

**T.C.  
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI**

**Ayşe Gül CANBOLAT**

**HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDE  
TAŞIYICININ SORUMLULUĞU**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Tez Danışmanı  
Yrd. Doç. Dr. Hayri BOZGEYİK**

**Kırıkkale 2006**

## **ABSTRACT**

In the thesis, a type of carrier agreements, air carrier agreements among passenger, sender and air carrier, and responsibilities of the air carrier stemming from this agreement are examined.

The thesis is composed of three main chapters other than introduction, development and conclusion sections.

In the first chapter, air carrier agreement is defined, and the features of the agreement, the parties of the agreement offering particularity in juridical feature and air carrier agreements, and rights and debts of those parties are put forth for consideration. In addition, the founding of the air carrier agreement, the way of its formation, and its content have been examined.

In the second chapter, the juridical feature and the necessary conditions for responsibilities of the air carrier stemming from the air carrier agreement have been examined. While examining the conditions of carrier's responsibilities, three points have been set. Firstly, conditions required for passengers who suffer a loss, secondly conditions required for damage stemming from carriage of luggage and cargo loss and finally damage stemming from delay of carriage of passenger, baggage and cargo have been examined. What's more, responsibility of air carrier stemming from its staff is examined.

In the third chapter, the context of air carrier's responsibility, responsibility system limited with dual separation, limits envisaged within this system, persons to benefit from this system; and then unlimited responsibility system accepted in exceptional cases, and unlimited responsibility cases have been examined in detail. In addition, air carrier's getting clear of responsibility, the way of getting clear of responsibility, and legality of getting clear of responsibilities have been examined.

The thesis is completed with the conclusion part, evaluating generally the air carrier agreement, and responsibility of the air carrier stemming from relevant agreement.

## ÖZET

Tezde, taşıma sözleşmelerinin bir türünü oluşturan, yolcu ve gönderici ile taşıyıcı arasında yapılan hava taşıma sözleşmesi ve hava taşıyıcısının bu sözleşmeden doğan sorumluluğu incelenmektedir.

Tez giriş ve sonuç dışında üç ana bölümden oluşmaktadır

Birinci bölümde hava taşıma sözleşmesinin tanımı yapıldıktan sonra sözleşmenin unsurları, hukuki niteliği ile hava taşıma sözleşmeleri bakımından özellik arz eden sözleşmenin tarafları ve bu tarafların hava taşıma sözleşmesinden doğan hak ve borçları ortaya konulmuştur. Hava taşıma sözleşmesinin kuruluşu, kurulma şekli ve içeriği incelenmiştir.

İkinci bölümde taşıyıcının hava taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği ve taşıyıcının sorumluluğu için gereken şartlar incelenmiştir. Taşıyıcının sorumluluğunun şartları incelenirken üçlü bir ayırıma gidilerek önce yolcunun uğradığı zararlar bakımından gerekli olan şartlar, sonra bagaj ve yükün taşınmasından doğan zararlar bakımından gerekli olan şartlar ve son olarak da yolcu, bagaj ve yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zararlar incelenmiştir. Burada ayrıca taşıyıcının adamlarından doğan sorumluluğu incelenmiştir.

Üçüncü bölümde ise; taşıyıcının sorumluluğunun kapsamı, ikili bir ayırımla sınırlı sorumluluk sistemi, bu sistemde öngörülen limitler ve bu sorumluluk sisteminden yararlanacak kişiler; daha sonra da istisnai durumlarda kabul edilen sınırsız sorumluluk sistemi ve sınırsız sorumluluk halleri ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Burada ayrıca taşıyıcının sorumluluktan kurtulması, sorumluluktan kurtulma halleri tek tek açıklamak suretiyle ve sorumluluktan kurtulmanın geçerliliği belirtilmek suretiyle incelenmiştir.

Tez, hava taşıma sözleşmesi ve hava taşıyıcısının bu sözleşmeden doğan sorumluluğunun genel olarak değerlendirildiği sonuç kısmı ile tamamlanmıştır.

## KİŞİSEL KABUL/AÇIKLAMA

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım “Hava taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının sorumluluğu” adlı çalışmamı, ilmi ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazdığımı ve faydalandığım eserlerin bibliyografyada gösterdiklerimden ibaret olduğunu, bunlara atıf yaparak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu şeref ve haysiyetimle doğrularım.

Ayşe Gül CANBOLAT

## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	0
KISALTMALAR.....	6
GİRİŞ.....	7

### BİRİNCİ BÖLÜM HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

I-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TANIMI.....	9
II-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI.....	9
A-Taşıma Taahhüdü.....	9
B-Ücret.....	13
C-Taşımaların Hava Aracı İle Yapılması.....	14
III-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ.....	16
A-Genel Olarak.....	16
B-Türk Ticaret Kanunu Anlamında Bir Sözleşme Olma Niteliği.....	18
C-Üçüncü Şahıs Yararına Bir Sözleşme Olma Niteliği.....	20
D-Kesin Vadeli Bir İşlem Olma Niteliği.....	21
IV-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI.....	22
A-Yolcu ve Gönderici.....	22
1-Yolcu.....	22
2-Gönderici.....	23
B-Taşıyıcı.....	25
1-Genel Olarak.....	25
2-Sözleşme İle Belirlenen Taşıyıcı.....	26
3-Fiili Taşıyıcı.....	28
4-Temsilci Vasıtasıyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcı.....	30

5-Mütevali Taşıyıcı .....	32
C-Diğer Kişiler .....	35
1-Gönderilen(Alıcı).....	35
2-Taşınacak Yükün Sahipleri .....	35
<b>V-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN KURULMASI, ŞEKLİ VE İÇERİĞİ</b> .....	<b>36</b>
A-Genel Olarak .....	36
B-Sözleşmenin Şekli .....	39
C-Sözleşmenin İçeriği .....	40
<b>VI-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HÜKÜMLER</b> .....	<b>40</b>
A-Genel Olarak .....	40
B-İç Taşımalar .....	40
C-Dış Taşımalar .....	42
<b>VII-TARAFLARIN HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN HAK VE BORÇLARI</b> .....	<b>44</b>
A-Yolcu Taşıma Sözleşmeleri Bakımından .....	44
1-Yolcunun Hakları Ve Borçları .....	44
2-Taşıyıcının Hakları Ve Borçları .....	45
B-Eşya Taşıma Sözleşmeleri Bakımından .....	47
1-Taşıyıcının Hakları Ve Borçları .....	47
2-Göndericinin Hakları Ve Borçları.....	50
3-Gönderilenin Hakları Ve Borçları.....	50

**İKİNCİ BÖLÜM**  
**TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ ve**  
**ŞARTLARI**

<b>I-TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ .....</b>	<b>52</b>
<b>II-TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI.....</b>	<b>55</b>
A-Yolcunun Uğradığı Zararlar Bakımından .....	55
1-Kaza .....	55
2-Zarar .....	60
a-Yolcunun Ölmesi .....	61
b-Yolcunun Cismani Zarara Uğraması .....	62
3-İllyet Bağı .....	62
B-Bagaj Veya Yükün Taşınmasından Doğan Zararlar Bakımından .....	64
1-Taşıyıcının Bakım Ve Gözetim Mükellefiyetinin İhlal Etmesi .....	65
a-Genel Olarak .....	65
b-Bakım Ve Gözetim Yükümlülüğünün Kapsamı ve Süresi .....	66
2-Zarar .....	70
a-Zarar Kavramı .....	70
b-Zararın Şekli.....	70
aa-Eşyanın Yok Olması.....	71
bb-Eşyanın Hasara Uğraması .....	72
c-Tescil Ettirilmiş Eşyanın Zarar Görmesi.....	73
3-Zarara Sebebiyet Veren Olay .....	74
a-Olay Kavramı .....	74
b-Zarara Sebebiyet Veren Olayın Havayolu İle Yapılan Taşıma Sırasında Meydana Gelmesi.....	74
4-İllyet Bağı .....	75

C-Yolcu, Bagaj ve Yükn Taşınmasındaki Gecikmeden Doğan Zararlar Bakımından .....	75
----------------------------------------------------------------------------------	----

### **III-TAŞIYICININ ADAMLARINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU .....** 79

A-Taşıyıcının Adamlarının Belirlenmesi .....	79
1-Genel Olarak .....	79
2-Taşıyıcının Maiyetinde Çalışanlar .....	81
3-Taşıyıcının Kullandığı Kişiler.....	81
B-Taşıyıcının Çalıştırdığı Adamların Fiillerinden Doğan Sorumluluğu.....	82

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI ve SORUMLULUKTAN KURTULMASI**

#### **I-GENEL OLARAK .....** 85

#### **II-TAŞIYICININ SINIRLI SORUMLULUĞU.....** 86

##### A-Genel Olarak .....

 86

##### B-Sınırlı Sorumluluk Açısından Öngörülen Limitler ve Özellik Gösteren Haller.....

 88

###### 1-Sorumluluk Limitleri .....

 88

###### a-Limitlerde Esas Alınan Değerler.....

 88

###### b-Miktar Yönünden Sınır .....

 89

###### c-Poincaré(Altın) Frank'ın Milli Paraya Çevrilmesi.....

 92

###### 2-Sınırlı Sorumluluk Açısından Özellik Gösteren Haller .....

 95

###### a-Müterafik Kusur .....

 95

###### b-Mahkeme Masrafları Ve Dava İle İlgili Diğer Masraflar .....

 96

##### C-Sınırlı Sorumluluktan Yararlanacak Kişiler.....

 98

###### 1-Taşıyıcı.....

 98

2-Taşıyıcının Adamları .....	99
D-Sorumluluk Sınırlarının Sözleşme İle Değiştirilmesi .....	101
<b>III-TAŞIYICININ SINIRSIZ SORUMLULUĞU</b> .....	<b>102</b>
A-Genel Olarak .....	102
B-Sınırsız Sorumluluk Halleri.....	103
1-Yolcu Biletinin Ve Yük Senedinin Hiç Düzenlenmemesi Veya Kanunen Öngörölmüş Belirli Kayıtları İçermemesi.....	103
2-Taşıyıcı Ve/Veya Adamlarının Belirli Türdeki Davranışları.....	106
3-Taraflar Arasında Sorumluluk Sınırını Yükselten Özel Bir Anlaşmanın Yapılması .....	109
<b>IV-TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI</b> .....	<b>110</b>
A-Sorumluluktan Kurtulma Halleri .....	110
1-Kurtuluş Karinesi .....	110
a-Genel Olarak .....	110
b-Gerekli Tedbirlerin Alınması .....	111
c-Mücbir Sebebin Varlığı.....	112
2-Müterafik Kusur .....	113
3-Belirli Sürelerde Hasar İhbarında Bulunulmaması .....	115
4-Belirli Süre İçinde Dava Açılmaması .....	116
5-Sözleşme Hükümlerinde Sorumsuzluk Kaydının Bulunması.....	117
B-Sorumluluktan Kurtulma Şartlarının Geçerliliği.....	117
<b>SONUÇ</b> .....	<b>120</b>
<b>KAYNAKÇA</b> .....	<b>129</b>

## KISALTMALAR

<b>b.</b>	:Bend
<b>BATİDER</b>	:Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
<b>BK.</b>	:Borçlar Kanunu
<b>Bkz.</b>	:Bakınız
<b>c.</b>	:Cümle
<b>C</b>	:Cilt
<b>E</b>	:Esas
<b>f.</b>	:Fıkra
<b>HUMK.</b>	:Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
<b>İBD</b>	:İstanbul Barosu Dergisi
<b>İHFM.</b>	:İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası
<b>K.</b>	:Karar
<b>Karş.</b>	:Karşılaştır
<b>m.</b>	:Madde
<b>MK.</b>	:Medeni Kanun
<b>MÖHUK</b>	:Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkındaki Kanun
<b>ÖÇH.</b>	:Özel Çekme Hakkı
<b>PF.</b>	:Poincare Frank
<b>RG.</b>	:Resmi Gazete
<b>s.</b>	:Sayfa
<b>S.</b>	:Sayı
<b>TCMB.</b>	:Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
<b>THYAO.</b>	:Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
<b>TSHK.</b>	:Türk Sivil Havacılık Kanunu
<b>TTK.</b>	:Türk Ticaret Kanunu
<b>vd.</b>	:Ve Devamı
<b>YD</b>	:Yargıtay Dergisi
<b>YHGK</b>	:Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
<b>YHD.</b>	:Yargıtay Hukuk Dergisi
<b>YKD</b>	:Yargıtay Kararları Dergisi

## GİRİŞ

Günümüz teknolojisinin hızlı bir şekilde gelişmesinin sonucu olarak hava araçlarının güvenilirliğinin artması ve zamandan tasarrufu sağlayan taşıma sürelerinin kısalması gibi nedenlerle hava yolu ile yapılan taşımacılık, kara ve deniz yolu ile yapılan taşımacılığa oranla daha çok tercih edilir hale gelmiştir. Ayrıca ekonomik gelişmelere paralel olarak uluslararası bağlantılar artmış ve bunun sonucunda da taşımacılık tek bir ülke sınırları içinde yapılan bir faaliyet olmaktan çıkmış, ülke sınırlarını aşarak uluslararası boyutlara ulaşmıştır. Farklı devletlerde ve farklı tabiiyete sahip olan gerçek ve tüzel kişiler arasındaki ticari bağlantılar çerçevesinde taşımacılık oldukça büyük gelişmeler göstermiştir. Böylece ulusal ve uluslararası nitelikte hızlı, ekonomik ve güvenilir olarak kabul edilen hava yolu ile taşımacılık gittikçe önem kazanmıştır. Ancak hava yolu ile taşımacılık birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Zira hava yolu ile yapılan taşıma sözleşmesinin taraflarının hakları ve borçlarının belirlenmesi, yolcu veya göndericinin zarara uğraması halinde taşıyanın sorumluluğuna ilişkin sorunlar, çözümlenmesi gereken bir problem olarak ortaya çıkmıştır. Hava yolu ile yapılan uluslararası taşımalar konusunda farklı ülkelerdeki farklı uygulamaların belirli bir standarda bağlanması amacıyla bir dizi konvansiyon imzalanmıştır. Bunların ilkinin ve temelini 1929 Tarihli, “Havayolu İle Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme” adı altında imzalanan Varşova Konvansiyonu oluşturmaktadır. Varşova Konvansiyonu’ndaki bazı hususlar 1953 yılında imzalanan Lahey Protokolü ile yeniden düzenlenmiştir. Ulusal hukukumuz açısından 19.10.1983 tarih ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu bulunmaktadır. Bu kanunun hazırlanmasında Varşova Konvansiyonu hükümlerinden yararlanılmıştır.

Son dönemlerde ulusal hava taşımacılığindeki artışlar, kazaların artmasına ve yolcuların zarara uğramasına neden olmaktadır. Bu durumda, hava taşıyıcısının sorumluluğunu düzenleyen hükümler ön plana çıkmaktadır. Bu tezde, hava taşıyıcısının, yolcu taşımaları bakımından sözleşmenin diğer tarafını oluşturan yolcuya ve eşya taşımaları bakımından da sözleşmenin diğer tarafını oluşturan göndericiye karşı olan sorumluluğu ayrıntılı bir şekilde incelenecektir. Böylece hem doktrine hem de uygulamaya katkıda bulunmak amaçlanmaktadır.

Çalışmamızda hava taşıma sözleşmesi bakımından Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde bir inceleme yapılmak suretiyle hem ulusal hem de uluslararası taşımacılıkta karşılaşılan problemlere değinilecektir.

Çalışmamız üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde genel olarak hava taşıma sözleşmesini inceleyeceğiz. Bu bölümde öncelikle hava taşıma sözleşmesinin tanımını, unsurlarını ve hukuki niteliğini belirlemeye çalışacağız, daha sonra hava taşıma sözleşmeleri bakımından özellik arz eden sözleşmenin taraflarını ve bu tarafların hava taşıma sözleşmesinden doğan hak ve borçlarını inceleyeceğiz. Son olarak da sözleşmenin kuruluşu, kurulma şekli ve içeriği hakkında bilgiler vereceğiz.

İkinci bölümde taşıyıcının hava taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğunun hukuki niteliğini ortaya koyduktan sonra taşıyıcının sorumluluğu için gereken şartları inceleyeceğiz. Taşıyıcının sorumluluğunun şartlarını incelerken üçlü bir ayırıma giderek önce yolcunun uğradığı zararlar bakımından gerekli olan şartları, bundan sonra bagaj ve yükün taşınmasından doğan zararlar bakımından gerekli olan şartları, son olarak da yolcu, bagaj ve yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zararları inceleyeceğiz. Bundan sonra da taşıyıcının adamlarını ve taşıyıcının kullandığı bu adamlarından doğan sorumluluğunu inceleyeceğiz.

Üçüncü bölümde taşıyıcının sorumluluğunun kapsamını incelerken Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu sistemine uygun bir şekilde ikili bir ayırıma gideceğiz. Önce Kanunda ve Konvansiyonda kural olarak benimsenen sınırlı sorumluluk sistemini, bu sistemde öngörülen limitleri ve sorumluluktan yararlanacak kişileri ele alacağız. Daha sonra istisnai durumlarda kabul edilen sınırsız sorumluluk prensibini ve sınırsız sorumluluk hallerini ayrıntılı bir şekilde inceleyeceğiz. Bunun yanı sıra da son olarak taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını, sorumluluktan kurtulma hallerini tek tek açıklamak suretiyle ve sorumluluktan kurtulmanın geçerliliğini belirtmek suretiyle açıklayacağız.

Çalışmamız, teze ilişkin değerlendirmelerimizin bulunacağı sonuç bölümü ile tamamlanacaktır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

#### I-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TANIMI

Taşıma sözleşmesinin tanımı ne Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda ne Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda ne de Türk Ticaret Kanunu'nda yapılmıştır. Ancak doktrinde Türk Sivil Havacılık Kanunu ve uluslararası sözleşmelerden yola çıkılmak suretiyle “hava taşıma sözleşmesi, taraflardan birinin (taşıyıcı) hava aracı ile yolcu/bagaj ya da eşya taşımayı, sözleşmenin diğer tarafının (yolcu/gönderen) da bunun karşılığında ücret ödemeyi kabul ettiği bir sözleşmedir şeklinde bir tanımlama yapılmıştır<sup>1</sup>.

Uluslararası taşımacılık bakımından Varşova/Lahey Konvansiyonu uygulama alanı bulurken ulusal taşımacılık bakımından öncelikle Türk Sivil Havacılık Kanunu, daha sonra TSHK m. 106'daki atıf nedeniyle Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda açıkça hüküm bulunmayan hallerde bizim de taraf olduğumuz uluslararası sözleşme olan Varşova /Lahey Konvansiyonu hükümleri bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

#### II-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

Tanımdan da anlaşılacağı üzere hava taşıma sözleşmesinin unsurları; taşıma taahhüdü, ücret ve taşımanın hava yolu ile yapılması olmak üzere üç tanedir.

##### A-Taşıma Taahhüdü

Hava yolu ile yapılacak taşımalarda, taşıma taahhüdünün konusunu bir yolcunun, bagajın veya bir eşyanın kalkış noktasından varış noktasına götürülmesi

---

<sup>1</sup> **Ülgen** Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, s.41; **Arslan** Arzu, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sorumluluğu, İstanbul 1997, s.8; **Zeyneloğlu** Ahmet, Taşıma Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1993, s.29. Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri için bkz. **Tekil** Fahiman: Deniz Hukuku, İstanbul 1993; s.342 vd.

oluşturur. Taşıma taahhüdünü içeren sözleşmede kalkış noktası ve varış noktasının belirtilmesi gerekir. Ancak varış noktasının sözleşmede önceden belirlenmeksizin açık bırakılmak suretiyle sonradan doldurulabilmesi veya varış noktasının hiç belirlenmemiş olması da mümkündür<sup>2</sup>.

Buna rağmen, yolcu taşıma sözleşmelerinin düzenlendiği TSHK m. 107/1-e, yük taşıma sözleşmelerinin düzenlendiği TSHK m. 110/1-e ve Varşova Sözleşmesi m. 3/1-b, 4/2-b, 8/1-b de yer alan ”*Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri*” ifadeleri dikkate alındığında taşıma belgelerinde kalkış noktasının yanı sıra varış noktasının da belirtilmiş olmasının gerekli olduğu söylenebilir. Zira ilgili maddelerde sadece kalkış yerinden bahsedilmemiş, aynı zamanda varış yerine de değinilmiştir.

Bir hava aracının rotası, onun kalkış ve varış yerleri arasındaki uzaklığı ifade eder. Rota çoğu kez önceden belirlenmiş olabileceği gibi, sonradan da bu konu üzerinde taraflarca anlaşma yapılabilmektedir. Kalkış ve varış yerlerinin aynı yer olması da mümkündür. Yani farklı yer olması şart değildir. Taşıma işi bir kalkış noktasında başlayıp aynı kalkış noktasında sona erebilir.<sup>3</sup>

Taşıma işi, taşıma taahhüdü ile yerine getirilir. Taşıma taahhüdü, hava taşıma sözleşmeleri için kurucu unsur olduğundan, taşıma taahhüdünün sözleşmede bulunmaması sözleşmeyi oluşturan taraf iradelerinin yokluğu nedeniyle taşıma sözleşmesinin yokluğunu oluşturacaktır.<sup>4</sup>

Taşıma taahhüdünün konusu, yukarıda belirtildiği gibi yolcunun, bagajın veya eşyanın taşınmasıdır. Yolcunun taşınmasından kasıt canlı insan taşınmasıdır. Doktrinde yolcu, taşıyıcı ile yapmış olduğu taşıma sözleşmesine dayanmak suretiyle taşıma

---

<sup>2</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.41;

<sup>3</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.42; **Arkan** Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982, s 11.

<sup>4</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s 12; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.42. Hava aracının uçuş personeli ile birlikte veya personel olmaksızın kiralanması halinde taşıma taahhüdü yoktur, bu durumda kira veya charter sözleşmesi bulunur. Bkz. **Sözer** Bülent: Türk Sivil Havacılık Kanununa İlişkin Bazı Görüşler ve, BATIDER, Haziran 1984, C.XII, S.2-3, s.91-92; **Ülgen**, Hüseyin: Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hava Yolu ile Taşımalar Bakımından Öngördüğü Yeni Düzenleme, İBD., Ocak-Şubat-Mart 1985, C.59, S.1-2-3'den ayrı basım, İstanbul 1985, s. 22-23.

aracında bulunan ve uçuş personelinin dışında kalan kişi olarak tanımlanmaktadır<sup>5</sup>. Yolcu sıfatı sadece sözleşmeye taraf olan gerçek kişiler bakımından geçerli olup, tüzel kişiler açısından bu sıfatın kazanılması mümkün değildir<sup>6</sup>. Burada taşıma sözleşmesinin varlığı yolcu sıfatının kazanılması bakımından şart olduğundan, sözleşme bulunmaksızın ve taşıyıcının bilgisi dışında uçağa binen kişi “yolcu” sayılmayacak ve “kaçak yolcu” olarak adlandırılır. Bunun sonucu olarak da bu kişinin uğrayacağı zararlar nedeniyle talep edeceği tazminatın dayanağını sözleşme değil BK.m.41 vd. yer alan haksız fiillere ilişkin hükümler oluşturur<sup>7</sup>. Uçuş personeli taşıma sözleşmesine göre değil hizmet sözleşmesine göre hava aracında bulunduğu için yolcu olarak nitelendirilemez<sup>8</sup>.

Yolcu canlı insan olacağı için, cenazenin veya canlı hayvanın taşınması yolcu taşınması olarak değil eşya taşınması olarak kabul edilmelidir<sup>9</sup>. Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerinde sözleşmenin ifasına başlandığı anda yolcu sıfatı kazanılmakta ve zamanında gelmeyen kişi sözleşmeye uygun olarak hava aracına binmediğinden bu sıfatı kazanamamaktadır<sup>10</sup>.

Bagaj kavramını doktrinde, yolcunun yanında muhafaza ettiği el eşyasının dışında beraberinde taşıdığı eşya olarak tanımlanır<sup>11</sup>. Türk Sivil Havacılık Kanunu bagajı, tescil edilmiş ve edilmemiş bagaj biçiminde ele almakta ve sadece tescil edilmiş bagaj bakımından taşıyıcının sorumluluğunu kabul etmektedir(TSHK m.121/1).

---

<sup>5</sup> **Sözer** Bülent, Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları, Batider Aralık 1977, .IX, S.2, s.369; **Ülgen** Hüseyin, Hava Taşımaları ve Uygulanacak Hükümler, İBD., Ekim-Kasım-Aralık, C.58, S.10-11-12’den ayrı basım, İstanbul 1984, s.7; **Kırman** Ahmet, Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990, s.25; **Çetingil** Ergun, Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, II.Taşımacılık Sempozyumu (24/25 Ocak 1985,İstanbul), Ankara 1985, s.135; **Tüzün** Necati. Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Ankara 1981, s.77.

<sup>6</sup> **Kırman**, s.27; **Zeyneloğlu**, s.24.

<sup>7</sup> **Ülgen** Hüseyin, Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar,24–25 Ocak1985,Maçka İstanbul, Ankara- 1985, s. 15.

<sup>8</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.48.

<sup>9</sup> **Arslan**, s.11.

<sup>10</sup> **Kırman**, s.27

<sup>11</sup> **Göknil** M.Nedim, Hava Hukuku, İstanbul 1951, s.188; **Zeyneloğlu**, s.228; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.49.

Taşıma taahhüdünün konusunu oluşturan eşya kavramı ise, taşınması mümkün olan ve maddi değer içeren şeyler olarak tanımlanır. Taşınacak eşyanın ticari ve ekonomik bir değer taşıyıp taşınamaması, taşıma taahhüdü açısından önemli değildir. Çöp atıklarının taşınması taşıma sözleşmesinin konusu olarak kabul edildiği gibi boru hattı ile benzin, mazot ve süt gibi ürünlerin bir yerden bir başka yere nakli de hava taşıma sözleşmesinin konusu olarak kabul edilmektedir<sup>12</sup>. Taşınacak eşyanın mülkiyetinin kime ait olduğu taşıma taahhüdü açısından önem taşımamaktadır. Taşıma taahhüdünün bir başka şahsa karşı yapılması kaydıyla bizzat taşıyıcının kendi eşyasının taşınması da mümkündür. Tarafların, taşınacak eşyanın miktarı üzerinde anlaşmış olması ve sözleşmede bu hususun belirtilmesi gereklidir<sup>13</sup>.

Taşıyıcı, taşıma taahhüdü ile taşıma işini üstlenir ve bu taahhüt, sözleşmenin asli bir edimini oluşturur. Bu asli edimin içeriğini, sözleşmede kararlaştırılan yolcu, bagaj veya eşyanın taşıyıcı tarafından kendi gözetim ve denetimi altında bir yerden diğer bir yere götürülmesi işi oluşturmaktadır. Dolayısıyla, yolcunun taşınması için yolcunun hava aracına binmesi eşyanın taşınması içinse taşınacak şeyin taşınmak üzere teslim edilmek suretiyle taşıyıcının hâkimiyet sahasına sokulması gerekir<sup>14</sup>.

Taşıma taahhüdü, taşıma sözleşmesi bakımından ayırıcı bir unsuru oluşturmaktadır. Dolayısıyla böyle bir taahhüdün bulunmaması halinde taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilemez<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> **Arkan** Sabih, Demiryolu İle Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987, s.25; **Ülgen**, Taşımacılık Sempozyumu, s.6; **Arkan** Sabih: Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, (24/25 Ocak 1985 Maçka-İstanbul), Ankara 1985, s.50; **Arslan**, s.12. Eşya kavramı ve kapsamı konusunda ayrıntılı bilgi için bkz; **Oğuzman** Kemal./**Seliçi** Özer: Eşya Hukuku, 9. bası, İstanbul 2002; s.4 vd.

<sup>13</sup> **Zeyneloğlu**, s.42; **Arslan**, s.12.

<sup>14</sup> **Okay** Saim M, Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Ziya ve Hasarların İhbarı, Hirsch'e Armağan, Ankara 1964, s.2, **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.13; **Ülgen**; Karayolu İle Yolcu ve Bagaj Taşıma Sempozyumu, s.7-8,

<sup>15</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.43.

## B-Ücret

Ücret, hava taşıma sözleşmesinin diğer bir unsurudur. Taşıma işi, taşıyıcı tarafından bir ücret karşılığında ifa edilmektedir. Taşıyanın taşıma taahhüdü ile girdiği yük ve yolcu taşıma edimine karşılık, yolcunun ve yükletenin ücret ödeme borcu vardır. Bu yüzden taşıma sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir.

Ücret, taşıma sözleşmesinin kurucu unsurlarından birini oluşturmakta ve doktrinde “yapılan hizmet/iş karşılığında verilen para ya da para ile ölçülebilen menfaatler” olarak tanımlanmaktadır<sup>16</sup>.

Ücrete ilişkin olarak Varşova Konvansiyonu’nun 1. maddesinde “ Bu sözleşme, uçak ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımalarına uygulanacaktır” denilmek suretiyle Konvansiyon’un uluslararası alanda ücret karşılığında yapılacak hava taşımalarına uygulanacağı açıkça belirtilmektedir. Bu konuda Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda açık bir hüküm bulunmamakla birlikte TSHK m. 117 “*Taşıyıcının kendi yetkili organınca saptanacak kurallara göre ücretsiz olarak yapacağı yolcu ve yük taşımaları dışında; görev maksadıyla veya özel nedenlerle Türk siciline tescilli hava araçları ile ücretsiz yapılacak yolcu ve yük taşımalarına ilişkin kurallar, Ulaştırma Bakanlığınca yönetmelikle düzenlenir*” hükmü ile taşıyıcının ücretsiz yolcu ve yük taşımalarını kendi yetkili organlarınca belirlenen düzenlemeler çerçevesinde yapacağını hükme bağlamaktadır. Buradan da Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümlerinin öncelikle ücretli yolcu ve yük taşımalarına uygulanacağı anlaşılmaktadır.

TSHK m. 106’da “*Hava yolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır*” hükmü yer almaktadır. Bu hükmünden yola çıkılarak bizim de taraf olduğumuz uluslararası sözleşme olan Varşova /Lahey Konvansiyonu’nun Türk Sivil

---

<sup>16</sup> Zeyneloğlu, s.78; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.15; Sözer, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s.394; Önen, Hava Hukuku Dersleri, İstanbul 1983, s.54; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s.17; Kırmızı, s.50; Ülgen Hüseyin, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları İstanbul 1988, s.9.

Havacılık Kanunu'nda açıkça hüküm bulunmayan hallerden biri olan ücret hususunda da uygulanacağını, yani Konvansiyonun 1. maddesi çerçevesinde Konvansiyonun ücret karşılığı yapılan taşımalara uygulanacağını söyleyebiliriz.

Ayrıca TTK. m.762 ye göre de taşıma işi bir ücret karşılığında yapılacaktır. Doktrinde TTK. m.12/2-b.10'a göre yolcu ve eşya taşıma işinin ticari mahiyette bir iş olduğu ve taşıyıcının her zaman tacir olacağı kabul dilmektedir<sup>17</sup>. Tacirin de TTK m. 22 gereğince ticari işletmesiyle ilgili yapmış olduğu hizmetler ve işler karşılığında ücret isteme hakkı olduğundan, tacir olan taşıyıcının taşımayı ücret karşılığında yaptığının kabulü yerinde olacak ve aksini iddia eden iddiasını ispat edecektir.

Ücret tarafların serbest iradeleriyle belirlenebileceği gibi tarifelerle ya da genel işlem şartları ile de belirlenebilir. Ücretin kararlaştırılmadığı ya da belli olmadığı durumlarda yükün cinsi, taşıma mesafesi ve taşımanın şekli dikkate alınarak ifa yeri ve zamanındaki ücret esas alınacaktır. Ücret bu şekilde de belirlenemiyorsa hakkaniyete göre tespit edilecektir<sup>18</sup>. Ücretin para olarak belirlenmesi şart değildir. Beklenen menfaatlerin bile ücret kavramına dâhil edilmesi gerekir<sup>19</sup>.

### **C-Taşımaların Hava Aracı İle Yapılması**

Hava taşıma sözleşmesinin tanımına göre taşıma taahhüdü ve ücretin yanı sıra hava taşıma sözleşmesinin unsurlarından üçüncüsü de “taşımaların hava aracı ile yapılması”dır. Nitekim Varşova/Lahey Konvansiyonu prensip olarak havayolu ile yapılan uluslararası taşımalara uygulanacak hükümleri içerdiği için, taşımanın hava aracı ile yapılması gereği ortaya çıkmaktadır. Bu durum Konvansiyon m. 1'de “*Bu Konvansiyon'un hava aracı ile..*” şeklinde ifade edilmiştir<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.43–44.

<sup>18</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.44; Türk Hava Yollarının ücretler ilgili tarifelerinin belirlenmesi açısından bkz. THYAOK. m. 15. Ayrıca konu ile ilgili olarak bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s .89, dn.22; **Ülgen**; Uluslar arası Taşımacılık, s.9.

<sup>19</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.44. dn.15.

<sup>20</sup> **Kırman**, s.54; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.16 **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s.31.

Konvansiyon, hava aracı ifadesini kullanmasına rağmen, bu konuda herhangi bir tanımlama yapmamıştır. Hâlbuki “hava aracı”nın ne anlama geldiği Konvansiyon hükümlerinin uygulama sahasının belirlenmesi açısından önemlidir. Bu nedenle ulusal hukuklarda ve bazı uluslararası düzenlemelerde bu kavramın tanımlanması yoluna gidilmiştir

Hava aracı ifadesinin tanımlanması noktasında hukuk sistemleri farklı düzenlemeler ortaya koymuşlardır. Türk, Amerikan, Avusturya hukuk sistemlerinin benimsediği objektif yöntemde hava aracının tanımı yapılmakta ve bu tanım kapsamına giren araçlar hava aracı olarak sayılmaktadır. Öte yandan Alman ve İngiliz hukuk sistemlerinin benimsediği subjektif yöntemde ise herhangi bir tanımlama yapılmadan sayma yolu ile hava araçları belirtilerek bu konuda yorum yolu kapatılmıştır.<sup>21</sup>

Hava Hukukuna ilişkin bazı uluslararası düzenlemelerde hava aracı kavramına rastlamak mümkündür.13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu’nda hava aracı,”Hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç olarak tanımlanırken<sup>22</sup> 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Anlaşmasında “havanın dünya sathı üzerindeki reaksiyonları hariç olmak üzere, hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç” olarak tanımlanmıştır<sup>23</sup>. Diğer taraftan taşımanın havada yani atmosferde cereyan etmesi esas alınarak tanımlama yapıldığı için, atmosfer dışında yolculuk yapabilen hava roketleri bu tanıma girmemektedir<sup>24</sup>. Bu tanımdan hareketle, uçak ve balon sadece hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilme özelliğinden değil, aynı zamanda atmosferde bağımsız uçabilme özelliği bulunduğu için de hava aracı

---

<sup>21</sup> **Özdemir** Atalay: Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, Doktora Tezi, Ankara 1992, s. 47; **Kırman**, s.55.

<sup>22</sup> **Kırman**, s. 56; **Göknil**, Hava Hukuku, s. 141.

<sup>23</sup> **Önen** Mesut, Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu, İstanbul 1983, s. 81; **Göknil**, Hava Hukuku, s. 141; **Kırman**, s. 56; **Arık** Fikret K.: Milletlerarası Hava Hususi Hukukuna Bir Bakış, Adliye Dergisi, Aralık 1944, S.10, s.846 vd.; **Bilsel** Cemil: Milletlerarası Hava Hukuku, İstanbul 1948, 316 vd.; **Bahar** Yakup: Hava Hukuku, İstanbul Barosu Mecmuası, Eylül 1945, S.9, s.465; **Bilge** Suat: Şikago Havacılık ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı, AÜSBF Dergisi 1951, S.1-4, s. 197.

