s.30).

²⁹⁰ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.174; **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.174.

²⁹¹ **Mankiewicz**, s.141; **Shawcross/Beaumont**, s.VII/157; **Dempsey/Milde**, s.124 vd.

²⁹² *Burnett v. Trans World Airlines*, 368 F. Supp 1152, D.N. Mex. 1973 (**Dempsey/Milde**, s.125; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.773, dn.2); *Romsan v. Trans World Airlines*, 314 N.E. 2nd 848, N.Y. 1974 (**Dempsey/Milde**, s.126; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.773, dn.2).

²⁹³ *Husserl v. Swissair*, US District Court, Southern District of New York, 10 February 1975, 12 Avi 17637 (**Dempsey/Milde**, s.127; **Kırman**, 87–88; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.775).

taşıyıcının yolcunun gecikme dahil uğrayacağı bütün zararlardan sorumlu tutulmasına karşın sadece açık bir ifade kullanılmadığı gerekçesi ile manevi zararlardan sorumlu tutulamayacağı yönünde bir değerlendirme yapılmasının isabetsiz olduğu ifade edilmiştir. *Pologonia v. Trans World Airlines*²⁹⁴ davasında New York Temyiz Mahkemesi, uluslararası yaklaşımların dikkate alınması ve uygulanması gerektiğini belirterek, bağımsız manevi zararların da konvansiyonun 17.maddesinin kapsamında olduğuna karar vermiştir. New York Temyiz Mahkemesi tarafından verilen bu karar, İsrail Temyiz Mahkemesi'nin de bu görüşü benimsemesine neden olmuştur.²⁹⁵

Yolcu lehine yaşanan bu gelişmelerden sonra ,1991 yılında *Floyd v. Eastern Airlines*²⁹⁶ davasında ABD Yüksek Mahkemesi, “*bodily injury*” ifadesini tanımlamaya ve kapsamını belirlemeye çalışmıştır. Olayda uçağın üç motoru aynı anda durmuş ve uçak son derece hızlı bir biçimde irtifa kaybetmeye başlamıştır. Mürettebat tarafından yolculara, uçağın okyanusa iniş yapma ihtimalinin olduğu söylenmiştir. Ancak bu esnada pilot, uçağın motorlarını yeniden çalıştırmayı başarmış ve uçak güvenli bir biçimde iniş yapmıştır. Olayda ölüm veya yaralanma meydana gelmemiştir. Yaşanan bu olay nedeniyle davacı, manevi tazminat talebiyle taşıyıcıya karşı dava açmıştır. ABD Yüksek Mahkemesi, önüne gelen bu davada bedensel zarardan bağımsız manevi zararlardan taşıyıcının sorumlu olup olmadığının ancak Varşova Konvansiyonun amacına bakılarak belirlenebileceğini ifade etmiştir. Konvansiyonun hazırlandığı 1920'li yıllarda havacılık sektörünün henüz gelişmekte olduğuna dikkat çekilmiş ve bu konvansiyonun yolcuları korumaktan ziyade taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandırarak sektörün gelişimine katkı sağlamak amacıyla hazırlandığı, bununla birlikte ne konvansiyonu hazırlayanların ne de konvansiyona taraf olanların niyetinin yolcunun uğradığı manevi zararları gidermek olduğu ileri sürülmüştür. Mahkeme tarafından “*bodily injury*” ifadesinin ancak yolcunun bedeninde meydana gelen cismani zarar olarak tanımlanabileceği ve bedensel zarardan bağımsız manevi zararların “*bodily injury*” kapsamında değerlendirilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır. ABD Temyiz Mahkemesi'nin bu kararı, bedensel zarardan bağımsız manevi zararların Varşova Konvansiyonu çerçevesinde talep edilemeyeceği yönünde emsal teşkil etmiştir.²⁹⁷

²⁹⁴ New York Supreme Court, 1978, 16 Avi 18152 (**Shawcross/Beaumont**, s.VIII/157A; **Kırman**, s.88). Aynı doğrultuda *Borham v. Pan American World Airways*, 1986 U.S. Dist. Lexis 28554, S.D.N.Y. 1986 (**Dempsey/Milde**, s. 127).

²⁹⁵ *Air France v. Teichner*, 39 *Revue Francaise de Droit Aerien* 232, 23 *Eur. Tr. L.* 87, *Israel* 1984 (**Dempsey/Milde**, s.128); **Shawcross/Beaumont**, s.VII/157A; **Kırman**, s.88.

²⁹⁶ 499 U.S. 530, 111 S. Ct. 1489, 1991 (**Dempsey/Milde**, s.128; **Cunnigham**, s.1056).

²⁹⁷ *Adler v. Malev Hungarian Airlines*, WL 15144 S.D.N.Y 1992; *Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 854 F. Supp. 654 N.D. Cal. 1994; *El Al Israel Airlines v. Tseng*, 525 U.S. 155, 1999 (**Dempsey/Milde**, s.129).

Bununla birlikte mahkeme, bu kararda yolcunun bedeninde ortaya çıkan manevi zararların giderilip giderilemeyeceği hususunda görüş bildirmeyeceklerini açıklamıştır.²⁹⁸ Mahkemenin bu açıklaması, yolcunun bedeninde ortaya çıkan manevi zararların talebine imkân veren bir açık kapı olarak yorumlanmıştır. Yolcunun bedeninde ortaya çıkan manevi zararlara örnek olarak, yaşanan korku ve sıkıntı dolayısıyla saçların dökülmesi, strese bağlı olarak yüksek tansiyon rahatsızlığının ortaya çıkması ve krampların oluşması gösterilebilir.²⁹⁹ Öte yandan *Lloyd v. American Airlines*³⁰⁰ davasında mahkeme, ancak ve ancak bedensel bir zarara bağlı olarak ortaya çıkan manevi zararlardan taşıyıcının sorumlu tutulabilmesinin mümkün olduğunu; konvansiyonun 17.maddesinin manevi zararlar nedeniyle ortaya çıkan bedensel zararları kapsamadığını ifade etmiştir.

Yukarıda yapılan açıklamalar göz önünde bulundurulduğunda, bedensel zarardan bağımsız manevi zararlara ilişkin tartışmanın bir sonuca bağlanamadığı görülür. 1999 Montreal Konvansiyonu ile bu tartışmaya bir son verilmesi amaçlanmıştır. Görüşmelerde Varşova Konvansiyonu'nun taşıyıcı lehine hazırlandığı, ancak zaman içerisinde yolcu lehine gelişmeler yaşandığı, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun da yolcu lehine ele alınması gerektiği, bu nedenle manevi zararlara ilişkin tartışmayı sona erdirecek bir düzenlemenin yapılması gerektiği ifade edilmiştir.³⁰¹ Bununla birlikte bedensel bir zarar olsun veya olmasın taşıyıcının yolcunun uğradığı manevi zararlardan da sorumlu tutulacağına ilişkin bir hükmün konvansiyona eklenmesi dahi teklif edilmiştir.³⁰² Görüşmelere gözlemci olarak katılan IATA tarafından yolcuların yarısından çoğunun hava aracı ile seyahat etmekten korktuğu ve manevi zararın tek başına bir dava sebebi olarak kabul edilmesi halinde taşıyıcının zararına bir durum oluşacağı ileri sürülmüştür.³⁰³ Görüşmeler sonucunda uzlaşma sağlanamaması dolayısıyla 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesinin ifadesinin sadeleştirilerek muhafaza edilmesine karar verilmiştir. Öte yandan Montreal Konvansiyonu görüşmelerine ait kayıtlarda konferansa katılan delegelerin büyük çoğunluğunun “*bodily injury*” ifadesinin manevi zararları da kapsayacak şekilde genişletilmesi yönünde çağrı yaptıkları vurgulanmıştır.³⁰⁴

²⁹⁸ “We express no view as to whether passengers can recover for mental injuries that are accompanied by physical injuries.” *Floyd v. Eastern Airlines*, 499 U.S. 530, 111 S. Ct. 1489, 1991 (**Dempsey/Milde**, s.128; **Cuningham**, s.1056).

²⁹⁹ *Carey v. United Airlines*, 255 F.3rd 1044, 9th Cir. 2001; *Bloom v. Alaska Airlines*, 36 Fed. Appx. 278, 9th Cir. 2002 (**Dempsey/Milde**, s.130, dn.45).

³⁰⁰ 291 F. 3rd 503, 8th Cir. 1998 (**Dempsey/Milde**, s.133).

³⁰¹ **Cuningham**, s.1071 vd.

³⁰² “...should apply whether or not the passenger also suffered bodily injury.” Bkz. **Cuningham**, s.1072.

³⁰³ **Cuningham**, s.1074.

³⁰⁴ “...the Montreal record is replete with delegates’ calls to expand “bodily injury” to include recovery for mental injury.” Bkz. **Cuningham**, s.1077.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesinden sonra verilen kararlarda taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen 17.maddesinin bedensel zarardan bağımsız manevi zararları da kapsayacak şekilde geniş yorumlanması yoluna gidilmediği görülmektedir. Aksine mahkemeler, yolcunun uğradığı bedensel zararlardan bağımsız olarak manevi tazminat talebinde bulunamayacağı yönündeki baskın görüş doğrultusunda karar vermektedir.³⁰⁵

Her ne kadar baskın görüş yalnızca bedensel zarara bağlı manevi zararların veya en azından yolcunun bedeninde ortaya çıkan manevi zararların 17.madde kapsamında değerlendirilebileceği yönünde olsa da, kanaatimizce bu hüküm, 1999 Montreal Konvansiyonu'nun yolcunun daha geniş bir hukuki himayeden yararlandırılması amacı göz önünde bulundurularak, bedensel zarardan bağımsız manevi zararları da kapsayacak biçimde geniş yorumlanmalıdır.³⁰⁶

³⁰⁵ Ehrlich v. Am. Airlines, 360 F.3d 366, 400, 2d Cir. 2004; Sobol v. Cont'l Airlines, No. 05 CV 8992 (LBS), 2006 WL 2742051, at 1, 4, S.D.N.Y. Sept. 26, 2006; Kruger v. United Airlines, Inc., 481 F. Supp. 2d 1005, 1007, 1009, N.D. Cal 2007; Booker v. BWIA W. Indies Airways Ltd., No. 06-CV-2146 (RER), 2007 WL 1351927, at 4, E.D.N.Y. May 8, 2007 (Cunnigham, s.1081, dn.285).

³⁰⁶ **Sözer**'e göre 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu, manevi tazminata ilişkin tartışmalara kesin bir şekilde son vermekte ve konvansiyonda herhangi bir surette manevi tazminata hükmolunamayacağı açıkça ifade edilmektedir. **Sözer**, gerekçe olarak Montreal Konvansiyonu'nun 29.maddesinin son cümlesini göstermektedir (Varşova/La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.174). İşaret ettiği bu cümlede “In any such action punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.” denmektedir. Önemle belirtmek gerekir ki “punitive damages” Anglo-Amerikan Hukuk sisteminde mağdurun zararının giderilmesinden ziyade haksız fiil failinin cezalandırılması ve fail konumunda olabilecek kişilerin caydırılması amacıyla fiili zarardan daha fazlasına hükmedilen bir tazminat, medeni bir ceza olarak karşımıza çıkmaktadır. Bkz. Federal Deposit Ins. Corp. V. Hamilton, 122 F. 3d 854, 862, 10th Cir. 1997 (**Collin**, s.66, dn.56). Bu kararda mahkeme davacının fiili zararının altı katı tazminat ödemesine karar vermiştir. Montreal Konvansiyonu'nun 29.maddesine bu cümle eklenmesinin nedeni, Varşova Konvansiyonu'nun taşıyıcının kasıtlı davranışı halinde konvansiyonun taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran hükümlerinden yararlanamayacağına ilişkin 25.maddesidir. Bu hükümden yola çıkılarak taşıyıcının kasıtlı bir davranışıyla zarara yol açması halinde taşıyıcının cezalandırılmasına yönelik olarak “punitive damages” niteliğinde bir fiili zararın üzerinde bir tazminata hükmedilip hükmedilemeyeceği tartışma konusu yapılmıştır. Bkz. Grems, s.141 vd. Yukarıda da ifade edildiği üzere “punitive damages” uygulaması, Anglo-Amerikan Hukuk Sistemi'nde sınırlı olarak belli hallerde uygulama alanı bulmaktadır. Kaldı ki Common Law Hukuk Sistemi'nin uygulandığı ülkelerde, herhangi bir maddi zararın meydana gelmediği “mental distress” olarak adlandırılan durumlarda dahi mahkemeler, “punitive damages” olarak bilinen ve fiili zararı aşan tazminatlara hükmedebilirler. Bkz. Jarvis v Swan Tours Ltd 1973, 2 QB 233, 3 WLR 954; Farley v Skinner 2002 UKHL 49, 3 W.L.R. 899 (**Keith**, Exemplary Damages, Legal Developments: Peace of Mind, s.2). Varşova Konvansiyonu'nun uluslararası niteliği göz önünde bulundurularak yeknesak bir uygulama sağlamak ve tartışmaları ortadan kaldırmak amacıyla Montreal Konvansiyonu'nun 29.maddesine bu cümle eklenmiştir. Başka bir ifadeyle 29.maddeye yapılan bu eklemenin amacı manevi zararları tamamen 17.maddenin kapsamı dışında bırakmak değildir. Yapılan bu açıklamalar nedeniyle **Sözer**'in yukarıda değinmiş olduğumuz görüşüne katılmamız mümkün değildir. Kaldı ki yukarıda da ifade edildiği üzere, Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesinden sonra verilen mahkeme kararlarında bedensel zarara bağlı veya yolcunun bedeninde tecessüm eden manevi zararların taşıyıcının sorumluluğu kapsamında olduğu kabul edilmiştir.

Bununla birlikte yolcunun uğradığı manevi zararın hava taşımacılığının karakteristik riskleri ile ilgili olması gerekir.³⁰⁷

3.2.1.5. İlliyet Bağı

Her sorumluluk halinde olduğu gibi hava taşıyıcısının sorumluluğu bakımından da sorumluluğu doğuran olay yani kaza ile zarar arasında illiyet bağının bulunması şarttır. Taşıyıcının sorumluluğundan bahsedebilmek için yolcunun ölümünün veya yaralanmasının bir kaza sonucunda meydana gelmesi gerekir (VK md.17; MonK md.17).

Kazanın hava aracının işletilmesinden ya da benzeri bir olaydan meydana gelmesi gerekir.³⁰⁸ Bununla birlikte, taşıyıcının sorumluluğundan bahsedebilmek için kazanın yolcunun hava aracına bindiği, hava aracında bulunduğu veya hava aracından indiği sırada meydana gelmesi gerekir. Zarar, kazadan hemen sonra meydana gelebileceği gibi, kazadan bir müddet sonra da meydana gelebilir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, zararın kazadan bir müddet sonra meydana gelmesinin hayatın olağan akışı içinde kabul edilebilir bir durum olup olmadığıdır.³⁰⁹

*Scherer v. Pan American Airways*³¹⁰ davasında mahkeme olayda kaza ile zarar arasında illiyet bağının bulunup bulunmadığını tartışmıştır. Olayda uçuş esnasında yolcunun bacağına tromboflebit meydana gelmiştir. Mahkeme, tromboflebit rahatsızlığı nedeniyle taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için bu rahatsızlığın hava aracının işletilmesinden, uçuş sırasında meydana gelen bir türbülansın veya 17.madde kapsamında değerlendirilebilecek bir başka

³⁰⁷ Beck v. KLM, New York Supreme Court, County of Dutchess, 2 November 1977, 14 Avi 18210 (**Kırman**, s.88). Olayda Amsterdam'dan Budapeşte'ye gitmekte olan hava aracı arıza nedeniyle Prag havaalanına zorunlu iniş yapmış ve yolcular uzun bir süre Prag havaalanında bekletilmiştir. Yolculardan bazıları eski vatandaşlık bağları nedeniyle Çek yetkililerin kendilerine müdahale etmelerinden korkmuştur. Yaşadıkları bu korku nedeniyle manevi zarara uğradıkları iddiası ile açtıkları davada York Temyiz Mahkemesi, yolcuların yaşadığı korkunun Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesi kapsamında değerlendirilemeyeceğine karar vermiştir.

³⁰⁸ Mathias v. Pan American Airways, US District Court, Western District of Pennsylvania, 2 November 1971, 12 Avi 17270 (**Kırman**, s.90).

³⁰⁹ Yolcunun uçuş esnasında meydana gelen kaza dolayısıyla yaralanmasının ardından yaklaşık olarak iki üç gün sonra bu yaralanmaya bağlı olarak ölmesinde mahkeme dava konusu somut olay bakımından illiyet bağının bulunduğu karar vermiştir. Bkz. Swiss Supreme Court, 28 June 1960 (**Mankiewicz**, s.155; **Kırman**, s.91).

³¹⁰ New York Supreme Court, Appellate Division, 14 October 1976, 14 Avi 17410 (**Kırman**, s.90; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.13-Article 17, parag. 30).

kazadan kaynaklanması gerektiğini ifade ederek, dava konusu somut olay bakımından illiyet bağının bulunmadığına karar vermiştir.³¹¹

Kaza ile zarar arasındaki illiyet bağının ispatı yolcuya düşer. Yolcunun kaza ile zarar arasındaki illiyet bağını ispat edemediği durumlarda taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemez.³¹²

Zararın meydana gelmesinde ölen ya da yaralanan yolcunun müterafik kusurunun bulunması halinde, kaza ile zarar arasındaki illiyet bağı zayıflar veya tamamen ortadan kalkar (VK md.21; MonK md.20). Bu durumda taşıyıcının sorumluluğu kısmen veya tamamen ortadan kalkar. Yolcunun ölümünün veya yaralanmasının taşıyıcı dışındaki üçüncü bir kişinin müdahalesi sonucunda meydana gelmesi halinde de kaza ile zarar arasındaki illiyet bağı kesilmektedir.³¹³ Hava aracının korsanlar tarafından kaçırılmasından sonra uçağın indirildiği hava alanında yerel yetkilinin kurtarılan bir yolcuya yiyecek ve içecek verdiği ve yolcunun da buna bağlı olarak zehirlendiği olayda alt derece mahkemesi, yolcunun yaralanması dolayısıyla meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumlu olduğuna karar vermiştir. Temyiz incelemesinde üst derece mahkemesi, yerel yetkilinin kurtarılan yolcuya yiyecek ve içecek vermesinin taşıyıcının bilgisi dışında gerçekleştiğine dikkat çekerek yolcunun taşıyıcı dışında üçüncü bir kişinin müdahalesi sonucunda yaralandığını bu nedenle dava konusu somut olay bakımından illiyet bağının kesildiği gerekçesiyle alt derece mahkemesinin kararını bozmuştur.³¹⁴

3.2.2. Hukuki Niteliği

Yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği, Varşova/Lahey Sistemi'ne ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na göre değişmektedir. Bu nedenle konuyu önce Varşova/Lahey Sistemi daha sonra 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından ele almakta yarar vardır.

³¹¹ Aynı doğrultu bkz. Ken Mc.Donald v. Korean Airlines, Ontario Superior Court, 01-B30373, 26 September 2002; Blansett v. Continental Airlines, Inc 379 F.3d 177, 5th Cir. 2004 (Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott, s.14-Article 17, parag. 31).

³¹² Mankiewicz, s.155; Shawcross/Beaumont, s.VII/153; Morris v. El Al and Boeing, US District Court (SDNY), 15 Avi 17, 241 (Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott, s.21-Article 17, parag. 48, dn.151).

³¹³ Tandoğan, Mesuliyet, s.79; Compton v. American Airlines, Texas Court of Civil Appeals, 23 June 1961, 7 Avi 17559 (Mankiewicz, s.155; Kırman, s.91).

³¹⁴ Edward v. National Air Lines, Florida District Court of Appeals, 4th District, 27 December 1974, 13 Avi 14777 (Mankiewicz, s.155; Kırman, s.91; Mankiewicz, s.155; (Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott, s.19-Article 17, parag. 45).

Varşova/Lahey Sistemi’nde taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğinin tespiti bakımından incelenmesi gereken hüküm Varşova Konvansiyonu’nun 20.maddesidir. Bu maddede “Taşıyıcı, kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya adamları için bu gibi tedbirleri alma imkânının bulunmadığını ispat ederse sorumlu olmayacaktır.” denmektedir. Bu hükümden yola çıkılarak taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğine ilişkin farklı görüşler ileri sürülmüştür. Baskın görüş, taşıyıcının sorumluluğunun kusur sorumluluğu olduğu yönündedir.³¹⁵ Ancak konvansiyonun 20.maddesi dikkate alınarak, taşıyıcının sorumluluğunun basit kusur sorumluluğu olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.³¹⁶ Bu nedenle taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği bakımından kusur karinesine dayalı sorumluluk³¹⁷, ispat yükü tersine çevrilmiş kusur sorumluluğu³¹⁸ ve özen borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu³¹⁹ ifadeleri kullanılmıştır. Esasen bu ifadeler ile anlatılmak istenen aynı şeydir. Bununla birlikte taşıyıcının sorumluluğunun niteliği itibariyle sebep sorumluluğu olarak değerlendirilebileceğini ileri sürenler de vardır.³²⁰ Hatta bazı yazarlar tarafından taşıyıcının sorumluluğunun tehlike sorumluluğu olduğu ifade edilmektedir.³²¹

Taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğine ilişkin farklı görüşlerin olmasının nedeni, ulusal hukuklarda sorumluluk hukuku bakımından farklı anlayışların etkili olmasıdır. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’nun orijinal metni Fransızca dilinde hazırlandığı için konvansiyon üzerinde Fransız Hukuku’nun etkilerini görmek mümkündür. Fransız Hukuku bakımından akdi sorumluluk alanında kusur sorumluluğu ilkesi geçerlidir ve borçlu ispat yükü altındadır. Yani Fransız Hukuku’nda akdi sorumluluk bakımından ispat yükü tersine çevrilmiş kusur sorumluluğu ilkesi geçerlidir. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu da bu anlayış çerçevesinde hazırlanmıştır. Konvansiyon ile öngörülen sorumluluk, akdi sorumluluk olduğu için konvansiyonun 20.maddesinde taşıyıcı aleyhine bir kusur karinesi getirilmiştir.³²² Bununla birlikte Fransız Hukuku’nda *basit kusur karinesine dayanan sorumluluk* ve *kuvvetlendirilmiş kusur karinesine dayanan sorumluluk* ayrımı yapılmaktadır. Basit kusur

³¹⁵ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.768; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.179; **Kırman**, s.95; **Dempsey/Milde**, s.14; **Canbolat**, s.50.

³¹⁶ **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.180, dn.7.

³¹⁷ “...liability on the basis of presumption of fault...” **Dempsey/Milde**, s.182; “**Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.179.

³¹⁸ “...fault based liability with a reversed burden of proof...” **Dempsey/Milde**, s.14.

³¹⁹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.768; **Kırman**, s.95; **Canbolat**, s.50.

³²⁰ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.158; **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.470 vd; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.118.

³²¹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.159, dn.20; **Sarıgöllü**, s.78 vd.

³²² **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.451 vd.

karinesine dayanan sorumluluk rejimi bakımından borçlunun sorumluluktan kurtulabilmesi için borcun ifası hususunda gerekli özeni göstermiş olduğunu ispat etmesi gerekir. Burada borçludan beklenen özen dürüst, makul, orta zekalı bir kişinin göstereceği özendir. Kuvvetlendirilmiş kusur karinesine dayanan sorumluluk³²³ bakımından ise borçlunun sorumluluktan kurtulabilmesi için borcun ifasına engel olan şeyin kendisine isnat edilemeyen, kendi fiili ve kusurundan bağımsız bir sebep olduğunu ispat etmesi gerekir.³²⁴ Taşıyıcının sorumluluğunun ispat yükü tersine çevrilmiş veya özen borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğu yönündeki görüş Fransız Hukuku'ndaki bu anlayışın etkisinde gelişmiştir. Bu görüşe göre taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğinin tespiti bakımından konvansiyonun 17. ve 20.maddelerinin bir arada değerlendirilmesi gerekir. Konvansiyonun 17.maddesi uyarınca taşıyıcının, yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi zararın bir kaza sonucunda meydana gelmesine bağlıdır. Başka bir deyişle, yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelen zararlar bakımından taşıyıcı Varşova/Lahey Sistemi uyarınca kaza halinden dahi sorumludur. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi, zararın meydana gelmesini önlemek için taşıyıcının kendisi veya adamları tarafından gerekli bütün tedbirlerin alındığının veya bu tedbirlerin alınmasına olanak bulunmadığının ispat edilebilmesine bağlıdır. Bu noktada taşıyıcının veya adamlarının alması gereken tedbirler, basiretli bir taşıyıcı ve bilgili bir mürettebattan beklenen en düşük olasılıklar da dahil olmak üzere her türlü tedbirdir.³²⁵ Yani taşıyıcı beklenmedik ve olağan dışı halleri dahi hesaba katarak her türlü gerekli tedbiri aldığını veya zararın her türlü tedbire rağmen önlenemediğini yani mücbir sebepten ileri geldiğini ispat etmelidir. Bu görüşe göre taşıyıcı, hava taşımacılığının karakteristik riskleri göz önünde bulundurularak kaza halinden dahi sorumlu tutulmuştur. İşte bu nedenle taşıyıcı *doğal olarak* herhangi bir borçlunun edimini ifa ederken mutad olarak gösterdiği dikkat ve özenden fazlasını göstermelidir. Buradan hareketle taşıyıcının sorumluluğunun basit kusur sorumluluğu olmadığı sonucuna ulaşılmakta ve taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği bakımından kusur karinesine dayalı sorumluluk, ispat yükü tersine çevrilmiş kusur sorumluluğu ve özen borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu ifadeleri kullanılmaktadır.³²⁶ Bu görüşün bir diğer dayanak noktası ise 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun hazırlık çalışmalarıdır.³²⁷ 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu, hava taşımacılığının henüz gelişmekte olduğu bir dönemde

³²³ Kuvvetlendirilmiş kusur karinesi, Fransız Hukukunda mahkeme içtihatları ile geliştirilmiştir. Bkz. **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.465.

³²⁴ **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.452.

³²⁵ **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.432 vd; **Arslan**, s.109; **Özdemir, Atalay**, s.27.

³²⁶ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.768; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.179; **Kırman**, s.95; **Dempsey/Milde**, s.14; **Canbolat**, s.50.

³²⁷ **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.471.

hazırlanmıştır ve bu konvansiyonun amacı, hava taşımacılığının gelişiminin önündeki engelleri kaldırmaktır. Bu nedenle taşıyıcı kusur sorumluluğuna tabi tutulmak istenmiştir. Bu görüşe göre bu hususun gözden kaçırılmaması gerekir.³²⁸

Öte yandan Fransız Hukuku'nda söz konusu olan *basit kusur karinesine dayanan sorumluluk* ve *kuvvetlendirilmiş kusur karinesine dayanan sorumluluk* ayrımı, Türk-İsviçre ve Alman Hukuku'na yabancısıdır. Taşıyıcının sorumluluğunun sebep sorumluluğu olduğu yönündeki görüş, bu hukuk sistemlerine hakim olan anlayışın etkisinde gelişmiştir. Türk-İsviçre ve Alman Hukuku'nda sebep sorumluluğu bakımından sorumluluğun doğması için zararı meydana getiren fiil veya olay arasında illiyet bağının bulunması yeterlidir. Borçlu, sebep sorumluluğunda ancak illiyet bağını kesen bir sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Dolayısıyla dış kaynaklı olması ve illiyet bağını kesmesi nedeniyle, sorumluluğu ancak mücbir sebepler ortadan kaldırır. Sadece beklenmedik hal teşkil eden bir olay borçlunun sorumluluktan kurtulması bakımından yeterli değildir. Borçlunun faaliyet sahası içinde kaldığı sürece borçlu beklenmedik halden dahi sorumlu olmaya devam eder. Bu görüşe göre konvansiyonun 17. maddesi uyarınca taşıyıcı, beklenmedik halden dahi sorumludur. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için konvansiyonun 20.maddesinde ispatı istenen olgular, objektif unsurlardan oluşmaktadır. Bu görüşe göre, konvansiyonun 20.maddesinin düzenleniş biçimi de dikkate alındığında Varşova/Lahey Sistemi'nde taşıyıcının sorumluluğu bakımından sebep sorumluluğu ilkesinin benimsendiği anlaşılmaktadır.³²⁹ Bu görüşün bir diğer dayanak noktası ise 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'dür. Bu protokolün VI. maddesi ile 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nun 20.maddesi değiştirilmiştir. Bu değişiklik ile taşıyıcının kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulması imkânı yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlar bakımından ortadan kaldırılmıştır. Yalnızca müterafik kusurun varlığı halinde, taşıyıcının sorumluluktan kısmen veya tamamen ortadan kurtulabileceği hükme bağlanmıştır (md. VII). Bununla birlikte protokolün VIII. maddesi ile 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nun 22.maddesi değiştirilmiştir ve yolcu taşımalarında yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlar bakımından *dayanağı ne olursa olsun* taşıyıcının 1.500.000 franka kadar sorumlu olduğu ifade edilmiştir. 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile öngörülen bu düzenlemeler sonucunda, yolcunun ölümü veya

³²⁸

Kaner, Varşova/Sorumluluk, s.471; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk 118; **Kırman**, 95.

³²⁹

Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.158; **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.470 vd; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.118.

yaralanması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğu, hukuki niteliği bakımından sebep sorumluluğuna dönüşmüştür. Buradan hareketle modern eğilimlerin taşıyıcının sorumluluğu bakımından kusursuz sorumluluk ilkesinin kabul edilmesi yönünde olduğu, bu nedenle Varşova/Lahey Sistemi bakımından da bu ilkenin kabul edilmesi gerektiği ifade edilmektedir.³³⁰ Ancak 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nün öngördüğü düzenlemeler, yeteri kadar onay toplayamamış ve yürürlüğe girmemiştir.³³¹

Kaner, konvansiyonun 20.maddesi ile BK'nın 55.maddesi (TBK md.66) arasında büyük bir benzerlik olduğuna dikkat çekmektedir.³³² Her iki hüküm de sorumlu kişinin zararı önlemek için gerekli tedbirleri aldığını veya almasının imkânsız olduğunu ispat etmesi esasına dayalı bir kurtuluş kanıtı öngörmektedir. BK'nın 55. maddesinde (TBK md.66) düzenlenen istihdam edenin sorumluluğu, başlangıçta kusur karinesine dayandırılmakta ve sübjektif bir anlam verilmekteydi. Ancak sonraki dönemlerde İsviçre Federal Mahkemesi, ilgili hükümde düzenlenen kurtuluş kanıtına objektif bir anlam vermiş ve bu sorumluluğu, sebep sorumluluğu olarak nitelendirmiştir.³³³ Bu nedenle taşıyıcının sorumluluğunun da sebep sorumluluğu olarak nitelendirilmesi gerekir.³³⁴

Taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği bakımından farklı görüşlerin bulunması, ulusal hukuklarda sorumluluk hukuku bakımından farklı anlayışların etkili olmasıdır. Bununla birlikte taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin ileri sürülen görüşler birbirinden tamamen ilgisiz veya birbirine çok uzak değildir; aksine çok yakındır. *Eren*'in de ifade ettiği gibi, "Özensizlik isnadı kusurun biraz daha objektifleştirilmesinden başka bir şey değildir."³³⁵ Bu durum ise olağan sebep sorumluluğunu kusur sorumluluğuna yaklaştırmaktadır. Sorumlu, özen ödevinde bir noksanlık yapmadığını, başka bir deyişle gerekli her türlü özeni gösterdiğini veya gerekli özeni göstermiş olsaydı bile zararın yine de gerçekleşeceğini ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulabilir.³³⁶ Bu tür bir olağan sebep sorumluluğuna, kurtuluş kanıtı

³³⁰ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.159, dn.21. Ayrıca **Kaner**, Varşova Konvansiyonu'nun ruhunun değiştiğini ve konvansiyonun bugün taşıyıcıyı eskisi kadar korumak istemediğini ifade etmektedir. Bkz. Varşova/Sorumluluk, s.473.

³³¹ Bkz. 1.1.2.4. "... we must remember... about that Protocol: it never entered in to force..." **Dempsey/Milde**, s.136. **Kırman**'a göre Varşova/Lahey Sistemi'nin değiştirilmesine ve sebep sorumluluğu ilkesinin getirilmesine yönelik bu çalışmalar, mevcut düzenlemenin kusur sorumluluğunu kabul ettiğinin bir diğer göstergesidir (s. 95).

³³² Varşova/Sorumluluk, s.471.

³³³ **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.471; **Özdemir**, **Atalay**, s.28; **Tandoğan**, Sözleşme Dışı Sorumluluk, s.53; **Eren**, s.575.

³³⁴ **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.473; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.159–160, dn.21; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.119.

³³⁵ **Eren**, s.454.

³³⁶ **Tandoğan**, Sözleşme Dışı Sorumluluk, s.23; **Deshenau/Tercier**, s.43.

getirilebilen olağan sebep sorumluluğu denmektedir.³³⁷ Varşova Konvansiyonu'nun 20.maddesi ile taşıyıcıya objektif bir özen ödevi yüklediği öte yandan kurtuluş kanıtı getirerek taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı tanındığı dikkate alındığında, taşıyıcının sorumluluğunun *kurtuluş kanıtı getirilebilen olağan sebep sorumluluğu* olduğunun kabulü gerekir.

Konvansiyonda kullanılan kavramların yorumlarının ulusal hukuklardaki kavramlarla birebir örtüşmesini beklemek hatalı bir yaklaşım tarzı olur. Nitekim, Varşova Konvansiyonu'nu hazırlayanlar tarafından hukuki kavramların ulusal hukuklarda farklı şekilde yorumlanacağı hususu dikkate alınarak, sorumluluğun hukuki niteliğini belirtilmesi yerine, taşıyıcının neyi ispat ederek sorumluluktan kurtulabileceğini tanımlamak yoluna gidilmiştir.³³⁸ Her ne kadar taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği bakımından farklı görüşler söz konusu olsa da, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için neyi ispat etmesi gerektiği konusunda görüş birliği mevcuttur. Buna göre taşıyıcının öncelikle kazanın meydana getirdiği zararı ortaya koyması ve somut olay bakımından zararın meydana gelmesini önlemeye elverişli tedbirlerin alınmış olduğunu veya bu gibi tedbirleri alma imkânının bulunmadığını ispat etmesi gerektiği söylenebilir. Buradan hareketle sorumluluğun niteliği bakımdan hangi görüş benimsenirse benimsensin taşıyıcının sorumluluğunun özen borcuna bağlı kurtuluş kanıtları ile birlikte ele alınması gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır.³³⁹

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunun hukuki niteliği Varşova/Lahey Sistemi'nden farklıdır. Bu durumun nedeni, zaman içerisinde hava taşımacılığına olan talebin artması, yolcuların çıkarlarının önem kazanması ve havacılık sektöründeki taşıyıcı odaklı anlayışın değişerek yolcu odaklı bir anlayışa dönüşmesidir.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğu *“two-tier”* prensibi esas alınarak düzenlenmiştir (md.21). Buna göre taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunun hukuki niteliği zararın miktarına bağlı olarak değişmektedir.

337

Eren, 454.

338

Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.118.

339

Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.120.

Bu düzenlemeye göre taşıyıcı yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlardan kayıtsız şartsız sorumludur. 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun herhangi bir nedenle kısmen dahi bertaraf edilmesi veya kaldırılması söz konusu değildir (md.21/1).³⁴⁰ Bu durumda, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından sorumluluğu bir sebep sorumluluğu hali olarak karşımıza çıkar. Öte yandan hava aracının işletilmesi niteliği itibariyle belirli bir tehlike arz eder ve dolayısıyla zarar ihtimali de taşır.³⁴¹ Ancak, yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlardan taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi noktasında taşıyıcının özen borcunu yerine getirip getirmediğinin, gerekli tedbirleri alıp almadığının herhangi bir önemi yoktur. Tehlikeli faaliyet, yani hava aracının işletilmesi ile zarar arasında uygun illiyet bağının tespiti halinde taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olur. Bu nedenle 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından sorumluluğu, bir tehlike sorumluluğudur.

Kural olarak mücbir sebepler, tehlike sorumluluğu hallerinde dahi illiyet bağı keser ve sorumluluğu ortadan kaldırırlar.³⁴² Ancak 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulduğu hallerde, yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından taşıyıcı, mücbir sebepler dolayısıyla meydana gelen zararlardan dahi sorumlu olmaya devam eder.³⁴³ Yalnızca müterafik kusurun varlığı halinde, taşıyıcının sorumluluğu kısmen veya tamamen ortadan kaldırılabilir (md.20).³⁴⁴ Bu nedenle 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından sorumluluğu, mutlak sorumluluk olarak nitelendirilmektedir.³⁴⁵

Buna karşılık 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararların 100.000 ÖÇH'yi aşması durumunda, 100.000 ÖÇH'yi aşan kısım bakımından kusur sorumluluğu ilkesi benimsenmiştir.³⁴⁶ Ancak bu noktada ispat yükü bakımından farklı bir durum söz konusudur. Bu da taşıyıcı aleyhine getirilmiş olan kusur

³⁴⁰ **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.2-Article 21, parag. 1.

³⁴¹ **Eren**, s.455.

³⁴² **Eren**, s.454-455.

³⁴³ **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.176.

³⁴⁴ **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.182.

³⁴⁵ "Absolute liability". Bkz.Bölüm 1.1.3.1, dn.66. "The carrier's liability under Art. 21(1) of M99 sounds absolute and without any defense for up to 100,000 SDRs..." **Dempsey/Milde**, s.182.

³⁴⁶ "In the second tier the carrier is liable on the basis of presumed fault." **Dempsey/Milde**, s.182.

karinesidir. Buradan hareketle taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşan zararlar bakımından sorumluluğunun, ispat yükü tersine çevrilmiş kusur sorumluluğu olduğu ifade edilmektedir. Konvansiyonun 21.maddesinin 2.fikrasında taşıyıcının zararın meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının herhangi bir kusurunun bulunmadığını ya da zararın üçüncü bir kişinin kusuru sonucunda meydana geldiğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabileceği öngörülmüştür. Diğer bir ifade ile zararın 100.000 ÖÇH'yi aşması halinde taşıyıcı, kendisine veya adamlarına bir kusur isnat edilemeyeceğini ispat edebildiği takdirde 100.000 ÖÇH'yi aşan kısım bakımından sorumluluktan kurtulacak, aksi takdirde taşıyıcı zararın tamamını ödemeye mahkum edilecektir.³⁴⁷

3.3. Bagaj veya Yükün Ziyai veya Hasara Uğraması

3.3.1. Şartları

3.3.1.1. Genel Olarak

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcı, bagaj veya yükün ziyai veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumludur. Bu durum taşıyıcının bakım ve gözetim borcunu ihlalinden kaynaklanır. Çünkü taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile bagaj veya yükün bakım ve gözetimine özen gösterme borcu altına girer. Bu borcun ihlali de taşıyıcının sorumluluğuna yol açar.³⁴⁸

³⁴⁷

Sözer, 100.000 SDR'yi aşan zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun Varşova/Lahey Sistemi'nde olduğu gibi özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğuna tabi olduğunu ifade etmektedir. Bkz. Varşova/La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.170. Ancak **Sözer**'in bu görüşüne katılmamız mümkün değildir. Varşova Konvansiyonu'nun 20.maddesinde “taşıyıcı, kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya adamları için bu gibi tedbirleri alma imkânının bulunmadığını ispat ederse sorumlu olmayacaktır.” denmektedir. Buna karşılık Montreal Konvansiyonu'nun 21.maddesinin 2.fikrasında ise yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararın 100.000 SDR'yi aşması durumunda 100.000 SDR'yi aşan kısım bakımından taşıyıcının zararın meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının herhangi bir kusurunun bulunmadığını ya da zararın üçüncü bir kişinin kusuru sonucunda meydana geldiğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulacağı öngörülmektedir. Bu iki hüküm karşılaştırıldığında Varşova Konvansiyonu'nun 20.maddesi ile taşıyıcıya bir özen borcu yüklendiği ancak Montreal Konvansiyonu'nun 21.maddesinin 2.fikrasında ise taşıyıcının özen borcundan bahsedilmediği görülür. Montreal Konvansiyonu'nun ilgili hükmü uyarınca taşıyıcının kendisine veya adamlarına bir kusur isnat edilip edilemeyeceğine bakılır. Buna göre taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen ve 100.000 SDR'yi aşan zararlar bakımından sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur. Ancak bu sorumluluğun özen borcu ile ağırlaştırılması söz konusu değildir.

³⁴⁸

Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.169.

Yukarıda yapılan genel açıklamanın ardından, taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğuna ilişkin Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda yer alan hükümleri incelemeye geçmeden önce bagaj ve yük kavramlarına değinmekte yarar vardır. Bagaj kavramı, doktrin tarafından yolcunun kişisel kullanımı için yanında bulundurduğu el eşyası dışında beraberinde taşıdığı eşya olarak tanımlanmaktadır.³⁴⁹ Yük ise taşınması mümkün olan bütün maddi şeylerdir.³⁵⁰ Bunlar canlı veya cansız nesnelere olabilir. Bununla birlikte yük kavramı, ticari eşya ile sınırlı değildir.³⁵¹ Bu noktada yükün niteliğine veya niceliğine göre taşınması bakımından birtakım şartların, yasakların ve özel düzenlemelerin söz konusu olabileceği unutulmamalıdır.³⁵²

Taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluğu, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 18.maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddede taşıyıcının kayıtlı herhangi bir bagaj veya yükün ziyayı veya hasarı halinde meydana gelen zararlardan sorumlu olduğu ifade edilmektedir. 1955 tarihli Lahey Protokolü ile konvansiyonun 18.maddesinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Ancak 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nün IV. maddesi ile konvansiyonun yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin 17.maddesi değiştirilmiş ve bu madde ile düzenlenen alan genişletilmiştir. Bagaj taşımacılığının yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında yapıldığı dikkate alınarak taşıyıcının bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunun da 17.maddede düzenlenmesi yoluna gidilmiştir (VK md.17/2).³⁵³ Buna paralel olarak Guatemala City Protokolü'nün V.maddesi ile konvansiyonun 18.maddesi değiştirilmiş ve bu madde ile düzenlenen alan daraltılmıştır. Bagaj taşımacılığının yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında yapıldığı ve yük taşımacılığından farklı olduğu dikkate alınarak taşıyıcının bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluğu madde kapsamının dışına çıkarılmıştır. Böylelikle konvansiyonun 18.maddesi, yalnızca yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen bir madde haline gelmiştir. Öte yandan Varşova Konvansiyonu'nun kayıtlı

³⁴⁹ **Göknil**, s.188; **Zeyneloğlu**, s.228; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.49.

³⁵⁰ **Mankiewicz**, s.62; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.52; **Özdemir, Atalay**, s.54.

³⁵¹ **Özdemir, Atalay**, s.54; **Arkan**, Kara Taşıma, s.12. Öte yandan 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun orijinal Fransızca metninde ticari eşya anlamına gelen "marchandise" (Almanca metninde "güter" ve İngilizce metninde "good")terimi kullanılmıştır. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda ise "cargo" terimi tercih edilmiştir.

³⁵² **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.52.

³⁵³ **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.3-Article 18, parag. 1.

bagajlar bakımından getirdiği sorumluluk bu protokol ile yolcunun yanına aldığı kişisel eşyalar da dahil olmak üzere kayıtlı olmayan bagajlar için de öngörülmüştür.³⁵⁴ Ancak daha önce de ifade edildiği üzere Guatemala City Protokolü, yeteri kadar onay toplayamadığı için yürürlüğe girememiştir.³⁵⁵

1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile konvansiyonun 18.maddesi değiştirilmiştir. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, Guatemala City Protokolü ile öngörülen ve taşıyıcının bagaj veya yükün uğradığı zararlardan sorumluluğunu ayrı maddelerde düzenleme yoluna giden değişiklik 4 Numaralı Montreal Protokolü'nde benimsenmemiştir. Bunun yerine taşıyıcının bagaj veya yükün uğradığı zararlardan sorumluluğu 18.maddede bir arada ancak ayrı fıkralarda düzenlenmiştir. Bununla birlikte 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün IV. maddesi doğrultusunda konvansiyonun 18.maddesine eklenen 3.fikra ile taşıyıcıya *yalnızca* bu fıkra da sayılan dört kurtuluş kanıtından birini veya birkaçını getirerek, yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlar dolayısıyla sorumluluktan kurtulabilme imkânı tanınmıştır.³⁵⁶ Öte yandan Guatemala City Protokolü'nün aksine 4 Numaralı Montreal Protokolü'nde, kayıtlı olmayan bagajlar, taşıyıcının sorumluluğu bakımından kapsam dışı bırakılmıştır. Bu protokolde taşıyıcının kayıtlı bagajların ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu olduğu ifade edilmiştir (md. IV).

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda ise bu konu konsolidasyon çalışmalarının bir gereği olarak hem 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nün hem de 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün öngördüğü değişiklikler göz önünde bulundurularak ele alınmıştır. Guatemala City Protokolü'nde olduğu gibi Montreal Konvansiyonu'nda da bagaj taşımacılığının yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında yapıldığı dikkate alınarak taşıyıcının bagajın ziyayı veya hasarı dolayısıyla sorumluluğu, 17.maddede yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğu ile bir arada düzenlenmiştir (MonK md.17/2, 17/3 ve 17/4). Guatemala City Protokolü'nde olduğu gibi Montreal Konvansiyonu'nda da yolcunun kişisel eşyaları dahil kayıtlı olmayan bagajlarının da taşıyıcının sorumluluğu kapsamında olduğu kabul edilmiştir (md.17/2, 17/4). Ancak taşıyıcının kişisel eşyalar da dahil olmak üzere kayıtlı olmayan bagajların ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zararın meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunması gerekir. Bununla birlikte 4 Numaralı Montreal

³⁵⁴ **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.198.

³⁵⁵ Bkz. 1.1.2.4.

³⁵⁶ **Dempsey/Milde**, s.166.

Protokolü'nde sayılan dört kurtuluş kanıtı, Montreal Konvansiyonu'nda da sayılmış ve taşıyıcıya bu dört kurtuluş kanıtından birini veya birkaçını getirerek yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğundan kurtulabilme imkânı tanınmıştır (MonK md.18/2). Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğundan kurtulabilmesi 4 Numaralı Montreal Protokolü'nden farklı olarak *yalnızca* sayılan bu dört kurtuluş kanıtından birinin veya birkaçının getirilmesine bağlı değildir. Bu nedenle yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde taşıyıcının sorumluluğundan kurtulabilmesi noktasında Montreal Konvansiyonu bakımından 4 Numaralı Montreal Protokolü'nden farklı olarak kendini daha geniş savunma imkânına sahip olduğu söylenebilir.³⁵⁷ Bu konu ile ilgili detaylı açıklamalar ayrı bir bölümde³⁵⁸ yapılacağı için burada yalnızca taşıyıcının yükün ziyayı ve hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin temel farklılıklarına değinmekle yetiniyoruz.

Bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlerde birtakım farklılıklar söz konusudur. Ancak bu farklılıklar yalnızca şekli olup taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için aranan şartlar bakımından herhangi bir maddi değişiklik meydana getirmemektedir. Bu nedenle bagajın veya yükün ziyayı veya hasara uğraması taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için aranan şartlara ilişkin aşağıda yapılan açıklamalar, hem Varşova/Lahey Sistemi hem de 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından geçerlidir.

3.3.1.2. Zarara Sebep Olan Olay

Daha önce de ifade edildiği üzere, Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zararın bir kaza sonucunda meydana gelmesi gerekir (VK md.17; MonK md.17).³⁵⁹ İlgili konvansiyonların yolcunun ölümü ve yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen 17.maddesinde “kaza” ifadesi kullanılmakta iken; bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen maddelerde “olay” ifadesi kullanılmıştır (VK md.18; MonK

³⁵⁷ Dempsey/Milde, s.167-168.

³⁵⁸ Bkz. Bölüm

³⁵⁹ Bkz. Bölüm 3.2.1.2.

md.17/2, 18).³⁶⁰ Yolcu taşımalarına ilişkin hükümler ile yük taşımalarını düzenleyen hükümler arasındaki bu farkın yük taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının yük üzerinde yolcu taşıma sözleşmelerinden farklı olarak daha fazla egemenlik kurabilme ve denetim sağlayabilme olanağı bulunmasından kaynaklandığı ileri sürülmektedir.³⁶¹

Olay ifadesinin kaza ifadesi ile karşılaştırıldığında daha kapsamlı bir anlama sahip olduğu ve zararın doğmasına sebep olabilecek olguların tamamını içerdiği açıktır.³⁶² Buna göre taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasarı halinde meydana gelen zararlar bakımından bu zararlara neden olan olayın niteliğine bakılmaksızın sorumlu tutulduğu sonucuna ulaşılmaktadır.³⁶³ Örneğin gönderenin emir ve talimatlarının yerine getirilmemesinin bagaj veya yükün ziyayı veya hasarına sebep olması halinde kaza söz konusu değildir. Bu noktada ancak zarara sebep olan olaydan bahsedilebilir.³⁶⁴ Bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğramasına sebep olan olayın hava taşımacılığının karakteristik risklerinden olup olmadığının bir önemi yoktur. Örneğin taşınan bir bagaj veya yükün bir başka bagaj veya yüke koku veya renk vermesi hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında kabul edilmemesine rağmen ilgili konvansiyon hükümleri kapsamında olay olarak değerlendirilir.³⁶⁵

3.3.1.3. Zarara Sebep Olan Olayın Havayoluyla Taşıma Sırasında Meydana Gelmesi

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, zarara sebep olan olayın hava taşınması sırasında meydana gelmesi gerekir (VK md.18; MonK md.17/2, 18/1). Bununla birlikte hava taşınmasının bagaj veya yükün taşıyıcının sorumluluğunda bulunduğu süreyi kapsadığı ifade edilmektedir (VK md.18/2; MonK md.17/2, 18/3). Bu süre, taşıma sözleşmesinin ifası kapsamında bagaj veya yükün taşıyıcının bakım ve gözetiminde bulunduğu zaman dilimi olarak tanımlanabilir.³⁶⁶

³⁶⁰ 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'ndaki bu farklılık, 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile yolcunun ölümü ve yaralanması dolayısıyla meydana gelen zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen 17.maddede de olay ifadesi kullanılmak suretiyle giderilmeye çalışılmıştır. Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.174, dn.49; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.199; **Canbolat**, s.69. Ancak yeteri kadar onay sağlanamadığı için bu protokol yürürlüğe girememiştir.

³⁶¹ **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.204.

³⁶² **Mankiewicz**, s.147; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.174; **Özdemir, Atalay**, s.59; **Canbolat**, s.69.

³⁶³ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.174; **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.204.

³⁶⁴ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.174, dn.48.

³⁶⁵ **Özdemir, Atalay**, s.59-60.

³⁶⁶ **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi, 1999 Montreal Sözleşmesi, s.175.

Taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğu bakım ve gözetim yükümlülüğünü ihlalinden kaynaklanır.³⁶⁷ Taşıyıcı, bakım ve gözetim yükümlülüğü uyarınca bagaj veya yükü zayi olmaktan veya hasara uğramaktan korumalıdır. Taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğü, bagaj veya yükün taşıyıcıya taşınmak amacıyla teslim edilmesiyle başlar. Buradaki teslim, yük üzerindeki zilyetliğin taşıyıcıya devredilmesi şeklinde anlaşılmalıdır. Taşıyıcı, bagaj veya yükü kendisi teslim alabileceği gibi, temsilcisi vasıtasıyla da teslim alabilir. Teslim ile yükleme işleminin aynı anda gerçekleşmesi gerekli değildir; yükleme işlemi daha sonra da yapılabilir. Bagaj veya yükün, parça parça teslim edilmesi halinde taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğü, her bir parçanın teslim alınması anından itibaren başlar.³⁶⁸ Bagaj veya yükün teslim alınması ile taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğü buna bağlı olarak da bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğu başlamaktadır.

Taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğü, varma yerinde bagaj veya yükün teslimi ile sona erer. Teslim, yük üzerindeki zilyetliğin varma yerinde taşıyıcının kendisi veya temsilcisi tarafından yolcuya, gönderilene veya temsilcisine devredilmesi ile gerçekleştirilir.³⁶⁹ Bagaj veya yükün taşınmasından sonra hava alanında depo edilmesi de mümkündür. Bu halde taşıyıcının sorumluluğu, taraflar arasında taşıma sözleşmesi dışında ayrı bir ardiye sözleşmesinin bulunup bulunmamasına göre değişiklik gösterir. Taraflar arasında taşıma sözleşmesi dışında ayrı bir ardiye sözleşmesinin bulunması halinde, taşıma işinin ifası ile taşıma sözleşmesi sona erer. Buna göre taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu son bulur. Çünkü böyle bir durumda teslim gerçekleşmiş kabul edilir. Ancak bu durumda taşıyıcı, ardiye sözleşmesi uyarınca sorumlu olur. Taraflar arasında taşıma sözleşmesi dışında ayrı bir ardiye sözleşmesinin bulunmadığı ve depolama işleminin taşıma sözleşmesi uyarınca yapıldığı hallerde bagaj veya yükün teslimi henüz gerçekleşmediği için, teslim gerçekleşinceye kadar taşıyıcının sorumluluğu taşıma sözleşmesi uyarınca devam eder.³⁷⁰

Taşıma konusu yükün ithal eşya kapsamında olduğu hallerde, ayrıca gümrük işlemlerinin de yerine getirilmesi ve yükün gümrüğe teslimi gerekir. Gümrük İdaresi tarafından teslimine izin verilen yükler hava alanında boşaltıldığı anda gönderilene teslim edilebilir. Ancak bunların dışında kalan yükler gümrük işlemlerinin yerine getirilmesi amacıyla belirli

³⁶⁷ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.169.

³⁶⁸ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.170-171.

³⁶⁹ **Kender** s.247; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.171; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s.41.

³⁷⁰ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.171.

ardiyelerde bekletilir.³⁷¹ Bu aşamada bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelecek zararlardan taşıyıcının sorumlu olup olmadığının belirlenmesi gerekir. Burada bagaj veya yükün gümrüğe tesliminin, yolcuya veya gönderilene teslim sayılıp sayılmaması sorunun çözümü bakımından önem taşır.

Doktrinde ileri sürülen bir görüşe göre ,taşıma senedinin ve diğer ilgili belgelerin gönderilene verilmesi ve böylece gönderilenin yük üzerinde tasarruf yetkisinin sağlanması ile yük gönderilene teslim edilmiş sayılır.³⁷²

Buna karşılık diğer bir görüş, bagaj veya yükün mal sahibine veya gönderilene teslim edilinceye kadar taşıyıcının sorumluluğunun devam edeceğini ileri sürmektedir.³⁷³ Bu görüşe dayanak olarak 4458 sayılı Kanunun “Beyannamenin tescilinin bir gümrük yükümlülüğü doğurması halinde, gümrük vergileri ödenmedikçe veya teminata bağlanmadıkça beyanname kapsamı eşya teslim edilemez.” hükmü gösterilmektedir (md.69/3; mülga 19.07.1972 tarih ve 1615 sayılı Gümrük Kanunu md.77/1). Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, gümrük yükümlülüklerini gönderilen veya yolcu yerine getirecektir. Bu görüşün benimsenmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun sona ermesi gönderilenin iradesine bırakılmış olur.³⁷⁴ Bu durum taşıyıcının sorumluluğunu ağırlaştırır.

Doktrinde ileri sürülen diğer bir görüşe göre, değerlendirme yapılırken taraflar arasındaki sözleşmeye bakılmalıdır. Taşıma sözleşmesinde taşıyıcı, sözleşme konusu yükü gümrüğe teslim etmeyi taahhüt etmişse, taşıyıcının yükü alıcı adına gümrüğe teslimi ile taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu sona erer. Taşıma sözleşmesinde taşıyıcı, malı alıcıya teslim etmeyi taahhüt etmişse, malın gümrüğe teslimi, sözleşmede kararlaştırılan anlamda teslimi sağlamadığı için, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu devam eder. Sözleşmede açıklık olmadığı hallerde teamüle bakılmalıdır.³⁷⁵

Taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğünün, buna bağlı olarak bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunun tespitinde bagaj veya yükün nerede bulunduğu herhangi bir önemi yoktur. Bagaj veya yük hava alanında veya hava aracında ya da hava alanı dışına iniş yapılması halinde herhangi bir yerde

³⁷¹ Bkz. 4458 sayılı Gümrük Kanunu md.47 vd. ile md.218 vd.

³⁷² **Arkan**, Kara Taşıma, s.56–57.

³⁷³ **Kender** s.252–253.

³⁷⁴ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.174.

³⁷⁵ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.174.

bulunabilir (VK md.18/2; VK/Lahey/MP4 md.18/4). Mecburi iniş sırasında meydana gelen zararlar da hava taşıması sırasında meydana gelmiş sayılır. Önemli olan, bagaj veya yükün taşıyıcının bakım ve gözetiminde bulunmasıdır. Taşıyıcının sorumluluğu bakımından yükün bulunduğu yerin herhangi bir önemi olmadığı için, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda yükün bulunduğu yere ilişkin açıklama çıkarılarak, havayoluyla taşımının yükün taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu dönemi kapsadığı ifade edilmiştir (md.18/3). Doktrin tarafından da taşıyıcının yüke zilyet bulunmasının yeterli olduğu ve yükün nerede bulunduğu bir önem taşımadığı ifade edilmekteydi.³⁷⁶

Değinilmesi gereken bir diğer husus, havayoluyla taşıma süresinin, bir hava alanı dışında kara, deniz veya kara içinde suyoluyla³⁷⁷ yapılan herhangi bir taşımayı kapsamadığıdır. Ancak bu tür taşımaların taraflar arasındaki hava taşıma sözleşmesine uygun olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılması halinde aksi ispat edilene kadar bu tür taşımalar da havayoluyla taşıma süresi kapsamında kabul edilir. Böylelikle bu aşamalarda meydana gelen zararlardan da taşıyıcı sorumlu olur (VK md.18/3; VK/Lahey/MP4 md.18/5; MonK md.18/4). Diğer konvansiyon ve protokollerden farklı olarak 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda, taşıyıcının gönderenin izni olmaksızın, havayoluyla yapılması kararlaştırılan bir taşımının tamamının veya bir kısmının taşıma biçimini değiştirmesi halinde, taraflar arasında kararlaştırılanın dışında gerçekleştirilen bu taşımının da havayoluyla taşıma süresi kapsamında değerlendirileceği belirtilmiştir (md.18/4).

3.3.1.4. Zarar

3.3.1.4.1. Ziya

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcı, bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumludur. (VK md.18; MonK md.17/2, 18). Bu noktada öncelikle terminolojiye ilişkin bir açıklama yapmakta yarar vardır. İlgili konvansiyonlarda bagaj veya yüke ilişkin zararlar tek tek sayılarak belirtilmiştir.³⁷⁸ İlgili konvansiyonlarda sayılan bagaj veya yüke ilişkin zararlar, bagaj veya yükün telef olması (*destruction*), kaybolması (*loss*) ve hasarıdır (*damage*). Bagaj veya yükün fiilen mevcut bulunmasına ve gönderilene fiziki olarak teslim edilmesine rağmen

³⁷⁶ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.215; Kaner, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.198.

³⁷⁷ "Inland waterway".

³⁷⁸ Kaner, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.198; Canbolat, s.65.

söz konusu bagaj veya yükün özünü kaybettiği; ekonomik değerini tamamen yitirdiği ve tahsis amacına uygun olarak kullanılmasının imkânsız olduğu hallerde bagaj veya yükün telef olmasından bahsedilir. Taşıyıcının bagaj veya yükün zilyetliğini elde edebilecek durumda bulunmadığı hallerde ise bagaj veya yükün kaybolması söz konusu olur.³⁷⁹ Taşıma hukuku bakımından ziya kavramı, taşıyıcının kendisine teslim edilen bagajı veya yükü hak sahibine teslim etme iktidarından yoksun bulunmasını ifade etmekte kullanılır.³⁸⁰ Yani ziya kavramı, telef ve kaybolma hallerini de içine alır.³⁸¹ Bu nedenle bu bölümde telef ve kaybolma hallerini de kapsayacak biçimde ziya kavramı kullanılmıştır.

Yukarıda da ifade edildiği üzere ziya, taşıyıcının kendisine verilen bagajı veya yükü hak sahibine teslim etme iktidarından yoksun bulunmasıdır. Başka bir deyişle taşıyıcının; yolcu, gönderen veya gönderilenin bagaj veya yükü teslim alma talebini yerine getirememesi halinde bagaj veya yükün ziyayı söz konusudur.³⁸² Bu durum, fiili veya hukuki bir imkânsızlıktan kaynaklanabilir. Bu duruma örnek olarak bagaj veya yükün yanması, kaybolması, çalınması, ekonomik değerinin ortadan kalkması, hak sahibinden başkasına teslim edilmesi ve geri alınamaması veya kamu otoriteleri tarafından bagaj veya yüke el konulması gösterilebilir.³⁸³ Canlı hayvanların taşındığı bir olayda hayvanların ölümü, yükün ziyayı olarak değerlendirilmiştir.³⁸⁴

Bagaj veya yükün geçici bir süreliğine teslim edilememesi halinde ziyadan bahsedilemez. Bu noktada geçici sürenin belirlenmesindeki zorluğu ortadan kaldırmak ve gecikme ile ziya halini birbirinden ayırt etmek için ilgili konvansiyonlarda özel düzenlemeler bulunmaktadır. Yük, ulaşması gereken tarihten itibaren yedi gün geçmesine rağmen hak sahibine teslim edilemiyor ise bu durumda yük zayı olmuş sayılır (VK md.13/3; MonK md.13/3). Varşova Konvansiyonu'nda bagaj bakımından özel bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bu nedenle doktrinde makul bir süre beklenmesi gerektiği ifade edilmektedir.³⁸⁵ Ancak 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda bu süre yirmi bir gün olarak belirlenmiştir (md.17/3). Belirtilen bu süreler içerisinde bagaj veya yükün hak sahibine teslim edilememesi, bagaj veya yükün ziyayı olarak kabul edilir. Bu husus, *ziya karinesi* olarak adlandırılmaktadır.³⁸⁶ Bu karine, kesin

³⁷⁹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.178–179, dn.61; **Canbolat**, s.66.

³⁸⁰ **Arkan**, Kara Taşıma, s.47; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.32; **Çağa**, Hava Hukuku, s.142; **Mankiewicz**, s.168.

³⁸¹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.179; **Özdemir, Atalay**, s.56; **Canbolat**, s.66.

³⁸² **Mankiewicz**, s.168; **Özdemir, Atalay**, s.56.

³⁸³ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.179; **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.208; **Canbolat**, s.66.

³⁸⁴ Dalton v. Delta Airlines, US. Court of Appeals, 5th Ct, 7.4.1978 (**Özdemir, Atalay**, s.55, dn.27).

³⁸⁵ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.179.