<sup>24</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.2

kapsamındadır. Howercraft ise atmosferde destek sağlama özelliği bulunmadığı için hava aracı olarak değerlendirilmemektedir<sup>25</sup>.

Varşova Konvansiyonu'nun resmi Türkçe çevirisinde hava aracı ifadesi yerine uçak kelimesinin kullanılması hava taşımalarının sadece uçakla yapılabileceği yolunda bir görüş ortaya çıkmasına sebep olmuştur<sup>26</sup>. Teknolojinin gelişmesi hava aracı kavramının geniş olarak ele alınmasını gerektirmektedir. Bu bağlamda helikopterlerin hava aracı olarak ele alınmasının kaçınılmaz olduğunun kabulü yerindedir<sup>27</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda hava aracı kavramına ilişkin olarak herhangi bir düzenleme yer almadığından, Türk hukuku bakımından da TSHK m. 3/b bendinde hava aracı "*havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü araç*" şeklinde tanımlanmıştır<sup>28</sup>. Buna göre bir aracın Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri çerçevesinde hava aracı sayılabilmesi için havalanabilme özelliğinin yanı sıra, havada seyredilme kabiliyetinin de olması şartı aranır. Bu nedenle hava yastıklı araçlar, asansör, teleferik hava aracı sayılmamaktadır. Buna karşın uzaktan kumanda edilebilen uçaklar ve uzay araçları havalanabilme ve havada seyredilme kabiliyetine sahip olduğu için Türk Sivil Havacılık Kanunu'na göre hava aracı sayılmaktadır<sup>29</sup>.

### III-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

#### A-Genel Olarak

Hava taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği doktrinde tartışmalıdır. Bunun yanı sıra genel nitelikteki taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği de tartışmalıdır. Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin kabul edilecek görüş taşıma sözleşmesinin bir türünü oluşturan hava taşıma sözleşmeleri bakımından da geçerli olacaktır.

---

<sup>25</sup> **Kırman**, s.57.

<sup>26</sup> **Sözer**, Kurallar ve Uygulanma Şartları s. 393; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.16.

<sup>27</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.16 ve dn. 26; **Kırman**, s.57; **Ülgen**; Uluslararası Taşımacılık, s. 31.

<sup>28</sup> **Göknil**, Hava Hukuku, s. 141; **Ülgen**, Hava Taşımaları, s. 4; **Kırman**, s. 56.

<sup>29</sup> **Özdemir**, s.86.

Taşıma sözleşmesinin niteliğine ilişkin olarak doktrinde çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Taşıma sözleşmesinin niteliğine ilişkin doktrindeki tartışmalar daha ziyade eşya taşımalarına ilişkindir. Ancak bu tartışmaların yolcu taşımalarına ilişkin olarak da değeri bulunduğu doktrinde kabul edilmektedir<sup>30</sup>. Doktrindeki görüşlerden birincisi, taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini vekâlet sözleşmesi olarak değerlendirmektedir. Bu görüş özellikle İsviçreli hukukçular tarafından savunulmaktadır<sup>31</sup>. Çünkü İsviçre hukukunda taşıma sözleşmeleri bakımından boşluk bulunan hallerde tamamlayıcı kural olarak vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulama alanı bulacağı belirtilmektedir (İsviçre Borçlar Kanunu m.440/ f.2). Ancak bu görüş, Türk hukuku bakımından kabul edilemez. Zira ücret, vekâlet sözleşmesinde asli bir unsur olmamasına karşın, taşıma sözleşmesi bakımından asli unsurdur ve hatta ücretsiz taşıma sözleşmesinden bahsedilemeyeceği doktrinde ifade edilmektedir<sup>32</sup>.

Taşıma sözleşmesinin niteliğine ilişkin görüşlerden ikincisi, taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini istisna sözleşmesi olarak görür. Bu görüşe göre, taşıma sözleşmesinde yolcu ya da yükün bir yerden bir başka yere götürülmesi suretiyle bir sonuç sağlama amaçlanmakta ve taşıyıcı da bu sonucu taahhüt etmektedir. Bu görüş hem Alman hem de Türk Hukuku bakımından hâkim görüştür<sup>33</sup>.

---

<sup>30</sup> **Ülgen**, Karayolu İle Yolcu ve Bagaj Taşıma Sempozyumu, s.9; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s 30, dn.18.

<sup>31</sup> Bu görüşün temsilcileri için bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.45, dn.21. Vekalet sözleşmesi konusunda ayrıntılı bilgi için bkz.; **Yavuz** Cevdet: Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler, İstanbul 1996; s.561 vd.; **Zevkliler** Aydın: Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, İzmir 1994, s.248 vd.; **Hatemi** Hüseyin/ **Serozan**, Rona/ **Arpacı** Abdülkadir: Türk Borçlar Hukuku Özel Bölüm, İstanbul 1992, s.387 vd. ; **Aral** Fahrettin: Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, Ankara 2003, s.403 vd.

<sup>32</sup> **Atabek** Reşat, Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 1960, s. 32; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s. 45; **Feyzioğlu** F., Borçlar Hukuku, İkinci Kısım, Akdin Muhtelif Nevileri, C.II, 4. Bası, İstanbul 1980 s.274; **Bilge** Necip, Borçlar Hukuku Özel Borç Hukuku Münasebetleri, Ankara 1971, s. 303. Ücretsiz taşımalar bakımından bkz. **Özsunay** Ergün: Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşındığı veya Aracını Hatır için Ücretsiz Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu, İHFM, C.XXX, S.1, s.178-179

<sup>33</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu s. 30; **Tandoğan** Haluk, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, c.: II, Ankara 1987, s. 379; **Doğanay** İsmail, Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması, BATİDER, 1970, C. 5, S. 3, s.430 vd.Şerhi, C. 2,3. baskı, Ankara 1990, s.441-442; **Çağa** Tahir, Hava Hukuku İstanbul 1963, s.11; Ayrıca Alman Hukukunda bu görüşü savunan yazarlar için bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.45, dn.19. İstisna sözleşmesi konusunda ayrıntılı bilgi için bkz.; **Hatemi/Serozan/Arpacı**: s.346 vd.; **Aral**, s.325 vd.; **Yavuz**, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, s.447 vd.; **Zevkliler**, s.221 vd.

Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin üçüncü ve son görüş ise taşıma sözleşmesini bağımsız bir sözleşme olarak görmektedir<sup>34</sup>. Bu görüşe göre, taşıma sözleşmesi hem vekâlet hem de istisna sözleşmesine nazaran farklılıklar içermektedir. Ayrıca taşıma sözleşmesi özel olarak, hava taşıma sözleşmesi de Türk Sivil Havacılık Kanunu da düzenlendiği ve taşıma sözleşmesini diğer bir sözleşme içerisinde değerlendirme gerekliliği ortadan kalkmıştır. Bu nedenle de taşıma sözleşmesinin, bağımsız sözleşme olarak kabul edilmesi gerektiği savunulmuştur.

Genel uygulama olarak yolcu taşımalarına vekâlet, eşya taşımalarına ise istisna sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması yönünde eğilim olduğu söylenebilir<sup>35</sup>.

Kanaatimizce taşıma sözleşmesinin ve böylece de hava taşıma sözleşmesinin bağımsız sözleşme niteliğinde kabulü yerinde olacaktır. Zira taşıma sözleşmelerinin çeşitli türleri kendi özel kanunlarında, hava taşıma sözleşmesi de Türk Sivil Havacılık Kanunu da düzenlenmiştir, hüküm bulunmayan hallerde de diğer gerekli uygulanacak hükümlere atıf yapılmıştır. Hukuki niteliğin belirlenmesi ile uygulanacak hükümlerin tespitinin birbirinden ayırt edilmesi gerekir<sup>36</sup>. Bu bakımdan sırf boşluk bulunması halinde uygulanacak hükümler olarak vekâlet sözleşmesine atıf yapılıyor diye taşıma sözleşmesinin niteliğinin vekâlet sözleşmesi olarak kabulü yerinde olmayacaktır.

Hava taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği bağımsız sözleşme olarak kabul edilmekle birlikte belirli yönleri itibariyle aşağıdaki niteliklere sahip olduğunun belirtilmesinde fayda vardır. Zira belirtilen bu hususlar bağımsız sözleşme niteliğinde olan hava taşıma sözleşmesine uygulanacak hükümlerin tespitine de yardımcı olacaktır.

## **B-Türk Ticaret Kanunu Anlamında Bir Sözleşme Olma Niteliği**

Türk Ticaret Kanunu anlamında bir taşıma sözleşmesinden söz edebilmek için ya bu sözleşmenin Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen taşıma sözleşmesi olduğunun

---

<sup>34</sup> Atabek, s.33-34; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.45-46; Zeyneloğlu, s. 30-31, Arslan, s. 44.

<sup>35</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.46; Arslan, s.44.

<sup>36</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.46.

ifade edilmesi veya çeşitli hükümlerin içeriğinden dolayı olarak Türk Ticaret Kanunu anlamında bir taşıma sözleşmesinin bulunduğu sonucunun çıkarılabilmesi gerekir. Türk Ticaret Kanunu anlamında bir eşya taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için kanunda belirtilen unsurları içeren ve kanuni şekle uygun olarak düzenlenmiş bir taşıma senedinin bulunması zorunludur.

Hava yolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; kanunda hüküm bulunmaması halinde, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümlerinin uygulanacağı ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmaması halinde, Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanacağı TSHK m. 106 da belirtilmiştir. Buna göre taraf olduğumuz uluslararası sözleşme olan Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda hüküm bulunmaması halinde Türk Ticaret Kanunu'nun hükümlerinin uygulama alanı bulacağı söylenebilir<sup>37</sup>. Nitekim bu düşünceyi TTK m.764 hükmü de desteklemektedir. Bu hüküm ile hava yolu ile yapılacak taşımalara ilişkin özel hükümlerin saklı tutulduğu belirtilmektedir. Böylece öncelikle hava taşıma sözleşmesine, sözleşmede hüküm bulunmaması halinde öncelikle Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri, ardından Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri ve en son da "Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi" başlığını taşıyan TTK m.762 vd. hükümlerinin uygulanacağı söylenebilir. TSHK m.106' da, Türk Ticaret Kanunu hükümlerine atıfta bulunulmuş olması doktrinde "genel hükümlere" dönüş olarak yorumlanmıştır<sup>38</sup>. Zira Türk Sivil Havacılık Kanunu ve diğer özel kanunlardaki taşıma işleri bakımından Türk Ticaret Kanunu hükümleri "genel hüküm" niteliği taşımaktadır.

Doktrinde ayrıca yolcu ve eşya taşımalarının Türk Ticaret Kanunu anlamında bir ticari işletme faaliyeti olduğu(TTK m.12/ f.1/ b.10) ve bu faaliyetle uğraşan taşıyıcının ise Türk Ticaret Kanunu anlamında tacir olduğundan (TTK m.14/ f.1 ve TTK m. 18) yola çıkılarak yolcu ve eşya taşımalarına Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanması gerektiği savunulmaktadır<sup>39</sup>.

Bu değerlendirmelerden hareketle Türk Sivil Havacılık Kanunu da özel olarak düzenlenen hava taşıma sözleşmesinin, bir yönüyle Türk Ticaret Kanunu anlamında bir

---

<sup>37</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.44.

<sup>38</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.44.

<sup>39</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.44-45; Arslan, s.43.

taşıma sözleşmesi olduğu söylenebilir<sup>40</sup>. Bu nedenle de Türk Sivil Havacılık Kanunu ve diğer uluslararası anlaşmalarda hüküm bulunmaması halinde Türk Ticaret Kanunu hükümleri doğrudan doğruya uygulama alanı bulacaktır.

### **C-Üçüncü Şahıs Yararına Bir Sözleşme Olma Niteliği**

Hava taşıma sözleşmesinin, bir yönüyle BK m.111 anlamında üçüncü kişi yararına sözleşme olduğu söylenebilir. Üçüncü kişi yararına sözleşme, sözleşmenin tarafı olmayan bir kişiye, onun yararına bir edim kararlaştırıldığı sözleşmeye denir<sup>41</sup>.

Kendisi sözleşmenin tarafı olmamasına rağmen gönderilene, yükün varma yerine ulaşması üzerine, sözleşme şartlarına uymak kaydıyla taşıyıcıdan yükün kendisine teslimini isteme hakkı bulunduğunu düzenleyen TSHK m. 113/, m.114 hükümleri ve Varşova/ Lahey Konvansiyonu m.12, m.13 bir arada değerlendirildiğinde ve ayrıca TSHK m.106'nın atfı nedeniyle TTK m.791/f.1 dikkate alındığında hava taşıma sözleşmeleri açısından, üçüncü şahıs yararına sözleşmenin bulunduğu söylenebilecektir. TTK m.791' de gönderilene, taşıyıcıya doğrudan dava açma hakkı tanınmıştır. Gönderilen, yükün ulaşmasından sonra, TTK m.768 e uygun bir şekilde düzenlenmiş bir taşıma senedinin veya bunun yerini tutan ilmühaberinin hamili ise, yükün ulaşması gereken günden sonra, taşıma sözleşmesinden doğan tüm hakları ve bu arada yükün kendisine teslimini talep edebilir<sup>42</sup>.

Kanımızca taşıma sözleşmeleri bakımından yukarıda belirtilen hükümler dikkate alındığında taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilene, kendisinin tarafı olmadığı sözleşmeden doğan hakları kullanma yetkisi tanınması, hava taşıma sözleşmesinin üçüncü şahıs yararına bir sözleşme niteliğinde olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından da, sözleşmeyi yapan tarafın, taşıma taahhüdünün kendisine karşı değil de bir üçüncü kişi lehine yapılmasını istemesi halinde

---

<sup>40</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s.44–45; Arslan, s.43.

<sup>41</sup> Akyol, Şener, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, İstanbul 1976, s.9.

<sup>42</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.26; Akyol, s.48–49.

üçüncü kişi yararına sözleşme söz konusu olabilecektir. Örneğin bilete sözleşmeyi yapan taraf yerine bir başkasının isminin yazılması halinde böyle bir durum vardır.

Taşıma sözleşmesinin, üçüncü şahıs yararına sözleşme olarak kabul edilmesinin sonucu olarak BK m.111–112 de yer alan hükümlerin bu sözleşme bakımından da uygulanması sonucunu doğuracaktır

### **D-Kesin Vadeli Bir İşlem Olma Niteliği**

Kesin vadeli işlem, taraflarca belirli bir ifa tarihinin ve bunun yanında sözleşmede öngörülen vadeden sonra aynen ifanın kabul edilmeyeceğinin açıkça belirtildiği işlemdir. Vadeden sonra da yapılacak aynen ifanın kabul edilmeyeceği hususunda, tarafların açık ya da örtülü olarak da anlaşabileceği doktrinde kabul edilmektedir<sup>43</sup>.

Havada yolcu, bagaj ve eşya taşıması kural olarak önceden belirlenmiş tarifelere göre yapılmaktadır(TSHK m.25). Taşıma sözleşmesinin belirli kalkış ve varış saatleri belirlenmek suretiyle belirli zamanlarda yerine getirilmesi zorunluluğunun bulunması, hava taşıma sözleşmelerine kesin vadeli işlem niteliği kazandırmaktadır<sup>44</sup>.

Kanaatimizce burada taşıma sözleşmesinin taraflarının vadeden sonra da yapılacak aynen ifanın kabul edilmeyeceği hususunda açıkça anlaşması veya örtülü dahi olsa bir anlaşmanın bulunduğu kabul edilmesi halinde hava taşıma sözleşmesinin kesin vadeli bir işlem niteliğinde olduğu kabul edilmelidir. Ancak örtülü de olsa bir anlaşmanın bulunmadığı sonucuna varılırsa hava taşıma sözleşmesini kesin vadeli bir işlem olarak kabul etmek mümkün olmayacaktır. Bunun sonucu olarak taşıma taahhüdü, belirlenen süreler içerisinde yerine getirilmez ise, ihtara ve mehil vermeye gerek

---

<sup>43</sup> Ticari satışlarda ise BK m. 187/f 1 gereğince, satılan bir malın teslim edileceği tarih açıkça belirtilmişse, bu akdin, aksi ispatlanabilir bir karine olarak kesin vadeli olduğu kabul edilmiştir. **Tekinay** Selahattin. S/ **Akman** Servet/ **Burcuoğlu** Haluk/ **Altop** Atilla: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1993, s. 1272-1273; **Oğuzman** Kemal/ **Öz** Turgut: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1995, s. 400 vd. **Kılıçoğlu** Ahmet: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2003, s.459 vd.

<sup>44</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.47.

kalmaksızın yolcu veya gönderici ifayı reddedebilecek veya borçlu temerrüdü nedeniyle lehine doğan hakları kullanabilecektir<sup>45</sup>.

## IV-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI

### A-Yolcu ve Gönderici

#### 1-Yolcu

Yolcu kavramına ilişkin olarak ne Varşova Sözleşmesi'nde ne de Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda herhangi bir tanımlama yapılmamıştır. Buna karşın doktrinde yolcu kavramı, taşıyıcı ile yaptığı taşıma sözleşmesine dayanarak, hava aracında bulunan ve uçuş personelinin dışında kalan kişi olarak tanımlanmaktadır<sup>46</sup>. Taşıma sözleşmesi bizzat yolcunun kendisi tarafından yapılabileceği gibi onun temsilcisi tarafından da yapılabilir. Bu durumda yolcu sıfatı sözleşmeyi yapan kişiye veya adına sözleşme yapılan kişiye ait olacaktır. Ayrıca taşıyıcı ile sözleşmeyi yapan kişinin bir başkasının adını belirtmiş olması halinde olduğu gibi yolcunun, üçüncü kişi yararına bir sözleşmeden yararlanan durumunda olması da mümkündür<sup>47</sup>. Bu duruma bir velinin veya vasinin velayeti veya vesayeti altındaki kişi için bilet alması durumunda sözleşmeyi yapan veli veya vasinin sözleşmenin tarafı olarak küçük veya kısıtlı yararına bir sözleşme yapması buna örnek olarak verilebilir.

Yolcu sıfatının kazanılabilmesi için taşıma sözleşmesinin tarafı olmak gerekir. Bu nedenle kaçak yolcular, hatır taşınması ile bir yerden diğer bir yere götürülen yolcular, yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olmadıklarından yolcu sıfatını kazanmaları mümkün olmayacaktır. Bunun sonucu olarak da bu kimseler ne Varşova Sözleşmesi ne de Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri çerçevesinde sözleşmeye dayanarak talepte

---

<sup>45</sup> Borçlunun temerrüdünün sonuçları için bkz. **Eren** Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2003, s.1045 vd.; **Buz** Vedat: Borçlunun Temerrüdünde Sözleşmeden Dönme, Ankara 1998, s.117 vd.; **Oğuzman/Öz**, Borçlar Genel, s. 367 vd.; **Kılıçoğlu**, s. 456 vd.

<sup>46</sup> **Sözer**, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s. 396; **Ülgen**, Hava Taşımaları, s. 618; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s. 68; **Tüzün**, s. 77; **Çetingil**, s. 135; **Zeyneloğlu**, s. 218-219.

<sup>47</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s. 68.

bulunamayacaklardır<sup>48</sup>. Yolcu sıfatı, daha önce de belirtildiği üzere ancak taşıma sözleşmesinin tarafı olan gerçek kişiler bakımından söz konusu olmaktadır. Bu nedenle tüzel kişiler açısından bu sıfatın kazanılması mümkün değildir<sup>49</sup>.

Yolcu sıfatı, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesine dayanılarak kazanıldığı için hizmet sözleşmesine dayanarak hava aracında faaliyet gösteren uçuş personeli, yolcu sayılmayacaktır. Ancak taşıyıcının uçuş personeli dışında kalan ve uçakta seyahat eden müstahdemleri için yolcu sıfatını reddeden veya yolculuğun hizmetle ilgili ya da hizmet dışı olmasına göre ayırım yapanlar olduğu gibi yolcu sıfatını kabul edenler de vardır<sup>50</sup>.

Yolcu sıfatının kazanılabilmesi için sözleşmenin akdedilmesi yeterli olmayıp, sözleşmenin ifasına başlanması gerekir. Bu nedenle zamanında gelmeyen kişi, sözleşmeye uygun bir biçimde hava aracına binmediğinden Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde yolcu sıfatını kazanamayacaktır<sup>51</sup>.

Taşıma sözleşmesinde biletin devri, yolcunun adının yazılı olmadığı hallerde seyahatin başlamamış olması kaydı ile mümkündür. Sözleşmede yolcunun adı gösterilmemişse biletin hamili yolcu sayılır. Bu durumda biletten doğan tüm hakların yolculuk başlayıncaya kadar biletle birlikte bir başkasına devredilebileceği doktrinde kabul edilmektedir<sup>52</sup>.

## 2-Gönderici

Hava yolu ile eşya taşıma sözleşmeleri bakımından taşıyıcının karşısında yer alan kişi göndericidir<sup>53</sup>. Gönderici, yolcu kavramında olduğu gibi ne Varşova

---

<sup>48</sup>Çetingil, s.136; Ülgen; Taşıma Sözleşmesi, s. 48; Sözer, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s. 396.

<sup>49</sup> Kırman, s.27; Zeyneloğlu, s. 24.

<sup>50</sup> Bu konudaki tartışmalar ve doktrinde ileri sürülen görüşler için bkz. Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 48; Kırman, s. 26.

<sup>51</sup> Kırman, s.27.

<sup>52</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 69.

<sup>53</sup> Gönderici için taşıma hukukunda “gönderen”, TSHK’ da “yükleten” kavramları kullanılmakla birlikte doktrinde gönderici kavramı, TSHK’ da bulunan yükleten anlamında kullanılmaktadır. Biz de çalışmamızda gönderici kavramını kullanmayı tercih edeceğiz. Deniz hukukunda gönderen aynı zamanda

Sözleşmesi'nde ne Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda ne de Türk Ticaret Kanunu'nda tanımlanmıştır. Doktrinde gönderici, taşıma sözleşmesinin taşıyıcının karşısındaki tarafını oluşturan ve bu sözleşmeyi kendi adına yapan kişi olarak tanımlanmaktadır<sup>54</sup>.

Göndericinin kim olduğu hava yük senedinden anlaşılır. Zira TSHK m.110 da göndericinin (burada yükleten kavramı kullanılmaktadır) kim olduğunun ad, soyadı varsa ticaret ünvanı ve adresi ile birlikte hava yük senedinde belirlenmesi gerektiğine yer verilmiştir<sup>55</sup>. Ancak burada tespit edilen ismin aksinin ispatı her zaman mümkündür. TSHK m.112 de bu yönde açık bir hükümde bulunmaktadır. Bu hükme göre “Hava yük senedi, aksi kanıtlanıncaya kadar, sözleşmenin varlığı, şartları ve yükün teslim alındığı hakkında karine teşkil eder”. Bu nedenle göndericinin belirlenmesinde güçlüklerle karşılaşılması halinde teyit mektupları, komisyon ve taşıma ücretleri ödemeleri gibi hususların göz önünde tutulması ve buna göre bir sonuca varılması yerinde olacaktır<sup>56</sup>.

Taşıma sözleşmesini kendi adına ve müvekkili hesabına yapan komisyoncu olduğu gibi göndericinin mutlaka eşyanın sahibi olmasına gerek yoktur. Komisyoncu taşıma sözleşmesinin tarafını oluştururken, taşınacak eşyanın sahibi taşıma sözleşmesine yabancı üçüncü kişi durumundadır<sup>57</sup>.

Yolcu taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi eşya taşımalarında da taşıma sözleşmesinin temsilci tarafından da yapılması mümkündür. Bu durumda gönderici sıfatı sözleşmeyi adına sözleşme yapılan kişiye ait olacaktır.

---

taşıtan anlamında kullanılmaktadır. Ancak, bazı işlevleri yükleten tarafından devralınmıştır. TSHK' da yükleten kavramı göndericiyi karşılmasına rağmen deniz hukukundaki yükleten, mevcut bir navlun mukavelesine dayanarak yükü, taşıyana veya doğrudan doğruya gemiye yahut da yetkili bir temsilcisine teslim eden kimsedir. Bkz. **Çağa**, Deniz Ticaret Hukuku, C. II, Navlun Sözleşmeleri, 5.Bası, İstanbul 1995, s. 3-4; **Tekil**, s.528. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s. 69; Kara yolu ile yapılan yolcu taşımalarında ise yükleten kavramına rastlanılmamaktadır. Bkz. **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 11; **Çağa**, Navlun Sözleşmeleri, s.3-4.

<sup>54</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu s. 19; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 69.

<sup>55</sup> Aynı yönde hüküm Varşova Konvansiyonu m.8' de yer almaktadır.

<sup>56</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 70.

<sup>57</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 70.

## B-Taşıyıcı

### 1-Genel Olarak

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin bir tarafını oluşturan ve yolcu ile göndericinin karşısında bulunan kişidir. Taşıyıcıya ilişkin olarak Varşova/Lahey Konvansiyonunda ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda açık bir tanım yer almamaktadır. Taşıyıcıya ilişkin olarak en açık tanımlama Türk Ticaret Kanunu'nda yapılmıştır. TTK m. 762 de *“Taşıyıcı, ücret mukabilinde yolcu ve eşya (yük) taşıma işlerini üzerine alan kimsedir”* hükmü bulunmaktadır. Benzer bir tanımlama Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun ticari hava işletmeleriyle ilgili olarak izin ve ruhsatı düzenleyen hükümlerinde bulunmaktadır. Buna göre TSHK m.18'de *“Gerçek ve tüzelkişilerin ticari amaçla, ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımaları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığından izin almaları ön şarttır”*. TSHK m.19'da *“Hava araçlarıyla ticari amaçla, belirli hatlar üzerinde, ücret karşılığında yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşınması yapacak olan gerçek veya tüzelkişilerin 18 inci maddede belirtilen izinden başka, Ulaştırma Bakanlığından işletme ruhsatı almaları şarttır”* hükümleri vardır. Bu iki hüküm bir arada değerlendirildiğinde taşıma işini yapacak kişilerin, ücret karşılığında, ticari amaçla yük ve yolcu taşıyacakları sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu da TTK m. 762 de yapılan tanımlaya paralellik arz etmektedir.

Türk Ticaret Kanunu bakımından taşıyıcı her zaman tacir sıfatına sahip bulunmaktadır(TTK. m. 12/f 2 b. 10 ve TTK. m. 14/f 1). Bunun sonucu olarak da taşıma işinin, ticari işletme faaliyeti ve meslek olarak icra edilmesi gerekir. Durum böyle olmakla birlikte TTK m. 763 hükmü taşıma işini sürekli bir iş ve bir meslek olarak edinmemiş kimseleri, yani eşya veya yolcu taşımayı arızı olarak taahhüt eden kimseleri de taşıma işleri ve taşıma senedi hükümlerine tabi tutmuştur. Bu nedenle doktrinde TTK m. 763 hükmü ile tacir sıfatına bir istisna getirilmediği, sadece taşımayı sürekli bir iş ve bir meslek olarak edinmemiş kimselere istisna getirildiği kabul edilmektedir<sup>58</sup>. Buna göre taşıyıcı sıfatının kazanılabilmesi için taşıma işinin ticari

---

<sup>58</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 60.

işletme faaliyeti ve meslek olarak icra edilmesi şart olmayıp, sadece taşıma taahhüdü altına girilmiş olması yeterlidir<sup>59</sup>. Taşıyıcı sıfatının belirlenmesi açısından doktrinde çeşitli ayırımlara gidilmektedir. Aşağıda bu ayırımlar ile bunun taşıyıcının sorumluluğu açısından önemini inceleyeceğiz.

## 2-Sözleşme İle Belirlenen Taşıyıcı

Sözleşme ile belirlenen taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile taşıma işini taahhüt eden ve bu sıfatla sözleşmeye taraf olan kişidir. Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri ile getirilen sistemin taşıma sözleşmesi esasına dayandığı ve bu nedenle taşıyıcının, taşıma sözleşmesine taraf olan kişi veya kuruluş olduğu kabul edilmektedir. Burada taşıyıcının, hava taşıma işletmecisi, malik, işleten veya çarterer olmasının bir önemi yoktur<sup>60</sup>.

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda belirtilen taşıyıcı sözleşme ile belirlenen taşıyıcı durumundadır. TTK m. 762 de yapılan taşıyıcı tanımında her ne kadar bir taahhütten söz edilmemiş olsa da taşıyıcı sıfatının kazanılmasının bir taşıma taahhüdüne bağlı olduğu söylenebilir<sup>61</sup>.

Sözleşme ile belirlenen taşıyıcının kim olduğu tespit edilirken, bir taşıma taahhüdünde bulunmuş olmasından yola çıkılır. Bu nedenle turizm büroları, seyahat acenteleri ve benzeri işletmeler, aracı sıfatlarını ortaya koymaksızın taşıma taahhüdünde bulunmaları halinde taşıyıcı sıfatını kazanırlar. Hatta doktrinde söz konusu sıfatın açıklanması halinde bile, birkaç taşıyıcı ile yapılan sözleşmelerde aracılık edilmiş, fakat seyahatin tamamı bakımından kişisel sorumluluğun üstlenilmiş bulunduğu görüşünün yaratılması halinde de yine taşıyıcı sıfatının kazanılmış sayılacağı kabul edilmektedir<sup>62</sup>.

---

<sup>59</sup>Doğanay, Karada Eşya Taşıma, s. 436; Arkan, Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler, BATIDER, Haziran 1983,C. XII, S.1, s.14 vd.; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s. 43-44; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 11; Zeyneloğlu, s.77.

<sup>60</sup> Kırman, s.28-29; Sözer, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s. 385.

<sup>61</sup> Arslan, s.32; Kırman, s.31; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 20-21; Arkan, Yolcu Taşımaları, s.13-14; Zeyneloğlu, s. 35; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s. 59-60.

<sup>62</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 61-62.

Taşıyıcı sıfatının belirlenmesinde bir ihtilaf çıkması durumunda yolcu bileti veya hava yük senedi ispat belgesi işlevi görür (Varşova Konvansiyonu m.3/2). Yolcu biletinde ve hava yük senedinde taşıyıcı olarak görülen kişi taşıyıcı olarak kabul edilecek ve bu sıfatla işlem görecektir. Ancak bu durumun aksinin ispatı da mümkündür<sup>63</sup>.

Yurt içi taşımalar açısından, yolcu taşımalarında TSHK m.107/1 ile bilette, yük taşımalarında TSHK m.110/1 ile hava yük senedinde taşıyıcının adı, ünvanı ve ticari adresine yer verilmesi yükümlülüğünü getirilmiştir. Bu hususların bilet ve hava yük senedinde bulunmaması taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran ve sınırlayan şartlardan yararlanmasına engel olacaktır.

Taşıma sözleşmesinde adı veya ünvanı belirtilen taşıyıcının karşılıklı rıza ile değiştirilmesi borcun nakli anlamına gelir<sup>64</sup>. Böylece eski taşıyıcının yolcu veya göndericiye karşı olan taahhüdü ortadan kalkarken taşımayı üstlenen yeni taşıyıcı, sözleşmenin tarafı durumuna gelir ve yolcu veya göndericiye karşı taşıma taahhüdünde bulunan kişi ya da kuruluş halini alır. Bu durumda borcu devralan kişi veya kuruluş sözleşme ile belirlenen taşıyıcı sıfatını kazanır<sup>65</sup>.

Taşıma sözleşmesinde taşıyıcı sıfatını alacak kişi gerçek veya tüzel kişi olabilir. Diğer taraftan taşıma, sözleşme ile belirlenen taşıyıcılar dışındaki kişi veya kuruluşlarca yapılabilir. Ancak Varşova/Lahey Konvansiyonu taşıma taahhüdünü esas aldığı için bu kişi veya kuruluşlar Konvansiyonun uygulanması anlamında taşıyıcı olarak kabul edilmez<sup>66</sup>.

Çarter sözleşmelerinde, hava aracının mürettebatlı veya mürettebatsız olarak başkasına tahsisi edilmesi söz konusudur. Burada bir yolcuya veya göndericiye karşı bir taşıma taahhüdü bulunmadığı ve bu nedenle de Konvansiyon hükümlerinin uygulanmayacağı savunulsa da, doktrinde çarter sözleşmesi değerlendirilirken tahsisi

---

<sup>63</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 62.

<sup>64</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 63; **Kırman**, s. 30; Borcun nakli konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. **Eren**, s.1195 vd.

<sup>65</sup> **Kırman**, s. 30.

<sup>66</sup> **Kırman**, s. 30; **Zeyneloğlu**, s. 24, **Sözer**, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s. 385; **Arslan**, s. 32

taahhüdünün yanı sıra bir de taşıma taahhüdünün bulunup bulunmadığının araştırılması gerektiği savunulmuştur<sup>67</sup>. Buna göre charter sözleşmesinin, tahsis taahhüdünün yanı sıra taşıma taahhüdünü de içermesi durumunda Konvansiyon kapsamına girdiğinin kabul edilmesi gerekir.

### 3-Fiili Taşıyıcı

Taşıma sözleşmesinin tarafı durumunda olan ve sözleşme ile belirlenen taşıyıcı, taşıma işini bizzat kendisi yapmayarak bir başkasına yaptırması halinde, taşıma işinin yapılmasını fiilen üstlenen bu kişi fiili taşıyıcı kabul edilir<sup>68</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri sadece taşıma sözleşmesinin tarafını oluşturan kişi ve kuruluşlara taşıyıcı sıfatını vermek suretiyle “sözleşmeye dayanan taşıyıcı” kavramını kabul etmiş olup taşımayı fiilen gerçekleştiren kişiyi ve kuruluşu taşıyıcı olarak görmemiştir. Bu nedenle fiili taşıyıcılara Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri uygulanmayacaktır. Ayrıca fiili taşıyıcılar ile yolcular ve göndericiler arasında doğrudan bir ilişki bulunmadığından yolcuların veya göndericilerin fiili taşıyıcıya karşı doğrudan dava hakkı bulunmayacaktır<sup>69</sup>.

Taşımanın, taşıyıcının anlaşmış bulunduğu bir işletmece yerine getirilmesi yaygın bir uygulama olduğu için taşıma işini fiilen yerine getiren kişi veya kuruluşun, yolcu ve gönderici ile olan ilişkisinin düzenlenmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır<sup>70</sup>. Bu durum Guadalarağa Konvansiyonu ile düzenlenmiştir. Guadalarağa Konvansiyonu, taşımayı fiilen yerine getirenle yolcu ve gönderici arasında bir ilişkiyi kurma amacının yanı sıra, taşımayı fiilen gerçekleştiren taşıyıcıların, taşıma sözleşmesine taraf olan kişi veya kuruluşlar gibi Varşova/Lahey Konvansiyonu ile getirilen koruma hükümlerinden

---

<sup>67</sup> **Kırman**, s.30–31; **Sözer**, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s. 393; **Ülgen**, Hava Taşımaları, s. 627.

<sup>68</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 103 vd.; **Okay Sami M.**: Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, 2. Bası, İstanbul 1971, s.14-15; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s. 63; **Arslan**, s. 32; **Kırman**, s. 34;., **Çağa**, Navlun Sözleşmeleri, s. 10-12;

<sup>69</sup> **Kırman**, s. 34-35.

<sup>70</sup> **Çağa**, Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Bazı Gelişmeler BATİDER, Ankara 1977, C. IX, S. 2, s. 321; **Ülgen**:Taşıma Sözleşmesi, s.63.

yararlanmalarını sağlamakta amaçlanmıştır<sup>71</sup>. Guadalaraaja Konvansiyonu m.1' de fiili taşıyıcıyı “taşımanın tamamını ya da bir kısmını akit taşıyıcının verdiği yetkiye dayanarak ifa eden ve akit taşıyıcıdan başka birisi olan taşıyıcı” şeklinde tanımlamıştır<sup>72</sup>.