³⁸⁶ Bkz. **Özdemir, Turkay**, s.95 vd; Franks, s.749.

bir karinedir. Zayi olduğu kabul edilen bagaj veya yükün tekrar bulunması halinde ne yapılacağına ilişkin ilgili konvansiyonlarda herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. Ancak bu durumda hak sahibi aldığı tazminatın iadesi karşılığında bagaj veya yükün kendisine teslimini isteyebilmelidir. Bu noktada hak sahibinin gecikme dolayısıyla zarara uğramış olabileceği de gözden kaçırılmamalıdır.³⁸⁷

Yükün tümü zayi olabileceği gibi sadece bir kısmının da zayi olması mümkündür. Tam ziya, taşıyıcının kendisine teslim edilen yükün tamamını hak sahibine teslim etme iktidarından yoksun bulunmasıdır. Taşımaya elverişli misli eşyanın nicelik olarak örneğin hacmen, ağırlık veya adet olarak zayi olması halinde ise kısmi ziyadan bahsedilir. Kısmi ziyanın söz konusu olabilmesi için taşınan yükün miktar olarak ekonomik değerini koruyacak şekilde bölünebilen nitelikte veya birden fazla ve her birinin de ayrı ekonomik değere sahip olması gerekir. Aksi takdirde kısmi ziya söz konusu olmaz, ancak yükün hasara uğramasından bahsedilebilir. Başka bir deyişle, tek parça olarak belirlenmiş yük taşımaları bakımından kısmi ziya söz konusu olmayacak; bu durumda yükün hasara uğramasından veya somut olayın koşullarına göre tam ziyadan bahsedilecektir.³⁸⁸ Çünkü bu gibi durumlarda ya yük ekonomik değerini kaybeder ya da yükün tahsis amacına uygun olarak kullanılması imkânı ortadan kalkar.³⁸⁹

İlgili konvansiyonlarda bagaj veya yükün ziyayı halinde meydana gelen zararın nasıl hesaplanacağına ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda zararın davaya bakan mahkemenin kendi hukukuna (*Lex Fori*) göre belirleneceği ifade edilmektedir.³⁹⁰

Buna göre bagaj veya yükün ziyayı halinde taşıyıcıya karşı Türkiye’de açılan davalarda zararın miktarı Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre belirlenecektir (TTK md.785 vd. ; YTTK md.880 vd.).

Yukarıda yapılan açıklamalar bagaj veya yükün ziyayı halinde meydana gelen maddi zararlara ilişkindir. Bununla birlikte bagaj veya yükün ziyayı halinde manevi tazminat talep edilip edilemeyeceği hususu ise tartışmalıdır.³⁹¹

³⁸⁷ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.179.

³⁸⁸ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.179; **Özdemir, Turkay**, s.99-100.

³⁸⁹ **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.209.

³⁹⁰ **Kırman**, s.82; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.190; **Dempsey/Milde**, s.183. **Ülgen**, bu konuya ilişkin olarak ulusal hukukun uygulanacağını ileri sürmektedir. Bkz. Taşıma Sözleşmesi, s.168, dn.43.

³⁹¹ Bagaj veya yükün ziyayı halinde manevi tazminat talep edilebileceğine ilişkin bazı Yargıtay kararları mevcuttur. "...Davacıların gezi boyunca giymeyi planladıkları giysi ve kullanmayı planladıkları eşyanın

3.3.1.4.2. Hasar

Doktrin tarafından hasar, yükte meydana gelen ve yükün değerinin azalmasına sebep olan her türlü maddi kötüleşme olarak tanımlanır.³⁹² Yükte meydana gelen geçici maddi kötüleşme sürekli değer kaybına sebep olmuyorsa bu durumda hasardan söz edilemez.³⁹³ Örneğin taşınan yükün kumaş olması ve yükün ıslanması halinde durum böyledir. Sürekli bir değer kaybı söz konusu olmadığı ve yükte meydana gelen maddi kötüleşme kendiliğinden geçebileceği için bu durumda hasardan bahsedilemez.

Yükün tamamı hasara uğrayabileceği gibi yalnızca bir kısmı da hasara uğramış olabilir. Yani teslim edilen yükün bir kısmı hasarlı bir kısmı ise sağlam olabilir. Örneğin taşınan 100 ton buğdayın üstte kalan 30 tonu nemlenmiş ve kalan 70 tonu sağlam ise; nemlenen kısım hala bir ekonomik değer taşıyorsa; belirli masraflar yapılarak düzeltilmesi mümkünse; maddi değeri azalmış olmakla birlikte tahsis amacına uygun kullanılma imkânı ortadan kalkmamış ise bu durumda kısmi hasar söz konusu olur. Ancak nemlenen 30 tonluk kısım, hiç kullanılmayacak halde ise bu durumda kısmi ziyadan bahsedilir.³⁹⁴

Yükün bir kısmında meydana gelen hasar, diğer kısmın ekonomik değerini de azaltabilir. Bu durumda yükün tamamının hasara uğradığının kabulü gerekir. Bu noktada dikkat edilmesi gereken husus, yükün bütün bir parça olup olmadığıdır. Buna göre yük bütün bir parça olarak karşımıza çıkıyorsa, tam hasar; yük birbirinden bağımsız parçalardan oluşuyorsa, kısmi hasar söz konusu olur.³⁹⁵ Öte yandan tek parça olarak belirlenmiş veya bütünlük ifade eden

kaybından davalının sorumlu olduğu, mahkeme huzurundaki açık kabul ile bellidir. Manevi tazminatın unsurları açısından bakıldığında ise davacıların dinlenme, gezi, kültürel etkinlik amacı ile gidilen yabancı bir ülkede daha ilk günden üzerlerinde giysi ile kalmalarının onları ne denli moral çöküntüsüne uğratacağına kuşku bulunmamalıdır. Dahası geziden amaçladıkları faaliyetlere bakıldığında opera, bale gibi gösterilerin özel kıyafetler gerektirdiği de düşünüldüğünde bu çöküntünün giderek elem ve ızdıraba dönüşmesi hayatın olağan akışına uygundur. Bu bakımdan davacıların zararı malvarlığı zararı olmaktan çıkmış, artık kişisel yararların haleldar olması olarak kendini göstermiştir... Burada manevi tazminatı gerektiren nokta eşyaların kaybından doğan üzüntünün ötesinde bu eşyaların kullanılmaması nedeniyle bir daha tekrarlanmayacak ve kişisel öneme sahip o anların kaybıdır. Bunun insan ruhunda yaratacağı sarsıntıdır... Açıklanan gerekçelerle Özel daire bozma kararına uyulması gerekirken talebin salt eşya kaybından doğan üzüntü ile sınırlı düşünülmesi ve bunun kişisel yararların haleldar olması kavramına girmediği gerekçesiyle eski kararda direnilmesi doğru görülmemiştir.” YHGK T.12.12.2001, E.2001/11–1161, K.2001/1152 (**Demirkıran**, 904–905); Yargıtay 11.HD. T.29.1.1980, E.1980/86, K.198/386 (**Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.181). Karşı görüş bkz. **Franko**, Sempozyum, s.8.

³⁹² **Arkan**, Kara Taşıma, s.51; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.181; **Özdemir**, **Atalay**, s.56; **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.210; **Özdemir**, **Turkay**, s.101.

³⁹³ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.181.

³⁹⁴ **Özdemir**, **Turkay**, s.102'den naklen.

³⁹⁵ **Özdemir**, **Atalay**, s.56.

yüklerde meydana gelen kısmi hasar, yükün tamamını etkiliyorsa, başka bir deyişle yükün bir kısmının maruz kaldığı hasar yükün tamamının değerinin azalmasına sebep oluyorsa, bu gibi hallerde yükün tamamının hasara uğradığı kabul edilmelidir.³⁹⁶ Bununla birlikte yükte meydana gelen kısmi hasar, yükün tamamının değerini kaybetmesine sebep olmuşsa veya tahsis amacına uygun olarak kullanılma imkânını tamamen ortadan kaldırmışsa, bu durumda yükün hasara uğramasından değil ancak ziyandan bahsedilebilir.³⁹⁷

Hasar ve ziyan bir arada bulunması, söz konusu olabilir. Örneğin taşınan 100 koliden 30 tanesinin çalındığı, 30 tanesinin çıkan yangın nedeniyle kötüleştigi ve 40 tanesinin de herhangi bir şey olmadan sağlam olarak teslim hazır bulunduğu bir durumda hasar ve ziya bir arada bulunmaktadır.³⁹⁸ Hasar ve ziyan bir arada bulunması haline, misli eşya taşımalarında ve yükün birbirinden bağımsız birden çok parçadan oluştuğu taşımalarda rastlanabilir.³⁹⁹

İlgili konvansiyonlarda bagaj veya yükün ziyayı halinde olduğu gibi hasara uğraması halinde de meydana gelen zararın nasıl hesaplanacağına ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda zararın davaya bakan mahkemenin kendi hukukuna (*Lex Fori*) göre belirleneceği ifade edilmektedir.⁴⁰⁰ Buna göre bagaj veya yükün ziyayı halinde taşıyıcıya karşı Türkiye’de açılan davalarda zararın miktarı Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre belirlenecektir (TTK md.785 vd.; YTTK md.880 vd.).

Yukarıda yapılan açıklamalar bagaj veya yükün hasara uğraması meydana gelen maddi zararlara ilişkindir. Bununla birlikte bagaj veya yükün ziyayı halinde olduğu gibi, hasara uğraması halinde de manevi tazminat talep edilip edilemeyeceği hususu tartışmalıdır.⁴⁰¹

3.3.1.5. İliyet Bağı

Taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, diğer sorumluluk hallerinde olduğu gibi olay ile zarar

³⁹⁶ Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.181; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.210.

³⁹⁷ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.210.

³⁹⁸ Özdemir, Atalay, s.103’den naklen.

³⁹⁹ Özdemir, Atalay, s.103.

⁴⁰⁰ Kırman, s.82; Kaner, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.190; Dempsey/Milde, s.183. Ülgen, bu konuya ilişkin olarak ulusal hukukun uygulanacağını ileri sürmektedir. Bkz. Taşıma Sözleşmesi, s.168, dn.43.

⁴⁰¹ Bkz. Bölüm 3.3.1.4.1, dn.392.

arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir.⁴⁰² Olay ile zarar arasında illiyet bağının bulunması gerekliliği, ilgili konvansiyon hükümlerinde “...zarara sebep olan olay...”⁴⁰³ şeklinde ifade edilmektedir (VK md.18; MonK md.17/2, 18).⁴⁰⁴ Buna karşılık, zarara sebep olan olay ile hava aracının işletilmesi arasında illiyet bağının bulunmasına gerek yoktur. Başka bir deyişle taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için olay ile hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında bir illiyet bağı aranmaz.⁴⁰⁵

Zararın meydana gelmesinde yolcunun veya gönderenin müterafik kusurunun bulunması halinde, olay ile zarar arasındaki illiyet bağı zayıflar veya tamamen ortadan kalkar (VK md.21; MonK md.20). Bu durumda taşıyıcı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurutulur. 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü’nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu’nda bu husus ayrıca düzenlenmiştir.

Bagajın ziyayı veya hasara uğraması, bagajın kendinde bulunan bir ayıp, nitelik veya bozukluktan kaynaklanıyorsa taşıyıcının bagajın veya yükün ziyayı ve hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğundan kısmen veya tamamen kurtulması söz konusu olur (MonK md.17/2). Bununla birlikte yükün ziyayı veya hasara uğraması, yükün kendinde bulunan bir ayıp, nitelik veya bozukluktan; yükün taşıyıcının kendisi veya adamları dışında başka birisi tarafından ayıplı olarak paketlenmesinden; savaş veya silahlı çatışmadan veya yükün girişi, çıkışı veya geçişi ile ilgili olarak bir kamu otoritesi tarafından ifa edilen hizmetten kaynaklanıyorsa taşıyıcının bagajın veya yükün ziyayı ve hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğundan kısmen veya tamamen kurtulması söz konusu olur (1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü md. IV; MonK md.18/2). Bu konu ile ilgili detaylı açıklamalar ayrı bir bölümde⁴⁰⁶ yer aldığı için, burada yalnızca taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı ve hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunun kısmen veya tamamen ortadan kalkmasına ilişkin düzenlemelere kısaca değinmekle yetiniyoruz.

⁴⁰² **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.199; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.175; **Özdemir, Atalay**, s.60; **Canbolat**, s.70–71.

⁴⁰³ “...the event which caused the damage...”.

⁴⁰⁴ **Özdemir, Atalay**, s.61.

⁴⁰⁵ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.175; **Özdemir, Atalay**, s.60.

⁴⁰⁶ Bkz. Bölüm

3.3.2. Hukuki Niteliği

Bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlar dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu, tadil ve ek protokolleri ile 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na göre değişmektedir. Bu nedenle konuyu önce Varşova/Lahey Sistemi'nin geçirdiği aşamalar, daha sonra 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından ele almakta yarar vardır.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 18.maddesi uyarınca taşıyıcı, kayıtlı herhangi bir bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumludur. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunu düzenleyen bu madde üzerinde 1955 tarihli Lahey Protokolü ile herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Buna göre Varşova/Lahey Sistemi'nde taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunun hukuki niteliğinin tespiti bakımından incelenmesi gereken hüküm, taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunda olduğu gibi, konvansiyonun 20.maddesidir. Bu maddede "Taşıyıcı, kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya adamları için bu gibi tedbirleri alma imkânının bulunmadığını ispat ederse sorumlu olmayacaktır." denmektedir. Bu noktada, daha önce değinmiş olduğumuz Varşova/Lahey Sistemi bakımından taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğine ilişkin tartışmaları yapmak mümkündür.⁴⁰⁷ Ancak kanaatimizce Varşova Konvansiyonu'nun 20.maddesi ile taşıyıcıya objektif bir özen ödevi yüklendiği, öte yandan kurtuluş kanıtı getirerek sorumluluktan kurtulma imkânı tanındığı için, taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunun *kurtuluş kanıtı getirilebilen bir olağan sebep sorumluluğu* olduğunun kabulü gerekir.

Öte yandan 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün VI. maddesi ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 18.maddesi değiştirilmiştir. 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün IV. maddesi doğrultusunda konvansiyonun 18.maddesine eklenen 3.fıkra ile taşıyıcıya *yalnızca* bu fıkra da sayılan dört kurtuluş kanıtından birini veya birkaçını getirerek yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlar dolayısıyla sorumluluğundan kurtulabilme imkânı tanınmıştır.⁴⁰⁸ Buna göre taşıyıcı, yükün ziyayının veya

⁴⁰⁷ Bkz. Bölüm 3.2.2.

⁴⁰⁸ Dempsey/Milde, s.166.

hasarının yükün kendinde bulunan bir ayıp, nitelik veya bozukluktan; yükün taşıyıcının kendisi veya adamları dışında başka birisi tarafından ayıplı olarak paketlenmesinden; savaş veya silahlı çatışmadan veya yükün girişi, çıkışı veya geçişi ile ilgili olarak bir kamu otoritesi tarafından ifa edilen hizmetten kaynaklandığını ispat ederek yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğundan kurtulabilir. Bununla birlikte taşıyıcı mücbir sebepler dolayısıyla meydana gelen zararlardan dahi sorumlu olmaya devam eder.⁴⁰⁹ Yalnızca müterafik kusurun varlığı halinde, taşıyıcının sorumluluğu kısmen veya tamamen ortadan kaldırılabilir (1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ve 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik VK md.21/2).⁴¹⁰ Bu nedenle 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nde taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğu, mutlak sorumluluk olarak nitelendirilmektedir.⁴¹¹

Konsolidasyon çalışmalarının bir gereği olarak 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile öngörülen bu düzenlemeler ve taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğuna ilişkin prensip, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından da aynen muhafaza edilmiştir. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulduğu hallerde de taşıyıcı, konvansiyonun 18.maddesinin 2.fikrasında dört bent halinde sayılan kurtuluş kanıtlarından birini veya birkaçını getirerek veya konvansiyonun 20.maddesi uyarınca müterafik kusur savunması yaparak yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlar dolayısıyla sorumluluğundan kurtulabilir.⁴¹² Buradan hareketle 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nde olduğu gibi 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda da taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunun mutlak sorumluluk olduğunun kabulü gerekir.⁴¹³

Bu noktada değinilmesi gereken bir diğer husus, taşıyıcının kişisel eşyalar da dahil olmak üzere kayıtlı olmayan bagajların ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunun hukuki niteliğidir. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca, taşıyıcı kişisel eşyalar da dahil olmak üzere kayıtlı olmayan bagajların ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumludur (md.17/2). Ancak taşıyıcının kişisel eşyalar da dahil olmak üzere kayıtlı olmayan bagajların ziyayı veya hasara uğraması halinde

⁴⁰⁹ **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.176; **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.206.

⁴¹⁰ **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.182.

⁴¹¹ **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.205; **Özdemir, Turkay**, s.132.

⁴¹² **Dempsey/Milde**, s.166.

⁴¹³ **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.206.

meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zararın meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunması gerekir. Buna göre 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının kişisel eşyalar da dahil olmak üzere kayıtlı olmayan bagajların ziyai veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğu bakımından kusur sorumluluğu ilkesinin benimsendiği sonucuna ulaşılmaktadır.

3.4. Yolcu, Bagaj ve Yük Taşımadaki Gecikme

3.4.1. Genel Olarak

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının sorumlu olduğu bir diğer hal ise yolcu, bagaj ve yük taşımalarında meydana gelen gecikme dolayısıyla ortaya çıkan zararlardır.

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 19.maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddede "Taşıyıcı; yolcuların, bagajın ve yükün havayoluyla taşınmasında gecikmesinden doğan zarardan sorumlu olacaktır." denmektedir. Konvansiyonda bu konuya ilişkin başka bir hüküm bulunmamaktadır.⁴¹⁴ Öte yandan konvansiyonun 20.maddesinde öngörülen kurtuluş kanıtlarından birini getirerek taşıyıcı, gecikmeden doğan sorumluluğundan kurtulabilme imkânına sahiptir. Varşova/Lahey Sistemi'ni oluşturan diğer metinlerin -1955 tarihli Lahey Protokolü, 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ve 1975 tarihli Montreal Protokolleri- hiçbirinde 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen 19.maddesinin değiştirilmesine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır.⁴¹⁵ Bununla birlikte taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından konvansiyonun 20.maddesinde öngörülen kurtuluş kanıtlarında da hiçbir değişiklik yapılmamıştır.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 19.maddesinde de taşıyıcının yolcu, bagaj ve yükün havayoluyla taşınmasındaki gecikmelerde meydana gelen zarardan sorumlu olduğu, bununla birlikte taşıyıcının kendisinin veya temsilcilerinin zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya temsilcilerinin bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlaması halinde gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulamayacağı ifade edilmektedir. Madde metni incelendiğinde bu maddenin 1929 tarihli Varşova

⁴¹⁴ Kırman, s.96.

⁴¹⁵ Dempsey/Milde, s.176.

Konvansiyonu'nun taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen 19.maddesi ile kurtuluş kanıtlarını öngören 20.maddesinin bir araya gelmesinden oluştuğu görülür. Bu durumda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna ilişkin 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda yer alan düzenlemelerin 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda aynen muhafaza edildiği söylenebilir. Bu nedenle taşıyıcının yolcu, bagaj ve yük taşınmalarında meydana gelen gecikme dolayısıyla ortaya çıkan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için aranan şartlara ilişkin aşağıda yapılan açıklamalar, hem Varşova/Lahey Sistemi hem de 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından geçerlidir.

3.4.2. Şartları

3.4.2.1. Gecikme

Gecikme kavramı genel olarak yolcunun, bagajın veya yükün varma yerine zamanında ulaşmaması olarak tanımlanmaktadır.⁴¹⁶ Bir gecikme olup olmadığını tespit edebilmek için öncelikle taşıma süresinin belirlenmesi gerekir. Bu sürenin belirlenmesinde tarafların iradesi dikkate alınır. Taraflar, taşıma süresini taşıma sözleşmesinde veya başka bir sözleşmede kural olarak serbestçe belirleyebilirler. Ancak taşıma süresinin olağan ve makul kabul edilebilecek bir sürenin çok üstünde kararlaştırılması dolaylı olarak taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından bir sorumsuzluk kaydı sonucunu ortaya çıkaracağı için geçersiz kabul edilmelidir (VK md.23; MonK md.26).⁴¹⁷ Bununla birlikte taşıma süresi, taşıma belgelerinde de gösterilebilir. Taşıyıcının reklamlarında veya tarifelerinde taşıma süresine yer vermesi gibi hallerde de taşıma süresinin taraflarca belirlenmiş oluşu kabul edilir.⁴¹⁸ Sözleşmede belirlenen veya tarifelerde ilan edilen zamanda yolcunun, bagajın veya yükün varma yerine ulaşmaması halinde gecikme söz konusu olur.⁴¹⁹ Taşıyıcının sözleşmede belirlenen veya tarifelerde ilan edilen kalkış ve varış saatlerine uyup uymadığı kontrol edilirken hava taşımacılığının özellikleri dikkate alınmalıdır. Yolculara verilen biletlerde, düzenlenen diğer taşıma belgelerinde veya ilan edilen tarifelerde yer alan genel işlem

⁴¹⁶ **Mankiewicz**, s.186; **Shawcross/Beaumont**, s.VII/189; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.182; **Özdemir, Atalay**, s.68; **Kırman**, s.96; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.67. **Sözer**, gecikmeyi “taşıyanın sözleşmeden doğan taahhüdünü ifa etmesi gereken zaman kesitinden daha ileri bir zaman kesiti içinde yerine getirmesi” şeklinde tanımlamaktadır. Bkz. Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.109. “Untimely arrival at the destination.” **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.3-Article 19, parag. 6.

⁴¹⁷ **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.126–127.

⁴¹⁸ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.182; **Özdemir, Atalay**, s.68; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.127; **Kırman**, s.96.

⁴¹⁹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.182; **Kırman**, s.97.

şartlarında kimi zaman taşıyıcının sözleşmede belirlenen veya ilan edilen kalkış ve varış saatleri ile bağlı olmadığı, taşıyıcının kalkış ve varış saatlerini tek taraflı olarak değiştirebileceği ve buna bağlı olarak meydana gelebilecek zararlardan sorumlu olmayacağı yönünde maddeler yer almaktadır. Ancak bu maddeler, sorumsuzluk kaydı niteliğinde olduğu için geçerli değildir (VK md.23; MonK md.26).⁴²⁰

Taşıma süresinin sözleşme ile kararlaştırılmadığı hallerde taşıma süresi, somut olayın özellikleri ve hava taşımacılığı uygulamaları da dikkate alınarak basiretli bir taşıyıcıdan taşımayı gerçekleştirmesi beklenen makul süredir. Bu sürenin aşılmış olması halinde gecikmeden söz edilebilir.⁴²¹ Makul sürenin belirlenmesinde hava şartları, hava trafiği, güzergahın durumu, yükün özellikleri, gümrükteki olağan bekleme süreleri, idari makamlarca yapılan denetimler, tatil günleri gibi her olay bakımından farklılık gösterebilen fakat nitelik itibarıyla objektif unsurlar dikkate alınmalıdır.⁴²² Bununla birlikte makul süre belirlenirken hava taşımacılığının kara, deniz ve demir yolu taşımacılıklarından çok daha pahalı olmasına rağmen hızlı olduğu için tercih edildiği gözden kaçırılmamalıdır.⁴²³

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından taşıyıcı yolcu, bagaj ve yükün havayoluyla taşınmasında meydana gelen gecikme dolayısıyla ortaya çıkan zararlardan sorumludur. Ancak hem Varşova Konvansiyonu'nda hem de Montreal Konvansiyonu'nda taşıma süresinin başlangıcına ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Doktrinde taşıma süresinin başlangıcı ve buna bağlı olarak gecikmenin tespiti bakımından üç farklı görüş ileri sürülmektedir.

Birinci görüş uyarınca gecikme yolcu, bagaj veya yükün fiilen havada geçirdiği süre içinde meydana gelmelidir. Başka bir deyişle kalkıştan inişe kadar geçen sürenin sözleşmeden belirlenen veya tarifelerde ilan edilen veya makul süreden fazla olması halinde gecikme söz konusu olur.⁴²⁴

İkinci görüş ise gecikmenin tespitinde yolcu taşımaları bakımından 17.maddenin ve yük taşımaları bakımından ise 18.maddenin dikkate alınması gerektiğini ileri sürmektedir. Bu durumda taşıma süresi yolcu taşımaları bakımından biniş işlemleri ile iniş işlemleri arasında

⁴²⁰ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.182.

⁴²¹ **Mankiewicz**, s.186;

⁴²² **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.128.

⁴²³ **Özdemir**, **Atalay**, s.69; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.4-Article 19, parag. 8.

⁴²⁴ **Goedhuis**, La Convention de Varsovie, den Heag, 1933, s.166–171 (**Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.183, dn.67b; **Shawcross/Beaumont**, s.VII/187A–189, dn.1; **Kırman**, s.97, dn.160'dan naklen).

geçen süredir. Biniş işlemleri ile iniş işlemleri arasında geçen sürenin sözleşmede belirlenen veya tarifelerde ilan edilen veya makul süreden fazla olması halinde gecikme söz konusu olur. Yük taşımaları bakımından taşıma süresi ise yükün taşıyıcının denetimine girmesi anından denetiminden çıkması anına kadar geçen süredir. Yükün taşıyıcının denetimine girmesi anından, denetiminden çıkması anına kadar geçen sürenin sözleşmeden belirlenen veya tarifelerde ilan edilen veya makul süreden fazla olması halinde gecikme söz konusu olur.⁴²⁵

Bizim de katıldığımız üçüncü görüşe göre, havayolu taşıması bir bütün olarak ele alınmalı ve hangi sebeple olursa olsun yolcunun, bagajın veya yükün varma yerine zamanında ulaşmaması gecikme olarak kabul edilmelidir.⁴²⁶

Birinci görüş taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından amaçlanandan farklı bir sınırlama getirdiği gerekçesiyle eleştirilmektedir.⁴²⁷ İkinci görüş ise gecikmenin tespitinde yolcu taşımaları bakımından 17.maddenin ve yük taşımaları bakımından ise 18.maddenin dikkate alınması gerektiğini ileri sürmesi, buna bağlı olarak bazı gecikme hallerinin kapsam dışı kalması nedeniyle eleştirilmektedir. Gerçekten de ikinci görüşün benimsenmesi halinde yolcuların genel bekleme salonunda anons beklerken hava aracının bakımının tamamlanmaması, buna bağlı olarak kalkışa hazır olmaması halinde meydana gelen gecikmeden taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır. Çünkü bu görüşe göre taşıma süresi, biniş işlemleri ile başlar. Oysa yolcular, hava aracına çağrılmayarak genel bekleme salonunda tutulduğu, bu nedenle biniş işlemlerini gerçekleştiremedikleri için taşıma süresi başlamaz. Taşıma süresinin başlamaması halinde taşıma süresinin aşılması, yani gecikme söz konusu olamayacağı için bu örnekte taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğundan bahsedilemeyecektir.⁴²⁸ Bu gibi hallerin kapsam dışı kalması nedeniyle bu görüşün bizim tarafımızdan kabul edilmesi mümkün değildir. Bu durumda gecikmenin taşımanın tamamı bakımından ele alınması ve hangi sebeple olursa olsun yolcunun, bagajın veya yükün varma yerine zamanında ulaşmaması gecikme olarak kabul edilmelidir. Kalkış öncesi yaşanan

⁴²⁵ **Shawcross/Beaumont**, s.VII/187/A-187B; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.111; **Kırman**, s.98-102.

⁴²⁶ **Mankiewicz**, s.186; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.183; **Özdemir, Atalay**, s.70-71; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.133; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.5-Article 19, parag. 9.

⁴²⁷ **Kırman**, s.98; **Özdemir, Atalay**, s.70.

⁴²⁸ **Ülgen**, ikinci görüşü benimseyen bazı yazarların bile yolcu taşımalarında 17.maddede öngörülen süre içinde gerçekleşenler yanında uçuş seyahatini doğrudan etkileyen gecikme olaylarını da konvansiyon kapsamında ele aldıklarını belirtmektedir. Bkz.Taşıma Sözleşmesi, s.184, dn.67f.

aksaklıklar, yolcu veya yükün hava aracına geç alınması⁴²⁹, veya yükleme ve aktarmalarda yaşanan sıkıntılar dolayısıyla meydana gelen gecikmeler bu kapsamda değerlendirilmelidir.

Gerçekten de taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen hüküm incelendiğinde, üçüncü görüşün bu konu bakımından daha isabetli olduğu görülür. Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zararın kaza sonucunda, kazanın da yolcunun hava aracına bindiği veya hava aracının içinde bulunduğu veya hava aracından indiği sırada meydana gelmesi gerekir (VK md.17; MonK md.17/1). Bununla birlikte taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasarı halinde söz konusu olan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zararın bagaj veya yükün taşıyıcının denetiminde bulunduğu sırada meydana gelmesi gerekir (VK md.18; MonK md.17/2, 18). Bu durumun aksine taşıyıcının yolcu, bagaj veya yükün taşınmasında meydana gelen gecikme dolayısıyla ortaya çıkan zararlardan sorumlu tutulabilmesi bakımından herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır (VK md.19; MonK md.19). Bu nedenle taşıma işinin bütününden hareket edilmesi ve hangi sebeple olursa olsun yolcunun, bagajın veya yükün varma yerine zamanında ulaşmamasının gecikme olarak kabul edilmesi gerektiği açıktır.⁴³⁰

Seferin ertelenmesi veya iptal edilmesi gibi taşıma ediminin hiç ifa edilmediği hallerin gecikme olarak kabul edilip edilmeyeceği hususu ise tartışmalıdır. Yolcunun hava aracında yer bulunmaması dolayısıyla uçağa kabul edilmemesi⁴³¹, hava alanındaki grev⁴³², kalkış yasağı gibi nedenlerle taşıma ediminin ifa edilmediği hallerde gecikmeden söz edilemeyeceği ileri sürülmektedir.⁴³³ Öte yandan, taşıma sözleşmesinin varma yeri hava alanının kötü hava şartları nedeniyle kapalı olmasından dolayı ifa edilememesi üzerine taşıma ücretinin iadesi için açılan davanın Varşova Konvansiyonu hükümlerine göre sonuçlandırılması gerektiği yönünde bir mahkeme kararı bulunmaktadır⁴³⁴. Kanaatimizce taşımadaki gecikme, borçlanılan taşıma ediminin geç ifasıdır. Geç ifadan söz edebilmek için taşıyıcının borçlandığı

⁴²⁹ Sporn v. Metro International Airways, 17 Avi 18, 207 (Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott, s.5-Article 19, parag. 9)

⁴³⁰ **Mankiewicz**, s.186; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.183; **Özdemir**, **Atalay**, s.70–71; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.133; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.5-Article 19, parag. 9.

⁴³¹ **Mankiewicz**, s.187.

⁴³² Cour d'Appel, Paris, 13.2.1970, RFDA. 1970; Cour de Cassation Air Frnace vs. La-mour, 10.11.1971, RFDA. 1972 (**Özdemir**, **Atalay**, s.69, dn.131).

⁴³³ **Özdemir**, **Atalay**, s.69; **Kırman**, s.102; Vassalo and Clare v. Trans Canada Airlines, Ontario High Court, 8.3.1968, **Mankiewicz**, s.187.

⁴³⁴ Commercial Court, Brussels Wegge Sabena, 20.12.1965, RFDA. 1966 (**Mankiewicz**, s187; **Özdemir**, **Atalay**, s.69, dn.132).

edimi ifa etmesi şarttır. Ancak bu ifa geç yapılmış bir ifa olmalıdır. Bu nedenle seferin ertelenmesi veya iptal edilmesi Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından bir gecikme olarak değerlendirilemez. Taşıyıcının edimini ifa etmemesi konusunda Varşova ve Montreal Konvansiyonları susmayı tercih ettiği için yolcu veya gönderen, kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilecek olan ulusal hukuk hükümleri dahilinde taşıyıcıya başvurma hakkına sahiptir.⁴³⁵

3.4.2.2. Zarar

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının yolcu, bagaj ve yük taşımalarında meydana gelen gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için gecikme dolayısıyla bir zarar meydana gelmiş olmalıdır.⁴³⁶ Bu noktada Varşova/Lahey Sistemi'nin ve Montreal Konvansiyonu'nun taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından TTK'den farklı bir anlayışa sahip olduğu söylenebilir. TTK'de taşıyıcının meydana gelen gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için zararın meydana gelmesi şartından bahsedilmemektedir. Bu durumda herhangi bir zarar olmasa dahi taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilecektir (TTK md.780/1). Bu durum, yeni TTK'de de pekiştirilmiş ve yeni TTK'nin 875.maddenin 3.fıkrasında, açıkça gecikme halinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücretinin gecikme süresi ile orantılı olarak indirileceği hükme bağlanmıştır; meğerki taşıyıcı her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olsun. Bu nedenle TTK'nin ilgili hükmünün bir tür cezai şart niteliğinde olduğu ifade edilebilir. Varşova/Lahey Sistemi'nin ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun öngördüğü sorumluluk ise tazminat sorumluluğu niteliğindedir. Yürürlükte bulunan TTK'nin 780. maddesinin 1.fıkrasının 2.cümlesi uyarınca gecikmenin taşıma süresinin iki katını geçmesi halinde taşıma ücretinin tamamı indirilecek ve taşıyıcı meydana gelen gecikme dolayısıyla ortaya çıkan zararlardan ayrıca sorumlu olacaktır. Yeni TTK bakımından taşıma süresinin ne kadar aşıldığının herhangi bir önemi yoktur (md.875/1). Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından da durum aynıdır; tazminatın miktarı bakımından taşıma süresinin ne kadar aşıldığının herhangi bir önemi yoktur. Tazminatın miktarı meydana gelen gecikme dolayısıyla yolcu veya gönderenin uğradığı zarara göre belirlenecektir.⁴³⁷

⁴³⁵ Mankiewicz, s.187; Shawcross/Beaumont, s.VII/192-193; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.184; Özdemir, Atalay, s.68; Kırman, s.102.

⁴³⁶ Özdemir, Atalay, s.71; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.157.

⁴³⁷ Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.157.

Gecikmeden doğan zararların tespitine ilişkin Varşova ve Montreal Konvansiyonlarında herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak genel hükümler uyarınca zarar gecikme olmasaydı yolcunun veya gönderenin mal varlığının bulunacağı durum ile gecikme sonrasında bulunduğu durum arasındaki fark dikkate alınarak tespit edilecektir.⁴³⁸

Yolcu taşımalarında zararın belirlenmesinde yolcunun taşıma sözleşmesinin süresinde ifa edilmesindeki yarar göz önünde bulundurulmalıdır.⁴³⁹ Buradan hareketle yolcu taşımalarında gecikme nedeniyle ortaya çıkan zararların başında yolcunun gitmek istediği yere varmak için yapmak zorunda kaldığı ek masraflar ve tıbbi bir müdahalenin geç yapılması dolayısıyla yolcunun hastalanması gösterilebilir.⁴⁴⁰

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının yolcu taşımalarında meydana gelen gecikme dolayısıyla ortaya çıkan manevi zararlardan sorumlu tutulup tutulamayacağı hususu ise tartışmalıdır. Yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin bölümde de belirtildiği üzere, bedensel bir zararın olmadığı durumlarda tek başına manevi tazminat istenip istenemeyeceği hususu tartışmalıdır.⁴⁴¹ Gecikme sonucunda ortaya çıkan zararların maddi veya manevi olabileceği ve taşıyıcının bedensel zararlardan bağımsız olarak manevi zararlardan da sorumlu tutulabileceği ileri sürülmektedir.⁴⁴² Bu yönde mahkeme kararları mevcuttur.⁴⁴³ Öte yandan gecikme dolayısıyla meydana gelen ve bedensel zararlardan bağımsız manevi zararlardan Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı yönünde de mahkeme kararları bulunmaktadır.⁴⁴⁴ Daha önce de ifade edildiği

⁴³⁸ **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.157.

⁴³⁹ **Tandoğan**, Mesuliyet, s.482; **Kırman**, s.102.

⁴⁴⁰ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.185; **Kırman**, s.102.

⁴⁴¹ Bkz. Bölüm 3.2.1.4.2.

⁴⁴² **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.185; **Kırman**, s.102.

⁴⁴³ Havayolu ile gerçekleştirilen bir seyahat sırasında gecikme meydana geldiği, aktarmalar sırasında havayolu taşıma şirketi çalışanlarının ilgisiz davrandığı ve gerekli tedbirlerin alınmaması nedeniyle yabancı ülkede bulunan ve yabancı dil bilmeyen yolcunun ve ailesinin yaşadığı büyük zorluklar nedeniyle açılan manevi tazminat davasında yerel mahkeme, davacının kişilik haklarının herhangi bir şekilde ihlal edilmediği gerekçesiyle davanın reddine karar vermiştir. Ancak yerel mahkeme tarafından verilen bu karar, Yargıtay tarafından bozulmuştur. Yerel mahkeme ise önceki kararında direnmiştir. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu ise dava konusu olay bakımından bir gecikme yaşandığının tartışması olduğunu; havayolu ile gerçekleştirilen seyahat sırasındaki gecikme ve aktarma süresince havayolu şirketi çalışanlarının davacıya gereken yardımı yapmadığı yani gerekli tedbirleri almadığını ifade ederek yerel mahkemenin kararında direnmesinin usul ve yasaya aykırı olduğuna ve yerel mahkemenin kararının bozulmasına karar vermiştir. YHGK T.28.6.2006, E.2006/11-452, K.2006-481; Aynı doğrultuda Yargıtay 11.HD. T.25.01.2005, E.2004/3843, K.2005/276 (**Demirkıran**, s.905-906).

⁴⁴⁴ "...claimant's emotional injuries stemming from delayed baggage are not recoverable under the Montreal Convention unless they were caused by physical injuries." Booker v. BWIA W. Indies Airways Ltd., No. 06-CV-2146 (RER), 2007 WL 1351927, at 4, E.D.N.Y. May 8, 2007 (Cunningham, s.1081, dn.285).

üzere, her ne kadar baskın görüş yalnızca bedensel zarara bağlı manevi zararlardan veya en azından yolcunun bedeninde tecessüm eden manevi zararlardan taşıyıcının sorumlu tutulabileceği yönünde olsa da kanaatimizce yolcunun daha geniş bir hukuki himayeden yararlandırılması gerekir. Bu nedenle yolcu taşımalarında meydana gelen gecikme dolayısıyla ortaya çıkan ve bedensel zarardan bağımsız manevi zararların da taşıyıcının sorumluluğu kapsamında olduğu kabul edilmelidir.

Yük taşımalarında ise bazı durumlarda gecikme nedeniyle yükün kendisinde bir zarar meydana gelebilir; gecikme nedeniyle yükün ziyayı veya hasarı söz konusu olabilir. Bazı durumlarda ise yükün ziyayı veya hasarı dışında gecikme nedeniyle gönderenin veya gönderilenin hak sahibinin mal varlığında bir zarar meydana gelebilir. Bu zarar gönderenin veya gönderilenin mal varlığının pasiflerinin artması veya kârdan yoksun kalması şeklinde ortaya çıkabilir. Örneğin yükün piyasa değerinin düşmesi, gümrük vergilerinin artması, taşıma konusu malın piyasadan temin edilmesi ve yapılan diğer ek masraflar⁴⁴⁵, gönderilenin gecikme sebebiyle taahhüdünü yerine getirememesi sonucunda cezai şart ödemek zorunda kalması veya sözleşmeden dönülmesi, taşıma konusu eşyanın sergiye yetişmemesi⁴⁴⁶, gecikmeye bağlı olarak ortaya çıkan üretim kaybı⁴⁴⁷ gibi gecikmeye bağlı olarak gönderenin veya gönderilenin mal varlığında meydana gelen zararlardan taşıyıcı sorumludur.⁴⁴⁸

Gecikme nedeniyle yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının hangi hüküm uyarınca sorumlu tutulacağı hususu tartışmalıdır. Bu gibi durumlarda taşıyıcının yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde sorumluluğunu düzenleyen 18.madde kapsamında mı yoksa gecikmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen 19. madde kapsamında mı meydana gelen zararlardan sorumlu tutulacağı belli değildir. Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda bu konuya ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu noktada öncelikle dikkat edilmesi gereken, yükün ziyayı veya hasara uğramasının nedeninin gecikme olup olmadığıdır.⁴⁴⁹ Gerçekten, yükün gecikilen süre içinde ziyayı veya hasara uğraması ile yükün ziyayı veya hasarının gecikme nedeniyle meydana gelmesi birbirinden farklı şeylerdir. Örneğin gecikilen süre içinde yükün taşıyıcının adamı

⁴⁴⁵ Yargıtay 11.HD. T.30.06.1992, E. 1992/1024, K.1992/8117 (**Eriş**, s.147-148); Yargıtay 11.HD. 21.02.1989, E.1988/5191, K.1989/1024 (Kazancı Bilişim-İçtihat Bilgi Bankası).

⁴⁴⁶ Cour d'Appel, Paris, Fret et Transit Aérien vs. Air France, 26.5.1977, RFDA. 1977, s.285 (**Mankiewicz**, s.193; **Özdemir, Atalay**, s.71).

⁴⁴⁷ Yargıtay 11.HD. T.09.07.1992, E.1992/1164, K. 1992/8301 (**Eriş**, s.429).

⁴⁴⁸ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.185; **Çağa**, s.133, dn.11; **Özdemir, Atalay**, s.71; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.158.

⁴⁴⁹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.185; **Özdemir, Atalay**, s.72; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.159.

tarafından çalınması durumunda zararın gecikme dolayısıyla meydana geldiğinden bahsedilemez⁴⁵⁰. Dolayısıyla burada taşıyıcının yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunu düzenleyen 18.madde uyarınca sorumlu olacağı noktasında duraksama yoktur. Ancak taşıma süresinin aşılması nedeniyle taşınan taze meyve ve sebzelerin bozulması dolayısıyla meydana gelen zararlardan taşıyıcının hangi hüküm kapsamında sorumlu tutulacağı hususu tartışmalıdır.⁴⁵¹ Bu sorunun çözümüne ilişkin farklı görüşler ileri sürülmektedir.

Birinci görüşe göre bu durumda hakların yarışması söz konusu olur. Çünkü gecikme aynı zamanda 18.madde anlamında bir “olay”dır.⁴⁵² Bu nedenle gecikme dolayısıyla yükün ziyayı veya hasarı halinde yükün ziyayı veya hasarına ilişkin 18.madde uygulanabileceği gibi gecikmeye ilişkin 19.madde de uygulanabilir.⁴⁵³

İkinci görüşe göre gecikme halinde taşıyıcının temerrüdü söz konusu olduğu için taşıyıcı zaten hem geç ifa nedeniyle meydana gelen zarardan hem de yükün ziyayı veya hasarından sorumlu olur.⁴⁵⁴ Bu görüşün kabulü halinde gecikme nedeniyle yükün ziyayı veya hasarı halinde 18.maddenin uygulanması söz konusu olmaz. Gecikme nedeniyle yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde ve bunun dışında geç ifa nedeniyle meydana gelen zararlardan taşıyıcı gecikme sorumluluğu kapsamında 19.madde uyarınca sorumlu tutulur.⁴⁵⁵

Üçüncü görüş uyarınca yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğu 18.maddeye tabidir. Bu görüşe göre gecikme zararları yükün ziyayı veya hasarı dışında kalan zararlardır⁴⁵⁶. Gecikme yükün ziyayı veya hasarı dışında gönderenin veya gönderilenin mal varlığında bir zarara neden olmuşsa bu zarar gecikmeye ilişkin hükümler kapsamında taşıyıcıdan ayrıca talep edilebilir.

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu’nda taşıyıcının yükün ziyayı veya hasarından sorumluluğu ile gecikmeden doğan sorumluluğunun ayrı ayrı düzenlendiği dikkate alındığında kanaatimizce son görüşün benimsenmesi daha uygun olur.

⁴⁵⁰ **Özdemir, Atalay**, s.72.

⁴⁵¹ **Özdemir, Atalay**, s.72; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.159.

⁴⁵² **Mankiewicz**, s.169.

⁴⁵³ **Özdemir, Atalay**, s.72; Cour d’Appel, Paris, 8.11.RFDA, 1951, s.453 (**Mankiewicz**, s.169).

⁴⁵⁴ **Eren**, s.1058 vd.

⁴⁵⁵ Bu görüş uluslararası demir yoluyla eşya taşıma sözleşmelerine uygulanan CIM tarafından benimsenmiştir (md.43/1). Bkz. **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.160–161.

⁴⁵⁶ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.185; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.160–161; **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.214; **Özdemir, Turkay**, s.104.

Kaldı ki 18.madde uyarınca taşıyıcının yük üzerindeki bakım ve gözetim borcu gönderenden yükün teslim alınmasıyla başlar ve yükün gönderilene teslim edildiği ana kadar devam eder. Yani taşıyıcının bu borcu taşıma süresi ile sınırlı değildir ve taşıma süresinin aşılması halinde de devam eder⁴⁵⁷. Yükün bakım ve gözetimi ile taşıma süresinde varma yerine ulaştırılması iki ayrı borç niteliğindedir. Bu nedenle yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğunun 18.maddeye tabi tutulması gerektiğinin; gecikmenin yükün ziyayı veya hasarı dışında gönderenin veya gönderilenin mal varlığında bir zarara neden olması halinde ise bu zararın taşıyıcıdan gecikmeye ilişkin hükümler kapsamında ayrıca talep edilebileceğinin kabulü gerekir.

3.4.2.3. İlliyet Bağı

Taşıyıcının yolcu, bagaj ve yük taşımalarında meydana gelen gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için taşıma süresinin aşılması ve yolcunun veya gönderenin zarara uğraması yeterli değildir. Diğer sorumluluk hallerinde olduğu gibi, taşıma süresinin aşılması ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir. Gecikme ile zarar arasındaki illiyet bağının ispatı yolcuya veya gönderene düşmektedir. Yolcunun veya gönderenin gecikme ile zarar arasındaki illiyet bağını ispat edemediği durumlarda taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemez.⁴⁵⁸

Zararın meydana gelmesinde yolcunun veya gönderenin müterafik kusurunun bulunması halinde, gecikme ile zarar arasındaki illiyet bağı zayıflar veya tamamen ortadan kalkar (VK md.21; MonK md.20). Bu durumda taşıyıcı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurutulur. Örneğin hava alanında biletin çek ile yapılan ödeme üzerine düzenlendiği, ancak çekin karşılığının bulunmadığının belirlenmesine kadar yapılan işlemler nedeniyle yolcunun geciktiği bir durumda mahkeme, gecikmenin yolcunun kendi davranışından kaynaklandığı gerekçesiyle taşıyıcının sorumlu olmadığına karar vermiştir.⁴⁵⁹ Yine yolcunun rezervasyonunu iptal ettirdiği buna rağmen hava alanına gelerek uçağa binmek istediği bir olayda⁴⁶⁰ ve yolcunun genel işlem şartlarına uygun biçimde rezervasyon yaptırmadığı başka bir olayda⁴⁶¹ meydana gelen gecikmeye yolcunun kendisinin sebep olduğu gerekçesiyle

⁴⁵⁷ **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.161.

⁴⁵⁸ **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.161–162.

⁴⁵⁹ District Court, District of Colombia, 15.12.1976, 13 Avi 18165 (**Mankiewicz**, s.190; **Kırman**, s.100).

⁴⁶⁰ Burke v. Eastern Airlines, US District Court, Northern District of Georgia, 24.3.1974, 14 Avi 17776 (**Mankiewicz**, s.190; **Kırman**, s.100).

⁴⁶¹ Tumarkin v. Pan American World Airways, New Jersey Superior Court, Lower Division Essex County, 20.6.1956, 4 Avi 18152 (**Mankiewicz**, s.190; **Kırman**, s.100).

taşıyıcının gecikmeden sorumlu tutulamayacağına karar verilmiştir. Gecikmenin taşıyıcı dışındaki üçüncü bir kişinin müdahalesi sonucunda meydana gelmesi halinde de gecikme ile zarar arasındaki illiyet bağı kesilmektedir.⁴⁶² Örneğin gecikmenin hava alanında çalışan personelin yaptığı grevden kaynaklanması halinde durum böyledir.⁴⁶³

3.4.3. Hukuki Niteliği

Taşıyıcının yolcu, bagaj ve yük taşımalarında meydana gelen gecikmeden sorumluluğu, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda öngörüldüğü gibi *kurtuluş kanıtı getirilebilen bir olağan sebep sorumluluğudur*. Bu bölümde de daha önce değinmiş olduğumuz Varşova/Lahey Sistemi bakımından taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğine ilişkin tartışmaları yapmak mümkündür.⁴⁶⁴ Ancak kanaatimizce Varşova Konvansiyonu'nun 20.maddesi ile taşıyıcıya objektif bir özen ödevi yüklendiği, öte yandan kurtuluş kanıtı getirerek taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı tanıdığı için taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun kurtuluş kanıtı getirilebilen bir olağan sebep sorumluluğu olduğunun kabulü gerekir.

Varşova/Lahey Sistemi'ni oluşturan diğer metinlerin -1955 tarihli Lahey Protokolü, 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ve 1975 tarihli Montreal Protokolleri- hiçbirinde 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen 19.maddesinin değiştirilmesine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır.⁴⁶⁵ Bununla birlikte taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından konvansiyonun 20.maddesinde öngörülen kurtuluş kanıtlarında da hiçbir değişiklik yapılmamıştır. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda yer alan taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda da aynen yer almıştır. Görüldüğü üzere taşıyıcının yolcu, bagaj ve yük taşımalarında meydana gelen gecikmeden sorumluluğu bakımından kurtuluş kanıtı getirilebilen olağan sebep sorumluluğu ilkesi muhafaza edilmiştir.⁴⁶⁶

⁴⁶² **Tandoğan**, Mesuliyet, s.79.

⁴⁶³ Atlantic Fish & Oyster Corp. V. Pan American Airways, Illinois District Court, Cook County, 29 Nov. 1948 (**Mankiewicz**, s.189–190; **Kırman**, s.99).

⁴⁶⁴ Bkz. Bölüm 3.2.2.

⁴⁶⁵ **Dempsey/Milde**, s. 176.

⁴⁶⁶ **Franks**, s.6.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ ADAMLARININ FİİLLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

4.1. Taşıyıcının Adamları Kavramı

4.1.1. Genel Olarak

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğuna ilişkin özel bir hüküm yer almamaktadır. Ancak taşıyıcının sorumlu olduğu halleri düzenleyen genel hükümlerden taşıyıcının adamlarının fiillerinden doğan bir sorumluluğu olduğu sonucuna ulaşılmaktadır (VK md.20, 25, 25A; MonK md.16/1, 17/2, 19, 21/2, 22/5, 30, 41).⁴⁶⁷ Çünkü anılan bu hükümlerde taşıyıcının adamlarından bahsedilmektedir. Öte yandantaşıyıcının adamları hakkında bir tanım yer almamaktadır.⁴⁶⁸ Taşıyıcının adamları ifadesinden ne anlaşılması gerektiğini belirleyebilmek için, konvansiyonlarda kullanılan terimlerin dikkate alınması ve anlamlarının açığa çıkarılması gerekir.⁴⁶⁹

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun orijinal Fransızca metninde “*préposé*” terimi kullanılmıştır. 1955 tarihli Lahey Protokolü'nde de yer alan bu terim Fransız Hukuku'nda genellikle işverene tabi olarak çalışan kişileri ifade etmek üzere kullanılmakta ve taşıyıcıdan bağımsız olarak çalışan kişileri kapsamamaktadır.⁴⁷⁰

Kaynağını Varşova Konvansiyonu'ndan alan Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 123, 126 ve 127. maddelerinde, bu kavram taşıyıcının “*adamları*” olarak ifade edilmiştir. Türkiye'nin de taraf olduğu 1955 tarihli Lahey Protokolü ile 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun Türkçe çevirisinde bu kavramın karşılığı olarak taşıyıcının “*işçileri ve temsilcileri*” ifadesi kullanılmıştır. 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün Türkçe çevirisinde ise taşıyıcının “*adamları*” denmektedir.

Varşova Konvansiyonu'nun Almanca çevirisinde ve bu konvansiyona paralel olarak hazırlanan Alman Sivil Havacılık Kanunu'nda (LuftVG.) bu terimin karşılığı olarak “*leute*”

⁴⁶⁷ **Kırman**, s.105; **Kaner**, Hava Hukuku, s.86; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.191.

⁴⁶⁸ **Kırman**, s.105; **Özdemir, Atalay**, s.90.

⁴⁶⁹ **Kırman**, s.106.

⁴⁷⁰ **Mankiewicz**, s.45–46; **Özdemir, Atalay**, s.90; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.191; **Kırman**, s.107.

kelimesi kullanılmıştır. Bu kelime ise taşıyıcının yerine geçen kişileri, bağımsız işletmeleri, ifa yardımcılarını ve alt taşıyıcıları içine almaktadır.⁴⁷¹

Varşova Konvansiyonu'nun uluslararası alanda kabul görmüş bir İngilizce çevirisi yoktur. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun orijinal Fransızca metninde bulunan “*préposé*” teriminin karşılığı olarak ABD'nin konvansiyonu onayladığı sırada yapılan İngilizce çeviride ve İngiltere'nin konvansiyonu iç hukukuna uygulamak için çıkarmış olduğu 1932 tarihli “*Carriage By Air Act*” başlıklı onay kanununun ekinde “*agent*” ifadesi kullanılmıştır. 1955 tarihli Lahey Protokolü'nün İngilizce nüshasında da bu kavram “*agent*” olarak ifade edilmiştir. İngiltere, bu protokolü 1961 tarihli “*Carriage By Air Act*” ile kabul etmiş ve ilgili onay kanununun ekinde “*servants and agents*” kelimeleri kullanılmıştır. Daha sonra 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nün ve 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün İngilizce nüshalarında “*servants and agents*” ifadesine yer verilmiştir.⁴⁷² Son olarak 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun orijinal İngilizce metninde de “*servants and agents*” ifadesi kullanılmıştır.⁴⁷³

İngilizce “*servants and agents*” ifadesi Fransızca “*préposé*” teriminin tam olarak karşılığı değildir.⁴⁷⁴ Bu terim Fransız Hukuku'nda genellikle işverene tabi olarak çalışan kişileri ifade etmek üzere kullanılmakta ve taşıyıcıdan bağımsız olarak çalışan kişileri kapsamamaktadır. Öte yandan Anglo-Amerikan Hukuku'nda “*servant*” terimi iş sahibine bağımlı durumda olanları ifade etmekte kullanılmaktadır. Bu terimin müstahdem kavramının tam karşılığı olduğu belirtilmektedir.⁴⁷⁵ “*Agent*” ise en geniş kapsamı ile temsilci anlamına gelmektedir. Hatta bu terimin bir üst kavram olduğu, bu kavramın iş sahibinin tabiyetinde bulunan kişiler ile iş sahibinden bağımsız müteahhitleri de kapsadığı ileri sürülmektedir.⁴⁷⁶

Aynı kavramı ifade etmek amacıyla kullanılan “*préposé*” , “*leute*” ve “*servants and agents*” terimleri, ulusal hukuklar bakımından her ne kadar farklı yorumlansa da doktrinde ve

⁴⁷¹ **Özdemir, Atalay**, s.90; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.191.

⁴⁷² 1955 tarihli Lahey Protokolü'ne eklenen 25A maddesinin Fransızca nüshasında “*préposé*” terimi kullanılırken İngilizce nüshasında “*servants and agents*” ifadesine başvurulmuştur.

⁴⁷³ 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun resmi Türkçe çevirisinde “*servants and agents*” ifadesinin karşılığı olarak “taşıyıcının çalışanları ve acenteleri” kelimeleri kullanılmıştır. Çeviride kullanılan bu kelimelerin konvansiyonun amacına uygun olmadığı açıktır. Acente kelimesi ile akla öncelikle tacir yardımcılarında biri olan acente gelmektedir. Ancak burada “*agent*” teriminin karşılığı olarak kullanılan bu kelimedenden taşıyıcının tabiyetinde bulunmayan ancak taşıma işinin ifasında kullanılan ve hizmetlerinden yararlanan kişilerin anlaşılması gerekir. Bkz. Bölüm 4.1.3.

⁴⁷⁴ **Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.125; **Kırman**, s.106.

⁴⁷⁵ **Shawcross/Beaumont**, s. I/130–131; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.125; **Kırman**, s.106.

⁴⁷⁶ **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s.126, dn.80.

mahkeme kararlarında geniş yorumlanmakta ve taşıma işinin ifasına katılan, taşıyıcıya hizmet veya vekalet ilişkisi ile tabi olan bütün kişileri ve tabiyet ilişkisi olup olmadığına bakılmaksızın taşıma işinin ifasında kullanılan, hizmetlerinden yararlanan bağımsız müteahhitleri de kapsayacak şekilde kullanılmaktadır.⁴⁷⁷ Çünkü konvansiyonların amacı, taşıyıcının tabiyetinde olsun veya olmasın kendisi tarafından taşıma işinin ifasında görevlendirilen kişilerin fiillerinden sorumlu tutulmasıdır.⁴⁷⁸ Öyle ki taşıyıcının taşıma işinin ifasında tamamen bağımsız davranma yetkisine sahip uzman kişilerin kullanılması halinde dahi sorumluluktan kurtulamayacağı ifade edilmektedir.⁴⁷⁹

Ramp hizmetleri gören bir şirketin neden olduğu zarar dolayısıyla açılan davada mahkeme, zarardan taşıyıcıyı sorumlu tutmuştur.⁴⁸⁰ Başka bir olayda da hava alanında bütün havayolu şirketleri için yükleme yapan işletmenin verdiği zarar nedeniyle açılan bir tazminat davası neticesinde mahkeme zarardan taşıyıcının sorumlu olduğuna karar vermiştir.⁴⁸¹

Yapılan bu açıklamalar doğrultusunda taşıyıcının adamları kavramından taşıyıcıya bağımlı olarak çalışan, taşıyıcının tabiyetinde bulunan kişiler ile taşıma işinin ifasında kullanılan, taşıyıcı tarafından kendilerine bir iş tevdi edilen, hizmetlerinden yararlanan kişilerin anlaşılması gerektiği açıktır.⁴⁸²

4.1.2. Taşıyıcının Tabiyetinde Bulunan Kişiler

Taşıyıcının tabiyetinde bulunan kişiler (servants), genellikle taşıyıcı ile aralarında kurulan hizmet sözleşmesi uyarınca taşıyıcıya bağlı ve sürekli olarak çalışan kişilerdir. Bir kişinin taşıyıcının tabiyetinde olup olmadığının belirlenmesinde bu kişi ile taşıyıcı arasında kurulan hizmet ilişkisinin türünün, niteliğinin veya süresinin herhangi bir önemi yoktur.⁴⁸³ Başka bir deyişle taşıyıcının istihdam ettiği bütün kişiler, taşıyıcının tabiyetinde olmak şartıyla hangi statüde-işçi, memur veya sözleşmeli personel-olduklarına bakılmaksızın bu kapsamda

⁴⁷⁷ **Özdemir, Atalay**, s.91; **Mankiewicz**, s.45; **Shawcross/Beaumont**, s.VII/116; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.127.

⁴⁷⁸ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.206.

⁴⁷⁹ **Shawcross/Beaumont**, s.VII/116; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.127.

⁴⁸⁰ Chutter v. KLM, US Dist. Ct., S. Dis of NY, 27 June 1955, 4 Avi 17733 (**Shawcross/Beaumont**, s.VII/106; **Kırman**, s.108, dn.16).

⁴⁸¹ Young Jewelry Manufacturing Co v. Delta Airlines, NY Sup. C. App. Div. 20 March 1979, 15 Avi 17568 (**Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.127, dn.85; **Kırman**, s.108, dn.17)

⁴⁸² **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.206; **Kırman**, s.108; **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.427; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.127; **Özdemir, Atalay**, s.91; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.192.

⁴⁸³ **Kırman**, s.108; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 193.

değerlendirilir.⁴⁸⁴ Çünkü bu kişiler, hiyerarşik bir yapı dahilinde taşıyıcının emir ve talimatları doğrultusunda hareket ederler.⁴⁸⁵ Taşıyıcı ile tabiyetinde bulunan kişiler arasında emir ve talimatları verme bakımından doğrudan bir bağlantının bulunması gerekli değildir.⁴⁸⁶ Taşıyıcı ile tabiyetinde bulunan kişiler arasında yetki ve sorumlulukları üstlenen kişiler bulunabilir. Bu durumda taşıyıcının tabiyetinde bulunan kişilere taşıyıcı adına hareket etmeye yetkili kılınan şef, müdür veya müdür yardımcısı gibi kişiler tarafından emir ve talimatların verilmesi taşıyıcı ile tabiyetinde bulunan kişiler arasında söz konusu olan ilişkinin niteliğini değiştirmez.⁴⁸⁷

Taşıyıcının tabiyetinde bulunan kişilerin fiillerinden sorumlu tutulabilmesi için bu kişilere verilen iş ve görevlerin doğrudan taşıma işinin ifası ile ilgili olmasına başka bir deyişle somut taşıma işinin ifasında görevlendirilmiş olmalarına gerek yoktur.⁴⁸⁸ Buna göre doğrudan taşıma işinin ifasında görev alan mürettebat ile doğrudan taşıma işinin ifasında görev almayan güvenlik, teknik bakım, catering ve temizlik personeli ile muhasebe elemanı ve evrak kayıt çalışanı da bu kapsamda yer alır.⁴⁸⁹ Örneğin temizlik personelinin taşınan yüke ve bagaja temizlik malzemesi dökerek zarar vermesi söz konusu olabilir. Bu durum nedeniyle ortaya çıkan zarardan taşıyıcı sorumlu olacaktır.⁴⁹⁰

Taşıyıcının taşıma işini gerçekleştirdiği birden çok işletmesinin bulunması söz konusu olabilir. Bu durumda taşıyıcının tabiyetinde bulunan kişilerin belirlenmesinde somut olaya bakılarak yalnızca somut olayda taşıma işinin gerçekleştirildiği işletmede çalışanlar, taşıyıcının tabiyetinde bulunan kişiler olarak kabul edilir. Başka bir deyişle taşıyıcının taşımının gerçekleştirildiği işletme dışındaki işletmelerinde çalışanların, taşıma işletmesi bakımından taşıyıcının tabiyetinde bulunan kişiler olarak kabul edilmesi mümkün değildir.⁴⁹¹

⁴⁸⁴ **Mankiewicz**, s.98; **Kırman**, s.108, **Özdemir, Turkay**, s.187.

⁴⁸⁵ **Kırman**, s.108.

⁴⁸⁶ **Tandoğan**, Sözleşme Dışı Sorumluluk, s.113; **Kırman**, s.108.

⁴⁸⁷ **Kırman**, s.109.

⁴⁸⁸ **Mankiewicz**, s.98; **Kırman**, s.108, **Özdemir, Turkay**, s.187. Karşı görüş bkz. **Arkan**, CMR/Yardımcılar, s.321.

⁴⁸⁹ **Mankiewicz**, s.98; **Arkan**, CMR/Yardımcılar, s.321; **Kırman**, s.108; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.193; **Özdemir, Turkay**, s.187.

⁴⁹⁰ **Arkan**, CMR/Yardımcılar, s.321; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.193.

⁴⁹¹ **Arkan**, Kara Taşıma, s.97; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.112; **Kırman**, s.109.

4.1.3. Taşıyıcının Hizmetlerinden Yararlandığı Kişiler

Taşıma işinin ifasında gerekli olan hizmetlerin tamamının taşıyıcı veya taşıyıcının tabiyetinde bulunan kişiler tarafından sunulması sık rastlanan bir durum değildir. Genellikle taşıma işinin ifasında gerekli olan birtakım hizmetlerin, başka kişiler veya işletmelerden sağlanması yoluna gidilmektedir. Bu durumda taşıma ile ilgili bir işin görülmesi amacıyla taşıyıcı ile hizmetlerinden yararlandığı kişiler arasında kurulan bu ilişki süreklilik göstermediği gibi bu kişiler, taşıyıcının denetimi ve gözetimi altında değildir. Taşıyıcı ile taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişiler arasında kurulan bu ilişki hiyerarşik bir yapı içerisinde de değildir.⁴⁹² Taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişiler, taşıyıcının tabiyetinde bulunan kişiler dışında kalan ve taşıma işinin ifasında yararlandığı bütün kişileri kapsayacak biçimde geniş anlaşılmalıdır.⁴⁹³

Taşıyıcı, söz konusu kişilerin sunduğu hizmetlerden sadece belirli bir iş için yararlanır. Bu işin yerine getirilmesiyle de taşıyıcı ile hizmetinden yararlandığı kişi arasındaki ilişki sona erer.⁴⁹⁴ Öte yandan söz konusu ilişkilerin taşıma sözleşmesi kapsamında bulunan edimlerin birini veya birkaçını veya tamamını ifa etmeleri mümkündür.⁴⁹⁵

Taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişilerin fiillerinden sorumlu tutulabilmesi için bu kişilerin taşıyıcı tarafından kendilerine tevdi edilen işi yerine getirmek üzere faaliyette bulunmaları gerekir.⁴⁹⁶ Ancak doğrudan taşıma işinin ifası ile ilgili bir iş görmeleri gerekmez. Buna göre hava aracının uçuş için hazırlanması, temizlenmesi, bagaj ve yüklerin teslim alınarak uçağa yerleştirilmesi gibi yer hizmetlerini yerine getirenler ile yakıt ikmali yapanlar, yük kabul büroları ve depoları bu kapsamda yer alırlar.⁴⁹⁷ Buna karşılık hava aracını üreten firmanın bu kapsamda değerlendirilmesi söz konusu değildir.⁴⁹⁸ Taşıyıcının taşıma aracını

⁴⁹² **Mankiewicz**, s. 46; **Tandoğan**, Özel Borç İlişkileri C.II, s.77; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s. 206; **Shawcross/Beaumont**, s.VII/116; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.206; **Kırman**, s.109; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.194; **Özdemir, Turkay**, s.189–190.

⁴⁹³ **Arkan**, CMR/Yardımcılar, s.324; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.206; **Özdemir, Atalay**, s.91; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.91.

⁴⁹⁴ **Arkan**, Kara Taşıma, s.97; **Arkan**, CMR/Yardımcılar, s.323; **Kırman**, s.109; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.194.

⁴⁹⁵ **Kırman**, s.109.

⁴⁹⁶ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.206; **Arkan**, CMR/Yardımcılar, **Kaner**, Hava Hukuku, s.87; **Kırman**, s.108; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.194.

⁴⁹⁷ **Kırman**, s.109; **Özdemir, Atalay**, s.91; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.194.

⁴⁹⁸ **Özdemir, Atalay**, s.91.

kiraladığı kişi ve onun çalışanları taşıma işinin ifasında bulunmadıkları sürece (dry leasing) taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişiler arasında yer almazlar.⁴⁹⁹

Taşıma işinin ifası esnasında birtakım hizmetler, örneğin gümrük işlemleri kamu otoriteleri tarafından sağlanmaktadır. Bu noktada kamu otoritelerinin taşıyıcının adamı olarak kabul edilmesi söz konusu değildir.⁵⁰⁰ Çünkü bu gibi durumlarda taşıyıcı ile ilgili kamu otoritesi arasında herhangi bir hukuki ilişki yoktur. Kamu otoriteleri tarafından ifa edilen hizmetler, kanundan kaynaklanır. Bu nedenle bu hizmetin ifası esnasında meydana gelen zararlardan kanun gereğince bu hizmeti ifa eden kamu otoritesi sorumlu olur.⁵⁰¹

Doktrinde akdi taşıyıcı tarafından taşıma işinin tamamının veya bir kısmının devredildiği fiili taşıyıcının da taşıyıcının adamları arasında yer aldığı ve taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişiler arasında bulunduğu ifade edilmektedir.⁵⁰² Ancak 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu'nun II. Maddesinde, fiili taşıyıcının yolcunun veya gönderenin Varşova/Lahey Sistemi hükümleri uyarınca sorumluluğuna gidebileceği bir taşıyıcı olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcının adamı değildir.⁵⁰³ Guadalajara Ek Konvansiyonu'nun hükümleri 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu metni içine alınmıştır; bu konvansiyonun “Anlaşmalı Taşıyıcıdan Farklı Bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Havayoluyla Taşıma” başlıklı V. Bölümünü oluşturmaktadır.⁵⁰⁴ Fiili taşıyıcı taşımanın yalnızca kendisi tarafından ifa edilen kısmından yolcuya veya gönderene karşı sorumlu olur. Akdi taşıyıcı ise, fiili taşıyıcıya bıraktığı kısım da dahil olmak üzere, taşımanın tamamından sorumludur. Taşımanın fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen kısmı bakımından ise akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı, yolcu veya gönderene karşı müteselsilen sorumlu olur (GK md. II, MonK md.40).⁵⁰⁵ Bu nedenle fiili taşıyıcının akdi taşıyıcının adamı olduğu yönündeki görüşe katılmamız mümkün değildir.

1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu'nun III. Maddesinin 1.fıkrasında ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 41.maddesinin 1.fıkrasında kendi görev sınırları dahilinde hareket eden fiili taşıyıcının ve fiili taşıyıcının tabiyetinde bulunan ve hizmetlerinden

⁴⁹⁹ **Arkan**, CMR/Yardımcılar, s.324; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.195.

⁵⁰⁰ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.207, dn.112; **Kırman**, s.110.

⁵⁰¹ **Kırman**, s.110.

⁵⁰² **Mankiewicz**, s.46; **Shawcross/Beaumont**, s.VII/116; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.206; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s. 128; **Özdemir, Atalay**, s.91; **Kırman**, s.109–110; **Kaner**, Hava Hukuku, s.2004; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.195.

⁵⁰³ **Özdemir, Turkay**, s.193, dn.482.

⁵⁰⁴ Bkz. Bölüm 1.1.2.3.

⁵⁰⁵ Bkz. Bölüm 3.1.

yararlandığı kişilerin -fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma işi ile bağlantılı olmak üzere- fiil ve ihmallerinin, aynı zamanda akdi taşıyıcının da fiil ve ihmalleri sayılacağı hüküm altına alınmıştır. İlgili maddelerin 2.fikralarında ise kendi görev sınırları dahilinde hareket eden akdi taşıyıcının ve akdi taşıyıcının tabiyetinde bulunan ve hizmetlerinden yararlandığı kişilerin -fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma işi ile bağlantılı olmak üzere- fiil ve ihmallerinin, aynı zamanda fiili taşıyıcının da fiil ve ihmalleri sayılacağı ifade edilmektedir.⁵⁰⁶

Bu durum, taşıma işinin fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen kısmı bakımından fiili taşıyıcı ile akdi taşıyıcının yolcu veya gönderene karşı müteselsilen sorumlu olmalarının bir sonucudur. Bununla birlikte yukarıda belirtilen ilgili düzenlemeler, akdi taşıyıcı yanında fiili taşıyıcının da, Varşova/Lahey Sistemi veya 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu hükümleri uyarınca yolcu veya gönderen tarafından sorumluluğuna gidilebilen ayrı bir taşıyıcı olduğuna; fiili taşıyıcının akdi taşıyıcının adamı niteliğinde olmadığına işaret etmektedir.

Benzer bir düzenleme, deniz taşımaları bakımından Hamburg Kuralları'nda yer alır. Buna göre taşıma işinin ifasını kısmen veya tamamen fiili bir taşıyıcıya bırakan akdi taşıyıcı, taşımanın tamamından sorumlu olmaya devam eder (HK md.10/1). Ayrıca taşımanın fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen kısmı bakımından ise akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı, müteselsil sorumluluk altına girerler (HK md.10/4). Deniz taşımaları bakımından uygulama alanı bulan Hamburg Kuralları'nın öngördüğü bu hükümler nedeniyle fiili taşıyıcının akdi taşıyıcının adamı olduğundan bahsedilemez.⁵⁰⁷

İlgili bölümde de belirtildiği üzere, birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen ve birbirini takip eden taşımalara, mütevali (zincirleme/ardıl/müteakip) taşıma denmektedir.⁵⁰⁸ Mütevali taşımalarda, taşıma işi bölümlere ayrılır ve her bir bölüm havayoluyla farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilir. Mütevali taşımalar, tek bir hava taşıma sözleşmesine dayanılarak yapılabileceği gibi, birbirini izleyen seri hava taşıma sözleşmelerine dayanılarak da yapılabilir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, taraflar arasında kurulan hava taşıma sözleşmesinde birbirini takip eden ve farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen taşıma bölümlerinin, tek bir taşıma işi olarak kararlaştırılmış olmasıdır (VK md.1/3, MonK md.1/3).⁵⁰⁹ Tek bir taşıma işi ile ifade edilmek istenen farklı taşıyıcıların müstakil edimlerinin

⁵⁰⁶ Bu noktada “vicarious liability” ilkesinin geçerli olduğu ifade edilmektedir. Bkz. **Sözer**, Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk, s.126; **Dempsey/Milde**, s.235.

⁵⁰⁷ **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.195; **Özdemir, Turkay**, s.193–194.

⁵⁰⁸ Bkz. Bölüm 3.2.

⁵⁰⁹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.67; **Kırman**, s.37.

oluşturduğu bütündür. Taraflar arasında kararlaştırılan husus, farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen edimlerin bir bütün teşkil ettiği ve edimlerin tek bir taşıma işinin bölümleri olduğudur.

510

Mütevali taşımalarda, taraflar arasında kurulan hava taşıma sözleşmesinde taşıma işinin birbirini takip eden bölümlere ayrılarak, her bir bölümün farklı taşıyıcılar tarafından ifa edileceği kararlaştırıldığı için her bir taşıyıcı, ifa ettiği taşıma bölümü bakımından akdi taşıyıcı olarak kabul edilir.⁵¹¹ Bu nedenle mütevali taşıyıcı, taşıyıcının adamları arasında yer almaz.⁵¹² Mütevali taşımalarda, hava taşıma sözleşmesi, her bir taşıyıcının yolcuya veya gönderene karşı ayrı ayrı taşıma taahhüdünde bulunması ile kurulabilir.⁵¹³ Bunun yanında mütevali taşımalarda taşıyıcılar, kimi zaman gönderenin veya yolcunun temsilcisi olarak kendilerinden sonra gelen taşıyıcılarla, kimi zaman da kendilerinden sonra gelen taşıyıcıların temsilcisi olarak gönderenle veya yolcuyla hava taşıma sözleşmesi yapabilirler.⁵¹⁴ Bu noktada hava taşıma sözleşmesinde taşıma işinin bölümlere ayrılarak birden fazla taşıyıcı tarafından ifa edileceğinin öngörülmesi, her bir taşıyıcının ayrı ayrı belirtilmesi olarak değerlendirilmemelidir. Taraflar arasında taşıyıcı değişikliğinden bahsedilmesi yeterli sayılmalıdır.⁵¹⁵

Mütevali taşıyıcılardan her biri, taşımanın kendisi tarafından ifa edilen bölümü bakımından hava taşıma sözleşmesinin tarafı sayılır (VK md.30/1, MonK md.36/1). Mütevali taşıyıcılardan her biri, taşımanın kendisi tarafından ifa edilen bölümünden sorumlu olur (VK md.30/2, MonK md.36/2). Taraflar arasında kurulan sözleşmede ilk taşıyıcının, taşımanın tamamından sorumlu olacağı açıkça kararlaştırılmış olabilir. Bu durumda ilk taşıyıcı ile zararın meydana geldiği bölümü ifa eden taşıyıcı, müteselsilen sorumlu olurlar (VK md.30/2, MonK md.36/2).⁵¹⁶

Mütevali taşımalarda bagaj ve yüke gelen zararlar bakımından taşıyıcıların sorumluluğu ayrıca düzenlenmiştir. Buna göre ilk taşıyıcı, bagaj ve yüke gelen zararlar bakımından gönderene karşı taşımanın tamamından sorumludur. Bununla birlikte ilk taşıyıcı, bagaj ve

⁵¹⁰ **Kaner**, Zincirleme Taşımalar, s.9.

⁵¹¹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.386; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.7-Chapter V, parag.25.

⁵¹² **Özdmeir, Turkay**, s.197.

⁵¹³ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.387.

⁵¹⁴ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.67; **Kırman**, s.37; **Mankiewicz**, s.41; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.30.

⁵¹⁵ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.66.

⁵¹⁶ **Kaner**, Zincirleme Taşımalar, s.41.

yüke gelen zararın kendisi tarafından ifa edilen bölümde meydana gelmesi halinde gönderen yanında gönderilene karşı da sorumlu olur. Bagaj veya yüke gelen zararın ilk taşıyıcı tarafından ifa edilen bölümün dışında meydana gelmesi halinde, ilk taşıyıcı zararın meydana geldiği bölümü ifa eden sonraki taşıyıcı ile gönderene karşı müteselsilen sorumlu olur (VK md.30/3, MonK md.36). Mütevali taşımalarda son taşıyıcı ise, bagaj ve yüke gelen zararlar bakımından gönderilene karşı taşımanın tamamından sorumlu olur. Bununla birlikte son taşıyıcı, bagaj ve yüke gelen zararın kendisi tarafından ifa edilen bölümde meydana gelmesi halinde gönderilen yanında gönderene karşı da sorumlu olur. Bagaj veya yüke gelen zararın son taşıyıcı tarafından ifa edilen bölümün dışında meydana gelmesi halinde, son taşıyıcı zararın meydana geldiği bölümü ifa eden önceki taşıyıcı ile gönderilene karşı müteselsilen sorumlu olur (VK md.30/3, MonK md.36).

4.2. Sorumluluğun Şartları

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcı, adamlarının fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumludur. Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğuna ilişkin özel bir hüküm yer almamaktadır. Ancak taşıyıcının sorumlu olduğu halleri düzenleyen genel hükümlerden, taşıyıcının adamlarının fiillerinden doğan bir sorumluluğu olduğu sonucuna ulaşılmaktadır (VK md.20, 25, 25A; MonK md.16/1, 17/2, 19, 21/2, 22/5, 30, 41).⁵¹⁷

Taşıyıcının, adamlarının fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zararın, taşıyıcının adamlarının kendilerine verilen görevlerin ifası sırasındaki fiillerinden kaynaklanması gerekir (VK md.25; MonK md.22/5).⁵¹⁸ Taşıyıcının adamlarının kendilerine verilen görevlerin ifası ile ilgili olmayan fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan taşıyıcı sorumlu değildir. Bu durumda taşıyıcının adamlarının kişisel sorumlulukları söz konusu olur. Ancak ilgili konvansiyonlarda taşıyıcının adamlarının kişisel sorumluluklarına ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Bu durumda milletler arası özel hukuk bağlama kuralları uyarınca tespit edilecek olan yetkili ulusal hukuk uygulanır.⁵¹⁹ Yetkili ulusal hukukun Türk Hukuku olması halinde, taşıyıcının adamlarının kişisel

⁵¹⁷ **Kırman**, s.105; **Kaner**, Hava Hukuku, s.86; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.191.

⁵¹⁸ **Mankiewicz**, s.100; **Shawcross/Beaumont**, s.I/121–122, VII/135; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.207; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.792; **Kırman**, s.110–111; **Kaner**, Hava Hukuku, s.86; **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.427; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.197.

⁵¹⁹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.207–208; **Kırman**, 111; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.198.

sorumluluklarında zarar taşıyıcının adamlarının kendilerine verilen görevlerin ifası ile ilgili olmayan fiillerinden kaynaklandığı için, Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin 41. ve devamı hükümleri (TBK md.49 vd.) uygulanır.⁵²⁰

Taşıyıcı, Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca sorumlu olduğu bütün hallerde - yolcunun ölümü veya yaralanması, bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması veya yolcu, bagaj ve yük taşımasındaki gecikme- adamlarının fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan da sorumludur.⁵²¹ Ancak Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcının, adamlarının fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumluluğunun yalnızca -bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması ve yolcu, yük ve bagaj taşımasındaki gecikme dolayısıyla sorumluluğu (VK md.20) ile sorumluluk sınırları (VK md.25, 25/A; MonK md.22/5) -çerçevesinde ele alındığı ifade edilmektedir. Buradan hareketle taşıyıcının, adamlarının fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumluluğunun bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması ve yolcu, yük ve bagaj taşımasındaki gecikme halleriyle sınırlı olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Bunlar dışında kalan hallerde taşıyıcının yardımcılarının fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumluluğunun ilgili konvansiyon hükümleri yanında uygulanacak kurallara göre belirlenmesi gerektiği iddia edilmektedir.⁵²²

Bu görüşü, Varşova/Lahey Sistemi bakımından ele aldığımızda, öncelikle konvansiyonun kurtuluş kanıtı getirmeye ilişkin 20.maddesine bakmamız gerekir. Bu maddede “Taşıyıcı, kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya adamları için bu gibi tedbirleri alma imkânının bulunmadığını ispat ederse sorumlu olmayacaktır.” denmektedir. Bu madde gereği taşıyıcı, adamlarının zararı önlemek için gerekli tedbirleri almamış olmaları dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumludur.⁵²³ Bu durumda zararın önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınmasının, taşıyıcının adamlarının kendilerine verilen görevlerin ifası kapsamında olduğu açıktır.⁵²⁴ Sonuç itibariyle taşıyıcı, Varşova/Lahey Sistemi uyarınca sorumlu olduğu bütün hallerde (yolcunun ölümü veya yaralanması, bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması veya yolcu, bagaj ve yük taşımasındaki gecikme) adamlarının fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan da sorumludur. Bu nedenle yukarıda belirtmiş olduğumuz karşı görüşe katılmamız mümkün değildir.

⁵²⁰ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.208.

⁵²¹ **Kaner**, Hava Hukuku, s.86; **Kırman**, s.112.

⁵²² **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.364.

⁵²³ **Kırman**, s.112.

⁵²⁴ **Kırman**, s.112; **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.426; **Kaner**, Hava Hukuku, s.86.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından bu görüşü değerlendirdiğimizde ise öncelikle konvansiyonun 22.maddesinin 5.fikrasına bakmamız gerekir. Bu hüküm uyarınca taşıyıcı, adamlarının fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumludur. Ancak bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması; yolcu, yük ve bagaj taşımadaki gecikme hallerinde taşıyıcının, adamlarının fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumluluğu, sorumluluk sınırları çerçevesinde ele alınır. Daha önce de ifade edildiği üzere taşıyıcı, yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlardan kayıtsız şartsız sorumludur.⁵²⁵ Buna göre taşıyıcının, adamlarının kendilerine verilen görevlerin ifası ile ilgili olan fiiller dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumlu olduğu noktasında bir duraksama yoktur. Hatta taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlardan kayıtsız şartsız sorumlu olduğu; 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından taşıyıcının mücbir sebepler dolayısıyla meydana gelen zararlardan dahi sorumlu olmaya devam ettiği ve yalnızca müterafik kusurun varlığı halinde -taşıyıcının sorumluluğunun kısmen veya tamamen ortadan kalktığı dikkate alındığında- taşıyıcının, adamlarının kendilerine verilen görevlerin ifası ile ilgili olmayan fiiller dolayısıyla meydana gelen zararlardan dahi sorumlu olduğu düşünülebilir. Buna karşılık 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararların 100.000 ÖÇH'yi aşması durumunda, 100.000 ÖÇH'yi aşan kısım bakımından kusur sorumluluğu ilkesi benimsenmiştir. Konvansiyonun 21.maddesinin 2.fikrasında taşıyıcının zararın meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının herhangi bir kusurunun bulunmadığını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabileceği öngörülmüştür. Buradan hareketle taşıyıcının, adamlarının kendilerine verilen görevlerin ifası ile ilgili olan fiiller dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumlu olduğu sonucuna ulaşılabilir.

1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu'nun III. maddesi ile 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 41.maddesi de taşıyıcının Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca sorumlu olduğu bütün hallerde - yolcunun ölümü veya yaralanması, bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması veya yolcu, bagaj ve yük taşımadaki gecikme- adamlarının fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlardan sorumlu olduğunu gösterir. 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu'nun III. Maddesinin 1.fikrasında ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 41.maddesinin 1.fikrasında kendilerine verilen görevleri ifa eden fiili taşıyıcının ve fiili taşıyıcının tabiyetinde bulunan ve hizmetlerinden yararlandığı

525

Bkz. Bölüm 3.2.1.5.

kişilerin -fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma işi ile bağlantılı olmak üzere- fiil ve ihmallerinin aynı zamanda akdi taşıyıcının da fiil ve ihmalleri olarak sayılacağı hüküm altına alınmıştır. İlgili maddelerin 2.fıkralarında, kendilerine verilen görevleri ifa eden akdi taşıyıcının ve akdi taşıyıcının tabiyetinde bulunan ve hizmetlerinden yararlandığı kişilerin - fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma işi ile bağlantılı olmak üzere- fiil ve ihmallerinin aynı zamanda fiili taşıyıcının da fiil ve ihmalleri olarak sayılacağı ifade edilmektedir.⁵²⁶

Bu bölümde belirtilmesi gereken bir diğer husus, ilgili konvansiyon hükümleri kapsamında bulunan bir zarar dolayısıyla taşıyıcının adamlarının sorumluluğuna gidilmesine ilişkindir. Bu durumda taşıyıcın adamlarından her biri, zararın kendine verilen görevin ifası ile ilgili bir fiil dolayısıyla meydana geldiğini ispat ederek ilgili konvansiyon hükümleri kapsamında taşıyıcının başvurabildiği miktar sınırlamalarından yararlanma hakkına sahip olur (VK md.25/A; Guadalajara md. V; MonK md.30, 43).⁵²⁷

⁵²⁶

Bkz. Bölüm 4.1.3.

⁵²⁷**Mankiewicz**, s.46; **Kırman**, s.112; **Kaner**, Hava Hukuku, s.87.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI

5.1. Genel Olarak

Hava taşımaları bakımından taşıyıcının belli hallerde sorumluluktan kurtulması mümkündür. Bu haller, Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu tarafından düzenlenmiştir. Hava taşımaları bakımından taşıyıcının sorumluluktan kurtulma halleri, aşağıda belirtilmiş olduğu üzere çeşitli başlıklar altında toplanabilir. Bu noktada önemle belirtilmelidir ki sorumluluktan kurtulma hallerine ilişkin düzenlemeler, havayolu taşımacılığında yaşanan gelişmelere ve hava taşıyıcısının sorumluluğunun hukuki niteliğine ilişkin anlayışın zaman içerisinde değişmesine bağlı olarak yeniden ele alınmış ve gerekli değişiklikler yapılmıştır.

5.2. Kurtuluş Kanıtı

5.2.1. Genel Olarak

Taşıyıcı, Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca kurtuluş kanıtı külfetini yerine getirerek sorumluluktan kurtulabilir.

Taşıyıcının kurtuluş kanıtı külfetini yerine getirerek sorumluluktan kurtulabilmesi hususu, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 20.maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddenin 1.fıkrasında “Taşıyıcı, kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya adamları için bu gibi tedbirleri alma imkânının bulunmadığını ispat ederse sorumlu olmayacaktır.” hükmü; 2.fıkrasında ise “Taşıyıcı bagaj ve yük taşımada zararın pilotajdaki, uçağa yapılan yer hizmetlerindeki ve seyrüseferdeki bir yanlışlıktan ileri geldiğini ve diğer bütün hususlarda kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını ispat ederse sorumlu olmayacaktır.” hükmü yer alır.

1955 tarihli Lahey Protokolü ile 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 20.maddesinin 2.fikrası madde metninden çıkarılmıştır.⁵²⁸

1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nun 20.maddesinde öngörülen kurtuluş kanıtı külfeti, taşıyıcının sorumlu olduğu -yolcunun ölümü veya yaralanması, bagaj veya yükün zarara uğraması ve yolcu, bagaj ve yük taşımadaki gecikme gibi- bütün haller için geçerlidir; bu bağlamda taşıyıcının sorumlu olduğu her bir hal bakımından ayrı ayrı düzenlemeler yapma yoluna gidilmemiştir. Başka bir deyişle, taşıyıcının kurtuluş kanıtı külfetini yerine getirerek sorumluluktan kurtulabilmesi hususunu düzenleyen bu madde, taşıyıcının sorumlu olduğu bütün haller bakımından ortak bir düzenleme niteliğindedir.

1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda değişiklik yapılarak yük taşımaları bakımından kurtuluş kanıtı külfetine ilişkin ayrı bir hüküm getirilmesi yoluna gidilmiştir. Buna göre 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün IV. maddesi doğrultusunda konvansiyonun 18.maddesine eklenen 3.fıkra ile yük taşımaları bakımından taşıyıcıya *yalnızca* bu fıkra sayılan dört kurtuluş kanıtından birini veya birkaçını getirerek yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlar dolayısıyla sorumluluğundan kurtulabilme imkânı tanınmıştır.⁵²⁹ Buna karşılık, konvansiyonun 20.maddesi taşıyıcının sorumlu olduğu diğer haller -yolcunun ölümü veya yaralanması, bagajın zarara uğraması ve yolcu, bagaj ve yük taşımadaki gecikme- bakımından geçerli olmaya devam etmiştir.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda ise taşıyıcının sorumlu olduğu her bir hal bakımından kurtuluş kanıtı ayrı ayrı düzenlenmiştir. Buna göre taşıyıcının kurtuluş kanıtı külfetini yerine getirerek sorumluluktan kurtulmasına ilişkin olarak bagajın zarara uğraması halinde md.17/2, yükün zarara uğraması halinde md.18/2, yolcu, bagaj ve yük taşımadaki gecikme halinde md.19 ve yolcunun ölümü veya yaralanması halinde ise md.21 uygulama alanı bulacaktır.

Bu konu ile ilgili detaylı açıklamalar ayrıca ilgili başlıklar altında yapılacağı için burada yalnızca taşıyıcının kurtuluş kanıtı külfetini yerine getirerek sorumluluktan kurtulmasına ilişkin düzenlemelere ve bu düzenlemelerin temel farklılıklarına değinmekle yetiniyoruz.

⁵²⁸ Bkz. **Kırman**, s.113, dn.2.

⁵²⁹ **Dempsey/Milde**, s.166.

5.2.2. Varşova/Lahey Konvansiyonu'na Göre

Taşıyıcının kurtuluş kanıtı külfetini yerine getirerek sorumluluktan kurtulabilmesi hususu öncelikle Varşova/Lahey Konvansiyonu kapsamında ele alınmalıdır. Çünkü daha önce de belirtildiği gibi sivil havacılık bakımından en yaygın uygulama alanına sahip metin, 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu, başka bir deyişle Varşova/Lahey Konvansiyonu'dur.⁵³⁰

Yukarıda ifade edildiği üzere Varşova/Lahey Konvansiyonu uyarınca taşıyıcı sorumluluktan kurtulmak için konvansiyonunun 20.maddesinde öngörülen kurtuluş kanıtı külfetini yerine getirmek zorundadır.⁵³¹ Bu hususu düzenleyen 20.maddede “Taşıyıcı, kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya adamları için bu gibi tedbirleri alma imkânının bulunmadığını ispat ederse sorumlu olmayacaktır.” hükmü yer alır. Buradan hareketle taşıyıcının kurtuluş kanıtı külfetini iki şekilde yerine getirerek sorumluluktan kurtulabileceği sonucuna ulaşılmaktadır. Bunlardan birincisi taşıyıcının kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli tedbirleri almış olduğunu ispat etmesidir. İkincisi ise taşıyıcının kendisi veya adamları tarafından tedbir alınması imkânının bulunmadığını, yani zararın her türlü tedbire rağmen önlenemediğini, başka bir deyişle mücbir sebepten ileri geldiğini ispatlamasıdır.⁵³²

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 20.maddesi uyarınca taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek amacıyla gereken bütün tedbirleri almış olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Alınması gereken tedbirlerin içeriğinin ne olduğunun tespit edilmesi, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması bakımından büyük önem taşır.

Maddede yer alan *gerekli tedbirler*⁵³³ ifadesinin yorumlanması noktasında doktrinde iki farklı görüş bulunur. Bu ifadenin geniş yorumlanarak değerlendirilmesi gerektiğini ileri süren görüş, taşıma sözleşmesinden doğan borcun içeriğinin ne olduğunun temel alınması gerektiği

⁵³⁰ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.372; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.144.

⁵³¹ **Kırman**, s.113.

⁵³² **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.187; **Ülgen**, Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, s.559; **Kırman**, s.114; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.192-193; **Kaner**, Hava Hukuku, s.88; **Arslan**, s.108; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.174.

⁵³³ “Necessary measures”.

fikrinden yola çıkmaktadır.⁵³⁴ Buradaki borcun içeriğinin, basit bir özen borcu olduğu ileri sürülmek suretiyle taşıyıcının, üzerine düşen özen borcunu ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulabileceği kabul edilmektedir. Bu görüş sahipleri, burada kullanılan “gerekli” kavramından makul olmayı anlamaktadır. Böylece taşıyıcının, zarara neden olan olayı veya kazayı ortaya koyması şart olmayıp, bazı genel nitelikteki tedbirleri almış olması yeterli kabul edilmelidir. Buradaki tedbirlerin objektif nitelikte olmasına da gerek yoktur.

İlgili maddenin dar yorumlanması gerektiğini savunan görüş ile maddenin geniş yorumlanması gerektiğini ileri süren görüş aynı noktadan hareket etmektedir. Yani bu görüşü ileri sürenler de taşıyıcının bir özen borcu altında olduğunu kabul etmektedirler. Bu görüşe göre gerekli tedbirler ifadesinden basiretli bir taşıyıcının ve bilgili bir mürettebatın olması gereken tedbirler anlaşılmalıdır. Bununla birlikte bu görüş uyarınca gerekli tedbirler ifadesinin kaza ve zarar ile bağlantılı olarak taşıyıcı ve adamları tarafından alınması gereken objektif önlemleri kapsayacak şekilde değerlendirilmesi gerekir. Buna göre taşıyıcının, sadece belli bir durumda söz konusu olabilecek tedbirleri almış olduğunu ispatlaması yeterli sayılmayacak, zararın ortaya çıkmasını engellemeye yönelik ve taşıma sözleşmesinin amacına uygun bir biçimde, makul ve tedbirli bir borçludan beklenen dikkat ve özenin üzerinde, dikkatli ve özenli bir taşıyıcıdan beklenen tedbirleri almış olduğunu ispatlaması gerekecektir.⁵³⁵

Kazanın veya zarara sebep olan olayın nedeninin belirlenebildiği hallerde taşıyıcı, gerekli tedbirlerin alındığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Ancak kazanın veya zarara sebep olan olayın nedeninin bilinmediği hallerde, kurtuluş kanıtı külfetinin nasıl yerine getirileceği hususu açık değildir. Buradan hareketle taşıyıcının veya adamlarının alması gereken tedbirlerin basiretli bir taşıyıcı ve bilgili bir mürettebattan beklenen en düşük olasılıklar da dahil olmak üzere her türlü tedbir olduğu ifade edilmektedir.⁵³⁶ Yani kazanın veya zarara sebep olan olayın nedeninin bilinmediği hallerde taşıyıcı beklenmedik ve olağan dışı hallerin dahi hesaba katılarak her türlü gerekli tedbirin alındığını ispat etmelidir. Bu noktada gerekli tedbirler ifadesinin kapsamının hava taşımacılığının karakteristik riskleri göz önünde bulundurularak tespit edilmesi gerektiği ileri sürülmektedir. Kazanın veya zarara sebep olan olayın nedeninin bilinmemesi halinde zararın önlenmesi bakımından yolculuğun güvenli bir biçimde gerçekleşmesi için alınması gereken genel tedbirlerin alınmış

⁵³⁴ **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.432, dn.34.

⁵³⁵ **Mankiewicz**, s.136; **Shawcross/Beaumont**, s.VII/116–117; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.188.

⁵³⁶ Deniz, Varşova/Sorumluluk, s.432 vd; **Arslan**, s.109; **Özdemir**, **Atalay**, s.27; **Çağa**, Mesuliyet, s.23; **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.247.

olduğunun ispatı yeterli değildir.⁵³⁷ İşte bu nedenle taşıyıcı doğal olarak herhangi bir borçlunun edimini ifa ederken mutad olarak gösterdiği dikkat ve özenden fazlasını göstermelidir.

Yukarıda ifade edildiği üzere Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 20.maddesi uyarınca taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan bir diğer hal, taşıyıcının kendisi veya adamları tarafından zararı önlemek için gerekli tedbirlerin alınması imkânının bulunmadığını yani zararın her türlü tedbire rağmen önlenemediğini ispat etmesidir. Başka bir deyişle zararın mücbir sebepten ileri geldiğini ispatlamasıdır.⁵³⁸

Genel olarak mücbir sebep, dış kuvvetlerin sonucunda, borçlunun işletmesiyle bağlantılı olmayan, önceden öngörülemeyen, kaçınılmaz ve mutlak şekilde bir borcun ihlaline neden olan harici bir olay olarak tanımlanmaktadır.⁵³⁹

Mücbir sebebin söz konusu olduğu hallerde taşıyıcı kendisi veya adamları tarafından, bu tür bir olay bakımından zararı önlemek için gereken tedbirlerin alınmasının imkânsız olduğunu ispatlaması gerekir. Bunun yanı sıra tedbirlerin alınmasını imkânsız hale getiren ve mücbir sebep olarak değerlendirilecek olayın fiilen meydana gelmesi ve bu durumun da taşıyıcı tarafından ispat edilmesi gerekir. Bu nedenle, mücbir sebebin meydana gelme tehlikesinin veya ihtimalinin bulunduğu ispatı, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması bakımından yeterli değildir.⁵⁴⁰

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için meydana gelen olayın mücbir sebep niteliğinde olduğunu, bununla birlikte bu olayın gerekli tedbirlerin alınmasını da imkânsız hale getirdiğini ispat etmesi gerekir. Aksi takdirde taşıyıcı meydana gelen zarardan sorumlu olmaya devam edecektir.⁵⁴¹

⁵³⁷ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.188; **Kırman**, s.117–118.

⁵³⁸ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.187; **Ülgen**, Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, s.559; **Kırman**, s.114; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.192–193; **Kaner**, Hava Hukuku, s.88; **Arslan**, s.108; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.174.

⁵³⁹ **Tandoğan**, Mesuliyet, s.464 vd.

⁵⁴⁰ **Kırman**, s.120; **Arslan**, s.156.

⁵⁴¹ **Mankiewicz**, s.100 vd.; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.181; **Kırman**, s.120; **Kaner**, Varşova/Sorumluluk, s.430; Varma yeri hava alanının kötü hava şartları nedeniyle kapalı olması dolayısıyla gecikmenin söz konusu olduğu bir olay neticesinde açılan davada mahkeme olayın mücbir sebep teşkil ettiğini ve taşıyıcının gecikme dolayısıyla meydana gelen zarardan sorumlu tutulamayacağına karar vermiştir. Commercial Court, Brussels Wegge Sabena, 20.12.1965, RFDA. 1966 (**Mankiewicz**, s187; **Özdemir**, **Atalay**, s.69, dn.132).

5.2.3. 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'ne Göre

Yukarıda da ifade edildiği üzere 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda değişiklik yapılarak yük taşımaları bakımından kurtuluş kanıtı külfetine ilişkin ayrı bir hüküm getirilmesi yoluna gidilmiştir. Buna göre 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün IV. maddesi doğrultusunda konvansiyonun 18.maddesine eklenen 3.fıkra ile yük taşımaları bakımından taşıyıcıya *yalnızca* bu fıkra da sayılan dört kurtuluş kanıtından birini veya birkaçını getirerek yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlar dolayısıyla sorumluluğundan kurtulabilme imkânı tanınmıştır.⁵⁴² Buna göre taşıyıcı, yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zarar dolayısıyla ortaya çıkan sorumluluğundan kurtulabilmek için zarara aşağıda sayılan hallerden birinin sebep olduğunu ispat etmelidir:

- a. Yükün kendinde bulunan bir ayıp, nitelik veya bozukluk;
- b. Yükün taşıyıcının kendisi veya adamları dışında başka birisi tarafından ayıplı olarak paketlenmesi;
- c. Savaş veya silahlı çatışma
- d. Yükün girişi, çıkışı veya geçişi ile ilgili olarak bir kamu otoritesi tarafından ifa edilen hizmet

Bununla birlikte 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nde taşıyıcının bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğu, mutlak sorumluluk olarak düzenlendiği için taşıyıcı, mücbir sebepler dolayısıyla meydana gelen zararlardan dahi sorumlu olmaya devam eder.⁵⁴³ Yalnızca müterafik kusurun varlığı halinde, taşıyıcının sorumluluğu kısmen veya tamamen ortadan kaldırılabılır (1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ve 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik VK md.21/2).⁵⁴⁴

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun taşıyıcının kurtuluş kanıtı külfetini yerine getirerek sorumluluktan kurtulmasını öngören 20.maddesi, taşıyıcının sorumlu olduğu diğer haller - yolcunun ölümü veya yaralanması; bagajın zarara uğraması; yolcu, bagaj ve yük taşımadaki gecikme- bakımından uygulama alanı bulmaya devam etmektedir. Bu nedenle yukarıda yer alan ve Varşova/Lahey Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının kurtuluş kanıtı

⁵⁴² Dempsey/Milde, s.166.

⁵⁴³ Sözer, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.176; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.206; Özdemir, Tur kay, s.132.

⁵⁴⁴ Sözer, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.182.

külfetini yerine getirerek sorumluluktan kurtulmasına ilişkin yapmış olduğumuz açıklamalar, bu bölüm bakımından da geçerlidir.

5.2.4. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na Göre

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumlu olduğu her bir hal bakımından kurtuluş kanıtı ayrı ayrı ele alınmıştır.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğu “two-tier” prensibi esas alınarak düzenlenmiştir (md.21). Bu düzenlemeye göre taşıyıcı yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlardan kayıtsız şartsız sorumludur. 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun herhangi bir nedenle kısmen dahi bertaraf edilmesi veya kaldırılması söz konusu değildir (md.21/1).⁵⁴⁵ 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulduğu hallerde, yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından taşıyıcı mücbir sebepler dolayısıyla meydana gelen zararlardan dahi sorumlu olmaya devam eder.⁵⁴⁶ Buna karşılık 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararların 100.000 ÖÇH'yi aşması durumunda, taşıyıcının zararın meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının herhangi bir kusurunun bulunmadığını ya da zararın üçüncü bir kişinin kusuru sonucunda meydana geldiğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabileceği öngörülmüştür (md.21/2). Diğer bir deyişle ile zararın 100.000 ÖÇH'yi aşması halinde taşıyıcı kendisine veya adamlarına bir kusur isnat edilemeyeceğini ispat edebildiği takdirde 100.000 ÖÇH'yi aşan kısım bakımından sorumluluktan kurtulacak; aksi takdirde taşıyıcı zararın tamamını ödemeye mahkum edilecektir.

Bagajın ziyai veya hasara uğraması halinde taşıyıcı zararın, bagajın kendinde bulunan bir ayıp, nitelik veya bozukluktan kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. (md.17/2).

Yükün ziyai veya hasara uğraması halinde ise taşıyıcı zararın yükün kendinde bulunan bir ayıp, nitelik veya bozukluktan, yükün taşıyıcının kendisi veya adamları dışında başka birisi

⁵⁴⁵

Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott, s.2-Article 21, parag. 1.

⁵⁴⁶

Sözer, Varşova/La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.176.

tarafından ayıplı olarak paketlenmesinden, savaş veya silahlı çatışmadan ve yükün girişi, çıkışı veya geçişi ile ilgili olarak bir kamu otoritesi tarafından ifa edilen hizmetten kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir (md.18/2).⁵⁴⁷

Taşıyıcı yolcu, bagaj ve yük taşımadaki gecikme nedeniyle meydana gelen zararlar dolayısıyla sorumluluğundan kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli tedbirleri almış olduğunu veya kendisi veya adamları tarafından tedbir alınması imkânının bulunmadığını ispat ederek kurtulabilir (md.19).

5.3. Müterafik Kusur

Taşıyıcının sorumluluğunu kısmen veya tamamen ortadan kaldıran bir diğer hal ise müterafik kusurdur.

Bu husus 19129 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 21.maddesinde düzenlenmiştir. Konvansiyonu'nun 21.maddesinde "Taşıyıcı zarara, zarar gören kişinin sebep olduğunu veya zararın artmasında zarar gören kişinin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, mahkeme kendi kanunlarının hükümlerine göre, taşıyıcıyı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtarabilir" hükmü yer almaktadır. Görüldüğü üzere bu hüküm ile müterafik kusur prensip olarak taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir hal olarak kabul edilmiştir. Bununla birlikte müterafik kusur halinin hukuki sonuçları mahkemenin hukukuna (*Lex Fori*) bırakılmıştır. Mahkemenin hukukunun müterafik kusura yer vermemesi halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulamayacaktır. Mahkemenin hukukunun müterafik kusura yer vermesi halinde, taşıyıcının sorumluluğunun kısmen mi yoksa tamamen mi ortadan kalkacağı hususu davaya bakan mahkemenin takdirine bağlı olacaktır.⁵⁴⁸ Bu durumun, Varşova/Lahey Konvansiyonunun uygulanması bakımından yeknesaklığı bozduğu ileri sürülmektedir.⁵⁴⁹

⁵⁴⁷ Konsolidasyon çalışmalarının bir gereği olarak 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile öngörülen bu düzenlemeler ve taşıyıcının bagaj veya yükün ziya veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğuna ilişkin prensip, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından da aynen muhafaza edilmiştir. Bkz. Bölüm 3.3.2.

⁵⁴⁸ **Mankiewicz**, s.106–107; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.189; **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.250; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.193; **Kırman**, s.122; **Arslan**, s.110; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.177.

⁵⁴⁹ **Kırman**, s. 122; **Göknil**, s.199.

Doktrinde zararın, zarar gören kişinin adamlarının kusuru dolayısıyla ortaya çıkmış olduğu hallerde de taşıyıcının söz konusu kişilerin kusuruna dayanarak müterafik kusur savunmasında bulunabileceği kabul edilmektedir.⁵⁵⁰

Türk hukukunda müterafik kusur genel olarak BK md. 44/1’de (TBK md.52/1) düzenlenmiştir. Bu hükme göre “*Mutazarrır olan taraf zarara razı olduğu yahut kendisinin fiili zararın ihdasına veya zararın tezayüdüne yardım ettiği ve zararı yapan şahsın hal ve mevkiini ağırlaştırdığı takdirde hâkim, zarar ve ziyan miktarını tenkis yahut zarar ve ziyan hükmünden sarfınazar edebilir*”. Bununla birlikte havayolu taşımaları bakımından uygulanma kabiliyeti bulunan TTK’nin 780/2, 781/1,3 ve 804 maddeleri de göz önünde bulundurulmalıdır (YTTK md.875/2; md.912).⁵⁵¹

Bu noktada değinilmesi gereken bir diğer husus, konvansiyonun 21.maddesinde yer alan ve zarar görenin müterafik kusuru nedeniyle taşıyıcının kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulmasını mahkemenin hukukuna bırakan bu düzenlemenin taşıyıcının sorumluluğunun konvansiyonda öngörülen miktar ile sınırlı tutulmadığı hallerde de geçerli olup olmadığıdır. Taşıyıcının sorumluluğunun kasıt ya da ağır ihmal nedeniyle konvansiyonda öngörülen miktar ile sınırlı tutulmadığı hallerde, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’nun 25.maddesinde “Zarar taşıyıcının kasıtlı davranışından veya davanın görüldüğü mahkemenin kanununa göre kasıtlı davranışa eş değer sayılan bir kusurundan doğmuş ise, taşıyıcı bu konvansiyonun sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.” şeklinde yer alan hükmünden dolayı, müterafik kusura ilişkin 21.maddenin uygulanıp uygulanamayacağı noktasında bir duraksama söz konusu olmuştur. Ancak bu duraksama 1955 tarihli Lahey Protokolü’nde bu gibi durumlarda taşıyıcının yalnızca konvansiyonun sorumluluğunu belirli miktarlar ile sınırlandıran hükümlerinden yararlanamayacağı yönünde bir düzenleme yapılmasıyla açıklığa kavuşturulmuştur.⁵⁵² Yani bu gibi durumlarda da taşıyıcı müterafik kusur ile ilgili 21.maddeden yararlanabilecektir.⁵⁵³

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’nda yer alan müterafik kusura ilişkin 21.madde, 1955 tarihli Lahey Protokolü’nde de aynen muhafaza edilmiştir. Ancak bu madde 1961 tarihli Guatemala City Protokolü ile değiştirilmiştir (md. VII). Bu değişiklik ile 21.maddenin

⁵⁵⁰ Mankiewicz, s.107; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.250; Gjemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott, Article 21, parag. 12.

⁵⁵¹ Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.189; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.178.

⁵⁵² Mankiewicz, s.107; Kırman, s.124; Kaner, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.194.

⁵⁵³ Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.179.

mahkemenin hukukuna yaptığı atıf kaldırılmış ve taşıyıcının ispat külfetini yerine getirmesi halinde kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulacağı hüküm altına alınmıştır.

Müterafik kusura ilişkin 21.madde, 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün IV. maddesi ile kaldırılmış ve yerine birincisi yolcu ve bagaj taşımalarını, ikincisi ise yük taşımalarını ele alan iki fıkralık yeni bir madde konmuştur. Bu maddenin birinci fıkrasında “Yolcu veya bagaj taşımada, zarar gören kişinin kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, mahkeme kendi kanunu hükümleri uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu azaltabilir veya kaldırabilir.” hükmü; ikinci fıkrasında ise “Yük taşımada, tazminat talep eden kişinin veya ondan hakkı elde edenin kendi kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, böyle bir kusurla zarara neden olduğu veya iştirak edildiği ölçüde, taşıyıcı, tazminat talep eden kişiye karşı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulur.” hükmü yer almaktadır. Bu maddenin yük taşımaları bakımından iki önemli değişiklik getirdiği söylenebilir. Öncelikle mahkemenin hukukuna yapılan atıf kaldırılmıştır. Bununla birlikte müterafik kusur halinde hakimin takdir yetkisini talep sahibinin kusurunun zarara katkısı oranında kullanması öngörülmüştür. Buna göre hakim, talep sahibinin kusurunun zarara sebep olduğunu tespit ettiği takdirde, taşıyıcının sorumluluğunun kaldırılmasına karar vermelidir. Hakim, talep sahibinin kusurunun zararın oluşumuna katkısının olduğunu tespit ettiği takdirde ise taşıyıcının sorumluluğunu talep sahibinin kusurunun zarara katkısı oranında kısmen kaldırmalıdır.⁵⁵⁴

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda ise müterafik kusur konusu konvansiyonun 20.maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddede “Taşıyıcının, hasarın tazminat talep eden kişinin veya kendisinin haklarını aldığı kişinin kusuru ya da başka bir yanlış fiili ya da ihmali neticesinde oluştuğunu ya da buna bir katkısı olduğunu kanıtlaması durumunda, taşıyıcı hasara neden olan ya da katkısı bulunan bu tür kusurun, ya da yanlış fiilin ya da ihmalin kapsamı doğrultusunda hak talep eden kişiye karşı sorumluluklarından kısmen ya da tamamen temize çıkacaktır. Bir kişinin ölümü ya da yaralanması nedeniyle bir başka şahıs tarafından tazminat talep edildiğinde taşıyıcı aynı şekilde, hasara; ölen ya da yaralanan kişinin kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu neden olduğunu ya da katkısı bulunduğunu ispatladığı ölçüde sorumluluklarından kısmen ya da tamamen temize çıkacaktır. Bu madde 21'in ilk paragrafı dahil olmak üzere, bu Sözleşmedeki bütün sorumluluk koşullarına tatbik edilecektir.” hükmü yer almaktadır.

⁵⁵⁴

Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.178.

Görüldüğü üzere 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda müterafik kusur konusu daha geniş kapsamlı bir biçimde ele alınmıştır. Bu maddede, müterafik kusur davacı açısından ele alındığı gibi, davacının hakkını elde etmiş olan diğer bir kişinin kusuru da taşıyıcının sorumluluğunu kaldırabilecek nitelikte bir müterafik kusur olarak ele alınmıştır.⁵⁵⁵ Bu hüküm özellikle yük taşıma sözleşmelerinde gönderenin kusurunun bulunduğu hallerde, gönderilen tarafından açılan davalarda taşıyıcının gönderenin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulmasına zemin hazırlayacaktır. Yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla açılan davalarda davanın bizzat zarara uğrayan yolcu dışında başka biri tarafından açılması halinde de taşıyıcı, zarara uğrayan yolcunun kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Öte yandan yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen ve taşıyıcının mutlak sorumluluk altında bulunduğu 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından da taşıyıcı müterafik kusuru ileri sürerek sorumluluğundan kısmen veya tamamen kurtulabilir.

1961 tarihli Guatemala City ve 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nde de olduğu gibi, bu maddede mahkemenin hukukuna yapılan atıf kaldırılmıştır. Bununla birlikte müterafik kusur halinde hakimin takdir yetkisini talep sahibinin kusurunun zarara katkısı oranında kullanması öngörülmüştür.

5.4. Belirli Süreler İçerisinde Hasar İhbarında Bulunulmaması

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 26.maddesi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 31.maddesi uyarınca bagaj veya yükün zarara uğraması halinde, taşıyıcının meydana gelen zarardan sorumlu tutulabilmesi için öncelikle zararın bagaj veya yükü teslim almaya yetkili kişi tarafından taşıyıcıya ihbar edilmesi gerekir.⁵⁵⁶

Bagaj veya yükün bunları teslim almaya yetkili kişi tarafından herhangi bir itirazda veya şikayette bulunulmaksızın kabulü bagaj veya yükün düzenlenen taşıma belgesine uygun olarak iyi durumda teslim edildiğine dair taşıyıcı lehine aksi ispat edilebilir bir karine teşkil eder (VK md.26/1; MonK md.31/1). Bu karine, zararın hava taşıması sırasında meydana geldiği ispat edilerek çürütülebilir.⁵⁵⁷

⁵⁵⁵ **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.250.

⁵⁵⁶ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.208; **Arkan**, Liability of Carriers and Forwarding Agents, s.33; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.200; **Arslan**, s.111.

⁵⁵⁷ **Arslan**, s.112.

Görülebilir hasarların derhal ihbar edilmesi gerekir (VK md.26/1; MonK md.2). Sonradan fark edilebilecek hasarlarda ise bagajın teslim alınmasından itibaren 7 gün içinde; yükün teslim alınmasından itibaren ise 14 gün içinde ihbarda bulunulması gerekir (VK md.26/2; MonK md.31/2). Bununla birlikte gecikme halinde ihbar, bagaj veya yükün tesliminden itibaren 21 gün içinde yapılmalıdır (VK md.26/2; MonK md.31/2).⁵⁵⁸

Hasar ve gecikme ihbarları şekle tabidir. Bunların yazılı olarak yapılması gerekir (VK md.26/3; MonK md.31/3). Önemle belirtilmelidir ki öngörülen şekil, geçerlilik şartıdır.⁵⁵⁹

İhbar sürelerine uyulmaması halinde taşıyıcı aleyhine dava açılmaz. Bu durumun istisnası ise taşıyıcının hileli davranışlarda bulunarak hasarı gizlemesidir (VK md.26/4; MonK md.31/4). İhbar sürelerine uyulmaması halinde, yalnızca taşıyıcı lehine bir karine söz konusu olmayıp, taşıyıcının sorumluluğu da sona ermektedir.⁵⁶⁰

İlgili konvansiyon hükümlerinde bagaj veya yükün ziya halinde bunları teslim alamaya yetkili kişinin ihbar külfetinden bahsedilmemektedir. Bu nedenle doktrinde somut olayın koşullarına göre bir değerlendirme yapılması gerektiği ifade edilmekte ve tam ziya halinde ilgili konvansiyon hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmektedir.⁵⁶¹

5.5. Belirli Bir Süre İçinde Dava Açılmaması

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 29.maddesi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 35.maddesi uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran bir diğer hal, zarar görenin ilgili konvansiyon hükümlerinde öngörülen iki yıllık süre içerisinde dava açmamasıdır. İlgili konvansiyon hükümlerinde iki yıllık süre içinde dava açılmaması halinde tazminat hakkının ortadan kalkacağı ifade edilmektedir.⁵⁶² Bu nedenle öngörülen bu iki yıllık sürenin geçmesi halinde taşıyıcının sorumluluğu sona erer.

⁵⁵⁸ **Sözer**'e göre konvansiyonda ihbar bakımından açık hasar-gizli hasar ayrımı yapılmamaktadır. Konvansiyonda belirtilen süreler, belirgin olan hasarlarda dahi hüküm ifade edecektir. (TSHK/Sorumluluk, s.62).

⁵⁵⁹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.211.

⁵⁶⁰ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.211.

⁵⁶¹ **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.210; **Arslan**, s.111; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.209-210; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj, s.200; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.210; **Arslan**, s.111.

⁵⁶² "The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped."

İki yıllık süre, hava aracının varma yerine ulaşmasından veya ulaşması gereken tarihten veya taşımanın durdurulduğu tarihten itibaren başlar (VK md.29/1; MonK md.35/1). Bu sürenin hesaplanması yöntemi, davaya bakan mahkemenin hukukuna göre belirlenir (VK md.29/2; MonK md.35/2).

İki yıllık sürenin geçmesi ile dava hakkının düştüğünün kabul edilebilmesi için, bu maddede öngörülen sürenin hak düşürücü süre niteliğinde olması gerekir. Çünkü buradaki sürenin zamanaşımı süresi olarak kabul edilmesi halinde, bu sürenin geçmiş olması, dava açma hakkını ortadan kaldıran ve buna bağlı olarak da taşıyıcının sorumluluğunu sona erdiren bir niteliğe sahip olmayacaktır. Sadece taşıyıcıya zamanaşımı def'inde bulunma imkânı sağlayacaktır.⁵⁶³ Doktrin tarafından bu sürenin hak düşürücü süre niteliğinde olduğu kabul edilmektedir.⁵⁶⁴

5.6. Sorumsuzluk Kayıtları

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 23.maddesine 1955 tarihli Lahey Protokolü (md. XII) uyarınca eklenen ikinci fıkra uyarınca sözleşmede buna ilişkin kayıt bulunması halinde taşıyıcı taşıma konusu yükün niteliğinden veya kendinde bulunan özür veya gizli ayıplardan kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmayacaktır. Buradan hareketle taşıma sözleşmesinin taraflarına, belirli koşullara bağlı olarak taşıyıcı lehine sorumluluktan kurtulma sebebi oluşturma yetkisi tanındığı söylenebilir.⁵⁶⁵

Sözleşmede konulan kayıt ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulması imkânı, sadece yük bakımından söz konusu olup, bagaj bu kapsamda yer almamaktadır. Bununla birlikte sorumsuzluk kaydının, yalnızca yükün niteliği, özrü veya gizli ayıbından kaynaklanan zararlara ilişkin olması gerekir (VK md.23/2).⁵⁶⁶

⁵⁶³ **Kırman**, s.124.

⁵⁶⁴ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.228; **Kaner**, Hava Hukuku, s.89; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.272. Öte yandan **Sözer**, maddede öngörülen sürenin zamanaşımı süresi olarak kabul edilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Yazara göre sözleşmeden kaynaklanan hukuki ilişkilerde açıklık olmaması halinde hak düşürücü süre yerine zamanaşımı süresinin tercih edilmesi gerekir. Yazar, bu yaklaşımın sözleşme hukukuna egemen olan prensiplere daha uygun düştüğünü ifade etmektedir. Yazara göre hak düşürücü süreler, açık kanun hükmü ile belirlenir; asıl olan ise zamanaşımıdır (Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.67-68; Yük Taşıma Sözleşmesi, s.263).

⁵⁶⁵ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.190; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.61; **Arslan**, s.113; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.179; **Özdemir, Turkey**, s.266.

⁵⁶⁶ **Arslan**, s.116.

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun uygulandığı taşıma sözleşmeleri bakımından yukarıda belirtilen kayıt dışında sorumluluk doğuran olayın gerçekleşmesinden önce, taşıyıcının sorumluluğunu azaltan veya kaldıran kayıtlar öngörülmesi mümkün değildir. Bu gibi kayıtların sözleşmeye konulması halinde yalnızca bu kayıtlar geçersiz olur. Söz konusu kayıtların geçersizliği taşıma sözleşmesinin geçersizliğine veya konvansiyonun uygulama alanından çıkmasına neden olmaz (VK md.23/1).⁵⁶⁷

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 32.maddesinde de “*Gerek uygulanacak kanunu kararlaştırarak gerek yargı yetkisine ilişkin kuralları değiştirerek bu Konvansiyon ile öngörülmuş kurallara aykırı davranmak amacıyla zararın doğumundan önce taşıma sözleşmesine konan herhangi bir hüküm ve yapılan bütün anlaşmalar geçersiz olacaktır*” hükmü bulunmaktadır. Buna göre sorumsuzluk kayıtlarının geçersizliği ancak zararın doğmasından önce konulması halinde söz konusudur. Başka bir deyişle sorumluluğun doğmasından önce taşıyıcı lehine kabul edilen sorumsuzluk şartları geçersiz sayılırken, sorumluluğun doğumuna neden olan olayın veya kazanın gerçekleşmesinden sonra taraflar arasında sorumluluğu kısmen veya tamamen kaldırmaya ilişkin anlaşmalar geçerli kabul edilmektedir.⁵⁶⁸

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin 23. ve 32. maddeleri, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda aynen muhafaza edilmiştir (sırasıyla MonK md.26, 49).⁵⁶⁹ Ancak 23. maddenin 2.fıkrası madde metnine alınmamıştır. Çünkü daha önce de ifade edildiği üzere yükün niteliği, özrü veya gizli ayıplarından kaynaklanan zararlardan taşıyıcının sorumlu olmayacağı hususu doğrudan Montreal Konvansiyonu'nda bir kurtuluş kanıtı olarak düzenlenmiştir (md.18/2).⁵⁷⁰

Bununla birlikte daha önce de ifade edildiği üzere 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu hükümleri, konsolidasyon çalışmalarının bir gereği olarak 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu metnine aynen alındığı için Montreal Konvansiyonu'nda Varşova/Lahey Konvansiyonu'ndan farklı olarak akdi taşıyıcı-fiili taşıyıcı ayrımı yer almaktadır.⁵⁷¹ Konvansiyonda bu ayrıma ayrıca yer verildiği için, akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı bakımından da sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin bir düzenleme yapma ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

⁵⁶⁷ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.190; **Arslan**, s.114.

⁵⁶⁸ **Mankiewicz**, s.35; **Shawcross/Beaumont**, s.VII/235; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.199–200; **Göknil**, s.201; **Arslan**, s.114; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.180.

⁵⁶⁹ **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.251.

⁵⁷⁰ Bkz. Bölüm 5.2.4.

⁵⁷¹ Bkz. Bölüm 2.

Bu nedenle konvansiyonun 47.maddesinde taşıma sözleşmesinde bulunan ve akdi taşıyıcının veya fiili taşıyıcının sorumluluğunu azaltan veya kaldıran kayıtların geçersiz olacağı hükme bağlanmıştır.⁵⁷² Yukarıda değinilen düzenlemelere paralel olarak akdi taşıyıcının veya fiili taşıyıcının sorumluluğunu azaltan veya kaldıran kayıtların geçersizliği, taraflar arasında kurulmuş olan taşıma sözleşmesinin geçersizliğine neden olmaz.

⁵⁷²

Dempsey/Milde, s.237–238.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNDAN DOĞAN TAZMİNAT DAVASI

6.1. Dava Sebebi

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 24.maddesi; 17. , 18. ve 19. maddelere atıf yaparak taşıyıcının sorumlu olduğu hallerde işaret etmekte ve bu sorumluluk hallerine dayanılarak açılacak olan tazminat davalarının, konvansiyonun öngördüğü şartlar ve miktar sınırlamaları dahilinde ele alınıp karara bağlanacağını ifade etmektedir. Konvansiyonun bu hükmü, açılan davaların hukuki dayanağı, sebebi bakımından birtakım tartışmalara neden olmuştur. Konvansiyonun kendine özgü bir dava sebebi meydana getirip getirmediği noktasında farklı görüşler ileri sürülmüştür.

Bu konu ile ilgili ileri sürülen ilk görüş, konvansiyonun kendine özgü bir dava sebebi meydana getirmediği yönündedir. Bu görüşe göre Varşova/Lahey Sistemi'nin uygulanması bakımından davacının öncelikle sözleşmeye veya haksız fiile dayanması gerekir. Buna bağlı olarak davada yabancılık unsurunun bulunması halinde ise davaya bakan mahkemenin kanunlar ihtilafı kurallarına göre tespit edilen yetkili hukuk uyarınca dava sebebi belirlenir. Bu noktada taraflar arasındaki ilişkinin sözleşmeden kaynaklandığına dikkat çekilerek açılan davada da sözleşmeye dayanılması gerektiği ifade edilmiştir.⁵⁷³

Bu konu ile ilgili ileri sürülen diğer görüş ise konvansiyonun kendine özgü bir dava sebebi meydana getirdiğine ilişkindir. Bu görüş uyarınca konvansiyonun 24.maddesinin hükmü son derece açıktır ve davanın haksız fiile veya sözleşmeye dayandırılmasına gerek yoktur. Kaldı ki konvansiyonun uluslararası hava taşımacılığına ilişkin kuralları birleştirme amacıyla hazırlanmıştır. Bu nedenle bu görüşe göre kanunlar ihtilafı kurallarına yer vermek son derece hatalı bir yaklaşımdır.⁵⁷⁴

⁵⁷³ Bu konuya ilişkin detaylı bilgi için bkz. **Kırman**, s.181; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.804; **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.184. Bu yönde verilen mahkeme kararları da mevcuttur. *Husserl v. Swissair*, US District Court, Southern District of New York, 10 February 1975, 12 Avi 17637 (**Dempsey/Milde**, s.141); *Pauwels v. Sabena, Kingdom of Belgium*, Court of Brussels, 10 May 1950, US Av. R.367 (**Shawcross/Beaumont**, s.VII/59).