Yapılan bu düzenleme sonucunda, taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi sorumluluk açısından sözleşmenin tarafı durumuna gelmekte ve yolcu ve göndericinin Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerine göre fiili taşıyıcıya başvurabilmesi mümkün olmaktadır. Böylece hem sözleşme ile belirlenen taşıyıcı hem de fiili taşıyıcı gönderici veya yolcuya karşı müteselsilen sorumlu olmaktadır<sup>73</sup>.

Doktrinde bir görüş, yolcu taşıma sözleşmesini istisna sözleşmesi niteliğinde gördüğü için yolcu ve gönderici ile fiili taşıyıcı arasında, taşıma sözleşmesinden doğan herhangi bir borç ilişkisinin bulunmadığını kabul etmektedir. Bu nedenle de kural olarak yolcunun ve göndericinin taşıma sözleşmesine dayanarak doğrudan doğruya fiili taşıyıcıya başvurmasının mümkün olmayacağını kabul etmektedir<sup>74</sup>. Böylece yolcu ve gönderici sadece sözleşmenin diğer tarafı durumunda olan sözleşme ile belirlenen taşıyıcıya başvurabilecektir.

Türkiye'nin Guadalaraaja Konvansiyonuna taraf olmadığı dikkate alınırsa yolcu ve gönderici ile fiili taşıyıcı arasındaki ilişkinin Guadalaraaja Konvansiyonu dışında nasıl yorumlanması gerektiği sorunu ortaya çıkar. Burada yolcu taşımaları ve yük taşımaları bakımından ikili bir ayırımı gidilmesi gerekir. Yolcu taşımaları bakımından vekaletle ilişkin hükümlerden olan BK m. 391 hükmüne tabi olacaktır. Buna göre yolcunun, asıl taşıyıcı olan vekile karşı sahip olduğu bütün hakları, doğrudan doğruya vekilin kendi yerine ikame ettiği kişi durumunda olan alt taşıyıcıya karşı da ileri sürebileceği kabul edilmelidir<sup>75</sup>. Yük taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulama

---

<sup>71</sup> **Kırman**, s. 35; **Çağa**, Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku, s. 321.

<sup>72</sup> Türkiye bu anlaşmaya taraf değildir.

<sup>73</sup> **Çağa**, Hava Hukuku, s.47; **Kırman**, s. 35; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 64.

<sup>74</sup> **Kırman**, s. 36.

<sup>75</sup> **Kaner İnci Deniz**, Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu, Eşya Taşıma Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar, (26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), s.173'ten ayrı bası, Ankara-1984, s. 177; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 65; **Yavuz Cevdet**, Türk-İsviçre ve Fransız Medeni Hukuklarında Dolaylı

alanı bulacaktır. Yük taşımalarında da taşıma işini, taşıyıcı ile aralarındaki sözleşmeye dayanarak gerçekleştiren taşıyıcı, asıl taşıyıcının ifa yardımcısı durumundaki alt veya ara taşıyıcıdır. TTK m.784 hükmü taşıma ara taşıyıcının, asıl taşıyıcı gibi sorumlu kabul edileceğini öngörmüştür<sup>76</sup>.

#### **4-Temsilci Vasıtasıyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcı**

Taşıma sözleşmelerinin temsilci vasıtasıyla yapılması da mümkündür. Bu, doğrudan temsil şeklinde olabileceği gibi dolaylı temsil şeklinde de olabilir. Doğrudan temsil ilişkisinin bulunması halinde temsilci, sözleşmenin yapılması sırasında bu sözleşmenin, temsil edilenin verdiği yetkiye dayanarak, onun nam ve hesabına yapıldığını belirtmesi gerekir. Bunun sonucu olarak ikinci bir işlemin yapılmasına gerek olmaksızın, yapılan sözleşmenin hüküm ve sonuçları doğrudan doğruya temsil olunan kişi veya kuruluş üzerinde doğar.

Dolaylı temsil ilişkisinin bulunması halinde, taşıma sözleşmesi temsil yetkisine dayanmak suretiyle, temsilci kendi adına ve fakat temsil olunan hesabına yapılır ve daha sonra temsilci tarafından ikinci bir işlem ile devredilir<sup>77</sup>.

Temsilin bulunması halinde taşıyıcı sıfatı şu şekilde belirlenecektir. Kişi veya kuruluşun sözleşmeyi kendi hesabına değil de, yetkisine dayanmak suretiyle bir başka kişi veya kuruluşu temsil ederek yapması halinde, taşıyıcı sıfatı temsil edilen kişi veya kuruma ait olacaktır. Buna karşın sözleşmeyi yapan kişi veya kuruluşun kendi adına asaleten ve diğer kişi veya kuruluşu temsilen hareket ettiği durumlarda her iki tarafta taşıyıcı sıfatını kazanacaktır<sup>78</sup>.

---

Temsil, Doktora Tezi, İstanbul 1983 s.90-92; Eşya taşımalarını istisna akdine yakın gören düşünce nedeniyle BK. m. 391'in eşya taşımalarına uygulanıp uygulanmayacağı yolundaki tartışma genel olarak olumlu çözüm bulmuştur.

<sup>76</sup> Arslan, s.34; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 65.

<sup>77</sup> Temsil konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Yavuz, Dolaylı Temsil s.92 vd.; Esener Turhan „Salahiyyete Müstenit Temsil, Ankara1961, s.15 vd.

<sup>78</sup> Sözer, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s.389; Kırman, s. 33.

Dolaylı temsil ilişkisinin bulunduğu durumlarda, sözleşmeyi yapan temsilci genellikle bu sıfatını yolcu veya göndericiye bildirmemektedir. Bu durumda yolcunun veya göndericinin, sözleşmeyi yapan kişi veya kuruluşun temsilci sıfatıyla hareket ettiğini anlaması mümkünse veya yolcu ve gönderici bakımından sözleşmenin kiminle yapıldığı önem taşıyorsa haklar ve borçların temsil olunan bakımından gerçekleşmesi ve bu nedenle de Varşova/Lahey Konvansiyonu bakımından taşıyıcı olarak temsil olunanın kabul edilmesi gerekir<sup>79</sup>.

Dolaylı temsil ilişkisinin bulunduğu, ancak taşıma sözleşmesinin yapılması sırasında temsilci sıfatı ile hareket edildiğinin belirtilmediği durumlarda sözleşmeden doğan haklar temsil olunana değil, temsilciye ait olacaktır. Böylece de Varşova/Lahey Konvansiyonu bakımından taşıyıcı sıfatı temsilciye ait olacaktır<sup>80</sup>.

Temsilci vasıtasıyla oluşturulan sözleşmeler bakımından IATA tarafından getirilen düzenlemelere değinmekte fayda vardır. Burada IATA üyesi havayolu şirketleri, yetkili kılınan acenteler tarafından temsil edilerek taşıma sözleşmesi yapılmaktadır. Burada sistem şu şekilde işlemektedir. Acenteler IATA ile bir çerçeve anlaşma imzalamakta ve "IATA Acentesi" şeklinde faaliyet göstermektedir. Çerçeve anlaşmanın yapılmasından sonra, IATA üyesi havayolu şirketleri, acenteye veya acentelere tek tek temsil yetkisi vermekte ve bu yetkiyi alan acenteler, yetkiyi veren havayolu şirketi nam ve hesabına taşıma sözleşmesi yapmaktadır. Bu şekilde yapılan sözleşme, yetkili temsilci aracılığıyla yapılmış kabul edilmektedir<sup>81</sup>. Buna karşılık IATA ile aralarında bir anlaşma olmayan acenteler, temsil yetkilerinin bulunmamasının sonucu olarak "IATA Olmayan Acente" şeklinde adlandırılmakta ve bu acenteler yolcu temsilcisi kabul edilmek suretiyle, bilet düzenlemesi havayolu işletmesi veya yetkili acentesi tarafından yapılmaktadır<sup>82</sup>.

---

<sup>79</sup> **Kırman**, s. 33. Ancak taşımalarda, taşıyıcının kim olduğu büyük önem taşımaktadır. Bkz **Arkan**, Yolcu Taşımaları s. 14

<sup>80</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 61-62; **Kırman**, s. 33.

<sup>81</sup> **Sözer**, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s. 384; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.73, dn. 107; **Kırman**, s.33-34.

<sup>82</sup> **Kırman**, s. 34; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 74; **Sözer**, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s. 385.

## 5-Mütevali Taşıyıcı

Hava taşımalarının birden fazla taşıyıcı tarafından yapılması mümkündür. Hatta uzun mesafeli taşımalarda bu durum bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Bu tür taşımalarda taşıma işini yapanlardan hangisinin taşıyıcı sıfatına sahip olacağının tespiti gerekir. Bu durum Varşova/Lahey Konvansiyonu m.1/3 ve m.30 ile TSHK m.129 hükümleri ile tespit edilmiştir.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.1/3 hükmüne göre birden fazla mütevali taşıyıcı tarafından yapılacak taşımalarda taşıma sözleşmesi, taraflarca tek bir işlem olarak kabul edilmişse bu taşıma kesintisiz taşıma olarak nitelendirilecek ve böyle bir taşımada tek bir sözleşmenin veya birden fazla sözleşmenin yapılmış olması durumunda bir değişiklik meydana getirmeyecektir<sup>83</sup>. Bu hüküm uluslararası nitelikteki bir sözleşmenin içerdiği bir veya birkaç aşamanın tek bir devlet sınırları içinde gerçekleşmesi halinde dahi taşımanın bütün olarak uluslararası niteliğini koruması ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerine tabi olmasını sağlamaktadır<sup>84</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.30, Konvansiyonun m.1/3 esasları çerçevesinde yapılacak bir taşımada, mütevali taşıyıcılardan her birinin, taşımanın kendi bölümünde yapılan bölümü için taşıma sözleşmesinin tarafı olarak sorumlu tutulacağını düzenlemiştir. Bu hükümden yola çıkılarak Varşova/Lahey Konvansiyonu anlamında bir mütevali taşımadan söz edebilmek için üç şartın bulunduğu doktrinde kabul edilmektedir<sup>85</sup>. Bu şartlardan ilkinin taşımanın, zaman ve mekan itibarıyla birbirini takiben yerine getirilecek taşıma sözleşmelerinin içermesi oluştururken, ikincisini taşımanın, taraflarca tek bir işlem olarak kabul edilmesi oluşturmaktadır. Üçüncü şart ise taşımanın birden fazla mütevali taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceğinin kararlaştırılması oluşturmaktadır.

---

<sup>83</sup> **Kırman**, s. 37; **Sözer** Bülent, Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler, BATİDER, c.XIV, S.2, 1987, s.130.

<sup>84</sup> **Arslan**, s.35-36; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi s. 130; **Arkan** Sabih : 24.05.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme, BATİDER, Haziran 1982, C.XI, S.3, s.27 vd.

<sup>85</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 67; **Kırman**, s. 37; **Arslan**, s.36; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi s. 130-131.

Taşıma sözleşmesinin yapıldığı esnada, sözleşmenin birden fazla taşıyıcı tarafından birbirini takip etmek suretiyle yerine getirileceği kararlaştırılmışsa, mütevali taşıyıcıların isimleri gibi ifa konusundaki ayrıntıların daha sonradan tamamlanması taşımanın mütevali nitelikte olmasına zarar vermeyecektir<sup>86</sup>. Bunun yanı sıra taşımanın bir bölümünde yolculuğa ara verilmesi ve bunu takiben, önceden belirlendiği şekilde bir sonraki taşıyıcıya başvurarak taşımanın yapılmasının talep edilmesi durumu da mütevali taşıma olarak değerlendirilir<sup>87</sup>. Buna karşılık taşıma sözleşmesinde tek bir taşıyıcı gösterilmiş, ancak yolcunun veya göndericinin muvafakati alınmadan taşımanın tamamı veya bir kısmı birden fazla taşıyıcı tarafından yerine getirilmişse mütevali taşımadan söz etmek mümkün olmayacaktır. Aynı şekilde önceden kararlaştırılmadığı durumlarda, ilk taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinden sonra yapılacak sözleşmeler, taşımaya mütevali taşıma niteliği kazandıramayacaktır<sup>88</sup>.

Taşımanın mütevali nitelikte olduğu taşımalarındaki taşıyıcılar, ilk taşıyıcı dışında taşıma sözleşmesine, yerine getirecekleri kısım ile sınırlı olmak üzere taraf olmaktadır. Böylece mütevali taşıyıcılar sözleşme ile belirlenen taşıyıcı durumuna gelmektedir<sup>89</sup>.

Mütevali taşıyıcıya ilişkin olarak TSHK m.129’ da “birden çok taşıyan tarafından yapılan taşımalar” başlığı altında “*Taşımanın birbiri ardınca değişik taşıyıcılar tarafından yapılması halinde; yolcu bagaj veya yükü kabul etmiş olan her taşıyıcı, bu Kanun hükümlerine tabi olur ve taşımanın kendi denetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sayılır.*

*Böyle bir taşıma halinde; ilk taşıyıcı, taşımanın tümü için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olmadıkça, yolcu veya yük sahipleri, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı talep hakkına sahip olabilirler.*

*Bagaj veya yük taşımalarında yolcu veya göndericinin ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcının ise son taşıyıcıya karşı talepte bulunma hakları vardır.*

---

<sup>86</sup> Sözer, Taşıma Sözleşmesi s. 131; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 67-68; Kırman, s. 37

<sup>87</sup> Arslan, s.36; Kırman, s. 38; Sözer, Taşıma Sözleşmesi s.132.

<sup>88</sup> Kırman, s. 38; Sözer, Taşıma Sözleşmesi s.131.

<sup>89</sup> Sözer, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s. 386-387; Kırman, s. 38.

*Ayrıca, bunlardan herbiri zararın, ziyanın veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı da talepte bulunabilirler. Bu taşıyıcılar, yolcu, gönderici ve alıcıya karşı müştereken ve müteselsilen sorumludur” hükmü bulunmaktadır.*

Madde hükmü incelendiğinde Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda, Varşova/Lahey Konvansiyonu m.1’e paralel bir hüküm bulunmamasına rağmen, TSHK m.129 ile Varşova/Lahey Konvansiyonu m.30’a paralel bir hükme yer verilmiş olduğu ve bu hüküm ile yolcu, bagaj ve yükü kabul etmiş her taşıyıcının kendi denetimi altında yapılan bölüm açısından sorumluluğunun bulunduğu kabul edildiği sonucuna varılabilir. Birden fazla taşıyıcı tarafından yapılması öngörölmüş bir taşımanın hangi halde mütevali taşıma sayılacağı ve böylece Varşova/Lahey Konvansiyonu m.30 hükmünün ne zaman uygulama alanı bulacağı Varşova/Lahey Konvansiyonu m.1/3 hükmüne göre belirlenir. Ancak bu tür bir düzenleme Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda yoktur. Yani birden fazla taşıyıcı tarafından yapılması öngörölmüş bir taşımanın hangi halde mütevali taşıma sayılacağı ve böylece TSHK m.129 hükmünün ne zaman uygulama alanı bulacağı gösteren bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda Türk Sivil Havacılık Kanunu açısından, birden fazla taşıyıcı tarafından ve birbiri ardına yapılan taşımalar Varşova/Lahey Konvansiyonu m.1/3 hükmünde yer alan şartlar aranmaksızın TSHK m.129 hükmüne tabi olacaktır<sup>90</sup>.

TSHK m.129, yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde uygulandığında her taşıyıcı, Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri anlamında bağımsız taşıyıcı sıfatına sahip olacak ve sorumlulukları da TSHK m.120 vd. hükümlerindeki esaslara tabi olacaktır. Taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesine katılan taşıyıcılardan hiçbirisi, diğer taşıyıcıların neden olduğu zarardan dolayı sorumlu tutulmayacak ve taşıyıcılardan hiçbirisi, diğerinin adamı niteliği taşımadığından, taşıyıcının adamlarından dolayı sorumluluktan da bahsedilemeyecektir<sup>91</sup>.

---

<sup>90</sup> Arslan, s.37-38; Sözer, Taşıma Sözleşmesi s.132-133.

<sup>91</sup> Sözer, Taşıma Sözleşmesi s.133-134; Arslan, s.38-39.

## C-Diğer Kişiler

### 1-Gönderilen(Alıcı)

Gönderilen kavramına ilişkin olarak ne Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda ne de Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda herhangi bir tanımlama yapılmamıştır. Doktrinde gönderilen kavramı Varşova/Lahey Konvansiyonu m.11 ve m.12 ile TSHK m.110/1 ve m.112/1 hükümleri dikkate alınarak, yük taşımalarında hava yük senedi veya taşıma sözleşmesinde tayin edilen ve varma yerinde yükü teslim alacak olan kişi şeklinde tanımlanmaktadır. Gönderilen, taşıma sözleşmesinin asli tarafını oluşturmaz, sadece lehine sözleşme yapılan kişidir ve bu nedenle de bir takım hakları bulunmaktadır<sup>92</sup>.

Ne Varşova Sözleşmesi'nde ne de Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda gönderilene ilişkin herhangi bir tanımlama yapılmamasına rağmen her iki düzenlemede de gönderilenin haklarından bahsedilmektedir. Buna göre gönderilen, gönderici ile taşıyıcı arasında kendi yararına yapılan sözleşmeye dayanarak malın teslimini talep hakkına sahip bulunmaktadır(Varşova/Lahey Konvansiyonu m.13/1 ve TSHK m.114/1 ). Ayrıca gönderilenin yükü kabulden önce taşıyıcıya karşı herhangi bir sorumluluğu doğmamaktadır. Fakat gönderilen, yükün kendisine teslimini ancak sözleşme şartlarına uyması kaydıyla, yani ücret ve diğer masrafları ödeme kaydıyla isteyebilir<sup>93</sup>.

### 2-Taşınacak Yükün Sahipleri

Taşıma sözleşmesi ile ilgili diğer bir gurubu taşınacak yükün sahipleri oluşturur. Bu kişiler gönderici veya gönderilen durumunda iseler haklarını Varşova/Lahey Konvansiyonu m.12 ve m.13 ile TSHK m.113 ve m.114 hükümleri çerçevesinde talep edebilirler.

---

<sup>92</sup> **Çağa**, Navlun Sözleşmeleri, s. 4-5'te gönderilen TTK. m. 1050/f 1 uyarınca, “varma limanında yükü kendi adına teslim edecek olan kişidir.” Şeklinde tanımlanmıştır. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 70; **Ülgen**; Uluslararası Taşımacılık, s. 13.

<sup>93</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 71; **Arslan**, s.41.

Gönderici veya gönderilenin yük sahibinden başka biri olması halinde yük sahibine genel hükümlerden yararlanarak taşıyıcıya karşı kullanabileceği bazı haklar tanınabilir. Doktrinde BK m.41; TTK m. 808/2' nin yaptığı atıf nedeniyle BK m.416/2 ve gerekli şartların bulunması halinde BK m.397/1 ve BK m.32/3 hükümlerinin uygulama alanı bulacağı kabul edilmektedir<sup>94</sup>.

## **V-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN KURULMASI, ŞEKLİ VE İÇERİĞİ**

### **A-Genel Olarak**

Hava taşıma sözleşmesinin kurulmasına ilişkin olarak ne Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda ne de Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda herhangi bir hükme yer verilmemiştir. Bu nedenle TSHK m.106'daki yollama nedeniyle sözleşmenin kuruluşuna ilişkin olarak genel hüküm niteliğindeki BK ve Türk Ticaret Kanunu hükümlerinden yararlanmakta fayda vardır.

Hava taşıma sözleşmesinin kuruluşunu, yolcu taşımaları ve yük taşımaları bakımından ayrı ayrı incelemekte fayda vardır. Yolcu taşınması bakımından hava taşıma sözleşmesinin, sözleşmenin taraflarının irade beyanlarının karşılıklı uyuşması sonucunda kurulduğu ve bu nedenle de rızai bir sözleşme olduğu kabul edilmektedir<sup>95</sup>.

Yük taşıma sözleşmelerinin kuruluşu bakımından doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. Görüşlerin bu şekilde farklı olarak ortaya çıkmasının nedeni sözleşmenin aynı sözleşme veya rızai sözleşme olarak yorumlanmasından kaynaklanmaktadır. Yük taşıma sözleşmesinin aynı sözleşme olarak kabul edilmesi halinde, sözleşmenin kuruluş anı, tarafların karşılıklı iradelerinin uyuştugu an değil, yükün taşıyıcıya teslim edildiği an olarak kabul edilecektir. Çünkü burada tarafların

---

<sup>94</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 71-72.

<sup>95</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 56.

karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları sözleşmenin kurulması için yeterli olmamakta, ayrıca yükün teslimi de gerekmektedir. Buna karşılık sözleşmenin rızai sözleşme olarak kabul edilmesi halinde tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları, sözleşmenin kurulması açısından yeterli olacaktır. Ayrıca sözleşmenin kurulmuş kabul edilmesi için yükün teslim edilmiş olmasına gerek yoktur<sup>96</sup>.

Türk Ticaret Kanunu'nda genel bölüm niteliği taşıyan m.762 ve m.767 hükümleri arasında sözleşmenin kuruluşuna ilişkin özel bir hükme rastlanılmamasına karşın TTK m.768/1 hükmündeki "*taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatleri ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur*" ifadesi yük taşımaya ilişkin sözleşmenin hukuki niteliğinin doktrinde tartışılmasına neden olmuştur. Doktrinde bir görüş kanundaki bu ifadeden dolayı yük taşıma sözleşmelerini aynı sözleşme olarak kabul etmektedir<sup>97</sup>.

Doktrinde diğer bir görüş yük taşıma sözleşmelerinin aynı sözleşme olarak kabul edilmesinin, günümüz hayat gereklerine uygun olmayacağı, gönderici ve taşıyıcı için bazı sakıncalar taşıyacağını belirterek aynı sözleşme görüşünü reddetmektedir<sup>98</sup>. Gerçekten de aynı sözleşme görüşü kabul edilirse taraflar arasındaki yazılı veya sözlü bir anlaşma, yükün taşıyıcıya teslimi anına kadar hukuki bir yükümlülük oluşturmayacak ve bu nedenle de taraflar arasında bir anlaşmanın bulunmasına rağmen, taşıyıcının malı teslim almaktan çekinmesi veya göndericinin malı teslim etmekten kaçınması halinde, diğer tarafın sözleşmeye dayanmak suretiyle tazminat talebinde bulunması da mümkün olmayacaktır.

Doktrinde rızai sözleşmeyi kabul eden bir görüş de, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla sözleşmenin kurulduğunu kabul etmenin ticaretin gereklerine uygun düştüğünü kabul etmektedir. Bu görüş özellikle büyük miktardaki ve

---

<sup>96</sup> Eren, s. 199 vd.

<sup>97</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 56; Hırş Ernest, Ticaret Hukuku, 3. Bası, İstanbul 1948, s. 749; Kocayusufpaşaoğlu Necip: Borçlar Hukuku Dersleri, 5.Bası, İstanbul 1985, s.110; ayrıca, Alman ve İsviçre Hukukunda yer alan konu ile ilgili düşünceler için bkz. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 17 dn. 52; Demiryolu ile yapılan yük taşımaları ile ilgili taşıma sözleşmeleri aynı sözleşme olarak nitelendirilmektedir. Bkz. Arkan, Demiryolu/Sorumluluk s. 61.

<sup>98</sup> Atabek, s.37-41.

çok parçalı eşya taşımalarında aynı sözleşme nitelendirmesinin ortaya çıkaracağı teslim ve depolama güçlüğü üzerinde durmaktadır<sup>99</sup>.

Yük taşıma sözleşmesini rızai bir sözleşme olarak gören yazarlar, taşıma sözleşmesinin kurulmuş sayılabilmesi için taraflarının irade beyanlarının karşılıklı uyuşmasını yeterli görmekte ve yükün ayrıca taşıyıcıya teslimine gerek olmadığını ve günümüz hukuk sistemlerinde aynı sözleşme türüne yer verilmediğinden hareket etmektedirler<sup>100</sup>. Kanaatimizce doktrinde açıklanan sebeplerden dolayı yük taşıma sözleşmelerinin de, yolcu taşıma sözleşmeleri gibi rızai sözleşmeler arasında sayılmasında fayda vardır.

Taşıma sözleşmesinin kurulması için gereken tarafların irade beyanları açık olabileceği gibi zımni de olabilir. Taşıyıcı tacir ve taşıma işini de ticari işletme faaliyeti olarak yerine getirdiği için taşıyıcının kendisine karşı yapılan icap halinde susması kabul sayılacaktır<sup>101</sup>.

İrade açıklamasının temsilci aracılığıyla yapılması da mümkündür. Bu konuda havayolu işletmeleri arasındaki sözleşmede taşıyıcı bakımından temsil klozu bulunmaktadır. Buna göre bir havayolu işletmesinin diğer bir havayolu işletmesinin yapacağı taşıma işi için bilet düzenlemesi durumunda, bileti düzenleyen o havayolu işletmesinin acentesi olarak iş gördüğü kabul edilir<sup>102</sup>.

---

<sup>99</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu s. 18-19.

<sup>100</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu s. 16.

<sup>101</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 57.

<sup>102</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 57; **Arslan**, s.22.

## B-Sözleşmenin Şekli

Hava taşıma sözleşmesi kanunda herhangi bir şekle tabi tutulmamıştır. Borçlar Kanunundaki sözleşme serbestisi ilkesi çerçevesinde hava taşıma sözleşmesinin yazılı şekilde yapılmamış olması, sözleşmenin geçersizliği sonucunu doğurmayacaktır<sup>103</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.3/2 de yolcu taşımaları açısından biletin, m.4 bagajların taşınması bakımından bagaj kuponunun, m.5/2 yük taşımaları açısından yük senetlerinin belirli kayıtları içermesi gerektiğini belirtmiştir. Ancak Varşova/Lahey Konvansiyonu bu belgelerin verilmemiş olmasını taşıma sözleşmesini geçersiz kılmayacağı, sadece taşıyıcının bir takım sorumsuzluk klozlarından yararlanmasına engel olacağını belirtmek suretiyle, burada belirtilen hususların yazılı şekilde düzenlenmesini bir geçerlilik şartı olarak değil bir ispat şartı olarak öngörmüştür.

Aynı şekilde TSHK m.107/2 de yolcu taşımaları açısından biletin, m.109/2 bagajların taşınması bakımından bagaj kuponunun, m.110/2 yük taşımaları açısından yük senetlerinin belirli kayıtları içermemesinin taşıma sözleşmesini geçersiz kılmayacağını belirtmektedir. Nitekim TSHK m.107/3'de taşıyıcının, yolcuyu biletsiz veya belirtilen kayıtları içeren bir bilet vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığının veya geçerliliğinin etkilenmeyeceği, ancak taşıyıcının bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamayacağını düzenlenmiştir. Aynı şekilde TSHK m.109/3'de taşıyıcının; bagajı kuponsuz veya belirtilen kayıtları içeren bir kupon vermeden kabul etmesi halinde; taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmeyecek; ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamayacaktır. Nihayet TSHK m.110/3'de taşıyıcının, yükü, yük senetsiz veya belirli yazılı kayıtları içeren bir yük senedi vermeden kabul etmiş olması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamayacaktır.

---

<sup>103</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu s. 19; **Doğanay** İsmail, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. 2,3. Baskı, Ankara 1990, m.762. s.1989; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 57; **Atabek**, s.42; **Doğanay**, Karada Eşya Taşıma, s.438.

## **C-Sözleşmenin İçeriği**

Hava taşıma sözleşmesinin tarafları, sözleşme serbestisi çerçevesinde sözleşmenin içeriğini diledikleri gibi kararlaştırabilirler. Ancak havada yolcu ve yük taşıma işini kamu hizmeti niteliğinde yapan havayolları işletmelerinin demir ve denizyolları işletmeleri gibi, sözleşme yapma zorunluluğu altında bulunduğu kabul edilmektedir<sup>104</sup>.

## **VI-HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HÜKÜMLER**

### **A-Genel Olarak**

Hava taşıma sözleşmelerine uygulanacak hükümler bakımından iç taşımalar ve dış taşımalar şeklinde ikili bir ayırım yapılabilir. İç taşımalar bakımından ilk düzenlemeyi Türk Sivil Havacılık Kanunu oluşturmaktadır. İç taşımalar bakımından öncelikle Türk Sivil Havacılık Kanunu, daha sonra TSHK m. 106'daki atıf nedeniyle Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda açıkça hüküm bulunmayan hallerde uluslararası sözleşme olan Varşova /Lahey Konvansiyonu hükümleri burada da hüküm bulunmadığı durumlarda, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Uluslararası taşımacılık bakımından ise Varşova/Lahey Konvansiyonu ve bu konvansiyonu tadil eden anlaşmalar uygulama alanı bulur.

### **B-İç Taşımalar**

Hava taşıma sözleşmelerinde iç taşımalar bakımından öncelikle Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri uygulanacaktır. Türk Sivil Havacılık Kanunu, 14.04.1983 tarihinde kabul edilmiştir. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun dayanağını 1929 tarihli

---

<sup>104</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s.59; **Feyzioğlu F.**, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Cilt-I, Yenilenmiş ve Genişletilmiş 2. Bası, İstanbul 1976, s.274; **Tekinay/ Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.483-486, 486 vd.; **Tunçomağ Kenan**, Borçlar Hukuku, c:I; Genel Hükümler, İstanbul 1967, s.242-243.

Varşova Konvansiyonu ve bu Konvansiyonun hükümlerini tadil ederek yeniden düzenleyen 1955 tarihli Lahey Protokolü oluşturmaktadır.

İç taşımalarda uygulanacak hükümler açısından önem taşıyan hüküm TSHK m.106'dır. TSHK m. 106'da "*Hava yolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır*" hükmü yer almaktadır. Buna göre iç taşımalarda öncelikle Türk Sivil Havacılık Kanunu uygulama alanı bulacaktır. Bu kanunda hüküm bulunmayan hallerde Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda ve Varşova /Lahey Konvansiyonu'nda hüküm bulunmayan hallerde Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulama alanı bulacaktır. TSHK m. 106'da Türk Ticaret Kanunu'na atıf yapılırken hangi maddelerin uygulanacağı açıkça belirtilmediğinden, hüküm bulunmayan hallerde boşluk doldurucu nitelik taşıyan Türk Ticaret Kanunu'nun hangi maddelerinin uygulanacağı noktası doktrinde tartışmalıdır. Doktrinde bir görüş "Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi" başlığını taşıyan ve karayolu ile yapılan taşımalarda uygulama alan bulan TTK m.762–807 arasındaki maddelerin uygulanması gerektiğini kabul etmektedir<sup>105</sup>. Doktrindeki diğer bir görüş ise Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretini düzenleyen dördüncü kitabında bulunan deniz yolu ile yapılan taşımaları içeren "Deniz Ticaret Mukaveleleri" başlıklı TTK m.1016–1178 uygulanması gerektiğini savunmaktadır<sup>106</sup>. Bu görüşe göre TTK m.764'de "deniz taşıma işleri ile demir ve hava yolları ile taşıma işlerine ve posta idarelerine müteallik hususi hükümler saklıdır" hükmü getirilmekle TTK m.762–807 uygulanmayacağını kabul edildiği, bundan dolayı da TSHK m.106'da yapılan atfın deniz yolu ile yapılan taşımaları düzenleyen TTK m.1016–1178 uygulanması gerekir. Kanaatimizce TTK m.764 hükmü özel hükümleri saklı tutmakla genel hüküm niteliğini saklı tutmaktadır. Bundan dolayı kara taşımalarına ilişkin hükümlerin ancak özel hüküm bulunmayan hallerde kullanılacağını kabulü gerekir.

---

<sup>105</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s.35.

<sup>106</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.22;

Türk Ticaret Kanunu'nda da hüküm bulunmaması halinde yolcu taşımalarına vekâlet, eşya taşımalarına ise istisna sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması kabul edilmektedir<sup>107</sup>.

Belirtilen bu kanun hükümlerinin yanı sıra taşıyıcı tarafından belirlenen ve sözleşme şartları başlığı altında taşıma belgelerine konulan genel işlem şartlarının uygulanması gerekir. Bu hükümler emredici kurallara aykırı olmamak kaydıyla tarafların iradesiyle kabul edilerek sözleşmeye dâhil edilmektedir.

### **C-Dış Taşımalar**

Hava taşıma sözleşmelerinde dış taşımalar bakımından uygulanacak asıl kaynağı Varşova Konvansiyonu ve bu Konvansiyonu tadil eden diğer anlaşmalar uygulama alanı bulmaktadır<sup>108</sup>. Konvansiyon hükümlerinin uygulanabilmesi için gerekli şartların oluşması halinde Konvansiyon hükümleri dikkate alınmalı ve uygulanmalıdır.

Havayolu ile uluslararası alanda yapılan yolcu, yük ve bagaj taşımalarına uygulanan, taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen ve pek çok ülke tarafından da kabul edilen ilk düzenlemeyi Varşova Konvansiyonu oluşturmaktadır. Bu Konvansiyon 12 Ekim 1929 tarihinde “Havayolu İle Uluslararası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Anlaşma” adı ile imzalanmış ve 13 Şubat 1933'te yürürlüğe girmiştir. Türkiye ise Konvansiyon'a 1977 yılında katılmıştır<sup>109</sup>. Konvansiyon'da özellikle taşıyıcının sorumluluğu ve hava taşıma senetleri ayrıntılı bir biçimde ele alınmıştır.

Varşova Konvansiyonu'nun imzalanıp yürürlüğe girmesinden sonra zamanla Konvansiyon metninde fark edilen bazı yetersizlikleri gidermek amacıyla çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar sonunda 28 Eylül 1955 tarihinde “Havayolu İle Uluslararası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Anlaşmayı

---

<sup>107</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.46; **Arslan**, s.44.

<sup>108</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.2 vd.; **Kırman**, s. 7.

<sup>109</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi, s.12; **Kırman**, s.10.

Tadil Eden Protokol” Lahey’de imzalanmıştır. Bu Protokol ile birlikte uluslararası taşıma tanımına açıklık getirilmiş ve yolcu bileti ve bagaj senedi ile ilgili maddeler basitleştirilmiştir. Ayrıca bu belgelerin ispat aracı olduğu kabul edilmiştir. Bunun yanı sıra hava yük senedinin içermesi gereken kayıtlar azaltılmak suretiyle yolcu bileti ve bagaj senedi ile paralellik oluşturulmuştur. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin kurallar muhafaza edilmekle birlikte taşıyıcıya tanınan kurtuluş karinesi kaldırılmış, yolcu taşımalarına ilişkin taşıyıcının sorumluluk limiti yükseltilmiş ve Konvansiyon’a eklenen 25A maddesi ile de taşıyıcının adamlarının da sınırlı sorumluluktan yararlanabilmesi kabul edilmiştir<sup>110</sup>.

Varşova Konvansiyonu’nu tadil eden diğer anlaşmalarda sırayla 1966 tarihli Montreal Protokolü, 1971 Tarihli Guatemala City Protokolü ve 1975 tarihli Montreal Protokolleri oluşturmaktadır<sup>111</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu’nda fiili taşıyıcıya ilişkin bir boşluk bulunduğundan bu boşluğu doldurmak amacıyla 1961 yılında Guadalajara Konferansı yapılmış ve bu sözleşme 1.5.1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Konvansiyonun ulusal hukukun uygulanmasına yönelik olarak atıf yaptığı hallerde iç hukuk hükümleri uygulanabilir. Bazı durumlarda ulusal hukuk hükümlerine ilk etapta başvurulmaktadır. Bunun için Konvansiyon’un ve Konvansiyon’u tadil eden metinlerin somut olaya ilişkin olarak hüküm getirmemiş olması gerekir. Konvansiyonda ve Konvansiyon’u tadil eden metinlerde hüküm bulunmaması halinde sözleşmede taraflarca kararlaştırılacak hukuk uygulanacaktır. Uygulanacak ulusal hukukun taraflarca kararlaştırılmadığı hallerde uygulanacak hukuk bağlama kuralları çerçevesinde belirlenecektir.

---

<sup>110</sup> Arslan, s.55-56.

<sup>111</sup> Bu Protokollerin taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak taşıdığı özelliklere yeri geldikçe değinilecektir.

## VII-TARAFLARIN HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN HAK VE BORÇLARI

### A-Yolcu Taşıma Sözleşmeleri Bakımından

#### 1-Yolcunun Hakları Ve Borçları

Hava taşıma sözleşmesinde yolcunun hakları, taşıyıcının borçları ile şekillenir. Taşıyıcının borçları, yolcunun haklarını oluşturur. Aşağıda taşıyıcının borçlarını inceleyeceğimiz için burada ayrıca değerlendirme yapma gereği duymuyoruz.

Hava taşıma sözleşmesinde yolcunun esas borcunu taşıma ücretini ödemesi oluşturur. Bu ücret genellikle peşin ödenir. Ücretin ödenmemesi halinde taşıyıcının, yolcuyu taşıma mükellefiyeti doğmayacaktır<sup>112</sup>.

Yolcunun diğer bir borcunu belirlenen vakitte hava aracının hareket edeceği yerde bulunmak oluşturur. Hava taşımalarında bilet ve bagaj kontrolü gibi belirli işlemlerin yapılabilmesi için hava aracının hareketinden belirli bir süre önce yolcunun havaalanında hazır bulunması istenmektedir. Bu istek genellikle yolcu biletinde belirtilmek suretiyle yolcu taşıma sözleşmesinin bir şartı haline getirilmektedir. Yolcu, belli vakitte hareket yerinde hazır bulunmayacak olursa müteakip vasıta ile seyahat hakkını kazanacaktır(TTK m.799/b.1). Ancak yolcu seyahat etsin etmesin ücreti tamamen ödemek zorundadır(TTK m.799/b.1). Yolcu, seferden vazgeçmiş olsa dahi ücretin tamamını ödemesi gerekir(TTK m.799/b.2). Sefer; ölüm, hastalık veya buna benzer diğer bir mücbir sebepten dolayı durmuşsa, sözleşme tazminatsız bir şekilde kendiliğinden son bulacaktır(TTK m.799/b.3).

Yolcunun diğer bir borcunu ise TTK m.797 hükmü belirlemektedir. Bu hükme göre “Yolcular, taşıyıcılar tarafından iç hizmetleri tanzim için konmuş olan usul ve talimatı ihlal etmemekle mükelleftirler”. Yolcunun uyması gereken hükümler sadece taşıyıcı bakımından iç hizmetler gözetilerek kabul edilmiş usul ve talimat hükümleri

---

<sup>112</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 92-93.

değildir. Bu nedenle bazı kanun hükümlerinin yanı sıra bazı örf adet hükümlerinin de göz önünde bulundurulması gerekir<sup>113</sup>.

## **2-Taşıyıcının Hakları Ve Borçları**

Taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan en önemli hakkını, yolcunun ödemesi gereken ücret oluşturur. Ücret uygulamada genellikle tarifelerle belirlenmektedir. Taşıyıcının diğer bir hakkı ise TSHK m.106'daki atıf nedeniyle TTK m.805'den doğan hapis hakkı oluşturmaktadır. Buna göre taşıyıcı, seyahat ücretini ve sefer esnasında yolcuya yapılan diğer masrafların bedellerini alabilmek için bagaj üzerinde hapis hakkına sahip olacaktır. Fakat uygulamada taşıma ücreti genellikle peşin olarak ödendiği için hapis hakkının kullanılması yoluna başvurulmamaktadır<sup>114</sup>.

Yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının borçlarından ilkini bilet ve bagaj kuponu düzenleme oluşturur. TSHK m.107/1 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.3/1 hükümleri çerçevesinde taşıyıcı, yolcuya belirli kayıtları içeren ve uluslararası standartlara uygun olan bir bilet vermekle yükümlüdür. Bunun yanı sıra taşıyıcıya teslim edilen her bir parça bagaj için, yolcuya belirli kayıtları içeren bir bagaj kuponu vermesi gerekir(TSHK m.109/1 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.4/1).

Havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcının en önemli borcunu taşımayı gereği gibi ve zamanında yapma borcu oluşturur. Taşıyıcı, bu borcunu yerine getirebilmek amacıyla yolcuyu varna yerine götürmek amacıyla hava seferini gerçekleştirmesi ve yolcunun bu sefere katılablmesini sağlaması gerekir. Taşıyıcının bu borcunu hiç yerine getirmemesine ilişkin olarak ne Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda ne de Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda herhangi bir açıklık bulunmamaktadır. TSHK m.106'daki atıf nedeniyle Türk Ticaret Kanunu hükümlerine bakmakta yarar vardır. Türk Ticaret Kanunu'nda yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından seferin durması ve duraklaması ayrıca düzenlenmiştir(TTK m.799 vd.). bu özel düzenleme dışında TTK

---

<sup>113</sup> Zeyneloğlu, s.224; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 94.

<sup>114</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 92.

m.1/2 hükmü uyarınca Borçlar Kanundaki temerrüde ilişkin hükümlerin uygulama alanı bulacağını söyleyebiliriz<sup>115</sup>. Taşımanın zamanında yerine getirilmemesine ilişkin olarak TSHK m. 122'de “*Taşıyıcı, havayolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan sorumludur*” hükmü yer almaktadır. Burada gecikmeden maksat, varma yerine zamanında ulaşamamasıdır. Bu konu çalışmamız çerçevesinde daha ayrıntılı olarak incelenecektir.

Taşıyıcının diğer bir borcunu, yolcularını havayolu ile bir yerden diğer bir yere sağ salim götürme borcu oluşturur. Bu durum TTK m.806/1 de açıkça düzenlenmiştir. Bu maddeye göre “*Taşıyıcı, yolcuları gidecekleri yere sağ ve salim olarak ulaştırmakla mükelleftir. Yolcuların kazaya uğramaları halinde bundan doğacak zararları taşıyıcı tazmin eder. Yolcunun kaza neticesinde ölmesi halinde onun yardımından mahrum kalan kimseler dahi uğradıkları zararlara karşılık taşıyıcıdan tazminat isteyebilirler. Şu kadar ki; taşıyıcı, kazanın kendisine veya yardımcısına yükletilmesi mümkün olan bir kusurdan doğmadığını ispat ettiği takdirde bu iki haldeki tazminattan kurtulur*”. Taşıyıcının bu borcunu yerine getirebilmesi için, tedbirli taşıyıcıdan beklenebilecek tüm özeni göstermesi, hava aracının uçuşa elverişliliğini ve bunun devamlı kontrolünü sağlaması ve seyahat sırasında yolcunun zarara uğramaması için gerekli tüm önlemleri alması gerekir<sup>116</sup>. Bu konu da çalışmamız çerçevesinde daha ayrıntılı olarak incelenecektir.

Yolcu taşıma sözleşmesindeki taşıyıcının diğer bir borcunu, yolcu beraberindeki bagajları da taşıma borcu oluşturur. Nitekim TSHK m.108 de “*Taşıyıcı; yolcunun bagajlarını ve beraberindeki kişisel eşyasını taşıma sözleşmesinde belirlenen şartlar dairesinde, ücretsiz olarak taşımaya mecburdur*” hükmü bulunmaktadır. Aksi kararlaştırılmış olmadıkça taşıma sözleşmesi nedeniyle uçağa getirilen bagaj için taşıma ücretinden ayrı olarak bir ücret ödenmesine gerek yoktur. Ancak uygulamada ücrete tabi

---

<sup>115</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 76-77.

<sup>116</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 85.

olmayan bagajın ağırlık bakımından üst sınırları belirlenmektedir. Bu sınırların geçilmesi halinde ayrıca bir ücret ödenmesi yoluna gidilmektedir<sup>117</sup>.

Taşıyıcının diğere bir borcunu ise “Yolcunun ölümü” başlığı altında TTK m.807 düzenlemektedir. Bu madde “*Yolcu, sefer esnasında ölürse, taşıyıcı, mirasçılarının menfaatlerini korumak için yolcuya ait bagaj ve eşyaları ilgililerine teslim edinceye kadar bunların iyi surette muhafazalarına ait tedbirleri almaya mecburdur. Ölünün yakınlarından biri orada mevcut ise, işbu muameleler murakabe maksadıyla müdahale ve taşıyıcıdan, adı geçen eşyaların kendi elinle bulunduğuna dair bir beyanname talep edebilir*” hükmünü içermektedir. Gerçekte yolcunun ölmesi ile taraflar arasında sözleşme sona ermektedir. Ancak Kanun ile mirasçılarının korunması amaçlanmıştır.

## **B-Eşya Taşıma Sözleşmeleri Bakımından**

### **1-Taşıyıcının Hakları Ve Borçları**

Taşıyıcının eşya taşıma sözleşmesinden doğan en önemli hakkını, ücret oluşturur. Ücretin borçlusu öncelikle göndericidir. Bunun yanı sıra Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda gönderilenin, taşıma ücretini ödemek suretiyle yükün teslimini isteyebileceği hükme bağlanmıştır(TSHK m.114/1 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.13/1).

Taşıyıcının diğere bir hakkı TTK m.795 hükmüne göre gönderilenin sahip olduğu muayene isteme hakkıdır. Taşıyıcıya muayene hakkının tanınmasının nedeni, onun malı iyi bir durumda gönderildiği yere ulaştırılmış olduğunu ispat etmesini sağlamaktır.

Taşıyıcının diğere bir hakkını yediemine tevdi ve satış isteme hakları oluşturur(TTK m.790). Taşıyıcının, gönderileni bulamaması veya gönderilenin eşyayı kabul etmemesi ya da kabulde gecikmesi, gönderilen ile taşıyıcı arasında bir ihtilaf yahut teslim almaya engel oluşturacak diğere bir sebebin çıkması hallerinde; taşıyıcının, durumu hemen gönderene bildirmesi ve cevabını beklemesi lazımdır. Durumu

---

<sup>117</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 86.

gönderene bildirmek mümkün olmaz veya gönderen cevap vermekte gecikir, ya da yerine getirilmesi mümkün olmayan bazı talimatlar vermesi halinde, taşıyıcı, eşyanın yediemine teslimi için eşyanın ulaştığı yerdeki mahkemeye başvurabilir. Bu tür bir eşyanın uğrayacağı zararlar, gönderene aittir. Eşya, çabuk bozulan cinsten olursa, durum gönderene bildirilinceye kadar zarar ve tehlikenin meydana gelme ihtimali var ise, taşıyıcı, Borçlar Kanununun 92'nci maddesi hükmüne uyarak hareket eder ve eşya, bu hüküm çerçevesinde satıldığı takdirde, taşıyıcı, taşıma ücretiyle yaptığı masrafları bedelden alır. Taşıyıcı, imkân halinde ve en kısa bir müddet içinde gerek göndereni ve gerek gönderileni durumdan haberdar etmeye mecburdur. Aksi takdirde kendisinden tazminat talep edilebilir<sup>118</sup>.

Taşıyıcının diğer bir hakkı ise TSHK m.106'daki atıf nedeniyle TTK m.794 den doğan bütün alacaklar için eşya üzerindeki hapis hakkı oluşturmaktadır. Buna göre taşıyıcı, taşıma ücretini, yan edimlerin ifasından doğan alacak taleplerini, ödemeli göndermelerde malın taşıyıcı tarafından tahsil edilmesi gereken bedeli ve taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinden doğan tazminat taleplerini yerine getirebilmek için taşınan eşya üzerinde hapis hakkına sahip olacaktır. Taşıyıcının birden çok kişi olması halinde ise, son taşıyıcı evvelkilerin haklarını kullanacaktır(TTK m.794).

Eşya taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının ilk borcunu hava yük senedi düzenlemesi oluşturur. Zira TSHK m.110 hükmüne göre taşıyıcı, belirli hususları içeren bir hava yük senedini göndericiye vermekle yükümlüdür. Hava yük senedini düzenleme yükümlülüğü Varşova/Lahey Konvansiyonu m.6/1 de göndericiye aittir. Hava yük senedi uygulamada çoğunlukla taşıyıcı tarafından düzenlendiğinden Türk Sivil Havacılık Kanunu'ndaki hükmün yerinde olduğu savunulmaktadır<sup>119</sup>.

Havayolu ile eşya taşıma sözleşmesinde taşıyıcının en önemli borcunu taşımayı gereği gibi ve zamanında yapma borcu oluşturur. Taşıyıcı, sağlam ve iyi halde aldığı yükü yerine ulaştırmakla yükümlüdür. Taşımanın hiç yapılmaması durumunda TSHK m.106'nın ve TTK m.1/2 hükmünün atfı nedeniyle Borçlar Kanundaki temerrüde ilişkin

---

<sup>118</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 106-107.

<sup>119</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 94.

hükümlerin uygulama alanı bulur. Yine taşımanın gereği gibi yerine getirilmemesi halinde aynı gerekçeyle BK m.96 vd. hükümleri uygulama alanı bulacaktır<sup>120</sup>.

Taşıyıcının diğer bir borcunu, taşınan eşyanın bakım ve gözetimi konusunda özen göstermesi oluşturur. Taşıyıcı, yükü teslim almasından itibaren teslim edene kadar geçecek safhada bakım ve gözetim mükellefiyetlerini yerine getirmelidir.

Taşıyıcı, hava yük senedinde gösterilen veya gönderici tarafından sonradan bildirilen gönderilene yükü teslim etmek zorundadır. Teslim iki taraflı bir işlemdir ve bununla taşıyıcı varma yerindeki gönderilene naklederek vasıtalı veya vasıtasız zilyedliği devreder. Gönderilen, eşyayı bizzat kendisi teslim alacağı gibi gönderilenin bir temsilcisi de olabilir.

Taşıyıcının, eşyanın gönderilmesi hususunda aldığı emirlere göre hareket etmesi gerekir. Bu durum TTK m. 773'de *“Taşıyıcı; eşyanın gönderilmesinde, aldığı emre göre harekete mecburdur. Şu kadar ki; eşyanın mahiyetine, gönderileceği yerlere veya diğer sebeplere göre veya mücbir bir sebepten dolayı başka bir surette hareket zaruri bulunuyorsa, alınan emre uymayarak halin gereğine göre hareket edebilir”* şeklinde ifade edilmiştir. Taşıyıcı, emre göre hareket etme borcuna aykırı davranması halinde meydana gelecek zararlardan dolayı sorumlu olacaktır<sup>121</sup>.

Taşıyıcının yukarıda belirtilen asli yükümlülüklerinin yanı sıra depolama, bildirimde bulunma, tekrar sevk etme, gümrük işlerini yerine getirme, ödemeleri tahsil etme ve sigorta yaptırma gibi yan edim yükümlülükleri de bulunmaktadır. Bunlara aykırı davranılması taşıyıcının sorumluluğunu doğurur<sup>122</sup>.

---

<sup>120</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 95.

<sup>121</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 98-99.

<sup>122</sup> Yan yükümlülükler konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s.99 vd.

## **2-Göndericinin Hakları Ve Borçları**

Göndericinin hakları, taşıyıcının borçlarına bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Burada bunlardan en önemli iki hakkı belirtmekte fayda vardır. Bunlardan ilki taşıyıcıdan hava yük senedinin kabulünü isteme hakkı, diğer ise taşıyıcının emre göre hareket etmek yetkisinin karşılığını oluşturan tasarruf yetkisidir. Tasarruf yetkisi TSHK m. 113’de “*Yükleten, taşıma sözleşmesinden doğan tüm borçlarını yerine getirmek şartı ile; gönderilenin, bir sonraki madde uyarınca hakkını kullanmaya başladığı ana kadar yük üzerinde tam bir tasarruf hakkına sahiptir. Gönderilen, hava yük senedini veya yükü kabulden kaçınırsa veya kendisine gereken ihbarın yapılması mümkün olmaz ise, yükleten tasarruf hakkına tekrar sahip olur.*

*Yükleten bu hakkını taşıyıcıya veya diğer yükletenlere zarar vermeyecek şekilde kullanmaya mecbur olup, bu tasarruf hakkının kullanılmasından doğan masraflardan sorumludur.*

*Yükletenin verdiği talimatın yerine getirilmesi mümkün olmaz ise, taşıyıcı, durumu derhal kendisine bildirmekle yükümlüdür.*

*Taşıyıcı, yükletenin talimatını hava yük senedinin yükletene verilmiş olan nüshasının iadesini istemeden yerine getirirse, bu hava yük senedi nüshasının zilyedinin, bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, yükletene rücu hakkı saklı kalmak şartı ile sorumlu olur” şeklinde düzenlenmiştir.*

Göndericinin borçları arasında, ücret ödemenin yanı sıra hava yük senedine yazılacak kayıt ve beyanlar ile yükün gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgelerin tam ve doğru olması sayılabilir. Hava yük senedinin düzenlenmesi Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri çerçevesinde taşıyıcının borçları arasında kabul edilmesine karşılık, Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde göndericinin borçları arasında sayılmaktadır. Buna göre uluslararası taşımalarda hava yük senedini düzenlemekle yükümlüsü olan kişi göndericidir.

## **3-Gönderilenin Hakları Ve Borçları**

Gönderilenin hakları TSHK m.114 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.13’de düzenlenmiş bulunmaktadır. Bunun yanı sıra TSHK m.106’daki atıf nedeniyle Türk Ticaret Kanunu hükümleri burada da uygulama alanı bulur. Gönderilenin hakları arasında yükün varma yerine ulaştığının kendisine ihbar edilmesini isteme ve yükün kendisine teslimini isteme hakkı sayılabilir. Gönderilenin diğer bir hakkı TTK m.795 hükmü çerçevesinde muayene yapılmasını isteme hakkıdır. TTK m.795’e göre gönderilen eşyanın teslimi sırasında, onun hasara uğradığını dışardan gösterecek hiçbir belirti ve işaret bulunmasa dahi, gönderilen, bunların durum ve niteliklerini taşıyıcının önünde derhal ve bizzat muayene etmek veya teslim yerindeki mahkeme marifetiyle muayene ettirmek hakkını sahiptir.

Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu gönderilenin emir ve talimat verme yetkisinden söz etmemekle birlikte TSHK m.106’daki atıf nedeniyle TTK m.773,775 ve 791 hükümleri anlamında gönderilenin emir ve talimat yetkisinin bulunduğu kabul edilmelidir<sup>123</sup>.

Taşıyıcı, yükün kayıp olduğunu ikrar ederse veya yük varması gereken günden itibaren yedi gün geçmiş olmasına rağmen varamamış olursa, gönderilen, taşıma sözleşmesinden doğan hakları taşıyıcıya karşı ileri sürmek yetkisine sahip olur.

Gönderilenin borcunu ise TTK m.792 hükmü çerçevesinde ücret ödeme borcu oluşturur.

---

<sup>123</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 122-123.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ ve ŞARTLARI

#### I-TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıyıcının sorumluluğu TSHK m.120–132 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17 vd hükümlerinde düzenlenmiş bulunmaktadır. Bu iki düzenleme arasında büyük benzerlikler bulunmaktadır. Bu benzerliğin temelinde Türk Sivil Havacılık Kanunu hazırlanırken Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerinin esas alınması yatmaktadır<sup>124</sup>.

Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri, kaza sonucunda yolcunun ölmesi veya cismani zarara uğraması şeklinde oluşan zararlardan dolayı taşıyıcıyı sorumlu tutmaktadır(TSHK m.120 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17). Taşıyıcının bagaj ve yükün taşınması nedeniyle oluşan zararlar bakımından doğan sorumluluğu ise Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18 ve TSHK m.121 hükümlerinde düzenlenmiş bulunmaktadır. Bu hükümlerin kapsamına girmeyen, ancak sözleşmeden kaynaklanan diğer sorumluluk hallerinde Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri uygulama alanı bulmayacak, sözleşme hükümleri uygulama alanı bulacaktır<sup>125</sup>. Taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğinin belirlenmesinde öncelikle taşıyıcı ile zarara uğrayan yolcu, bagaj ve yükün sahibi arasındaki ilişkinin dikkate alınması gerekir. Bu bağlamda yolcu ve gönderici ile taşıyıcı arasında sözleşme ilişkisi bulunmaktadır. Bu nedenle de taşıyıcının sorumluluğu sözleşmeye dayanan bir sorumluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerinin uygulanabilmesi için yolcu ile taşıyıcı arasında bir sözleşmenin bulunması gerekir<sup>126</sup>.

---

<sup>124</sup> **Arslan**, s.105; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 152.

<sup>125</sup> **Kaner** İnci Deniz: Varşova Konvansiyonu'nda Taşıyanın Sorumluluğu, İHFM, 1984, C.50, S.1-4'den ayrı basım, s.424; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 153-154; **Kırman**, s. 91-92.

<sup>126</sup> Karayolu ile yapılan taşımalar bakımından da bir taşıma sözleşmesinin arandığına ilişkin olarak bkz. **Arkan** Sabih: Eşyanın Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, (26/27 Ocak 1984 Maçka-İstanbul), Ankara 1984, s.9; **Arkan** Sabih: Kara Yolu İle Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulama Koşulları ve

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerinde yer alan düzenlemeler emredici niteliktedir. Yani buradaki sorumluluğun, taraflar arasında yapılan bir sözleşme ile kaldırılması veya sorumluluk limitlerinin düşürülmesi mümkün değildir. Dolayısıyla hukuki niteliğe ilişkin olarak burada yapacağımız değerlendirme sözleşme hükümleri açısından değil, yani taşıyıcının sözleşmeden doğan sorumluluğu açısından değil, taşıyıcının Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonunun emredici hükümlerinden doğan sorumluluğu açısından olacaktır.

Taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen TSHK m.120-121 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17-18 hükümleri, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını düzenleyen TSHK m.123 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.20 hükümleri ile bir arada değerlendirildiğinde sorumluluğun hukuki niteliğine ilişkin olarak farklı görüşler ortaya çıkmaktadır<sup>127</sup>.

TSHK m.120 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17, yolcunun ölmesi veya cismani zarara uğraması nedeniyle oluşan zararlardan dolayı, TSHK m.121 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18 hükümleri de bagaj ve yükün taşınması nedeniyle oluşan zararlar bakımından taşıyıcının sorumlu olacağını düzenlemektedir. Buna karşılık TSHK m.123 de ise *“Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir”* hükmü bulunmaktadır. Benzer hüküm Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17’de de yer almaktadır. Bu maddeler, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli tüm tedbirleri almış olduklarını veya almalarına olanak bulunmadığını ispat etme yükümlülüğü getirmiştir. Taşıyıcının ispat yükümlülüğü kaza ile ilgili değil, zararın meydana gelmesine engel olmak için gerekli tedbirlerin alındığının veya alınmasına olanak bulunmadığına ilişkindir. Yani taşıyıcının, zararın meydana getiren kazanın ortaya çıkmaması için

---

Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme), BATİDER 1979, C. X, S. 2, , s.401

<sup>127</sup> **Kaner**, Konvansiyon/ Sorumluluk, s.424; **Kırman**, s. 92.

gerekli tedbirleri aldığını veya almasına imkân bulunmadığını ispat etmesi kendisini sorumluluktan kurtarmak için yeterli olmayacaktır<sup>128</sup>.

Sorumluluk hukukunda zararın tazmin edilmesi bakımından çeşitli ayırımlar yapılmaktadır. Bu ayırımlardan birisi de kusur sorumluluğu ve kusursuz sorumluluk ayırımıdır<sup>129</sup>. Bu ayırım çerçevesinde, taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğini belirlemeye çalışacağız.

Doktrinde hâkim görüş, taşıyıcının sorumluluğunu, kusur sorumluluğu olarak görmektedir<sup>130</sup>. TSHK m.123 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.20, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, somut olayda zararın doğmasına engel olmak amacıyla dikkatli ve basiretli bir taşıyıcıdan beklenecek ölçüde tüm tedbirleri aldığını ispat etmesini aramaktadır. Bu değerlendirme sonucunda, taşıyıcının sorumluluğunun, “özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu” biçiminde ortaya çıktığı kabul edilmektedir<sup>131</sup>. Bu görüşün hâkim görüş olmasının nedenlerinden birisi de, Varşova/Lahey Konvansiyonunun hazırlandığı sırada havayolu taşımacılığının gelişmesi için havayolu şirketlerine destek olma fikri olduğu savunulmuştur<sup>132</sup>.

Doktrinde savunulan ve azınlıkta kalan diğer görüş ise, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda öngörülen sorumluluğun kusursuz(objektif) sorumluluk olduğu yönündedir<sup>133</sup>. Bu görüşü savunanlar, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını düzenleyen TSHK m.123 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu

---

<sup>128</sup> **Kırman**, s. 93.

<sup>129</sup> **Tandoğan**, Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara 1961, s.89 vd.; **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 633 vd.; **Deschenaux/Tercier** :Sorumluluk Hukuku, Ankara 1983, (Çeviren;Salim Özdemir) s.4vd.; **Kaner**, Konvansiyon/ Sorumluluk, s.450 vd.

<sup>130</sup> **Göknil**, Hava Hukuku, s.190-191; **Sözer**, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s.371; **Kırman**, s. 93; **Sözer**, Bülent: Havayolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucundan Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu, BATIDER Haziran 1978, C.IX, S.3, s.767-768; **Çağa**, Tahir: Hava Taşıyıcısının Sınırlı Ve Sınırsız Mesuliyetine Dair, V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 22-26 Mart 1988, s.188; **Belbez Hikmet**: Hava Hukukunun Konusu ve Mahiyeti, SBF Mecmuası 1946, s.326; **Özdemir**, s.29 vd.; **Sözer**, Bülent: Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu, BATIDER Aralık 1984, C.XII, S.4, s.23

<sup>131</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.22; **Kırman**, s. 93; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 104.

<sup>132</sup> **Kaner**, Konvansiyon/ Sorumluluk, s.455.

<sup>133</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 157-158; **Kaner**, Konvansiyon/ Sorumluluk, s.449; **Özdemir**, s.27.

m.20 hükümlerinde belirtilen gerekli tedbirleri almış olma ve mücbir sebep kavramının, objektif durumları içerdiği, taşıyıcının bu durumlardan birini ispatlaması ile sorumluluktan kurtulmasının mümkün olduğu üzerinde durmaktadır. Bu nedenle de taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğinin kusursuz sorumluluk olması gerektiği üzerinde durulmuştur. Ayrıca taşıyıcının gerekli tedbirleri almamasının onun kusurunu ortaya koyması ve özen gösterme borcunu doğurması ile sorumluluğun birbirinden farklı kavramlar olduğu belirtilmek suretiyle, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda düzenlenen sorumluluğun özen gösterme borcuna dayanan, fakat niteliği itibariyle kusursuz sorumluluk olarak değerlendirilebilecek bir sorumluluk olduğu savunulmuştur<sup>134</sup>.

Kanaatimizce Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda düzenlenen sorumluluğun hukuki niteliği kusur sorumluluğudur. Zira TSHK m.123 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.20 hükümleri, sorumluluğun kusura dayalı olduğunu, fakat tedbirler açısından gösterilmesi gereken özen yükümünün ve mücbir sebebin objektif esaslara bağlandığını göstermektedir. Ayrıca gösterilmesi gereken özenin, mutad özen kavramından farklı olmasının da, taşıyıcının sorumluluğunun özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olarak kabul edilmesini mümkün kılar.

## **II-TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI**

### **A-Yolcunun Uğradığı Zararlar Bakımından**

#### **1-Kaza**

Yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının borçlarından bir tanesi de, yolcuyla gideceği yere kadar sağ salim götürme borcudur. Bu da yolcunun güvenliği ile ilgili tüm tedbirlerin alınmasını ve bu konudaki kurallara uyulmasını gerektirir<sup>135</sup>. Taşıyıcının sağ

---

<sup>134</sup> Kaner, Konvansiyon/ Sorumluluk, s.470-472.

<sup>135</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 161.

salim ulaştırma borcu, yolcunun hava aracına binişi ve inişi işlemleri de dâhil olmak üzere hava aracında bulunduğu süre içinde söz konusu olmaktadır<sup>136</sup>. Bu süre içinde bir kazanın meydana gelmesi halinde taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmektedir. Bu konuya ilişkin düzenleme TSHK m.120’de getirilmiştir. TSHK m.120’de “*Yolcunun ölümü veya herhangi bir cismani zarara uğraması halinde, bu zarara sebebiyet veren kaza hava aracında veya iniş veya biniş sırasında meydana geldiği takdirde, taşıyıcı sorumludur*” hükmü bulunmaktadır. Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17’de de benzer düzenleme bulunmaktadır.

Taşıyıcının TSHK m.120 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17 hükümleri çerçevesinde sorumlu tutulabilmesi için öncelikle bir kazanın varlığı gereklidir. Kaza kavramına ilişkin değerlendirmelerde TSHK m.120 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17 hükümlerini TSHK m.121 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18 hükümleri ile kıyaslamakta fayda vardır. Nitekim yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından TSHK m.120’ de “...bu zarara sebebiyet veren kaza” ifadesi kullanılırken yük bagaj taşıma bakımından TSHK m.121’ de “...zarara sebebiyet veren olay” ifadesi kullanılmıştır. Aynı durum Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17 ve 18 hükümleri bakımından da bulunmaktadır. Bu maddelerde kullanılan “olay” ve “kaza” terimlerinin farklı kavramlar mı olduğu, yoksa aynı kavramı mı ifade ettiği noktasında doktrinde tartışmalar bulunmaktadır.

Doktrinde bir görüş her iki kavramı da eř anlamlı görmektedir<sup>137</sup>. Diğer görüş ise bu maddelerde kullanılan “olay” ve “kaza” terimlerinin farklı kavramlar olduğu yönündedir<sup>138</sup>. Bu görüşe göre “olay” kavramı, “kaza” kavramına göre daha geniştir ve zararın doğmasına yönelik durumların tamamını ifade etmektedir. Yani kaza, olay kavramı içerisinde bulunmakta ve hava aracının işletilmesi ile ilgili olan ve ayrıca bunun dışında kalan durumları içine almaktadır<sup>139</sup>.

---

<sup>136</sup> Kırman, s. 59.

<sup>137</sup> Kaner, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.181, dn.8.

<sup>138</sup> Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 771-772; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 161.

<sup>139</sup> Ülgen Hüseyin: Türk Sivil Havacılık Kanununun Hava Yolu ile Taşımalarda Sorumluluk Bakımından Öngördüğü Düzenleme, İBD., Nisan-Mayıs-Haziran 1985, C.59, S.4-5-6, s.296-297; Kaner, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.181; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 161.

Doktrinde kaza, sözleşmenin ihlaline kaçınılmaz bir şekilde sebebiyet veren ve sözleşme yapılırken öngörülemeyen olay şeklinde tanımlanmaktadır<sup>140</sup>. Yani ortaya çıkan olayın beklenen veya olması mümkün olan bir özellik taşıması halinde kazadan söz etmek mümkün olmayacaktır. Yolcunun sağlık durumundan ve uçuşla bağlantılı olmayan sağlık nedenlerinden kaynaklanan zararlarda kazadan söz edilemez.

Bir kaza nedeniyle taşıyıcının Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde sorumlu tutulabilmesi bakımından kazanın meydana geldiği yer büyük önem taşımaktadır. Zira TSHK m.120’de “...hava aracında veya iniş veya biniş sırasında meydana geldiği takdirde” ifadesi kullanılmıştır. Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17’de de aynı şekilde kazanın hava aracında veya hava aracına biniş ya da hava aracından inişi işlemlerinden biri sırasında meydana gelme şartı aranmıştır. Her iki hüküm de incelendiğinde taşıyıcının sorumluluğuna neden olan kazanın, oluşma yerinin öneminin büyüklüğü anlaşılacaktır. Bu yerler dışında meydana gelecek kazadan dolayı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde taşıyıcının sorumluluğuna gitmek mümkün olmayacaktır<sup>141</sup>.

Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu taşıyıcının kaza nedeniyle tutulabilmesi bakımından üç aşama öngörmüştür. İlk aşamayı kazanın hava aracında meydana gelmesi oluşturmaktadır. Bu aşama, yolcunun hava aracına alındığı andan, sözleşmenin yerine getirilmesinden sonra hava aracından çıktığı ana kadar geçen süreyi içine almaktadır. Yani yolcunun hava aracında bulunması, yolcu taşıma sözleşmesi ile sınırlı olmak üzere uçuş süresini içermektedir<sup>142</sup>. Buna göre TSHK m.120 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17 hükümleri çerçevesinde hava aracında bulunuyor sayılma, taşıyıcının, yolcu taşıma sözleşmesinden doğan borcunu yerine getirmek amacıyla, yolcuyu hava aracına aldığı andan itibaren, sözleşmenin amaca uygun bir biçimde yerine getirilmesinin ardından hava aracından çıkarılması anına

---

<sup>140</sup> **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 1340-1341; **Tandoğan**, Mesuliyet, s.460 vd.; **Tuhr Von Andreas**: (Çev. Cevat EDEGE) Borçlar Hukuku 1-2, Ankara, 1983; s.83 vd.; **Feyzioğlu**, Umumi Hükümler, s.184; **Saymen Ferit.H./ Elbir**, Kemal: Türk Borçlar Hukuku Umumi Hükümler, İstanbul 1966, s.730; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.23; **Ülgen**, Sorumluluk, s.296; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 768-769; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 162.

<sup>141</sup> **Kırman**, s. 68.

<sup>142</sup> **Kaner**, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.185; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 164; **Kırman**, s. 69.

kadar geçen süreyi ifade etmektedir. Bu süre zarfında meydana gelen kazalar “hava aracında” meydana gelmiş kabul edilecek ve taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelecektir<sup>143</sup>. Taşıyıcının sorumluluğunun doğması bakımından yolcunun, kazanın meydana geldiği anda taşımının gerçekleştirileceği veya gerçekleştirildiği hava aracında bulunması gereklidir<sup>144</sup>.

Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri bakımından taşıyıcının kaza nedeniyle tutulabileceği ikinci aşamayı biniş işlemleri oluşturur. Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda kullanılan “..iniş veya biniş sırasında...” ifadelerinin dar değil, geniş yorumlanması gerekir. Buna göre biniş kavramı, sadece hava aracının merdivenlerinden çıkıp hava aracının kapısından girmekle tamamlanan bir durum olarak değil, peş peşe ve birden fazla eylemin bulunduğu bir bütün olarak değerlendirilmesi gerekir<sup>145</sup>. Buna göre Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu taşıyıcıyı uzun bir süre sorumluluk tehdidi altında bulundurmaktadır. Burada biniş işlemlerinin hangi aşamada başladığının kesin bir kural ile tespit edilmesi mümkün değildir. Bu nedenle uyuşmazlık konusu olayın özelliklerine göre bir tespit yapılması gerekir<sup>146</sup>. Biniş işlemleri açısından dikkate alınması gereken başlangıç anı, yolcunun havaalanı binasından içeri girme anıdır<sup>147</sup>. Zira biniş işlemlerinin başlayabilmesi için yolcunun havaalanı binasından içeri girmesi gerekmektedir. Bu nedenle taşıyıcının sorumluluğunun başlayabileceği en erken zaman dilimi yolcunun bina içine girmesidir.

Biniş işlemleri açısından yolcunun, zararın meydana geldiği anda hava aracına binmek amacıyla hareket etmesi ve bunun için gerekli olan hareketleri yapması gerekir. Bu hareketler arasında biletin ibraz edilmesi ve biniş kartı alınması, bagajların teslim edilmesi, pasaport ve gümrük kontrolüne girilmesi, güvenlik kontrolünden geçilmesi ve

---

<sup>143</sup> **Ülgen**, Sorumluluk, s.298; **Kırman**, s. 69; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s.778; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s.164; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.36.

<sup>144</sup> **Kırman**, s. 69.

<sup>145</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s.165; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.37; **Kaner**, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.186.

<sup>146</sup> **Kırman**, s. 72.