⁵⁷⁴ **Shawcross/Beaumont**, s.VII/57 vd; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.13-Introduction/Commentary, parag. 19; Bazı mahkeme kararlarında konvansiyonun kendine özgü bir dava sebebi meydana getirdiği bu nedenle haksız fiile veya sözleşmeye dayanılarak kanunlar ihtilafı kurallarına başvurunun gereksiz olduğu belirtilmiştir. *Burnett v. Trans World Airlines*, 368 F. Supp 1152, D.N. Mex. 1973 (**Dempsey/Milde**, s.125; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.773, dn.2);

Yukarıda belirtilen görüşler göz önünde bulundurularak konvansiyonun 24.maddesine ilişkin bir değerlendirme yapılması gerekir. Konvansiyonun 24.maddesi 17. , 18. ve 19. maddelere atıf yaparken yalnızca taşıyıcının sorumlu olduğu halleri işaret etmektedir. Bunun dışında davaların hukuki sebebi; culpa in contrahendo, sözleşme veya haksız fiil olabilir. Bu noktada önemli olan husus, konvansiyonun kapsamında bulunan sorumluluk halleri bakımından açılan davaların, konvansiyonun öngördüğü şartlar ve miktar sınırlamaları dahilinde ele alınıp karara bağlanacağıdır.⁵⁷⁵

Bu noktada dava sebebinin ne olduğu sorusu sorulabilir. Bu hususta, iki farklı görüş söz konusudur. Birinci görüş, dava sebebinin davacının talebinde haklı çıkmasını sağlayan maddi olaylar olarak tanımlamaktadır.⁵⁷⁶ Bu görüşe göre bir başkası tarafından malına zarar verilen kişi, açtığı davada zarara neden olan maddi olaylara dayanacaktır.⁵⁷⁷ İkinci görüş ise dava sebebinin, maddi olayların hukuki niteliği olarak tanımlamaktadır.⁵⁷⁸ Bu görüşe göre ise bir başkası tarafından malına zarar verilen kişi, zarara neden olan olayların hukuki niteliği üzerinde durmalıdır. Davacının malına zarar verilmesi haksız fiil teşkil ediyorsa davacı bu hukuki niteliğe dayanarak talepte bulunabilir.⁵⁷⁹

Konvansiyonda kullanılan kavramların yorumlarının, ulusal hukuklardaki kavramlarla birebir örtüşmesini beklemek hatalı bir yaklaşım tarzı olur. Zaten bu konvansiyonu hazırlayanlar da hukuki kavramların ulusal hukuklarda farklı şekilde yorumlanacağı hususunu dikkate alarak davanın hukuki sebebi bakımından bir şey söylemek yerine konvansiyonda düzenlenen sorumluluk halleri kapsamında açılacak olan davaların “*dayanağı ne olursa olsun*”⁵⁸⁰ konvansiyon hükümleri uygulanarak bir sonuca bağlanacağını belirtmek yoluna gitmişlerdir. Bununla birlikte konvansiyonun kendine özgü bir dava sebebi meydana getirmediği noktasında farklı görüşler söz konusu olsa da, davanın konvansiyonda öngörülen şart ve miktar sınırlamalarına bağlı olarak çözümleneceği konusunda bir görüş birliği mevcuttur. Sonuç olarak konvansiyon kendine özgü ve bağımsız bir dava sebebi meydana

Grein v. Imperial Airways Ltd, 1937, 1 KB. 50 (Sözer, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.400, dn.42; Kırman, s.46, dn.184).

⁵⁷⁵ Sözer, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.811; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.214; Kırman, s.183; Sözer, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.185.

⁵⁷⁶ Üstündağ, s.394-395, 447-448.

⁵⁷⁷ Sözer, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.186.

⁵⁷⁸ Postacıoğlu, s.211 vd., 571 vd.

⁵⁷⁹ Sözer, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.186.

⁵⁸⁰ “...however founded...”.

getirmiş olsun ya da olmasın dava ancak konvansiyon hükümlerine göre açılır ve sonuca bağlanır.⁵⁸¹

Yukarıda belirtilen bu tartışma nedeniyle 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nün IX. maddesi ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 24.maddesinin değiştirilmesi yoluna gidilmiştir. Buna göre tazminat davasının sebebi ne olursa olsun -ister sözleşmeye ister haksız fiile veya başka bir sebebe dayansın- ancak konvansiyonda belirtilen şartlara ve miktar sınırlamalarına bağlı olarak açılacağı öngörülmüştür. Ancak 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nün yeteri kadar onay toplayamadığı için yürürlüğe girmediği unutulmamalıdır. Bu nedenle bu değişikliğe 1975 tarihli 4 numaralı Montreal Protokolü'nün VIII. maddesinde tekrar yer verilmiştir. Öte yandan 1999 yılında *El Al Israel vs. Tseng*⁵⁸² davasında verilen kararda mahkeme, Varşova/Lahey Sistemi'nin münhasır bir dava sebebi⁵⁸³ meydana getirdiğini; konvansiyonun 17. , 18. ve 19.maddelerdeki şartları gerçekleştirilemeyen davacıların taleplerinin reddedilmesi gerektiğini ve bu taleplerin milli hukuka dayanılarak ileri sürülemeyeceğini belirtmiştir.⁵⁸⁴

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda ise 17., 18. ve 19. maddelere yapılan atıflar kaldırılarak yolcu, bagaj ve yük taşımaları ile ilgili tazminat davasının sebebi ne olursa olsun- ister sözleşmeye ister haksız fiile veya başka bir sebebe dayansın- ancak konvansiyonda belirtilen şartlara ve miktar sınırlamalarına bağlı olarak açılacağı ifade edilmiştir (md.29). Buradan hareketle 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun uluslararası hava taşımalarına ilişkin kuralların birleştirilmesi bakımından daha geniş kapsamlı bir çalışma olduğu sonucuna ulaşılabilir. Bu düzenleme ile taşıyıcının sorumluluğunun tek bir hukuki rejime bağlanması hedeflenmiştir. Buna göre taşıyıcı aleyhine açılacak her türlü tazminat davası, tek bir hukuki rejime göre bir karara bağlanacak; bu noktada milli kanunlara başvurulamayacak ve davacının talebinin reddi halinde dava başka bir hukuk sistemine dayanılarak açılmayacaktır. Başka bir ifade ile davacının talebinin reddine ilişkin karar, kesin hüküm teşkil edecektir.⁵⁸⁵

⁵⁸¹ **Kırman**'a göre konvansiyon açısından bu konunun tartışılmasının pratik bir yararı yoktur (s.183).

⁵⁸² 525 U.S. 155, 1999 (**Dempsey/Milde**, s.129).

⁵⁸³ *Exclusive cause of action.*

⁵⁸⁴ Detaylı bilgi için bkz. **Dempsey/Milde**, s.210 vd; **Demirkıran**, s.905.

⁵⁸⁵ **Sözer**, Varşova/La Haye Sistemi-1999 Montreal Sözleşmesi, s.187.

6.2. Davanın Tarafları

6.2.1. Davacı

6.2.1.1. Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Halinde

Yolcunun ölümü veya yaralanması halinde Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda kimlerin dava açma hakkına sahip olduğuna, başka bir deyişle davacı sıfatının kimlere ait olduğu hususuna ilişkin ayrıca bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle yolcunun ölümü veya yaralanması halinde davacı sıfatının kime veya kimlere ait olduğu hususu kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilecek olan ulusal hukuk hükümlerine göre belirlenecektir.⁵⁸⁶

Buna göre yolcunun yaralanması halinde davacı sıfatı yolcuya ait olacaktır. Bu durum aynı zamanda yolcunun taşıma sözleşmesinin tarafı olmasından kaynaklanır. Taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı, yolcuyu kararlaştırılan varma yerine sağ salim götürme borcu altına girer. Yolcunun yaralanması ise taşıyıcının sözleşmeden doğan bu borcunu ihlal etmesi niteliğindedir.⁵⁸⁷ Yolcunun ölümü halinde ise davacı sıfatı ölen yolcunun mirasçılarına ve/veya desteğinden yoksun kalan kişilere ait olacaktır.⁵⁸⁸ Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki dava açma hakkı mirasçılara, ölen yolcudan geçer. Ölen yolcunun desteğinden yoksun kalanlar bakımından ise bu hak doğrudan destekten yoksun kalanların kendisinde ortaya çıkar. Başka bir deyişle mirasçılık sıfatına bağlı olmayan bir hak söz konusu olur.⁵⁸⁹

6.2.1.2. Bagaj veya Yükün Ziyayı veya Hasara Uğraması Halinde

Yolcunun ölümü veya yaralanması halinde olduğu gibi bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda kimlerin dava açma hakkına sahip olduğuna, başka bir deyişle davacı sıfatının kimlere ait olduğu hususuna ilişkin ayrıca bir düzenleme bulunmamaktadır.

Bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde, davacı sıfatı öncelikle taşıma sözleşmesinin tarafı olarak yolcuya aittir. Bagajın yolcudan başkasına ait olduğu hallerde başka bir deyişle

⁵⁸⁶ Mankiewicz, s.160; Kırman, s.165;

⁵⁸⁷ Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.160–161; Kırman, s.59.

⁵⁸⁸ Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.215; Göknül, s.204; Mankiewicz, s.160; Kırman, s.165.

⁵⁸⁹ Tandoğan, Mesuliyet, s.299-300.

bagaj malikinin taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı hallerde, bagaj maliki ancak haksız fiil dolayısıyla zararın tazminini taşıyıcıdan isteyebilir. Daha önce de belirtildiği üzere havayoluyla yapılan taşımalara Varşova/Lahey Sistemi'nin veya Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için ilk şart, taraflar (taşıyıcı ile yolcu veya taşıyıcı ile gönderen) arasında bir taşıma sözleşmesinin bulunmasıdır.⁵⁹⁰ Ancak bagajın yolcudan başkasına ait olduğu durumlarda, bagaj maliki sözleşmenin tarafı olmadığı için bu gibi hallerde Varşova/Lahey Sistemi veya Montreal Konvansiyonu uygulanmaz. Bu durumda kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilecek olan ulusal hukuk hükümlerine başvurulur. Yetkili ulusal hukukun Türk Hukuku olması Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin 41. ve devamı hükümleri (TBK md.49 vd.) uygulanır.⁵⁹¹

Yükün ziyat veya hasara uğraması halinde ise davacı sıfatı öncelikle taşıma sözleşmesinin tarafı olarak gönderene aittir. Bununla birlikte yük taşıma sözleşmesi, üçüncü kişi yararına bir sözleşme olduğu için, gönderilenin de dava açma hakkı vardır. Varşova/Lahey Konvansiyonu ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca gönderilen yükün teslimini taşıyıcıdan talep etme hakkına sahiptir (VK md.13/1; MonK md.13/1). Bu hakkın doğal bir uzantısı olarak yükün teslimi talebinin karşılanmaması halinde gönderilen, taşıyıcıya karşı dava açma hakkına da sahip olur. Bununla birlikte gönderilen taşıyıcının yükün kaybolduğunu ikrar etmesi veya yükün varması gereken günden itibaren yedi gün geçmiş olmasına rağmen varmaması hallerinde de taşıyıcıya karşı dava açma hakkına da sahip olur (VK md.13/3; MonK md.13/3). Bu noktada hem gönderenin hem de gönderilenin aynı anda dava açma hakkına sahip olup olmadığı, başka bir deyişle yük üzerindeki tasarruf yetkisinin gönderenden gönderilene geçmesi ile dava açma hakkının da gönderenden gönderilene geçip geçmediği sorusu sorulabilir. Bu konuda, iki farklı görüş bulunmaktadır. Birinci ve hakim görüş uyarınca hem gönderen hem de gönderilen aynı zamanda dava açma hakkına sahiptir.⁵⁹² Öte yandan ikinci görüş uyarınca gönderenin yük üzerindeki tasarruf yetkisini düzenleyen hüküm (VK md.12/4; MonK md.12/4) göz önüne alınarak bu soruya bir cevap bulunmalıdır. Bu görüşe göre yük üzerindeki tasarruf hakkının gönderilene geçtiği ana kadar davacı sıfatı gönderene aittir. Yükün varma yerine ulaşmasından sonra gönderilenin hava sevk fişi ile yükün teslimini taşıyıcıdan istemesi veya yükün varması gereken tarihten sonra yedinci günde varmaması ya da taşıyıcının eşyanın kaybolduğunu ikrar etmesi halinde dava açma hakkı gönderilene ait

⁵⁹⁰ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.382; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.15; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/ Dettling-Ott**, s.17–Chapter I-General Provisions, parag.29; **Kırman**, s.21; **Mankiewicz**, s.33; **McNair**, s.198; **Shawcross/Beaumont**, VII/93. Bkz. Bölüm 1.2.2.

⁵⁹¹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.215, dn.126; **Özdemir, Atalay**, s.123.

⁵⁹² **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.216.

olur. Bununla birlikte gönderilen hava sevk fişini veya yükü kabul etmez veya kendisine ulaşılamazsa, gönderen dava açma hakkını yeniden kazanır.⁵⁹³

Kimi durumlarda zarar, gönderenin veya gönderilenin nezdinde gerçekleşmez. Bu gibi durumlar gönderenin veya gönderilenin kendi adlarına ancak başkası hesabına hareket etmeleri halinde söz konusu olur. Böyle bir durumda gönderen veya gönderilen başkalarının hesabına da taşıyıcıdan zararın giderilmesini talep etme imkânına sahiptir (VK md.14; MonK md.14).

Yükün gönderenden başkasına ait olduğu hallerde başka bir deyişle yükün malikinin taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı hallerde, yükün maliki ancak haksız fiil dolayısıyla zararın tazminini taşıyıcıdan isteyebilir. Yukarıda da ifade edildiği üzere yükün gönderenden başkasına ait olduğu hallerde, yükün maliki sözleşmenin tarafı olmadığı için bu gibi durumlarda Varşova/Lahey Sistemi veya Montreal Konvansiyonu uygulanmayacak ve kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilecek olan ulusal hukuk hükümlerine başvurulacaktır. Yetkili ulusal hukukun Türk Hukuku olması Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin 41. ve devamı hükümleri (TBK md.49 vd.) uygulama alanı bulur.⁵⁹⁴

Mütevali taşımalarda ise bagaj veya yükün ziyaı veya hasara uğraması halinde kural olarak ilk taşıyana karşı gönderen ve son taşıyana karşı gönderilen dava açma hakkına sahiptir. Bununla birlikte zararın ilk taşıyıcı tarafından ifa edilen bölümde meydana gelmesi halinde ise ilk taşıyıcıya karşı hem gönderen hem de gönderilen dava açma hakkına sahiptir. Zararın son taşıyıcı tarafından ifa edilen bölümde meydana gelmesi halinde de son taşıyıcıya karşı hem gönderen hem de gönderilen dava açma hakkına sahiptir (VK md.30/3, MonK md.36).

6.2.1.3. Yolcu, Bagaj ve Yükün Taşınmasındaki Gecikme Halinde

Yolcu taşınmasındaki gecikme halinde davacı sıfatı, sözleşmenin tarafı olarak yolcuya aittir. Bu noktada yolcu taşınmasındaki gecikme dolayısıyla zarar gören kişilerin dava açma hakkına sahip olup olmadığı sorusu sorulabilir. Örneğin taşıma esnasında meydana gelen bir gecikme dolayısıyla hasta olan bir yolcuya doktor müdahalesinin yapılamadığı; buna bağlı olarak da yolcunun öldüğü bir durumda, yolcunun mirasçılarının ve/veya desteğinden yoksun

⁵⁹³

Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.258.

⁵⁹⁴

Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.215, dn.126; **Özdemir, Atalay**, s.123.

kalanların taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahip olup olmadığı tartışılabilir. Öte yandan Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda kullanılan "...tazminat talep etme hakkına sahip yolcu veya herhangi bir kişi..." ifadesinden yola çıkılarak taşımada meydana gelen gecikme nedeniyle dolaylı olarak zarar gören kişilerin de davacı sıfatını kazanabileceği ileri sürülmektedir.⁵⁹⁵

Bagajın gecikmesi halinde davacı sıfatı, sözleşmenin tarafı olarak yine yolcuya aittir. Yükün gecikmesi halinde ise davacı sıfatı öncelikle taşıma sözleşmesinin tarafı olarak gönderene aittir. Gönderilen de yükün teslimini taşıyıcıdan talep etme hakkına sahiptir. Bu noktada da hem gönderenin hem de gönderilenin aynı anda dava açma hakkına sahip olup olmadığı, başka bir deyişle yük üzerindeki tasarruf yetkisinin gönderenden gönderilene geçmesi ile dava açma hakkının da gönderenden gönderilene geçip geçmediği sorusu sorulabilir. Bu soruya ilişkin olarak yukarıda yapmış olduğumuz açıklamalar, bu bölüm bakımından da geçerlidir. Kimi durumlarda zarar, gönderenin veya gönderilenin nezdinde gerçekleşmez. Böyle bir durumda gönderen veya gönderilen başkalarının hesabına da taşıyıcıdan zararın giderilmesini talep etme imkânına sahiptir. Bu hususa ilişkin yukarıda yapmış olduğumuz açıklamalar, bu bölüm bakımından da yine geçerlidir.

6.2.2. Davalı

6.2.2.1. Taşıyıcı

Davalı sıfatı, kural olarak taşıyıcıya aittir. Bu noktada taşıyıcı kavramına tekrar değinmekte yarar görüyoruz. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda ve 1955 tarihli Lahey Protokolü'nde taşıyıcı tanımına yer verilmemiştir. Ancak genel itibarıyla Varşova Konvansiyonu'nun, taraflar arasında kurulan taşıma sözleşmesi ilişkisini esas aldığı ve akdi taşıyıcı kavramından hareket ettiği söylenebilir.⁵⁹⁶ Ancak taşıma taahhüdünde bulunan kişi ile taşıma işini yerine getiren kişi çoğu zaman birbirinden farklı olduğu için taşıma işini fiilen gerçekleştiren kişi ile yolcu veya gönderen arasındaki ilişkinin de ayrıca düzenlenmesi zorunluluğu ortaya çıkmış ve 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu'nda taşıyıcı kavramı tanımlanarak; akdi taşıyıcı yanında fiili taşıyıcı kavramına da yer verilmiştir (md. I/b,c).⁵⁹⁷ Guadalajara Ek Konvansiyonu hükümleri, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu metnine

⁵⁹⁵ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.217, dn.30; **Kırman**, s.168.

⁵⁹⁶ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.385; **Ülgen**, s.61; **Kırman**, s.28; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.27.

⁵⁹⁷ **Dempsey/Milde**, s.21; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.63.

aynen alındığı için Montreal Konvansiyonu'nda da taşıyıcı tanımı ve akdi taşıyıcı-fiili taşıyıcı ayrımı yer almaktadır. Öte yandan hem Varşova/Lahey Sistemi hem de Montreal Konvansiyonu bakımından müteakip taşıyıcı kavramından bahsedilebilir (VK md.1/3, 30; MonK md.1/3, 36). Buna göre Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu bakımından akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı kavramları karşımıza çıkar. Davalı sıfatının belirlenmesi bakımından, bu kavramlar son derece önemlidir.

Daha önce de ifade edildiği üzere akdi taşıyıcı; kendisi veya temsilcisi aracılığıyla, yük taşıma sözleşmeleri bakımından gönderenin kendisi veya temsilcisiyle, yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ise yolcunun kendisi veya temsilcisiyle, taşıma sözleşmesini yapan kişidir (GK md.I/b, MonK md.39). Fiili taşıyıcı ise taşımanın tamamını veya bir kısmını ifa eden akdi taşıyıcı dışında başka bir taşıyıcıdır. Fiili taşıyıcı, taşımanın tamamını veya bir kısmını taşıyıcıdan aldığı yetkiye dayanarak ifa eder. Aksi ispat edilinceye kadar böyle bir yetkinin var olduğu kabul edilir (GK md.1/c; MonK md.39).

Fiili taşıyıcı, taşımanın yalnızca kendisi tarafından ifa edilen kısmından sorumlu iken akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcıya bıraktığı kısım da dahil olmak üzere, taşımanın tamamından sorumludur. Taşımanın fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen kısmı bakımından ise akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı yolcu veya gönderene karşı müteselsilen sorumlu olur (GK md. II; MonK md.40). Buna göre taşımanın fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen kısmı bakımından davalı sıfatı akdi taşıyıcıya ve/veya fiili taşıyıcıya ait olur (GK md.VII; MonK md.45/1). Davanın akdi ve fiili taşıyıcılardan yalnızca birine açılması halinde ise davanın diğer taşıyıcıya ihbarı, diğer taşıyıcının davaya katılması usulü ve açılan davanın diğer taşıyıcı nezdinde doğuracağı hüküm ve sonuçlar, davaya bakan mahkemenin hukukuna göre belirlenir (GK md.VII; MonK md.45/2).

Daha önce de belirtildiği üzere, birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen ve birbirini takip eden taşımalara, mütevali taşıma denir. Mütevali taşımalarda, taşıma işi bölümlere ayrılır ve her bir bölüm havayoluyla farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, taraflar arasında kurulan hava taşıma sözleşmesinde birbirini takip eden ve farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen taşıma bölümlerinin, tek bir taşıma işi olarak kararlaştırılmış olmasıdır (VK md.1/3, MonK md.1/3).⁵⁹⁸

⁵⁹⁸

Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.67; Kırman, s.37.

Mütevali taşıyıcılardan her biri, taşımanın kendisi tarafından ifa edilen bölümü bakımından hava taşıma sözleşmesinin tarafı sayılır (VK md.30/1, MonK md.36/1). Mütevali taşıyıcılardan her biri, taşımanın kendisi tarafından ifa edilen bölümünden sorumlu olur (VK md.30/2, MonK md.36/2). Buna göre mütevali taşımanın söz konusu olduğu hallerde, kural olarak dava zararın gerçekleştiği bölümü ifa eden taşıyıcıya karşı açılır ve davalı sıfatı bu taşıyıcıya ait olur.

Taraflar arasında kurulan sözleşmede ilk taşıyıcının, taşımanın tamamından sorumlu olacağı açıkça kararlaştırılmış olabilir. Bu durumda ilk taşıyıcı ile zararın meydana geldiği bölümü ifa eden taşıyıcı, müteselsilen sorumlu olur (VK md.30/2, MonK md.36/2).⁵⁹⁹ İlk taşıyıcının taşımanın tamamından sorumlu olacağına kararlaştırıldığı hallerde ilk taşıyıcıya karşı dava açılması mümkündür. Bununla birlikte zararın meydana geldiği bölümü ifa eden taşıyıcının da davalı sıfatı devam eder.

Mütevali taşımalarda bagaj ve yüke gelen zararlar bakımından taşıyıcıların sorumluluğu ayrıca düzenlenmiştir. Buna göre gönderen ilk taşıyıcıya, gönderilen ise son taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahiptir. Bununla birlikte hem gönderen hem de gönderilen, zararın meydana geldiği bölümü ifa eden taşıyıcıya karşı da dava açabilir. Çünkü belirtilen bu taşıyıcılar, gönderen ve gönderilene karşı müşterek ve müteselsil olarak sorumludurlar (VK md.30/3, MonK md.36).

Değnilmesi gereken bir diğer husus, sorumlu kişinin ölümü halinde, ilgili konvansiyon hükümleri kapsamında bir tazminat davasının sorumlu kişinin mal varlığını hukuken temsil eden kişilere karşı açılacağıdır (VK md.27; MonK md.32). Hükümlerin lafzından yalnızca gerçek kişilerin taşıyıcı olabileceği anlamı çıkmaktadır. Ancak bilindiği üzere günümüzde hava taşımaları bakımından taşıyıcıların neredeyse tamamı havayolu şirketleridir. Bu nedenle bu hükümlerin tüzel kişileri de kapsayacak bir biçimde değerlendirilmesi gerekir.⁶⁰⁰

6.2.2.2. Taşıyıcının Adamları

Taşıyıcının yanı sıra adamlarına karşı da dava açılabilir. Bu husus Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda hüküm altına alınmıştır (VK md.25/A; MonK md.30). İlgili konvansiyon hükümleri kapsamında bulunan bir zarar dolayısıyla taşıyıcının

⁵⁹⁹ **Kaner**, Zincirleme Taşımalar, s.41.

⁶⁰⁰ **Kırman**, s.168.

adamlarının sorumluluğuna gidilmesi halinde taşıyıcın adamlarından her biri, zararın kendine verilen görevin ifası ile ilgili bir fiil dolayısıyla meydana geldiğini ispat ederek ilgili konvansiyon hükümleri kapsamında taşıyıcının başvurabildiği miktar sınırlamalarından yararlanma hakkına sahip olur (VK md.25/A; Guadalajara md. V; MonK md.30, 43).⁶⁰¹ Buradan hareketle taşıyıcının adamlarının da davalı sıfatına sahip olabileceği sonucuna ulaşılmaktadır.

Bununla birlikte taşıyıcının adamlarının kendilerine verilen görevlerin ifası ile ilgili olmayan fiilleri dolayısıyla meydana gelen zararlar da söz konusu olabilir. Bu durumda taşıyıcının adamlarının kişisel sorumlulukları gündeme gelir. Ancak ilgili konvansiyonlarda taşıyıcının adamlarının kişisel sorumluluklarına ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Bu durumda kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilecek olan yetkili ulusal hukuk uygulanır.⁶⁰² Yetkili ulusal hukukun Türk Hukuku olması halinde, taşıyıcının adamlarının kişisel sorumluluklarında zarar, kendilerine verilen görevlerin ifası ile ilgili olmayan fiillerinden kaynaklandığı için Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin 41. ve devamı hükümleri (TBK md.49 vd.) uygulanır.⁶⁰³

6.3. Tazminat Miktarı

6.3.1. Genel Olarak

Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda tazminatın nasıl hesaplanacağına ilişkin herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Ancak Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğu bakımından kural olarak miktar ile sınırlı sorumluluk ilkesi benimsendiği için, taşıyıcının sorumlu olduğu hallere ilişkin olarak yalnızca ödenecek tazminat miktarlarının üst sınırları belirtilmektedir. Bununla birlikte bazı durumlarda bu ilke uygulanmaz. Bu ilkenin uygulanmadığı durumlarda taşıyıcı, meydana gelen zararın tamamını ödemekle yükümlüdür. Bu nedenle bu konunun uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin her bir düzenleme açısından miktar ile sınırlı sorumluluk ilkesinin uygulandığı ve uygulanmadığı hallere göre incelenmesi gerekir.

⁶⁰¹ Mankiewicz, s.46; Kırman, s.112; Kaner, Hava Hukuku, s.87.

⁶⁰² Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.207–208; Kırman, 111; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.198.

⁶⁰³ Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.208.

6.3.2. Miktar ile Sınırlı Sorumluluk İlkesinin Uygulandığı Haller

6.3.2.1. Genel Olarak

Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğu, kural olarak miktar ile sınırlı sorumluluktur. Miktar ile sınırlı sorumluluk ilkesinin benimsenmesi bakımından 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun hazırlanması sırasında hava taşımacılığının özendirilmesi ve bu alanda yaşanan gelişmelerin desteklenmesi düşüncesi etkili olmuştur. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki miktar ile sınırlı sorumluluk ilkesi, yalnızca Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda düzenlenen sorumluluk halleri -yolcunun ölümü veya yaralanması, bagaj veya yükün zarara uğraması ve yolcu, bagaj ve yük taşımasındaki gecikme- bakımından geçerlidir. Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda belirtilen sorumluluk halleri dışında, miktar ile sınırlı sorumluluk ilkesinin uygulanması söz konusu değildir.⁶⁰⁴

Taşıyıcının sorumluluğu bakımından benimsenen miktar ile sınırlı sorumluluk ilkesi çerçevesinde belirlenen sorumluluk miktarları, taşıyıcının sorumlu olduğu haller bakımından ödemek zorunda olduğu en yüksek miktarı ifade eder. Taşıyıcının ödemek zorunda olduğu tazminat, konvansiyonda belirtilen sınırlar kapsamında kalmak üzere gerçek zarara göre hesaplanır. Davacı gerçek zararın miktarını ispat yükü altındadır.⁶⁰⁵ Buna göre, gerçek zararın konvansiyonda belirtilen sınırın üzerinde çıkması halinde taşıyıcı, sınırı aşan kısımdan sorumlu değildir. Ayrıca sınırı aşan kısmın taşıyıcıdan dava veya cebri icra yoluyla talep ve tahsil edilmesi de mümkün değildir. Bu noktada eksik bir borç söz konusu olur.⁶⁰⁶

Taraflar arasında kurulan taşıma sözleşmesinde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin miktar sınırlarının, taşıyıcının lehine değiştirilmesi, taşıyıcının sorumluluğunu azaltan veya kaldıran kayıtların öngörülmesi mümkün değildir. Ancak bu gibi kayıtların sözleşmeye konulması halinde yalnızca bu kayıtlar geçersiz olur. Söz konusu kayıtların geçersizliği taşıma sözleşmesinin geçersizliğine veya konvansiyonun uygulama alanından çıkmasına neden olmaz (VK md.23/1; MonK md.26).⁶⁰⁷ Bununla birlikte hem Varşova/Lahey Sistemi hem de Montreal Konvansiyonu bakımından sözleşme hükümlerinin, miktar sınırlarının, yolcu,

⁶⁰⁴ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 192.

⁶⁰⁵ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s. 785; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 192.

⁶⁰⁶ **Kırman**, s. 133; **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.217.

⁶⁰⁷ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.190; **Arslan**, s.114.

gönderici veya yük sahibi lehine değiştirilmesine, başka bir deyişle belirtilen miktar sınırlarının üstüne çıkılmasına herhangi bir engel bulunmamaktadır (VK md.23; MonK md.25).

Bu bölümde belirtilmesi gereken bir diğer husus, taşıyıcının adamlarından her birinin, zararın kendine verilen görevin ifası ile ilgili bir fiil dolayısıyla meydana geldiğini ispat ederek ilgili konvansiyon hükümleri kapsamında taşıyıcının başvurabildiği miktar sınırlamalarından yararlanma hakkına sahip olduğudur (VK md.25/A; Guadalajara md. V; MonK md.30, 43).⁶⁰⁸

6.3.2.2. Taşıyıcının Sorumlu Olduğu Haller Bakımından Öngörülen Miktar Sınırları

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda, yolcunun ölümü veya yaralanması veya yolcu taşımasındaki gecikme halinde meydana gelen zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı 125.000 PF olarak belirlenmiştir (md.22). Bu miktar, 1955 tarihli Lahey Protokolü'nde 250.000 PF'ye çıkarılmıştır. Öte yandan yeteri kadar onay toplayamadığı için yürürlüğe giremeyen 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nde bu miktar, 1.500.000 PF olarak belirlenmiştir. 1975 tarihli Montreal Protokolleri'nde ise yolcunun ölümü veya yaralanması veya yolcu taşımasındaki gecikme halinde meydana gelen zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı, 100.000 ÖÇH olarak tespit edilmiştir. Yolcunun ölümü veya yaralanması halinde birden fazla kişinin tazminat talep etme hakkına sahip olması halinde de belirtilen sınırların uygulanması söz konusudur. Buna göre her bir münferit tazminat talebinin toplamının, belirtilen üst sınırı aşması halinde, taleplerden her biri, toplam miktarın üst sınıra oranı miktarında indirilmelidir.⁶⁰⁹

Yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı bakımından önem taşıyan diğer bir husus ise maddi ve manevi tazminatın bir arada talep edilmesidir. Bu durumda da belirtilen sınırların aşılması mümkün

⁶⁰⁸ Mankiewicz, s.46; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.193; Kırman, s.112; Kaner, Hava Hukuku, s.87.

⁶⁰⁹ Bu durum şu şekilde formüle edilmiştir: “ İndirilecek münferit tazminat talebi = (Münferit tazminat talebi / Münferit tazminat talepleri toplam tutarı) x kovansiyonda belirtilen taşıyıcının sorumlu olduğu üst sınır” Koffka/Bodenstein/Koffka, II.1: Warschauer Abkommen, Art 22, Anm.II, s.328 (Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.194, dn.89b'den naklen).

değildir. Bununla birlikte bu sınırlamaların, maddi ve manevi tazminat talepleri bakımından ayrı ayrı değerlendirilmesi de söz konusu değildir.⁶¹⁰

Yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğu bakımından, Varşova/Lahey Sistemi kapsamında yer alan bütün bu metinlerde, miktar ile sınırlı sorumluluk ilkesi muhafaza edilmiştir. Öte yandan 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda ise durum farklıdır. Öncelikle taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlar bakımından sorumlu olduğu miktar ile taşıyıcının yolcu taşımasındaki gecikme dolayısıyla meydana gelen zararlar bakımından sorumlu olduğu miktarın farklı maddelerde ve farklı kapsamlarda düzenlendiğine dikkat çekmek gerekir.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğu bakımından, miktar ile sınırlı sorumluluk ilkesi terk edilmiştir. Buna göre yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyıcı, herhangi bir miktar sınırlaması söz konusu olmaksızın meydana gelen zararın tamamından sorumludur. Ancak bu noktada konvansiyon tarafından “two-tier” prensibi benimsenmiştir. Buna göre taşıyıcı, yolcunun ölümü veya yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlardan kayıtsız şartsız sorumludur. Zararın 100.000 ÖÇH'yi aşması halinde ise taşıyıcı kendisine veya adamlarına bir kusur isnat edilemeyeceğini ispat edebildiği takdirde 100.000 ÖÇH'yi aşan kısım bakımından sorumluluktan kurtulur; aksi takdirde taşıyıcı zararın tamamını ödemeye mahkum edilir (md.21).

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının yolcu taşımasındaki gecikme halinde meydana gelen zararlar bakımından sorumluluğunun üst sınırı ise 4.150 ÖÇH olarak belirlenmiştir (md.22/1).

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na göre, yolcu veya gönderen tarafından başka bir değer belirtilmediği ve gerektiğinde ek bir ödeme yapılmadığı müddetçe, kayıtlı bagajın veya yükün zıya veya hasara uğraması halinde taşıyıcı, her kilogram başına 250 PF'ye kadar sorumludur (md.22). Bu miktar 1955 tarihli Lahey Protokolü'nde de muhafaza edilmiştir. 1975 tarihli Montreal Protokolleri'nde ise bu miktar, kilogram başına 17 ÖÇH olarak tespit edilmiştir.

⁶¹⁰

Kırman, s. 134.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda yolcunun yanında bulundurduğu el eşyası bakımından taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı her bir yolcu bakımından 5.000 PF olarak belirlenmiştir (md.22/3). Bu hüküm 1955 tarihli Lahey Protokolü'nde ve 1975 tarihli Montreal Protokolleri'nde de muhafaza edilmiştir. Ancak bu sınırın hangi sorumluluk hali – yolcunun yanında bulundurduğu el eşyasının ziyayı veya hasarı veya yolcunun yanında bulundurduğu el eşyasının taşınmasındaki gecikme- bakımından geçerli olduğu ise konvansiyonda açıkça belirtilmemiştir. Daha önce de ifade edildiği üzere Varşova/Lahey Sistemi uyarınca taşıyıcı, yalnızca kayıtlı bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumludur (VK md.18/1). Öte yandan konvansiyonun 19.maddesinde taşıyıcının, yolcunun yanında bulundurduğu el eşyası ile yolcunun bagajının taşınmasındaki gecikme nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu olduğu belirtilmektedir.⁶¹¹ Bu noktada konvansiyonun ilgili maddelerinin (md.18/1; md.19; md.22/3) bir arada değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Buna göre Varşova/Lahey Sistemi bakımından yolcunun yanında bulundurduğu el eşyasının ve bagajının taşınmasındaki gecikme nedeniyle meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırının 5.000 PF olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.⁶¹²

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda ise kayıtlı bagaj ve yük bakımından farklı düzenlemeler söz konusudur. Bu konvansiyon uyarınca taşıyıcı, yolcu veya gönderen tarafından başka bir değer belirtilmediği ve gerektiğinde ek bir ödeme yapılmadığı müddetçe her bir yolcuya karşı 1.000 ÖÇH'ye kadar sorumludur (md.22/2). Yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde ise taşıyıcı, gönderen tarafından başka bir değer belirtilmediği ve gerektiğinde ek bir ödeme yapılmadığı müddetçe her kilogram başına 17 ÖÇH'ye kadar sorumludur.

Bagaj veya yük taşımaları bakımından yolcu veya gönderen, bagaj veya yükün taşıyıcıya teslimi anında bagaj veya yükün varış yerinde ilgisine teslimi anındaki değerini gösteren bir bildirimde bulunmuş ve gerektiğinde ek bir ödeme yapmış ise bu durumda taşıyıcı bildirilen değer, bagaj veya yükün varış yerinde ilgisine teslimi anındaki gerçek değerinden daha fazla olduğunu ispat etmedikçe bildirim yapılan miktarı aşmayan bir miktar ödemekle yükümlüdür. Ancak taşıyıcı, bildirilen değer, bagaj veya yükün varış yerinde ilgisine

⁶¹¹ **Mankiewicz**, s.186; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.183; **Özdemir**, **Atalay**, s.70–71; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.133; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.5-Article 19, parag. 9.

⁶¹² **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.196–197. **Gençtürk** de **Ülgen** ile aynı yönde düşünmektedir (Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.220, dn.76).

teslimi anındaki gerçek değerinden daha fazla olduğunu ispat ederse sorumluluğu gerçek değer ile sınırlı kalır.⁶¹³ Buradaki bildirim, bagaj veya yükün taşıyıcıya teslim edilirken yapıldığı, özel bir şekle bağlı olmayan ve taşıyıcıya kabul etme zorunluluğu yüklemeyen bir bildirimdir. Bagaj veya yükün taşıyıcıya teslim edilmesinden sonra da tarafların, ilgili konvansiyonlarda belirtilen sorumluluk sınırını aşan, yükün varış yerinde teslimi anındaki değeri üzerinde anlaşması mümkündür. Yolcu veya gönderenin taşıyıcıya yapacağı yüksek değer bildirim sonucunda, taşıyıcının sorumlu olduğu en üst sınır yükselmiş olur. Buna göre bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde ödenecek tazminat miktarı, varış yerinde teslim anındaki gerçek değer üzerinden belirlenir. Bu bildirim diğer bir sonucu da ispat yüküne ilişkindir. Buna göre ispat yükü yer değiştirir. Tazminat talebinde bulunanın zararı ispat etmesine gerek kalmaz. Buna karşılık taşıyıcı ödeyeceği miktarın bagaj veya yükün gerçek değerinden yüksek olduğunu ispat etmesi gerekir.⁶¹⁴ Yolcu veya gönderen tarafından yapılan bildirim belirtilen sorumluluk sınırlarının altında olması halinde bu durum taşıyıcının sorumlu olduğu miktarın indirilmesini amaçlayan başka bir deyişle taşıyıcının sorumluluğunu azaltan veya kaldıran bir anlaşma olarak değerlendirilir. Bu nedenle bu bildirim hükümsüz olduğu kabul edilmektedir (VK md.23/1; MonK md.26).⁶¹⁵

Kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünü ya da içinde bulunan herhangi bir şeyin ziyayı veya hasara uğraması ya da gecikmesi durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğu miktarın belirlenmesinde dikkate alınacak ağırlık, sadece ilgili bölüm ya da bölümlerin ağırlığı olacaktır. Bunun yanı sıra, kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünü ya da içinde bulunan herhangi bir şeyin ziyayı veya hasara uğraması ya da gecikmesi durumunda aynı taşıma belgesinin kapsadığı diğer bölümlerin değerini etkiliyorsa, sorumluluk sınırının belirlenmesinde bu bölümün ya da bölümlerin de toplam ağırlıkları dikkate alınır (VK md.22/2-b; MonK md.22/4).

Ağırlığın tam kilogram olarak belirlenememesi halinde orantı hesabı uygulanır. Ağırlıkların farklı olması durumunda, tarifelerde belirlenen veya yolcu bileti veya diğer taşıma belgelerinde beyan edilen ağırlık değil, gerçek ağırlık dikkate alınır. Brüt veya net ağırlığın söz konusu olduğu hallerde ise brüt ağırlığa göre değerlendirilme yapılmalıdır.⁶¹⁶

⁶¹³ **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.226; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.230.

⁶¹⁴ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s. 785; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 192; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.45-46.

⁶¹⁵ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 194-195; **Arslan**, s.127.

⁶¹⁶ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 195.

Taşıma sırasında birbirini takip eden birden fazla zararın meydana gelmesi halinde, ilgili konvansiyonlarda belirtilen üst sınırların, söz konusu taşıma bakımından mı bir sınır oluşturduğu, yoksa her bir zarar için ayrı ayrı mı söz konusu olabileceği sorunu ortaya çıkar²³⁶. Böyle bir durumda kaza ve zarara sebep olan olay kavramına ağırlık verilmesi gerektiği doktrinde ifade edilmektedir.⁶¹⁷ Bir taşıma esnasında aynı veya ayrı türden zararların birbirinden bağımsız olarak meydana gelmesi halinde taşıyıcının sorumluluğu bakımından öngörülen üst sınırın her bir zarar için ayrı ayrı ele alınması gerektiği ifade edilmektedir.⁶¹⁸

Bu noktada değinilmesi gereken bir diğer husus, zarar görenin müterafik kusurunun bulunması halinde, tazminat miktarında yapılacak indirimin gerçek zarar üzerinden mi yoksa taşıyıcının sorumlu olduğu üst sınırı üzerinden mi yapılacağına ilişkindir. Bu hususun gerçek zararın sorumluluk sınırını aştığı haller bakımından önemli olduğu açıktır. Bu noktada gerçek zarar dikkate alınarak, müterafik kusurun bulunduğu oranda gerçek zarar üzerinden indirim yapılmalıdır. İndirim yapıldıktan sonra hesaplanan miktarın ilgili konvansiyonlarda belirtilen sınırları aşp aşmadığına bakılmalıdır.⁶¹⁹

Varşova/Lahey sistemi uyarınca mahkeme masrafları ve diğer yargılama giderleri, kural olarak taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin miktar sınırlamalarına dahil değildir. Davaya bakan mahkeme kendi hukukuna göre, mahkeme masraflarının ve diğer yargılama giderlerinin bir kısmının veya tamamının davacıya ayrıca ödenmesine karar verebilir. Bununla birlikte taşıyıcı, kazanın veya zarara sebep olan olayın meydana geldiği tarihten itibaren en geç altı ay içinde veya bu süre geçmiş olsa dahi dava açılmasından önce karşı tarafa bir sulh teklifinde bulunmuş ve taşıyıcının ödemeyi taahhüt ettiği miktar, mahkeme masrafları ile diğer yargılama giderleri dışında hükmedilen tazminatın üzerinde ise mahkeme masrafları ve diğer yargılama giderleri taşıyıcıya yüklenmez (VK md.22/4). 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda bu hüküm, hükümde belirtilen kalemlere ayrıca faiz de eklenerek aynen muhafaza edilmiştir (md. 22/6).

Kimi zaman yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyıcı, kendi ulusal hukuku uyarınca tazminat talep etme hakkına sahip gerçek kişi ya da kişilere, onların acil ekonomik gereksinimlerini karşılamak amacıyla herhangi bir gecikme olmaksızın ön ödeme yapmak zorunda kalmaktadır. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının ön ödeme

⁶¹⁷ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 193.

⁶¹⁸ **Kırman**, s. 132–133.

⁶¹⁹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.193; **Kırman**, s.140.

yapmasının, sorumluluğunu kabul ettiği anlamına gelmediği hükme bağlanmıştır. Taşıyıcının yapmış olduğu bu ön ödeme daha sonra tazminat olarak ödenecek miktardan mahsup edilebilecektir (md.28).

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca tazminatın ne şekilde ödeneceği hususunun tespiti, davaya bakan mahkemenin hukukuna bırakılmıştır (VK md.22/4; MonK md.22/6). Buna göre Türkiye’de açılan bir davada mahkeme, BK’nın 43.maddesi (TBK md.51) uyarınca tazminatın tek bir defada ödenmesine karar verebileceği gibi, irat şeklinde ödeme yapılmasına da karar verebilir. İrat şeklinde yapılan ödemeler bakımından ilgili konvansiyon hükümlerinde belirtilen miktar sınırlamalarının aşılması mümkün değildir.⁶²⁰

6.3.2.3. Miktar Sınırlarında Esas Alınan Değerler

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’nda sorumluluk sınırları, binde dokuz yüz saflık ayarında 65½ miligram altını içeren bir para birimi olan Poincaré Frankı (Fransız Altın Frankı) üzerinden belirlenmiştir. 1970’li yılların başına kadar altının temel ölçü değerlerinden biri olması dolayısıyla altın klozu, 1955 tarihli Lahey Protokolü ve 1971 tarihli Guatemala City Protokolü’nde de muhafaza edilmiş ve altın para üzerinden ifade edilen değer hüküm tarihindeki milli para karşılığının esas alınacağı hükme bağlanmıştır. Ancak 1970li yılların başında dolar arzının artması, buna karşılık altın rezervlerinin yetersiz kalması nedeniyle altın dolar paritesinde önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Bir ons altının fiyatı 35\$’dan 42,2\$’a kadar yükselmiştir. Yaşanan bu dalgalanma, altından başka bir alternatif ölçü değerinin bulunması gerektiği düşüncesini ortaya çıkarmıştır.⁶²¹ Bunun üzerine Uluslararası Para Fonu (IMF-International Money Fund) tarafından Özel Çekme Hakları (Special Drawing Rights-ÖÇH) olarak ifade edilen sanal bir para birimi icat edilmiştir.⁶²² Yaşanan bu ekonomik gelişmelerin Varşova/Lahey Konvansiyonu’na yansıtılması için ICAO Hukuk Komitesi tarafından çalışmalara başlanmış ve bu çalışmalar sonucunda hazırlanan tasarı 03-25 Eylül

⁶²⁰ **Tandoğan**, Mesuliyet, s.305-307.

⁶²¹ **Dempsey/Milde**, s.27; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.9-Introduction/Commentary, parag. 11.

⁶²² SDR’nin değeri, başlıca uluslararası para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmektedir. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.27. SDR’ye ilişkin detaylı bilgi için bkz. <<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt.pdf>> (Son erişim tarihi: 07 Haziran 2010). Günlük SDR değerlerine IMF’nin internet sitesinden erişilebilir. <http://www.imf.org/external/np/fm/data/rms_sdrv.aspx> (Son erişim tarihi: 07 Haziran 2010).

1975 tarihinde Montreal’de toplanan Hava Hususi Hukuku Konferansı’nda sunulmuştur.⁶²³ Hazırlanan tasarının temel amacı, sorumluluk sınırlarının gözden geçirilmesinden ziyade, ÖÇH’nin altın klozu ile yer değiştirmesini sağlamaktır.⁶²⁴ Toplanan bu konferansın sonunda 25 Eylül 1975 tarihinde imzalanan Montreal Protokolleriyle taşıyıcının sorumlu olduğu miktarlar bakımından ÖÇH esası getirilmiştir.⁶²⁵ Bununla birlikte Uluslararası Para Fonu’na üye olmayan veya ulusal hukuku ÖÇH kullanılmasına izin vermeyen devletler bakımından taşıyıcının sorumlu olduğu meblağların Poincaré Frankı’na göre belirlenmesi imkânı muhafaza edilmiştir.⁶²⁶

1999 Montreal Konvansiyonu’nda konsolidasyon çalışmalarının bir gereği olarak taşıyıcının sorumlu olduğu miktarlar bakımından ÖÇH esası benimsenmiştir.

Türkiye, 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü’ne ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu’na taraf olduğu için, Türkiye ile bu protokole ve bu konvansiyona taraf olan diğer devlet ülkeleri arasında yapılan taşımalarda taşıyıcının sorumlu olduğu miktar ÖÇH esasına göre hesaplanacaktır. Öte yandan Türkiye ile bu protokolü onaylamamış ancak 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’na veya 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu’na taraf olan devlet ülkeleri arasında yapılan taşımalarda taşıyıcının sorumlu olduğu miktar Poincaré Frankı’na göre belirlenecektir.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’nda Poincaré Frankının milli para karşılığının hesaplanmasında hangi tarihin esas alınması gerektiğine ilişkin herhangi bir hüküm

⁶²³ **Kırman**, s.16; **Dempsey/Milde**, s.27; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.14, dn.19; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.152; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.9-Introduction/Commentary, parag. 11; **Mankiewicz**, s.11; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.379.

⁶²⁴ **Dempsey/Milde**, s.27.

⁶²⁵ Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu tarafından altın ve konvertible dövizlere ilaveten 1968 yılında oluşturulmuş likidite çeşididir. Özel Çekme Hakkı, 1968–1972 yılları arasında dünya ihracatındaki payları %1 veya daha yüksek olan fon üyesi 16 gelişmiş ülkenin paralarının değerlerine karşı olan değer oranları dikkate alınarak belirlenmiştir. Bu sistemde herhangi bir milli paranın belli tarihte Özel Çekme Hakkı olarak değerini belirlemek için, 16 gelişmiş ülke parasının aynı tarihte söz konusu milli paraya nazaran kambiyo rayiçlerinin belirlenmesi sonucunda ortaya çıkan rakamının dikkate alınması suretiyle belirlenecek bu tutar, milli paranın Özel Çekme Hakkı üzerinden karşılığını oluşturmaktadır. Bkz. **Kırman**, s.131, dn.10. Ancak daha sonra bu hesaplama usulü değiştirilmiştir. 1 Ocak 1981’den itibaren bir ÖÇH, her beş yılda bir IMF üyesi devletler arasından, dünya ticaretinde ihracat hacmi bakımından ilk beş sırayı alan devletlerin milli paralarının belli bir yüzde ağırlığı alınarak hesaplanmaya başlanmıştır. Uluslararası Para Fonu, her iş günü kendi kuralları çerçevesinde Özel Çekme Hakkı’nın milli paralarla gösterilen değerlerini hesap ve ilan eder. Bkz. **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.223-224.

⁶²⁶ **Kırman**, s.16; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.14, dn.19; **Sözer**, Varşova-La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.153; **Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott**, s.10-Introduction/Commentary, parag. 12; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar, s.380.

bulunmamaktaydı. 1955 tarihli Lahey Protokolü'nde altın para üzerinden ifade edilen değer in hüküm tarihindeki milli para karşılığının esas alınacağı hükme bağlanmıştır.⁶²⁷

6.3.3. Miktar ile Sınırlı Sorumluluk İlkesinin Uygulanmadığı Haller

6.3.3.1. Genel Olarak

Taşıyıcının sorumluluğu kural olarak miktarla sınırlı sorumluluktur. Ancak ilgili konvansiyon hükümleri uyarınca bazı hallerde taşıyıcının öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanması mümkün değildir. Bu halleri *taşıyıcının veya adamlarının belirli nitelikteki davranışları ve taşıma belgelerinin düzenlenmemesi veya gerekli kayıtları içermemesi* olarak gruplandırmak mümkündür. Ancak belirtilen bu hallere ilişkin olarak uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlerde zaman içerisinde önemli değişiklikler meydana geldiği için, bu hükümleri her bir grup bakımından ayrı ayrı ele almakta yarar vardır.

6.3.3.2. Taşıyıcının veya Adamlarının Belirli Nitelikteki Davranışları

6.3.3.2.1. Varşova/Lahey Konvansiyonu'na Göre

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu uyarınca, zarar taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışından veya davanın görüldüğü mahkemenin hukukuna göre kasıtlı davranışa eş değer sayılan bir kusurdan doğmuşsa, taşıyıcı ve adamları sorumluluklarını ortadan kaldıran veya miktar ile sınırlandıran konvansiyon hükümlerinden yararlanamazlar (md.25).

Konvansiyonun Fransızca metninde kasıt ifadesinin karşılığı olarak *dol* kelimesi tercih edilmiştir. İngilizce metninde ise *wilful misconduct* ifadesi kullanılmıştır. Fransızca metinde geçen *dol* ifadesinin ağır ihmali de kapsayıp kapsamadığı hususu tartışmalıdır.⁶²⁸ İngilizce metinde yer alan *wilful misconduct* ifadesinin ise ağır ihmali de kapsadığı ileri

⁶²⁷ Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki 1955 tarihli Lahey Protokolü'nün Türkçe çevirisi hatalıdır. Protokolün İngilizce metninde "...at the date of judgement." denmesine rağmen Türkçe çevirisinde "...hasar tarihinde bu paraların taşıdığı altın değerine göre..." denmektedir. Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.198, dn.95; **Kırman**, s.136, dn.21.

⁶²⁸ Bu ifadenin ağır ihmali kapsamadığı yönünde mahkeme kararları mevcuttur. Bkz. Hennessy v. Air France, Court of Appeals Paris, 25.02.1954 (**Mankiewicz**, s.124). Öte yandan ağırlıklı görüş ise bu kavramın ağır ihmali de kapsadığı yönündedir. Bkz. **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.795 vd; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.203; **Çağa**, Mesuliyet, s.21.

sürülmektedir.⁶²⁹ Bununla birlikte kasta eş değer kabul edilen kusur ifadesinden ne anlaşılması gerektiği noktasında bir görüş birliği yoktur. İngiltere, Belçika gibi taraf devletlerden bazıları kendi hukukları bakımından böyle bir kavramın söz konusu olmadığını ileri sürerken Almanya, Avusturya, Fransa ve İsviçre mahkemeleri ağır ihmali, kasta eş değer kusur olarak değerlendirmişlerdir.⁶³⁰ Bu noktada ancak zararın taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışlarından meydana gelmesi halinde taşıyıcı ve adamları sorumluluklarını ortadan kaldıran veya miktarla sınırlandıran konvansiyon hükümlerinden yararlanamayacağı sonucuna kesin olarak ulaşılabilir. Öte yandan ağır ihmal halinde ise sonucun ne olduğu belli değildir.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 25.maddesi, Fransızca metninde kullanılan *dol* ve İngilizce metninde kullanılan *wilful misconduct* ifadelerinin tartışmalara neden olması ve kasta eş değer kusurun belirlenmesini davaya bakan mahkemenin hukukuna bırakarak konvansiyonun taşıdığı yeknesaklaştırma amacına ters düşmesi nedeniyle eleştirilmiş ve davaya bakan mahkemenin hukukuna yapılan atfın kaldırılarak kıta Avrupası ve *Common Law* sistemi arasındaki farklılığın giderilerek uygulama birliğinin sağlanması yönünde bir talep oluşmuştur.⁶³¹

Yukarıda ifade edilen duruma bağlı olarak 1955 tarihli Lahey Protokolü'nün XIII. maddesiyle 1929 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 25.maddesi değiştirilmiştir. Buna göre zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kasdıyla veya zararın meydana gelmesi ihtimalini bilerek pervasızca yaptıkları davranışlarından ileri gelmesi halinde, konvansiyonun 22.maddesinde öngörülen miktar sınırlamaları uygulanmaz.

Bu hükümde iki unsura yer verildiği görülmektedir. Bunlar, taşıyıcının ve adamlarının *zarar vermek kasdıyla yaptıkları davranışlar* ve *zarar verme kasdı olmamasına rağmen bir zararın meydana gelmesi ihtimalini bilerek pervasızca yaptıkları davranışlardır*. Birinci unsur bakımından herhangi bir tartışma olamamakla beraber ikinci unsur, yoruma ve tartışmaya açıktır.⁶³² Bu noktada *ihmal* kavramının tartışılması gerekir. Hükümün lafzından basit ve sıradan bir ihmalden bahsedilmediği açıktır. Taşıyıcının ve adamlarının zararın meydana gelmesi ihtimalini bilerek pervasızca hareket ettikleri düşünüldüğünde, hükümün *ağır ihmale*

⁶²⁹ **Kırman**, s.151–152.

⁶³⁰ **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.236.

⁶³¹ **Mankiewicz**, s.122–123; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.795; **Kırman**, s.152–153.

⁶³² **Sözer**, Yük Taşıma Sözleşmesi, s.235.

işaret ettiği anlaşılmaktadır. Buna göre Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 25.maddesi uyarınca zarar taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışları veya ağır ihmalleri sonucunda meydana gelmişse taşıyıcı ve adamları, konvansiyonun 22.maddesinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanamazlar.

6.3.3.2.2. 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'ne Göre

1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolüyle Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 25. maddesi ve 25A maddesi yeniden düzenlenmiştir. Buna göre yalnızca yolcu ve bagaj taşımaları bakımından zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kasdıyla veya zararın meydana gelmesi ihtimalini bilerek pervasızca yaptıkları davranışlardan ileri gelmesi halinde, taşıyıcı veya adamları, konvansiyonun 22.maddesinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanamazlar.

1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolüyle öngörülen değişiklikler sonucunda taşıyıcının yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğu, her durumda miktarla sınırlı sorumluluk olarak belirlenmiştir. Yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde zarar, taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışları dolayısıyla meydana gelse dahi, bu durum artık taşıyıcının konvansiyon hükümlerinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanmasına engel değildir.

6.3.3.2.3. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na Göre

1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolüyle yapılan ve yukarıda belirtilen değişiklikler, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na aynen alınmıştır (md.22/5). Buna göre 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca, yalnızca yolcu ve bagaj taşımaları bakımından zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kasdıyla veya zararın doğması ihtimalini bilerek pervasızca yaptıkları davranışlardan ileri gelmesi halinde, taşıyıcı veya adamları, konvansiyon hükümlerinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanamazlar. Daha önce de ifade edildiği üzere 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğu bakımından, miktarla sınırlı sorumluluk ilkesi terk edilmiştir (md.21). Bu noktada 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun uygulandığı hallerde yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğu bakımından herhangi bir miktar sınırlamasının söz konusu olmadığı unutulmamalıdır.

Bununla birlikte yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde zarar, taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışları dolayısıyla meydana gelse dahi, bu durum artık taşıyıcının konvansiyon hükümlerinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanmasına engel değildir. Yük taşımaları bakımından miktarla sınırlı sorumluluk ilkesinin istisnasız olarak uygulanması, adalet duygusunu zedelediği gerekçesiyle eleştirilmektedir.⁶³³

6.3.3.3. Taşıma Belgelerinin Düzenlenmemesi veya Gerekli Kayıtları İçermemesi

6.3.3.3.1. Varşova/Lahey Konvansiyonu'na Göre

Yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından düzenlenmesi gereken belgeler yolcu bileti ve bagaj kuponudur. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na göre taşıyıcı, her bir yolcu için yolcu bileti düzenleyerek bu belgeyi yolcuya teslim etmek zorundadır (md.3/1). Yolcu biletinde bulunması gereken kayıtlar şunlardır: biletin düzenlendiği yer ve tarih, hareket yeri ve varış yeri, kararlaştırılan duraklama yerleri -taşıyıcı, gerektiğinde duraklama yerlerini değiştirmek hakkını saklı tutabilir ancak bu hakkını kullanması halinde duraklama yerlerinin değişmesi, taşımanın uluslararası niteliğini ortadan kaldırmaz (md.3/1-c)- , taşıyıcı veya taşıyıcıların isim ve adresleri, taşıyıcının sorumluluğunun bu konvansiyonda öngörülen hükümlere tabi olduğuna ilişkin bir bildirim.

Yolcu biletinin hiç düzenlenmemiş olması veya bu belgenin gerekli kayıtları içermemesi, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Bununla birlikte yolcu biletinin hiç düzenlenmemiş olması veya bu belgenin gerekli kayıtları içermemesi halinde taşıyıcı, sorumluluğunu ortadan kaldıran veya miktarla sınırlandıran hükümlerden yararlanamaz (md.3/2).

1955 tarihli Lahey Protokolü'nün III. maddesiyle 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 3.maddesi değiştirilerek yolcu biletinde bulunması gereken kayıtlar büyük ölçüde sadeleştirilmiştir. Buna göre yolcu biletinde hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi; başka bir devlet ülkesinde bulunmak kaydıyla bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yerinin bulunması halinde, hareket ve varış yeri tek bir taraf devlet ülkesinde ise, duraklama yerlerinden en az birini gösteren bilgi; taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri, taşımanın

⁶³³

Bkz. Yetiş Şamlı, s.95-96.

başladığı devlet ülkesinden başka bir devlet ülkesinde olması halinde Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulabileceğinin ve yolcunun ölümü veya yaralanması, bagajın ziyayı veya hasara uğraması bakımından Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin miktar sınırlamalarının öngörüldüğünü belirten bir bildirim bulunmak zorundadır.

Yolcu bileti düzenlenmeden yolcunun taşıyıcının rızasıyla hava aracına alınması veya yolcu biletinde *taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri, taşımanın başladığı devlet ülkesinden başka bir devlet ülkesinde olması halinde Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulabileceğinin ve yolcunun ölümü veya yaralanması, bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğu bakımından miktar sınırlamalarının öngörüldüğünü belirten bir bildirim (md.3/1-c)* yer almaması durumunda, taşıyıcı -Varşova/Lahey Sistemi bakımından sorumluluğunu kaldıran veya miktarla sınırlandıran bütün hükümlerden değil- yalnızca Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 22.maddesinin 2.fikrasında öngörülen miktar sınırlamasından yararlanamaz (VK md.3/2).

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu uyarınca taşıyıcı, yolcunun yanında bulundurduğu el eşyası dışında beraberinde getirdiği bagaj için yolcuya bir bagaj kuponu vermek zorundadır (md.4/1). Bagaj kuponu iki nüsha olarak düzenlenir. Bu nüshalardan biri yolcuda, diğeri ise taşıyıcıda kalır (md.4/2). Bagaj kuponunda yer alması gereken kayıtlar şunlardır: bagaj kuponunun düzenlendiği yer ve tarih, hareket yeri ve varış yeri, taşıyıcı veya taşıyıcıların isim ve adresleri, yolcu biletinin numarası, bagajın bagaj kuponunu elinde bulunduran kişiye teslim edileceğine ilişkin bildirim, bagajların adedi ve ağırlıkları, konvansiyonun 22.maddesinin 2. fıkrası uyarınca bildirilmiş olan değer ve taşıyıcının sorumluluğunun bu konvansiyonda öngörülen hükümlere tabi olduğuna ilişkin bir bildirim (md.4/3).

Bagaj kuponunun hiç düzenlenmemiş olması veya bu belgede gerekli kayıtların yer almaması, taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez. Ancak taşıyıcı, bagaj kuponu verilmemiş bir bagajı kabul etmesi veya bagaj kuponunda bulunması gereken kayıtlardan *yolcu biletinin numarası, bagajların adedi ve ağırlıkları ve taşıyıcının sorumluluğunun bu konvansiyonda öngörülen hükümlere tabi olduğuna ilişkin bir bildirim (md.4/3-d,f,h)* yer almaması halinde taşıyıcı, sorumluluğunu ortadan kaldıran veya miktarla sınırlandıran hükümlerden yararlanamaz (md.4/4).

1955 tarihli Lahey Protokolü'nün IV. maddesiyle 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 4.maddesi değiştirilerek, bagaj kuponunda bulunması gereken kayıtlar büyük ölçüde sadeleştirilmiştir. Buna göre yolcu bileti bakımından öngörülen değişikliğe paralel olarak bagaj kuponunda da hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi; başka bir devlet ülkesinde bulunmak kaydıyla bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yerinin bulunması halinde, hareket ve varış yeri tek bir taraf devlet ülkesinde ise, duraklama yerlerinden en az birini gösteren bilgi; taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri, taşımanın başladığı devlet ülkesinden başka bir devlet ülkesinde olması halinde Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulabileceğinin ve bagajın ziyayı veya hasara uğraması bakımından Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin miktar sınırlamalarının öngörüldüğünü belirten bir bildirim bulunmak zorundadır.