<sup>147</sup> **Kaner**, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.187.

hava aracına fiilen binilmesi sayılabilir. Bu işlemler bir zincir oluşturmakta ve peş peşe gerçekleştiğinden, yolcunun hava aracına giderken merdivenlerde zarara uğraması, binadan çıktıktan sonra aprondaki tellere takılıp düşmesi ve benzeri olaylar Mahkemelerce taşıyıcının sorumluluğu kapsamında değerlendirilmektedir<sup>148</sup>.

Biniş işlemlerinin yerine getirilmesi sırasında yolcunun, taşıyıcının egemenlik alanı içerisinde, taşıyıcının talimat ve denetimi altında biniş işlemlerini yerine getirmesi gerekir. Yolcunun, taşıyıcının egemenlik alanında bulunmadığı bir anda meydana gelecek kazalardan dolayı uğrayacağı zararlar nedeniyle taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmeyecektir. Buradaki taşıyıcının talimat ve denetiminden kasıt da yolcunun hava aracına biniş işlemlerinin tamamlanmasına yönelik olmasıdır<sup>149</sup>.

Taşıyıcının Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerine göre kaza nedeniyle tutulabileceği üçüncü aşamayı iniş işlemleri oluşturur. İniş işlemi de, biniş işlemlerinde yapılan açıklamalar da olduğu gibi, sadece hava aracının kapısından çıkarak, merdivenlerden inmek ile sınırlı bir işlem değildir. Burada da peş peşe ve birden fazla eylemin bulunduğu bir bütünlük söz konusudur. İniş işlemlerinin hangi safhaları içerdiğini belirleyebilmek için taşıma sözleşmesinden hareket edilmelidir. Buna göre taşıma sözleşmesinden doğan borcun tam ve gereği gibi yerine getirilmesi için yapılması gereken son işlemin ne olduğunun belirlenmesi gerekir<sup>150</sup>. Zira son işlemin yerine getirilmesi ile iniş işlemleri tamamlanmakta ve taşıyıcının sorumluluğu da bu anda bitmektedir. Burada taşıma sözleşmesinin tam ve gereği gibi ifasından sonra, yolcunun, taşıyıcının egemenlik alanından çıkarak, kendi serbest iradesi ile hareket edebileceği bir noktaya gelmesi halinde iniş işlemleri tamamlanmaktadır<sup>151</sup>.

İniş işlemlerinin tamamlanması bakımından hava aracından inen yolcunun terminal binasına otobüsle götürülmesi sırasında bir kaza nedeniyle oluşabilecek

---

<sup>148</sup> **Kırman**, s. 73-74.

<sup>149</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.39; **Kırman**, s. 76.

<sup>150</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.40; **Kaner**, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.190; **Kırman**, s. 79; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s.784.

<sup>151</sup> **Kırman**, s. 79.

zararlardan, iniş işlemleri henüz tamamlanmadığı için, taşıyanın sorumluluğunun belirtilmesinde fayda vardır. Ayrıca burada bagaj tesliminin de değerlendirilmesi gerekir. Taşıma sözleşmesinden doğan borçlar, bagajın yolcuya teslimi ile tam ve gereği gibi yerine getirilmektedir. Ancak burada kayıtlı bagajı olan yolcular ile kayıtlı bagajı olmayan yolcular arasında bir ayırım yapılmakta ve taşıma sözleşmesi, kayıtlı bagajı olan yolcular bakımından bagajın teslim alınması ve kayıtlı bagajı olmayan yolcular açısından da varış yerine gelinmesi ile ifa edilmektedir<sup>152</sup>.

## 2-Zarar

Yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının kaza nedeniyle sorumluluğunun doğabilmesi için, meydana gelen kaza sonucunda bir zararın ortaya çıkmış olması gerekir. Zararın bulunmadığı bir durumda tazminattan söz edilemeyeceği gibi taşıyıcının hukuki sorumluluğundan da söz edilemez. Tazminat ve miktarı, ancak zararın ortaya çıkmasına bağlı olarak oluşmaktadır.

Zarar doktrinde iki anlamda kullanılmaktadır. Dar anlamdaki zarar, maddi zararları, geniş anlamdaki zarar ise maddi ve manevi zararları ifade etmektedir<sup>153</sup>.

TSHK m.120’de “*Yolcunun ölümü veya herhangi bir cismani zarara uğraması halinde...*” ifadesi yer almaktadır. Buna karşılık Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17’de “*... bir yolcunun ölmesi veya yaralanması veya herhangi bir bedensel zarara uğraması halinde...*” hükmü bulunmaktadır. Görüleceği üzere Türk Sivil Havacılık Kanunu ölüm ve cismani zarara uğrama ayırımını öngörürken Varşova/Lahey Konvansiyonu ise ölüm, yaralanma ve herhangi bir bedensel zarara uğrama şeklinde üçlü bir ayırım yapmaktadır. Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun bu ayırımı haksız fiil hükümlerinin düzenlendiği BK m.45 ve m.46 hükümlerindeki ayırıma uygun düşmektedir. Zira bu maddelerde de ölüm ve cismani zarar halleri ikili bir ayırımla incelenmiş bulunmaktadır.

---

<sup>152</sup> Kırman, s. 80-81.

<sup>153</sup> Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop, s. 732; Tandoğan, Mesuliyet, s.63 vd.; Tuhr, s.76; Karahasan M. Reşit: Sorumluluk Hukuku, Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk İstanbul 1996, s.74.

## a-Yolcunun Ölmesi

Yolcunun güvenliği için gerekli olan her türlü tedbiri almak suretiyle, yolcuyu gideceği yere kadar sağ salim götürme borcu, taşıyıcının yolcu ile yapmış olduğu taşıma sözleşmesinden doğan borçlarından birini oluşturur. Taşıyıcının bu borcunu yerine getirmemesi sonucunda meydana gelecek kaza sonucunda oluşacak zararlardan dolayı tazminat sorumluluğu bulunmaktadır. Tazminatın kapsamı ve kimlerin bu tazminattan yararlanacağı Borçlar Kanununu hükümlerine göre belirlenecektir<sup>154</sup>. Bu durum, TSHK m.106'nın atfi nedeniyle gerçekleşmektedir. Haksız fiil nedeniyle ölümün gerçekleşmesine ilişkin olarak BK m.45' de "*Bir adam öldüğü takdirde zarar ve ziyan, bilhassa defin masraflarını da ihtiva eder. Ölüm, derhal vuku bulmamış ise zarar ve ziyan tedavi masraflarını ve çalışmağa muktedir olamamaktan mütevellit zararı ihtiva eder.*"

*Ölüm neticesi olarak diğer kimseler müteveffanın yardımından mahrum kaldıkları takdirde, onların bu zararını da tazmin etmek lazım gelir*" hükmü bulunmaktadır. Böylece hava aracına biniş, iniş veya hava aracında bulunduğu sırada meydana gelen bir kaza sonucunda yolcunun ölümü gerçekleşirse bu maddi zararın kapsamı BK m.45 hükmü çerçevesinde belirlenecektir. Bunlar arasında cenazenin nakli ve defni ile ilgili giderler, ölümün meydana gelmesine kadar yapılan tedavi giderleri, ölen yolcunun kaza anından itibaren ölüm anına kadar geçen sürede çalışmaması nedeniyle uğranılan gelir kaybı, ölenin yardımından mahrum kalan kişi veya kişilerin muhtaç durumuna düşmelerini önlemek amacıyla öngörülen destekten yoksun kalma tazminatı sayılabilir<sup>155</sup>.

Yolcunun ölmesine bağlı olarak ortaya çıkabilecek diğer bir zarar türü de manevi zarardır. Burada da BK m.45 hükmü uygulama alanı bulacaktır. BK m.47' de "*Hâkim, hususi halleri nazara alarak cismani zarara duçar olan kimseye yahut adam öldüğü takdirde ölünün ailesine manevi zarar namıyla adalete muvafık tazminat verilmesine karar verebilir*" hükmü yer almaktadır. Buna göre ölen yolcunun yakınları,

---

<sup>154</sup> **Kaner**, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.90; **Kırman**, s. 79; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s.772; **Kırman**, s. 83; **Ülgen**, Sorumluluk, s.295.

<sup>155</sup> **Kırman**, s. 83.

iç huzurlarının bozulması ve ruhsal durumlarındaki rahatsızlıkları gidermek amacıyla manevi tazminat isteyebilecektir<sup>156</sup>.

### **b-Yolcunun Cismani Zarara Uğraması**

Cismani zarar, dışarıdan gelen herhangi bir fiziksel temas veya darbeye bağlı olarak insan vücudunda meydana gelen hasar olarak ifade edilmektedir. Bu durum insanın vücudunda oluşan kırık, çıkık, ezilme, zedelenme, yanma, organların kopması, kanaması ve benzeri biçimlerde ortaya çıkabilir<sup>157</sup>.

Yolcunun cismani zarara uğramasına ilişkin olarak ortaya çıkan zararın kapsamının belirlenmesinde, yolcunun ölümünde belirtilen açıklamalar çerçevesinde Borçlar Kanununa ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır.

Cismani zarara ilişkin olarak BK m.46/1'de "*Cismani bir zarara duçar olan kimse külliyen veya kısmen çalışmaya müktedir olamamasından ve ileride iktisaden maruz kalacağı mahrumiyetten tevellüt eden zarar ve ziyanını ve bütün masraflarını isteyebilir*" hükmü bulunmaktadır. Buna göre cismani zarara uğrayan yolcu, tedavi nedeniyle yapılan giderleri, geçici veya sürekli iş görmemezlikten kaynaklanan kayıpları ve ekonomik geleceğinin sarsılmasından kaynaklanan zararları cismani zarar kapsamında değerlendirilecektir. Yine burada da yolcunun uğradığı manevi zararların belirlenmesi bakımından Borçlar Kanununu hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

### **3-İllyet Bağı**

Meydana gelen kaza ile ortaya çıkan zarar arasında sebep ve sonuç ilişkisinin bulunması gerekir. Bu sebep-sonuç ilişkisi doktrinde "illiyet bağı" şeklinde ifade

---

<sup>156</sup> Kırman, s. 83.

<sup>157</sup> Sözer, TSHK/Sorumluluk, s.26-27; Reisoğlu Sefa: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1997, S.167 vd.; Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop, s. 814 vd.; Tandoğan, Mesuliyet, s.238 vd.; Tuhr, s.76; Karahasan, Kusur Sorumluluğu, s.839 vd. Oğuzman/Öz, Borçlar Genel, s. 491 vd.; Kılıçoğlu, s. 189 vd

edilmektedir. Türk hukuku bakımından uygun illiyet bağı kabul edilmektedir. Uygun illiyet bağı, zarar ile fiil arasında hukuki açıdan illiyetin varlığının kabul edilebilmesi için, olayların normal akışına göre, söz konusu fiilin böyle bir zarara sebep olabilmesini arar<sup>158</sup>. Buna göre taşıyıcının sorumluluğunun ortaya çıkabilmesi için, kaza ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir. bu bağın bulunmaması halinde taşıyıcının sorumluluğundan söz etmek mümkün olmayacaktır.

Taşıyıcının sorumluluğunun ortaya çıkması için bulunması zorunlu olan illiyet bağı, sözleşmeye dayanan sorumluluk hallerinde, sözleşmeye aykırı davranılması ile zarar arasında bulunması gerekir. Bu nedenle hava taşıma sözleşmeleri açısından da illiyet bağının kaza ile zarar arasında bulunması taşıyıcının sorumluluğunun ortaya çıkması açısından yeterli olacaktır<sup>159</sup>.

Kaza ile zarar arasında illiyet bağının bulunduğunu ispat etmek yolcuya düşer. Yolcunun, kaza ile zarar arasındaki bu sebep sonuç ilişkisini ispatlayamaması halinde tazminat talep edebilmesi mümkün olmayacaktır. Yolcunun, kaza ile zarar arasında illiyet bağı bulunduğunu ispatlamasından sonra, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için kurtuluş beyyinesi getirmesi gerekir<sup>160</sup>.

İlliyet bağının kesilmesi halinde, yani kaza ile zarar arasında sebep ve sonuç ilişkisinin ortadan kalktığı durumlarda taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmaz. Örneğin yolcunun hava aracında yaralanmasının veya ölmesinin, taşıyıcının veya adamlarının müdahalesi sonucunda değil de, üçüncü bir şahsın fiili ile gerçekleşmesi halinde taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmez. Çünkü burada illiyet bağı, üçüncü kişinin müdahalesi ile kesilmektedir<sup>161</sup>.

---

<sup>158</sup> Uygun illiyet bağı konusunda ayrıntılı bilgi için **Eren** Fikret: Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı, Ankara 1975; s.1 vd.; Ayrıca bkz. **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 762; **Kılıçoğlu**, s. 194; **Tandoğan**, Mesuliyet, s.71; **Karahasan**, Kusur Sorumluluğu, s.153; **Deschenaux/Tercier**, s.23; **Feyzioğlu**, Umumi Hükümler, s.508 vd.; **Tunçomağ**, s.450 vd.; **Saymen/Elbir**, s.482 vd.; **Karahasan**, Kusur Sorumluluğu, s.839 vd.

<sup>159</sup> **Kırman**, s. 90; **Kaner**, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.192.

<sup>160</sup> Bu konu aşağıda ayrı bir başlık altında ayrıntılı olarak incelenecektir.

<sup>161</sup> **Kırman**, s. 91.

## **B-Bagaj Veya Yükün Taşınmasından Doğan Zararlar Bakımından**

Taşıyıcının bagaj ve yükün taşınması nedeniyle oluşan zararlar bakımından doğan sorumluluğu Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18 ve TSHK m.121 hükümlerinde düzenlenmiş bulunmaktadır. “Bagaj veya yükün uğradığı zarar” başlığı altında TSHK m.121’de “*Tescil ettirilmiş bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğraması halinde, zarara sebebiyet veren olay, havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş ise zarardan taşıyıcı sorumludur.*

*Birinci fıkra anlamında havayolu ile taşıma; bagaj veya yükün bir havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında buldukları süreyi kapsar. Yük için Türk Ticaret Kanununun 781 inci madde hükmü uygulanır.*

*Havayolu ile taşıma müddeti, bir havaalanı dışında olmak üzere karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı içine almaz. Belirtilen taşımalar havayolu taşıma sözleşmesinin ifası zımında yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmış ise meydana gelen her türlü zarar, aksi sabit olmadıkça havayolu ile taşıma süresinde meydana gelmiş kabul olunur” hükmü getirilmiştir.*

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18 hükmü ve TSHK m.121’deki “*tescil ettirilmiş bagaj veya yükün*” ifadeleri birlikte dikkate alındığında taşıyıcının sorumluluğu sadece kayıtlı eşyalar bakımından öngörülmüş olup, kaydı bulunmayan eşya bakımından Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu bir açıklık getirmemiş, taşıyıcının sorumluluğu kapsamı dışında tutmuştur. Yine, taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için bir zararın meydana gelmesi gerekir. Bu zararın meydana gelmesinde taşıyıcının kusurunun bulunup bulunmayacağı konusu doktrinde tartışmalıdır. Bu tartışma taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğine ilişkin olarak benimsenecek görüşe göre şekillenecektir.

Bizim savunduğumuz görüş, taşıyıcının sorumluluğunun özen borcu ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğu yönündedir. Ancak kusursuz sorumluluk sistemi benimsenmiş olsa da kusursuz sorumluluk sistemi, taşıyıcıya özen borcuna dayanan bir bakım ve gözetim mükellefiyeti yüklediği için, özen borcu kavramı bu görüş bakımından da gündeme gelecektir. Yani taşıyıcının

sorumluluğu açısından hangi görüş benimsenmiş olursa olsun özen borcuna dayalı bir bakım ve gözetim mükellefiyeti ortaya çıkmaktadır.

Yukarıda açıklanan nedenlerle bagaj ve yükün taşınmasından doğan zararlar bakımından sorumluluğun şartının ilk unsurunu taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyetini ihlal etmesi oluşturacaktır.

Daha sonra zarar, zarara sebebiyet veren olay kavramları incelenecektir. Son olarak da zarar ile zarara sebebiyet veren olay arasındaki illiyet bağı değerlendirilecektir.

## **1-Taşıyıcının Bakım Ve Gözetim Mükellefiyetinin İhlal Etmesi**

### **a-Genel Olarak**

Taşıyıcının, taşıma sözleşmesinden doğan borçlarından en önemlisini taşımanın sözleşmeye uygun bir şekilde ve zamanında yapılması oluşturmaktadır. Taşıyıcının bu borcunu yerine getirmemesi sorumluluğunu gerektirir. Taşıyıcı, taşıma işini yaparken, eşyanın kendisine teslimi ile doğan bakım ve gözetim mükellefiyeti altındadır. Aynı özen yükümlülüğü kara ve demiryolu ile yapılan taşımalar bakımından da bulunmaktadır<sup>162</sup>.

TSHK m.121 hükmüne göre taşıyıcı, tescil ettirilmiş bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğraması nedeniyle sorumlu olacaktır. Bu sorumluluk bagaj ve yüke ilişkin bakım ve gözetim mükellefiyetinin ihlal edilmesinin bir sonucudur. Bakım ve gözetim mükellefiyeti, bagaj ve yükün taşıyıcının fiili hâkimiyet sahasına girmesi ile başlar ve bu mükellefiyetin ihlal edilmesi taşıyıcının sorumluluğuna yol açar<sup>163</sup>.

---

<sup>162</sup> **Arkan** Sabih: Kara Yoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (26/27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), Ankara 1984, s.103; **Arkan**, Demiryolu/Sorumluluk, s.91 vd.; **Ülgen**; Uluslararası Taşımacılık, s. 7.

<sup>163</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 169.

## **b-Bakım Ve Gözetim Yükümlülüğünün Kapsamı ve Süresi**

Taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti, taşıyıcının bagaj ve yükün yok olma ve hasardan korumakla yükümlü olmasını ifade eder. Taşıyıcının bu bakım ve gözetim mükellefiyeti, onun özen gösterme yükümlülüğü ile özdeş bir kavramdır. Doktrinde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin bir görüş birliği bulunmamakla birlikte, sorumluluğun niteliğinin belirlenmesi bakımından bakım ve gözetim yükümlülüğü büyük önem taşımaktadır.

Taşıyıcının sorumluluğunun, kusur sorumluluğu olduğunu kabul eden görüş, taşıyıcının buradaki sorumluluğunu özen borcuna dayandırmaktadır. Özen borcu da, taşıyıcının üzerine düşen bakım ve gözetim mükellefiyetini ifade etmektedir<sup>164</sup>. Buna karşılık taşıyıcının sorumluluğunu, kusursuz sorumluluk olarak kabul eden görüş ise sorumlu olan kişinin, kanunda öngörülen objektif özen ve gözetim mükellefiyetini yerine getirmemiş olmasına dayanmakta ve böylece ölçüt olarak taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyetini esas almaktadır.

TSHK m.121 ve m.123 taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesi bakımından, Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri ile paralellik göstermektedir. Bu nedenle Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 20'deki "... zararı önlemek için gerekli bütün önlemleri almış oldukları..." ibare bakım ve gözetim mükellefiyetinin kapsamının belirlemek bakımından yol gösterici olmanın yanı sıra hukuk sistemimiz bakımından da doğrudan uygulama alanı bulacaktır.

TSHK m.106'daki atıf nedeniyle taşıyıcının aynı zamanda tacir olduğu da dikkate alındığında TTK m.20/2 hükmü çerçevesinde bagaj ve yükün, gideceği yere sağlam bir şekilde ulaştırılması ve bu süre içinde iyi bir halde bulundurulması için alınması gereken bütün tedbirlerin taşıyıcı tarafından alınması, bu tedbirler alınırken de taşıyıcının, basiretli bir tacir gibi davranması gerekir<sup>165</sup>. Bütün bunlar taşıyıcının bakım

---

<sup>164</sup> **Kaner**, Konvansiyon/ Sorumluluk, s.428; **Kender** Rayegan: Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar, (26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), Ankara 1984, s.80-81; **Sarıal** Enis M.: Taşıyıcının "Malın Ziya ve Hasarından" Sorumluluğu, Yargı Dergisi 1980, S.51, s.25.

<sup>165</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 170.

ve gözetim mükellefiyetinin kapsamını oluşturmaktadır<sup>166</sup>. Taşıyıcıdan beklenen özen derecesi, taşıyıcının adamlarından da beklenmektedir. Zira zararın önlenmesi için gerekli olan tüm tedbirleri almak, taşıyıcı kadar taşıyıcının adamları bakımından da bulunmaktadır<sup>167</sup>.

Taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti, taşıyıcının bagaj ve yükten dolayı sorumlu olduğu süre ile sınırlıdır. Bu süre yükün taşıyıcıya taşınmak amacıyla teslim edilerek zilyedliğine geçirilmesi ile başlamaktadır. Dolayısıyla bakım ve gözetim mükellefiyeti de bu andan itibaren başlar<sup>168</sup>.

Taşıyıcının bagaj ve yük taşımaları bakımından var olan bakım ve gözetim mükellefiyetinin süresi TSHK m.121/2-3 de düzenlenmiştir. TSHK m.121/2-3, *“Birinci fıkra anlamında havayolu ile taşıma; bagaj veya yükün bir havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında buldukları süreyi kapsar. Yük için Türk Ticaret Kanununun 781 inci madde hükmü uygulanır.*

*Havayolu ile taşıma müddeti, bir havaalanı dışında olmak üzere karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı içine almaz. Belirtilen taşımalar havayolu taşıma sözleşmesinin ifası zımında yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmış ise meydana gelen her türlü zarar, aksi sabit olmadıkça havayolu ile taşıma süresinde meydana gelmiş kabul olunur”* hükmünü içermektedir. Buna göre havayolu ile yapılan bagaj ve yük taşımalarında taşıma, bagaj veya yükün havaalanında veya bir uçakta veya havaalanı dışında iniş yapılması halinde herhangi bir yerde taşıyıcının sorumlu olduğu süreyi kapsamaktadır. Bu nedenle taşıma süresi boyunca, taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti devam edecektir.

Kara, deniz, nehir yolculukları ve havaalanı dışında yapılan herhangi bir taşıma, taşıma süresi içinde değildir. Ancak bu tür bir taşıma taraflar arasındaki hava taşıma sözleşmesine uygun olarak yükleme, teslim veya aktarma yapmak amacıyla yapılması

---

<sup>166</sup> Arslan, s.92.

<sup>167</sup> Sözer, Taşıma Sözleşmesi, s.104-105.

<sup>168</sup> Kender, Sorumluluk, s.81.

halinde buradaki işlemler havayolu taşıması süresine dâhil olacaktır. Böylece, bu aşamalarda meydana gelebilecek zararlar, havayolu taşıması sırasında meydana gelmiş olarak kabul edilecektir. Burada aksi ispatlanabilir bir karinenin bulunduğu kabul edilmektedir<sup>169</sup>.

Taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti, bagaj veya yükün taşıyıcıya teslimi ile başlamaktadır. Buradaki teslim, yük üzerindeki zilyedliğin taşıyıcıya geçirilmesi şeklinde anlaşılmalıdır. Taşıyıcı, bagaj veya yükü, bizzat kendisi teslim alabileceği gibi temsilcisi vasıtasıyla da teslim alabilir. Teslim ile yükleme işleminin aynı anda gerçekleşmesi şart değildir, yükleme işleminin sonradan yapılabilmesi mümkündür<sup>170</sup>. Bagaj veya yükün teslim alınması ile taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti başlamakta ve sorumluluğu da bu andan itibaren ortaya çıkmaktadır. Bagaj veya yükün, parça parça teslim edilmesi halinde taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti, her bir parçanın teslim alınması anından itibaren başlamaktadır<sup>171</sup>.

Taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti, taşıyıcının varma yerinde bagaj veya yükü teslimi etmesi ile sona ermektedir. Teslim etme işlemi, taşıyıcının, varma yerinde bizzat kendisi veya temsilcisi tarafından yolcuya, gönderilene veya temsilcisine zilyedliğin devredilmesi ile gerçekleştirilmektedir<sup>172</sup>.

Bagaj veya yükün taşınmasından sonra havaalanına depo edilmesi halinde, taşıyıcının sorumluluğu, bir ardiye sözleşmesinin bulunup bulunmamasına göre değişiklik gösterir. Bir ardiye sözleşmesinin bulunması halinde taşıma sözleşmesi sona erecek ve böylece de taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu son bulacaktır. Zira taşıyıcının sorumluluğu taşıma sözleşmesi çerçevesinde değil, ardiye sözleşmesi çerçevesinde bulunacaktır. Depolama işleminin taşıma sözleşmesine göre

---

<sup>169</sup> Arslan, s.94.

<sup>170</sup> Ülgen; Uluslararası Taşımacılık, s.40; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 170.

<sup>171</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 171.

<sup>172</sup> Kender Rayegan: 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.247; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 171; Ülgen; Uluslararası Taşımacılık, s. 41.

yapılması halinde, teslim etme işlemi henüz gerçekleşmediği için, taşıyıcının sorumluluğu teslim gerçekleşinceye kadar devam edecektir<sup>173</sup>.

Bir ülkeden bir başka ülkeye yük gönderilmesi halinde bu yük genellikle gümrüğe tabidir. Dolayısıyla bu ilişkiye gümrük idaresi de katılmaktadır. Böylece Gümrük İdaresi tarafından teslimine izin verilen eşyalar havaalanında boşaltıldığı anda gönderilene teslim edilmekte, bunların dışında kalan eşyalar ise belirli işlemlerin yerine getirilmesi amacıyla belirli ardiyelerde bekletilmektedir. Bu aşamada meydana gelebilecek zararlardan taşıyıcının sorumlu tutulup tutulmayacağı gündeme gelmektedir. Burada yükün gümrüğe teslim edilmesinin, gönderilene teslim sayılıp sayılmadığının belirlenmesi sorunun çözümü bakımından büyük önem taşımaktadır.

Doktrinde bir görüş, taşıma senedinin ve diğer ilgili belgelerin gönderilene verilmesi ve böylece gönderilenin yük üzerinde tasarruf yetkisinin sağlanması ile yükün gönderilene teslim edilmiş sayılacağını kabul etmektedir<sup>174</sup>. Buna karşılık diğer bir görüş eşyanın mal sahibine veya gönderilene teslim edilmesine kadar taşıyanın sorumluluğunun süreceğini kabul etmektedir<sup>175</sup>.

Doktrindeki diğer bir görüş ise değerlendirme yapılırken taraflar arasındaki sözleşmeye bakılmasını ve buna göre teslimin taşıyıcı tarafından gümrüğe mi, yoksa alıcıya mı yapılacağını belirlenmesi gerektiğinden yola çıkmaktadır. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinde, taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan malı gümrüğe teslim etmeyi taahhüt etmişse, malın alıcı adına gümrüğe teslimi ile taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu sona erecektir. Buna karşılık taşıma sözleşmesinde taşıyıcı, malı alıcıya teslim etmeyi taahhüt etmişse, malın alıcı adına gümrüğe teslimi, sözleşmede kararlaştırılan anlamda teslimi sağlamayacak ve böylece de taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu sona ermeyecektir<sup>176</sup>.

---

<sup>173</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 171.

<sup>174</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.56-57.

<sup>175</sup> **Kender**, Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhalarında Sorumluluk, s.252-253. Bu görüş, deniz hukuku açısından kabul edilmekle beraber durumun benzer olması nedeniyle hava taşıma sözleşmesi bakımından da aynı değerlendirmenin yapılmasında sakınca yoktur.

<sup>176</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 174.

## **2-Zarar**

### **a-Zarar Kavramı**

Taşıyıcının bagaj ve yük taşımada dolaylı sorumluluğunun doğabilmesi için, bakım ve gözetim mükellefiyetinin ihlali sonucunda bir zararın ortaya çıkmış olması gerekir. Zararın bulunmadığı bir durumda tazminattan söz edilemeyeceği gibi taşıyıcının hukuki sorumluluğundan da söz edilemez.

Zararın ne olduğu hem Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda hem de Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda tek tek sayılmak suretiyle belirlenmiştir. Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 18'de bagaj veya eşyanın tahribi, kaybı veya hasara uğraması şeklinde ifade edilmiştir<sup>177</sup>. TSHK m.121'de bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğramasından söz edilmektedir.

Varşova/Lahey Konvansiyonu öğretisinde tahrip, malın özünün telef olması; kayıp, taşıyıcının yükün ya da bagajın nerede olduğunu bilip bilmemesi önem taşımaksızın zilyedliğini elde edecek durumda bulunmaması; hasar ise eşyanın iç veya dış tamlığındaki değişiklik olarak adlandırılmaktadır<sup>178</sup>. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda kayıp, tahribi de içine alacak şekilde eşyanın yok olması olarak anlaşılmalı, bagaj ya da yükün zarara uğraması ise eşyanın hasara uğraması şeklinde değerlendirilmesi gerekir<sup>179</sup>.

### **b-Zararın Şekli**

Taşıma sözleşmesi bakımından zarar iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Bunlar eşyanın yok olması ve eşyanın hasara uğramasıdır.

---

<sup>177</sup> **Kaner** İnci Deniz: 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonunda Hava Taşıyıcısının Yolcu, Yük Ve Bagaj Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu, İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara-1985, s.198.

<sup>178</sup> Bkz. **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s.178, dp.61.

<sup>179</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 178-179.

## aa-Eşyanın Yok Olması

Doktrinde ziya olarak da adlandırılan yok olma, fiili veya hukuki bir imkânsızlık sebebiyle taşıyıcının kendisine verilmiş bir bagaj veya yükü hak sahibine teslim etmek iktidarından yok olması şeklinde tanımlanmaktadır<sup>180</sup>. Bu duruma örnek olarak eşyanın yanması, kaybolması, çalınması, yetkili makamlar tarafından alıkonulması veya hak sahibinden başkasına teslim edilmesi nedeniyle geriye anlamayacak durumda olması verilebilir.

Eşyanın geçici bir süre için teslim edilememesi, eşyanın yok olması anlamına gelmemektedir. Zira TSHK m.114/3'de eşyanın yok olması ile geçici bir süre için teslim edilememesi halini birbirinden ayırt edici bir düzenleme getirilmiştir. Bu maddeye göre, yük varması gereken günden itibaren yedi gün geçmiş olmasına rağmen varamamış olursa, gönderilen, taşıma sözleşmesinden doğan hakları taşıyıcıya karşı ileri sürmek yetkisine sahip olacaktır. Buna göre eşyanın yok olmasından söz edilebilmesi için en azından TSHK m.114/3'de belirtilen yedi günlük sürenin geçmiş olması gerekir.

Eşyanın yok olması halinde talep edilebilecek tazminat ve miktarı konusunda Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda hüküm bulunmamaktadır. TSHK m.106daki atıf nedeniyle tazminat ve miktarı konusunda TTK m.785/1 ve 786 hükmü uygulama alanı bulacaktır.

Bu hükümler çerçevesinde tazminatın miktarı, taşıma senedine geçirilen değere, taşıma senedinde değer gösterilmemiş ve fakat taşıyıcıya bildirilip onun tarafından kabul edilmiş bir değer mevcut ise ona, böyle bir değer bulunmadığı takdirde aynı cins ve vasıftaki eşyanın gönderilene teslim edileceği yerdeki değerine göre tayin olunur. Malın mahiyet ve değeri beyan edilmeyen eşyanın yok olması halinde ise tazminatın miktarı her hadisede durumun gereklerine göre belirlenecektir. Taşıyıcı, kendisine teslim olunurken beyan edilmemiş olan kıymetli eşya, para, kıymetli evrak ve diğer

---

<sup>180</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.32; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 179; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.47; **Arkan**, Karayolu/Sorumluluk, s.105; **Sarial**, s.26; **Doğanay**, Karada Eşya Taşıma, s.55.

vesikaların hasar ve zıyaından sorumlu olmayacak; zarar, taşıyıcının ağır kusuru veya hilesinden doğmuş ise tam tazminat talep edilebilecektir<sup>181</sup>.

Taşıyıcının TTK m.785/1 ve 786 hükmü çerçevesinde tazminat ödemekle sorumlu olması halinde taşıma ücretini talep hakkı düşer. TTK m.781/4 hükmü uyarınca kısmi yok olma halinde taşıyıcı, ancak kalan kısma ilişkin ücret talep etme hakkına sahip olacaktır<sup>182</sup>.

### **bb-Eşyanın Hasara Uğraması**

Doktrinde eşyanın hasara uğraması, eşyada meydana gelebilecek ve onun değerini düşürebilecek her türlü maddi kötüleşme olarak ifade edilmektedir<sup>183</sup>.

Eşya üzerindeki geçici kötüleşme, ancak sürekli nitelikte bir değer kaybına neden oluyorsa hasar olarak kabul edilir. Eşyanın sadece bir kısmının hasara uğraması da mümkündür. Ancak, eşyanın bir kısmının hasara uğraması, kalan kısmının da değerini düşürüyorsa artık kısmi hasardan söz etmek mümkün olmayacak, bu hasar eşyanın tümü üzerinde meydana gelen bir hasar olarak değerlendirilecektir<sup>184</sup>.

Eşyanın hasara uğraması halinde de talep edilebilecek tazminat ve miktarı konusunda Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda da eşyanın yok olmasında olduğu gibi TSHK m.106'daki atıf nedeniyle tazminat ve miktarı konusunda TTK m.785/2 ve 786 hükmü uygulama alanı bulacaktır. TTK m.785/2 "*Hasardan doğan tazminat, ancak eşyanın*

---

<sup>181</sup> Yarg.11 HD.'nin 29.01.1980 tarih ve T.86/386 sayılı kararında; "Ankara'dan Almanya'nın Münih şehrine yapılan bir havayolu taşımasında, üç parça bagajdan birinin kaybolması sebebiyle taşıyıcı havayolu şirketi aleyhine açılan tazminat davasında, davacının dava dilekçesine eklediği listede vasıf ve miktarları belirtilmiş zayi eşyalarının kaybolan bagajın içerisinde olduğunun ispatının davacıya ait olduğu, ancak bundan sonra Varşova Konvansiyonu ile birlikte TTK m.785 ve m.786 hükümlerinin göz önüne alınması suretiyle zarar ve ziyanın tespit ve takdir edileceği.." belirtilmektedir. Karar için bkz. **Arslan**, s.100, dn.296.

<sup>182</sup> **Arkan** Sabih: Taşıyanın Ücret Hakkı, Fadil H.Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983, s. 353.

<sup>183</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu; s.51; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 181; **Arslan**, s.101; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.33; **Sarial**, s.26.

<sup>184</sup> **Arkan**, Karayolu/Sorumluluk, s.106; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 181; **Arkan**, Demiryolu/Sorumluluk, s.56.

*gönderilene teslim edileceği yerde hasardan önceki değeri ile hasardan sonraki değeri arasında mevcut farka göre tespit edilir” hükmünü içermektedir. Malın mahiyet ve değeri beyan edilmeyen eşyanın hasara uğraması halinde ise TTK 786 hükmü uygulama alanı bulur.*

Eşyanın yok olmasında olduğu gibi, eşyanın hasar uğraması, taşıyıcının taşıma ücretini talep etme hakkını düşürmez. Fakat bu durumda taşıma ücretini ödemekle yükümlü olan kişi, tazminat nedeniyle doğan alacak hakkını ileri sürmek suretiyle takas def’inde bulunabilir<sup>185</sup>.

### **c-Tescil Ettirilmiş Eşyanın Zarar Görmesi**

TSHK m.121’de tescil ettirilmiş bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğramasından söz edilmektedir. Aynı şekilde Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18 de kayıtlı, yani tescil ettirilmiş bagaj ve yük bakımından sorumluluğu kabul etmektedir. Bu hükümler değerlendirildiğinde taşıyıcının Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde yük bagajlar bakımından sadece tescil ettirilmiş bagaj ve yük için sorumlu olduğu sonucu çıkarılabilir. Tescil ettirilmemiş bagaj veya yükün yok olması veya hasara uğraması durumunda taşıyıcının sorumluluğu bulunmamaktadır<sup>186</sup>.

Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda tescil ettirilmiş bagaj ve yük için sorumluluk kabul edilmekle birlikte 1971 tarihli Guatemala Protokolü m.17/2’ de tescil ettirilmemiş bagaj ve yük için de taşıyıcının sorumlu olacağı kabul edilmiştir<sup>187</sup>.

---

<sup>185</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Ücret Hakkı, s.353; **Doğanay**, Şerh, s.2119, dn.833.

<sup>186</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 178.

<sup>187</sup> **Kaner**, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.198.

### 3-Zarara Sebebiyet Veren Olay

#### a-Olay Kavramı

Yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından TSHK m.120' de "...bu zarara sebebiyet veren kaza" ifadesi kullanılırken yük bagaj taşıma bakımından TSHK m.121' de "...zarara sebebiyet veren olay" ifadesi kullanılmıştır. Aynı şekilde durum Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17 yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından "kaza" terimini kullanırken, eşya zararlarını düzenleyen m.18 ise kaza da dâhil olmak üzere her türlü hadiseyi içine alacak şekilde "olay" terimini kullanmıştır<sup>188</sup>. Olay kelimesi, kaza kelimesinden kapsamlıdır ve zararın doğmasına neden olabilecek tüm vakıaları içine almaktadır.

Guatemala City Protokol metninde ise yolcu ve eşya zararları açısından ortak nitelikte olay kelimesi kullanılmak suretiyle bu farklılık ortadan kaldırılmıştır<sup>189</sup>.

#### b-Zarara Sebebiyet Veren Olayın Havayolu İle Yapılan Taşıma Sırasında Meydana Gelmesi

TSHK m.121/1 hükmünde "...sebebiyet veren olay, havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş ise.." ifadesi bulunmaktadır. Buna göre zarara sebebiyet veren olayın belirli bir zaman dilimi içinde meydana gelmesi gerekir. Bu zaman dilimi ise havayolu ile taşıma olarak ifade edilmiştir. Havayolu ile taşımanın ne anlama geldiği ise TSHK m.121/2 hükmünde "*Birinci fıkra anlamında havayolu ile taşıma; bagaj veya yükün bir havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında buldukları süreyi kapsar*" şeklinde ifade edilmiştir. Bu maddeden de anlaşılacağı üzere bagaj veya yükün bulunduğu yer önem taşımamaktadır. Bagaj veya yük, uçağın bordasında bulunabileceği gibi, havaalanındaki depoda bulunması veya resmi makamlarca kontrol ediliyor olması da

---

<sup>188</sup> Kaner, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.199.

<sup>189</sup> Kaner, Yolcu, Bagaj ve Yük, s.199.

mümkündür. Bu durumlarda hava taşıması kesintiye uğramaz<sup>190</sup>. TSHK m.121 hükmüne benzer düzenleme Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18'de bulunmaktadır.

TSHK m.121/3 hükmüne göre havayolu ile taşıma süresi, bir havaalanı dışında olmak üzere karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı içine almamaktadır. Ancak bu tür bir taşıma taraflar arasındaki hava taşıma sözleşmesine uygun olarak yükleme, teslim veya aktarma yapmak amacıyla yapılması halinde buradaki işlemler havayolu taşıması süresine dahil olacaktır. Böylece, bu aşamalarda meydana gelebilecek zararlar, havayolu taşıması sırasında meydana gelmiş olarak kabul edilecektir. TSHK m.121/3 hükmüne benzer düzenleme Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18/3'de getirilmiş bulunmaktadır.

#### **4-İlliyet Bağı**

Zarara sebep olan olay ile ortaya çıkan zarar arasında sebep ve sonuç ilişkisinin bulunması, yani "illiyet bağı"nın bulunması gerekir. Taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği ister kusur sorumluluğu olsun isterse kusursuz sorumluluk olsun illiyet bağı her halükarda aranacaktır.

Burada aranacak illiyet bağı gerçekleşen zarar ile zarara neden olan olay arasındaki sebep sonuç ilişkisidir. Yolcu taşıma sözleşmesinde yapılan illiyet bağına ilişkin açıklamalar burası bakımından da geçerlidir.

#### **C-Yolcu, Bagaj ve Yükün Taşınmasındaki Gecikmeden Doğan Zararlar Bakımından**

Taşıyıcı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde yolcunun ölmesi veya cismani zarara uğraması ile eşyanın yok olması ve hasara uğramasının yanı sıra yolcunun, bagajın ve yükün gecikmesinden

---

<sup>190</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 175.

doğın zararlar bakımından da sorumludur. Bu durum TSHK m.122 ‘de düzenlenmiş bulunmaktadır. TSHK m.122 “*Taşıyıcı, havayolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğın zarardan sorumludur*” hükmünü içermektedir. Aynı yönde hüküm Varşova/Lahey Konvansiyonu m.19’da bulunmaktadır.

Gecikme kavramını belirlenmesine ilişkin olarak ne Türk Sivil Havacılık Kanunu da ne de Varşova/Lahey Konvansiyonun da herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle gecikme kavramı doktrindeki tanımlamalar çerçevesinde belirlenecektir. Gecikme doktrinde, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğın taahhüdünü yerine getirmesi gereken süre içerisinde daha ilerideki bir süre içinde yerine getirmesi ve varma yerine vaktinde ulaşamaması olarak tanımlanmaktadır<sup>191</sup>. Burada daha önce de belirtilen taşıyıcının egemenliği kavramı önem taşımaktadır. Bu durumda gecikme, yolcunun, bagajın ve yükün taşıyıcının egemenlik alanına girdiği andan başlayıp, egemenliğinden çıkması için öngörülen sürenin, bu süre içerisinde meydana gelecek olaylar nedeniyle uzaması halinde gündeme gelecektir<sup>192</sup>.

Varma yerine ne zaman ulaşılması gerekeceği taraflarca kararlaştırılmış olabilir. Bu da genellikle taşıyıcı tarafından hazırlanan tarifelere göre belirlenmektedir<sup>193</sup>. Tarifeler konusunda herhangi bir yasal dayanak bulunmamakla birlikte tarifeler, havayolu şirketleri tarafından tek taraflı olarak oluşturulmaktadır. Havayolu şirketlerinin hazırlayıp duyurduğu bu tarifeler, taşıma sözleşmesi açısından bu şirketin icabı olma özelliği taşımaktadır. Bu tarifeler, yolcu veya gönderici ile taşıma sözleşmesinin kurulmasından sonra sözleşmenin şartlarından biri haline gelmekte ve taşıyıcının taahhütleri arasında yer almaktadır<sup>194</sup>. Bu takdirde kararlaştırılan vakitte ulaşmanın gerçekleşmemesi halinde gecikme söz konusu olacaktır.

---

<sup>191</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 182; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.34; **Ülgen**, Sorumluluk, s.306.

<sup>192</sup> **Kırman**, s. 96.

<sup>193</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 182; **Kırman**, s. 96.

<sup>194</sup> **Kırman**, s. 96.

Taraflar arasında taşıma süresine ilişkin bir anlaşmanın bulunmaması halinde, taşımanın objektif olarak makul bir süre içinde yerine getirilmesi gerekir, bu sürenin aşılması halinde gecikmeden söz edilebilir<sup>195</sup>.

Taşıma süresinin hangi andan itibaren başlayacağı konusu, gecikmenin bulunup bulunmadığının belirlenmesi açısından önemlidir. Taşıma süresinin başlangıcına ilişkin olarak ne Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda ne de Varşova/Lahey Konvansiyonun da herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Doktrinde bu sürenin başlangıcına ilişkin olarak farklı görüşler ileri sürülmüştür<sup>196</sup>.

Doktrindeki görüşlerden ilki, gecikmenin yolcu, bagaj veya yükün fiilen havada geçirdiği süre içinde meydana gelmesini, yani hava aracının havalanması anından, inmesi anına kadar geçecek sürenin belirlenenden veya makul olarak kabul edilen süreden fazla olması halinde gecikmeyi kabul etmektedir<sup>197</sup>.

Doktrindeki görüşlerden ikincisi, TSHK m.120 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17 hükümleri ile TSHK m.121 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18 hükümlerinde bulunan esasların gecikme bakımından da dikkate alınması gerektiğini savunmaktadır<sup>198</sup>. Buna göre gecikme, yolcunun, taşıyıcının denetimine girdiği andan itibaren denetimden çıktığı ana kadar geçecek sürenin aşılması halinde söz konusu olacaktır.

Doktrindeki üçüncü ve son görüş, taşımanın bir bütün olarak ele alınması gerektiğini savunmaktadır<sup>199</sup>. Bu görüşe göre, gecikme ister yolcunun, bagajın veya yükün havaalanına getirilmesi, yükleme, aktarma yapılması, ister taşımanın uygun olmayan şekilde kesilmesinden kaynaklanmış olsun TSHK m.122 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.19 kapsamında bir gecikmeden söz edilebilecektir. Bu görüş

---

<sup>195</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 182; **Kırman**, s. 97.

<sup>196</sup> Bu görüşler ve ayrıntılı açıklamalar için bkz. **Kırman**, s. 97 vd.

<sup>197</sup> Bu görüşü kabul eden yazarlar için bkz. **Kırman**, s. 97, dn.160.

<sup>198</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.43.

<sup>199</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 183.

sahiplerine göre taşıma süresinin başlangıcı önemli değildir, önemli olan varma yerine zamanında ulaşılamamış olmasıdır.

Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu bagaj veya yükün gecikmesinden söz etmiş, tescil ettirilmiş bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğramasını düzenleyen TSHK m.121 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18 de olduğu gibi tescil ettirilmiş bagaj veya yük tescil ettirilmemiş bagaj veya yük ayırımı yapmamıştır. Bu nedenle el bagajının gecikmesinden doğan zararlardan taşıyıcının sorumlu olduğu kabul edilmektedir<sup>200</sup>.

Taşıyıcı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde yolcunun, bagajın ve yükün gecikmesinden doğan zararlar bakımından sorumludur. Yani gecikme nedeniyle bir zararın ortaya çıkması gerekir. bu zararlar çok çeşitli şekillerde ortaya çıkabilir. Taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumlu tutulacağı zararın belirlenmesinde, yolcunun ve göndericinin taşıma sözleşmesinin zamanında yerine getirilmesindeki yararı göz önünde bulundurulmak suretiyle bir değerlendirme yapılmalıdır<sup>201</sup>. Yükün piyasa değerinin düşmesi, gönderilenin gecikme sebebiyle bir taahhüdünü yerine getirememesi sonucunda cezai şart ödemek zorunda kalması veya sözleşmeyi feshetmesi, yolcu taşımaları bakımından yolcunun istediği yere gitmek için ek masraflar ödemek zorunda kalması veya tıbbi bir müdahalenin gecikme ile yapılmış olmasından dolayı yolcunun hastalanması gibi zararlar örnek olarak verilebilir<sup>202</sup>.

Türk Sivil Havacılık Kanunu gecikme nedeniyle oluşacak zararlardan dolayı taşıyıcının sorumlu olduğunu kabul etmiş, fakat zararın belirlenmesi konusunda bir düzenleme öngörmemiştir. TSHK m.106'daki atıf çerçevesinde burada, tazminata ilişkin Borçlar Kanununun genel hükümleri uygulama alanı bulacaktır<sup>203</sup>.

---

<sup>200</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 184-185.

<sup>201</sup> **Tandoğan**, Mesuliyet, s.482; **Kırman**, s. 102.

<sup>202</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s.185; **Tandoğan**, Mesuliyet, s.482-483.

<sup>203</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 185-186.

Gecikme nedeniyle ortaya çıkan zarar, maddi nitelikte bir zarar olabileceği gibi manevi nitelikte bir zarar olması da mümkündür<sup>204</sup>.

### III-TAŞIYICININ ADAMLARINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

#### A-Taşıyıcının Adamlarının Belirlenmesi

##### 1-Genel Olarak

Kara, deniz ve demiryolu ile yapılan taşımalarda olduğu gibi hava taşımacılığında da, taşıyıcının zorunlu olarak gerçek veya tüzel kişilerin hizmetlerinden yararlanması gereği ortaya çıkmıştır. Çünkü taşıyıcının günümüzün gelişen koşulları karşısında taşıma işini tek başına yapması mümkün değildir<sup>205</sup>. Modern hukuk sistemlerindeki yaklaşıma uygun olarak, taşıyıcının taşımayı gerçekleştirirken hizmetlerinden yararlandığı kişilerin fiil veya ihmaline bağlı olarak ortaya çıkabilecek zararlardan dolayı sorumlu tutulması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

Taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişilerin fiillerinden dolayı sorumlu tutulmasının değerlendirilebilmesi için, öncelikle hizmetlerinden yararlandığı kişilerin taşıyıcı ile olan ilişkilerinin ortaya çıkarılmasını gerekli kılar. Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu, taşıyıcının adamları ifadesine yer vermesine ve bu kişilerin fiillerinden dolayı taşıyıcıyı sorumlu tutmakla birlikte, taşıyıcının adamlarının kimler olduğu ve tanımlama yapılmamıştır<sup>206</sup>. Doktrinde Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu açısından taşıyıcının adamları kavramından, taşıyıcının taşıma sözleşmesini ifasında kullandığı tüm kişilerin anlaşılması gerektiği vurgulanmıştır<sup>207</sup>.

---

<sup>204</sup> **Kırman**, s. 102; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 185.

<sup>205</sup> **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.95.

<sup>206</sup> **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 124; **Kırman**, s. 105.

<sup>207</sup> **Kırman**, s. 108; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 128; **Arkan** Sabih: CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar KARAYALÇIN'a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1988, s.320-321. Demiryolu taşımalarında, demiryolu hizmetlileri ve taşımanın yapılmasında

Taşıyıcının adamlarına ilişkin olarak TTK m.782 hükmünde “kullandığı kimseler” ve “maiyetinde çalışanlar” ayırımı yapılmaktadır. Zira TTK m.782’ de “*Taşıyıcının kullandığı kimselerin veya maiyetinde çalışanların kusurları kendi kusuru hükmündedir*” denilmektedir.

Ayrıca TTK m.784’de “Taşıyıcı, taşınan eşyanın gönderilene teslimine kadar kendi yerine geçen bütün taşıyıcıların ve eşyanın taşınmasını kendilerine bıraktığı kimselerin fiil ve kusurlarından kendi kusuru gibi mesuldür” denilmek suretiyle ara taşıyıcılar, “taşımının kendisine bırakıldığı kimseler olarak ifade edilmiştir. Ara taşıyıcılar, yükü devir alarak taşıma işini ifa etmekle kalmazlar, TTK m.796 hükmü çerçevesinde taşıma senedini de teslim ederek gönderilene karşı, asıl taşıyıcının yerine geçip sorumlu olurlar. Dolayısıyla bu kimseler TTK m.782’de yer alan “taşıyıcının kullandığı kimseler” anlamında değerlendirilmelidir<sup>208</sup>.

Yardımcı şahıs kavramına Borçlar Kanununda da yer verilmiştir. “Muavin şahısların mesuliyeti” başlığı taşıyan BK m.100’ de “*Bir borcun ifasını veya bir borçtan mütevellit bir hakkın kullanılmasını kendisi ile beraber yaşayan şahıslara veya maiyetinde çalışanlara velev kanuna muvafık surette tevdi eden kimse, bunların işlerini icra esnasında ika ettikleri zarardan dolayı diğer tarafa karşı mesuldür*” hükmü bulunmaktadır. Bir kimsenin yardımcı şahıs sayılabilmesi için, borçlu ile arasında hizmet veya vekâlet gibi bir sözleşme ilişkisinin bulunmasına gerek yoktur<sup>209</sup>. Konumuz bakımından taşıyıcı, yolcu veya gönderici ile aralarında bulunan taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşıma işini yerine getirmektedir. Bu nedenle taşıyıcının borcu yerine getirmek amacıyla kullandığı yardımcıları gerek kendisine hizmet sözleşmesi ile bağlı müstahdemler olsun gerekse bağımsız olarak çalışan muavin şahıslar olsun, bu kişilerin zarar verici sebebiyle oluşacak zararlardan dolayı taşıyıcının sorumluluğu doğacaktır.

---

kullanılan kişiler yardımcı kavramı içinde değerlendirilmektedir; bkz. **Arkan**, Demiryolu/ Sorumluluk, s.159-160; **Özdemir**, s.91.

<sup>208</sup> **Arslan**, s.115.

<sup>209</sup> Borçlunun yardımcı kişilerden dolayı sorumluluğu için bkz. **Eren**, s.1027 vd.

Taşıyıcının adamlarını “taşıyıcının maiyetinde çalışanlar” ve “taşıyıcının kullandığı kişiler” şeklinde ikili ayırımla incelemek yerinde olur.

## 2-Taşıyıcının Maiyetinde Çalışanlar

Taşıyıcının maiyetinde çalışanlar, hizmet bağı ile bağlı olarak taşıyıcının işletmesinde sürekli görev yapanları ifade eder. Bir kişinin, taşıyıcının maiyetinde çalışan olarak kabul edilmesinde bu kişi ile taşıyıcı arasındaki hizmet ilişkisinin türü, niteliği ve süresinin önemi bulunmamaktadır. Taşıyıcıya bağlı olan ve işletmede görev yapan bu kişilerin taşımının gerçekleştirilmesine doğrudan doğruya katılıp katılmadıklarına bakılmaksızın taşıyıcının maiyetinde çalışan olarak nitelendirilmesi gerekir<sup>210</sup>.

Taşıyıcının maiyetinde çalışan kişiler, hiyerarşik bir yapı içerisinde taşıyıcının emir ve talimatlarına göre faaliyet gösterirler. Taşıyıcı ile maiyetinde çalışan kişiler arasında emir ve talimat verme bakımından doğrudan bir bağı bulunması şart olmayıp, aralarında yetki ve sorumluluğu üstlenen müdür veya müdür yardımcılarının bulunması mümkündür<sup>211</sup>.

Taşıyıcının taşımayı gerçekleştiren işletmesi dışında çalışan işçiler, taşıma işletmesi açısından taşıyıcının maiyetinde çalışan kişiler olarak kabul edilmez<sup>212</sup>.

## 3-Taşıyıcının Kullandığı Kişiler

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan borcunu yerine getirirken maiyetinde çalışan ve kendisine sürekli bir bağ ile bağlı olan kişilerin yanı sıra sürekli bir ilişki içinde bulunmadığı kişi ve kuruluşlarla da çalışır. Taşıyıcı ile kullandığı kişiler arasında

---

<sup>210</sup> **Kırman**, s. 108, **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.113.

<sup>211</sup> **Tandoğan**, Haluk: Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara 1981, s.113; **Kırman**, s. 108.

<sup>212</sup> **Kırman**, s. 109; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu; s.97; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 112.

sürekli bir ilişki bulunmasına gerek olmadığı gibi bu kişilerin taşıyıcının denetim ve gözetimi altında çalışmaları ve taşıyıcı ile aralarında hiyerarşi bulunmasına da gerek yoktur<sup>213</sup>. Ancak bu kişilerin taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan edimlerinden bir veya birkaçını veya tamamını yerine getirmeleri de mümkündür.

Taşıyıcı ile sürekli bir ilişkiye girmemekle birlikte yer ulaşım hizmet servisi, yük kabul bürosu, yakıt ikmali yapanlar, hava aracını temizleyenler ve taşıyıcının kendisine bıraktığı bir bölüm için taşımayı gerçekleştiren kişiler, taşıyıcı tarafından kendilerine bırakılan bir işi yerine getirmek üzere faaliyet gösterdikleri için taşıyıcının adamları kapsamında bulunacaklardır<sup>214</sup>.

Taşımanın yerine getirilmesi sırasında devlet tarafından yerine getirilmesi gereken hizmetler, bunu yerine getiren kuruma kanunla verilen bir görev olduğu için, bu hizmetleri yerine getiren kişiler taşıyıcının adamı olarak kabul edilmezler<sup>215</sup>. Çünkü devlet tarafından yerine getirilmesi gereken hizmetleri yerine getiren kişiler ile taşıyıcı arasında hiçbir hukuki bağ bulunmamaktadır. Bunun yanı sıra bu kişiler taşıyıcıdan emir ve talimat alma durumunda olmadıkları gibi işlerini yerine getirmeleri bakımından da sözleşmeden söz etmek mümkün değildir<sup>216</sup>.

## **B-Taşıyıcının Çalıştırdığı Adamların Fiillerinden Doğan Sorumluluğu**

Taşıyıcı fiil ve ihmalleri nedeniyle oluşabilecek zararlar nedeniyle sorumludur. Taşıyıcının sorumluluğunu, özen borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olarak kabul etmiştik. Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu, taşıyıcıyı sadece kendi fiil ve ihmallerinden doğan zararlardan dolayı sorumlu tutmamış, ayrıca adamlarının fiil ve ihmallerinden dolayı da sorumlu tutmuştur. Taşıyıcının adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almamış olmalarının sonucu olarak taşıyıcının sorumluluğuna neden olan fiiller

---

<sup>213</sup> **Kırman**, s. 109; **Tandoğan**, Borçlar Hukuku Özel, s.77; **Saymen/Elbir**, s.419; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 206; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 128; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu; s.96-97; **Arkan**, Demiryolu/Sorumluluk, s.160.

<sup>214</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 206; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 128; **Kırman**, s. 109.

<sup>215</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 207, d.112.

<sup>216</sup> **Kırman**, s. 110.

ile taşıyıcının bizzat kendisinin sorumluluğunu gerektiren fiilleri arasında içerik ve nitelik bakımından farklılık bulunmamaktadır<sup>217</sup>.

Taşıyıcının çalıştırdığı adamların fiillerinden dolayı sorumluluğu TSHK m.123 m.127 ile Varşova/Lahey Konvansiyonu m.20, m.25 ve m.25/A' da düzenlenmektedir. TSHK m.123' de taşıyıcının, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Ayrıca TSHK m.127'de Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda öngörülen bir zarardan dolayı, taşıyıcının adamları aleyhine dava açıldığı takdirde; taşıyıcının adamı kendi görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat ederse, taşıyıcının bu Kanuna göre yararlanabileceği hususlardan istifade etmeye hak kazanacağı düzenlenmiştir.

Bu gibi hallerde taşıyıcıdan ve taşıyıcının adamlarından alınabilecek tazminatın toplam miktarı, bahse konu sınırları aşamaz” hükmü bulunmaktadır. Bu hükümlerden anlaşılacağı üzere taşıyıcının fiil ve ihmallerinden dolayı sorumlu tutulabilmesi için, adamlarının, görevleri çerçevesinde hareket etmiş olmaları gerekir. TSHK m.123' de “..taşıyıcının adamı kendi görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat ederse..” ifadesi kullanılmıştır. Buradaki görevi çerçevesinde hareket etmek ifadesinin görevlerini yaparken şeklinde anlaşılması gerekir<sup>218</sup>. Taşıyıcının adamlarının kusurlu davranışlarından dolayı meydana gelen zarardan taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için, bu davranışın taşıyıcının adamlarına verilmiş bir görevi yerine getirme sırasında ortaya çıkması gerekir<sup>219</sup>.

Taşıyıcının adamlarının fiillerinden dolayı sorumlu tutulabilmesi için TSHK m.120 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17 hükümleri ile TSHK m.121 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.18 hükümlerinde öngörülen durumlardan birinin gerçekleşmesi gerekir. Yani yolcunun ölmesi veya cismani zarara uğraması ve eşyanın yok olması ve eşyanın hasara uğraması şeklinde bir zararın ortaya çıkması gerekir.

TSHK m.123 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.20'de ifade edildiği üzere taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının gerekli her türlü tedbiri almış olduklarını veya almalarına imkân bulunmadığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Buna göre taşıyıcının adamlarının

---

<sup>217</sup> **Kaner**, Konvansiyon/ Sorumluluk, s.426; **Ülgen**, Sorumluluk, s.294; **Kırman**, s. 110.

<sup>218</sup> **Kırman**, s. 110-111; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s.792; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 207; **Arkan**, CMR/ Yardımcılar, s.327

<sup>219</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 207-208; **Kırman**, s. 111; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 105.

gerekli tedbirleri almaması, yani gerekli tedbiri almada fiili ihmallerinin bulunması halinde taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelecektir<sup>220</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25/A' da taşıyıcının adamlarına da sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı tanımaktadır. Taşıyıcının kendisinin sınırlı sorumluluktan yararlandığı durumlarda adamları da sınırlı sorumluluktan yararlanacaktır<sup>221</sup>.

---

<sup>220</sup> Arslan, s.119; Kırman, s. 112.

<sup>221</sup> Kırman, s. 112.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI ve SORUMLULUKTAN KURTULMASI

#### I-GENEL OLARAK

Varşova/Lahey Konvansiyonu, taşıyıcının sorumluluğu bakımından kural olarak sınırlı sorumluluk prensibini kabul etmiştir. Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda taşıyıcıyı sorumlu kılan haller bakımından sınırlı sorumluluk, ilke olarak kabul edilmiş ve belli miktarlarla tavanı belirlenmiştir. Belirli durumlar bakımından da sınırsız sorumluluk ilkesi benimsenmiştir. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak getirilen sınırlı ve sınırsız sorumluluk ayırımı doktrinde olağan ve olağan üstü sorumluluk şeklinde de ayırımı tabi tutulmaktadır. Olağan rejim, taşıyıcının sınırlı sorumluluğunu ifade ederken, olağanüstü rejim ise taşıyıcının sınırsız sorumluluğunu karşılamaktadır<sup>222</sup>.

Taşıyıcının sınırlı sorumluluğuna ilişkin olarak Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22/1 de *“İnsanların taşınmasında taşıyıcının sorumluluğu, her yolcu için ikiyüzellibin frankla sınırlandırılmıştır. Davaya el koyan mahkemenin Kanunlarına göre zararın periyodik olarak ödenmesine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemenin toplam değeri ikiyüzellibin frankı aşmayacaktır. Bununla birlikte taşıyıcı ile yolcu yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler”* hükmü bulunmaktadır. Bu konuya ilişkin olarak TSHK m.124/1'de de *“Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan ve Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme ve bu Sözleşmeyi değiştiren Türkiye'nin katıldığı sözleşme ve protokollerin hükümlerine göre tayin olunur”* hükmü getirilmek suretiyle Varşova/Lahey Konvansiyonunun sistemi benimsenmiştir<sup>223</sup>. Bu nedenle Türk

---

<sup>222</sup> **Kaner** İnci Deniz: Yolcuya Gelen Zarardan Dolayı Varşova Konvansiyonu'nda Hava Taşıyıcısının Sorumluluğunun Şartları, İ.Ü.Mukayeseli Hukuk Araştırma Dergisi, S.16, 1979-80-81'den ayrı basım, İstanbul 1985, s.90.

<sup>223</sup> **Kırman**, s. 130; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.45 vd.; **Ülgen**, Sorumluluk, s.311; **Kaner**, TSHK/Meseleler, s.242.

Sivil Havacılık Kanunu bakımından getirilen düzenleme, Varşova/Lahey Konvansiyonunda belirtilen sorumluluk sistemi ve limitleriyle aynıdır.

TSHK m.124/2’de ise “*Taşıyıcı, birinci fıkrada anılan sözleşme ve protokoller ile öngörölmüş bulunan sınırların yükseltilmesine ilişkin özel anlaşmalar yapmak veya bu nitelikteki anlaşmalara katılmak yetkisini haizdir*” hükmü getirilmek suretiyle taşıyıcının getirilen sınırlandırmaların yükseltilmesine ilişkin anlaşma yapılabileceği belirtilmiştir.

Varşova/Lahey Konvansiyonu’nda ve yine aynı şekilde atıf yoluyla Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda getirilen sınırlı ve sınırsız sorumluluk prensibi çerçevesinde taşıyanın öncelikle sınırlı sorumluluğunu ve daha sonra da sınırsız sorumluluğunu inceleyeceğiz.

## II-TAŞIYICININ SINIRLI SORUMLULUĞU

### A-Genel Olarak

Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’ sınırlı sorumluluk, taşıyıcının sorumluluğu bakımından kuralı oluşturmaktadır. Burada üst tavanı belirlenmiş bir sınırlı sorumluluk ilkesi söz konusudur<sup>224</sup>. Burada benimsenen sınırlı sorumluluk, taşıyıcının adamlarını içine aldığı gibi(Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25/A), sorumluluğun söz konusu olduğu durumlarda doğacak tazminat hakları, bizzat zarar gören, halefleri veya üçüncü kişiler tarafından ileri sürölmesi halinde de geçerli olmaktadır(Varşova/Lahey Konvansiyonu m.24)<sup>225</sup>.

---

<sup>224</sup> **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 784; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 191; **Sözer**, Kurallar ve Uygulanma Şartları, s.371; **Kırman**, s. 129; **Karahasan** M. Reşit: Sorumluluk Hukuku, Sözleşmeler, Sözleşmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 1996, s.60 vd.; Yarg.11 HD.’nin 21.09.1992 tarih ve E.2056 K.9111 sayılı kararında Varşova/Lahey Konvansiyonu ile taşıyıcıya getirilen sorumluluğun kural olarak tavanı belirlenmiş kusur esasına dayalı bir sınırlı sorumluluk olduğu kabul edilmiştir. Karar için bkz. **Eriş**, s.149-150.

<sup>225</sup> **Çağa**, Mesuliyet, s.190.

Sınırlı sorumluluk ilkesinin kabul edilmesinde 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunun hazırlanması sırasında hava taşımacılığının özendirilmesi ve hava sanayinin desteklenmesi düşüncesi etkin olmuştur. Bunun yanı sıra sınırlı sorumluluk ilkesi kabul edilmek suretiyle hava taşıyıcısı ile yolcu ve yük sahibi arasında menfaat dengesinin sağlanması amacı güdülmüştür<sup>226</sup>. Konvansiyonun yürürlüğe girmesinden sonra yapılan tüm değişiklikler de sistem değişikliğine gidilmemiş, sadece para sınırının yükseltilmesi tercih edilmiştir<sup>227</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda getirilen sınırlı sorumluluk prensibi, sadece Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yer alan haller için geçerlidir. Bu haller ise, yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından yolcunun ölmesi, cismani zarara uğraması ve gecikmesi; bagaj ve yük taşıma sözleşmeleri bakımından ise eşyanın yok olması veya hasara uğramasını kapsamaktadır. Burada sayılanların dışındaki bir sorumluluk halinde Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda benimsenen sınırlı sorumluluk prensibinin uygulanması mümkün değildir<sup>228</sup>.

Hukukun prensiplerini oluşturan zararın tazmini ilkesi, tazminatın ancak, zarar oranında olmasını ve zarara uğrayan kişinin tazminat sonucunda haksız surette zenginleşmemesini gerekli kılar. Taşıyıcının sorumluluğu bakımından benimsenen sınırlı sorumluluk prensibinde de belirlenen sorumluluk miktarları, taşıyıcının ödemek zorunda olduğu azami miktarı ifade etmektedir. Taşıyıcının ödemekle yükümlü olduğu tazminat, Konvansiyonda belirtilen sınırlar dâhilinde kalmak üzere gerçek zarara göre hesaplanır. Gerçek zararın miktarını, talepte bulunan ispatlayacaktır<sup>229</sup>.

---

<sup>226</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.45 vd.; **Kırman**, s. 129.

<sup>227</sup> **Arslan**, s.122.

<sup>228</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 192.

<sup>229</sup> **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 785; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 192; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.47-48.

## **B-Sınırlı Sorumluluk Açısından Öngörülen Limitler ve Özellik Gösteren Haller**

### **1-Sorumluluk Limitleri**

#### **a-Limitlerde Esas Alınan Değerler**

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25/5, sorumluluk sınırlarını, sabit bir değer olan Poincaré Frank'ına (Altın Frank'ı) bağlamıştır. Bu değer birimi, adını Fransa'nın başbakanlık ve dışişleri bakanlığını yapmış olan R. Poincaré 'den almakta ve bu değer birimi, 1928-1937 arasında Fransa'da nakit para olarak kullanılmıştır. Varşova Konvansiyonu hazırlanırken de buradan esinlenilmek suretiyle bu değer birimi esas alınmıştır. Bu değer biriminin neyi ifade ettiği Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25/5'de açıklanmıştır. Buna göre Poincaré Frank'ı, binde dokuz yüz ayarında altmış beş buçuk miligram altın ihtiva eden bir değerdir<sup>230</sup>.

Taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun altınla ifade edilen böyle bir değere bağlanmasının nedenini, Konvansiyonun hazırlanması aşamasında taşıyıcının sorumluluğu açısından getirilecek düzenlemenin zaman içerisinde düşük kalmaması ve günün şartlarına göre değerini koruması düşüncesinden kaynaklanmaktadır. Burada Poincaré Frank'ı şeklinde belirlenen sınırlı sorumluluk limitleri, her ülkenin para birimine çevrilebilmektedir. Bu konuya ilişkin olarak Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25'de "Bu meblağların altın esasına dayanan paralardan başka milli paralara tahvili, dava halinde, bu paraların hüküm tarihindeki altın değerine göre yapılır" hükmü yer almaktadır.

Taşıyıcının sorumluluk sınırları, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu, 1955 tarihli Lahey Protokolü ve 1971 tarihli Guatemala City Protokolünde Poincaré Frank esasına dayandırılmışken 1966 tarihli Montreal Geçici Anlaşmasında Amerikan Dolarına, 1975 tarihli Montreal Protokolünde Özel Çekme Hakkı esasına dayandırılmıştır. Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu tarafından altın ve konvertible dövizlere ilaveten 1968 yılında oluşturulmuş likidite çeşididir. Özel Çekme

---

<sup>230</sup> Kırman, s. 130; Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 785.

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 mili paraya nazaran kambiyo rayiçlerinin belirlenmesi sonucunda ortaya çıkan rakamının dikkate alınması suretiyle belirlenecek bu tutar, milli paranın Özel Çekme Hakkı üzerinden karşılığını oluşturmaktadır<sup>231</sup>. Uluslararası Para Fonu, her iş günü kendi kuralları çerçevesinde Özel Çekme Hakkı'nın milli paralarla gösterilen değerlerini hesap ve ilan eder<sup>232</sup>.

Özel Çekme Hakkı'nın getirilmesinin amacı, uluslararası ödemelerde kolaylık sağlamaktır. 1975 tarihli Montreal Protokolünde Uluslararası Para Fonuna üye olmayan ülkelerde esas alınmak üzere Özel Çekme Hakkı'nın yanı sıra Poincaré Frank'ın da kullanılabilmesine imkânı getirilmiştir<sup>233</sup>.

### **b-Miktar Yönünden Sınır**

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22'de getirilen sınırlamalar yolcu, yolcunun yanında götürdüğü bagaj ve kayıtlı bagaj ve yük açısından ayrı ayrı belirlenmiştir.

Yolcunun ölmesi, yaralanması başka biçimde zarara uğraması veya gecikmesine ilişkin olarak ortaya çıkan zarara ilişkin olarak üst sınır, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda 125.000 Poincaré Frank, 1955 tarihli Lahey Protokolünde ise 250.000 Poincaré Frank'ıdır. Henüz yürürlüğe girmeyen Guatemala City Protokolünde bu tutar 1.500.000 Poincaré Frank'ı olarak belirlenmiştir.

---

<sup>231</sup> Kırman, s. 131, dn.10.

<sup>232</sup> Çağa, Enternasyonel Deniz Hususi Hukuku, s.307; Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 787.

<sup>233</sup> Kırman, s. 131.

Yolcu veya göndericinin değer belirtmesi durumu dışında kayıtlı bagaj ve yük için taşıyıcının sorumluluk sınırı kilogram başına 250 Poincaré Frank'ı olarak belirlenmiştir. Bu miktar, 1955 te de aynen muhafaza edilmiştir.