Bagaj kuponu düzenlenmeden bagajın taşıyıcının rızasıyla hava aracına alınması veya bagaj kuponunda *taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri, taşımanın başladığı devlet ülkesinden başka bir devlet ülkesinde olması halinde Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulabileceğinin ve bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğu bakımından miktar sınırlamalarının öngörüldüğünü belirten bir bildirim (md.4/1-c)* yer almaması durumunda, taşıyıcı - Varşova/Lahey Sistemi bakımından sorumluluğunu kaldıran veya miktarla sınırlandıran bütün hükümlerden değil- yalnızca Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 22.maddesinin 2.fıkrasında öngörülen miktar sınırlamasından yararlanamaz (VK md.4).

Yük taşıma sözleşmeleri bakımından ise düzenlenmesi gereken belge, hava yük senedidir. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na göre taşıyıcı, gönderenden hava yük senedini düzenleyerek kendisine vermesini; gönderen ise taşıyıcıdan bu belgeyi kabul etmesini istemek hakkına sahiptir (md.5/1). Hava Yük Senedi gönderen tarafından üç nüsha olarak düzenlenir ve yükle birlikte taşıyıcıya teslim edilir (md.6/1). Düzenlenen hava yük senetlerinden birincisinin üzerine *taşıyıcı için* yazılır ve gönderen tarafından imzalanır. İkincisi üzerine ise *alıcı için* yazılır; gönderen ile taşıyıcı tarafından imzalanır ve yükle birlikte gider. Düzenlenen hava yük senetlerinden üçüncüsü taşıyıcı tarafından imzalanır ve yükün kabulünden sonra gönderene verilir (md.6/2). Gönderenin isteği üzerine hava yük senedi, taşıyıcı tarafından düzenlenmişse aksi ispat edilene kadar taşıyıcının bunu gönderen adına yapmış olduğu kabul edilir (md.6/5).

Konvansiyonunun 8.maddesinde hava yük senedinde bulunması gereken kayıtlar bentler halinde belirtilmiştir. Buna göre hava yük senedinde bulunması gereken hususlar şunlardır: Hava yük senedinin düzenlendiği yer ve tarih, hareket yeri ve varış yeri, kararlaştırılan duraklama yerleri,⁶³⁴ gönderenin isim ve adresi, ilk taşıyıcının isim ve adresi, gerekli olması halinde alıcının isim ve adresi, yükün cinsi, paketlerin adedi, ambalaj şekli, üzerindeki özel işaretleri veya numaraları, yükün ağırlığı, miktarı, hacmi, boyutları, yükün ve ambalajın görünüşteki durumu, kararlaştırılmış ise taşıma ücreti, ödeme yeri ile tarihi ve kim tarafından ödeneceği, eğer yük teslim alındığında ödenmek üzere gönderiliyorsa yükün fiyatı, durum gerektiriyorsa yapılan masraflar, konvansiyonun 22.maddesinin 2. fıkrası uyarınca bildirilmiş olan değer, hava yük senedinin kaç nüsha düzenlendiği, hava yük senedine ekli olarak taşıyıcıya verilen belgeler, eğer kararlaştırılmış ise, taşıma için tespit edilen süre ve takip edilecek yol hakkında kısa bilgi ve taşıyıcının sorumluluğunun bu konvansiyonda öngörülen hükümlere tabi olduğuna ilişkin bir bildirim.

Hava yük senedinin yokluğu yani hiç düzenlenmemiş olması veya bu belgenin gerekli kayıtları içermemesi, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez (md.5/2).

Taşıyıcının hava yük senedi düzenlenmemiş bir yükü kabul etmesi veya hava yük senedinde konvansiyonun 8.maddesi uyarınca bulunması gereken kayıtlardan *hava yük senedinin düzenlendiği yer ve tarih, hareket yeri ve varış yeri, duraklama yerleri, gönderenin isim ve adresi, ilk taşıyıcının isim ve adresi, gerekli olması halinde alıcının isim ve adresi, yükün cinsi, paketlerin adedi, ambalaj şekli, üzerindeki özel işaretleri veya numaraları, yükün ağırlığı, miktarı, hacmi ve boyutlarına ilişkin kayıtların (md.8/a-i) ve taşıyıcının sorumluluğunun bu konvansiyonda öngörülen hükümlere tabi olduğuna ilişkin bir bildirim (md.8/r)* yer almaması halinde taşıyıcı, sorumluluğunu ortadan kaldıran veya miktarla sınırlandıran hükümlerden yararlanamaz (md.9).

1955 tarihli Lahey Protokolü'nün VI. maddesiyle 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 8.maddesi değiştirilerek hava yük senedinde bulunması gereken kayıtlar büyük ölçüde azaltılmıştır. Buna göre hava yük senedinde hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi; başka bir devlet ülkesinde bulunmak kaydıyla bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yerinin bulunması halinde, hareket ve varış yeri tek bir taraf devlet ülkesinde ise, duraklama

⁶³⁴ Taşıyıcı, gerektiğinde duraklama yerlerini değiştirmek hakkını saklı tutabilir ancak bu hakkını kullanması halinde duraklama yerlerinin değişmesi, taşımanın uluslararası niteliğini ortadan kaldırmaz (VK md.8/c).

yerlerinden en az birini gösteren bilgi; taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri, taşımanın başladığı devlet ülkesinden başka bir devlet ülkesinde olması halinde Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulabileceğinin ve yükün ziyayı ve hasara uğraması halinde Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğu bakımından miktar sınırlamalarının öngörüldüğünü belirten bir not bulunmak zorundadır.⁶³⁵

Hava yük senedi düzenlenmeden yükün taşıyıcının rızasıyla hava aracına alınması veya hava yük senedinde *taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri, taşımanın başladığı devlet ülkesinden başka bir devlet ülkesinde olması halinde Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulabileceğinin ve yükün ziyayı ve hasara uğraması halinde Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğu bakımından miktar sınırlamalarının öngörüldüğünü belirten bir not (md.8/c)* bulunmaması hâlinde, taşıyıcı -Varşova/Lahey Sistemi bakımından sorumluluğunu kaldıran veya miktarla sınırlandıran bütün hükümlerden değil- yalnızca Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 22.maddesinin 2.fikrasında öngörülen miktar sınırlamasından yararlanamaz (VK md.9).⁶³⁶

6.3.3.3.2. 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'ne Göre

1975 tarihli 4 numaralı Montreal Protokolü ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun yolcu biletine ve bagaj kuponuna ilişkin düzenlemelerinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Bu protokolle Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun hava yük senedine ilişkin maddeleri yeniden düzenlenmiştir. Buna göre hava yük senedinde bulunması gereken kayıtlar şunlardır: hareket yeri ve varış yeri, başka bir devlet ülkesinde bulunmak kaydıyla bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yerinin bulunması halinde, hareket ve varış yeri tek bir taraf devlet ülkesinde ise, duraklama yerlerinden en az biri ve yükün ağırlığı.

1975 tarihli 4 numaralı Montreal Protokolüyle Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda meydana gelen en önemli değişiklik, hava yük senedinin düzenlenmemesi ve gerekli kayıtları içermemesi halinde dahi taşıyıcının konvansiyonda öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanmaya devam edeceğidir (VK/Lahey/MP4 md.9). Başka bir deyişle hava yük senedi

⁶³⁵ Bu değişiklikte birlikte, hava yük senedinde yük ile ilgili herhangi bir kaydın bulunması artık aranmamaktadır. Bu nedenle, varlığı zorunlu olanların dışında kayıt içermeyen bir hava yük senedi, yüke ilişkin ispat fonksiyonunu da yerine getiremeyecektir. Bkz. **Kırca**, Hava Yük Senedi/Hukuki Niteliği, İspat Fonksiyonu, s. 100.

⁶³⁶ **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.250.

düzenlenmemiş bir yükün kabul edilmesi veya hava yük senedinde yukarıda belirtilen kayıtların bulunmaması, artık taşıyıcının konvansiyon hükümlerinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanmasına engel değildir.

6.3.3.3.3. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na Göre

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca yolcu biletinde bulunması gereken kayıtlar şunlardır: hareket yeri ve varış yeri, başka bir devlet ülkesinde bulunmak kaydıyla bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yerinin bulunması halinde, hareket ve varış yeri tek bir taraf devlet ülkesinde ise, duraklama yerlerinden en az biri (md.3/1) ve yolcunun ölümü veya yaralanması, bagajın ziyayı veya hasara uğraması ve taşımadaki gecikmeler bakımından, uygulanma şartlarının bulunması halinde 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun uygulanacağına ve bu konvansiyonun taşıyıcının sorumluluğunu belirli miktarlarla sınırlandırdığına ilişkin bildirim (md.3/4).

Yukarıda belirtilen bu kayıtları içeren farklı herhangi bir yöntem de yolcu biletinin teslimi yerine geçebilir (md.3/2). Bununla birlikte taşıyıcı, kayıtlı her parça bagaj için yolcuya bir bagaj kuponu verir (md.3/3).

Yolcu biletinin veya bagaj kuponunun hiç düzenlenmemesi veya gerekli kayıtları içermemesi, taşıyıcının konvansiyon hükümlerinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanmasına engel değildir (md.3/5).

1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolüyle değiştirilen hava yük senedinin düzenlenmesine ilişkin hükümler, konsolidasyon çalışmalarının bir gereği olarak 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na da aynen alınmıştır. Buna göre hava yük senedinde bulunması gereken kayıtlar 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nde olduğu gibi şunlardır: hareket yeri ve varış yeri, başka bir devlet ülkesinde bulunmak kaydıyla bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yerinin bulunması halinde, hareket ve varış yeri tek bir taraf devlet ülkesinde ise, duraklama yerlerinden en az biri ve yükün ağırlığı.

1975 tarihli 4 numaralı Montreal Protokolü'nde de belirtildiği gibi, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından hava yük senedi düzenlenmemiş bir yükün kabul edilmesi veya hava yük senedinde gerekli kayıtların bulunmaması, taşıyıcının konvansiyon hükümlerinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanmasına engel değildir (md.9).

6.4. Dava Açma Süresi

Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda, hava aracının varma yerine ulaşmasından veya ulaşması gereken tarihten veya taşımanın durdurulduğu tarihten itibaren iki yıl içerisinde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin davaların açılması gerektiği, bu sürenin geçirilmesi halinde tazminat talep hakkının düşeceği belirtilmektedir (VK md.29/1; MonK md.35/1).⁶³⁷ Bununla birlikte hem Varşova/Lahey Sistemi hem de Montreal Konvansiyonu bakımından sözleşme hükümlerinin taşıyıcı aleyhine değiştirilmesine imkân tanındığı için, iki yıllık bu süre taraflarca uzatılabilir (VK md.23; MonK md.25). Ancak bu sürenin kısaltılması mümkün değildir.⁶³⁸

İlgili konvansiyon hükümlerinde öngörülen bu sürenin, zamanaşımı süresi mi yoksa hak düşürücü süre mi olduğu hususu tartışmalıdır. Doktrinde benimsenen hakim görüş uyarınca bu süre, hak düşürücü süre niteliğindedir.⁶³⁹ Kaldı ki, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun orijinal Fransızca metninde de hak düşürücü süre anlamına gelen, "délai de déchéance" ifadesi kullanılmıştır.⁶⁴⁰ Buna göre bu süre kesilmeyen, durmayan ve mutlak nitelikte bir süredir.⁶⁴¹ Bununla birlikte doktrinde bu sürenin zamanaşımı süresi niteliğinde olduğu da ileri sürülmüştür.⁶⁴² Az da olsa bu yönde verilmiş bazı mahkeme kararları bulunmaktadır.⁶⁴³

İlgili konvansiyon hükümleri kapsamında açılan bütün davalar bakımından, bu iki yıllık süre uygulanır. Başka bir deyişle bu iki yıllık süre, ilgili konvansiyon hükümleri kapsamında

⁶³⁷ "The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped."

⁶³⁸ BGH 22.04.1982, NJW 1983.516; OLG Frankfurt 15.09.1999 TranspR 2000.183 (**Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.271, dn.267).

⁶³⁹ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.228; **Kaner**, Hava Hukuku, s.89; ; **Kırman**, s.173-174; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.272.

⁶⁴⁰ "The authentic French text of the Warsaw Convention uses the expression 'délai de déchéance' which is more far-reaching than 'prescription'-it means a complete and irrevocable extinction of the claim."
Dempsey/Milde, s.224.

⁶⁴¹ Instanz Genf. ZLR 1959, S.382; Obergericht, Zürich, ZLR 1956, s.55 (**Özdemir, Atalay**, s.139, dn.8); BGH 17.04.1958, s.401; OLG Köln, 23.11.1980, ZLW 1982, s.167 (**Özdemir, Atalay**, s.139, dn.10).

⁶⁴² **Sözer**, maddede öngörülen sürenin zamanaşımı süresi olarak kabul edilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Yazara göre sözleşmeden kaynaklanan hukuki ilişkilerde açıklık olmaması halinde hak düşürücü süre yerine zamanaşımı süresinin tercih edilmesi gerekir. Yazar, bu yaklaşımın sözleşme hukukuna egemen olan prensiplere daha uygun düştüğünü ifade etmektedir. Yazara göre hak düşürücü süreler, açık kanun hükmü ile belirlenir; asıl olan ise zamanaşımıdır (Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.67-68; Yük Taşıma Sözleşmesi, s.263).

⁶⁴³ Spiers v. Air France, 4 November 1968; Lorans v. Air France, 14 January 1977 (**Mankiewicz**, s.138).

kalmak şartıyla, taşıyıcının sorumluluğunun miktarla sınırlandırıldığı veya sınırlandırılmadığı davalar bakımından geçerli olur.⁶⁴⁴

Öngörülen bu iki yıllık sürenin başlangıcı somut olayın taşıdığı özelliklere göre belirlenir. İlgili konvansiyon hükümlerinde bu sürenin başlangıcı olarak, hava aracının varma yerine ulaşma tarihi veya ulaşması gereken tarih veya taşımanın durdurulduğu tarih olmak üzere üç ihtimalden bahsedilmektedir (VK md.29/1; MonK md.35/1). Taşıma esnasında bir kazanın veya zarara neden olan herhangi bir olayın meydana gelmesine rağmen taşımanın tamamlanması söz konusu ise, bu süre hava aracının varma yerine ulaşma tarihinden itibaren başlar. Hava aracının kaybolması veya benzer bir nedenden dolayı taşımanın tamamlandığı hallerde ise bu sürenin başlangıcı, hava aracının varma yerine ulaşması gereken tarihtir. Taşımanın durdurulduğu tarihle anlatılmak istenen, meydana gelen kazaya veya olaya bağlı olarak taşımanın devam ettirilmesi imkânı bulunmayan hallerde taşımanın sona erdiği tarihtir.⁶⁴⁵

Bu sürenin hesaplanması yöntemi, davaya bakan mahkemenin hukukuna göre belirlenecektir (VK md.29/2; MonK md.35/2). Yukarıda da belirtildiği üzere bu sürenin ne zaman başlayacağı bellidir. O halde hesaplanması gereken, bu sürenin ne zaman sona erdiği'dir. Bu noktada önemli olan ilk günün veya son günün hesaba katılıp katılmayacağıdır.⁶⁴⁶ Buna göre Türkiye'de açılan bir davada sürenin hesaplanmasına ilişkin olarak BK (TBK) hükümleri uygulanır. Başlangıcı, gün olarak belirlenen bu iki yıllık süre, iki yılın dolduğu aynı ayın, aynı günü sona erer (BK md.76; TBK md. 92). Sürenin son gününün tatile denk gelmesi halinde ise, bu iki yıllık süre tatili takip eden ilk iş gününün mesai saati bitiminde dolar (BK md.77; TBK md. 93).

⁶⁴⁴ Derma Export Import v. B.V. Imporays Inc and KLM, New York Supreme Court, New York County, 18 August 1977, 14 Avi 18101 (**Kırman**, s.175, dn.37).

⁶⁴⁵ Johnson v. Allied Eastern States Maintance Corp., 488A. 2d 1341, D.C. 1985 (**Kırman**, s.175, dn.35)

⁶⁴⁶ **Sözer**'e göre bu noktada *Lex Fori*'ye yapılan atıftan zımnen ve dolaylı bir şekilde de olsa, iki yıllık sürede bir takım kesilmelerin ve durmaların öngörülmüş olduğu sonucuna ulaşılmalıdır. Bu da ilgili hükümlerde zamanaşımı süresine işaret edildiğini gösterir. Çünkü bu iki yılın ne zaman başlayacağı zaten bellidir. Ne zaman biteceğinin hesabı da basit bir işlemle tespit edilebilir. **Sözer**'e göre sorunun sürenin hesaplanmasında birinci veya sonuncu günlerin hesaba katılıp katılmayacağı ise, bunun için *Lex Fori*'ye atıf yapmanın bir anlamı yoktur. Öte yandan zaten ilgili konvansiyonlarda usule ilişkin meselelerde *Lex Fori*'nin yetkili olduğu belirtilmiştir. Bu açıdan bakıldığında yapılan bu atıf yine anlamsız olacaktır. Buna göre ilgili konvansiyon hükümlerinde belirtilen bu iki yıllık sürenin zamanaşımı süresi olduğunun kabulü gerekir (Yük Taşıma Sözleşmesi, s.264). Karış görüş için bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.228.

6.5. Görevli Mahkeme

Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda bu konuda ayrıca bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak usul hukukuna ilişkin sorunların çözümlenmesinde davaya bakan mahkemenin hukukunun uygulanacağı öngörülmüştür (VK md.28/2; MonK md.33/4). Görevli mahkemenin tespiti de usule ilişkin bir sorun olduğu için, bu konuda *Lex Fori* göz önünde bulundurulmalıdır.

Türkiye'de açılan davalar bakımından görevli mahkeme, an itibariyle HUMK md.1 vd. hükümlerine göre belirlenir. Ancak bu noktada açılacak olan davaların mutlak ticari dava niteliğinde olduğu gözden kaçırılmamalıdır (TTK md.4/1, 5; YTTK md.4/a,e).

Bu noktada önemle belirtilmelidir ki yeni TTK'nin yürürlüğe girmesiyle dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın tüm ticari davalar bakımından görevli mahkeme, asliye ticaret mahkemesi olacaktır (YTTK md.5/1). Bu nedenle 1 Temmuz 2012 tarihinden itibaren Türkiye'de açılacak taşıyıcının sorumluluğundan doğan tazminat davaları bakımından tazminatın miktarına bakılmaksızın görevli mahkeme, asliye ticaret mahkemesi olacaktır.

6.6. Yetkili Mahkeme

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 28. maddesi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 33. maddesi, ilgili konvansiyonlar kapsamında açılacak olan sorumluluk davaları bakımından hangi mahkemelerin yetkili olduğuna ilişkindir. Bu konuyla ilgili açıklamalara geçmeden önce bazı noktalara değinmekte yarar görüyoruz.

Yetkili mahkemenin tespitine ilişkin yukarıda belirtilen konvansiyon hükümlerinin uygulanabilmesi için öncelikle Varşova/Lahey Sistemi veya 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu anlamında bir uluslararası taşımanın⁶⁴⁷ söz konusu olması gerekir.

Yukarıda belirtilen ve yetkili mahkemenin tespitine ilişkin konvansiyon hükümleri, yalnızca ilgili konvansiyonlar kapsamında açılacak olan tazminat davaları bakımından uygulanırken bunun dışında kalan hallerde ise, örneğin yolcunun hava aracına zarar vermesine bağlı olarak taşıyıcı tarafından yolcuya karşı açılan tazminat davalarında,

⁶⁴⁷

Bkz. Bölüm1.2.3.

uygulanmaz.⁶⁴⁸ Bu gibi hallerde yetkili mahkeme, milletler arası özel hukuk esaslarına göre belirlenir.

Değınilmesi gereken bir diğler husus ise yargı yetkisini düzenleyen bu maddelerin emredici nitelikte olduğudur. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki maddelerde işaret edilen mahkemelerin yetkileri, münhasır niteliktedir. Çünkü yetkili olmayan bir mahkemeyi yetkili kılmak veya yetkili bir mahkemenin yetkisini kaldırmak amacıyla, zararın meydana gelmesinden önce taraflarca yapılacak olan yetki sözleşmeleri veya taşıma sözleşmelerine konulacak yetki kayıtları geçersizdir (VK md.32; MonK md.49).⁶⁴⁹ Öte yandan yargı yetkisini düzenleyen bu maddelerde belirtilen mahkemeler dışında açılacak bir dava, yetkisiz mahkeme önünde açılmış sayılır.⁶⁵⁰

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 28. maddesi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 33. maddesi, uluslararası yargı yetkisine ilişkindir. Bu maddeler, ilgili konvansiyon kapsamında açılacak olan sorumluluk davalarının hangi taraf devletin mahkemesinde görüleceğini tespit etmeye yöneliktir. Buna karşılık, davanın açılması gereken münferit mahkeme ise ilgili konvansiyon hükümleri uyarınca uluslararası yargı yetkisine sahip olduğu tespit edilen taraf devletin ulusal usul hukukuna göre belirlenir.⁶⁵¹

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 28. maddesi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 33. maddesiyle davacıya bir seçim hakkı tanınmaktadır. Ancak davacı talebini birden fazla mahkeme önünde ileri süremez. Yetkili mahkemelerden birinde dava açılması, yetkisizlik kararı verilmesi dışında davacının seçim hakkını sona erdirir.⁶⁵² Öte yandan davacıya tanınan bu seçim hakkının kullanımı, pratik sonuçları bakımından son derece önemlidir.

Öncelikle davacı, yetkili mahkemelerden birini seçmekle, usul hukukuna ilişkin sorunların çözümlenmesinde uygulanacak olan hukuku da seçmiş olur. Çünkü usule ilişkin sorunlar,

⁶⁴⁸ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.804; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.220; **Kırman**, s.178.

⁶⁴⁹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.804; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.221; **Kırman**, s.177; **Şanlı**, s.9 vd; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.264.

⁶⁵⁰ **Mankiewicz**, s.136; **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.804, dn.3.

⁶⁵¹ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.804-805; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.221; **Kırman**, s.177.

⁶⁵² **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.223; **Şanlı**, s.9; **Kırman**, s.177; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.264.

davaya bakan mahkemenin hukukuna (*Lex Fori*) göre çözümlenir (VK md.28/2; MonK md.33/4).⁶⁵³

Öte yandan davacı, açmış olduğu dava neticesinde elde edeceği hükmün icra kabiliyeti bakımından da bir değerlendirme yaparak davayı hangi yetkili mahkemede açabileceğine karar verebilir. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki ne Varşova/Lahey Konvansiyonu ne de Montreal Konvansiyonu, davacıya ilamların tanınması veya tenfizi noktasında herhangi bir güvence tanımamaktadır.⁶⁵⁴ Bu nedenle davacı, açmış olduğu dava neticesinde elde edeceği hükmün icra kabiliyeti bakımından ikili anlaşmaları göz önünde bulundurarak seçim hakkını kullanabilir.⁶⁵⁵

Varşova/Lahey Konvansiyonu ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu tarafından yetkili kılınan mahkemelere gelince; bunlar taraf devletlerden birinin ülkesinde bulunmak şartıyla aşağıda belirtildiği gibidir. Bu şart, ilgili konvansiyonların uygulanmasını sağlamaya yöneliktir.⁶⁵⁶

Yetkili kılınan birinci mahkeme, taşıyıcının ikametgahının bulunduğu yer mahkemesidir (VK md.28/1; MonK md.33/1). Taşıyıcının ikametgahı ise *Lex Fori*'ye göre belirlenir.

Yetkili kılınan ikinci mahkeme ise, taşıyıcının esas faaliyet merkezinin bulunduğu yer mahkemesidir (VK md.28/1; MonK md.33/1). Burada ifade edilmek istenen, taşıyıcının en yüksek idare organının bulunduğu yer; başka bir ifadeyle yönetim merkezidir.⁶⁵⁷ Taşıyıcının tüzel kişi olması halinde genellikle ikametgahı ile esas faaliyet merkezi aynı yerdir. Bununla birlikte tüzel kişilerin ana sözleşmede belirtilen ikametgahları ile yönetim merkezleri birbirinden farklı olabilir. Bu düzenleme uyarınca işte bu gibi durumlarda taşıyıcının esas faaliyet merkezinin bulunduğu yer mahkemesinde de dava açılabilir.⁶⁵⁸

İlgili konvansiyonlar kapsamında açılacak olan davalara bakmaya yetkili kılınan üçüncü mahkeme, taşıyıcının taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesidir (VK md.28/1; MonK md.33/1). Maddede geçen işyeri ifadesinin taşıyıcının

⁶⁵³ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.227; **Şanlı**, s.16; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.264.

⁶⁵⁴ Davacının açmış olduğu dava neticesinde elde ettiği hükmün konvansiyona taraf her bir devlet ülkesinde icra edilebilir olması yönünde tartışmalar yapılmış ancak bu yönde bir düzenlemeye gidilmemiştir. Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.222, dn.140.

⁶⁵⁵ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.222.

⁶⁵⁶ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.226; **Kırman**, s.177-178.

⁶⁵⁷ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.224.

⁶⁵⁸ **Sözer**, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s.805; **Kırman**, s.178-179.

işletmesinden bağımsız olarak taşıma sözleşmesi yapan acenteleri kapsayıp kapsamadığı tartışma konusu olmuştur. Hükmün dar yorumlanması halinde taşıma sözleşmesini yapan işyerinin doğrudan taşıyıcının işletmesine dahil olması gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır. Öte yandan taşıma sözleşmesinin yapıldığı yerde yetkili bir mahkemenin bulunmasının zarar gören bakımından özel bir öneme sahip olduğu ve dar yorumun hükmün amacına aykırı düşeceği göz önünde bulundurularak, bağımsız acentaların yapmış olduğu taşıma sözleşmelerinde bunların bulunduğu yer mahkemelerinin de yetkili olduğu kabul edilmektedir. Mahkeme kararları da bu yönde ağırlık kazanmıştır. Mahkeme kararlarında taşıyıcı adına faaliyet gösteren bir acenteye sözleşme kurulmuş olması yeterli görülmektedir.

659

Yetkili kılınan bir başka mahkeme ise, taşıma sözleşmesinde varma yeri olarak kararlaştırılan yer mahkemesidir (VK md.28/1; MonK md.33/1). Gidiş-dönüş şeklinde yapılan bir yolculukta varma yeri, hareket yeridir. Aradaki duraklama yerinin varma yeri olarak kabul edilebilmesi mümkün değildir. Buna göre duraklama yeri mahkemesinin varma yeri mahkemesi olarak yetkili mahkeme olduğundan söz edilemez.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 33.maddesinin 2.fıkrasıyla yukarıda belirtilen dört mahkemenin dışında bir başka mahkeme daha yetkili kılınmıştır.⁶⁶⁰ Bu maddede “Yolcunun ölümü ya da yaralanmasından kaynaklanan hasarlar açısından, bir dava bu maddenin birinci paragrafında değinilen mahkemelerden birinde, ya da kazanın gerçekleştiği esnada yolcunun esas ve daimi ikametgahının bulunduğu ve taşıyıcının gerek kendi hava aracıyla gerek ticari bir anlaşmaya göre bir başka taşıyıcının hava aracıyla gerçekleştirdiği havayoluyla yolcu taşıma için hizmet faaliyetlerini yürüttüğü ve taşıyıcının kendisinin ya da ticari anlaşmalı olduğu başka bir taşıyıcıya ait ya da kiralanmış bina ve müştemilattan havayoluyla taşınması işini yürüttüğü bir taraf devletin sınırları dahilindeki mahkemelerden birinde açılabilir.” hükmü yer almaktadır.⁶⁶¹

Öte yandan Montreal Konvansiyonu'nun 33.maddesinin 3.fıkrasında *ticari anlaşma* ile *esas ve daimi ikametgah* ifadelerinden ne anlaşılması gerektiği açıklanmıştır. Buna göre *ticari*

⁶⁵⁹ Berner v. United 157 NYS 2d 884 (1956), 170 NYS 2d 340 (1957); International Shoe Co. v. Washington, 326 US 310, 316 (1945); BGH 23.03.1976, NJW 1976.1568; 1976 ULR II.324, 328-9 (Clarke, Air, s.188, dn.1161). f

⁶⁶⁰ Yetkili kılınan bu mahkeme, “*The fifth jurisdiction of the Montreal Convention*” olarak anılmaktadır. Bkz. **Dempsey/Milde**, s.220.

⁶⁶¹ Bu hüküm, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na ABD'nin teklifi ve ısrarı sonucunda konmuştur. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Letter of President Clinton Approving the Montreal Convention, Sept. 6 2000, 106th Cong., 2nd Sess., Treaty Doc. 106-45 (**Dempsey/Milde**, s.220).

anlaşma, taşıyıcılar arasında yapılmış, acentelik anlaşmasından farklı ve taşıyıcıların havayoluyla yolcu taşıma için ortak hizmetlerinin koşullarına ilişkin anlaşma anlamına gelir. *Esas ve daimi ikametgah* ise, kaza anında yolcunun sabit ve daimi meskenini ifade eder. Bu noktada yolcunun milliyeti herhangi bir önem taşımaz.

Montreal Konvansiyonu'nda yer alan beşinci yetkili mahkemeye ilişkin düzenleme, ilk defa 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nde yer almıştır (md. XII). Bu protokolde “bir akit devlet ülkesinde bulunmak şartı ile davacının ikametgahının veya devamlı meskeninin olduğu yerde taşıyıcının bir işyeri varsa, dava bu yer mahkemesinde de açılabilir.” denmektedir. Görüldüğü üzere, bu hüküm Montreal Konvansiyonu'nda yer alan hükme göre son derece açık ve anlaşılır bir ifade tarzına sahiptir. Oysa Montreal Konvansiyonu'nun ilgili hükmü, karmaşık ve uzundur. Bu nedenle konvansiyonun beşinci yetkili mahkemeye ilişkin bu hükmü, doktrin tarafından eleştirilmektedir.⁶⁶²

Bu başlık altında incelenmesi gereken bir diğer husus ise mütevali taşımalar bakımından varma yeri mahkemesinin tespiti noktasında söz konusu olan tartışmadır. Bir görüşe göre mütevali taşımalarda her bir taşıyıcı, ifa ettiği taşıma bölümü bakımından taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sayıldığı ve kendisine karşı da dava açılabilirdiği için, kendisi tarafından ifa edilen taşıma bölümünün sona erdiği yer mahkemesinin de yetkili mahkeme olarak kabulü gerekir.⁶⁶³ Diğer görüşe göre mütevali taşımalar bakımından dikkat edilmesi gereken husus, taşıma işinin taraflar arasında tek ve bölünmez bir taşıma işi olarak kararlaştırılmış olmasıdır; başka bir deyişle taraflar arasında kararlaştırılan husus, farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen edimlerin bir bütün teşkil ettiği ve edimlerin tek bir taşıma işinin bölümleri olduğudur (VK md.1/3, MonK md.1/3). Bu görüşe göre ancak nihai varma yeri mahkemesinde dava açılabilir.⁶⁶⁴ Mütevali taşımalarda, taraflar arasında kurulan hava taşıma sözleşmesinde birbirini takip eden ve farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen taşıma bölümleri, *tek bir taşıma işi* olarak kararlaştırılmış olduğundan, kanaatimizce yetkili mahkeme, nihai varma yeri mahkemesidir.

⁶⁶² **Sözer**'e göre bu hükmün yazılmasında 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nden yararlanılması gerekirdi (Varşova/La Haye Sistemi–1999 Montreal Sözleşmesi, s.183). Öte yandan **Dempsey/Milde**'ye göre bu hüküm ile ifade edilmek istenen husus özetle -taşıyıcının davacının ikametgahının bulunduğu yer ile ticari bir ilişkisinin olması şartıyla bu yer mahkemesinin de yetkili olduğudur. Bunun dışında hükmün ifade tarzı son derece abartılıdır (s.221).

⁶⁶³ **Guldiman**, Warschauer Abkommen, Art.28, Nr.8, s.163 (**Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.225, dn.155).

⁶⁶⁴ **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.225–226; **Şanlı**, s.23–24; **Kırman**, s.179–180; **Gençtürk**, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.263, dn.246.

Benzer bir tartışma, karma taşımalar bakımından da söz konusudur. Sadece hava taşımasının sona erdiği yer mahkemesini yetkili sayanlar olduğu gibi,⁶⁶⁵ bütün taşımanın sona erdiği yani nihai varma yeri mahkemesinin yetkili mahkeme olduğunu ileri sürenler de vardır.⁶⁶⁶ Kanaatimizce bu noktada yalnızca taşımanın havayoluyla gerçekleştirilen kısmı esas alınmalı ve taşımanın havayoluyla gerçekleştirilen bölümünün sona erdiği yer mahkemesi, varma yeri mahkemesi olarak yetkili mahkeme kabul edilmelidir. Çünkü herhangi bir karma taşıma söz konusu olduğunda Varşova/Lahey Sistemi veya Montreal Konvansiyonu yalnızca taşımanın havayoluyla gerçekleştirilen kısmına uygulanma kabiliyetine sahiptir. Kaldı ki Varşova/Lahey Sistemi'nin veya Montreal Konvansiyonu'nun karma taşımanın havayoluyla gerçekleştirilen kısmına uygulanabilmesi için bu bölümünün tek başına uluslararası nitelikte olması gerekir (VK md.31/1, MonK md.38/1).⁶⁶⁷ Buradan hareketle Varşova/Lahey Sistemi'nin ve Montreal Konvansiyonu'nun karma taşımanın bütünüyle değil; yalnızca içerisinde yer alan havayolu taşımasıyla ilgilendiği sonucuna ulaşılabilir.

6.7. İspat Yükü

İspat yüküne ilişkin açıklamalar, taşıyıcının sorumlu olduğu her bir hal bakımından ilgili bölümlerde ayrı ayrı yapılmıştı.⁶⁶⁸ Bu nedenle bu konuya tekrar değinme gereği duymuyoruz.

6.8. Tahkim

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda taraflara, yük taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıkları tahkim yoluna giderek çözüme imkânı tanınmıştır (md.32). Tarafların tahkim yoluna başvurması halinde uyuşmazlık konvansiyon hükümleri uygulanarak çözümlenir. Tahkim ancak konvansiyonun 28.maddesinin 1.fıkrasında belirtilen yetkili mahkemelerin yargı çevresinde yapılabilir.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda, tahkim bakımından daha detaylı bir madde yer alır (md.34). Bu maddede tahkim anlaşmasının yazılı olması gerektiği ifade edilmektedir (md.34/1). Bununla birlikte tahkim, hak talebinde bulunanın tercihine bağlı olarak ancak 33.maddede belirtilen yetkili mahkemelerin yargı çevresinde yapılabilir (md.34/2). Uyuşmazlığın çözümünde, hakem veya hakem heyeti tarafından konvansiyon hükümleri

⁶⁶⁵ **Guldiman**, Warschauer Abkommen, Art.28, Nr.8, s.163 (**Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.226, dn.158).

⁶⁶⁶ **Schweickhardt**, Schweizerisches Lufthtransport, s.97 (**Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.226, dn.159).

⁶⁶⁷ Bkz. Bölüm 1.2.3.

⁶⁶⁸ Bkz. Bölüm 3.2; 3.3; 3.4.

uygulanır (md.34/3). Öte yandan maddenin 4.fıkrasında, 2. ve 3. fıkrada belirtilen hükümlerin her tahkim anlaşmasının bir parçası sayılacağı ve bu hükümlere aykırı tahkim anlaşmalarının geçersiz olacağı belirtilmektedir.

SONUÇ

Hava taşımacılığının hızlı ve pratik olması nedeniyle uluslararası taşımalar bakımından daha çok tercih edilmesi dolayısıyla uluslararası taşımalara ve bu taşımalardan doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hukuk kuralları bakımından bir yandan taşıyan, bir yandan taşınan yük, yolcu ve bagaj, öte yandan hava taşıma sözleşmesinin kurulduğu yer, sözleşmenin ifa edildiği yer ve ifa esnasında durak yeriyle bağlantılı çeşitli hukuk sistemlerinin söz konusu olması, bununla birlikte ulusal hukuk sistemlerinin uyuşmazlıkları birbirinden farklı şekilde çözümlenmesi nedeniyle karmaşık bir durum ortaya çıkmıştır. Bu nedenle bu konuya ilişkin yeknesak bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur.

Uluslararası hava taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar öngören ilk düzenleme 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'dur. Ancak bu konvansiyonun zaman içerisinde, hızla gelişmekte olan sivil havacılığın ihtiyaçlarına tam olarak cevap verememesi üzerine konvansiyonun “konsolidasyonu” veya “modernizasyonu” olarak ifade edilen çalışmalara başlanmıştır. Varşova Konvansiyonu'nda önce 1955 yılında Lahey'de, sonra 1971 yılında Guatemala City'de, 1975 yılında Montreal'de toplanmış olan uluslararası konferanslarda alınan kararlarla çeşitli değişiklikler yapılmıştır. 1961 Guadalajara Ek Konvansiyonu da Varşova Konvansiyonunun bir parçası olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu değişiklikler neticesinde, Varşova Konvansiyonu, yürürlükte olan -ve olmayan- metinleriyle oldukça karmaşık bir hal almıştır. Modernizasyon çalışmalarının son aşamasını ise ICAO'nun Mayıs 1999 tarihinde Montreal'de gerçekleştirdiği Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'nda kabul edilen ve Varşova Konvansiyonunun yürürlükten kaldırılmasını ve uluslararası hava taşımalarına ilişkin düzenlemeleri tek bir belgede toplamayı amaçlayan Montreal Konvansiyonu oluşturmaktadır. Montreal Konvansiyonu, Varşova/Lahey Konvansiyonu'nu tadil eden bir protokol niteliğinde değil; uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen müstakil bir uluslararası sözleşmedir. Her ne kadar Montreal Konvansiyonu ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun yürürlükten kaldırılması amaçlanmış olsa da, Montreal Konvansiyonu'nda Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun sistematığının ve temel unsurlarının korunduğu gözlemlenmektedir. Öte yandan modernizasyon çalışmaları esnasında yapılan bazı düzenlemelerin Montreal Konvansiyonu'nun bünyesine kazandırıldığı görülmektedir. Örneğin 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu hükümleri, Montreal Konvansiyonu'nun bir parçası haline getirilerek, bu hükümler sözleşmenin “Anlaşmalı Taşıyıcıdan Farklı Bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Havayoluyla Taşıma” başlıklı V.

Bölümüne konmuştur. Bununla birlikte Montreal Konvansiyonu, konsolidasyon çalışmalarının bir gereği olarak 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün ve Guatemala City Protokolü'nün ilerici ve yenilikçi anlayışını pekiştirmektedir.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesiyle bu sözleşmeyi onaylayan devletler arasında Varşova Konvansiyonu, tadil ve ek protokollerinin uygulanma kabiliyeti sona ermiştir. Ancak Montreal Konvansiyonu'nu onaylamayan devletler arasında Varşova Konvansiyonu, tadil ve ek protokolleri uygulama alanı bulmaya devam eder. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki Varşova Konvansiyonu, tadil ve ek protokollerinin onay durumları ve taraflı birbirinden farklıdır. Bu nedenle somut olay bakımından hangi belgenin ve değişiklik hükümlerinin uygulanacağı ayrı ayrı tespit edilmelidir.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ile başlayan ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu ile günümüze kadar ulaşan çalışmalar bakımından bir takım tartışmalı noktalar ve eksiklikler tespit etmek hala mümkündür.

Çalışmamız kapsamında incelenen uluslararası konvansiyonların uygulama alanlarının tespiti bakımından bir takım sıkıntılar söz konusudur. Örneğin ilgili konvansiyonların charter sözleşmeleri bakımından uygulanıp uygulanmayacağı hususu tartışmalıdır. Bu noktada charter sözleşmesinin tahsis yanında taşıma taahhüdünü içerip içermemesine göre bir ayırım yapılması gerekir. Her somut olayın özellikleri göz önünde tutularak charter sözleşmesinin taşıma taahhüdü içerdiği hallerde konvansiyonların uygulama alanına girdiği; taşıma taahhüdü içermediği hallerde ise uygulama alanı dışında kaldığı kabul edilmelidir.

Taşımanın uluslararası niteliğinin tespiti bakımından gidiş-dönüş seyahatlerde gidiş varma yerinin taraf olmayan bir devlet ülkesinde bulunması halinde bu taşıma sözleşmesine çalışmamız kapsamında incelenen uluslararası konvansiyonların uygulanıp uygulanmayacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. Bir görüşe göre, taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılmış bir duraklama yeri bulunmaması ve taşımanın taraf bir devlet ile taraf olmayan bir devlet arasında gerçekleşmesi sebebiyle, gidiş-dönüş seyahatlere ilgili konvansiyon hükümlerinin uygulanması söz konusu değildir. Ancak gidiş-dönüş seyahatleri tek bir sefer; gidiş varma yeri de duraklama yeri kabul edilerek, gidiş-dönüş seyahatlerine ilgili konvansiyon hükümlerinin uygulanması mümkündür.

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının, yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zararın bir kaza sonucunda ve bu kazanın da yolcunun hava aracı içinde bulunduğu veya hava aracına bindiği veya hava aracından indiği sırada meydana gelmesi gerekir (VK md.17; MonK md.17). Buna göre taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için aranan ilk şart, zararın bir kaza sonucunda meydana gelmesidir. Bununla birlikte meydana gelen bir olayın kaza olarak nitelendirilebilmesi bakımından birtakım sıkıntılar söz konusudur. Varşova/Lahey Sistemi içinde bulunan uluslararası düzenlemelerde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda kaza kavramı tanımlanmamıştır. Bu nedenle kaza kavramından ne anlaşılması gerektiği noktasında doktrinde ve uygulamada farklı görüşler söz konusudur. Doktrin tarafından kaza, genel bir ifadeyle sözleşme kurulurken öngörülemeyen ve borcun ihlaline sebep olan olay olarak tanımlanır. Bununla birlikte bir olayın kaza olarak nitelendirilebilmesi için ani bir biçimde meydana gelmesi ve beklenmedik olması aranır. Öte yandan mahkeme kararlarında bir olayın kaza olarak nitelendirilebilmesi için olayın hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında yer alması gerektiği belirtilmiştir. Hava taşımacılığının karakteristik riskleri dendiğinde hava taşımacılığına ve hava aracının işletilmesine özgü riskler anlaşılmalıdır. Kötü hava şartları, hava aracının türbülansa girmesi, hava aracının mecburi iniş yapması, hava aracının askeri hava araçları tarafından saldırıya uğraması, havacılık kurallarına uyulmaması, hava aracı sistemlerinde meydana gelen arızalar, hava taşımacılığının karakteristik risklerine örnek olarak gösterilebilir. Bu durumda hava taşımacılığı ve hava aracının işletilmesiyle bir ilgisi bulunmayan, yolcunun kendi sağlık durumundan kaynaklanan zararlarda ise kazadan bahsetmek mümkün değildir.

Hava taşımacılığı ve hava aracının işletilmesiyle doğrudan ilgili olmayan ancak taşıyıcı tarafından yolcuya sunulan hizmet ve ikramlar bakımından durumun nasıl değerlendirileceği hususu da tartışmalıdır. Hava aracı personelinin yiyecek-içecek servisi yaparken yolcunun üzerine yemek, sıcak su veya kahve dökmesi, yolculara ikram edilen yiyeceklerin bozuk olması gibi durumların da kaza kapsamında değerlendirilmesine bir engel bulunmadığı mahkeme kararlarında ifade edilmiştir. Bu noktada birtakım tespitlerde bulunmak gerekir. Öncelikle kaza kavramının kapsamını belirleyebilmek çok da kolay değildir. Meydana gelen bir olayın kaza kavramı kapsamında yer alıp almadığı hususunda yapılacak değerlendirmede taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlerin amaçlarının da dikkate alınması gerekir. Taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen Varşova/Lahey Sistemi'nin ve Montreal Konvansiyonu'nun havayoluyla yapılan taşıma işine ait risklerin ve hava araçlarına ilişkin tehlikelerin tümünü kapsayacak bir biçimde taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenmesi amacına

yönelik olarak hazırlandıkları da göz önünde bulundurulmalıdır. Bu durumda kaza kavramının geniş yorumlanması gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır.

Değiniilmesi gereken bir başka husus, yolcunun yaralanması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkindir. Yolcunun yaralanması dolayısıyla meydana gelen ve taşıyıcının ilgili konvansiyonlar uyarınca sorumlu olduğu zararlar; tedavi masrafları, geçici ya da sürekli olarak çalışma kaybı dolayısıyla yoksun kalınan kazanç ve ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan zararlar olarak ifade edilebilir. Bahsedilen bu zararlar, yolcunun yaralanması dolayısıyla yolcunun mal varlığında meydana gelen eksilmeler, yani maddi zararlardır. Bununla birlikte yolcunun yaralanması dolayısıyla, maddi zararların yanında manevi zararlar da meydana gelebilir. Bir organı kopan yolcunun hissettiği üzüntü, yaşama sevincinde meydana gelen azalma ile görme duyusunu yitiren bir yolcunun yaşadığı mental travma yaralanma dolayısıyla meydana gelen manevi zararlara örnek olarak gösterilebilir. Yaralanmaya bağlı olarak ortaya çıkan manevi zararların taşıyıcının sorumluluğu kapsamında olduğuna şüphe yoktur. Ancak meydana gelen bir kazada yaralanma olmaksızın yalnızca yolcunun ruhsal durumunda meydana gelen bozulmanın örneğinin bunalım, şok, tedirginlik veya korku hallerinin taşıyıcının sorumluluğu kapsamında olup olmadığı hususunda bir duraksama söz konusudur. Bu konuda baskın görüş, Varşova/Lahey Sistemi'ne göre yolcunun, uğradığı bedensel zararlardan bağımsız olarak manevi tazminat talebinde bulunamayacağı yönündedir. Buna karşılık herhangi bir bedensel zarar olmaksızın, yolcunun sadece maruz kaldığı korku ve manevi sıkıntılar bakımından da taşıyıcının sorumlu olduğunu kabul eden çok sayıda mahkeme kararı vardır.

1999 Montreal Konvansiyonu ile bu tartışmaya bir son verilmesi amaçlanmıştır. Görüşmelerde Varşova Konvansiyonu'nun taşıyıcı lehine hazırlandığı, ancak zaman içerisinde yolcu lehine gelişmeler yaşandığı, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun da yolcu lehine ele alınması gerektiği, bu nedenle manevi zararlara ilişkin tartışmayı sona erdirecek bir düzenlemenin yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Bununla birlikte bedensel bir zarar olsun veya olmasın taşıyıcının, yolcunun uğradığı manevi zararlardan da sorumlu tutulacağına ilişkin bir hükmün konvansiyona eklenmesi dahi teklif edilmiştir. Ancak görüşmeler neticesinde herhangi bir uzlaşma sağlanamamıştır. Öte yandan Montreal Konvansiyonu görüşmelerine ait kayıtlarda konferansa katılan delegelerin büyük çoğunluğunun "*bodily injury*" ifadesinin manevi zararları da kapsayacak şekilde genişletilmesi yönünde çağrı yaptıkları vurgulanmıştır.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesinden sonra verilen kararlarda taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen 17.maddesinin bedensel zarardan bağımsız manevi zararları da kapsayacak şekilde geniş yorumlanması yoluna gidilmediği görülmektedir. Aksine mahkemeler, yolcunun uğradığı bedensel zararlardan bağımsız olarak manevi tazminat talebinde bulunamayacağı yönündeki baskın görüş doğrultusunda karar vermektedir. Her ne kadar baskın görüş yalnızca bedensel zarara bağlı manevi zararların veya en azından yolcunun bedeninde ortaya çıkan manevi zararların taşıyıcının sorumluluğu kapsamında değerlendirilebileceği yönünde olsa da, kanaatimizce bu hüküm, 1999 Montreal Konvansiyonu'nun yolcunun daha geniş bir hukuki himayeden yararlandırılması amacı göz önünde bulundurularak, bedensel zarardan bağımsız manevi zararları da kapsayacak biçimde geniş yorumlanmalıdır.

Bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde manevi tazminat talep edilip edilemeyeceği de tartışmalı bir konudur. Bagaj veya yükün ziyayı halinde manevi tazminat talep edilebileceğine ilişkin bazı mahkeme kararları mevcuttur. Bu kararlarda zararın eşyanın kaybindan doğan üzüntünün ötesinde eşyanın niteliğine dikkat çekilerek, ilgili eşyanın kaybı nedeniyle kullanılamamasından doğan bir manevi zararın söz konusu olduğuna dikkat çekilmektedir. Kanaatimizce mahkeme kararları ile getirilen bu ölçüt doğrultusunda bu konuya ilişkin tartışma çözümlenmelidir.

Yolcu, bagaj ve yük taşımasındaki gecikme dolayısıyla meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğunun kapsamının belirlenmesi bakımından, seferin ertelenmesi veya iptal edilmesi gibi, taşıma ediminin hiç ifa edilmediği hallerin gecikme olarak kabul edilip edilmeyeceği hususu ise tartışmalıdır. Yolcunun hava aracında yer bulunmaması dolayısıyla uçağa kabul edilmemesi, hava alanındaki grev, kalkış yasağı gibi nedenlerle taşıma ediminin ifa edilmediği hallerde gecikmeden söz edilemeyeceği ileri sürülmektedir. Kanaatimizce taşımadaki gecikme, borçlanılan taşıma ediminin geç ifasıdır. Geç ifadan söz edebilmek için taşıyıcının borçlandığı edimi ifa etmesi şarttır. Ancak bu ifa geç yapılmış bir ifa olmalıdır. Bu nedenle seferin ertelenmesi veya iptal edilmesi Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu bakımından bir gecikme olarak değerlendirilemez. Taşıyıcının edimini ifa etmemesi konusunda Varşova ve Montreal Konvansiyonları susmayı tercih ettiği için yolcu veya gönderen kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilecek olan ulusal hukuk hükümleri dahilinde taşıyıcıya başvurma hakkına sahiptir.

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının yolcu taşımalarında meydana gelen gecikme dolayısıyla ortaya çıkan manevi zararlardan sorumlu tutulup tutulamayacağı hususu da tartışmalıdır. Gecikme sonucunda ortaya çıkan zararların maddi veya manevi olabileceği ve taşıyıcının bedensel zararlardan bağımsız olarak manevi zararlardan da sorumlu tutulabileceği ileri sürülmektedir. Bu yönde mahkeme kararları da mevcuttur. Daha önce de ifade edildiği üzere her ne kadar baskın görüş yalnızca bedensel zarara bağlı manevi zararlardan veya en azından yolcunun bedeninde ortaya çıkan manevi zararlardan taşıyıcının sorumlu tutulabileceği yönünde olsa da, kanaatimizce yolcunun daha geniş bir hukuki himayeden yararlandırılması gerekir. Bu nedenle yolcu taşımalarında meydana gelen gecikme dolayısıyla ortaya çıkan ve bedensel zarardan bağımsız manevi zararların da taşıyıcının sorumluluğu kapsamında olduğu kabul edilmelidir.

Gecikme nedeniyle yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının hangi hüküm uyarınca sorumlu tutulacağı hususunda bir duraksama söz konusudur; bu gibi durumlarda taşıyıcının yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde sorumluluğunu düzenleyen 18.madde kapsamında mı yoksa gecikmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen 19.madde kapsamında mı meydana gelen zararlardan sorumlu tutulacağı belli değildir. Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda bu konuya ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu noktada Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının yükün ziyayı veya hasarından sorumluluğu ile gecikmeden doğan sorumluluğunun ayrı ayrı düzenlendiği dikkate alınmalıdır. Buradan hareketle şu tespiti yapmak mümkündür: yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğu 18.maddeye tabidir; gecikme zararları ise yükün ziyayı veya hasarı dışında kalan zararlardır; gecikme yükün ziyayı veya hasarı dışında gönderenin veya gönderilenin mal varlığında bir zarara neden olmuşsa, bu zarar gecikmeye ilişkin hükümler kapsamında taşıyıcıdan ayrıca talep edilebilir. 18.madde uyarınca taşıyıcının yük üzerindeki bakım ve gözetim borcu gönderenden yükün teslim alınmasıyla başladığı ve yükün gönderilene teslim edildiği ana kadar devam ettiği. Yani taşıyıcının bu borcu taşıma süresiyle sınırlı değildir ve taşıma süresinin aşılması halinde de devam eder. Yükün bakım ve gözetimi ile taşıma süresinde varma yerine ulaştırılması iki ayrı borç niteliğindedir. Bu nedenle yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğunun 18.maddeye tabi tutulması gerektiğinin; gecikmenin yükün ziyayı veya hasarı dışında gönderenin veya gönderilenin mal varlığında bir zarara neden olması halinde ise bu zararın taşıyıcıdan, gecikmeye ilişkin hükümler kapsamında ayrıca talep edilebileceğinin kabulü gerekir.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu uyarınca, zarar taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışından veya davanın görüldüğü mahkemenin hukukuna göre kasıtlı davranışa eş değer sayılan bir kusurdan doğmuşsa, taşıyıcı ve adamları sorumluluklarını ortadan kaldıran veya miktarla sınırlandıran konvansiyon hükümlerinden yararlanamazlar (md.25). Konvansiyonun Fransızca metninde kasıt ifadesinin karşılığı olarak *dol* kelimesi tercih edilmiştir. İngilizce metninde ise *wilful misconduct* ifadesi kullanılmıştır. Fransızca metinde geçen *dol* ifadesinin ağır ihmali de kapsayıp kapsamadığı hususu tartışmalıdır. İngilizce metinde yer alan *wilful misconduct* ifadesinin ise ağır ihmali de kapsadığı ileri sürülmektedir. Bununla birlikte kasta eş değer kabul edilen kusur ifadesinden ne anlaşılması gerektiği noktasında da bir görüş birliği yoktur. İngiltere, Belçika gibi taraf devletlerden bazıları kendi hukukları bakımından böyle bir kavramın söz konusu olmadığını ileri sürerken Almanya, Avusturya, Fransa ve İsviçre mahkemeleri ağır ihmali, kasta eş değer kusur olarak değerlendirmişlerdir. Bu noktada ancak zararın taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışlarından meydana gelmesi halinde taşıyıcı ve adamları sorumluluklarını ortadan kaldıran veya miktarla sınırlandıran konvansiyon hükümlerinden yararlanamayacağı sonucuna kesin olarak ulaşılabilir. Öte yandan ağır ihmal halinde ise sonucun ne olduğu belli değildir.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 25.maddesi, Fransızca metninde kullanılan *dol* ve İngilizce metninde kullanılan *wilful misconduct* ifadelerinin tartışmalara neden olması ve kasta eş değer kusurun belirlenmesini davaya bakan mahkemenin hukukuna bırakarak konvansiyonun taşıdığı yeknesaklaştırma amacına ters düşmesi nedeniyle eleştirilmiş ve davaya bakan mahkemenin hukukuna yapılan atfın kaldırılarak kıta Avrupası ve *Common Law* sistemi arasındaki farklılığın giderilerek uygulama birliğinin sağlanması yönünde bir talep oluşmuştur. Bu duruma bağlı olarak 1955 tarihli Lahey Protokolü'nün XIII. maddesi ile 1929 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 25.maddesi değiştirilmiştir. Buna göre zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kasdıyla veya zararın meydana gelmesi ihtimalini bilerek pervasızca yaptıkları davranışlarından ileri gelmesi halinde, konvansiyonun 22.maddesinde öngörülen miktar sınırlamaları uygulanmaz.

Bu hükümde iki unsura yer verildiği görülmektedir. Bunlar, taşıyıcının ve adamlarının *zarar vermek kasdıyla yaptıkları davranışlar* ve *zarar verme kasdı olmamasına rağmen bir zararın meydana gelmesi ihtimalini bilerek pervasızca yaptıkları davranışlardır*. Birinci unsur bakımından herhangi bir tartışma olamamakla beraber, ikinci unsur yoruma ve tartışmaya açıktır. Bu noktada *ihmal* kavramının tartışılması gerekir. Hükmün lafzından basit ve sıradan

bir ihmalden bahsedilmediği açıktır. Taşıyıcının ve adamlarının zararın meydana gelmesi ihtimalini bilerek pervasızca hareket ettikleri düşünüldüğünde, hükmün *ağır ihmale* işaret ettiği anlaşılmaktadır. Buna göre Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 25.maddesi uyarınca zarar taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışları veya ağır ihmalleri sonucunda meydana gelmişse taşıyıcı ve adamları, konvansiyonun 22.maddesinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanamazlar.

Öte yandan 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolüyle Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 25. maddesi ve 25A maddesi yeniden düzenlenmiştir. Buna göre yalnızca yolcu ve bagaj taşımaları bakımından zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kasdıyla veya zararın meydana gelmesi ihtimalini bilerek pervasızca yaptıkları davranışlardan ileri gelmesi halinde, taşıyıcı veya adamları, konvansiyonun 22.maddesinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanamazlar. 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile öngörülen değişiklikler sonucunda taşıyıcının yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğu, her durumda miktar ile sınırlı sorumluluk olarak belirlenmiştir. Yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde zarar, taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışları dolayısıyla meydana gelse dahi, bu durum artık taşıyıcının konvansiyon hükümlerinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanmasına engel değildir. 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolüyle yapılan ve yukarıda belirtilen değişiklikler, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na aynen alınmıştır (md.22/5). Buna göre 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca, yalnızca yolcu ve bagaj taşımaları bakımından zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kasdıyla veya zararın doğması ihtimalini bilerek pervasızca yaptıkları davranışlardan ileri gelmesi halinde, taşıyıcı veya adamları, konvansiyon hükümlerinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanamazlar. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğu bakımından, miktarla sınırlı sorumluluk ilkesi terk edilmiştir (md.21). Bu noktada 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun uygulandığı hallerde yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyıcının sorumluluğu bakımından herhangi bir miktar sınırlamasının söz konusu olmadığı unutulmamalıdır. Bununla birlikte yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde zarar, taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı davranışları dolayısıyla meydana gelse dahi, bu durum artık taşıyıcının konvansiyon hükümlerinde öngörülen miktar sınırlamalarından yararlanmasına engel değildir. Yük taşımaları bakımından miktar ile sınırlı sorumluluk ilkesinin istisnasız olarak uygulanması, adalet duygusunu zedelediği gerekçesiyle eleştirilmektedir.

Varşova/Lahey Sistemi'nde ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda hava aracının varma yerine ulaşmasından veya ulaşması gereken tarihten veya taşımanın durdurulduğu tarihten itibaren iki yıl içerisinde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin davaların açılması gerektiği, bu sürenin geçirilmesi halinde ise tazminat talep hakkının düşeceği belirtilmektedir (VK md.29/1; MonK md.35/1). Bununla birlikte hem Varşova/Lahey Sistemi hem de Montreal Konvansiyonu bakımından sözleşme hükümlerinin taşıyıcı aleyhine değiştirilmesine imkân tanındığı için iki yıllık bu süre taraflarca uzatılabilir (VK md.23; MonK md.25). Ancak bu sürenin kısaltılması mümkün değildir. İlgili konvansiyon hükümlerinde öngörülen bu sürenin, zamanaşımı süresi mi yoksa hak düşürücü süre mi olduğu hususu tartışmalıdır. Doktrinde benimsenen hakim görüş uyarınca bu süre, hak düşürücü süre niteliğindedir. Buna göre bu süre kesilmeyen, durmayan ve mutlak nitelikte bir süredir.

Yukarıda tespit edilmiş olan tartışmalı hususlar bir arada değerlendirildiğinde; bu tartışmaların konvansiyonlarda kullanılan kavramların konvansiyonlara taraf her bir devletin ulusal hukuku tarafından farklı yorumlanmasından ve bu yorumların birbiri ile örtüşmemesinden kaynaklandığı görülür. Unutulmamalıdır ki, bugün itibariyle Varşova Konvansiyonu'na taraf olan devlet sayısı 152'dir ve bu konvansiyon, en çok kabul gören uluslararası özel hukuk metni olma niteliğini taşır. Öte yandan 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na taraf olan devlet sayısı ise 101'dir. İlgili konvansiyonlara taraf olan devletlerin farklı hukuk sistemlerini benimsemiş oldukları dikkate alındığında, yukarıda tespit edilmiş olan tartışmalı hususların bulunması, son derece doğaldır. Bununla birlikte tartışmalı hususların çözümünde, ilgili konvansiyonların uluslararası hava taşımalarına ve bu taşımalardan doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hükümler bakımından yeknesak bir düzenlemeye ihtiyaç duyulması sonucunda, uluslararası yeknesak bir metin oluşturma amacıyla hazırlandığı gözden kaçırılmamalıdır.

KAYNAKÇA

Akın M. Z., “Uluslararası Taşımacılıkta Multimodal Çalışmalar ve Sigorta Problemleri”, Eşya Taşıma Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar, 26–27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), Ankara 1984, s.37-70.

Akyol Ş., Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, İstanbul, 1976.

Arkan S., “24.5.1980 tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, BATİDER, Haziran 1982, C.IX, S.3, s.27-47.

Arkan S., “CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk”, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65. Yaş Armağanı, Ankara, 1988, s.319-337. **(CMR/Yardımcılar)**

Arkan S., Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 1982. **(Kara Taşıma)**

Arkan S., “Karma Taşımlarla İlgili Hukuki Sorunlar”, Prof. Dr. Jale Akipek’e Armağan, Konya 1991, s.341-358. **(Karma Taşımlar)**

Arkan S., “Liability Of Carriers and Forwarding Agents For Loss Or Damage To Goods In Turkey”, BATİDER, Haziran 1988, C.XIV, S.3, s.27-35. **(Liability of Carriers and Forwarding Agents)**

Arkan S., “Taşıyıcının Ücret Hakkı”, Prof. Dr. Fadıl H. Sur’un Anısına Armağan, Ankara, 1983, s.339-354. **(Taşıyıcının Ücret Hakkı)**

Arkan S., “Yolcu Taşımlarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler”, BATİDER, Haziran 1983, C. XII, S.3, s.13-25. **(Yolcu Taşımları)**

Arslan A., “Uluslararası Hava Taşımlarında Taşıyıcıya Yükün Ziyayı Ve/Veya Hasarı Sebebiyle Yöneltilbilecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Halleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması”, Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay’ın Hatırasına Armağan, İstanbul 1999, s.89-118.

Atabek R., Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul, 1960.

Belbez H., “Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti”, AÜHFİM, 1945, C.II, S.4, s.80-84.

Canbolat A., Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 2009.

Cunningham M., “The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?”, Vanderbilt Journal of Transnational Law, Vol.41, p.1043-1285.

Çağa T., Hava Hukuku, İstanbul, 1963. **(Hava Hukuku)**

Çağa T., “Hava Taşıyıcısının Sınırlı Ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (22–26 Mart 1988) Ankara 1988, s.173-217. **(Mesuliyet)**

Çetingil E. A., “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, Eşya Taşıma Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar, 26–27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), Ankara 1984, s.133-167.

Cheng Bin., *The Law of International Air Transport*, London, 1962.