Yolcu veya gönderici, taşıyıcıya teslim ederken varış yerinde teslim anındaki değerini gösterir bir özel bildirimde bulunmuş veya öyle gerekiyorsa bu meblağ esas alınacaktır. Bu durumda taşıyıcı, deyeceği meblağın gönderici için varış yerinde teslim anındaki yükün, gerçek değerinden daha büyük olduğunu ispat etmedikçe bildirim yapılan meblağı aşmayan bir meblağı ödemekle yükümlü olur. Buradaki bildirim, yükün taşıyıcıya teslim edilirken yapıldığı, özel bir şekle bağlı olmayan ve taşıyıcıya kabul etme zorunluluğu yüklemeyen bir bildirimdir. Yükün taşıyıcıya teslim edilmesinden sonra da tarafların, Konvansiyon'da belirlenen sorumluluk sınırını aşan, yükün varış yerinde teslim anındaki değeri üzerinde anlaşması mümkündür. Göndericinin taşıyıcıya yapacağı yüksek değer bildirim sonucunda, taşıyıcının Konvansiyon'da belirtilen sınırları yükselmiş olur. Yükün yok olması ve hasara uğraması nedeniyle ödenecek tazminat miktarı, varış yerinde teslim anındaki gerçek değer üzerinden belirlenecektir. Bu bildirim diğer bir sonucu da ispat yükünde meydana gelen değişikliklerdir. Buna göre talepte bulunana herhangi bir ispat mükellefiyeti düşmemesine karşın taşıyıcının ödeyeceği meblağın gerçek değerinden yüksek olduğunu ispat etmesi gerekir<sup>234</sup>.

Konvansiyonda getirilen sınırlar, ödenecek tazminatın en üst sınırını belirlemekte ve herhalde ödenmesi gereken tazminat miktarını ifade etmektedir<sup>235</sup>. Taşıyıcının sorumluluğu, uğranılan gerçek zarar üzerinden belirlenmekte ve taşıyıcı bu kadarlık kısım için sorumlu olmaktadır. Örneğin gönderici veya yolcunun uğradığı zarar, 150.000 Poincaré Frank'ı olması durumunda taşıyıcının ödemekle yükümlü olduğu tazminat miktarı, Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22'de belirtilen ve üst sınırı oluşturan 250. 000 Poincaré Frank'ı değil, 150.000 Poincaré Frank'ıdır.

---

<sup>234</sup> Arslan, s.126-127.

<sup>235</sup> Kaner İnci Deniz: Türk Sivil Havacılık Kanunu'ndaki Hükümlerin Ortaya Çıkardığı Bazı Meseleler, BATİDER 1987, C.XIII, S.3-4, s.241-242; Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 785; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 192; Sözer, TSHK/Sorumluluk, s.45-46; Ülgen, Sorumluluk, s.312.

Burada, taşımanın gerçekleştirilmesinde birbirini takip eden aynı türden birden fazla zararın meydana gelmesi halinde, Konvansiyonda belirtilen üst sınırların, söz konusu taşıma bakımından mı bir sınır oluşturduğu, yoksa her bir zarar için ayrı ayrı mı söz konusu olabileceği sorunu ortaya çıkar<sup>236</sup>. Böyle bir durumda kaza kavramına ağırlık verilmesi gerektiği doktrinde ifade edilmiştir<sup>237</sup>. Çünkü sorumluluğa neden olacak olayın bir kaza veya zararı doğuran olay sonucunda oluşması gerekir. Bir taşıma esnasında aynı veya ayrı türden zararların birbirinden bağımsız oluşması durumunda 250. 000 Poincaré Frank'lık üst sınırın her bir zarar için ayrı ayrı ele alınması gerekir.

Konvansiyonda belirlenen miktarlar, taşıyıcının sorumluluğu bakımından üst sınırdır. Buna göre, gerçek zararın Konvansiyonda belirlenen sınırın üstüne çıkması durumunda taşıyıcı, sınırı aşan kısımdan sorumlu değildir. Ayrıca bu aşan kısmın taşıyıcıdan dava veya cebri icra yoluyla talep edilmesi ve tahsil edilmesi de mümkün değildir. Burada eksik bir borç söz konusu olmaktadır<sup>238</sup>.

Ödenecek tazminatın şekline ilişkin olarak Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22'de davaya bakan mahkemenin tabi olduğu hukuk kurallarının zararın irad şeklinde periyodik olarak ödenmesine imkân tanınması halinde bu şekilde ödeme yapılabileceği hükme bağlanmıştır<sup>239</sup>. Türk hukuku bakımından zararın ödenmesi BK m.43 hükmü çerçevesinde tek bir defada yapılabileceği gibi, irad şeklinde ödeme yapılması da mümkündür<sup>240</sup>. İrad şeklinde ödemenin yapıldığı durumlarda da Konvansiyonda belirlenen sınırların aşılması mümkün değildir(Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22).

Konvansiyondaki sınırlamalar bakımından önem taşıyan diğer bir husus da maddi ve manevi tazminatın bir arada talep edilmesi durumudur. Bu durumda da, yani maddi ve manevi tazminatın belirlenmesinde de Konvansiyonda belirlenen sınırların

---

<sup>236</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 132.

<sup>237</sup> **Kırman**, s. 132–133.

<sup>238</sup> **Kırman**, s. 133.

<sup>239</sup> **Kırman**, s. 133.

<sup>240</sup> **Tandoğan**, Mesuliyet, s.305–307.

aşılması mümkün değildir. Bu sınırlamaların, maddi ve manevi tazminatlar açısından ayrı ayrı değerlendirilmesi mümkün değildir<sup>241</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.23 ve TSHK m.125/1 taşıyıcının Konvansiyon ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda belirlenen değerlerin altında veya sorumluluğu ortadan kaldıran sözleşmeleri geçersiz kabul etmiştir. Buna göre bildirim, sorumluluk açısından sınırların altında bir değer içermesi halinde hükümsüzlüğü gündeme gelecektir<sup>242</sup>.

Ağırlığın tam kilo olarak belirlenememesi durumunda orantı hesabı uygulanmaktadır. Ağırlıkların farklı olması durumunda, tarifelerde belirlenen veya yolcu bileti ve yük senedinde beyan edilen ağırlık değil, gerçek ağırlık dikkate alınacaktır. Brüt veya net ağırlığın bulunduğu durumlarda brüt ağırlığa göre değerlendirilmesi benimsenmelidir<sup>243</sup>.

### **c-Poincaré(Altın) Frank'ın Milli Paraya Çevrilmesi**

Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri çerçevesinde taşıyıcının sorumlu tutulacağı tazminatın miktarı, Poincaré Frank esas alınmak suretiyle hesaplanacaktır. Tazminatın hesaplanabilmesi için öncelikle zararın belirlenmesi gerekir. Bu nedenle zararın varlığı ile miktarının belirlenmesi, tazminat miktarının tespitinden önceki bir aşamayı oluşturmaktadır. Bu da tazminat talebinin dayanağını teşkil eder<sup>244</sup>.

Konvansiyonda belirlenen sınırlar içerisinde Konvansiyonda belirtilen Poincaré Frank dikkate alınmak suretiyle hesaplanacak tazminat miktarı, milli paraya çevrilecektir. Bu meblağın yuvarlak rakamlar şeklinde çevrilmesi de mümkündür(Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22/5).

---

<sup>241</sup> Kırman, s. 134.

<sup>242</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 194-195; Arslan, s.127.

<sup>243</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 195.

<sup>244</sup> Tandoğan, Mesuliyet, s.261; Kırman, s. 136.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22/5’de sorumluluk limitlerinin belirlenmesine ilişkin olarak değer birim olan Poincaré Frank’ın binde dokuz yüz ayarında altmış beş buçuk miligram altın içerdiği belirtilmiştir. Böylece, taşıyıcının sorumlu tutulacağı miktar sabit bir değerle belirtilmekle zarar görenin, para değerinin düşmesi ile mağdur olmasının önüne geçilmesi amaçlanmıştır<sup>245</sup>.

Limitlerin çevrileceği milli para, altın bazına dayanan bir para ise, çevirme işlemi yapılırken altın ile bu para arasındaki kur esas alınacak, fakat elde edilen meblağ yuvarlak hale getirilecektir. Söz konusu para, bu nitelikte para değilse, dava halinde hüküm tarihindeki altının bu tarihte geçerli olan para ile ifade olunan değeri esas alınarak çevirme işlemi yapılacaktır. Burada “altın esasına dayanan para” kavramından anlaşılması gereken, “altına konvertible” para, yani altınla aralarında resmi bir oran bulunan ve her istenildiği an bu oran üzerinden altına çevrilebilen paradır<sup>246</sup>.

Konvansiyonda kabul edilen sistem uyarınca Poincaré Frank’ın milli paraya konvertibilitesi olan altının resmi kura mı, yoksa serbest piyasa fiyatına mı göre belirleneceği noktasında tartışmalar bulunmaktadır.

Çevirme işleminde altının serbest piyasa fiyatının esas alınması gerektiğini savunan görüş taraftarları, resmi fiyatın gerçekleri tam olarak yansıtmadığı, yasal dayanağının bulunmadığı ve bu nedenle de tazminat bakımından gerçeği yansıtan serbest piyasa fiyatının esas alınması gerektiğini ileri sürmektedir<sup>247</sup>.

Buna karşılık çevirme işleminde altının resmi fiyatının esas alınması gerektiğini savunan görüş taraftarları, resmi kurun ölçüt olarak alınmasının bir istikrar ölçütü olduğu ve serbest piyasa fiyatının esas alınması halinde ortaya çıkan kur dalgalanmalarından ve milli paraların birbirlerine karşı uğrayacakları değer kayıplarından etkilenmenin bu kurun esas alınması halinde söz konusu olmayacağını ve

---

<sup>245</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 128.

<sup>246</sup> **Çağa**, Mesuliyet, s.192.

<sup>247</sup> Bu görüş taraftarları için bkz. **Kırman**, s. 129, dn.26.

böylece de bu uygulama ile Konvansiyonun amaçladığı yeknesaklığı da sağlayıcı nitelikte olduğunu ileri sürmektedir<sup>248</sup>.

Türk doktrinde de bir uyuşmazlık halinde hesaplamının hangi kur üzerinden yapılacağı konusunda farklı görüşler bulunmaktadır.

Doktrinde bir görüş, tazminatın hesaplanmasında, TCMB tarafından duyurulan altın kurunun esas alınması gerektiğini savunmaktadır<sup>249</sup>. Doktrindeki diğer görüş ise altının resmi kurundan söz etmenin mümkün olmadığını ileri sürerek serbest piyasa veya borsada oluşan fiyatın esas alınması gerektiğini savunmaktadır<sup>250</sup>. Çünkü IMF ana sözleşmesinde altınla ilgili hükümler kaldırılmış ve Türkiye’de bu değişikliği kabul ettiğinden altının resmi fiyatının dikkate alınması mümkün değildir.

Düzenlemeler nedeniyle altın konvertibl olmaktan çıkmış ve bu anlamda da resmi bir kur bulunmamaktadır. Buna rağmen istikrarın ve Konvansiyonun herkes bakımından eşit şekilde uygulanmasını sağlamak için çevirme işleminde TCMB tarafından RG’de duyurulan altın fiyatının esas alınması suretiyle işlem yapılması 10.04.1989 tarihine kadar mümkün bulunmaktaydı. Fakat TCMB bünyesinde kurulan ve 10.04.1989 tarihinde faaliyete geçen altın borsasında altın fiyatı, uluslararası borsalar ile arasında arz ve talebe göre oluşmaktadır. Bu borsanın faaliyete geçmesi sonucunda, RG ile altın fiyatının duyurulmasına da son verilmiştir. Bu nedenle artık, çevirme işleminde, TCMB içerisinde faaliyet gösteren altın borsasında oluşan günlük ortalama fiyatın dikkate alınması bir zorunluluk olarak kaşımıza çıkar<sup>251</sup>.

Poincaré Frank’ın milli paraya çevrilmesinde, “paranın hüküm tarihindeki taşıdığı altın değeri”nin dikkate alınması gerektiği doktrinde kabul edilmektedir. Varşova/Lahey Konvansiyonunun Resmi Gazete de yayınlanan Türkçe metninde, milli paraya çevirmede “hasar tarihindeki altının taşıdığı değer”in esas alınacağı belirtilmekle

---

<sup>248</sup> Bu görüş taraftarları için bkz. **Kırman**, s. 129, dn.27.

<sup>249</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.53; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s.199.

<sup>250</sup> **Çağa**, Mesuliyet, s.17–19.

<sup>251</sup> **Kırman**, s. 138–139.

birlikte, bu durumun sadece bir çeviri hatası olduğu ve bu nedenle de “paranın hüküm tarihindeki taşıdığı altın değeri”nin esas alınacağı kabul edilmektedir<sup>252</sup>.

Uygulamada Yargıtay’da altının serbest piyasa değerinin karara esas alınması gerektiğini kabul etmektedir<sup>253</sup>.

## **2-Sınırlı Sorumluluk Açısından Özellik Gösteren Haller**

### **a-Müterafik Kusur**

Ulusal hukuk kurallarında müterafik kusurun düzenlenmesi şartıyla, Varşova/Lahey Konvansiyonu m.21’de zararın doğmasında zarar gören kişinin kusurunun bulunması veya bu kişinin kast, ihmal veya dikkatsizliğinin bulunması halinde, taşıyıcının bu zarar görenin bu kusurunu ispat etmesi halinde taşıyıcı, kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulabilir<sup>254</sup>.

Müterafik kusur Türk Hukuku bakımından BK m. 44/1’de “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 sarfinazar edebilir” şeklinde düzenlenmiştir. Buna göre, meydana gelen zarara ilişkin tazminatın hesaplanmasında, zarar gören yolcu veya göndericinin müterafik kusurunun derecesine göre tazminat miktarından indirim yapılacaktır.

Müterafik kusur halindeki indirim bakımından sınırlı ve sınırsız sorumluluk bakımından herhangi bir fark bulunmamaktadır. Fakat sınırlı sorumluluğun bulunduğu hallerde bu indirim önem kazanmaktadır. Burada gerçek zararın, belirlenen sınırları geçmesi halinde ne şekilde hareket edileceği bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durumda ikili bir çözüm ileri sürülmektedir. Bunlardan ilkinin indirimin Konvansiyonun öngördüğü sınırlar üzerinde yapılması düşüncesi oluştururken, ikincisi gerçek zarar

---

<sup>252</sup> Eriş Gönen: Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996, s.145-146; Kırman, s. 136; Özdemir, s. 103; Arslan, s.130-131.

<sup>253</sup> Yarg.11 HD. 05.11.1990 tarih ve E.5466 K.6950 sayılı kararı için bkz. Eriş, s.144-145.

<sup>254</sup> Kırman, s. 139-140.

miktarından düşürülmesini savunmaktadır<sup>255</sup>. Burada gerçek zarar dikkate alınarak, müterafik kusurun bulunduğu oranda indirim yapılmak suretiyle bir miktar bulunmalıdır. Daha sonra bu oranın Konvansiyonda belirlenen sınırları aşıp aşmadığına bakılır. Bu ikinci çözüm yolunu ifade etmekte olup, herhalde ödenmesi gereken tazminat miktarının aşmaması fikrine de uygun gözükmektedir<sup>256</sup>.

### **b-Mahkeme Masrafları Ve Dava İle İlgili Diğer Masraflar**

Lahey Protokolü ile değiştirilen Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22/4'de *“bu maddede belirtilen sınırlar, mahkemenin bunlara ek olarak davacının yaptığı mahkeme masraflarının veya dava ile ilgili olarak yaptığı diğer masraflarının bir bölümünün veya tümünün ödenmesini, kendi kanuna göre karara bağlamasına engel olmayacaktır. Eğer mahkeme masrafları ve dava ile ilgili masraflar dışarıda kalmak üzere hükmolunan tazminat miktarı zararı doğuran olayın meydana gelmesinden itibaren altı aylık bir süre içinde veya eğer daha sonra ise davanın açılmasından önce taşıyıcının davacıya teklif ettiği meblağı aşmıyorsa yukarıdaki hüküm uygulanmaz”* hükmü bulunmaktadır.

Bu maddede getirilen düzenleme ile mahkeme masrafları ve diğer masrafların 22.maddede getirilen sınırlamalar içerisinde yer almadığı kuralı getirilmiştir. Konvansiyonda belirlenen sınıra dayanan tazminatın yanı sıra mahkeme masrafları da taşıyıcıdan ayrıca tahsil edilebilecektir<sup>257</sup>.

Konvansiyon m.22/4'de mahkeme masrafları ile diğer masrafların karara bağlanması açısından davaya bakan mahkemenin hukukunu yetkili kılmaktadır. Bu durumda Türk hukuku bakımından HUMK uygulama alanı bulacaktır. HUMK' a göre bir davanın sonuçlanması için ödenen paralar, mahkeme harçları ve mahkeme giderleri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır<sup>258</sup>. Buna göre mahkemenin işlemesi amacıyla devlet tarafından alınan harçların yanı sıra tarafların davanın görülmesi ve sonuçlanması için

---

<sup>255</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 193.

<sup>256</sup> Kırman, s. 140.

<sup>257</sup> Kırman, s. 141.

<sup>258</sup> Kuru Baki/ Arslan Ramazan/ Yılmaz Ejder/: Medeni Usul Hukuku, Ankara 2004, s. 835 vd.

ödediği paralar Varşova/Lahey Konvansiyonu m.24 anlamında yargılama gideri olarak değerlendirilecektir<sup>259</sup>. Tarafların davanın görülmesi ve sonuçlanması için ödediği giderlerinin kapsamına, tebligat giderleri gibi tarifelerde belirtilen miktarlar oranında yapılan giderler, duruşma oturumu, keşif ve haciz giderleri, tanıkların seyahat, ikamet giderleri ve yevmiyeleri, resmi dairelerden istenen belgelerin asıl ve suretlerinin tasdik pulu ve harçları, mahkemede bizzat hazır bulunan tarafların buldukları günlere ait seyahat ve ikamet giderleri, vekâlet ücretleri ve ihtiyadi tedbir giderleri girer<sup>260</sup>.

Mahkeme giderleri yukarıda sayılanlar ile sınırlı olup, bunun dışındaki harcamaların yargılama gideri adı altında taşıyıcıdan istenmesi ve böylece sınırlamanın aşılmasına çalışılması imkânı yoktur.

Yukarıda da değindiğimiz gibi Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22 ile bir kural getirilmiştir. Bu kuralın iki tane istisnası bulunmaktadır. Bu istisnalardan ilkinin, taşıyıcının kaza veya zararı doğuran olayın meydana geldiği tarihten itibaren altı ay içinde teklifte bulunması ve teklif edilen tutarın hükmolunan tazminatın üzerinde olması hali oluşturur. İkinci istisna ise, altı aylık sürenin geçtiği, ancak davanın açılmasından önce taşıyıcı tarafından yapılan teklifin, hükmolunan tazminatı aşması durumlarıdır. Bu iki durumdan birinin gerçekleşmesi halinde tazminat ve masraflar toplamının Konvansiyonda belirtilen sınırları aşıp aşmadığına bakılacaktır. Her iki durum bakımından ortak özellik, taşıyıcının yaptığı tekliflerin davacı tarafından kabul edilmeyerek dava yoluna gidilmesi oluşturmaktadır. Konvansiyon, bu iki durumda da taşıyıcının, mahkemede hükmolunan miktardan daha fazla miktarda teklifte bulunmasını iyiniyet göstergesi olarak kabul etmiştir<sup>261</sup>.

---

<sup>259</sup> Arslan, s.133.

<sup>260</sup> Kırman, s. 141.

<sup>261</sup> Kırman, s. 142.

## C-Sınırlı Sorumluluktan Yararlanacak Kişiler

### 1-Taşıyıcı

Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerine göre, sınırlı sorumluluk sisteminden kimlerin yararlanacağı büyük önem taşımaktadır. Sınırlı sorumluluk sisteminden yararlanacaklar içerisindeki önemli bir kısmı, taşıyıcı sıfatına sahip kişi veya kuruluşlar oluşturmaktadır<sup>262</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu, daha önce ayrıntılı olarak açıklandığı üzere taşıma taahhüdünde bulunmak suretiyle taşıma sözleşmesine taraf olan kişi veya kuruluşlar taşıyıcı olarak kabul edilmektedir. Taşıma işinin bir kısmını veya tamamını taşıyıcının vermiş olduğu yetkiye dayanarak yerine getiren fiili taşıyıcı, Varşova/Lahey Konvansiyonu uygulamasında taşıyıcı olarak kabul edilmemektedir. Bu durumda Varşova/Lahey Konvansiyonu kapsamında taşıyıcı niteliği taşıyan sözleşme ile belirlenen taşıyıcı, sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümlerden yararlanırken, fiili taşıyıcı bu hükümlerden yararlanamayacaktır. Fiili taşıyıcı, sınırlı sorumluluk hükümlerinden ancak taşıyıcının adamı olması halinde mümkün olur.

Taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanabileceği, Varşova/Lahey Konvansiyonunun birçok maddesinde ve özellikle de m. 22/1'de açıkça belirtilmiş bulunmaktadır. TSHK m.124'de Varşova/Lahey Konvansiyonuna yapılan atıf nedeniyle Türk Sivil Havacılık Kanunu açısından da aynı durumun benimsendiği söylenebilir.

Mahkeme tarafından tazminat miktarına ilişkin hüküm verildikten sonra, alacaklı durumunda olan kişinin hakkını alabilmek için Konvansiyonda belirlenen sınırlar içerisinde taşıyıcının hacz edilebilen tüm malvarlığına başvurabilmesi ve icra takibi yapması mümkündür<sup>263</sup>.

---

<sup>262</sup> **Kaner**, TSHK/Meseleler, s.241–242; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 784 vd.; **Kırman**, s. 142; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 193.

<sup>263</sup> **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 785; **Kırman**, s. 143.

## 2-Taşıyıcının Adamları

1929 tarihli Varşova Konvansiyonuna göre sınırlı sorumluluk sisteminden taşıyıcının yararlanabileceği açıkken, taşıyıcının adamlarının bu sistemden yararlanıp yararlanamayacakları konusunda açıklık bulunmamaktaydı. Bu nedenle doktrinde iki farklı görüş ortaya çıkmış bulunmaktaydı.

Doktrindeki görüşlerden birincisine göre 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu m.22’de sadece taşıyıcıdan söz edilmesi ve Konvansiyonun, taşıyıcı ile yolcu ve gönderici arasındaki hak ve borçları düzenlemesi nedeniyle taşıyıcının adamlarının taşıma sözleşmesine taraf olmamaları ve bu durumda sözleşmeye dayanmalarının mümkün olmaması gerekçesiyle sınırlı sorumluluktan yararlanmalarının mümkün olmayacağı kabul edilmeliydi<sup>264</sup>. Bu görüş hâkim görüş niteliği taşımaktaydı.

Doktrindeki ikinci görüş, taşıyıcının işletme kadrosunun bir bütün olarak ele alınması gerektiği ve Konvansiyonun amacının da taşıyıcının adamlarını düzenleme dışında tutmak olmadığı yönündedir. Bu nedenle bu görüş, taşıyıcının adamlarının da sınırlı sorumluluk sisteminden yararlanması gerektiğini savunmaktadır<sup>265</sup>.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonuna 1953 tarihli Lahey Protokolü ile eklenen 25/A maddesi ile taşıyıcının adamlarının da sınırlı sorumluluk sisteminden yararlanacakları düzenlenmek suretiyle bu konuya ilişkin tartışmalar sona erdirilmiştir.

TSHK m.127’de “Bu Kanunda öngörülen bir zarardan dolayı, taşıyıcının adamları aleyhine dava açıldığı takdirde; taşıyıcının adamı kendi görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat ederse, taşıyıcının bu Kanuna göre yararlanabileceği hususlardan istifade etmeye hak kazanır. Bu gibi hallerde taşıyıcıdan ve taşıyıcının adamlarından alınabilecek tazminatın toplam miktarı, bahse konu sınırları aşamaz” hükmü getirilmek

---

<sup>264</sup> Kırman, s. 143-144; Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 790-791.

<sup>265</sup> Gündüz Aslan: “Reed/Wiser and Neuman” Davası İşığı Altında Milletlerarası Uçak Kazalarında Müstahdemlerin Sınırlı Sorumluluğu, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 1981, S.1, s.3 vd.

suretiyle Varşova/Lahey Konvansiyonuna paralel bir düzenleme getirilmiş bulunmaktadır<sup>266</sup>.

Taşıyıcının adamlarının sınırlı sorumluluktan yararlanmasının kapsamı Konvansiyonda taşıyıcıya tanınan sınırlı sorumluluk halleri bakımından söz konusu olmaktadır. Buna göre yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından yolcunun ölmesi, cismani zarara uğraması ve gecikmesi; bagaj ve yük taşıma sözleşmeleri bakımından ise eşyanın yok olması veya hasara uğraması hallerinde taşıyıcının adamları sınırlı sorumluluktan yararlanabilecektir. Bu nedenle taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanamadığı hallerde taşıyıcının adamları da sınırlı sorumluluktan yararlanamayacaktır<sup>267</sup>.

Taşıyıcının adamları, taşıyıcıya bağlı olarak sınırlı sorumluluktan yararlandıkları için, taşıyıcının sınırsız sorumlu olduğu durumlarda taşıyıcı ile birlikte veya tek başlarına dava edildikleri durumlarda sınırlı sorumluluktan yararlanamayacaklardır. Sadece davranışları ile zarar arasında illiyet bağının bulunmadığını ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulabilme imkânları bulunmaktadır<sup>268</sup>.

Zararın, taşıyıcının adamlarından birinin kastı, bir diğ erinin ihmali sonucunda meydana gelirse, herkes kendisi açısından yapılacak değerlendirmeye göre sorumlu olacak ve kasıtlı hareket eden sınırsız sorumlu iken ihmal suretiyle hareket eden sınırlı sorumlu kabul edilecektir.

Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu çerçevesinde taşıyıcının adamlarının sınırlı sorumluluktan yararlanması ancak “*görevleri çerçevesinde hareket etmesi*” halinde söz konusu olmaktadır. Buradaki “*görevleri çerçevesinde hareket etmesi*” ifadesinin “*görevlerini yaparken*” şeklinde anlaşılması ve taşıyıcının adamlarının, taşıyıcı ile aralarında bulunan sözleşme gereğince taşıyıcının

---

<sup>266</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.51; **Kırman**, s. 144.

<sup>267</sup> **Kırman**, s. 144; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 792.

<sup>268</sup> **Kırman**, s. 145.

emir ve talimatları altında üzerine aldığı işleri yapan kişilerin yaptıkları işler görevini yapma olarak değerlendirilecektir<sup>269</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25A/2, taşıyıcının adamlarının sınırlı sorumluluğunun geçerli olduğu durumlarda, taşıyıcı ve adamlarının ödemekle yükümlü olduğu azami tazminat miktarının toplam olarak Konvansiyonda belirlenen üst sınırı aşamayacağını belirtmektedir. Buna göre, taşıyıcı ve adamları ayrı ayrı dava edilerek her birinden üst sınır miktarınca tazminat talep etme durumu engellenmek istenmiştir<sup>270</sup>. Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25A/3' de ise taşıyıcının adamlarının, zarara kasten veya ihmal suretiyle sebep olmaları halinde sınırlı sorumluluk sisteminden yararlanmayacaklarını düzenlemiş bulunmaktadır.

### **D-Sorumluluk Sınırlarının Sözleşme İle Değiştirilmesi**

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22'de getirilen sorumluluk sınırlarının, taşıyıcının lehine değiştirilmesi ve söz konusu limitlerin altına inilebilmesi kural olarak mümkün değildir. Taraflar arasında yapılacak böyle bir anlaşma Varşova/Lahey Konvansiyonu m.23 hükmü uyarınca geçersizdir<sup>271</sup>. Ancak buradaki geçersizlik, taşıma sözleşmesinin tamamını geçersiz kılmamakta, sadece Konvansiyona aykırı olan hükmü geçersiz kılmaktadır. Böylece de sorumlu olunan miktar Konvansiyonda belirtilen üst sınırlarla belirlenmektedir. Varşova/Lahey Konvansiyonu m.23'de getirilen düzenleme emredici niteliktedir<sup>272</sup>.

---

<sup>269</sup> **Kırman**, s. 145.

<sup>270</sup> **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 792.

<sup>271</sup> **Kırman**, s. 145–146; **Kender** Rayegan: Deniz Yolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu, II. Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, (24-25 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), Ankara 1984, s.117. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun bir kararında taraflar arasında akdedilmiş bir taşıma sözleşmesi uyarınca, Almanya'dan Türkiye'ye yapılan eşya(yük) taşınmasında, ifa yeri olan Türk Hukuku'nun uygulanmasında da TTK m.766 uyarınca, taşıma sözleşmesi ile, kanunun taşıyıcı için öngörmüş olduğu sorumluluk sınırlarını hafifleten ya da kaldıran hükümlerin geçersiz olduğu belirtilmiştir. YGHK 03.07.1981 tarih E.1979/1775 K.1981/563 sayılı karar için bkz. **Arslan**, s.138, dn.417.

<sup>272</sup> **Kaner**, TSHK/Meseleler, s.242; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 789.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22’de getirilen sorumluluk sınırlarının, yolcu, gönderici veya yük sahibi lehine değiştirilmesine, yani söz konusu limitlerin üstüne çıkılmasına herhangi bir engel bulunmamaktadır<sup>273</sup>.

### III-TAŞIYICININ SINIRSIZ SORUMLULUĞU

#### A-Genel Olarak

Taşıyıcının sorumluluğunun, sınırlı sorumluluğunun kural olduğunu daha önce belirtmiştik. Kural bu şekilde olmakla birlikte bazı hallerde taşıyıcının sınırsız sorumluluğu gündeme gelmektedir. Sınırsız sorumluluktan bahsedildiğinde, meydana gelen zararın miktarı Konvansiyonda belirlenen sorumluluk sınırının üzerinde olmakta ve taşıyıcı bu miktarın tamamından sorumlu tutulmaktadır.

Varşova/Lahey Konvansiyonunda belirlenen ve sınırlı sorumluluk halinin dışında kalan, düzenlemeye tabi tutulmamış haller ile sınırsız sorumluluk sistemine göre çözülmesi Konvansiyonda açıkça belirlenen haller sınırsız sorumluluk sistemine tabi olacaktır. Bu durumda taşıyıcı, Konvansiyonda belirtilen üst sınır limitlerinden yararlanmayacak, zarar taşıyıcıdan u üst sınırlara tabi olmaksızın talep edilebilecektir<sup>274</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda sınırsız sorumluluk halleri üç gurup altında düzenlenmiş bulunmaktadır. Bunlar, yolcu biletinin ve yük senedinin hiç düzenlenmemesi veya kanunen öngörülmüş belirli kayıtları içermemesi, taşıyıcı ve/veya adamlarının kasıtlı veya ihtiyatsız davranışları ve taraflar arasında sorumluluk sınırını yükselten özel bir anlaşmanın bulunması halleridir.

---

<sup>273</sup> Yarg.11 HD.’nin 30.06.1994 tarih ve E.6875 K.5687 sayılı kararında TSHK’nın atıfta bulunduğu Varşova/Lahey Konvansiyonu m124 uyarınca, taşıyıcının sorumluluğunun, ilke olarak sınırlı kişisel sorumluluk olduğu belirtilmiş, tarafların Konvansiyon’da öngörülen sorumluluk limitlerini aralarında akdettikleri bir sözleşme ile yükseltebilecekleri, fakat azaltamayacakları da hükme bağlanmıştır. Karar için bkz. **Eriş**, s.164.

<sup>274</sup> **Arslan**, s.139.

## **B-Sınırsız Sorumluluk Halleri**

### **1-Yolcu Biletinin Ve Yük Senedinin Hiç Düzenlenmemesi Veya Kanunen Öngörölmüş Belirli Kayıtları İçermemesi**

Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yolcu, bagaj ve yük taşınması ile ilgili olarak düzenlenecek belgeler ve bu belgelerde bulunması gereken kayıtlara ilişkin ayrıntılı hükümler bulunmaktadır.

Yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından Varşova/Lahey Konvansiyonu m.3'de ve TSHK m.107 de hüküm bulunmaktadır. TSHK m.107'ye göre taşıyıcı, yolcuyu biletsiz veya belirtilen kayıtları içeren bir bilet vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmeksizin taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamayacaktır. Burada taşıyıcının yolcuya hiç bilet vermemesi, yani bilet düzenlenmemesi halinde sınırsız sorumlu tutulması kabul edilmiştir.<sup>275</sup>.

Biletin düzenlenmesinden ne anlaşılması gerektiği önem kazanmaktadır. Bu noktada TSHK m.107'de *“Yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren ve uluslararası standartlara uygun olan bir bilet vermekle yükümlüdür”* hükmü bulunmaktadır. Buna göre belirtilen kayıtların bilete bulunmasının zorunlu olduğu ve bu kayıtları içermeyen bir biletin Türk Sivil Havacılık Kanunu anlamında bir bilet olmadığı değerlendirilmesi yapılabilir. Biletin düzenlenmesinden anlaşılması gereken, biletin şekli bakımından düzenlenmesinin yanı sıra düzenlenen biletin yolcuya verilmesi de gerekir<sup>276</sup>.

Taşıyıcı tarafından düzenlenecek biletin içerisinde hangi kayıtların bulunması gerektiği TSHK m.107'de bent halinde sayılmış bulunmaktadır. Buna göre bulunması yolcu biletinde bulunması gereken zorunlu olan kayıtlar şunlardır;

a)Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi,

---

<sup>275</sup> Ülgen, Sorumluluk, s.319; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 202.

<sup>276</sup> Kırman, s. 148-149.

b)Yolcunun adı ve soyadı,

c)Biletin numarası ile düzenlendiği gün ve yeri,

d)Taşıma ücreti; bilet ücretsiz verilmişse buna dair kayıt,

e)Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri,

f)Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

Bagaj ve yük taşınmasına ilişkin taşıma sözleşmeleri bakımından Varşova/Lahey Konvansiyonu m.5–8 ve TSHK m.110’da hava yük senedine ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır. Varşova/Lahey Konvansiyonu m.5 ve TSHK m.110 yük taşıma senedinin düzenlenmesinin gerekliliğinden söz ederken, Varşova/Lahey Konvansiyonu m.8 ve TSHK m.110/2’de hava yük senedinde bulunması gereken belirli kayıtlar düzenlenmiş bulunmaktadır.

Hava yük senedi, TSHK m.110/1 hükmüne göre taşıyıcı tarafından, Varşova/Lahey Konvansiyonu m.5/1 hükmüne göre ise gönderici tarafından düzenlenmesi gereken bir taşıma belgesidir. Buna göre ulusal taşımalar bakımından gönderici, taşıyıcıdan, uluslararası taşımalara bakımından ise Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri uyarınca taşıyıcı, göndericiden bir hava yük senedi düzenlenerek kendisine verilmesini talep etme hakkına sahip bulunmaktadır<sup>277</sup>.

Taşıma senedi üç nüsha olarak düzenlenecek ve yükün teslimi veya tesellümü anında, taşımanın ulusal veya uluslararası olmasına göre, yükletene veya taşıyıcıya verilecektir. TSHK m.110/3 hükmüne göre üç nüsha olarak düzenlenen hava yük senedinin birinci nüshasına “Taşıyıcı için” yazılır ve yükleten tarafından imzalanır. İkinci nüshaya “Gönderilen için” yazılır ve taşıyıcı ile yükleten tarafından imzalanır. Üçüncü nüsha, taşıyıcı tarafından imzalanarak, yükün teslim alınmasından sonra, yükletene verilir.

---

<sup>277</sup> Arslan, s.140.

Hava yük senedinin içeriğinde nelerin bulunması gerektiği, Varşova/Lahey Konvansiyonu m.8 ve TSHK m.110/1 'de bulunmaktadır.

TSHK m.110/1'de yük taşıma sözleşmesinde, taşıyıcının yükletene hava yük senedini verirken bulunması gereken kayıtlar şu şekilde sıralanmıştır.