Collin T. J., *Punitive Damages And Business Torts (A Practitioner’s Handbook)*, Section of Antitrust Law American Bar Association, 1998.

Demirkıran H. M., “Varşova/ Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarından Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C.I, İstanbul 2007, s.891-908.

Dempsey P. S., *European Aviation Law*, Kluwer Law International, Hague, 2004.

Dempsey P. S./Milde M., *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, McGill University Centre for Research in Air & Space Law, Montreal, 2005.

Deschenaux, H./Tercier, P., *Sorumluluk Hukuku*, Ankara, 1983 (Çeviren: Salim Özdemir).

Eren, F., *Borçlar Hukuku*, 10.Baskı, İstanbul, 2008.

Erten A., “Müteselsil Sorumluluk Yönünden Sorumsuzluk Şartları”, Prof. Dr. Akif Erginay’a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1981, s.113-121.

Franko N., “Yargıtay Kararları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetine Müteallik Bazı Mes’eleler”, IV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (20-21 Mart 1987), Ankara 1987, s.313-350.

Franks M. R., “Airline Liability for Loss, Damage or Delay of Passenger Baggage”, Fordham Journal of Corporate and Financial Law, 2007, Vol.12, p.735-894 .

Gençtürk M., *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)*, İstanbul, 2006. **(Eşya Taşıma)**

Gençtürk M., “Taşıma Sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği ve MÖHUK’a Göre Yabancılık Unsuru Bulunan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanması Gereken Hukuk”, Doç. Dr. Mehmet Somer’in Anısına Armağan, İstanbul, 2006, s.637-653. **(MÖHUK/Taşıma Sözleşmesi)**

Giemulla E./Schmid R./Müler-Rostin W./Dettling-Ott, R./Margo, R., *Montreal Convention*, Alphen aan den Rijn, 2006.

Grems K.C., “Punitive Damages Under the Warsaw Convention: Revisiting The Drafters’ Intent”, The American University Law Review, 1991, Vol.41, p.141-159.

Grönfors K., *Air Charter and the Warsaw Convention-A Study in International Air Law*, Uppsala, 1956.

Göknil M. N., *Hava Hukuku*, İstanbul, 1951.

Göktepe H., “Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu (28–29 Mayıs 2009), Ankara, 2009, s.381-391.

Kaner İ. D., “1929 Tarihli Varşova Konvansiyonunda Hava Taşıyıcısının Yolcu, Yük Ve Bagaj Taşımacılığında Doğan Sorumluluğu”, II. Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar, 24–25 Ocak1985, Maçka-İstanbul), Ankara 1985, s.117-218. **(Yolcu, Yük ve Bagaj)**

Kaner İ. D., “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, Eşya Taşıma Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar, 26–27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), Ankara 1984, s.173-218. **(Kombine Taşımalar)**

Kaner İ. D., “Varşova Konvansiyonu’nda Taşıyanın Sorumluluğu”, İHFM, 1984,C.50, S.1–4, s.423-478vd. **(Varşova/Sorumluluk)**

Kaner İ. D., “Birden Fazla Taşıyıcı Tarafından Yapılan Hava Taşımaları (Zincirleme Taşımalar)”, BATIDER Haziran 1992, C. XVI, S.3, s.1-24. **(Zincirleme Taşımalar)**

Kaner İ. D., Hava Hukuku (Hususi Kısım), 2. Baskı, İstanbul, 2004. **(Hava Hukuku)**

Keith T., “Exemplary Damages, Legal Developments: Peace of Mind”, Legal Week (09 Aralık 2004), p.1-3.

Kender R., “Yükleme Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Meseleler”, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, (Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), Ankara, 1984, s.243-274.

Kengigelen A./Alihan A., Bibliyografyalı, Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku ve Mevzuatı, İstanbul, 2001.

Kırman A., Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 1990.

Kırca İ., “Havayolu İle Yapılan Eşya Taşımaları Dolayısıyla Düzenlenen Hava Yük Senedinin Hukuki Niteliği ve İspat Fonksiyonu”, BATIDER, Haziran 1990, C.XV, S.3, s. 89 vd. **(Hava Yük Senedi/Hukuki Niteliği, İspat Fonksiyonu)**

Kitapçı H., Hava Taşımacılığında Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu Ve Hava Yük Senedi, Kırıkkale, 2003 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Mankiewicz, R., The Liability Regime of The International Air Carrier, Quetremont, 1981.

Marşan M., The Air Carrier Liability Under Turkish Law, İstanbul, 1965.

McNair L., The Law of The Air, 3rd Ed. By Kerr and Evans, London, 1964.

McLauchlan P./Herrera A. E./Johnson N., “Delayed Arrivals in Aviation Law”, Transportation Law Journal, 2009, Vol.36, p.21-47.

Oğuzman, K./Öz, T., Borçlar Hukuku, Gözden Geçirilmiş 6.Basıdan 7. Tıpkı Bası, İstanbul, 2009.

Okay S., “Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Ziya ve Hasarların İhbarı”, Ord. Prof. Dr. Ernst E. Hirsch’e Armağan, Ankara 1964, s.439-473.

Önen M., Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu, İstanbul, 1983.

Özdemir A., Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: Bagaj ve Yükün Kaybı, hasarı ve Gecikmeden Doğan Zararlar Nedeniyle, Ankara, 1992.

Özdemir T., Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul, 2006.

Postacıoğlu İ., Medeni Usul Hukuku Dersleri, Genişletilmiş 5.Bası, İstanbul, 1970.

Rosevear A. B., “The Future of the Warsaw Convention”, McGill Law Journal, 1968, V.14, N.2, s.161-173.

Sarıgöllü E., “Sivil Hava Aracı İşletenin Üçüncü Kişilere Karşı Hukuki Sorumluluğu”, Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan, Ankara 1988, s. 767-794.

Shawcross C./Beaumont K. M., Air Law, 4th Edition Reprint, London, 1988.

Sözer B., “Consolidation of the Warsaw/Hague System”, McGill Law Journal, 1979, V.25, N.2, s.217-235. **(Consolidation of the Warsaw/Hague System)**

Sözer B., “Havayolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucundan Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”, BATIDER Haziran 1978, C.IX, S.3, s.765-851. **(Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk)**

Sözer B., “Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova / La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi”, BATIDER, Haziran 2001, C.XXI, S.1, s. 141-192. **(Varşova/La Haye Sistemi-1999Montreal Sözleşmesi)**

Sözer B., “Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları”, BATIDER, Aralık 1977, C.IX, S.2, s. 369-403. **(Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Kurallar)**

Sözer B., “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, BATIDER, C.XIV, S.2, 1987, s.87-163. **(Taşıma Sözleşmesinde Sorumluluk)**

Sözer B., “Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, BATIDER, Aralık 1984, C.XII, S.4, s.3-86. **(TSHK/Sorumluluk)**

Sözer B., Türk Hukuku’nda ve Uluslararası Hukuk’ta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, Genişletilmiş 2.Baskı, İstanbul, 2009. **(Yük Taşıma Sözleşmesi)**

Speciale R. C., Fundamentals of Aviation Law, New York, 2006.

Şanlı C., Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi Ve Uygulanacak Hukuk, İstanbul, 1992.

Tandoğan H., Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, C.I/1, Kendisine Özgü Yapısı Olan ve Karma Sözleşmeler, Satış ve Çeşitleri, Trampa, Tümü Yeniden İşlenmiş ve Genişletilmiş 5. Basımdan 6. Tıpkı Basım, İstanbul, 2008. **(Özel Borç İlişkileri C.I)**

Tandoğan H., Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, C.I/2, Kira ve Ödünç Verme (Âriyet, Karz) Sözleşmeleri, 3. Tıpkı Basımdan 4. Tıpkı Basım, İstanbul, 2008. **(Özel Borç İlişkileri C.II)**

Tandoğan H., Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara, 1981. **(Sözleşme Dışı Sorumluluk)**

Tandoğan H., Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara, 1961. **(Mesuliyet)**

Unmack T., Civil Aviation: Standards and Liabilities (Aviation Practical Guides), LLP, London, 1999.

Ülgen H., Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul, 1987. **(Taşıma Sözleşmesi)**

Ülgen H., “Hava Taşımaları ve Uygulanacak Hükümler”, İBD, Ekim-Kasım-Aralık 1984 C.58, S.10-11-12, s. 614-630. **(Hava Taşımaları)**

Ülgen H., “Hava Taşıyıcısının Sorumluluktan Kurtulması Hakkında”, Prof. Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu Armağanı, Ankara, 2004, s.559-564. **(Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması)**

Ülgen H., “Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma”, II. Taşımacılık Sempozyumu (24-25 Ocak 1985, İstanbul), Ankara, 1985, s.1-41. **(Sempozyum)**

Tandoğan H., Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul, 1988. **(Uluslararası Taşımacılık)**

Üstündağ S., Medeni Yargılama Hukuku, 3.Baskı, İstanbul, 1984.

Yavuz C., Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler, 7.Baskı, İstanbul, 2009.

Yetiş Şamlı K., Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul, 2006 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Zeyneloğlu A., Taşıma Hukuku, 2.Baskı, Ankara, 1993.

EKLER

EK-1: 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu

12 EKİM 1929 TARİHİNDE VARŞOVA'DA İMZALANAN ULUSLARARASI HAVA TAŞIMALARINA İLİŞKİN BAZI KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDA SÖZLEŞME VE EK PROTOKOL

Alman Rayhının Cumhurbaşkanı, Avusturya Cumhuriyetinin Federal Cumhurbaşkanı, Majeste Belçikalılar Kralı, Brezilya Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı, Majeste Bulgarlar Kralı, Milliyetçi Çin Hükümeti Başkanı, Majeste Danimarka ve İzlanda Kralı, Majeste Mısır Kralı, Majeste İspanya Kralı, Estonya Cumhuriyetinin Devlet Başkanı, Finlandiya Cumhurbaşkanı, Fransa Cumhurbaşkanı, majeste Büyük Britanya, İrlanda, Denizaşırı Britanya Dominyonları Kralı, Hindistan İmparatoru, Yunanistan Cumhurbaşkanı, Macaristan Krallığı Naibi, Majeste İtalya Kralı, Majeste Japonya İmparatoru, Latviya Cumhurbaşkanı, Lüksemburg Büyük Düşesi, Meksika Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı, Majeste Norveç Kralı, Majeste İsveç Kralı, İsviçre Federal Konseyi, Çekoslovakya Cumhurbaşkanı, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkezi İcra Komitesi, Venezüella Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı, Majeste Yugoslavya Kralı:

Havayoluyla Yapılan Uluslararası taşımaların şartlarının, taşıyıcının sorumluluğu ve taşımada kullanılan belgeler bakımından, birleştirilerek düzenlenmesinin yararlarını dikkate alarak,

Bu amaçla aşağıdaki sözleşmeyi yapan ve imzalayan, usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilcilerini tayin etmişlerdir:

FASIL I Kapsam-Tanımlar

MADDE 1

1. Bu sözleşme, uçak ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj eşya taşımalarına uygulanacaktır. Bir hava taşıma işletmesi tarafından uçakla yapılan ücretsiz taşımalara da aynı ölçüde uygulanacaktır.

2. Bu sözleşmenin amacı bakımından “Uluslararası Taşıma” terimi, taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun olmasın, iki Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesinde bulunan veya bu Sözleşmeye Taraf olmasa bile bir başka devletin egemenliği, hükümlerliği, mandası veya otoritesi altındaki bir ülkede olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa, bir tek Yüksek Sözleşen Taraf ülkesinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamını taşıyacaktır. Böyle bir kararlaştırılan durak yeri b ulunmaksızın, aynı Yüksek Sözleşme Tarafın egemenliği, hükümlerliği, mandası veya otoritesi altındaki ülkeler arasında yapılan taşıma, bu sözleşmenin amacı bakımından uluslararası sayılmayacaktır.

3. Birbiri ardınca birkaç hava taşıyıcısı tarafından yapılacak taşıma ister bir tek anlaşma ister bir anlaşmalar dizisi şeklinde kararlaştırılmış olsun, eğer taraflarca tek bir iş olarak kabul edilmişse; bu sözleşmenin amacı bakımından bir tek bölünmez taşıma sayılacaktır ve sadece, bir anlaşmanın veya bir dizi anlaşmanın tüm olarak aynı Yüksek Sözleşen Tarafın egemenliği, hükümlerliği, mandası veya otoritesi altında bulunan bir ülke içinde icra edilecek olmasından dolayı, uluslararası karakterini kaybetmeyecektir.

MADDE 2

1. Bu sözleşme, devlet tarafından veya kanunlara uygun olara kurulmuş hükmi şahıslar tarafından yapılan taşımalar, taşımanın 1 inci maddede belirtilen şartların içinde olması kaydıyla, uygulanacaktır.
2. Bu Sözleşme, herhangi bir uluslararası posta sözleşmesinin hükümleri uyarınca yapılan taşımalara uygulanmayacaktır.

FASIL II
Taşıma Belgeleri

Bölüm 1
Yolcu Bileti

MADDE 3

1. Yolcuların taşınması için taşıyıcı, aşağıdaki hususların içinde bulunduğu bir yolcu bileti vermek zorunluluğundadır:

- a) biletin kesildiği yer ve tarih ;
- b) Hareket yeri ve varış yeri
- c) Kararlaştırılan durak yerleri; şu şartla ki, taşıyıcı gerektiğinde durak yerlerini değiştirmek hakkını saklı tutabilecek fakat bu hakkını kullanması halinde, değişikliğin taşımanın uluslararası niteliğini ortadan kaldırma etkisi olmayacaktır;
- d) Taşıyıcı veya taşıyıcıların isim ve adresleri;
- e) Taşıyıcının, bu sözleşme ile konulan sorumluluğa ilişkin kurallara bağlı olduğuna dair bir bildirim.

2. Yolcu biletinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecektir, taşıma anlaşması ayın ölçüde bir sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır. Bununla birlikte taşıyıcı, yolcu bileti verilmemiş olan bir yolcuyla kabul ederse, bu sözleşmenin sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanmaya hak kazanmayacaktır.

Bölüm 2
Bagaj Senedi

MADDE 4

1. Yolcunun yanında alıkoyduğu küçük kişisel eşyasından gayri bagajın taşınması için, taşıyıcı bir bagaj senedi vermek zorunluluğundadır.
2. Bagaj senedi, bir tanesi yolcu, diğeri taşıyıcı için olmak üzere, iki nüsha olarak düzenlenecektir.
3. Bagaj senedinde aşağıdaki hususlar bulunacaktır;
 - a) Kesildiği yer ve tarih;
 - b) Hareket yeri ve varış yeri ;
 - c) Taşıyıcı veya taşıyıcıların isim ve adresleri;
 - d) Yolcu biletinin numarası;
 - e) Bagajın, bagaj senedini elinde bulunduran kişiye teslim olunacağına dair bir bildirim;

f) Paketlerin adedi ve ağırlıkları;

g) Madde 22 (2) uyarınca bildirilmiş olan değer;

h) Taşımanın, bu Sözleşme ile konulan sorumluluğa ilişkin kurallara bağlı olduğuna dair bir bildirim.

4. Bagaj senedinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecektir, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır. Bununla birlikte taşıyıcı, bagaj senedi verilmemiş olan bir bagajı kabul ederse ve bagaj senedinde yukarıda d), f) ve h) de belirtilen hususlar bulunmazsa, bu sözleşmenin, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanmaya hak kazanmayacaktır.

Bölüm 3 Hava Yük Senedi

MADDE 5

1. Eşya taşıyan her taşıyıcı, göndericiden “hava yük senedi” olarak isimlendirilen belgeyi düzenleyerek kendisine vermesini, her gönderici de taşıyıcıdan bu belgeyi kabul etmesini istemek hakkına sahiptir.

2. Bu belgenin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecektir; taşımayı, 9 uncu madde hükümlerine bağlı olmak üzere aynı ölçüde bu Sözleşmenin kuralları düzenleyecektir.

MADDE 6

1. Hava Yük Senedi gönderici tarafından üç tane olarak düzenlenecek ve eşya ile birlikte taşıyıcıya verilecektir.

2. Birincisi üzerine “ taşıyıcı için” yazılacak ve gönderici tarafından imzalanacaktır. İkincisi üzerine “alıcı için” yazılacak; gönderici ve taşıyıcı tarafından imzalanacak ve eşya ile birlikte gidecektir. Üçüncüsü taşıyıcı tarafından imzalanacak ve eşya kabul edildikten sonra göndericiye verilecektir.

3. Taşıyıcı, eşyanın kabulü üzerine imza atacaktır.

4. Taşıyıcının imzası damga şeklinde basılabilir; göndericinin imzası yazılabilir veya damga şeklinde basılabilir.

5. Göndericinin isteği üzerine hava yük senedini taşıyıcı düzenlemişse, aksi ispat edilmedikçe, bunu gönderici adına yapmış olduğu kabul edilecektir.

MADDE 7

Birden fazla paket olması halinde, taşıyıcı, ayrı ayrı hava yük senetlerin düzenlenmesini göndericiden istemek hakkına sahiptir.

MADDE 8

Hava Yük senedinde aşağıdaki hususlar bulunacaktır;

a) Düzenlendiği yer ve tarih;

b) Hareket yeri ve varış yeri;

c) Kararlaştırılan durak yerleri; şu şartla ki, taşıyıcı gerektiğinde durak yerlerin değiştirmek hakkını saklı tutabilecek fakat bu hakkına kullanması halinde değişikliğin, taşımanın uluslararası niteliğini ortadan kaldırma etkisi olmayacaktır;

d) Göndericinin isim ve adresi;

- e) İlk taşıyıcının isim ve adresi;
- f) Durum gerektiriyorsa, alıcının isim ve adresi;
- g) Eşyanın cinsi;
- h) Paketlerin adedi, ambalaj şekli, üzerindeki özel işaretleri veya numaraları;
- i) Eşyanın ağırlığı, miktarı, hacmi , boyutları;
- j) Eşyanın ve ambalajın görünüşteki durumu;
- k) Kararlaştırılmış ise taşıma ücreti, ödeme yeri ve tarihi ve kimin tarafından ödeneceği;
- l) Eğer eşya teslim alındığında ödenmek üzere gönderiliyorsa eşyanın fiyatı, durum gerektiriyorsa yapılan masraflar;
- m) Madde 22(2) uyarınca bildirilmiş olan değer;
- n) Hava Yük senedinin kaç tane düzenlendiği;
- o) Hava Yük senedinin ilişik olarak taşıyıcıya verilen belgeler;
- p) Eğer kararlaştırılmış ise, taşımanın bitimi için tespit edilen süre ve takip edilecek yol hakkında kısa bilgi;
- r) Taşımanın, bu sözleşme ile konulan sorumluluğa ilişkin kurallara bağlı olduğuna dair bir bildirim.

MADDE 9

Taşıyıcı, hava yük senedi düzenlenmemiş bir eşyayı kabul ederse veya hava yük senedinde, yukarıda 8. maddenin a)'dan (i)'ye kadar olan ve g) firkalarında belirtilen bütün hususlar bulunmazsa, bu sözleşmenin, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yaralanmaya hak kazanmayacaktır.

MADDE 10

1. Gönderici, eşya ile ilgili olarak hava yük senedinde belirttiği bütün hususların ve bildirimlerin doğruluğunda sorumludur.

2. Gönderici, bu hususların e bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle taşıyıcının veya başka herhangi bir kişinin göreceği bütün zararlardan sorumludur.

MADDE 11

1. Hava yük senedi, taşıma anlaşmasının yapıldığı, eşyanın alındığı ve taşıma şartları hususlarında aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır.

2. Hava yük senedinde kayıtlı bildirimlerden eşyanın ağırlığı, boyutları ve ambalaj şekli ile paket adedine ilişkin olanlar, bu hususların doğruluğu hakkında aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır; miktar, hacim ve eşyanın durumuna ilişkin olanlar ise, taşıyıcı aleyhine deli olmayacaktır. Meğer ki bunlar taşıyıcı tarafından göndericinin önünde kontrol edilmiş ve kontrol edildiği yük senedinde belirtilmiş olsun veya eşyanın görünüşteki durumuyla ilgili olsun.

MADDE 12

1. Gönderici, taşıma anlaşmasına göre yerine getirmek zorunda olduğu bütün yükümlülüklerden doğan sorumluluğuna bağlı olmak şartıyla, hareket veya varış alanlarında geri almak, veya yol üzerindeki herhangi bir iniş yerinde bıraktırmak, veya varış yerinde ya da yol üzerindeki bir yerde hava yük senedinde ismi yazılı alıcıdan başka birine teslimini istemek suretiyle eşya üzerinde tasarruf hakkına

sahip olacaktır. Ancak bu tasarruf hakkını, taşıyıcıyı veya diğer göndericileri zarara sokacak şekilde kullanamaz ve bu hakkını kullanmasından doğan bütün masrafları ödemek zorundadır.

2. Göndericinin emirlerini yerine getirmek olanağı yoksa, taşıyıcı bu durumu kendisine derhal bildirmek zorundadır.

3. Taşıyıcı, göndericinin eşya üzerindeki tasarrufları ile ilgili emirlerini, hava yük senedinin göndericiye verilmiş olan parçasının ibrazını istemeden yerine getirirse, hava yük senedinin bu parçasını hukuka uygun olarak elinde bulunduran kişinin bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, göndericiye rücu hakkı saklı kalmak üzere, sorumlu olacaktır.

4. Göndericiye tanınmış olan hak, aşağıdaki 13z üncü maddeye göre alıcının hakkının doğduğu anda ortadan kalkacaktır. Bununla birlikte, alıcı hava yük senedini veya eşyayı kabul etmemekten kaçınırsa veya kendisiyle haberleşilemezse gönderici tasarruf hakkına yeniden kazanacaktır.

MADDE 13

1. Önceki maddede belirtilen haller dışında alıcı, gereken ücretleri ödemesi ve taşıma anlaşmasının hava yük senedinde belirtilen şartlarını yerine getirmesi halinde, taşıyıcıdan hava yük senedini kendisine vermesini ve eşyayı kendisine teslim etmesini istemeye yetkili olacaktır.

2. Aksi kararlaştırılmadıkça, eşya gelir gelmez alıcıya bildirmek taşıyıcının görevi olacaktır.

3. Taşıyıcı eşyanın kaybolduğunu kabul ederse, veya eşya varması gereken tarihten itibaren yedinci günün bitiminde varmamış olursa, alıcı taşıyıcıya karşı taşıma anlaşmasından doğan haklarının takibine yetkili olacaktır.

MADDE 14

Gönderici ile alıcıdan her biri, ayrı ayrı, kendilerine 12 inci ve 13 üncü maddelerle verilen bütün hakları, anlaşma ile konan yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, kendileri adına veya başkasına vekaleten, kullanabilirler.

MADDE 15

1. 12 inci, 13 üncü ve 14 üncü maddeler, gönderici ile alıcının birbiriyle olan ilişkilerini de, gönderici veya alıcıdan doğan haklarını sahibi üçüncü kişilerin ilişkilerini de etkilemeyecektir.

2. 12 inci, 13 üncü ve 14 üncü maddelerin hükümleri ancak hava yük senedinde açık hüküm konarak değiştirilebilir.

MADDE 16

1. Gönderici, eşyanın alıcıya tesliminden önce gümrük, şehir girişi veya polis formalitelerinin yerine getirilmesi için gerekli bütün bilgileri vermek ve belgeleri hava yük senedine eklemek zorundadır. Gönderici bu bilgi ve belgelerin yokluğundan, yetersizliğinden veya usulüne uygun olmamasından doğan zararlardan, bu zarar taşıyıcının veya temsilcilerinin kusurundan ileri gelmedikçe, taşıyıcıya karşı sorumludur.

2. Taşıyıcı bu bilgi ve belgelerin doğruluğunu veya yeterliliğini araştırma zorunda değildir.

MADDE 17

Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması halinde doğan zarardan sorumlu olacaktır; ancak, bu zararın doğmasına sebep olan kaza, uçakta veya uçağa binme yad uçaktan inme faaliyetlerinden biri sırasında meydana gelmiş olmalıdır.

MADDE 18

1. Taşıyıcı, kabul edilmiş herhangi bir bagaj veya eşyanın tahribi veya kaybı veya zarara uğraması halinde doğan zarardan sorumlu olacaktır; ancak zarara sebep olan olay havayoluyla taşıma sırasında meydana gelmiş olmalıdır.

2. Önceki paragrafta kullanılan anlamda havayoluyla taşıma, bagaj veya eşyanın, bir hava alanında veya bir uçakta veya bir hava alanı dışında iniş yapılması halinde herhangi bir yerde, taşıyıcının sorumluluğunda bulunduğu süreyi kapsayacaktır.

3. Havayoluyla taşıma süresi, kara, deniz veya nehir yoluyla, bir hava alanı dışında yapılan herhangi bir taşımayı içine almayacaktır. Bununla birlikte, böyle bir taşıma, havayoluyla taşıma için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmışsa, herhangi bir zararın, aksi ispatlanmadıkça, havayoluyla taşıma sırasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu farz olunur.

MADDE 19

Taşıyıcı, yolcuların, bagajın veya eşyanın havayoluyla taşınmasında gecikmesinden doğan zarardan sorumlu olacaktır.

MADDE 20

1. Taşıyıcı, kendisinin ve temsilcilerinin zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya temsilcileri için bu gibi tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispat ederse, sorumlu olmayacaktır.

2. Taşıyıcı, bagaj ve yük taşınmasında zararın, pilotajdaki, uçağa verilen yer hizmetlerindeki (handling) ve seyrüseferdeki bir yanlışlıktan ileri geldiğini ve diğer bütün hususlarda kendisini ve temsilcilerinin zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını ispat ederse, sorumlu olmayacaktır.

MADDE 21

Taşıyıcı zarara, zarar gören kişinin sebep olduğunu veya zararın doğmasında zarar gören kişinin ihmal veya dikkatsizliğinin katkısı bulunduğunu ispat ederse, mahkeme, kendi kanunlarının hükümlerine göre, taşıyıcı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtarabilir.

MADDE 22

1. Yolcu taşınmasında taşıyıcının sorumluluğu her yolcu için 125.000 frankla sınırlı olacaktır. Davanın görüldüğü mahkemenin kanunlarına göre zararın periyodik olarak ödenmesine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin toplamı değeri 125.000 frankı aşmayacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı ile yolcu, özel bir anlaşma ile daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırılabilir.

2. Kabul edilmiş bagaj ve eşya taşınmasında taşıyıcının sorumluluğu, kilogram başına 250 frankla sınırlı olacaktır. Meğer ki gönderici, paket taşıyıcıya verilirken, teslim anındaki değerini gösteren özel bir bildirimde bulunmuş ve gerekiyorsa, ek bir meblağ ödenmiş olsun. Bu durumda taşıyıcı, ödeyeceği meblağın bagaj veya eşyanın gönderici için teslim anındaki gerçek değerinden daha büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirimi yapılan meblağı aşmayan bir meblağ ödemekle yükümlüdür.

3. Yolcunun yanında bulundurduğu şeyler bakımından taşıyıcının sorumluluğu, her yolcu için 5.000 frankla sınırlı olacaktır.

4. Yukarıda belirtilen meblağların binde dokuz yüz ayarında 65 1/12 miligram altını bulunan Fransız frankı karşılığı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağlar herhangi bir milli paraka yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir.

MADDE 23

Taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya bu sözleşmede belirtilenden daha düşük bir sınır saptayan herhangi bir hüküm, geçerli sayılmaz, ancak böyle bir hükmün geçersizliği, anlaşmanın tümünü geçersiz kılmaz, anlaşma, bu sözleşmenin hükümlerine bağlı kalır.

MADDE 24

18 inci ve 19 uncu maddelerin kapsamına giren hallerde, dayanağı ne olursa olsun herhangi bir tazminat davası, ancak bu sözleşmede belirtilen şartlara ve limitlere bağlı olarak açılabilir.

MADDE 25

1. Zarar taşıyıcının kasıtlı davranışından veya davanın görüldüğü mahkemenin kanununa göre kasıtlı davranışa eş değer de sayılan bir kusurdan doğmuşsa, taşıyıcı, bu sözleşmenin kendisinin sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanmaya hak kazanmayacaktır.

2. Bu nitelikteki taşımalarda yolcu veya temsilcisi, ilk taşıyıcının bütün seyahat için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olması hali dışında, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilir.

3. Bagaj veya eşya bakımından, yolcu veya gönderici ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcı da son taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahiptir. Ayrıca her biri, tahribatın, kaybın, hasarın veya gecikmenin olduğu taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilirler. Bu taşıyıcılar, yolcu veya gönderici veya alıcıya karşı müşterek ve müteselsil olarak sorumlu olacaklardır.

MADDE 26

1. Bagajın veya eşyanın, teslim almaya yetkili kişi tarafından şikayette bulunmaksızın kabulü, bunların taşıma belgesine uygun olarak ve iyi durumda teslim edildiği hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır.

2. Hasar halinde, teslim almaya yetkili kişinin, hasarın fark edilmesinden sonra derhal taşıyıcıya şikayette bulunması ve bu şikayetin, almışlarından itibaren bagaj için en geç 3 gün, eşya için en geç 7 gün içinde yapılması gereklidir. Gecikme halinde şikayetin, bagaj veya eşyanın kendi eline geçtiği tarihten itibaren en geç 14 gün içinde yapılması gerekir.

3. Her şikayetin, yukarıda belirtilen süreler içinde, taşıma belgesi üzerine yazılmak suretiyle veya ayrı bir bildirim halinde yazılı olarak gönderilmesi gereklidir.

4. Yukarıda belirtilen süreler içinde şikayette bulunulması halinde, hilesi dışında, taşıyıcı aleyhine takibat yapılamaz.

MADDE 27

Sorumlu kişinin ölüm halinde, tazminat davası, bu sözleşmenin hükümlerine göre, onun kanuni varislerine karşı açılır.

MADDE 28

1. Tazminat davasının, davacının seçimine göre, Yüksek Anlaşma Taraflardan birinin ülkesinde, taşıyıcının ikametgahının veya esas faaliyet merkezinin, ya da, varsa, anlaşmanın yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesinde, veya varış yeri mahkemesinde açılması gerekir.

2. Usul sorunları, davanın açıldığı mahkemenin kanonlarına göre çözümlenecektir.

MADDE 29

1. Varış yerine ulaşma tarihinden veya uçağın ulaşması gereken tarihten veya taşımanın durduğu tarihten başlamak üzere 2 yıl içinde dava açılmazsa, tazminat hakkı düşecektir.

2. Zaman aşımının hesaplanma usulü, davanın açıldığı mahkemenin kanunu ile kararlaştırılacaktır.

MADDE 30

1. Taşımanın, birbiri ardınca çeşitli taşıyıcılar tarafından yapılacak olması ve 1 inci maddenin üçüncü paragrafında verilen tanıma girmesi halinde, yolcu, bagaj ve eşyayı kabul eden her taşıyıcı bu sözleşme hükümlerine bağlı olacak ve taşımanın kendi yönetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma anlaşmasının taraflarından biri sayılacaktır.

2. Bu nitelikteki taşımalarda yolcu veya temsilcisi, ilk taşıyıcının bütün seyahat için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olması hali dışında, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilir.

3. Bagaj veya eşya bakımından, yolcu veya gönderici ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcı da son taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahiptir. Ayrıca her biri, tahribatın, kaybın, hasarın veya gecikmeni olduğu taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilirler. Bu taşıyıcılar, yolcu ve gönderici veya alıcıya karşı müşterek ve müteselsil olarak sorumlu olacaklardır.

Bölüm 4 Birleşik Taşımaya İlişkin Hükümler

MADDE 31

1. Kısmen havayolu, kısmen başka herhangi bir yol ile yapılan birleşik taşıma halinde, bu sözleşme hükümleri, taşımanın 1 inci madde çerçevesine girmesi şartıyla, sadece havayolu taşımalarına uygulanacaktır.

2. Bu sözleşmedeki hiçbir husus, birleşik taşıma halinde tarafların havayoluyla taşıma belgesine diğer taşıma türleriyle ilgili şartlar koymalarına engel olmayacaktır; ancak, havayoluyla taşıma bakımından bu sözleşmenin hükümlerine uyulacaktır.

Bölüm 5 Genel ve Son Hükümler

MADDE 32

Gerek uygulanacak kanunu kararlaştırarak, gerekse yargı yetkisine ilişkin kuralları değiştirerek bu sözleşme ile konulmuş kurallara aykırı davranmak amacıyla, zararın doğuşundan önce taşıma anlaşmasına konan herhangi bir hüküm ve yapılan bütün özel anlaşmalar geçersiz olacaktır. Bununla birlikte, eşya taşımaları için, bu sözleşmeye bağlı olarak 28 inci maddenin birinci paragrafında sözü edilen yargı alanlarından biri içinde yapılacaksa, tahkim şartları konmasına izin verilecektir.

MADDE 33

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü bir taşıyıcıya, bir taşıma anlaşması intacını redde veya işbu sözleşmenin hükümlerine ters düşmeyen kaideler vazetmeye engel teşkil etmez.

MADDE 34

Bu sözleşme, hava seyrüsefer işletmeleri tarafından, düzenli hava seyrüsefer hatları kurulması amacıyla deneme niteliğinde havayoluyla yapılan uluslararası taşımalar da, bir hava taşıyıcısının normal faaliyetinin kapsamı dışında, olağanüstü şartlarda yapılan taşımalara da uygulanmayacaktır.

MADDE 35

Bu sözleşmede kullanılan “günler” terimi, iş günleri değil, takvim günleri anlamını taşır.

MADDE 36

Bu sözleşme Fransızca olarak bir tek nüsha halinde yapılmış olup, Polonya Dışişleri Bakanlığının Arşivlerinde saklanacak ve aslına uygunluğu usulünce onaylanan birer kopyası, Polonya Hükümeti tarafından Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin hükümetine gönderilecektir.

MADDE 37

1. Bu sözleşme, onaylanacaktır. Onay belgeleri Polonya Dışişleri Bakanlığının Arşivlerinde saklanacak ve Polonya Hükümeti onaylamayı Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin hükümetine bildirecektir.

2. Bu sözleşme, Yüksek Sözleşen Taraflardan beş tanesince onaylandığından, beşinci onay belgesinin verilmesinden sonraki doksanıncı günde, bunlar arasında yürürlüğe girecektir. Bundan sonra, sözleşmeyi onaylamış olan Yüksek Sözleşen Taraflarla, onay belgesini veren Yüksek Sözleşen Taraf arasında onay belgesinin verilmişinden sonraki doksanıncı günde yürürlüğe girecektir.

3. Bu sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarih ile her onay belgesinin verilmiş tarihini, Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin Hükümetine bildirmek, Polonya Cumhuriyeti Hükümetinin görevi olacaktır.

MADDE 38

1. Bu sözleşme, yürürlüğe girdikten sonra, herhangi bir devletin katılmasına açık olacaktır.

2. Katılma, Polonya Cumhuriyeti Hükümetine hitaben bir bildiri ile yapılacak ve onun tarafından Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin hükümetine bildirilecektir.

MADDE 39

1. Yüksek Sözleşen Taraflardan her biri, Polonya Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak suretiyle bu sözleşmeden çekilebilir. Bu husus Polonya Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin Hükümetine derhal bildirilecektir.

2. Çekilme, çekilme bildirisinden altı ay sonra geçerli olacak ve sadece çekilen tarafı etkileyecektir.

MADDE 40

1. Herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf, imza veya onay belgesinin verilmesi veya katılma sırasında, bu sözleşmeyi kabul etmesinin, sömürgelerinin, himayesi, mandası, egemenliği, otoritesi veya hükümlerinin altında bulunan ülke ve bölgelerin hiçbiri veya herhangi biri için geçerli olmadığı bildiriminde bulunabilir.

2. Aynı şekilde, herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf, ilk bildiriminde dışarıda bırakmış olduğu sömürgelerinin, himayesi, mandası, egemenliği, otoritesi veya hükümlerinin altında, bulunan ülke veya bölgelerin tümü veya herhangi biri adına sonradan sözleşmeye katılabilir.

3. Herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf Sömürgeleri, himayesi, mandası, egemenliği, otoritesi veya hükümlerinin altında bulunan ülke veya bölgelerin tümü veya herhangi biri için ayrı ayrı, bu sözleşmeden hükümlerine uygun olarak çekilebilir.

MADDE 41

Herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf, bu sözleşmenin yürürlüğe girişinden en az iki yıl sonra sözleşmede yapılabilecek herhangi bir değişikliği görüşmek üzere yeni bir uluslararası konferansın toplanmasını istemek hakkına sahiptir. Bu amaçla, bu konferans için hazırlık yapmak üzere gerekli tedbirleri alacak olan Fransa Cumhuriyeti Hükümeti ile temasa geçecektir.

Varşova' da, 12 Ekim 1929' da yapılan bu sözleşme 31 Ocak 1930' a kadar imzaya açık kalacaktır.

EK PROTOKOL

2 inci madde ile ilgili

Yüksek Sözleşen Taraflar, onay veya katılma sırasında, bu sözleşmenin 2 inci maddesinin birinci paragrafının, doğrudan doğruya devlet, sömürgeleri veya himayesi, mandası, egemenliği, hükümlerinin veya otoritesi altında bulunan herhangi bir bölge veya ülke tarafından havayoluyla yapılan uluslararası taşımalara uygulanmayacağı bildiriminde bulunma haklarını saklı tutarlar.

EK–2: 1955 tarihli Lahey Protokolü

12 EKİM 1929 TARİHİNDE VARŞOVA’DA İMZALANAN ULUSLARARASI HAVA TAŞIMALARINA İLİŞKİN BAZI KURALLARIN BİRLİŞTİRİLMESİ HAKKINDA SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİREN PROTOKOL

AŞAĞIDA İMZALARI BULUNAN HÜKÜMETLER

12 Ekim 1929 tarihinde Varşova da imzalanan Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmede değişiklik yapılmasının uygun olduğunu düşünerek,

Aşağıdaki gibi ANLAŞMIŞLARDIR:

FASIL I Sözleşmedeki Değişiklikler

MADDE I

Sözleşmenin 1 inci maddesinin

a) 2 inci paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır:

“2. Bu sözleşmenin amacı bakımından, ‘Uluslararası taşıma’ terimi, taraflar arasındaki anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun olmasın, iki yüksek Sözleşen Taraf Ülkesinde bulunan veya Yüksek Sözleşen Taraflardan biri olmasa bile, bir başka Devletin ülkesinde olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa, bir tek Yüksek Sözleşen Tarafın Ülkesi içinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamına gelir. Başka bir devletin ülkesinde olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri bulunmaksızın bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içindeki iki nokta arasında yapılan taşıma, bu sözleşmenin amacı bakımından uluslararası taşıma değildir.”

b) 3 üncü paragraf çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır:

“3. Birbiri ardında birkaç hava taşıyıcısı tarafından yapılacak taşıma ister bir tek anlaşma ister bir anlaşmalar dizisi şeklinde kararlaştırılmış olsun, eğer taraflarca tek bir iş olarak kabul edilmişse; bu sözleşmenin amacı bakımından bir tek bölünmez taşıma sayılır ve sadece, bir anlaşmanın veya bir dizi anlaşmanın tüm olarak aynı devletin ülkesi içinde icra edilecek olmasından dolayı uluslararası karakterini kaybetmez.”

MADDE II

Sözleşmenin 2inci maddesinin 2inci paragrafı çıkarılacak ve aşağıdaki paragraf bunun yerine konacaktır:

“2. Bu sözleşme posta ve posta paketleri taşımlarına uygulanmayacaktır.”

MADDE III

Sözleşmenin 3 üncü maddesinin

a) 1 inci paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır:

“1. Yolcu taşımlarında, şu hususların yer aldığı bir bilet verilecektir:

(a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi

(b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir Devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi

(c) Eğer yolcunun seyahatinin son varış yeri veya durak yeri, hareket ettiği ÷lkeden başka bir ÷lke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin ölüm veya bedensel zarar ile bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırlanığını belirten bir not.”

b) 2 inci paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır:

“2. Yolcu bileti, taşıma anlaşmasının yapıldığı ve şartları hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Yolcu biletinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemez, anlaşma aynı ölçüde bu sözleşmenin kurallarına bağlı olur. Bununla birlikte yolcu bileti verilmemiş bir yolcu taşıyıcının rızası ile uçağa binerse veya bilette bu maddenin 1 c) paragrafının gerektirdiği not bulunmazsa, taşıyıcı 22inci madde hükümlerinden yararlanmaya hak kazanmayacaktır.”

MADDE IV

Sözleşmenin 4 üncü maddesinin

a)1 inci, 2 inci ve 3 üncü paragrafları çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraflar konacaktır:

“1. Kayıtlı, bagajın taşınmasında bir bagaj senedi verilecektir; bu bagaj senedi 3 üncü maddenin 1 inci paragrafı hükümlerine uyan bir yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça, içinde aşağıdaki hususlar bulunacaktır:

(a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi

(b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir Devletin ÷lkesinde olmak üzere hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin, bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırlanığını belirten bir not

b) 4 üncü paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır:

“2. Bagaj senedi, taşıma anlaşmasının yapıldığı ve şartları hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Bagaj senedinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemez, anlaşma aynı ölçüde bu sözleşmenin kurallarına bağlı olur. Bununla birlikte taşıyıcı, bagaj senedi verilmeden bagajı sorumluluğuna alırsa veya bagaj senedinde 3. maddenin 1 c) paragrafı hükümlerine uyan yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça bu maddenin 1 c) paragrafının gerektirdiği not bulunmazsa, taşıyıcı 22. maddenin 2. paragrafı hükümlerinden yararlanmaya hak kazanmayacaktır.”

MADDE V

Sözleşmenin 6. maddesinin 3. paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki madde konacaktır:

“3. Taşıyıcı yük uçağa yüklenmeden önce imza atacaktır.”

MADDE VI

Sözleşmenin 8. maddesi çıkarılacak ve yerine aşağıdaki madde konacaktır:

“Hava yük senedinde aşağıdaki hususlar bulunacaktır:

a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi

b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir devletin ÷lkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf ÷lkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi

c) Taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri başladığı ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin, yükün kaybı veya hasır bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırlandığını belirten bir not.”

MADDE VII

Sözleşmenin 9 uncu maddesi çıkarılacak ve yerine aşağıdaki madde konacaktır:

“Yük, bir hava yük senedi düzenlenmeden taşıyıcının rızası ile uçağa yüklenirse veya hava yük senedinde 8.maddenin c) paragrafının gerektirdiği not bulunmazsa taşıyıcı 22.maddenin 2. paragrafı hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.”

MADDE VIII

Sözleşmenin 10. maddesinin 2. paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır:

“2. Gönderici, kendisi tarafından belirtilen hususların veya yapılan bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle taşıyıcının kendisine karşı sorumlu olduğu başka herhangi bir kişinin göreceği bütün zararları ödeyecektir.”

MADDE IX

Sözleşmenin 15. maddesine aşağıdaki paragraf eklenecektir:

“3. Bu sözleşmedeki hiçbir husus, devredilebilen bir hava yük senedi yapılmasına engel değildir.”

MADDE X

Sözleşmenin 20. maddesinin 2. paragrafı çıkarılacaktır.

MADDE XI

Sözleşmenin 22 inci maddesi çıkarılacak ve yerine aşağıdaki madde konacaktır:

“Madde 22

1. İnsanların taşınmasında taşıyıcının sorumluluğu her yolcu için iki yüz elli bin frankla sınırlandırılmıştır; Davaya el koyan mahkemenin kanunlarına göre zararın periyodik olarak ödenmesine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin toplam değeri iki yüz elli bin frankı aşmayacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı ile yolcu, daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler.

2. a) Kayıtlı bagaj ve yük taşınmasında taşıyıcının sorumluluğu, kilogram başına iki yüz elli frankla sınırlandırılmıştır, meğer ki, yolcu veya gönderici, paket taşıyıcıya verilirken, varış yerinde teslimi anındaki değerini gösteren özel bir bildirimde bulunmuş ve gerekiyorsa, ek bir meblağ ödemiş olsun. Bu durumda taşıyıcı, ödeyeceği meblağın, bagaj veya yükün, yolcu veya gönderici için, varış yerinde teslimi anındaki gerçek değerinden daha büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirimi yapılan meblağı aşmayan bir meblağ ödemekle yükümlüdür.

b)Kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünün veya içinde bulunan herhangi bir şeyin kaybı, hasarı veya gecikmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılacağı miktarın kararlaştırılmasında dikkate alınacak ağırlı, sadece ilgili paket veya paketlerin toplam ağırlığı olacaktır. Bununla birlikte, kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünün veya içinde bulunan bir şeyin kaybı,hasarı veya gecikmesi, aynı bagaj senedinin veya hava yük senedinin kapsamına giren diğer parçaların değerini etkilerse, bu paket veya paketlerin toplam ağırlığı da sorumluluk sınırının kararlaştırılmasında dikkate alınacaktır.

3. Yolcunun yanında bulunduğu şeyler, bakımından taşıyıcının sorumluluğu her yolcu için beş bin frankla sınırlıdır.

4.Bu maddede belirtilen limitler, mahkemenin bunlara ek olarak, davacının yaptığı mahkeme masraflarının veya dava ile ilgili olarak yaptığı diğer masrafların bir bölümünün veya tümünün ödenmesini, kendi kanununa göre, karara bağlanmasına engel olmayacaktır. Eğer mahkeme masrafları ve dava ile ilgili diğer masraflar dışarıda kalmak üzere hüküm olunan tazminat miktarı, zararı doğuran

olayın meydana gelmesinden itibaren altı aylık bir süre içinde veya eğer daha sonra ise davanın açılmasından önce, taşıyıcının yazılı olarak davacıya teklif ettiği meblağı aşmıyorsa, yukarıdaki hüküm uygulanmayacaktır.

5. Bu maddede frank olarak sözü edilen meblağların binde dokuz yüz ayarında altmış beş buçuk miligram altını bulunan bir para birimi karşılığı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağlar milli paralara yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblağların altından başka milli paralara çevrilmesi, hukuki işlemler bakımından hasar tarihinde bu paraların taşıdığı altın değerine göre yapılacaktır.”

MADDE XII

Sözleşmenin 23. maddesinde bulunan hüküm 1. paragraf olarak numaralandırılacak ve aşağıdaki paragraf buraya eklenecektir:

“2. Taşmanın yükün kendisinde bulunan bir kusurdan, kalitesinden veya bozukluğundan doğan zararları düzenleyen hükümlere, bu maddenin 1. paragrafı uygulanmayacaktır.”

MADDE XIII

Sözleşmenin 25. maddesinin 1. ve 2. paragrafları çıkarılacak ve yerine aşağıdaki hüküm konacaktır:

“Zararın, taşıyıcının işçilerinin veya temsilcilerinin zarar vermek kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispatlanırsa, 22.maddede belirtilen sorumluluk limitleri uygulanmayacaktır; ancak, bir işçi veya temsilcinin böyle bir hareketi veya ihmali halinde onun kendi görevi çerçevesi içinde hareket ettiğinin de ispatı gerekir.”

MADDE XIV

Sözleşmenin 25. maddesinden sonra aşağıdaki madde konacaktır:

1. Bu Sözleşmenin kapsamında bulunan bir zarar dolayısıyla taşıyıcının bir işçisi veya temsilcisine karşı bir dava açılırsa, kendisi, görevi çerçevesi içinde hareket ettiğini ispatladığı takdirde, 22 inci maddeye göre taşıyıcının yararlanma hakkına sahip olduğu sorumluluk limitlerinden yararlanmaya hakkı olacaktır.

2. Bu durumda, taşıyıcıdan, işçilerden veya temsilcilerden alınabilecek meblağların toplamı söz konusu limitleri aşmayacaktır.

3. Zararın, işçi veya temsilcinin zarar vermek kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptığı bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispatlanırsa, bu maddenin 1 inci ve 2 inci paragraflarının hükümleri uygulanmayacaktır.”

MADDE XV

Sözleşmenin 26. maddesinin, 2. paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır:

“2. Hasar halinde teslim almaya yetkili kişinin hasarın fark edilmesinden sonra derhal taşıyıcıya şikayette bulunması ve bu şikayetin, alınışlarından itibaren bagaj için 7 gün ve yük için en geç 14 gün içinde yapılması gereklidir. Gecikme halinde şikayetin bagaj veya yükün kendi eline geçtiği tarihten itibaren en geç 20 gün içinde yapılması gerekir.”

MADDE XVI

Sözleşmenin 34. maddesi çıkarılacak ve yerine aşağıdaki konacaktır:

“Taşıma belgelerine ilişkin 3 ila 9. (dahil) maddelerin hükümleri, bir hava taşıyıcısının normal faaliyetinin kapsamı dışında olağanüstü şartlarda yapılan taşıma halinde uygulanmayacaktır.”

MADDE XVII

Sözleşmenin 40. maddesinden sonra aşağıdaki madde konacaktır:

“Madde 40A

1. Sözleşmenin 37. maddesinin 2. paragrafındaki ve 40. maddesinin 1. paragrafındaki Yüksek Sözleşen Taraf deyimi, devlet anlamını taşıyacaktır. Diğer bütün hallerde, Yüksek Sözleşen Taraf deyimi, sözleşmeyi onaylaması veya sözleşmeye katılması yürürlüğe girmiş olan ve sözleşmeden çekilmesi yürürlüğe girmemiş olan bir devlet anlamını taşıyacaktır.

2.Sözleşmeni amacı bakımından ülke sözcüğü, bir devletin yalnız ana ülkesi değil, aynı zamanda o devletin, dış ilişkilerinden sorumlu olduğu bütün diğer ülkeler anlamını taşır.”

FASIL II

Sözleşmenin Değiştirilmiş Şeklinin Uygulama Alanı

MADDE XVIII

Sözleşmenin bu Protokolle değiştirilmiş şekli, Sözleşmenin 1. maddesinde tanımlanan uluslararası taşımaya uygulanacaktır; bu şartla ki, o maddede belirtilen hareket ve varış yerleri ya bu Protokole taraf olan iki devletin ülkelerinde, ya da, başka bir devletin ülkesi içinde, kararlaştırılmış bir durak yeri bulunmak üzere, bu protokole taraf olan tek bir devletin ülkesinde olacaktır.

FASIL 3

Son Hükümler

MADDE XIX

Bu Protokolün tarafları arasında, sözleşme ve protokol, bir tek metin olarak okunacak ve yorumlanacak ve 1955’te Lahey’de değiştirilen Varşova Sözleşmesi olarak anılacaktır.

MADDE XX

Bu Protokol, 22. maddenin 1. paragrafı hükümleri uyarınca yürürlüğe gireceği tarihe kadar, bu protokolün kabul edildiği konferansa katılan herhangi bir devletin veya o tarihe kadar sözleşmeyi onaylamış veya sözleşmeye katılmış herhangi bir devletin imzasına açık tutulacaktır.

MADDE XXI

1. Bu Sözleşme, imzalayan devletlerin onayına bağlı olacaktır.

2.Bu protokolün sözleşmeye taraf olmayan herhangi bir devlet tarafından onaylanması, sözleşmenin bu protokolle değiştirilmiş şekline katılması demek olacaktır.

3.Onay belgeleri Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine verilecektir.

MADDE XXII

1. Bu Protokol, imzalayan otuz devlet onay belgelerini verdiklerinde, 30. onay belgesinin verilisinden sonraki 90.günde bunlar arasında yürürlüğe girecektir. Bundan sonra onaylanan her Devlet için, onay belgesini vermesinden sonraki 90.günde yürürlüğe girecektir.

2.Bu Protokol yürürlüğe girdiğinde, Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Birleşmiş Milletlere tescil ettirilecektir.

MADDE XXIII

1. Bu Protokol yürürlüğe girişinden sonra, imzalamamış olan herhangi bir devletin katılmasına açık olacaktır.

2. Sözleşmeye taraf olmayan herhangi bir devletin bu protokole katılması, sözleşmenin bu protokolle değiştirilmiş şekline katılması demek olacaktır.

3. Katılma, katılma belgesinin Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine verilmesi suretiyle yapılacak ve belgenin verilişinden sonraki doksanıncı günde geçerli olacaktır.

MADDE XXIV

1. Bu protokolün taraflarından herhangi biri Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak suretiyle bu protokolden çekilebilir.

2. Çekilme, bildirim Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından alındığı tarihten itibaren altı ay sonra geçerli olacaktır.

3. Bu Protokole taraf olanlar arasında, bunlardan herhangi birinin 39. maddesi uyarınca sözleşmeden çekilmesi, herhangi bir şekilde sözleşmenin bu protokolle değiştirilmiş şekline çekilmesi anlamına gelmeyecektir.

MADDE XXV

1. Bu Protokol, bu maddenin 2. paragrafı uyarınca hakkında bir bildirimde bulunmuş olan ülkeler dışında, bu protokole taraf olan bir devletin dış ilişkilerinden sorumlu, bulunduğu bütün ülkelere uygulanacaktır.

2. Herhangi bir devlet, onay veya katılma belgesini verdiği sırada, bu protokolü kabul etmesinin dış ilişkilerden kendisinin sorumlu olduğu bir veya daha fazla ülke için geçerli olmadığı bildiriminde bulunabilir.

3. Herhangi bir devlet, daha sonra, Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirmek suretiyle, daha önce bu maddenin 2. paragrafına göre hakkında bildirimde bulunmuş olduğu ülkelerin herhangi birini veya tümünü bu protokolün kapsamına alabilir.

4. Bu protokole taraf olan herhangi bir devlet, 24. maddenin 1. paragrafı hükümlerine göre, dış ilişkilerden kendisinin sorumlu olduğu ülkelerin herhangi biri veya tümü için, ayrı ayrı bu protokolden çekilebilir.

MADDE XXVI

Bu protokole rezerv konulamaz, ancak herhangi bir devlet, Polonya Halk Cumhuriyetine her an yazılı tebligatta bulunarak, bu protokol ile tadil edilmiş sözleşmenin, bütün taşıma kapasitesi o ülkenin askeri makamları tarafından veya bu makamlar namına ayrılan o ülkede kayıtlı olan uçaklarla, askeri makamlar için yolcu, yük ve bagaj nakline uygulanmayacağını belirtebilir.

MADDE XXVII

Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti,

Sözleşmeye veya bu Protokolü imzalamış olan bütün devletlere, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın veya Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın üyesi olan bütün Devletlere ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na aşağıdaki hususları derhal bildirecektir:

- a) Bu protokolü imzalayan herhangi bir devlet imza tarihi;
- b) Bu Protokole ilişkin olarak verilen herhangi bir onay veya katılma belgesi ve veriliş tarihi;
- c) Bu Protokolün, 22. maddesinin 1. paragrafı uyarınca yürürlüğe girdiği tarih;
- d) Alınan herhangi bir çekilme bildirimi ve tarihi;

e) 25. madde uyarınca yapılan herhangi bir bildirim alışı ve tarihi;

f) 26. madde uyarınca yapılan herhangi bir bildirim alınışı ve tarihi.

Yukarıdakileri tasdiklen, usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilciler bu Protokolü imza etmişlerdir.

Bin dokuz yüz Elli Beş yılının Eylül ayının yirmi sekizinci günü, Lahey' de aynı derecede geçerli olmak üzere İngilizce, Fransızca ve İspanyolca dillerinde üç metin halinde yapılmıştır. Herhangi bir tutarsızlık halinde, Sözleşmenin yapılmış olduğu dil Fransızca ve İspanyolca dillerinde üç metin halinde yapılmıştır. Herhangi bir tutarsızlık halinde, Sözleşmenin yapılmış olduğu dil olan Fransızca metin üstün tutulacaktır.

20. maddeye göre imzaya açık kalacak olan bu protokol, Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine verilecek ve bu hükümet, aslına uygunluğu usulünce onaylanmış kopyalarını, sözleşmeyi veya bu protokolü imzalamış olan bütün devletlere, sözleşmeye veya bu protokole taraf olan bütün devletlere, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın veya Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın üyesi olan bütün devletlere ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na gönderecektir.

EK-3: 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu

AKDİ TAŞIYICIDAN BAŞKA BİR ŞAHIS TARAFINDAN GERÇEKLEŞTİRİLEN ULUSLARARASI HAVA TAŞIMALARINA İLİŞKİN BAZI KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDA VARŞOVA SÖZLEŞMESİNE EK SÖZLEŞME

Bu sözleşmeyi imzalayan devletler Varşova Sözleşmesinin, taşıma akdine taraf olmayan bir şahıs tarafından gerçekleştirilen uluslararası taşımaya ilişkin özel kuralları içermediğini dikkate alarak, bu duruma uygulanabilir kuralları düzenlemeye istekli olunmasını da dikkate alarak aşağıdaki gibi anlaşmışlardır:

MADDE I

Bu sözleşmede yer alan,

a) “Varşova Sözleşmesi”, (b) paragrafında atıf yapılan taşıma akdi hükümlerine göre, taşımanın birine veya diğerine olmasına göre 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova’ da imzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine ilişkin Sözleşme veya 1955’ de Lahey’ de değiştirilen Varşova Sözleşmesi anlamına gelir.

b) “Akdi taşıyıcı”, bir yolcu veya bir gönderici ile veya yolcu veya gönderici namına hareket eden bir şahıs ile akdettiği Varşova Sözleşmesine tabi bir taşıma akdine taraf bir şahıs anlamına gelir.

c) “Fiili taşıyıcı”, akdi taşıyıcı tarafından verilen yetkiye dayanak (b) paragrafındaki taşımayı kısmen veya tamamen yapan, ancak o kısma ilişkin olarak Varşova Sözleşmesine göre birbiri ardına taşıma yapan taşıyıcı olmayan, akdi taşıyıcı dışındaki bir şahıs anlamına gelir. Bu yetki, aksi ispat edilmedikçe verilmiş addedilir.

MADDE II

Bu Sözleşmede aksine hüküm bulunmadıkça, eğer 1. maddenin (b) paragrafındaki taşıma akdine uygun olarak bir fiili taşıyıcı Varşova Sözleşmesine tabi taşımanın bir kısmını veya tamamını gerçekleştirirse, akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı; ilki, taşıma akdinde öngörülen taşımanın tamamı, ikincisi, öngörülen taşımanın gerçekleştirdiği bölümü için Varşova Sözleşmesi hükümlerine tabi olurlar.

MADDE III

1. Fiili taşıyıcının gerçekleştirdiği taşımaya ilişkin olarak, fiili taşıyıcının veya adamlarının kendi görevleri çerçevesinde yaptıkları hareket ve ihmalleri, akdi taşıyıcının da hareket ve ihmalleri olarak kabul edilecektir.

2. Fiili taşıyıcının gerçekleştirdiği taşımaya ilişkin olarak, akdi taşıyıcının veya adamlarının kendi görevleri çerçevesinde yaptıkları hareket ve ihmalleri fiil taşıyıcının da hareket ve ihmalleri olarak kabul edilecektir. Bununla beraber bu hareket ve ihmallerin hiç biri, fiili taşıyıcıyı Varşova Sözleşmesi 22. maddesinde öngörülen sınırlamaları aşan bir sorumluluğa tabi kılmayacaktır. Akdi taşıyıcı tarafından Varşova Sözleşmesi ile yüklenilmeyen bir yükümlülüğün üstlenilmesine ilişkin bir özel sözleşme veya Varşova Sözleşmesi ile öngörülen hakların herhangi birinden feragat veya adı geçen Sözleşmenin 22.maddesinde öngörülen varış yerinde teslimdeki özel menfaate ilişkin herhangi bir özel beyan, fiili taşıyıcının kabulü dışında fiili taşıyıcı hakkında bağlayıcı nitelik taşımayacaktır.

MADDE IV

Varşova Sözleşmesinin uygulanmasında, taşıyıcıya yapılacak şikayetler ve verilerek talimatlar, ister akdi taşıyıcıya veya ister fiili taşıyıcıya gönderilmiş olsun, aynı derecede hüküm ifade edecektir. Bununla beraber, Varşova Sözleşmesi 12.maddesindeki talimatlar sadece akdi taşıyıcıya gönderildiğinde hüküm ifade edecektir.

MADDE V

Fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşımaya ilişkin olarak, bu taşıyıcının veya akdi taşıyıcının adamları, görevleri çerçevesinde hareket ettikleri ispat ederlerse, Varşova Sözleşmesindeki sorumluluk sınırlamasının uygulanmasını engelleyecek bir şekilde davrandıkları ispat edilmedikçe, bu sözleşmede taşıyıcıya uygulanabilir sorumluluk sınırlanmasından yararlanmaya hak kazanırlar.

MADDE VI

Fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşımaya ilişkin olarak, bu taşıyıcıdan, akdi taşıyıcıdan ve görevleri çerçevesinde hareket eden ve bunların adamlarında alınabilecek tazminat miktarının toplamı, bu Sözleşme uyarınca, gerek akdi taşıyıcıya, gerek fiili taşıyıcıya yüklenebilecek en yüksek tazminattan daha fazla olamaz; belirtilen bu şahıslardan hiç biri kendisine uygulanabilir sınırlamayı aşan tutarlardan sorumlu olmayacaktır.

MADDE VII

Fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşımaya ilişkin olarak, tazminat davaları, davacının seçimine göre, bu taşıyıcıya karşı veya akdi taşıyıcıya karşı veya bunların birine veya ikisine karşı münferiden ve müştereken açılabilir. Eğer dava sadece bu taşıyıcılardan birine karşı açılmışsa, anılan taşıyıcı diğer taşıyıcıya davaya dahil olması için davanın açıldığı mahkemede davayı ihbar hakkına sahiptir. Davaya dahil olmanın sonuçları ile aynı şekilde bu kişiye uygulanabilecek usul davanın açıldığı mahkemenin kanununa göre çözümlenir.

MADDE VIII

Bu Sözleşmenin VII. Maddesinde öngörülen herhangi bir tazminat davası, davacının seçimine göre, ister akdi taşıyıcıya karşı Varşova Sözleşmesinin 28. maddesinde belirtilen davanın açılabileceği mahkemelerden birinde, ister fiili taşıyıcının iş merkezi veya ikametgahı mahkemesinde açılmalıdır.

MADDE IX

1. Akdi veya fiili taşıyıcının bu sözleşmede belirlenen sorumluluklarını kaldıran veya bu Sözleşme ile belirlenen sınırlamalardan daha düşük bir sınırlama saptayan her hangi bir akdi hüküm yoklukla maluldür. Ancak böyle bir hükmün yoklukla malul olması taşıma akdinin anlaşmanın tümünü geçersiz kılmaz, anlaşma, bu Sözleşmenin hükümlerine bağlı kalır.

2. Fiili taşıyıcının gerçekleştirdiği taşımaya ilişkin olarak taşınan yükün kendi ayıbından vay tabiatından doğan zarara veya kayba ilişkin taşıma akdi hükümlerine önceki paragraf uygulanmaz.

3. Gerek uygulanacak kanunu kararlaştırarak, gerekse yargı yetkisine ilişkin kuralları değiştirerek bu Sözleşme ile konulmuş kurallara aykırı davranmak amacıyla, zararın doğuşundan önce taşıma akdine konan herhangi bir hüküm ve yapılan bütün özel anlaşmalar geçersiz olacaktır. Bununla birlikte, yük taşımaları için, bu Sözleşme sınırlamalarına bağlı olarak VII'nci maddede sözü edilen yargı alanlarından biri içinde yapılacaksa, tahkim şartları konmasına izin verilecektir.

MADDE X

7.madde hükmü saklı kalmak kaydıyla, bu Sözleşmenin hiçbir hükmü iki taşıyıcı arasında hak ve borçları etkileyecek şekilde tefsir edilemez.

MADDE XI

Bu Sözleşme, 13. maddede öngörülen şekilde yürürlüğe gireceği tarihe kadar Uzmanlaşmış herhangi bir Ajansa veya Birleşmiş Milletler Teşkilatına Üye Devletlerin imzasına açık tutulacaktır.

MADDE XII

1. Bu Sözleşme imzalayan Devletlerin onayına bağlı olacaktır.

2. Onay belgeleri Meksika Birleşik Devletleri Hükümetine tevdi edilecektir.

MADDE XIII

1. Bu Sözleşme imzalayan beş Devlet onay belgelerin tevdi ettiklerinde beşinci onay belgesinin tevdi edildiği tarihten doksanuncu günde bu Devletlerarasında yürürlüğe girecektir. Bundan sonra onaylayacak her Devlet bakımından sözleşme onay belgesinin tevdi tarihini takip eden doksanuncu günde yürürlüğe girecektir.

2. Bu Sözleşme yürürlüğe girdiğinde Birleşmiş Milletler Teşkilatı ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı nezdinde Meksika Birleşik Devletleri Hükümetince tescil ettirilecektir.

MADDE XIV

1. Bu Sözleşme, yürürlüğe girmesinden sonra Birleşmiş Milletler Teşkilatı veya uzmanlaşmış bir Ajansa üye her bir Devletin katılımına açık tutulacaktır.

2. Bu katılım, bir katılım belgesinin Meksika Birleşik Devletleri Hükümetine tevdi edilmesi suretiyle yapılacak ve tevdi tarihini takip eden doksanuncu günde hüküm ifade edecektir.

MADDE XV

1. Sözleşmeye taraf her Devlet Meksika Birleşik Devletler Hükümetine vereceği bir bildirim ile bu Sözleşmeden çekilebilir.

2. Bu çekilme, çekilme bildiriminin Meksika Birleşik Devletleri Hükümetince alınmasından altı ay sonra hüküm ifade edecektir.

MADDE XVI

1. Sözleşmeye taraf her Devlet, onaylama sırasında veya katılım sırasında veya daha sonra, Meksika Birleşik Devletleri Hükümetine göndereceği bir bildirimle dış ilişkilerde temsil ettiği ülkelerden herhangi birini bu Sözleşme kapsamına alabilir.

2. Belirtilen bildirim Meksika Birleşik Devletleri Hükümetince alınmasından doksan gün sonra bu Sözleşme bildirimde öngörülen ülkeleri kapsayacaktır.

3. Sözleşmeye taraf her Devlet, XV. Madde hükümlerine göre dış ilişkilerde temsil ettiği ülkelerden herhangi biri veya tümü için, ayrı ayrı, bu sözleşmeden çekilebilir.

MADDE XVII

Bu sözleşmeye hiçbir ihtirazı kayıt kabul edilmeyecektir.

MADDE XVIII

Meksika Birleşik Devletleri Hükümeti,

a) Bu Sözleşmeye konulan her biri imzayı ve imza tarihini,

b) Herhangi bir onaylama veya katılma belgesinin tevdi edilmesini ve tevdi edilme tarihini,

c) XII. Maddenin 1. paragrafına uygun olarak sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihi,

d) Çekilme bildirimlerinin alınışını ve tarihini,

e) XVI. Madde uyarınca yapılan herhangi bir bildirim veya beyanın alınışını ve tarihini, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına ve Uzmanlaşmış bir Ajansa veya Birleşmiş Milletler Teşkilatına üye her Devlete bildirecektir.

Yukarıdakileri tasdiklen, usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilciler bu Sözleşmeyi imza etmişlerdir.

Bin dokuz yüz altmış bir yılının Eylül ayının on sekizinci günü, Guadalajara'da aynı derecede geçerli olmak üzere, İngilizce, Fransızca ve İspanyolca dillerinde üç metin halinde yapılmıştır. Herhangi bir tutarsızlık halinde, 12 Ekim 1929' da Varşova Sözleşmesinin yazıldığı Fransızca metin üstün tutulacaktır. Meksika Birleşik Devletleri Hükümeti bu sözleşmenin Rusça tercümesini yaptıracaktır.

Bu Sözleşme Meksika Birleşik Devletleri Hükümetine verilecek ve Sözleşme bu Hükümet nezdinde XI. Madde hükümlerine uygun olarak imzaya açık tutulacak ve bu Hükümet aslına uygunluğu onaylanmış kopyaları Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına ve Uzmanlaşmış bir Ajansa veya Birleşmiş Milletler Teşkilatına üye olan Devletlere gönderecektir.

EK-4: 1971 tarihli Guatemala City Protokolü

28 EYLÜL 1955'TE LAHEY'DE YAPILAN PROTOKOLLE TADİL EDİLEN 12 EKİM 1929'DA VARŞOVA'DA İMZALANAN ULUSLARARASI HAVA TAŞIMALARINA İLİŞKİN BAZI KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDAKİ SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİREN PROTOKOL

AŞAĞIDA İMZASI BULUNAN HÜKÜMETLER

28 Eylül 1955'te Lahey' de yapılan Protokolle tadil edilen 12 Ekim 1929'da Varşova' da imzalanan uluslararası hava taşımalarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki Sözleşmeyi değiştirmeye istekli olunmasını dikkate alarak,

Aşağıdaki gibi ANLAŞMIŞLARDIR:

Fasıl 1 Sözleşmedeki Değişiklikler

MADDE I

Bu fasıl ile tadil edilen Sözleşme hükümleri, 1955'te Lahey'de değiştirilen Varşova sözleşmesi hükümleridir.

MADDE II

Sözleşmenin 3. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 3

1. Yolcu taşımasında, şu kayıtları içeren bir bireysel veya toplu taşıma belgesi verilecektir:

a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi;

b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir Devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi.

2. Paragraf 1(a) ve (b)'deki bilgilerin kaydını ihtiva eden her türlü diğer vasıta anılan paragraftaki taşıma belgesinin tesellümü yerine ikame edilebilir.

3. Önceki paragrafların hükümlerinin yerine getirilmemesi taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olanlar dahil, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır.”

MADDE III

Sözleşmenin 4. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 4

1. Kayıtlı bagaj taşımasında, 3. maddenin 1. paragrafı hükümlerine uygun olarak bir taşıma belgesinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça, aşağıdaki hususları içeren bir bagaj kuponu verilecektir.

c) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi;

d) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir Devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi.

2. Paragraf 1(a) ve (b)' deki bilgilerin kaydını ihtiva eden her türlü diğer vasıta anılan paragraftaki taşıma belgesinin tesellümü yerine ikame edilebilir.

3.Önceki paragrafların hükümlerinin yerine getirilmemesi taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olanlar dahil, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır.”

MADDE IV

Sözleşmenin 17. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“Madde 17

1. Bir yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması halinde, sadece ölüm veya cismani zararı doğuran olayın hava aracında veya hava aracına binme veya hava aracından inme faaliyetlerinden biri sırasında meydana gelmesi şartıyla, doğan zarardan taşıyıcı sorumludur. Bununla birlikte, ölüm veya cismani zarara sadece yolcunun sihi durumu neden olmuşsa taşıyıcı sorumlu değildir.

2. Bagajın tahribi, kaybı veya hasara uğraması halinde, sadece bagajın tahribine, kaybına veya hasara uğramasına neden olan olayın hava aracında veya hava aracına yükleme veya boşaltma faaliyetlerinden biri sırasında veya bagajın taşıyıcının koruması altında olduğu süre içinde meydana gelmesi şartıyla, doğan zarardan taşıyıcı sorumludur. Bununla birlikte, zarar sadece bagajın tabiatından veya ayıbından doğuyorsa taşıyıcı sorumlu değildir.

3.Bu Sözleşmede aksi belirtilmedikçe, bagaj terimi, kayıtlı bagaj ile yolcunun taşıdığı şeyleri ifade eder.”

MADDE V

Sözleşmenin 18. maddesinde-

1. ve 2.paragraflar çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ 1. Zarara sebep olan olay hava taşınması esnasında meydana gelmiş ise, taşıyıcı, yükün, tahribi veya kaybı veya hasara uğraması halinde doğan zarardan sorumludur.
2. Önceki paragraftaki anlamıyla hava taşınması, yükün, bir hava alanında veya hava aracında veya hava alanı dışına iniş yapılması halinde herhangi bir yerde, taşıyıcının koruması altında bulunduğu süreyi kapsar.”

MADDE VI

Sözleşmenin 20. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 20

1. Yolcu ve bagaj taşınmasında, taşıyıcı, kendisinin ve adamların zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa, gecikmeden doğan zarardan sorumlu olmayacaktır.

2. Yük taşınmasında, taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa, tahrip, kayıp, hasar veya gecikmeden doğan zarardan sorumlu olmayacaktır.”

MADDE VII

Sözleşmenin 21. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 21

Tazminat talep eden kişinin kusuruyla zarar neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, bu kusurun zarara neden olduğu veya iştirak ettiği ölçüde, taşıyıcı bu şahsa karşı kısmen

veya tamamen sorumluluktan kurtulacaktır. Yolcudan başka bir şahıs tarafından yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması nedeniyle tazminat talep edilmesi halinde, bu yolcunun, kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği ölçüde, ayın şekilde, kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulacaktır.”

MADDE VIII

Sözleşmenin 22. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 22

1. a) İnsan taşımada, her bir yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması sonucu maruz kalınan zararın giderilmesine ilişkin olarak, dayanağı ne olursa olsun, ileri sürülecek tüm talepler için taşıyıcının sorumluluğu birmilyonbeşyüzbin frank ile sınırlandırılmıştır. Davanın görüldüğü mahkemenin kanuna göre tazminatın irad olarak ödenmesine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin peşin sermaye değeri birmilyonbeşyüzbin frank’ ı aşmayacaktır.

b) İnsan taşımada gecikme halinde, taşıyıcının her bir yolcu için sorumluluğu altmışikibinbeşyüz frank ile sınırlıdır.

c) Bagaj taşımada tahrip, kayıp, hasar veya gecikme halinde, taşıyıcının sorumluluğu her bir yolcu için onbeşbin frank ile sınırlıdır.

2. a) Yük taşımada, paket taşıyıcıya verilirken, gönderici, varış yerinde teslim anındaki menfaatine ilişkin özel bir bildirimde bulunmadıkça ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödemedikçe, taşıyıcının sorumluluğu kilogram başına ikiyüzelli frankla sınırlandırılmıştır. Özel bildirimde bulunulması halinde, taşıyıcı bildirilen meblağın göndericinin varış yerinde teslim anındaki gerçek menfaatinden büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirim yapılan meblağa kadar ödeme yapmakla sorumludur.

b) Yükün bir bölümünün veya içinde bulunan herhangi bir şeyin kaybı, hasarı veya gecikmesi halinde, taşıyıcının sorumluluk sınırının tespitinde dikkate alınacak ağırlık sadece ilgili paket veya paketlerin toplam ağırlığı olacaktır. Bununla birlikte, yükün bir bölümünün veya içinde bulunan bir şeyin kaybı, hasarı veya gecikmesi, aynı hava yük senedi kapsamına giren diğer parçaların değerini etkilerse, bu paket veya paketlerin toplam ağırlığı da sorumluluk sınırının tespitinde dikkate alınacaktır.

3. a) Kendi kanunlarına göre avukatlık ücreti dahil, mahkeme masraflarına hükmetmeye yetkili olmayan Yüksek Sözleşen Devletlerin mahkemeleri, bu Sözleşmenin uygulandığı davalarda, kendi ihtiyarına göre, mahkemenin makul göreceği nispette, vekalet ücretleri dahil mahkeme masraflarının kısmen veya tamamen talep edene ödenmesine karar verme yetkisine sahiptir.

b) Eğer talep sahibi taşıyıcıya hesabın tafsilatı da dahil talep tutarını içeren yazılı bir ihbar göndermiş ve taşıyıcı da bu ihbarı tebellüğ ettiği tarihten itibaren altı ay içinde uygulanabilir sınırlama dahilinde hüküm altına alınan tazminata en azından eşit yazılı bir uzlaşma teklifini bulunmuşsa, ancak bu takdirde, avukatlık ücretleri dahil mahkeme masraflarına paragraf a) ya uygun olarak hükmedilecektir. Dava bu süreden daha sonra açılmışsa, bu süre davanın başladığı güne kadar uzatılacaktır.

c) Avukatlık ücretleri dahil mahkeme masrafları bu maddede öngörülen sınırlamaların uygulanmasında dikkate alınmayacaktır.

4. Bu maddede ve 42. maddede frank olarak belirtilen meblağların binde dokuz yüz ayarında altmışbeşbuçuk miligrama altına ihtiva eden bir para birimi karşılığı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağlar, milli paralara yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblağların taşıdığı altın değerine göre yapılacaktır.”

MADDE IX

Sözleşmenin 24. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 24

1. Yük taşımada, dayanağı ne olursa olsun, bir tazminat davası, ancak bu Sözleşmede öngörülen şartlara ve sınırlamalara bağlı olarak açılabilir.

2. Yolcu ve bagaj taşımada, dayanağı ne olursa olsun, bir tazminat davası, ister bu Sözleşmeden veya bir anlaşma veya haksız fiilden veya diğer herhangi bir sebepten doğsun, hangi kişilerin dava açma hakkına sahip oldukları ve bu kişilerin her birinin diğerlerine karşı haklarının belirlenmesi sorunu etkilemeksizin, ancak bu Sözleşmede diğerlerine karşı hakların belirlenmesi sorunu etkilemeksizin, ancak bu Sözleşmede öngörülen şartlara ve surluluk sınırlamalarına bağlı olarak açılabilir. Bu sorumluluk sınırlamaları azami sınırı oluşturur ve surluluğun kaynağı ne olursa olsun aşılabilir.”

MADDE X

Sözleşmenin 25. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 25

Taşıyıcının veya adamlarının zara verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, XXI. Maddenin 2. paragrafındaki sorumluluk sınırlaması uygulanmayacaktır; ancak taşıyıcının adamlarının böyle bir hareketi veya ihmali halinde onun kendi görevi içinde hareket ettiğinin de ispatı gerekir.”

MADDE XI

Sözleşmenin 25 A maddesinde-

1 ve 3. paragraflar çıkartılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konulacaktır:

“ 1. Bu Sözleşmenin kapsamında bulunan bir zarar nedeniyle taşıyıcının bir adamına karşı bir dava açılırsa, kendisi görevi çerçevesi içinde hareket ettiğini ispatladığı takdirde, bu Sözleşmeye göre taşıyıcının yararlanma hakkına sahip olduğu sorumluluk sınırlamalarından yararlanmaya hak kazanacaktır.

3. Taşıyıcının adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, bu maddenin 1 ve 2. paragrafındaki hükümler yük taşımada uygulanmayacaktır.”

MADDE XII

Sözleşmenin 28. maddesinde-

Mevcut 2. paragraf, 3. paragraf olarak yeniden numaralandırılacak ve yerine aşağıdaki yeni 2. paragraf konulacaktır:

“2. Yolcunun ölümü, yaralanması veya gecikmesinden veya bagajın tahribi, kaybı, hasara uğraması veya gecikmesinden doğan zarara ilişkin tazminat davası, bu maddenin 1. paragrafında belirtilen mahkemelerden birinde veya aynı Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesinde eğer yolcunun ikametgahı veya sürekli oturduğu yer varsa, bu Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesindeki taşıyıcının bir işyerinin bulunduğu kazai bölgedeki mahkemede açılabilir.”

MADDE XIII

Sözleşmenin 30. maddesinden sonra aşağıdaki madde eklenecektir:

“ Madde 30 A

Bu Sözleşme hiçbir şekilde Sözleşme hükümleri uyarınca sorumlu tutulan kişinin diğer herhangi bir kişiye karşı rücu hakkını haleldar etmeyecektir.

MADDE XIV

Sözleşmenin 35. maddesinden sonra aşağıdaki madde eklenecektir:

“ Madde 35 A

Bu Sözleşmedeki hiçbir hüküm, yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması halinde, bir Devletin ülkesinde talep sahiplerine bu Sözleşmede öngörülenden başka ek bir tazminat ödenmesine ilişkin bir sistem tesis etmesini ve uygulanmasına engellemeyecektir.

Böyle bir sistemin aşağıdaki şartlara uygun olması gerekir:

- a) Taşıyıcı ve adamlarına, bu sistem hiçbir suretle bu Sözleşmeyle kabul edilmiş sorumluluklara ek herhangi bir sorumluluk getirmeyecektir.
- b) Bu sistem gerekiyorsa yolcuların o Devletteki katılımlarının tahsil edilmesi dışında, taşıyıcıya hiçbir mali veya idari külfet getirmeyecektir.
- c) Sistem, ilgili yolculara ilişkin olarak taşıyıcılar arasında herhangi bir farklılık yaratmayacak ve hangi taşıyıcının hizmetinden yararlandıklarına bakılmaksızın bu yolculara sistemle sağlanan menfaatler teşmil edilecektir.
- d) Bir yolcu bu sisteme katılmış ise, o yolcunun ölüm veya cismani zarara uğraması nedeni ile meydana gelen zarardan mutazzır herhangi bir kişi o sistemin menfaatlerinden yararlanmaya hak kazanacaktır.”

MADDE XV

Sözleşmenin 41. maddesinden sonra aşağıdaki madde konulacaktır:

“ Madde 42

1. 41.madde hükmü saklı kalmak kaydıyla, Guatemala City’ de 8 Mart 1971 tarihinde yapılan Protokole katılan taraflar, söz konusu Protokolle tadil edilen Sözleşmenin 22. maddesinin 1 a) paragrafı ile konulan sınırlamayı gözden geçirmek amacı ile adı geçen Protokolün yürürlüğe girmesinden sonraki beşinci ve onuncu yıllarda toplanacaklardır.

2. Bu maddenin 1. paragrafında belirtilen Konferansların her birinde, bu Konferansların ayrı ayrı tarihlerinde yürürlükte olan 22. maddenin 1a) paragrafındaki sorumluluk sınırlaması yüzseksenyedibinbeşyüz frank’ ı aşan miktarda artırılmayacaktır.

3. Bu maddenin 2. paragrafı hükmü saklı kalmak kaydıyla, bu maddenin 1. paragrafında atıf yapılan Protokolün yürürlüğe girmesinden sonraki 5. ve 10. yılların 31 Aralığında önce, adı geçen Konferanslarda mevcutların ve oy verenlerin üçte iki çoğunluk oyu ile aksi kararlaştırılmadıkça, bu Konferansların birbirini takip eden tarihlerinde yürürlükte olan 22. maddenin 1 a) paragrafındaki sorumluluk sınırlaması söz konusu tarihlere yüzseksenyedibinbeşyüz frank artırılacaktır.

4. Önceki paragraflara göre uygulanabilir sınırlama, yolcunun ölümüne veya cismani zarara uğramasına neden olan olayın vukuu bulunduğu tarihte yürürlükteki sınırlama olacaktır.”

FASIL 2**Sözleşmenin Değiştirilmiş Şeklinin Uygulama Alanı****MADDE XVI**

Hareket ve varış yerlerinin bu Protokole taraf iki Devlet ülkesinde veya eğer başka bir Devlet ülkesinde kararlaştırılmış duraklama yeri varsa, bu Protokole taraf bir tek Devletin ülkesinde bulunduğu hallerde, Sözleşmenin 1. maddesinde tanımlanan uluslararası taşımaya, 1955’te Lahey’ de ve bu Protokolle değiştirilen Varşova Sözleşmesi uygulanacaktır.

FASIL 3 **Son Hükümler**

MADDE XVII

Bu Protokolün Tarafları arasında, 1955'te Lahey' de ve bu Protokolle değiştirilen Varşova Sözleşmesi birlikte tek bir metin olarak sayılacak ve yorumlanacak ve 1955'te Lahey' de ve 1971'de Guatemala City'de değiştirilen Varşova Sözleşmesi olarak anılacaktır.

MADDE XVIII

Bu Protokol, XX. Madde hükümlerine göre yürürlüğe gireceği tarihe kadar Birleşmiş Milletlere veya herhangi bir Uzmanlaşmış Ajansına veya Uluslararası Enerji Ajansına üye olan her Devletin veya Uluslararası Adalet Divanı statüsüne taraf olan herhangi bir Devletin ve Birleşmiş Milletlerin Genel Kurulunca bu Protokole taraf olması için davet edilen diğer herhangi bir Devletin imzasına açık tutulacaktır.

MADDE XIX

1. Bu Protokol imzalayan Devletlerin onayına bağlı olacaktır.
2. Varşova Sözleşmesine taraf olmayan veya 1955'te Lahey' de değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf olmayan herhangi bir Devlet tarafından bu Protokolün onaylanması, 1955'te Lahey' de ve 1971'de Guatemala City'de değiştirilen Varşova Sözleşmesine katılması anlamını taşır.
3. Onay belgeleri Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na tevdi edilecektir.

MADDE XX

1. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından 1970 yılında yayınlanan istatistiklere göre yolcu-kilometre olarak ifade edilen, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına aynı yılda kayıtlı bulunan ülkelerin havayollarının toplam uluslararası tarifeli hava trafiğinin en az % 40'ını temsil eden havayollarının mensup olduğu beş Devletin bu Protokolü onaylaması şartıyla, bu Protokol otuzuncu onay belgesinin tevdiinden sonra onaylayan her bir Devlet için, onay belgesinin tevdiinden sonraki doksanncı günde yürürlüğe girecektir. Bu Protokolün yürürlüğe girmesi için gerekli son onay belgesinin tevdiinden sonra onaylayan her bir Devlet için, onay belgesinin tevdiinden sonraki doksanncı günde yürürlüğe girecektir.
2. Bu Protokol yürürlüğe girer girmez Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından Birleşmiş Milletlere tescil edilecektir.

MADDE XXI

1. Bu Protokol, yürürlüğe girmesinden sonra, XVII. Maddede belirtilen Devletlerin katılımına açık tutulacaktır.
2. Varşova Sözleşmesine taraf olmayan herhangi bir Devletin veya 1955'te Lahey' de değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf olmayan herhangi bir Devletin bu Protokole katılması, 1955'te Lahey' de ve 1971'de Guatemala City'de değiştirilen Varşova Sözleşmesine katılması anlamını taşır.
3. Katılma belgeleri Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na tevdi edilecek ve tevdiinden sonraki doksanncı günde sonuç doğuracaktır.

MADDE XXII

1. Bu Protokolün Taraflarından herhangi biri, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na bildirimde bulunmak sureti ile bu Protokolden çekilebilir.
2. Çekilme, çekilme bildiriminin Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından alındığı tarihten itibaren altı ay sonra sonuç doğuracaktır.
3. Bu Protokole taraf olanlar arasında, bunlardan herhangi birinin Varşova Sözleşmesinin 39.

maddesine göre Sözleşmeden veya Lahey Protokolünün XXIV. Maddesine göre Protokolden çekilmesi, herhangi bir şekilde 1955 Lahey ve 1971 Guatemala City Protokolleri ile değiştirilen Varşova Sözleşmesinden çekilmesi anlamına gelmeyecektir.

MADDE XXIII

1. Bu Protokole sadece aşağıdaki ihtirazi kayıtlar konulabilir.

a) Kendi kanununa göre, Avukatlık ücret dahil mahkeme masrafları hususunda karar vermeye mahkemeleri yetkili olmayan bir Devlet, her zaman Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na bir bildirimde bulunmak sureti ile kendi mahkemelerinde XXII. maddenin 3 a) paragrafının uygulanmayacağını beyan edebilir ve

b) Bir Devlet her zaman, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na bildirimde bulunmak sureti ile 1955'te Haley'de ve 1971'de Guatemala City'de değiştirilen Varşova Sözleşmesinin, tüm taşıma kapasitesi o ülkeneye askeri makamları tarafından veya bu makamlar namına ayrılan, o Devlette kayıtlı hava araçlarıyla askeri makamlar için yapılan yolcu, bagaj ve yük taşımaya uygulanmayacağını beyan edebilir.

3. Önceki paragraf uyarınca ihtirazi kayıt koyan her hangi bir Devlet, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na bildirimde bulunmak sureti ile her zaman ihtirazi kaydını geri alabilir.

MADDE XXIV

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı bütün imzalayan veya katılan Devletlere, imza tarihlerine ve her bir onay ve katılma belgesinin tevdii tarihini, bu Protokolün yürürlüğe girdiği tarihi ve diğer gerekli bilgileri derhal bildirecektir.

MADDE XXV

Bu Protokol ile birlikte 18 Eylül 1961'de Guadalajara'da imzalanan, Varşova Sözleşmesine Ek Sözleşen Taşıyıcı Dışında Başkası Tarafından İcra Edilen Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmeye (Bundan böyle Guadalajara Sözleşmesi olarak adlandırılacaktır) taraf olanlar arasında, Guadalajara Sözleşmesinin 1. maddesinin b) paragrafında belirtilen anlaşma gereği yapılan taşımanın bu Protokolle yönetildiği hallerde, Guadalajara Sözleşmesinde yer alan “, Varşova Sözleşmesine ilişkin herhangi bir atf, 1955 Lahey’ de ve 1971, Guatemala City ile değiştirilen Varşova Sözleşmesine yapılmış atf sayılacaktır.

MADDE XXVI

Bu Protokol ile 30 Eylül 1971 tarihine kadar XVIII. maddede belirtilen bir Devletin imzası için Guatemala Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığında, daha sonra XX. Maddeye göre yürürlüğe girene kadar Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı merkezinde, imzaya açık tutulacaktır. Guatemala Cumhuriyeti Hükümeti, Protokol Guatemala’ da imzaya açık olduğu süre içinde her bir imza ve tarihini Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na derhal bildirecektir.

Yukarıdakiler tasdiklen, usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilciler bu Protokolü imza etmişlerdir.

Bindokuzyüzyetmişbir yılının Mart ayının sekizinci gününde, Guatemala City’de üç metinde aynı derecede geçerli olmak üzere Fransızca, İngilizce ve İspanyolca dillerinde yapılmıştır. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı bu Protokolün aynı derecede geçerli Rus dilinde metnini hazırlayacaktır. Herhangi bir uyumsuzluk halinde, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Sözleşmesinin kaleme alındığı dil olan Fransızca metin üstün tutulacaktır.

EK-5: 1975 tarihli 3 Numaralı Ek Protokol

28 EYLÜL 1955'TE LAHEY'DE VE 8 MART 1971'DE GUATEMALA CITY'DE YAPILAN PROTOKOLLERLE TADİL EDİLEN 12 EKİM 1929'DA VARŞOVA'DA İMZALANAN ULUSLARARASI HAVA TAŞIMALARINA İLİŞKİN BAZI KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDAKİ SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİREN 3 SAYILI EK PROTOKOL

AŞAĞIDA İMZASI BULUNAN HÜKÜMETLER

28 Eylül 1955' te Lahey' de ve 8 Mart 1971' de Guatemala City' de yapılan Protokollerle tadil edilen uluslararası hava taşımalarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkında 12 Ekim 1929' da Varşova' da imzalanan Sözleşmeyi değiştirmeye istekli olunmasını dikkate alarak

Aşağıdaki gibi ANLAŞMIŞLARDIR:

FASIL I Sözleşmedeki Değişiklikler

MADDE I

Bu fasıl ile tadil edilen Sözleşme hükümleri, 1955'te Lahey'de ve 1971'de Guatemala City'de değiştirilen Varşova Sözleşmesi hükümleridir.

MADDE II

Sözleşmenin 22. maddesi çıkartılacak ve aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 22

1. a) İnsan taşımada, her bir yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması sonucu maruz kalınan zararın giderilmesine ilişkin olarak, dayanağı ne olursa olsun, ileri sürülecek tüm talepler için taşıyıcının sorumluluğu 100.000 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlandırılmıştır. Davanın görüldüğü mahkemenin kanununa göre tazminatın irad olarak ödenmesine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin peşin sermaye değeri 100.000 Özel Çekme Hakkını aşmayacaktır.

b) İnsan taşımada gecikme halinde, taşıyıcının her bir yolcu için sorumluluğu 4.150 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlıdır.

c) Bagaj taşımada, tahrip, kayıp, hasar veya gecikme halinde, taşıyıcının sorumluluğu her bir yolcu için 1 000 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlıdır.

2. a) Yük taşımada, paket taşıyıcıya verilirken, gönderici, varış yerinde teslimindeki menfaatine ilişkin özel bir bildirimde bulunmadıkça ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödemedikçe, taşıyıcının sorumluluğu kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlandırılmıştır. Özel bildirimde bulunulması halinde, taşıyıcı bildirilen meblağın göndericinin varış yerinde teslim anındaki gerçek menfaatinden büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirim yapılan meblağa kadar ödeme yapmakla sorumludur.

b) Yükün bir bölümünün veya içinde bulunan herhangi bir şeyin kaybı, hasarı veya gecikmesi halinde, taşıyıcının sorumluluk sınırının tespitinde dikkate alınacak ağırlık sadece ilgili paket veya paketlerin toplam ağırlığı olacaktır. Bununla birlikte, yükün bir bölümünün veya içinde bulunan bir şeyin kaybı, hasarı veya gecikmesi, aynı hava yük senedi kapsamına giren diğer parçaların değerini etkilerse, bu paket veya paketlerin toplam ağırlığı da sorumluluk sınırının tespitinde dikkate alınacaktır.

3. a) Kendi kanunlarına göre avukatlık ücreti dahil, mahkeme masraflarına hükmetmeye yetkili olmayan Yüksek Sözleşen Devletlerin mahkemeleri, bu Sözleşmenin uygulandığı davalarda, kendi

ihthiyarına göre, mahkemenin makul göreceği nispette, vekalet ücretleri dahil mahkeme masraflarının kısmen veya tamamen talep edene ödenmesine karar vermeye yetkisine sahiptir.

b) Eğer talep sahibi taşıyıcıya hesabın tafsilatı da dahil talep tutarını içeren yazılı bir ihbar göndermiş ve taşıyıcı da bu ihbarı tebellüğ ettiği tarihten itibaren altı ay içinde uygulanabilir sınırlama dahilinde hüküm altına alınan tazminata en azından eşit yazılı bir uzlaşma teklifinde bulunmamışsa, ancak bu takdirde, avukatlık ücretleri dahil mahkeme masrafların paragraf a) ya uygun olarak hükmedilecektir. Dava bu süreden daha sonra açılmışsa bu süre davanın başladığı güne kadar uzatılacaktır.

c) Avukatlık ücretleri dahil mahkeme masrafları bu maddede öngörülen sınırlamaların uygulanmasında dikkate alınmayacaktır.

4. Bu maddede ve 42. maddede Özel Çekme Hakkı olarak belirtilen meblağların Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanmış olan Özel Çekme Hakkı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağların milli paralara çevrilmesi, dava halinde, karar tarihindeki Özel Çekme Hakkının bu paralar karşısındaki değerine göre yapılacaktır. Uluslararası Para Fonu üyesi olan Yüksek Sözleşen Tarafın Özel Çekme Hakkı karşılığı milli parasının değeri, Uluslararası Para Fonunun, karar tarihinde kendi fiil ve muameleleri için uyguladığı değerlendirme metoduna göre hesaplanacaktır. Uluslararası Para Fonu üyesi olmayan bir Yüksek Sözleşen Tarafın Özel Çekme Hakkı hesabıyla milli parasının değeri, o Yüksek Sözleşen Tarafça kararlaştırılan şekilde hesap edilecektir.

Bununla birlikte, Uluslararası Para Fonu Üyesi olmayan ve kanunları 22. maddenin 1 ve 2 a) paragrafi hükümlerinin uygulanmasına izin vermeyen Devletler, onay veya katılma zamanında veya ondan sonraki her hangi bir zamanda, ülkelerindeki davalarda, taşıyıcının sorumluluk sınırlamalarını; 22. maddenin 1a) paragrafi ile ilgili olarak yolcu başına toplam 1 500 000 Para birimi, 22. maddenin 1 b) paragrafi ile ilgili olarak yolcu başına 62 500 para birimi, 22. maddenin 1 c) paragrafi ile ilgili olarak yolcu başına 15 000 para birimi ve 22. maddenin 2 a) paragrafi ile ilgili olarak kilogram başına 250 para birimi olarak tespit ettiklerini beyan edebilirler. Bu paragraf hükümlerini uygulayan bir Devlet aynı zamanda 42. maddenin 2. ve 3. paragraflarında belirtilen meblağın 187 500 para birimi tutarında olduğunu da beyan edebilir. Bu para birimi binde dokuz yüz ayarında altmışbeşbuçuk miligram altına tekabül eder. Bu meblağlar ilgili milli paraya yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblağların milli paraya çevrilmesi ilgili Devletin kanunlarına göre yapılacaktır.”

MADDE III

Sözleşmenin 42. maddesinde 2 ve 3 paragraflar çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır :
“ 2. Bu maddenin 1. Paragrafında belirtilen Konferansların her birinde, Konferansların yapıldığı tarihte yürürlükte olan 22. Maddenin 1 a) paragrafındaki sorumluluk sınırlaması 12 500 Özel Çekme Hakkını aşan bir miktarda artırılmayacaktır. Bu maddenin 2. paragrafi hükmü saklı kalmak kaydıyla, bu maddenin 1. paragrafında atıf yapılan Protokolün yürürlüğe girmesinden sonraki 5. ve 10. yılların 31 Aralığından önce adı geçen Konferanslarda mevcutların ve oy verenlerin üçte iki çoğunluk oyu ile aksi kararlaştırılmadıkça, bu Konferansların birbirini takip eden tarihlerinde yürürlükte olan 22. maddenin 1 a) paragrafındaki sorumluluk sınırlaması söz konusu tarihlerde 12 500 Özel Çekme Hakkı artırılabilecektir.”

FASIL II

Sözleşmenin Değiştirilmiş Şeklinin Uygulama Alanı

MADDE IV

Hareket ve varış yerlerinin bu Protokole taraf iki Devlet ülkesinde veya eğer başka bir Devlet ülkesinde kararlaştırılmış duraklama yeri varsa, bu Protokole taraf bir tek Devletin ülkesinde bulunduğu hallerde, Sözleşmenin 1. maddesinde tanımlanan uluslararası taşımaya, 1955'te Lahey' de 1971'de Guatemala City'de ve bu Protokolle değiştirilen Sözleşmesi uygulanacaktır.

FASIL III **Son Hükümler**

MADDE V

Bu Protokolün Tarafları arasında, 1955'te Lahey'de ve 1971'de Guatemala City'de ve bu Protokolle değiştirilen Varşova Sözleşmesi birlikte tek bir metin olarak sayılacak ve yorumlanacak ve 1955'te Lahey'de, 1971'de Guatemala City'de ve 1975 3 sayılı Montreal Ek Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesi olarak anılacaktır.

MADDE VI

Bu Protokol, VIII. Madde hükümlerine göre yürürlüğe gireceği tarihe kadar, herhangi bir Devletin imzasına açık tutulacaktır.

MADDE VII

1. Bu Protokol imzalayan Devletlerin onayına bağlı olacaktır.
2. Varşova Sözleşmesine veya 1955'te Lahey'de değiştirilen Varşova Sözleşmesine veya 1955 Lahey ve 1971 Guatemala City Protokolleri ile değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf olamayan herhangi bir Devlet tarafından bu Protokolün onaylanması, 1955 Lahey Protokolü ve 1971 Guatemala City Protokolü ve 1975 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesine katılması anlamını taşır.
3. Onay belgeleri Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine tevdi edilecektir.

MADDE VIII

1. Bu Protokolü imzalayan otuz Devlet onay belgelerini tevdi ettiklerinde otuzuncu onay belgesinin tevdiinden sonraki doksanıncı günde bunlar arasında yürürlüğe girecektir. Bundan sonra onaylayan her Devlet için, onay belgesinin tevdiinden sonraki doksanıncı günde yürürlüğe girecektir.
2. Bu Protokol yürürlüğe girer girmez Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Birleşmiş Milletlerce tescil ettirilecektir.

MADDE IX

1. Bu Protokol yürürlüğe girmesinden sonra imzalanmış olan herhangi bir Devletin katılımına açıktır.
2. Varşova Sözleşmesine taraf olmayan herhangi bir Devletin veya 1955'te Lahey'de değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf olmayan herhangi bir Devletin veya 1955'te Lahey'de ve 1971'de Guatemala City'de değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf olmayan herhangi bir Devletin, bu Protokole katılması, 1955'te Lahey'de, 1971'de Guatemala City'de ve 1975 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesine katılması anlamını taşır.
3. Katılma belgeleri Polonya Halk Cumhuriyet Hükümetine tevdi edilecek ve tevdiinden sonraki doksanıncı günde sonuç doğacaktır.

MADDE X

1. Bu Protokolün Taraflarından herhangi biri, Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak suretiyle bu Protokolden çekilebilir.
2. Çekilme, çekilme bildiriminin Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından alındığı tarihten itibaren altı ay sonra sonuç doğacaktır.
3. Bu Protokole taraf olanlar arasında bunlardan herhangi birinin Varşova Sözleşmesinin 39. maddesine göre Varşova Sözleşmesinden veya Lahey Protokolünün 24. maddesine göre Lahey Protokolünden veya Guatemala City Protokolünün 22. maddesine göre Guatemala City Protokolünden, çekilmesi herhangi bir şekilde, 1955 Lahey, 1971 Guatemala City ve 1975 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü ile değiştirilen Varşova sözleşmesinden çekilmesi anlamına gelmeyecektir.

MADDE XI

1. Bu Protokole sadece aşağıdaki ihtirazi kayıtlar konulabilir;

a) Kendi kanununa göre, Avukatlık ücreti dahil mahkeme masrafları hususunda karar vermeye mahkemeleri yetkili olmayan herhangi bir Devlet, her zaman Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bir bildirimde bulunmak sureti ile kendi mahkemelerinde 22. maddenin 3 a) paragrafının uygulanmayacağı beyan edilebilir;

b) Herhangi bir Devlet Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak sureti ile 1955'te Lahey'de, 1971'de Guatemala City'de ve 1975 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesinin, tüm kapasitesi o ülkenin askeri makamları tarafından veya bu makamlar namına ayrılan, o Devlette kayıtlı hava araçları ile askeri makamlar için yapılan yolcu, bagaj ve yük taşımaya uygulanmayacağını beyan edebilir.

c) Herhangi bir Devlet 1975 tarihli 4 Sayılı Montreal Protokolünü onaylama veya bu Protokole katılma anında veya daha sonra yük, posta ve posta paketi taşımaları ile ilgili olduğu ölçüde, 1955 Lahey, 1971 Guatemala City ve 1975 tarihli 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesi hükümleri ile bağlı olmadığını beyan edebilir. Bu beyan, Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından alınmasından sonraki doksanıncı günde sonuç doğuracaktır.

2. Önceki paragraf uyarınca ihtirazi kayıt koyan herhangi bir Devlet Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak sureti ile her zaman ihtirazi kaydını geri alabilir.

MADDE XII

Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti, her bir imza tarihini, her onay veya katılma belgesinin tevdi tarihini ve bu Protokolün yürürlüğe girme tarihini ve diğer gerekli bilgileri Varşova Sözleşmesine veya değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf tüm Devletlere, mevcut Protokolü imzalayan veya katılan tüm Devletlere ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na derhal bildirecektir.

MADDE XIII

Bu Protokol ile birlikte 18 Eylül 1961'de Guadalajara'da imzalanan, Varşova Sözleşmesine Ek Sözleşen Taşıyıcı Dışında Başkası Tarafından İcra Edilen Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine dair Sözleşmeye (Bundan böyle Guadalajara Sözleşmesi olarak adlandırılacaktır) taraf olanlar arasında, Guadalajara Sözleşmesinin 1. maddesinin b) paragrafında belirtilen anlaşma gereği yapılan taşımanın bu Protokolle yönetildiği hallerde, Guadalajara Sözleşmesinde yer alan "Varşova Sözleşmesi"ne ilişkin herhangi bir atıf, 1955 Lahey'de ve 1971 Guatemala City'de ve 1975 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesine yapılmış atıf sayılacaktır.

MADDE XIV

Bu Protokol 1 Ocak 1976 tarihe kadar Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı merkezinde, daha sonra VII. Maddeye göre yürürlüğe girene kadar Polonya Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığında imzaya açık tutulacaktır. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı, Protokol Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı merkezinde imzaya açık tutulduğu süre içinde, her bir imza ve tarihini derhal Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirecektir.

Yukarıdakileri tasdiklen usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilcileri bu Protokolü imza etmişlerdir.

Bindokuzyüzetmişbeş yılının Eylül ayının Yirmi beşinci gününde Montreal'de dört metinde aynı derecede geçerli olmak üzere Fransızca, İngilizce, İspanyolca ve Rusça dillerinde yapılmıştır. Herhangi bir uyumsuzluk halinde, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Sözleşmesinin kaleme alındığı dil olan Fransızca metin üstün tutulacaktır.

EK-6: 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü

28 EYLÜL 1955’TE LAHEY’DE YAPILAN PROTOKOLLE TADİL EDİLEN 12 EKİM 1929’DA VARŞOVA’DA İMZALANAN ULUSLARARISI HAVA TAŞIMALARINA İLİŞKİN BAZI KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDA Kİ SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİREN 4 SAYILI PROTOKOL

AŞAĞIDA İMZASI BULUNAN HÜKÜMETLER

28 Eylül 1955’te Lahey’de yapılan Protokolle tadil edilen 12 Ekim 1929’da Varşova’da imzalanan uluslararası taşımalara ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki Sözleşmeyi değiştirmeye istekli olunmasını dikkate alarak,

Aşağıdaki gibi ANLAŞMIŞLARIDIR.

FASIL I Sözleşmedeki Değişiklikler

MADDE I

Bu fasıl ile tadil edilen Sözleşme hükümleri, 1955’ te Lahey’ de değiştirilen Varşova Sözleşmesi hükümleridir.

MADDE II

Sözleşmenin 2. maddesinde-

2. paragraf çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“2. Posta maddelerinin taşınmasında, taşıyıcı, taşıyıcı ile Posta İdareleri arasındaki ilişkilere uygulanabilir kurallara göre, sadece ilgili Posta İdaresine karşı sorumlu olacaktır.

3. Bu maddenin 2. paragrafında belirtilenler dışında, bu Sözleşmenin hükümleri posta maddeleri taşınmasına uygulanmayacaktır.”

MADDE III

Sözleşmenin II. Faslında-

Bölüm III (5. maddeden 16. maddeye kadar) çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Bölüm III

Yüke İlişkim Belgeleme

Madde 5

1. Yük taşınması ile ilgili olarak bir hava yük senedi verilecektir.

2. Yapılacak taşımaya ilişkin bilgilerin kaydını ihtiva eden her türlü diğer vasıta göndericinin rızası ile hava yük senedi yerine ikame olunabilir. Bu gibi diğer vasıtalar kullanıldığı takdirde, gönderici tarafından talep edilirse, taşıyıcı göndericiye gönderilen malın teşhisine izin veren bir alımdı verir ve bu gibi diğer vasıtalarla kaydedilmiş bilgilere girişini sağlar.

3. Yukarıdaki 2. paragrafta belirtilen taşımaya ilişkin bilgilerin kaydını ihtiva eden diğer vasıtaları transit ve varış noktalarında kullanmanın imkânsızlığı taşıyıcıya taşıma için yükün kabulünü red hakkını vermez.

Madde 6

1. Hava yük senedi gönderici tarafından üç asıl nüsha olarak düzenlenecektir.
2. Birinci nüsha üzerine “ taşıyıcı için” yazılacak, gönderici tarafından imzalanacaktır. İkinci nüsha üzerine “alıcı için” yazılacak, gönderici ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Üçüncü nüsha taşıyıcı tarafından imzalanacak, yük kabul edildikten sonra göndericiye verilecektir.
3. Taşıyıcının ve göndericinin imzaları matbu olarak yazılabilir veya damga şeklinde basılabilir.
4. Göndericinin isteği üzerine hava yük senedini taşıyıcı düzenlemişse, aksi isnat edilmedikçe, bunu gönderici adına yapmış olduğu kabul edilecektir.

Madde 7

Birden fazla paket olması halinde:

- a) Yükün taşıyıcısı göndericiden ayrı hava yük senetleri düzenlenmesini isteme hakkına sahiptir;
- b) 5. maddenin 2. paragrafında öngörülen diğer vasıtaların kullanıldığı hallerde gönderici taşıyıcıdan ayrı alındılar düzenlenmesini isteme hakkına sahiptir.

Madde 8

Hava yük senedi ve yük alındısı aşağıdakileri içerecektir:

- a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi;
- b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir Devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf ülkesin içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi;
- c) Gönderinin ağırlığına ilişkin bir bilgi.

Madde 9

5. maddeden 8. maddeye kadar olan madde hükümlerine uyulmaması taşıma anlaşmasının varlığını ve geçerliliğini etkilemeyecek, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin alanlar dahil, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu Sözleşme kurallarına bağlı olacaktır.

Madde 10

1. Gönderici, kendisi tarafından veya onun adına, yük ile ilgili olarak hava yük senedine dercedilen veya onun tarafından veya onun tarafından veya onun adına yük alındısına veya 5. maddenin 2 paragrafında öngörülen diğer vasıtalarla kaydedilmiş verile girilmesi için taşıyıcıya beyan ve temin edilen husus ve bildirimlerin doğruluğundan sorumludur.

2. Gönderici, kendisi tarafından veya onun adına beyan ve temin edilen husus ve bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle, taşıyıcının kendisinin veya onun adına girilen hususların ve bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle, göndericinin kendisinin veya göndericinin sorumlu olduğu tüm diğer kişilerin uğrayacağı bütün zararları taşıyıcı yüklenektir.

Madde 11

1. Hava yük senedi veya yük alındısı, taşıma anlaşmasının akdedildiğine, yükün teslim alındığına ve orada belirtilen taşıma şartlarına, aksi sabit oluncaya kadar, geçerli delil teşkil edecektir.

2. Hava yük senedindeki veya alındısındaki bildirimlerden, yükün ağırlığı, boyutları ve ambalaj şekli ile paket adedine ilişkin olanlar, bu hususların doğruluğu hakkında aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil teşkil edecektir; miktar, hacim ve yükün durumuna ilişkin bildirimler ise, sadece bunların taşıyıcı

tarafından göndericinin önünde kontrol edildiği ve hava yük senedine kaydedildiği ölçüde veya eğer bu bildirimler yükün dış görünüşteki durumuna ilişkin ise, taşıyıcı aleyhine delil teşkil edecektir.

Madde 12

1. Gönderici taşıma anlaşmasından doğan bütün yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, yükü hareket veya varış alanlarında geri almak veya yol üzerindeki herhangi bir iniş yerinde bıraktırmak veya varış yerinde, ya da yol üzerindeki bir yerde başlangıçta belirlenen alıcıdan başka birine teslimini istemek veya hareket alanına geri döndürmeyi talep etmek suretiyle, yük üzerinde tasarruf hakkına sahip olacaktır. Ancak bu tasarruf hakkını, taşıyıcıyı veya diğer göndericileri zarara sokacak şekilde kullanamaz ve bu hakkını kullanmasından doğan bütün masrafları ödemek zorundadır.

2. Göndericinin emirlerini yerine getirmek olanağı yoksa, taşıyıcı bu durumu kendisine derhal bildirmek zorundadır.

3. Hava yük senedi veya yük alındısının kendisine verilmiş olan nüshasının ibrazını istemeksizin yük üzerindeki tasarruf hakkına ilişkin göndericinin emirlerine taşıyıcı uyarırsa, hava yük senedinin veya yük alındısının bu nüshasını hukuka uygun olarak elinde bulunduran kişinin bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, göndericiye rücu hakkı saklı kalmak üzere taşıyıcı sorumlu olacaktır.

4. Göndericiye tanınmış olan hak 13. maddeye göre alıcının hakkının başladığı anda ortadan kalkacaktır. Bununla birlikte, alıcı yükü kabul etmeyi reddederse veya kendisiyle haberleşilemezse, gönderici tasarruf hakkını yeniden kazanacaktır.

Madde 13

1. Göndericinin 12. maddedeki hakkını kullanması hali dışında, alıcı yükün varış yerine ulaştığı andan itibaren, doğmuş alacakları ödemesi ve taşıma şartlarını yerine getirmesi şartıyla, taşıyıcıdan yükü kendisine teslim etmesini istemeye yetkili olacaktır.

2. Aksi kararlaştırılmadıkça, yük gelir gelmez alıcıya bildirmek taşıyıcının görevi olacaktır.

3. Taşıyıcı yükün kaybolduğunu kabul ederse veya yük varması gereken tarihten itibaren yedinci günün bitiminde varmamış olursa, alıcı taşıyıcıya karşı taşıma anlaşmasından doğan haklarını kullanma hakkına sahip olacaktır.

Madde 14

Gönderici ve alıcı, taşıma anlaşması ile konan yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, kendilerinin veya başkalarının menfaatlerine hareket ettiklerine bakılmaksızın, 12 ve 13. maddelerde verilen bütün hakları, her biri kendi adına kullanabilir.

Madde 15

1. 12. , 13 ve 14. maddeler, ne gönderici ile alıcının birbirleriyle olan ilişkilerini, ne de gönderici veya alıcıdan intikal eden hakların sahibi üçüncü kişilerin karşılıklı ilişkilerini etkilemez.

2. 12. , 13. ve 14. maddelerin hükümleri ancak hava yük senedine veya yük alındısına açık hüküm konularak değiştirilebilir.

Madde 16

1. Gönderici, yükün alıcıya tesliminden önce, gümrük, giriş vergisi veya polis formalitelerinin yerine getirilmesi için gerekli tüm bilgi ve belgeleri vermek zorundadır. Gönderici bu bilgi ve belgelerin yokluğundan, yetersizliğinden veya usulüne uygun olmamasından doğan zarardan, taşıyıcının veya adamlarının kusuru dışında, taşıyıcıya karşı sorumludur.

2. Taşıyıcının bu bilgi ve belgelerin doğruluğunu veya yeterliliğini araştırma yükümlülüğü yoktur.”

MADDE IV

Sözleşmenin 18. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“Madde 18

1. Zarara sebep olan olay hava taşıması esnasında meydana gelmiş ise, taşıyıcı, kayıtlı bagajın tahribi, kaybı veya hasara uğraması halinde doğan zarardan sorumludur.

2. Zarara sebep olan olayın sadece hava taşıması esnasında meydana gelmiş olması şartıyla, taşıyıcı, yükün tahrip, kayıp veya hasara uğraması halinde doğan zarardan sorumludur.

3. Bununla beraber, taşıyıcı, sadece aşağıdaki hallerden birinin veya birkaçının, yükün, tahrip, kayıp ve hasarına neden olduğunu ispat ederse, sorumlu olmayacaktır:

a) Yükün tabiatından veya ayıbından;

b) Taşıyıcı veya onun adamları dışındaki bir şahıs tarafından yükün hatalı paketlenmesinden;

c) Bir savaş hali veya bir silahlı çatışma halinden;

d) Yükün giriş, çıkış veya transit geçişi ile ilgili kamu otoritesinin tamamlanmış bir fiilinden.

2. Önceki paragraflardaki anlamıyla, hava taşıması, bagaj veya yükün bir hava alanında veya bir hava aracında veya hava alanı dışına iniş yapılması halinde herhangi bir yerde, taşıyıcının koruması altında bulunduğu süreyi kapsar.

3. Hava taşıması süresi, kara, deniz veya nehir yoluyla, bir hava alanı dışında yapılan herhangi bir taşımayı içermeyecektir. Bununla birlikte, böyle bir taşıma hava taşıması için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmamışsa, herhangi bir zararın, aksi ispatlanmadıkça, hava taşıması esnasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu kabul edilecektir.”

MADDE V

Sözleşmenin 20. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 20

Yolcu ve bagaj taşımasında ve yük taşımasındaki gecikme nedeni ile zarar meydana gelmesi halinde, taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa, sorumlu olmayacaktır.”

MADDE VI

Sözleşmenin 21. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 21

1. Yolcu veya bagaj taşımasında, zarar gören kişinin kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, mahkeme kendi kanunu hükümleri uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu azaltabilir veya kaldırabilir.

2. Yük taşımasında, tazminat talep eden kişinin veya ondan hakkı elde edenin kendi kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, böyle bir kusurla zarara neden olduğunu veya iştirak edildiği ölçüde, taşıyıcı, tazminat talep eden kişiye karşı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulur.”

MADDE VII

Sözleşmenin 22. maddesinde

a) 2 a) paragrafındaki “ve yük” kelimeleri çıkartılacaktır.

b) 2 a) paragrafından sonra aşağıdaki paragraf konulacaktır:

“ b) Yük taşımada, paket taşıyıcıya verilirken, gönderici varış yerinde teslimindeki menfaatine ilişkin özel bir bildirimde bulunmadıkça ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödemedikçe taşıyıcının sorumluluğu kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlandırılmıştır. Özel bildirimde bulunulması halinde, taşıyıcı bildirilen meblağın göndericinin varış yerinde teslim anındaki gerçek menfaatinden büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildiri yapılan meblağa kadar ödeme yapmakla sorumludur.”

c) 2 b) paragrafi 2 c) paragrafi olarak adlandırılacaktır.

d) 5. paragraftan sonra aşağıdaki paragraf konulacaktır:

“ 6. Bu maddede Özel Çekme Hakkı olarak belirtilen meblağların Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanmış olan Özel Çekme Hakkı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağların milli paralara çevrilmesi, dava halinde, karar tarihindeki Özel Çekme Hakkının bu paralar karşısındaki değerine göre yapılacaktır. Uluslararası Para Fonuna üye olan Yüksek Sözleşen Tarafın Özel Çekme Hakkı karşılığı milli parasının değeri, Uluslararası Para Fonunun, karar tarihinde kendi fiil ve muameleleri için uygulandığı değerlendirme metoduna göre hesaplanacaktır. Uluslararası Para Fonu üye olmayan Yüksek Sözleşen Tarafın Özel Çekme Hakkı hesabıyla milli parasının değeri o Yüksek Sözleşen Tarafça kararlaştırılan şekilde yapılacaktır.

Bununla birlikte Uluslararası Para Fonu üyesi olmayan ve kanunları 22. maddenin 2 b) paragrafi hükümlerinin uygulanmasına izin vermeyen Devletler, onay veya katılma zamanında veya ondan sonraki herhangi bir zamanda ülkelerindeki davalarda taşıyıcının sorumluluk sınırlamasını kilogram başına iki yüz elli para birimi olarak tespit ettiklerini beyan edebilir. Bu para birimi binde dokuz yük ayarında altmış beş buçuk miligram altına tekabül eder. Bu meblağlar ilgili milli paraya yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblağların milli paraya çevrilmesi ilgili Devletin kanunlarına göre yapılacaktır.”

MADDE VIII

Sözleşmenin 24. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 24

1. Yolcu ve bagaj taşımada, dayanağı ne olursa olsun, bir tazminat davası, hangi kişilerin dava açma hakkına sahip oldukları ve bu kişilerin her birinin diğerlerine karşı haklarının belirlenmesi sorununu etkilemeksizin, ancak bu Sözleşmede öngörülen şartlara ve sınırlamalara bağlı olarak açılabilir.”

2. Yük taşımada, dayanağı ne olursa olsun, bir tazminat davası, ister bu Sözleşmeden veya bir anlaşma veya haksız fiilden veya diğer herhangi bir sebepten doğsun, hangi kişilerin dava açması hakkına sahip oldukları ve bunların her birinin diğerlerine karşı haklarının belirlenmesi sorununun etkilemeksizin, ancak bu Sözleşmede öngörülen şartlara ve sorumluluk sınırlamalarına bağlı olarak açılabilir. Bu sorumluluk sınırlamaları azami sınırı oluşturur ve sorumluluğun kaynağı ne olursa olsun aşamaz.”

MADDE IX

Sözleşmenin 25. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 25

Yolcu ve bagaj taşımada, taşıyıcının veya adamlarını zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, 22. maddede belirtilen sorumluluk sınırlamaları uygulanmayacaktır; ancak taşıyıcının adamının böyle bir hareketi veya ihmali halinde onun kendi görevi çerçevesi içinde hareket ettiğinin de ispatı gerekir.”

MADDE X

Sözleşmenin 25 A maddesinde

3. paragraf çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ 3. Yolcu ve bagaj taşımada, taşıyıcının ve adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarındaki hükümler uygulanmayacaktır.”

MADDE XI

Sözleşmenin 30. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 30 A

Bu Sözleşme hiçbir şekilde, Sözleşme hükümleri uyarınca sorumlu tutulan kişinin diğer herhangi bir kişiye rücu hakkını haleldar etmeyecektir.”

MADDE XII

Sözleşmenin 33. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 33

5.maddenin 3. paragrafı hükümleri mahfuz kalmak kaydıyla, işbu Sözleşmenin hiçbir hükmü taşıyıcının bir taşıma anlaşması akdetmeyi reddetmesini veya Sözleşmenin hükümlerine ters düşmeyen kurallar koymasını engellemeyecektir.”

MADDE XIII

Sözleşmenin 34. maddesi çıkartılacak ve yerine aşağıdaki konulacaktır:

“ Madde 34

Taşıma belgelerine ilişkin III’ ten VIII’ e kadar (dahil) maddelerin hükümleri, bir havacılık işletmesine normal faaliyet kapsamı dışındaki olağanüstü şartlarda yapılan taşımaya uygulanmayacaktır.”

FASIL II

Sözleşmenin Değiştirilmiş Şeklinin Uygulama Alanı

MADDE XIV

Hareket ve varış yerlerinin bu Protokole taraf iki Devlet ülkesinde veya eğer başka bir Devlet ülkesinde kararlaştırılmış duraklama yeri varsa, bu Protokole taraf bir tek Devletin ülkesinde bulunduğu hallerde, sözleşmenin 1. maddesinde tanımlanan uluslararası taşımaya, 1955’te Lahey’ de ve bu Protokolle değiştirilen Varşova Sözleşmesi uygulanacaktır.

FASIL III

Son Hükümler

MADDE XV

Bu Protokolün Tarafları arasında, 1955’te Lahey’de ve bu Protokolle değiştirilen Varşova Sözleşmesi birlikte tek bir metin olarak sayılacak ve yorumlanacak ve 1955’te Lahey’de 1975 4 sayılı Montreal Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesi olarak anılacaktır.

MADDE XVI

Bu Protokol, XVIII. Madde hükümlerine göre yürürlüğe gireceği tarihe kadar, herhangi bir Devletin imzasına açık tutulacaktır.

MADDE XVII

1. Bu Protokol imzalayan Devletlerin onayına bağlı olacaktır.

2. Varşova Sözleşmesine veya 1955’ te Lahey’ de değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf olmayan

herhangi bir Devlet tarafından bu Protokolün onaylanması, 1955 Lahey ve 1975 4 Sayılı Montreal Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesine katılımı anlamını taşır.

4. Onay belgeleri Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine tevdi edilecektir.

MADDE XVIII

1. Bu Protokolü imzalayan otuz Devlet onay belgelerini tevdi ettiklerinde otuzuncu onay belgesinin tevdiinden sonraki doksanuncu günde bunlar arasında yürürlüğe girecektir. Bundan sonra onaylayan her Devlet için onay belgesinin tevdiinden sonraki doksanuncu günde yürürlüğe girecektir.

2. Bu Protokol yürürlüğe girer girmez, Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Birleşmiş Milletlere tescil ettirilecektir.

MADDE XIX

1. Bu Protokol, yürürlüğe girmesinden sonra imzalamış olan herhangi bir Devletin katılımına açık tutulacaktır.

2. Varşova Sözleşmesine taraf olmayan herhangi bir Devletin ve 1955' te Lahey' de değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf olmayan herhangi bir Devletin bu Protokole katılımı, 1955 Lahey ve 1975 4 Sayılı Montreal Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesine katılımı anlamını taşır.

3. Katılma belgeleri, Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine tevdi edilecek ve tevdiinden sonraki doksanuncu günde sonuç doğuracaktır.

MADDE XX

1. Bu Protokolün Taraflarından herhangi biri, , Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak sureti ile Protokolden çekilebilir.

2. Çekilme, çekilme bildiriminin Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından alındığı tarihten itibaren altı ay sonra sonuç doğuracaktır.

3. Bu Protokole Taraf olanlar arasında, bunlardan herhangi birinin Varşova Sözleşmesinin 39. Maddesine göre Varşova Sözleşmesinden veya Lahey Protokolünün XXIV. Maddesine göre Lahey Protokolünden çekilmesi, herhangi bir şekilde 1955 Lahey ve 1975 4 Sayılı Montreal Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesinden çekilmesi anlamına gelmeyecektir.

MADDE XXI

1. Bu Protokole sadece aşağıdaki ihtirazı kayıtlar konulabilir;

a) Bir Devlet her zaman Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak sureti ile 1955 Lahey' de ve 1975 4 Sayılı Montreal Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesinin, tüm kapasitesi o ülkenin askeri makamları tarafından veya bu makamlar namına ayrılan, o Devlette kayıtlı hava araçları ile askeri makamlar için yapılan yolcu, bagaj ve yük taşımaya uygulanmayacağını beyan edebilir.

b) Herhangi bir Devlet 1975 3 Sayılı Montreal Protokolünü onaylama veya bu Protokole katılma anında veya daha sonra yolcu ve bagaj taşımaya ile ilgili olduğu ölçüde, 1955 Lahey ve 1975 4 Sayılı Montreal Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesi hükümleri ile bağlı olmadığını beyan edebilir. Bu beyan Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından alınmasından sonraki doksanuncu günde sonuç doğuracaktır.

2. Önceki paragraf uyarınca ihtirazı kayıt koyan herhangi bir Devlet Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak sureti ile her zaman ihtirazı kaydını geri alabilir.

MADDE XXII

Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti, her bir imza tarihini her onay veya katılma belgesinin tevdi tarihini ve bu Protokolün yürürlüğe girme tarihini ve diğer gerekli bilgileri Varşova Sözleşmesine

veya değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf tüm Devletlere, mevcut Protokolü imzalayan veya katılan tüm Devletlere ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına derhal bildirecektir.

MADDE XXIII

Bu Protokol ile birlikte 18 Eylül 1961’de Guadalajara’da imzalanan, Varşova Sözleşmesine Ek Sözleşen Taşıyıcı Dışında Başkası Tarafından İcra Edilen Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmeye (Bundan böyle Guadalajara Sözleşmesi olarak adlandırılacaktır) taraf olanlara arasında, Guadalajara Sözleşmesinin 1. maddesinin b) paragrafında belirtilen anlaşma gereği yapılan taşımanın bu Protokolle yönetildiği hallerde, Guadalajara Sözleşmesinde yer alan “Varşova Sözleşmesi” ne ilişkin herhangi bir atıf, 1955 Lahey ve 1975 4 Sayılı Montreal Protokolü ile değiştirilen Varşova Sözleşmesine atıf sayılacaktır.

MADDE XXIV

İki veya daha fazla Devlet taraftan bu Protokole diğer taraftan 1971 Guatemala City Protokolüne veya 1975 Sayılı 3 Montreal Ek Protokolüne taraf iseler aralarında aşağıdaki hükümler uygulanacaktır:

- a) Yük ve posta gönderilerine ilişkin olarak bu Protokol ile tesis olunan sistemden doğan hükümler, 1971 Guatemala City Protokolüne veya 1975 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü ile tesis olunan sistemden doğan hükümlerin üzerinde olacaktır.
- b) Yolcu ve bagaja ilişkin olarak 1971 Guatemala City Protokolüne veya 1975 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü ile tesis olunan sistemden doğan hükümler, bu Protokol ile tesis olunan sistemden doğan hükümlerin üzerinde olacaktır.

MADDE XXV

Bu Protokol 1 Ocak 1976 tarihine kadar Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı merkezinde, daha sonra XVII. Maddeye göre yürürlüğe girene kadar Polonya Halk Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığında imzaya açık tutulacaktır. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı, Protokol Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı merkezinde imzaya açık tutulduğu süre içinde, her bir imza ve tarihini derhal Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirecektir.

Yukarıdakileri tasdiklen usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilcileri bu Protokolü imza etmişlerdir.

Bindokuzyüzyetmişbeş yılının Eylül ayının yirmi beşinci gününde Montreal’ de dört metinde aynı derecede geçerli olmaz üzere Fransızca, İngilizce, İşpanyolca ve Rusça dillerinde yapılmıştır. Herhangi bir uyumsuzluk halinde, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Sözleşmesinin kaleme alındığı dil olan Fransızca metin üstün tutulacaktır.

EK-7: 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu

HAVAYOLUYLA ULUSLARARASI TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR SÖZLEŞME

BU SÖZLEŞMENİN TARAF DEVLETLERİ

Buradan itibaren “Varşova Sözleşmesi” olarak anılacak, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova’da imzalanmış Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin ve ilgili diğer belgelerin özel uluslararası kanunların uyumlaştırılmasına yapmış olduğu önemli katkısını ONAYLAYARAK,

Varşova Sözleşmesi ve ilgili diğer belgelerin modernize ve takviye edilmesi ihtiyacının FARKINDA OLARAK,

Havayoluyla uluslararası taşımacılıkta müşteri menfaatlerinin korunmasının sağlanmasının önemini ve zararın ödenmesi prensibine dayalı olarak adil tazminatlara dair gerekliliği KABUL EDEREK,

Uluslararası hava taşımacılığı faaliyetlerinin ve sorumsuz bir yolcu, bagaj ve kargo akışının, 7 Aralık 1944 tarihinde Chicago’da yapılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi’nin ilke ve amaçlarına uygun olarak düzgün bir şekilde geliştirilmesinin istendiğini YENİDEN TEYİT EDEREK,

Yeni bir Sözleşme akdinin, havayoluyla uluslararası taşımacılığı idare eden belirli kuralların daha ileri bir düzeyde uyumlaştırılması ve kanunlaştırılması için ortaklaşa bir devlet faaliyetinin, menfaatlerin adil bir dengesini sağlamak için en uygun araç olacağına KANAAT GETİRELEREK,

AŞAĞIDA BELİRTİLEN BİÇİMDE ANLAŞMA SAĞLAMIŞLARDIR:

I. BÖLÜM Genel Koşullar

Madde 1- Uygulamanın Kapsamı

1. Bu Sözleşme ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir. Bir hava nakliyesi tarafından üstlenilmiş ücretsiz olarak hava aracı ile yapılan taşımalar içinde aynı şekilde geçerlidir.

2. Bu Sözleşmenin amacına uygun olarak, uluslararası taşımacılık ifadesi, taraflar arasındaki anlaşmaya bağlı olarak, kalkış ve varış yerlerinin, nakliye ya da aktarmada duraklama olsun ya da olmasın, iki Taraf Devletin sınırları dahilinde ya da, Taraf Devlet olmasa dahi, şayet başka bir devletin sınırları dahilinde durulacak anlaşmalı bir yer varsa anılan yerlerin tek bir Taraf Devletin sınırları dahilinde bulunduğu herhangi taşımacılık faaliyeti anlamına gelmektedir. Başka bir devlette durulacak anlaşmalı bir yerin olmadığı tek bir Taraf Devletin sınırları dahilindeki iki nokta arasında yapılan taşıma bu Sözleşmenin amacına yönelik olarak uluslararası taşımacılık değildir.

3. İster tek bir sözleşme biçiminde ya da bir dizi sözleşmeler şeklinde olsun, eğer bir taşıma hakkında taraflar arasında tek bir taşıma faaliyeti olarak anlaşma sağlanmışsa, birbirini takip eden farklı nakliyeciler tarafından gerçekleştirilecek taşıma bu Sözleşmenin amacına yönelik olarak bölünmemiş tek bir taşıma sayılır ve sadece bir ya da bir dizi anlaşma tamamen aynı devletin sınırları dahilinde gerçekleştirileceğinde uluslararası mahiyetini kaybetmez.

4. Bu Sözleşme aynı zamanda V. Bölüm’de belirtilen taşıma biçimlerine, aynı bölümde zikredilen şartlara tabi olarak uygulanır.

Madde 2- Devlet Tarafından Gerçekleştirilen Taşımalar ve Postaya Ait Kalemlerin Taşınması

1. Bu Sözleşme, Madde 1’de ortaya konulan koşullar kapsamına girmesi şartıyla Devlet ya da yasayla kurulmuş kamu kurumları tarafından gerçekleştirilen taşımalar için uygulanır.
2. Postaya ait kalemlerin taşınmasında nakliyeciyi; nakliyeciler ile posta idareleri arasındaki ilişki için geçerli kurallara uygun olarak, yalnızca ilgili posta idaresine karşı sorumlu olacaktır.
3. Bu maddenin 2. paragrafında verildiği biçimin haricinde, bu Sözleşmenin koşulları postaya ait kalemlerin taşınması için geçerli olmayacaktır.

II. BÖLÜM

Yolcuların, Bagaj ve Kargonun Taşınmasına İlişkin Dokümantasyon ve Tarafların Görevleri

Madde 3- Yolcular ve Bagaj

1. Yolcuların taşınması açısından, aşağıda belirtilenleri içeren münferit ya da müşterek bir taşıma belgesi verilmelidir.

(a) kalkış ve varış yerlerinin bildirimi;

(b) eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Devletin sınırları dahilinde ise, bir ya da daha fazla anlaşmalı duruş yeri başka bir devletin sınırları kapsamında olduğunda bu tür durulacak yerlerden en az birinin bildirimi.

2. Paragraf 1’de belirtilen bilgileri içeren herhangi farklı bir yöntem, 1. paragrafta anılan belgenin teslimi yerine geçebilir. Eğer bu tür farklı belgeler kullanılıyorsa, taşıyıcı dahil edilen bilginin yazılı bir dökümünü yolcuya teslim edecektir.

3. Taşıyıcı, kontrol edilmiş her parça bagaj için yolcuya bir bagaj tanımlama etiketi verecektir.

4. Geçerli olduğu yerlerde, bu Sözleşmenin; ölüm ya da yaralanma bakımından ve bagajın tahrip olması ya da bagajın kaybı veya bagaja hasar gelmesi ve de gecikmeler açısından taşıyıcının sorumluluklarını hükme bağladığı ve bu sorumlulukları sınırlayabileceği hususunda yolcuya yazılı bir bildirim verilmelidir.

5. Yukarıda verilen paragraflardaki hükümlere riayet etmeme, sorumlüğün sınırlanmasını da içeren bu Sözleşmenin kurallarına her halükarda tabi olacak taşıma kontratının varlığını ya da geçerliliğini etkilemeyecektir.

Madde 4- Kargo

1. Kargonun taşınmasına ilişkin olarak bir hava sevk fişi verilecektir.

2. Yapılacak taşımaların bir kaydını içeren herhangi farklı bir yöntem bir hava sevk fişinin teslimi yerine geçebilir. Eğer bu tür farklı bir yöntem kullanılıyorsa, nakliyeciyi gönderenin talep etmesi halinde, taşıyıcı nakliyeciyi gönderene, gönderilen nakliyenin tanımlanmasına ve bu tür farklı bir yöntemin içerdiği kayıtlara dahil bilgilere ulaşılmasına imkân veren bir kargo makbuzu vermelidir.

Madde 5- Hava Sevk Fişi ya da Kargo Makbuzunun İçeriği

Hava sevk fişi ya da kargo makbuzu aşağıda verilenleri içermelidir:

(a) kalkış ve varış yerlerinin belirtilmesi,

(b) eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Devletin sınırları dahilinde ise, bir ya da daha fazla anlaşmalı duruş yeri başka bir devletin sınırları kapsamında olduğunda bu tür durulacak yerlerden en az birinin belirtilmesi; ve

(c) gönderilen nakliyenin ağırlığını belirtilmesi.

Madde 6- Kargonun Mahiyetine İlişkin Belge

Eğer gerekliyse, gümrük polis ve benzer kamu otoritelerinin formalitelerinin karşılanması amacıyla nakliye gönderenin kargonun mahiyetini belirten bir belge vermesi istenebilir. Bu madde, taşıyıcıya bu nedenle hiçbir görev, yükümlülük ve sorumluluk yüklemeyiz.

Madde 7- Hava Sevk Fişinin Tanımı

1. Hava sevk fişi nakliye gönderen tarafından üç (3) orijinal parça olarak yazılacaktır.
2. İlk parça “taşıyıcı için” olarak işaretlenecek, nakliye gönderen tarafından imzalanacaktır. İkinci parça “alıcı” olarak işaretlenecek, gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Üçüncü parça, kargo kabul edildikten sonra kargoyu gönderene verecek olan taşıyıcı tarafından imzalanacaktır.
3. Taşıyıcı ve gönderenin imzaları basılabilir ya da damgalanabilir.
4. Eğer gönderenin isteği doğrultusunda hava sevk fişini taşıyıcı yazarsa, taşıyıcı gönderen adına, aksi ispata tabi olarak, bu şekilde hareket etmiş sayılacaktır.

Madde 8- Çoklu Paketlerin Dokümantasyonu

Birden fazla paket olduğu durumlarda:

- (a) Kargo taşıyıcısı, gönderenden ayrı ayrı sevk fişleri yazmasını isteme hakkına sahiptir.
- (b) Gönderen, Madde 4’ün 2. paragrafında anılan farklı yöntemler kullanıldığında taşıyıcıdan ayrı ayrı kargo makbuzları vermesini isteme hakkına sahiptir.

Madde 9- Dokümanter Gerekliliklere Riayetsizlik

Madde 4 ve Madde 8’de verilen hükümlere riayetsizlik, sorumluluğun sınırlanmasını da içeren bu Sözleşmenin kurallarına her halükarda tabi olacak taşıma kontratının varlığını ya da geçerliliğini etkilemeyecektir.

Madde 10- Dokümantasyonun Ayrıntıları İçin Sorumluluklar

1. Gönderen, hava sevk fişine kendisi tarafından veya kendi adına eklenen veya taşıyıcıyı kendisi tarafından veya kendi adına yetkilendirmek suretiyle kargo makbuzuna eklenen veya Madde 4’ün paragrafında belirtilen farklı yöntemlerin içerdiği kayıtlara eklenen ayrıntı ve ifadenin doğruluğundan sorumludur.

Yukarıda verilenler, gönderen namına hareket eden kişinin, taşıyıcının acentesi olması durumunda da geçerli olacaktır.

2. Gönderen, kendisinin ya da kendi adına hareket eden birisinin sağlamış olduğu ayrıntılar ve ifadelerin düzensizliğinden, yanlışlık ya da eksikliğinden dolayı gönderenden ya da taşıyıcının sorumlu olduğu herhangi başka kişiden zarar gören taşıyıcının zararını karşılayacaktır.

3. Bu maddenin 1 ve 2. paragraflarına tabi olarak taşıyıcı, kendisinin ya da kendi adına hareket eden birisinin kargo makbuzuna ya da madde 4’ün 2. paragrafında anılan diğer araçlar tarafından tutulan kayıtlara girilen ayrıntılar ve ifadelerin düzensizliğinden, yanlışlık ya da eksikliğinden dolayı taşıyıcıdan ya da gönderenin sorumlu olduğu herhangi başka kişiden zarar gören gönderenin zararını karşılayacaktır.

Madde 11- Dokümantasyonun Kanıt Gücü

1. Hava sevk fişi ya da kargo makbuzu kontratın tamamlandığına, kargonun kabul edildiğine ve bu çerçevede belirlenen koşulların kabul edildiğine dair kesin olmayan karine teşkil eder.

2. Hava sevk fişinde ya da kargo makbuzunda ağırlık, ebat ve kargonun paketlenmesine ve aynı zamanda paketlerin sayısına ilişkin ifadeler de kesin olmayan karine teşkil eder. Kargonun miktarı, hacmi ve durumuna ilişkin ifadeler ise, taşıyıcı tarafından gönderenin eşliğinde kontrol edilmiş ve

hava sevk fişinde ya da kargo makbuzunda kontrol edilmiş olarak belirtilmedikleri ya da kargonun görünürdeki durumuna ilişkin olmadıkları müddetçe taşıyıcı aleyhine delil teşkil etmeyecektir.

Madde 12- Kargoyu Nizam Hakkı

1. Taşıma kontratındaki bütün yükümlülüklerini yerine getirme sorumluluğuna tabi olarak gönderen kargoyu kalkış ya da varış hava alanında geri çekmek, ya da herhangi bir inişte kargoyu sefer istikametinde durdurmak, ya da kargonun varış yerinde veya sefer istikametinde daha önceden tayin edilen bir alıcıdan başka birisine verilmesi için istekte bulunmak, ya da kalkış hava alanına geri getirilmesini istemek suretiyle kargoyu nizam hakkına sahiptir. Gönderen bu nizam hakkını taşıyıcı ya da diğer göndericilere zarar verecek biçimde tatbik etmemeli ve bu hakkının tatbikinden kaynaklanan her türlü masrafı ödemelidir.

2. Gönderenin talimatlarını yerine getirmek mümkün değilse taşıyıcı göndereni derhal bilgilendirmelidir.

3. Eğer taşıyıcı, kargonun nizamı için gönderenin talimatını hava sevk fişinin ya da kargo makbuzunun gönderen için olan parçasının düzenlenmesini talep etmeksizin yerine getirirse, taşıyıcı, gönderenden tazminat hakkı zarar görmeksizin, hava sevk fişi ya da kargo makbuzunun o parçasını kanunen elinde bulunduran herhangi bir şahsa karşı bu durumla ilgili olarak meydana gelecek her türlü zarardan sorumlu olacaktır.

4. Gönderene verilen hak, madde 13'e göre alıcının haklarının başladığı anda sona erer. Bununla birlikte, alıcı kargoyu kabul etmeyi reddederse, ya da alıcı ile bağlantı kurulamazsa, gönderen nizam hakkını geri alır.

Madde 13- Kargonun Teslimatı

1. Madde 12 kapsamında gönderenin hakkını tatbik ettiği durumların haricinde, kargo varış yerine ulaştığında alıcı, ödenmesi gereken masrafları ödemek ve taşımanın koşullarına uygunluk sağlamak suretiyle kargonun kendisine teslim edilmesini isteyebilir.

2. Başka türlü anlaşma sağlanmadığı sürece, kargo ulaşır ulaşmaz alıcıya bildirimde bulunmak taşıyıcının görevidir.

3. Eğer taşıyıcı kargonun kaybolduğunu kabul ederse, ya da kargo ulaşmış olması gereken tarihten sonraki yedi (7) günün bitiminde ulaşmamışsa alıcı; taşıma anlaşmasından doğan haklarını taşıyıcıya karşı uygulama hakkına sahiptir.

Madde 14- Gönderen ve Alıcı Haklarının Tatbiki

Gönderen ve alıcı, taşıma anlaşması tarafından tanzim edilmiş yükümlülüklerini yerine getirmeleri koşuluyla, her biri kendi adına, ama kendi çıkarına ya da bir başkasınınine yönelik hareket ediyor olsun, sırasıyla Madde 12 ve Madde 13 ile kendilerine verilen hakları tatbik edebilirler.

Madde 15- Gönderen ve Alıcının İlişkileri ya da Üçüncü Tarafların Karşılıklı İlişkileri

1. Madde 12, Madde 13 ve Madde 14, ne gönderen ile alıcı arasındaki ilişkileri ve hakları, ne de gönderenden ya da alıcıdan türemiş üçüncü tarafların karşılıklı ilişkilerini etkilemez.

2. Madde 12, Madde 13 ve Madde 14'ün koşulları sadece hava sevk işi ya da kargo makbuzunda özel koşullar ile değiştirilebilir.

Madde 16- Gümrük, Polis ve Diğer Kamu Otoritelerinin Formaliteleri

1. Gönderen, kargonun alıcıya teslim edilebilmesinden önce, gümrük, polis ve diğer kamu otoritelerinin gerekliliklerini yerine getirmek için gerekli olan bu tür bilgi ve böyle belgeleri sağlamalıdır. Gönderen, hasar taşıyıcının, çalışanının ya da temsilcisinin bir kusuruna bağlı olarak meydana gelmediği sürece, bu tür bilgi ve belgelerin yokluğu, yetersizliği ve düzensizliğinden kaynaklanacak her türlü hasar için taşıyıcıya karşı sorumludur.

2. Taşıyıcı, bu tür bilgi ve belgelerin doğruluğunu ya da yeterliliğini araştırmak konusunda herhangi bir yükümlülük altında değildir.

III. BÖLÜM

Taşıyıcının Sorumluluğu ve Hasar İçin Tazminatın Kapsamı

Madde 17- Yolcuların Ölümü ve Yaralanması - Bagajın Hasara Uğraması

1. Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması durumunda uğranmış hasara karşı sadece; ölüm ya da yaralanmaya sebebiyet veren kazanın hava aracının içinde ya da herhangi yükleme veya boşaltma faaliyeti sırasında meydana gelmiş olması halinde sorumludur.

2. Taşıyıcı, kontrol edilmiş bagajın tahrip olması ya da kaybolması ya da bagaja zarar gelmesi durumunda uğranmış hasara karşı sadece, bagajın tahrip olmasına ya da kaybolmasına ya da bagaja zarar gelmesine neden olan olayın hava aracı içinde ya da kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu bir esnada meydana gelmiş olması halinde sorumludur. Fakat, eğer hasar bagajın kendi içinde bulunan kusurlardan, bagajın kalite ve kötülüğünden kaynaklanıyorsa, taşıyıcı bu kapsama kadar sorumlu değildir. Kişisel eşyalar dahil olmak üzere, kontrol edilmemiş bagajların olduğu durumlarda, eğer hasar taşıyıcının, ya da bir çalışanın ya da acentesinin bir kusuruna bağlı olarak meydana gelmişse, taşıyıcı sorumludur.

3. Eğer taşıyıcı kontrol edilmiş bagajın kaybolduğunu kabul ederse, ya da kontrol edilmiş bagaj ulaşmış olması gereken tarihten sonraki yirmi bir (21) günün bitiminde ulaşmamışsa yolcu; taşıma anlaşmasından doğan haklarını taşıyıcıya karşı uygulama hakkına sahiptir.

4. Başka türlü belirtilmediği müddetçe, bu Sözleşmede “bagaj” terimi hem kontrol edilmiş bagaj hem de kontrol edilmemiş bagaj anlamına gelir.

Madde 18- Kargonun Hasara Uğraması

1. Taşıyıcı, kargonun tahrip olması ya da kaybolması ya da kargoya zarar gelmesi durumunda uğranmış hasara karşı sadece, hasara bu şekilde uğranmasına neden olan olayın havayoluyla taşıma esnasında meydana gelmiş olması durumunda sorumludur.

2. Fakat, eğer kargonun tahrip olmasının, kaybolmasının ya da kargoya zarar gelmesinin aşağıda verilen olaylardan birinin ya da daha fazlasının bir sonucu olarak meydana geldiğini ispatlarsa, taşıyıcı bu kapsama kadar sorumlu değildir:

(a) kargonun kendi içinde bulunan kusurlardan, kargonun kalite ve kötülüğünden;

(b) kargonun paketlenmesinin taşıyıcı, bir çalışanı ya da acentesi dışında birisi tarafından kusurlu olarak yapılmış olmasından;

(c) savaş ya da silahlı çatışma;

(d) kargonun girişi, çıkışı ya da geçişi ile bağlantılı olarak gerçekleştirilen bir kamu otoritesi faaliyeti.

3. Bu maddenin birinci paragrafının anlamı dahilinde havayoluyla taşıma, kargonun taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu dönemi kapsamaktadır.

4. Havayoluyla taşıma süresi, karada, deniz yoluyla ya da kara içinde su yoluyla hava alanı dışında gerçekleştirilen herhangi taşıma faaliyetini içermez. Eğer, bununla birlikte; yükleme, teslimat ya da aktarma amacıyla bir havayoluyla taşıma anlaşmasının yerine getirilmesinde bu tür bir taşıma yer alırsa, aksi ispata tabi olacak biçimde, herhangi bir hasarın havayoluyla taşıma sırasında meydana gelen bir olayın neticesi olduğu varsayılacaktır. Eğer bir taşıyıcı, taraflar arasında havayoluyla taşıma olacak biçimde anlaşması yapılmış bir taşımanın tamamının ya da bir kısmının nakliyesini, gönderinin izni olmaksızın başka bir nakliye biçimi ile değiştirecek olursa, başka bir nakliye biçimiyle yapılan bu tür bir taşıma havayoluyla taşıma süreci dahilinde sayılacaktır.

Madde 19- Gecikme

Taşıyıcı; yolcuların, bagaj ve kargonun havayoluyla taşınmasındaki gecikmelerde meydana gelen hasardan sorumludur. Bununla birlikte taşıyıcı, eğer kendisinin ya da çalışanlarının ve acentesinin hasardan kaçınmak için gerekli kılınabilecek bütün önlemleri aldıklarını veya kendisi ya da çalışanları ve acenteleri için bu tedbirleri almanın olanaksız olduğunu ispatlarsa, gecikmeden kaynaklanan hasar için sorumlu olmayacaktır.

Madde 20- Beraat

Taşıyıcının, hasarın tazminat talep eden kişinin veya kendisinin haklarını aldığı kişinin, kusuru ya da başka bir yanlış fiili ya da ihmali neticesinde oluştuğunu ya da buna bir katkısı olduğunu kanıtlaması durumunda, taşıyıcı hasara neden olan ya da katkısı bulunan bu tür kusurun, ya da yanlış fiilin ya da ihmalin kapsamı doğrultusunda hak talep eden kişiye karşı sorumluluklarından kısmen ya da tamamen temize çıkacaktır. Bir kişinin ölümü ya da yaralanması nedeniyle bir başka şahıs tarafından tazminat talep edildiğinde taşıyıcı aynı şekilde, hasara; ölen ya da yaralanan kişinin kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu neden olduğunu ya da katkısı bulunduğunu ispatladığı ölçüde sorumluluklarından kısmen ya da tamamen temize çıkacaktır. Bu madde 21'in ilk paragrafı dahil olmak üzere, bu Sözleşmedeki bütün sorumluluk koşullarına tatbik edilecektir.

Madde 21- Yolcuların Ölümü ya da Yaralanması Durumunda Tazminat

1. Her yolcu için 100 000 Özel Çekme Hakkını aşmayan Madde 17'nin 1. paragrafı kapsamında doğan hasarlar için taşıyıcı, sorumluluğunu kabul etmeme ya da sınırlama imkânına sahip olmayacaktır.

2. Taşıyıcı, her yolcu için 100 000 Özel Çekme Haklarının aşıldığı kapsamda Madde 17'nin 1. paragrafı dahilinde doğan hasarlar için, aşağıda verilenleri ispatlaması durumunda, sorumlu olmayacaktır:

(a) bu tür bir hasar taşıyıcının ya da onun çalışanları ya da acentelerinin kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu meydana gelmiş olması; ya da

(b) bu tür bir hasar sadece üçüncü bir tarafın bir kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu meydana gelmiş olması.

Madde 22- Gecikme, Bagaj ve Kargoyla Bağlantılı Olarak Sorumluluk Sınırları

1. Madde 19'da belirtilen biçimde yolcu taşınmasındaki gecikmeden kaynaklanan bir hasar olduğu durumlarda, taşıyıcının her yolcu için sorumluluğu 4 150 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır.

2. Bagaj taşımacılığında, kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğuna verildiği anda yolcu bagajın ulaşacağı yerde teslimi ile ilgili özel bir fayda beyanında bulunmadığı ve durumun gerektirmesi halinde ilave bir ödeme yapmadığı müddetçe, taşıyıcının bagajın tahrip olması, kaybolması ya da bagaja hasar gelmesi halinde her yolcu için sorumluluğu 1 000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Diğer durumda, ödenecek toplamın, yolcunun varıştaki teslimatta sağlayacağı gerçek faydadan fazla olduğunu ispatlamadığı müddetçe, taşıyıcı beyan edilen toplamı aşmayan bir miktar ödemekle sorumlu olacaktır.

3. Kargo taşımacılığında, kontrol edilmiş kargonun taşıyıcının sorumluluğuna verildiği anda gönderen kargonun ulaşacağı yerde teslimi ile ilgili özel bir fayda beyanında bulunmadığı ve durumun gerektirmesi halinde ilave bir ödeme yapmadığı müddetçe, taşıyıcının kargonun tahrip olması, kaybolması ya da kargoya hasar gelmesi halinde her kilogram için sorumluluğu 17 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Diğer durumda, ödenecek toplamın, gönderenin varıştaki teslimatta sağlayacağı gerçek faydadan fazla olduğunu ispatlamadığı müddetçe, taşıyıcı beyan edilen toplamı aşmayan bir miktar ödemekle sorumlu olacaktır.

4. Kargonun bir parçasının ya da içindeki malzemelerden herhangi birinin tahrip olması, kaybolması ya da gecikmesi durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğu miktarın belirlenmesinde dikkate alınacak ağırlık, sadece ilgili paket ya da paketlerin ağırlığı olacaktır. Bunun yanı sıra, kargonun bir parçasının ya da içindeki malzemelerden herhangi birinin tahrip olması, kaybolması ya da gecikmesi, aynı sevk fişinin ya da aynı makbuzun ya da, basılı değilse, Madde 4'ün 2. paragrafında

anılan farklı bir yöntemin içerdiği aynı kayıtların kapsadığı diğer paketlerin değerini etkiliyorsa, sorumluluk sınırının belirlenmesinde bu tür bir paketin ya da paketlerin de toplam ağırlıkları dikkate alınmalıdır.

5. Bir çalışanın ya da acentenin bir fiil ya da ihmalinin gerçekleşmesi durumunda çalışan ya da temsilcinin istihdamları kapsamında hareket ettiklerinin de ispatlanması kaydıyla, eğer hasarın, taşıyıcının, bir çalışanın ya da temsilcisinin hasar vermek niyetiyle ya da hasarın muhtemelen oluşacağı bilinerek dikkatsizce yaptığı bir fiili veya ihmali neticesinde oluştuğu ispatlanırsa, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarındaki koşullar geçerli olmayacaktır.

6. Madde 21 ve bu maddede öngörülen sınırlar mahkemenin, kendi kurallarına uygun olarak, ilaveten, faizler dahil olmak üzere dava münasebetiyle davacının maruz kaldığı mahkeme masraflarının ve diğer harcamaların tamamını ya da bir kısmını hüküm olarak vermesine engel olmaz. Davanın mahkeme masrafları ve diğer harcamaları dışında, hükmedilen hasarın miktarı; hasara neden olan olayın tarihinden itibaren altı aylık süreç içerisinde ya da dava daha sonra ise başlangıcından önce taşıyıcının yazılı olarak davacıya önerdiği miktarı geçmezse, yukarıda verilen koşul uygulanmayacaktır.

Madde 23- Para Birimlerinin Dönüşümü

1. Özel Çekme Hakkı bağlamında bu Sözleşmede bahsedilen miktarlar, Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanan Özel Çekme Hakkına atıfta bulunuyor sayılacaktır. Adli yargılama durumunda, bu toplamların ulusal para birimlerine çevirimi, yargılamanın yapıldığı tarih itibariyle bu tür ulusal para birimlerinin Özel Çekme Hakkı bakımından değerine göre yapılacaktır. Uluslararası Para Fonunun üyesi olan bir taraf devletin ulusal para biriminin Özel Çekme Hakkı açısından değeri, Uluslararası Para Fonu tarafından yargılamanın yapıldığı tarihte o devletin işlem ve para hareketi için tatbik ettiği değerlendirme yöntemine uygun olarak hesaplanacaktır. Uluslararası Para Fonunun üyesi olmayan bir taraf devletin ulusal para biriminin Özel Çekme Hakkı açısından değeri, o devlet tarafından tayin edilen bir usule göre hesaplanacaktır.

2. Bununla birlikte, Uluslararası Para Fonunun üyesi olmayan ve kanunları bu maddenin birinci paragrafındaki koşulların uygulanmasına imkân tanımayan devletler onaylanma ya da katılma zamanında ya da ondan sonraki herhangi bir zamanda, Madde 21’de öngörülen taşıyıcıya ait sorumluluk miktarının, kendi bölgeleri dahilinde yargılama sürecinde her yolcu için 1 500 000 parasal birimine, Madde 22’nin 1. paragrafı ile ilgili olarak yolcu başına 62 500 para birimine, Madde 22’nin 2. paragrafı ile ilgili olarak yolcu başına 15 000 para birimine ve Madde 2’nin 3. paragrafı ile ilgili olarak da kilogram başına 250 para birimine karşılık gelen bir miktarda sabitlendiğini ilan edebilir. Bu para birimi, altmış beş buçuk (65,5) miligram binde 900 ayar altın değerine tekabül etmektedir. Bu miktarlar ondalıklı oranlarda ilgili ulusal para birimine çevrilebilir. Bu meblağların ulusal para birimlerine çevirimi devletin kanunlarına uygun olarak yapılacaktır.

3. Bu maddenin 1. paragrafının son cümlesinde bahsedilen hesaplama ve bu maddenin 2. paragrafında bahsedilen dönüşüm yöntemi, bu maddenin ilk paragrafının ilk üç cümlesinin uygulanması halinde ortaya çıkacağı üzere Madde 21 ve Madde 22’deki miktarlar için Taraf Devletin ulusal para biriminde mümkün olduğunca aynı gerçek değeri yansıtacak biçimde gerçekleştirilmelidir. Taraf Devletler, bu Sözleşmeye ait bir onaylama, kabul, onama ya da katılma belgesini tevdi ederken veya bunlardan herhangi birinde bir değişiklik olduğunda, duruma bağlı olarak, bu maddenin 1. paragrafına göre olan hesaplama usulünü ya da bu maddenin 2. paragrafına konu çevirimin sonuçlarını depozitere bildirecektir.

Madde 24- Limitlerin Gözden Geçirilmesi

1. Madde 25’in koşullarına zarar vermeden ve aşağıda verilen paragraf 2’ye tâbi olmak kaydıyla, Madde 21, Madde 22 ve Madde 23’te öngörülen meblağlar, Depoziter tarafından 5 (beş) yıllık zaman dilimlerinde gözden geçirilecektir. Bu tür gözden geçirmelerin ilki, bu Sözleşmenin yürürlüğü girdiği tarihten sonraki beşinci yılın sonunda, veya eğer sözleşme imzaya açıldığı ilk tarihten itibaren beş yıl içerisinde yürürlüğe girmezse, yürürlüğe girdiği tarihin ilk senesi içerisinde, bir önceki gözden geçirmeden bu zamana ya da ilk durumda olduğu üzere bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten buyana birikmiş enflasyon oranına tekabül eden bir enflasyon faktörüne atfen gerçekleştirilecektir.

Enflasyon faktörünü belirlemede kullanılacak enflasyon oranı ölçüsü, Madde 23'ün 1. paragrafında bahsedilen Özel Çekme Hakkını oluşturan Devletlerin Tüketici Fiyat Endekslerindeki yıllık artış ya da azalmaların ağırlıklı ortalaması olacaktır.

2. Yukarıda verilen paragrafta anılan gözden geçirme de, enflasyon faktörünün yüzde 10'u aştığı sonucuna varılırsa, Depoziter, Taraf Devletlere sorumluluk sınırlarının tekrar gözden geçirilmesi hususunda bildirimde bulunmalıdır. Bu tür herhangi bir gözden geçirme, Taraf Devletlere bildirildiği tarihten altı (6) ay sonra yürürlüğe girecektir. Eğer Taraf Devletlere bildirimde bulunulan tarihten sonraki üç (3) ay içerisinde Taraf Devletlerin çoğunluğu onaylamadıklarını bildirirlerse, gözden geçirme yürürlüğe girmeyecek, Depoziter bu konuyu Taraf Devletler toplantısına havale edecektir.

Depoziter, herhangi bir gözden geçirmenin yürürlüğe girecek sonuçlarını derhal bütün Taraf Devletlere bildirecektir.

3. Bu maddenin ilk paragrafına karşın, taraf devletlerin üçte birinin buna dair bir talep belirtmeleri halinde ve bir önceki gözden geçirmeden bu zamana kadar geçen süre içerisinde ya da, daha önce yapılmış bir gözden geçirme yoksa, bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten buyana, birinci paragrafta anılan enflasyon faktörünün yüzde 30'u geçmiş olması koşuluna bağlı olarak, bu maddenin ikinci paragrafında anılan prosedür, herhangi bir zamanda uygulanacaktır. Bu maddenin birinci paragrafında tarif edilen prosedürü kullanan müteakip gözden geçirmeler, bu paragrafın dahilindeki gözden geçirmelerin tarihlerini takip eden beşinci yılın sonunda başlayan beş yıllık zaman dilimlerinde gerçekleşecektir.

Madde 25- Limitlerin Şarta Bağlanması

Bir taşıyıcı, taşıma anlaşmasının; bu Sözleşme ile sağlanan sorumluluk sınırlamalarından daha fazlasına tabi olmasını ya da sınırsız sorumluluğa tabi olmasını şart koşabilir.

Madde 26- Sözleşmeye İlişkin Koşulların Hükümsüzlüğü

Taşıyıcıyı bu Sözleşme kapsamında ortaya konmuş sorumluluklardan kurtarmak ya da daha aşağı bir sınırdan sabitlemek eğilimindeki herhangi biri koşul geçersiz ve hükümsüz olacaktır, fakat herhangi bir koşulun hükümsüzlüğü, bu Sözleşmenin hükümlerine tâbi kalacak olan kontratın tamamının hükümsüzlüğünü gerektirmez.

Madde 27- Sözleşme Yapma Özgürlüğü

Taşıyıcının; herhangi bir taşıma kontratına taraf olmayı, bu Sözleşme kapsamında mevcut olan herhangi bir korumadan feragat etmeyi, ya da bu Sözleşme hükümleri ile zıtlık teşkil etmeyen koşullar koymayı reddetmesine bu Sözleşmede yer alan hiçbir şey engel teşkil etmez.

Madde 28- Ön Ödemeler

Yolcuların ölümü ya da bedensel yaralanmaları ile sonuçlanan hava aracı kazaları durumunda işletici, eğer kendi ulusal kanunları tarafından gerekli kılınırsa, tazminat talep etme hakkına sahip gerçek kişi ya da kişilere onların acil ekonomik gereksinimlerini karşılamak amacıyla herhangi bir gecikme olmaksızın ön ödeme yapacaktır. Bu tür bir ödeme sorumluluğunun tanınmasını teşkil etmeyecek ve işletici tarafından daha sonra hasar olarak ödenecek miktardan mahsup edilebilecektir.

Madde 29- Taleplerin Dayanakları

Bu Sözleşme kapsamında ya da kontrat ile ya da haksız fiil davası olarak ya da başka türlü olsun, yolcu, bagaj ya da kargo taşınması ile ilgili olarak bir şekilde meydana gelmiş hasarlara karşı açılmış bir dava; böyle bir davayı açma hakkına sahip olan kişilerin kim oldukları ve kendi haklarının neler oldukları hususuna zarar getirmeksizin, sadece bu Sözleşmede tayin edilen koşullara ve sorumluluk sınırlarına tâbi olacak biçimde açılabilir. Bu tür herhangi bir davada cezayı gerektirici, örnek teşkil eden ya da tazminat hükmünde olmayan hasarlar telafi edilir olmayacaktır.

Madde 30- Çalışanlar, Acenteler - Taleplerin Bir araya Getirilmesi

1. Eğer Sözleşmenin bilgili olduğu bir hasardan dolayı bir taşıyıcının çalışanı ya da acentası aleyhinde bir dava açılmışsa, bu çalışan ya da acente; istihdamlarının kapsamı dahilinde hareket ettiklerini

ispatlarsa, bu Sözleşme kapsamında taşıyıcının başvurma hakkına sahip olduğu koşul ve sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkına sahip olacaklardır.

2. Böyle bir durumda taşıyıcıdan, çalışan ya da acentelerinden alınabilecek miktarların toplamı, anılan limitleri aşmamalıdır.

3. Kargonun taşınmasına ilişkin hususlar dışında, hasarın bir çalışanın ya da acentenin hasar vermek niyetiyle ya da hasarın muhtemelen oluşacağı bilinerek dikkatsizce yaptığı bir fiili veya ihmali neticesinde oluştuğu ispatlanırsa, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarında verilen koşullar geçerli olmayacaktır.

Madde 31- Şikayetlerin Zamanına Uygun Olarak Yapılması

1. Kontrol edilmiş bagaj ya da kargoyu teslim almaya yetkili şahıs tarafından şikayetsiz olarak alınması, bagaj ve kargonun iyi koşullarda ve sırasıyla Madde 3'ün 2. paragrafında ve Madde 4'ün 2. paragrafında anılan taşıma dokümanına ya da farklı yöntemlerin içerdiği kayıtlara uygun olduklarına dair kesin olmayan karine teşkil eder.

2. Hasar durumunda, teslim almaya yetkili şahıs hasarın fark edilmesinden sonra derhal ve en geç, kontrol edilmiş bagajlar durumunda alınan tarihten itibaren yedi (7) gün içerisinde ve kargo halinde de alınan tarihten itibaren on dört (14) gün içerisinde taşıyıcıya şikayette bulunmalıdır. Gecikme durumunda şikayet, en geç bagaj ya da kargonun kendi kullanımına verilmiş olması gereken tarihten itibaren yirmi bir (21) gün içerisinde yapılmalıdır.

3. Her şikayet, yazılı olmalı ve sözü edilen süreler içerisinde verilmeli ya da gönderilmelidir.

4. Eğer yukarıda bahsedilen süreler içerisinde bir şikayette bulunulmazsa, taşıyıcının kötü niyeti olması dışında, taşıyıcı aleyhinde bir dava olamaz.

Madde 32- Sorumlu Şahsın Vefatı

Sorumlu şahsın ölmesi durumunda, bu Sözleşme koşulları kapsamındaki sorumluluğa ilişkin bir dava, bu şahsın terekelerini kanunen temsil eden şahıslar aleyhinde olacaktır.

Madde 33- Yargılama Hakkı

1. Hasarlar için bir dava, davacının tercihine bağlı olarak, taraf devletlerden birinin sınırları dahilinde, ya taşıyıcının ikametinin ya da esas iş yerinin bulunduğu yerin, ya da taşıyıcının sahip olduğu bir iş yerinin bulunduğu ve bu sözleşmenin aracılığıyla yapıldığı yerin mahkemelerinde ya da varış yerindeki mahkemelerde açılmalıdır.

2. Yolcunun ölümü ya da yaralanmasından kaynaklanan hasarlar açısından, bir dava bu maddenin birinci paragrafında değinilen mahkemelerden birinde, ya da kazanın gerçekleştiği esnada yolcunun esas ve daimi ikametgahının bulunduğu ve taşıyıcının gerek kendi hava aracıyla gerek ticari bir anlaşmaya göre bir başka taşıyıcının hava aracıyla gerçekleştirdiği havayoluyla yolcu taşıma için hizmet faaliyetlerini yürüttüğü ve taşıyıcının kendisinin ya da ticari anlaşmalı olduğu başka bir taşıyıcıya ait ya da kiralanmış bina ve müstemilattan havayoluyla taşınması işini yürüttüğü bir taraf devletin sınırları dahilindeki mahkemelerden birinde açılabilir.

3. Paragraf 2'nin amacı doğrultusunda;

(a) "ticari anlaşma", taşıyıcılar arasında yapılmış, acentelik anlaşmasından farklı ve taşıyıcıların havayoluyla yolcu taşıma için ortak hizmetlerinin koşullarına ilişkin anlaşma anlamına gelmektedir;

(b) "esas ve daimi ikametgah" kaza anında yolcunun sabit ve daimi evi anlamına gelmektedir. Yolcunun milliyeti bu bağlamda belirleyici faktör olmayacaktır.

4. Yargılama Usulü sorunları, davaya bakan mahkemenin kurallarınca çözülecektir.

Madde 34- Tahkim

1. Bu maddenin koşullarına tâbi olmak kaydıyla, kargo için taşımacılık kontratının tarafları, bu Sözleşme kapsamındaki taşıyıcı sorumluluklarına ilişkin ihtilafların tahkim yoluyla çözülmesini şart koşabilirler. Bu tür bir anlaşma yazılı olacaktır.

2. Hak talebinde bulunanın tercihine bağlı olarak, tahkim usulleri; madde 33'te anılan yargılama yetkilerinin biri dahilinde olacaktır.

3. Hakem ya da uyuşmazlık mahkemesi bu Sözleşmenin koşullarını uygulayacaktır.

4. Bu maddenin 2. ve 3. paragraflarının koşulları her tahkim hükmü ya da anlaşmasının bir parçası sayılacak ve bunlar tahkim hükmü ya da anlaşmasının sözkonusu paragraflara aykırı herhangi bir şartı geçersiz ve hükümsüz olacaktır.

Madde 35- Davaların Sınırları

1. Eğer bir dava, varış yerine ulaşma tarihinden ya da hava aracının ulaşmış olması gereken ya da taşımamanın durdurulduğu tarihten itibaren hesaplanan iki (2) yıllık bir süreç içerisinde açılmazsa, hasara dair haklar geçersiz olacaktır.

2. Bu sürecin hesaplanması yöntemi, davaya bakan mahkemenin kuralları tarafından tayin edilecektir.

Madde 36- Müteselsil Taşıma

1. Muhtelif müteselsil taşıyıcılar tarafından gerçekleştirilecek ve Madde 1'in 3. paragrafında verilen tanımın kapsamına giren bir taşıma durumunda; yolcu, bagaj ve kargo kabul eden her taşıyıcı, bu Sözleşmede konulan kurallara tâbidir ve taşıma kontratı, kendi nezaretinde gerçekleştirilen taşımamanın o kısmı ile ilgili olduğu oranda taşıma kontratının taraflarından biri sayılacaktır.

2. Bu şekilde yapılan bir taşıma durumunda, ilk taşıyıcının özel bir anlaşma kapsamında yolculuğun tamamına ait sorumluluğu üstlendiği durumların dışındaki hallerde, kendisi ile ilgili olarak tazminat hakkına sahip yolcu ya da herhangi bir kişi, davayı sadece kaza ya da gecikmenin meydana geldiği anda taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıya karşı açabilir.

3. Bagaj ya da kargo konusunda, yolcu ya da gönderici ilk taşıyıcı aleyhinde ve teslim almaya yetkili yolcu ya da alıcı son taşıyıcı aleyhinde ve daha da ötesinde, bunlardan her biri tahribat, kayıp, hasar ya da gecikmenin meydana geldiği esnada taşımayı gerçekleştiren taşıyıcı aleyhinde dava açma hakkına sahiptir. Taşıyıcılar yolcuya, gönderene ya da alıcıya karşı ortaklaşa ve ayrı ayrı sorumlu olacaktır.

Madde 37- Üçüncü Taraflara Rücu Hakkı

Bu Sözleşmede yer alan hiçbir şey, koşullarına uygun biçimde bir hasardan sorumlu bir şahsın herhangi başka bir şahsa karşı rücu hakkına sahip olup olmadığı hususuna halel getiremez.

IV. BÖLÜM

Birleşik Taşıma

Madde 38- Birleşik Taşıma

1. Bir kısmı havayoluyla bir kısmı da başka türlü bir taşıma biçimiyle gerçekleştirilen birleşik taşıma durumlarına, Madde 18'in 2. paragrafına tâbi olarak bu Sözleşmenin koşulları, havayoluyla taşıma Madde 1'in koşulları kapsamında kalmak kaydıyla, sadece havayoluyla yapılan taşımalar için geçerli olacaktır.

2. Bu Sözleşmenin koşulları havayoluyla taşımaya uyduğu sürece, birleşik taşıma durumlarında bu Sözleşmede yer alan hiçbir şey, tarafların diğer taşıma biçimlerine ilişkin havayoluyla taşıma koşulları dokümanı eklemelerine engel olmaz.

V. BÖLÜM

Anlaşmalı Taşıyıcıdan Farklı Bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Havayoluyla Taşıma

Madde 39- Anlaşmalı Taşıyıcı - Gerçek Taşıyıcı

Bu Bölümün şartları, bir kişi (buradan itibaren “anlaşmalı taşıyıcı” olarak anılacaktır) bu Sözleşmenin hükümlerine tâbi bir taşıma kontratını esas kişi olarak bir yolcu ya da gönderen ile ya da yolcu veya gönderen adına hareket eden bir şahıs ile yaptığında ve anlaşmalı taşıyıcıdan aldığı yetkiyle, ancak bu Sözleşmenin anlamı kapsamında müteselsil taşıyıcı kısmı ile ilgili olmadan, taşımanın tamamını ya da bir kısmını bir başkası (buradan itibaren “gerçek taşıyıcı” olarak anılacaktır) gerçekleştirdiğinde uygulanır. Bu tür bir yetki, aksi ispat edilmedikçe varsayılacaktır.

Madde 40- Anlaşmalı ve Gerçek Taşıyıcıların Kendi Sorumlulukları

Eğer, Madde 39’da anılan kontrata göre, bu Sözleşmenin hükümlerine tabi bir taşımanın tamamını ya da bir kısmını gerçek bir taşıyıcı gerçekleştirse; hem anlaşmalı hem de gerçek taşıyıcı, ilki kontratta tasarlanmış taşımanın tamamı, ikincisi ise gerçekleştirmiş olduğu taşıma için, bu Bölümde başka şekilde öngörülmemesi halinde, bu Sözleşmenin koşullarına tâbi olacaktır.

Madde 41- Müşterek Sorumluluk

1. İstihdamlarının kapsamı dahilinde hareket eden gerçek taşıyıcının, çalışanlarının ya da acentelerinin fiil ve ihmalleri, gerçek taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma ile bağlantılı olarak, aynı zamanda anlaşmalı taşıyıcının da fiil ve ihmalleri olarak sayılacaktır.

2. İstihdamlarının kapsamı dahilinde hareket eden anlaşmalı taşıyıcının, çalışanlarının ya da acentelerinin fiil ve ihmalleri, gerçek taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma ile bağlantılı olarak, aynı zamanda gerçek taşıyıcının da fiil ve ihmalleri olarak sayılacaktır. Bununla birlikte, bu tür fiil ve ihmaller gerçek taşıyıcıyı Madde 21, Madde 22, Madde 23 ve Madde 24’te anılan miktarları aşan sorumluluklara tâbi kılmayacaktır. Anlaşmalı taşıyıcının bu Sözleşme tarafından getirilmeyen yükümlülükleri ya da bu Sözleşme ile getirilen haklardan feragat ve savunmaları ya da Madde 22’de tasarlanan varışta teslimata dair bir isteğin özel bir deklarasyonunu kapsamında üstlendiği herhangi bir özel anlaşma, aksi kararlaştırılmadıkça gerçek taşıyıcıyı etkilemeyecektir.

Madde 42- Şikayet ve Talimatların Muhatabı

Taşıyıcıya bu Sözleşme kapsamında yapılacak, her türlü şikayet ya da verilecek her türlü talimat, anlaşmalı taşıyıcıya ya da gerçek taşıyıcıya muhatap olmasına bakılmaksızın, eşit etkiye sahip olacaktır. Bununla birlikte, Madde 12’de anılan talimatlar, sadece anlaşmalı taşıyıcıya muhatap olduğunda etkili olabilecektir.

Madde 43- Çalışanlar ve Acenteler

Gerçek taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bir taşımayla bağlantılı olarak, gerçek taşıyıcının ya da anlaşmalı taşıyıcının herhangi bir çalışanı ya da acentesi, istihdamları kapsamı dahilinde hareket ettiklerini ispatlamaları halinde, bu Sözleşmeye uygun olarak sorumluluk sınırlarına başvurulmasına engel teşkil edecek şekilde tasarrufta bulunmuş oldukları ispatlanmadığı müddetçe, bu Sözleşme kapsamında taşıyıcıya uygulanabilir koşul ve sorumluluk sınırlarından yararlanırlar.

Madde 44- Hasarların Bir Araya Getirilmesi

Gerçek taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bir taşımayla ilgili olarak, gerçek taşıyıcı ve anlaşmalı taşıyıcıdan ve bunların, istihdamları kapsamı dahilinde hareket eden, çalışan ve acentelerinden tahsil edilebilecek miktarların birleşimi; bu Sözleşme dahilinde anlaşmalı taşıyıcı ya da gerçek taşıyıcı aleyhinde verilebilecek en yüksek miktarı aşmamalıdır, fakat bahsedilen şahıslardan hiçbiri o şahsa uygulanabilir sınırlardan fazlası bir miktara karşı sorumlu olmayacaktır.

Madde 45- Taleplerin Muhatabı

Gerçek taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bir taşımayla ilgili bir dava, davacının tercihine bağlı olarak; gerçek taşıyıcı ya da anlaşmalı taşıyıcı aleyhinde, ya da her ikisine birlikte ya da ayrı ayrı açılabilir.

Eğer dava bu taşıyıcılardan sadece bir tanesi aleyhinde açılmışsa, prosedürler ve etkileri davaya bakan mahkemenin tasarrufunda bulunmak üzere, davalı taşıyıcı yargılama sürecine diğer taşıyıcının da katılmasını isteme hakkına sahiptir.

Madde 46- İlave Yargılama Yetkisi

Madde 45'te tasarlanan, hasarlar için her türlü dava, davacının tercihi doğrultusunda, Taraf Devletlerden birinin sınırları dahilinde, ya Madde 33'de verildiği üzere anlaşmalı taşıyıcı aleyhinde bir davanın açılabilceği bir mahkemede ya da, gerçek taşıyıcının ikametinin ya da esas iş yerinin bulunduğu yerde yargılama yetkisine sahip bulunan bir mahkemede açılmalıdır.

Madde 47- Sözleşmeye İlişkin Koşulların Hükümsüzlüğü

Anlaşmalı taşıyıcıyı ya da gerçek taşıyıcıyı bu Sözleşme kapsamında ortaya konmuş sorumluluklardan kurtarmak ya da daha aşağı bir sınırdaki sabitlemek eğilimindeki kontrata ilişkin herhangi bir koşul geçersiz ve hükümsüz olacaktır, fakat bu hükümsüzlük, bu Sözleşmenin koşullarına tâbi kalacak olan kontratın tamamının hükümsüzlüğünü gerektirmez.

Madde 48- Anlaşmalı ve Gerçek Taşıyıcı Arasındaki Karşılıklı İlişkiler

Madde 45'te verilenin haricinde, bu bölümde yer alan hiçbir şey, rücu ve tazminat hakkı da dahil olmak üzere, taşıyıcıların kendi aralarındaki hak ve yükümlülüklerini etkilemeyecektir.

VI. BÖLÜM Diğer Koşullar

Madde 49- Zorunlu Uygulamalar

Hasarın oluşmasından önce taşıma kontratında ya da bütün özel anlaşmalara dahil edilmiş, taraflarca uygulanacak hukuku tayin etmek ya da yargılama hakkına ilişkin kuralı değiştirmek suretiyle Sözleşme ile ortaya konmuş kuralların ihlali olarak yorumlanan herhangi bir hüküm geçersiz olacaktır.

Madde 50- Sigorta

Taraf Devletler, taşıyıcılarından bu Sözleşme dahilindeki sorumluluklarını kapsayan yeterli bir sigorta ya da garanti vermelerini talep edecektir. Bir taşıyıcıdan, sınırları dahilinde faaliyet gösterdiği Taraf Devlet tarafından, bu Sözleşme kapsamındaki sorumluluklarını kapsayan bu tür yeterli bir sigortası bulunduğu dair kanıt göstermesi istenebilir.

Madde 51- Olağanüstü Koşullarda Gerçekleştirilen Taşıma

Taşıyıcının işinin normal kapsamı dışında olağanüstü koşullarda gerçekleştirilmiş taşımalar durumunda, taşımanın dokümantasyonuna ilişkin 3'ten 5'e kadar ve 7. ve 8. Maddeler uygulanmayacaktır.

Madde 52- Günlerin Tanımı

Bu Sözleşmede kullanılan "günler" ifadesi, normal çalışma günleri değil, takvim günleri anlamına gelmektedir.

VII. BÖLÜM Nihai Şartlar

Madde 53- İmzalama, Onaylama ve Yürürlüğe Girme

1. Bu Sözleşme, 10-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de yapılan Uluslararası Hava Hukuku Konferansına katılan Devletler tarafından 28 Mayıs 1999 tarihinde imzaya açılacaktır. Bu Sözleşme 28 Mayıs 1999 tarihinden sonra, bu maddenin 6. paragrafına uygun olarak yürürlüğe gireceği zamana kadar Montreal'deki uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının (ICAO) Genel Merkezinde bütün Taraf Devletlerin imzasına açılacaktır.

2. Bu Sözleşme, aynı şekilde Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları içinde imzaya açık olacaktır. Bu Sözleşmenin amaçlarına uygun olarak, "Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatı" belirli bir bölgenin bu Sözleşme tarafından idare edilen belirli konularında yeterliliğe sahip ve bu

Sözleşmeyi imzalamak, onaylamak, onamak, kabul etmek ve bu Sözleşmeye katılmak konusunda gereğince yetkili, özerk devletler tarafından teşkil edilmiş herhangi bir teşkilat anlamına gelmektedir. Madde 2'nin 1. paragrafı, Madde 3'ün 1 (b), paragrafı, Madde 5'in (b) paragrafı, Madde 23, Madde 33, Madde 46 ve Madde 57'nin (b) paragrafı dışındaki yerlerde bu Sözleşme içindeki bir "Taraf Devlet"e ya da "Taraf Devletler"e yapılan bir atıf, aynı şekilde bir Bölgesel Ekonomik Entegrasyon teşkilatı için de geçerlidir. Madde 24'ün amacına uygun olarak, "Taraf Devletlerin çoğunluğu" ve "Taraf Devletlerin üçte biri" için yapılan atıflar, Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları için geçerli olmayacaktır.

3. Bu Sözleşme, onu imzalamış olan Taraf Devletler ve Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları tarafından onaylanmaya tâbi olacaktır.

4. Bu Sözleşmeyi imzalamayan herhangi Taraf Devlet ya da Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatı bu Sözleşmeyi herhangi bir zamanda kabul edebilir, onaylayabilir ya da katılabilir.

5. Onaylama, kabul, onama ya da katılma belgeleri, burada Depoziter olarak tayin edilen Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına gönderilecektir.

6. Bu Sözleşme, Depoziter ile ona onaylama, kabul, onama ya da katılma belgelerini gönderen devletlerin bu tür belgelerden otuzuncusunu (30) yatırdıkları tarihten sonraki altmışıncı (60) günde yürürlüğe girecektir. Bir Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatı tarafından gönderilen bir belge, bu paragrafın amacı doğrultusunda sayılmayacaktır.

7. Diğer Devletler ve diğer Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları için bu Sözleşme, onaylama, kabul, onama ya da katılma belgesinin gönderilmesinden altmış (60) gün sonra yürürlüğe girecektir.

8. Depoziter, Sözleşmeyi imzalayan bütün Devletleri ve Taraf Devletleri aşağıdakiler konusunda derhal haberdar edecektir.

(a) her seferinde bu Sözleşmenin imzalanması ve tarihi;

(b) her seferinde onaylama, kabul, onama ya da katılma belgesinin gönderilmesi ve tarihi;

(c) bu Sözleşme kapsamında tesis edilen sorumluluk sınırlarına ilişkin her gözden geçirmenin yürürlüğe giriş tarihi.

(e) Madde 54 kapsamında yapılacak tüm bildirimler.

Madde 54- Fesih

1. Herhangi bir Taraf Devlet, Depozitere yazılı bildirimde bulunmak suretiyle bu Sözleşmeyi feshedebilir.

2. Fesih bildiriminin Depozitere ulaştığı tarihten yüz seksen (180) gün sonra yürürlüğe girecektir.

Madde 55- Varşova Sözleşmesinin Diğer Belgeleriyle İlişki

Bu Sözleşme;

1. Bu Sözleşmenin Taraf Devletlerinin,

(a) 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Havayoluyla Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi İçin Sözleşme'ye (buradan itibaren Varşova Sözleşmesi olarak anılacaktır);

(b) 28 Eylül 1955 tarihinde Lahey'de yapılan, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanmış Havayoluyla Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi İçin Sözleşmenin Değiştirilmesi için Protokol'e (buradan itibaren Lahey Protokolü olarak anılacaktır):

(c) 18 Eylül 1961 tarihinde Guadalajara’da imzalanan Anlaşmalı Taşıyıcıdan Başka Bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Havayoluyla Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi İçin Varşova Sözleşmesine İlave Sözleşme’ye (buradan itibaren Guadalajara Sözleşmesi olarak anılacaktır);

(d) 8 Mart 1971 tarihinde Guatemala City’de imzalanan, 28 Eylül 1955 Tarihinde Lahey’de Yapılan Protokolle Değiştirilmiş, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova’da İmzalanmış Havayoluyla Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi İçin Sözleşmenin Değiştirilmesi İçin Protokol’e (buradan itibaren Guatemala City Protokolü olarak anılacaktır);

(e) 25 Eylül 1975 tarihinde Montreal’de imzalanan Lahey Protokolü ile Değiştirilen Varşova Protokolünü ya da Lahey Protokolü ve Guatemala City Protokolü ile değiştirilen Varşova Protokolünü Değiştirmek İçin İlave Protokol No: 1-3 ve Montreal Protokolü No: 4’e (buradan itibaren Montreal Protokolleri olarak anılacaktır)

taraf olmaları münasebetiyle bu taraflar arasındaki, ya da

2. yukarıda verilen alt-paragraflar (a)-(e)’de anılan belgelerden birine ya da daha fazlasına taraf olması nedeniyle bu Sözleşmenin tek bir Taraf Devletinin sınırları dahilinde, havayoluyla uluslararası taşımacılığa uygulanan herhangi bir kurala üstün olacaktır.

Madde 56- Birden Fazla Hukuk Sistemi Olan Devletler

1. Eğer bir devletin, bu Sözleşmede ilgilenilen konularla bağlantılı olarak uygulanabilecek farklı sistemlerin bulunduğu iki (2) ya da daha fazla bölgesel birimi varsa, bu devlet bu Sözleşmenin onaylandığı, kabul edildiği, onandığı ya da bu Sözleşmeye katıldığı zamanda yine bu Sözleşmenin bütün bölgesel birimlerine ya da birine ya da daha fazlasına uygulanacağını deklare edebilir ve bu deklarasyonu başka bir bildirim sunmak suretiyle herhangi bir zamanda değiştirebilir.

2. Bu tür herhangi bir deklarasyon depozitere bildirilecektir ve Sözleşmenin hangi bölgesel birimlerine uygulandığı açıkça ifade edilecektir.

3. Bu tür bir deklarasyon yapmış bir taraf devlete ilave olarak:

(a) “ulusal para birimi”ne dair Madde 23’te yapılan atıflar, o devletin ilgili bölgesel biriminin para birimine de atfediliyor şeklinde anlaşılmalıdır;

(b) “ulusal kanun”a dair Madde 28’de yapılan atıflar, o devletin ilgili bölgesel biriminin kanunlarına da atfediliyor şeklinde anlaşılmalıdır.

Madde 57- Çekinceler

Taraf bir devletin herhangi bir zamanda Depozitere hitaben bir bildirimle, bu Sözleşmenin aşağıda verilenlere uygulanmayacağını deklare edebilecek olmasının haricinde bu Sözleşmeye herhangi bir çekince konamayacaktır.

(a) egemen bir devlet olarak kendi işlev ve vazifeleri bakımından ticari olmayan amaçlar için doğrudan o Taraf Devlet tarafından gerçekleştirilen ve işletilen havayoluyla uluslararası taşımacılık ve/veya

(b) o Taraf Devlette kayıtlı ya da o Taraf Devlet tarafından kiralanmış olup, tüm kapasitesi o Taraf Devletin askeri makamlarınca ya da bu makamlar adına ayrılmış olan hava araçlarında söz konusu askeri makamların yolcu, kargo ve bagaj taşımaları.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, usulünce yetkilendirilmiş aşağıda imzası tam yetkili temsilciler bu Sözleşmeyi imzalamışlardır. İngilizce, Arapça, Çince, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde bütün metinler eşit biçimde güvenilir olarak, Bin dokuz yüz doksan dokuz yılının Mayıs ayının 28. gününde Montreal’de yapılmıştır. Bu Sözleşme Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının arşivlerinde saklanacak ve Sözleşmenin onaylı nüshaları Depoziter tarafından bu Sözleşmenin bütün Taraf

Devletlerine olduğu kadar Varşova Sözleşmesinin, Lahey Protokolünün, Guadalajara Sözleşmesinin Guatemala City Protokolünün ve Montreal Protokollerinin bütün Taraf Devletlerine iletilecektir.

Ö Z G E Ç M İ Ş

Adı ve SOYADI : Tuba BİRİNCİ UZUN

Doğum Tarihi ve Yeri : 09.05.1985, ANKARA

Medeni Durumu : Evli

Eğitim Durumu

Mezun Olduğu Lise : Ankara Gölbaşı Anadolu Lisesi, 2003

Lisans Diploması : Bilkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2007

Yükseklisans Diploması: Akdeniz Üniversitesi, S.B.E. Özel Hukuk Anabilim Dalı, 2011
European University of Viadrina (Erasmus Y.L.) 2010–2011

Tez Konusu : Uluslararası Hava Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu

Yabancı Dil / Diller : İngilizce

Bilimsel Faaliyetler

Aile Hukuku Günleri–1, Sempozyum: Edinilmiş Mallara Katılma Rejimleri ve Güncel Sorunları, İletişim ve Düzenleme, Mayıs 2011

“Garanti Belgesi Uygulaması, Bu Uygulama İle Tüketiceye Sağlanan Koruma ve Karşılaşılan Sorunlar”, Terazi Hukuk Dergisi, S.46, Haziran 2010

İş Denevimi

Çalıştığı Kurumlar :

Araştırma Görevlisi, Akdeniz Üniversitesi S.B.E. Özel Hukuk Anabilim Dalı 2009-D.E.

Avukat, Çelik & Özkan & Çelik Avukatlık Bürosu, Antalya 2008–2009

Stajyer Avukat, Erikel Hukuk Bürosu, Ankara 2007–2008

Adres : Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1.Kat, Oda No:106
Kampüs ANTALYA

E-mail : tubabirinciuzun@akdeniz.edu.tr