- a) Hava yük senedinin numarası ile, düzenlendiği gün ve yer,
- b) Taşıyıcının adı veya ticaret ünvanı ve adresi,
- c) Yükletenin adı, soyadı veya varsa ticaret ünvanı ve adresi,
- d) Gönderilenin adı, soyadı veya varsa ticaret ünvanı ve adresi,
- e) Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri,
- f) Yükün türü, sayısı, miktarı ve ağırlığı,
- g) Özel olarak beyan edildiği takdirde değeri,
- h) Taşıma ücreti ve ödeme şartları, ücretsiz taşımalarda buna dair kayıt,
- i) Gereğinde, yük senedine eklenmesi zorunlu olan belgeler,
- j) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

Bu madde hükmüne göre yukarıda sayılan hususlardan birinin hava yük senedinde bulunmaması durumunda veya taşıyıcının, taşımayı hava yük senetsiz yapması durumunda taşıyıcı, sınırlı sorumluluktan yararlanmayacaktır. Ancak bu noktada Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Varşova/Lahey Konvansiyonu arasında farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Zira Varşova/Lahey Konvansiyonuna göre taşıyıcının sınırlı sorumluluk limitlerinden yararlanmayacağı iki hal belirlenmiştir. Buna göre yükün, bir hava yük senedi düzenlenmeden taşıyıcının rızası ile yüklenmesi durumu ve hava yük senedinin, taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri başladığı ülkeden başka bir ülke içinde ise sözleşmenin yükün kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunun düzenlendiğinin ve birçok hallerde sınırlandırıldığını belirten bir notun bulunmaması durumlarıdır. Buna göre Varşova/Lahey Konvansiyonu

sisteminde yük senedinin düzenlenmediği ve taşıyıcının rızası olmadan uçağa mal yüklendiği durumlarda taşıyıcı korunmuş ve sınırlı sorumluluk kapsamında değerlendirilmiştir.

Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Varşova/Lahey Konvansiyonu arasındaki diğer bir farklılık ise hava yük senedinin düzenlenmediği ve belirli kayıtları içermediği durumlarda kabul edilen sonucun Türk Sivil Havacılık Kanunu açısından yükün kabulünden sonra, Varşova/Lahey Konvansiyonu açısından ise, yükün uçağa yükletilmesinden sonra söz konusu olmasıdır<sup>278</sup>.

Yolcu biletinin veya hava yük senedinin hiç düzenlenmemesi veya kanunda veya Konvansiyonda belirtilen hususları içermemesi durumunda taşıma sözleşmesi geçersiz olmayacaktır. Sadece taşıyıcı, sorumluluğu kaldıran veya sınırlandıran Konvansiyon ve Kanun hükümlerinden yararlanamayacak ve düzenlenen üst sınır limitlerini aşan zararlardan da sorumlu olacaktır.

## **2-Taşıyıcı Ve/Veya Adamlarının Belirli Türdeki Davranışları**

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25 ve TSHK m.126'da taşıyıcının ve/veya adamlarının belirli davranışlarda bulunması halinde sınırlı sorumluluk sisteminden yararlanamayacağı ve sınırsız olarak sorumlu olacağı prensibini getirmektedir. Nitekim TSHK m.126'da *“Zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde; bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz. Ancak, taşıyıcının işçileri veya temsilcileri gibi yardımcı kişilerinin meydana getirdiği sınırsız sorumluluk talebine mevzu olan zarar hakkında Borçlar Kanununun 55 inci madde hükümleri saklıdır”* hükmü bulunmaktadır.

Taşıyıcının sınırsız sorumluluğu için Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25 ve TSHK m.126'da öncelikle taşıyıcının ve/veya adamlarının zarar vermek kastı ile yaptığı

---

<sup>278</sup> Arslan, s.143.

hareketleri sebep olarak göstermiştir. Türk hukuk sisteminde kusur, kast ve ihmal şeklinde ikiye ayrılmak suretiyle inceleme konusu yapılır. Buna göre kast, fiili yapan kişinin, yaptığı fiilin hukuka aykırı sonucu olduğunu görmesi ve tasavvur etmesine rağmen bu fiili gerçekleştirmeyi ve sonuçta da hukuka aykırı neticeyi istemesidir<sup>279</sup>. Buna karşılık, fiili yapan kişinin, hukuka aykırı sonucu istememekle birlikte sonucu önlemek için durumun ve şartların gerektirdiği özeni göstermemesi halinde ihmal söz konusu olmaktadır. Ağır kusur, kast ve ağır ihmali, hafif kusur ise hafif ihmali içine almaktadır<sup>280</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25’de hem kast hem de ağır ihmalin söz konusu olduğu ve, bu nedenle de kast ve ağır ihmalin bulunduğu durumlarda taşıyıcının sınırsız sorumluluğunun, hafifi ihmal halinde ise taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun bulunduğu kabul edilmektedir<sup>281</sup>.

TSHK m.126’da taşıyıcının işçileri veya temsilcileri gibi yardımcı kişilerinin meydana getirdiği sınırsız sorumluluk talebine mevzu olan zararlar bakımından BK m.55 hükümlerinin saklı tutulduğu belirtilmiştir. BK m.55’de istihdam edenin kusursuz sorumluluğu düzenlenmiş bulunmaktadır. BK m.55’de düzenlenen sorumluluk, kurtuluş karinesini içinde barındıran objektif sorumluluk olmasının yanı sıra istihdam eden kişinin tazminat ödemesi halinde zararı meydana getiren işçisine rücu etme imkânını da içinde barındırmaktadır.

TSHK m.126’da yapılan atıf konusunda doktrinde, atfın BK m.55’in tamamına mı yoksa rücu ilişkin kısmın bulunduğu ikinci fıkra hükmüne mi yapıldığı konusunda tartışmalar bulunmaktadır. Çünkü bu durumun açıklığa kavuşturulması, TSHK m.123’de bulunan kurtuluş karinesi ile BK m.55’deki kurtuluş karinesi arasında bir farkın bulunup bulunmadığı bakımından da önemlidir.

---

<sup>279</sup> **Tandoğan**, Mesuliyet, s.45 vd.; **Tekinay/ Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.665.; **Oğuzman/Öz**, Borçlar Genel, s. 505 vd.; **Kılıçoğlu**, s. 200 vd **Tuhr von**, s.581; **Karahasan**, Sorumluluk, s.8-9; **Deschenaux/Tercier**, s.52.

<sup>280</sup> **Tekinay/ Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.668–669; **Tandoğan**, Mesuliyet, s.54.

<sup>281</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.53 vd.; **Ülgen**, Hava Taşımaları, s.203; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s.795.

Doktrinde bir görüş, TSHK m.123'deki zararın önlemesi için gereken bütün tedbirlerin alınması hali ile BK m.55'deki özen gösterilmiş olması halinin benzerliğinin açık olduğunu ileri sürmektedir. Aynı şekilde TSHK m.123'deki gerekli tedbirleri alma olanağının imkânsız olması halinin ispatı ile BK m.55'deki gerekli tedbirlerin alınması halinde dahi zararın meydana geleceği hususunun da aynı şeyler olduğunu kabul etmektedir<sup>282</sup>. Bu görüşün kabul edilmesi halinde, TSHK m.126'da sadece BK m.55/c.2'ye atıfta bulunulduğu kabul edilecektir.

Buna karşılık doktrindeki diğer bir görüş, BK m.55'de ispatlanması istenen gerekli tedbirlerin alınması halinde dahi zararın meydana gelebileceğinin ispatının, varsayıma dayanan bir ispat olanağı tanıdığını, TSHK m.123'de ise gerekli tedbirlerin alındığının veya alınma olanağının bulunmadığının ispatının, maddi bir imkânsızlığın ispatı olduğunu ileri sürmekte ve TSHK m.123 ile getirilen ispat yükünün daha katı olduğunu savunmaktadır<sup>283</sup>. Böyle bir değerlendirmenin yapılması halinde de TSHK m.126'da BK m.55'in tamamına bir atfın bulunduğu söylenebilecektir. Gerçekte TSHK m.126'da açıkça "Borçlar Kanununun 55 inci madde hükümleri saklıdır" denilmek suretiyle maddenin tamamına bir atfın yapıldığını söylemek mümkündür.

Taşıyıcının sınırsız sorumluluğu için Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25 ve TSHK m.126'da öngörülen taşıyıcının ve/veya adamlarının zarar vermek kastı ile yaptığı hareketlerinin yanı sıra taşıyıcının ve/veya adamlarının bir zararın oluşması ihtimalinin bilincinde olarak tedbirden ve dikkatten uzak bir şekilde ihtiyatsızca davranışlarının sonucunda oluşan zararlar bakımından da söz konusu olmaktadır<sup>284</sup>.

Sınırsız sorumluluk için taşıyıcı ve adamlarının bir zararın doğması ihtimalini bilmelerine rağmen her türlü dikkatten yoksun davranış ve tutumlarını ihtiyatsızca sürdürmeleri arandığı için, taşıyıcının ve/veya adamlarının zararın meydana geleceği ihtimalinin gerekli olup olmadığı mı, yoksa makul bir düşünce ile sonucu öngörebilmelerinin yeterli sayılıp sayılmayacağı, doktrindeki tartışma konusunu

---

<sup>282</sup> **Kaner**, Konvansiyon/ Sorumluluk, s.463-464.

<sup>283</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.59.

<sup>284</sup> **Arslan**, s.150.

oluşturmaktadır<sup>285</sup>. Bu konuda doktrinde iki farklı görüş bulunmaktadır. Bunlar objektif ve sübjektif görüşlerdir. Her iki görüş de taşıyıcının ve/veya adamlarının ihtiyatsızca davranmalarının yanı sıra, zararın doğma ihtimalini bilmelerinin gerektiği noktasında hemfikirdir. Buna karşılık ayrılık noktaları, zararın doğma ihtimalinin bilinip bilinmediğinin belirlenmesi noktasında farklı yollar izlemelerinden kaynaklanmaktadır<sup>286</sup>.

Objektif görüşte, taşıyıcının ve/veya adamlarının davranışlarının, yapılan işin objektif esaslarına uyumlu olması aranmaktadır. Buna göre, ihtiyatsız bir davranışın zarar doğurması ihtimalinin bilinip bilinmediği, pilotun, makul ve tedbirli bir pilot gibi davranıp davranmadığına göre belirlenecektir.

Buna karşılık sübjektif görüşte, somut olayda taşıyıcının /veya adamlarının bir zararın meydana gelme ihtimalini fiilen ve gerçekten bilmeleri şartı aranmakta ve bu durumun ileri süren tarafından ispatı halinde sınırsız sorumluluğu kabul edilmektedir<sup>287</sup>.

Doktrinde baskın görüş olarak sübjektif görüş kabul edilmektedir. Zira sübjektif görüş, Konvansiyon'da ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda kabul edilen sorumluluk sistemi kural olarak sınırlı sorumluluk olduğu için daha yerinde bir görüş olarak ortaya çıkmaktadır<sup>288</sup>.

### **3-Taraflar Arasında Sorumluluk Sınırını Yükselten Özel Bir Anlaşmanın Yapılması**

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22/1'de tarafların, Konvansiyonda kabul edilen sorumluluk limitlerinin yükseltilmesine ilişkin olarak bir anlaşma yapmaları veya bu tip bir anlaşmaya katılmalarına izin vermiş bulunmaktadır bu durumda taşıyıcının

---

<sup>285</sup> Kırman, s. 157.

<sup>286</sup> Sözer, TSHK/Sorumluluk, s.56; Kırman, s. 158.

<sup>287</sup> Kırman, s. 158–159

<sup>288</sup> Sözer, TSHK/Sorumluluk, s.56; Kırman, s. 159.

sorumluluğu Konvansiyonda belirtilen limitlerle sınırlı olmayacak, üzerinde anlaşılan miktar üzerinden sorumlu olacaktır.

Aynı hususta TSHK m.124/2’de ‘‘Taşıyıcı, birinci fıkrada anılan sözleşme ve protokoller ile öngörölmüş bulunan sınırların yükseltilmesine ilişkin özel anlaşmalar yapmak veya bu nitelikteki anlaşmalara katılmak yetkisini haizdir’’ hükmü bulunmaktadır. Böylece Türk Sivil Havacılık Kanunu bakımından da tarafların, sorumluluk limitlerinin yükseltilmesine ilişkin olarak bir anlaşma yapmaları veya bu tip bir anlaşmaya katılmaları mümkün bulunmakta ve taşıyıcının sorumluluğu da anlaşılan miktar üzerinden olmaktadır.

## **IV-TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI**

### **A-Sorumluluktan Kurtulma Halleri**

#### **1-Kurtuluş Karinesi**

##### **a-Genel Olarak**

Taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluk sözleşmeye dayanan bir sorumluluktur. Bu nedenle meydana gelen bir olay nedeniyle oluşacak zarardan taşıyıcının sorumlu tutulmaması, kendisinin kusurunun bulunmadığını ispat etmesi ile mümkün olacaktır<sup>289</sup>.

TSHK m.123 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.20’ye göre taşıyıcı bakımından kurtuluş karinesi getirilmiş bulunmaktadır. TSHK m.123’de ‘‘Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir’’ hükmü bulunmaktadır. Buna göre taşıyıcı sorumluluk hallerinden birinin bulunması durumunda, kanunda düzenlenen iki durumdan birinin varlığını ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilecektir. Buna göre taşıyıcı kendisinin ve adamlarının zararı

---

<sup>289</sup> **Tandoğan**, Mesuliyet, s.421; **Kaner**, Konvansiyon/ Yolcuya Gelen Zarar, s.191.

önlemek amacıyla gereken bütün tedbirleri almış olduğunu ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilmesi mümkün olduğu gibi bu tedbirleri alma olanağının kendisi ve adamları bakımından mümkün olmadığını ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür.

### **b-Gerekli Tedbirlerin Alınması**

Türk Sivil Havacılık Kanunu Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerine göre taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek amacıyla gereken bütün tedbirleri almış olduğunu ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilmesi imkânı bulunmaktadır. Taşıyıcının alması gereken tedbirlerin içeriğinin ne olduğu sorumluluktan kurtulma açısından büyük önem taşımaktadır. Konvansiyonda ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda bulunan bu “gerekli tedbirler” ifadesinin yorumlanması konusunda doktrinde iki farklı görüş ortaya çıkmıştır.

Bu ifadenin geniş yorumlanarak değerlendirilmesi gerektiğini ileri süren görüş taraftarları, taşıma sözleşmesinden doğan borcun içeriğinin ne olduğunun temel alınması gerektiği fikrinden yola çıkmaktadır<sup>290</sup>. Buradaki borcun içeriğinin, basit bir özen borcu olduğu ileri sürülmek suretiyle taşıyıcının, üzerine düşen özen borcunu ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulabileceğini 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 olmalıdır. Buradaki tedbirlerin objektif nitelikte olmasına gerek yoktur<sup>291</sup>.

Söz konusu maddenin dar yorumlanması gerektiğini savunan görüşün temsilcileri ise, geniş yorum temsilcileriyle aynı noktadan hareket etmekte ve taşıyıcının basit bir özen borcu altında olduğu ve “gerekli tedbirler” ifadesinin özenli bir taşıyıcı ve tedbirli yardımcılarının alması gereken önlemler olarak anlaşılması gerektiğini kabul

---

<sup>290</sup> Kırman, s. 114, dn.6.

<sup>291</sup> Kırman, s. 114.

etmektedir. Geniş yorumculardan ayrılan noktayı ise, gerekli tedbirlerin alınmış olduğunun ispatı konusu oluşturmaktadır. Buna göre gerekli tedbirler ifadesi, kaza ve hasar ile bağlantılı olarak taşıyıcı ve adamları tarafından alınması gereken objektif önlemleri kapsayacak şekilde değerlendirilmesi gerekecektir. Buna göre taşıyıcının, sadece belli bir durumda söz konusu olabilecek tedbirleri almış olduğunu ispatlaması yeterli olmayacak, zararın ortaya çıkmamasına yönelik olarak ve taşıma sözleşmesinin amacına uygun bir biçimde, makul ve tedbirli bir borçludan beklenebilecek dikkat ve özenin üzerinde, dikkatli ve özenli bir taşıyıcıdan beklenen tedbirleri almış olduğunu ispatlaması gerekecektir<sup>292</sup>. Böylece, zararı doğuran olayın veya kazanın meydana gelmesinden önce, eğer gerekli tedbirleri almış olsaydı zararın oluşmayacağını ispatı, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için yeterli olmayacaktır<sup>293</sup>. Geniş ve dar yorum sahiplerinin birleştikleri diğer bir ortak noktayı da, gerekli tedbirler ifadesini, özen borcuna bağlamaları oluşturmaktadır<sup>294</sup>.

### **c-Mücbir Sebebin Varlığı**

Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde sorumluluktan kurtaran ikinci durum taşıyıcının, gerekli tedbirleri alma olanağının kendisi ve adamları bakımından mümkün olmadığını ispat oluşturmaktadır. Bu durum doktrinde mücbir sebep olarak adlandırılmaktadır<sup>295</sup>.

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<sup>296</sup>.

---

<sup>292</sup> **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s.105; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s.188; **Kırman**, s. 115; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s.800.

<sup>293</sup> **Kırman**, s. 115.

<sup>294</sup> **Arslan**, s.155; **Kaner**, Konvansiyon/ Yolcuya Gelen Zarar, s.120.

<sup>295</sup> **Kırman**, s. 120.

<sup>296</sup> **Tandoğan**, Mesuliyet, s.464 vd.; **Tekinay/ Akman/Burcuoğlu/Alttop**, s.1342; **Reisoğlu**, s.296.

Mücbir sebebin bulunduğu durumlarda taşıyıcının veya adamlarının, bu tür bir olay bakımından zararı önlemek için gereken tedbirlerin yerine getirilmesinin imkânsız olduğunu ispatlamaları gerekmektedir. Bunun yanı sıra da tedbirlerin alınmasını imkânsız kılan ve mücbir sebep olarak değerlendirilecek olayın fiilen meydana gelmesi ve bu durumun da taşıyıcı tarafından ispat edilmesi gerekmektedir. Bu sebeple, mücbir sebebin meydana gelme tehlikesinin veya ihtimalinin bulunduğu ispatı, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için yeterli olmayacaktır<sup>297</sup>.

Taşıyıcının meydana gelen ve mücbir sebep olarak kabul edilecek olayın, bunun için gereken tedbirlerin alınmasını imkânsız kıldığı konusunu da ispat etmesi gerekmektedir. Bu hususların taşıyıcı tarafından ispatı halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulacak, aksi halde sorumlu kalmaya devam edecektir<sup>298</sup>.

## 2-Müterafik Kusur

Zarar gören kimsenin zararın meydana gelmesinde veya artmasında ki kusuru hafif ise tazminattan indirim sebebi olmaktadır. Bu konu daha önce işlendi. Zarar görenin kusurunun ağır olması ve illiyet bağıni kesecek derecede olması durumunda sorumluluğu ortadan kaldırıcı nitelikte olmaktadır.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.21’de “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.

Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda müterafik kusura ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. TSHK m.106’daki atıf nedeniyle ulusal uygulamalar

---

<sup>297</sup> Kırman, s. 120; Arslan, s.156.

<sup>298</sup> Sözer, TSHK/Sorumluluk, s.60; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 181; Kaner, Konvansiyon/ Sorumluluk, s.430; Kırman, s. 120; Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s.815; Kaner, Konvansiyon/ Yolcuya Gelen Zarar, s.193.

açısından Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde bir çözümün kabul edilmesi yerinde olur<sup>299</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu, müterafik kusurun bulunup bulunmadığının ve eğer var ise taşıyıcının sorumluluktan kısmen mi, yoksa tamamen mi kurtulacağıının belirlenmesi ulusal hukuk hükümlerine bırakmıştır. Bu durumun, Varşova/Lahey Konvansiyonunun uygulanması bakımından yeknesaklığı bozduğu ileri sürülmüştür<sup>300</sup>. Müterafik kusur bakımından hukuk sistemleri farklı düzenlemeler getirmektedir. Uyuşmazlığı bakan mahkemenin hukuk sisteminin müterafik kusura yer vermemesi halinde, taşıyıcı müterafik kusurdan yararlanamayacak ve zarar gören kişinin kusurlu olduğunu ispatlamasına karşın sorumluluktan kurtulamayacaktır<sup>301</sup>.

Konuya ilişkin doktrinde yapılan bir yorumda, Konvansiyonun yetkili kıldığı mahkemenin hukuku müterafik kusuru düzenlemese bile, mahkemenin sınırlı sorumluluğun kaldırılması veya azaltılması yolunda hüküm tesis etmesi gerektiği ileri sürülmüştür. Çünkü burada Konvansiyon ile yetkili kılınan mahkemenin hukukuna yapılan atıf ile sadece müterafik kusurun sonuçlarının belirlenmesinde mahkemenin hukukunun rol oynayacağı kabul edilmiştir. Buna karşılık Varşova/Lahey Konvansiyonu m.21'in amacına uygun şekilde uygulanması halinde her halükarda müterafik kusurun dikkate alınması gerekir.

Türk hukukunda zarar görenin kusuruna ilişkin olarak BK m. 44/1 hükmü bulunmaktadır. 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 sarfinazar edebilir*”. Böylece Türk hukuku akımından müterafik kusurun uygulanmasında BK m.44 hükmü uygulama alanı bulacaktır.

---

<sup>299</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.61; **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 188; **Kırman**, s. 122.

<sup>300</sup> **Kaner**, Konvansiyon/ Yolcuya Gelen Zarar, s.193; **Kırman**, s. 122; **Göknül**, Hava Hukuku, s.199.

<sup>301</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s.189; **Kaner**, Konvansiyon/ Yolcuya Gelen Zarar, s.193; **Kırman**, s. 122.

### 3-Belirli Sürelerde Hasar İhbarında Bulunulmaması

TSHK m.128 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.26'da eşyaya gelen zararlar bakımından hasar ihbarında bulunulması düzenlenmiş bulunmaktadır.

TSHK m.128'de *“Yolcu bagajının veya yükün, bunları teslim almaya yetkili kişi tarafından itiraz edilmeden kabulü, taşıma belgesine uygun olarak ve iyi durumda teslim edildiklerine karine teşkil eder. Hasar halinde, teslim almaya yetkili kişi tarafından hasarın öğrenilmesinde derhal ve teslimlerinden itibaren yolcu bagajı için en geç yedi gün içinde ve yük için en geç ondört gün içinde taşıyana ihbarda bulunulması gerekir. Gecikme halinde ihbar, bagajın veya yükün tesliminden itibaren en geç yirmibir gün içinde yapılmalıdır. İhbarın yazılı olarak veya durumun taşıma belgesinin üstünde gösterilmesi sureti ile yapılması gerekir. İkinci fıkrada belirtilen sürelere uyulmaması halinde, hileli davranması hali hariç, taşıyıcı aleyhine dava açılmaz”* hükmü getirilmiştir.

Buradaki hüküm bagaj veya yükün hasara uğrama durumu dikkate alınarak düzenlendiği için, sadece hasar durumlarında uygulama alanı bulacak, bagaj veya yükün yok olması durumunda uygulama alanı bulamayacaktır<sup>302</sup>.

TSHK m.128'de yolcu bagajının veya yükün, bunları teslim almaya yetkili kişi tarafından itiraz edilmeden kabul edilmesi durumunda bu teslimin, taşıma belgesine uygun olduğu ve iyi durumda teslim edildiklerine ilişkin bir karine oluşturmaktadır. Bu, taşıyıcı lehine bir karine olup, teslim sırasında ihbarda bulunmayan gönderilen, taşıyıcıyı sorumlu tutabilmek için, zararın hava taşıması sırasında meydana geldiğini ispatlaması gerekecektir<sup>303</sup>.

Bagaj veya yükün hasara uğraması ali için ise, hasarın öğrenilmesinden itibaren 14 gün içinde taşıyıcıya ihbarda bulunulması gerektiği, bunun yapılmaması halinde, taşıyıcının hileli davranışı dışında aleyhine bir dava açamayacağı belirtilmiştir. Burada

---

<sup>302</sup> Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 209; Kaner, Konvansiyon/ Yolcuya Gelen Zarar, s.200.

<sup>303</sup> Kaner, Konvansiyon/ Yolcuya Gelen Zarar, s.200.

gönderilen aleyhine bir karine söz konusu olmayıp, mesuliyetin sona ermesi söz konusudur<sup>304</sup>.

TSHK m.128 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.26'nın hasarın gizli hasar ve açık hasar olmasına göre ayırma tabi tutulması kabul edilmektedir. Buna göre TSHK m.128/1 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.26/1, bagaj ve yükte ilk etapta gözle görülebilecek açık hasarlar dikkate alınarak düzenlenmiştir. İkinci fıkralarda kabul edilen 14 günlük ihbar süresi ise, bagaj ve yükte ilk etapta gözle görülemeyen gizli hasarlar düşünülerek getirilmiştir. Bagaj e yükte bulunan açık hasar halinde, yolcu veya gönderilen, eşyayı teslim aldığı anda ihbarda bulunmalıdır. Aksi durumda bagaj ve yük, hasarsız ve taşıma senedine uygun bir şekilde teslim alınmış sayılır. Ancak yolcu veya gönderilenin her halükarda 14 günlük süre içinde ihbarda bulunma hakkı bulunacaktır. Gizli hasarın bulunması durumunda ise, bagaj veya yükün teslim alınması sırasında hasar ihbarında bulunulmasına gerek yoktur, 14 günlük süre içinde hasar ihbarında bulunulması yeterlidir. Bu süre içinde hasar ihbarında bulunulmaması durumunda taşıyıcının sorumluluğu sona erecektir<sup>305</sup>.

#### **4-Belirli Süre İçinde Dava Açılmaması**

Varşova/Lahey Konvansiyonu açısından taşıyıcının sorumluluğunu sona erdiren hallerden birisini de Varşova/Lahey Konvansiyonu m.29/1'deki iki yıllık süre içinde zarar görenin dava açmaması oluşturmaktadır. Bu maddede iki yıllık süre içinde dava açılmaması halinde tazminat hakkının ortadan kalkacağı düzenlendiği için, bu sürenin geçmesi halinde taşıyıcının sorumluluğu sona erecektir.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.29/1'deki iki yıllık sürenin başlangıcı olarak varış yerine ulaşma tarihi veya uçağın ulaşması gereken tarih veya taşımanın durduğu tarihin esas alınması gerektiği kabul edilmektedir.

---

<sup>304</sup> **Kaner**, Konvansiyon/ Yolcuya Gelen Zarar, s.200.

<sup>305</sup> **Okay**, Hasar İhbarı, s.465; **Kaner**, Konvansiyon/ Yolcuya Gelen Zarar, s.201.

İki yıllık sürenin geçmesi ile dava hakkının düşmesinin kabul edilebilmesi için, bu maddede kabul edilen sürenin hak düşürücü süre olması gerekir. Çünkü buradaki sürenin zamanaşımı süresi olarak kabul edilmesi halinde, bu sürenin geçmiş olması, dava açma hakkını ve buna bağlı olarak da taşıyıcının sorumluluğunu sona erdirici bir niteliğe sahip olmayacaktır. Sadece taşıyıcı tarafından ileri sürülebilecek bir def'i hakkını oluşturacaktır<sup>306</sup>.

### **5-Sözleşme Hükümlerinde Sorumsuzluk Kaydının Bulunması**

Varşova/Lahey Konvansiyonunda yük taşımaları bakımından, taşıyıcının sözleşmeye koyacağı bir hüküm ile yükün niteliği, özrü veya gizli ayıplardan dolayı taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına imkân vermektedir. Böylece sözleşme hükmü ile sorumluluktan kurtulma sebebi oluşturulmaktadır<sup>307</sup>.

Sözleşme ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulması imkânı sadece yük bakımından söz konusu olup, bagaj bu kapsamda yer almamaktadır. Ayrıca sorumsuzluk kaydının, sadece yükün niteliği, özrü veya gizli ayıbından kaynaklanması haline ilişkin olmalıdır. Sözleşmeye konan sorumsuzluk kaydının geçersiz olması halinde, sözleşmenin tamamı geçersiz olmayacak, sadece sorumsuzluğu ilişkin kayıt hükmü geçersiz olacaktır<sup>308</sup>.

### **B-Sorumluluktan Kurtulma Şartlarının Geçerliliği**

Sözleşmeler hukukunda hâkim olan prensip, sözleşme özgürlüğüdür. Sözleşme özgürlüğü ilkesi, tarafların sözleşmeyi diledikleri biçimde oluşturmalarını içine alır. Diğer tüm sözleşmelerde olduğu gibi hava taşıma sözleşmelerinde de sözleşme

---

<sup>306</sup> Kırman, s. 124; Arslan, s.160.

<sup>307</sup> Sözer, TSHK/Sorumluluk, s. 6; Ülgen, Taşıma Sözleşmesi s. 190.

<sup>308</sup> Arslan, s.161.

serbestîsine kamu düzeni, genel ahlak ve kişilik hakları gibi bir takım nedenlerle sınırlamalar getirilmiştir<sup>309</sup>.

Sözleşme özgürlüğüne ilişkin sınırlandırmalar en çok sözleşmeye konulan sorumsuzluk kayıtlarında ortaya çıkmaktadır. Sorumsuzluk kayıtları, sözleşmeyi aykırı hareketten veya zararın doğmasından önce alacaklı ile borçlu arasında açık veya zımni şekilde yapılan ve ileride ortaya çıkacak ve alacaklı lehine tazminat istemiyle sonuçlanabilecek bir durumda tazminat durumunun oluşumunu kısmen veya tamamen engel olan hukuki işlemler olarak nitelendirilmektedir<sup>310</sup>.

Hava taşıma sözleşmesine konulacak bazı hükümlerin geçersiz olduğu Varşova/Lahey Konvansiyonunun birkaç maddesinde açıkça ifade edilmiştir. Varşova/Lahey Konvansiyonu m.23/1’de *“taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya bu Konvansiyonda belirtilenden daha düşük bir sınır saptayan herhangi bir hüküm geçerli sayılmaz, ancak böyle bir hükmün geçersizliği, sözleşmenin tümünü geçersiz kılmaz, sözleşme bu Konvansiyon hükümlerine bağlı kalır”* hükmü yer almaktadır. Bu şekilde açık bir hükmün öngörülmüş olması, sorumsuzluk kayıtlarının sözleşmeye olan etkisini net bir şekilde açıklığa kavuşturmuş bulunmaktadır<sup>311</sup>. Burada kabul edilen hükümsüzlük, sözleşmeyle taşıyıcıya yüklenmiş sorumluluklarla ilgili olarak sorumluluğu kısmen veya tamamen ya da öngörülen sorumluluk sınırlarının altında meblağlar belirleyen hükümleri içermektedir<sup>312</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.32’de de *“Gerek uygulanacak kanunu kararlaştırarak gerek yargı yetkisine ilişkin kuralları değiştirerek bu Konvansiyon ile öngörülmüş kurallara aykırı davranmak amacıyla zararın doğumundan önce taşıma sözleşmesine konan herhangi bir hüküm ve yapılan bütün anlaşmalar geçersiz olacaktır”* hükmü getirilmiştir. Böylece sorumsuzluk kayıtlarının geçersizliği, ancak zararın doğmasından önce olması haline bağlanmış olmaktadır. Buna göre, sorumluluğun doğmasından önce taşıyıcı lehine kabul edilen sorumsuzluk şartları

---

<sup>309</sup> Kırman, s. 125; Sözer, TSHK/Sorumluluk, s.13.

<sup>310</sup> Akman Galip: Sorumsuzluk Anlaşması, İstanbul 1976, s.6-7.

<sup>311</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.144; Kırman, s. 126; Arslan, s.162.

<sup>312</sup> Arslan, s.162.

geçersiz sayılırken, sorumluluğun doğumuna neden olan olayın veya kazanın gerçekleşmesinden sonra taraflar arasında sorumluluğu kısmen veya tamamen kaldırmaya ilişkin anlaşmalar geçerli kabul edilmektedir<sup>313</sup>.

---

<sup>313</sup> **Ülgen**, Taşıma Sözleşmesi s. 199-200; **Göknil**, Hava Hukuku, s.201; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.145; **Akman**, s.43-44; **Kırman**, s. 127.

## SONUÇ

Hava taşıma sözleşmesi, taraflardan birinin (taşıyıcı) hava aracı ile yolcu/bagaj ya da eşya taşımayı, sözleşmenin diğer tarafının (yolcu/gönderen) da bunun karşılığında ücret ödemeyi kabul ettiği bir sözleşmedir. Hava taşıma sözleşmesinin üç unsuru bulunmaktadır; taşıma taahhüdü, ücret ve taşımanın hava aracı ile yapılması. Taşıma taahhüdünün konusunu, bir yolcunun, bagajın veya bir eşyanın kalkış noktasından varış noktasına götürülmesi oluşturur.

Hava taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin olarak çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bunlar hava taşıma sözleşmesinin; istisna sözleşmesi, vekâlet sözleşmesi ve bağımsız sözleşme olduğuna yönelik görüşlerdir.

Kanaatimizce taşıma sözleşmelerinin çeşitli türleri kendi özel kanunlarında, hava taşıma sözleşmesi de Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda düzenlendiği, hüküm bulunmayan hallerde de diğer gerekli uygulanacak hükümlere atıf yapıldığı için, hava taşıma sözleşmesinin bağımsız sözleşme niteliğinde olduğunun kabulü yerinde olacaktır.

Hava taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği bağımsız sözleşme olmakla birlikte TSHK m. 106 da hava yolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; kanunda hüküm bulunmaması halinde, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümlerinin uygulanacağı ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmaması halinde, Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. Böylece Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda özel olarak düzenlenen hava taşıma sözleşmesinin, bir yönüyle Türk Ticaret Kanunu anlamında bir taşıma sözleşmesi olduğu ve bu nedenle de Türk Sivil Havacılık Kanunu ve diğer uluslararası anlaşmalarda hüküm bulunmaması halinde Türk Ticaret Kanunu hükümleri doğrudan doğruya uygulama alanı bulacaktır

Özellikle eşya taşımalarına ilişkin hava taşıma sözleşmelerinde taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilene, kendisinin tarafı olmadığı sözleşmeden doğan hakları kullanma yetkisi tanınması, hava taşıma sözleşmesine üçüncü şahıs yararına bir sözleşme niteliği kazandırmaktadır. Bunun sonucu olarak da BK m.111-112 deki hükümler hava taşıma sözleşmesi bakımından da uygulama alanı bulacaktır.

Havada yolcu, bagaj ve eşya taşınması kural olarak önceden belirlenmiş tarifelere göre yapılmaktadır ve bu sözleşmeler kesin vadeli işlem özelliği taşımaktadır. Bunun sonucu olarak taşıma taahhüdü belirlenen süreler içerisinde yerine getirilmez ise, ihtara ve mehil vermeye gerek kalmaksızın yolcu veya gönderici ifayı reddedebilecek veya borçlu temerrüdü nedeniyle lehine doğan hakları kullanabilecektir.

Hava taşıma sözleşmesinin taraflarını yolcu, gönderici ve taşıyıcı oluşturmaktadır. Yolcu, taşıyıcı ile yaptığı taşıma sözleşmesine dayanarak, hava aracında bulunan ve uçuş personelinin dışında kalan kişidir. Yolcu sıfatının kazanılabilmesi için taşıma sözleşmesinin tarafı olmak gerekir. Bu nedenle kaçak yolcular, hatır taşınması ile bir yerden diğer bir yere götürülen yolcular, yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olmadıklarından yolcu sıfatını kazanmaları mümkün olmayacaktır. Ayrıca hizmet sözleşmesine dayanarak hava aracında faaliyet gösteren uçuş personeli de, yolcu sayılmamaktadır. Hava yolu ile eşya taşıma sözleşmeleri bakımından taraf olan gönderici, taşıyıcının karşısındaki tarafı oluşturan ve bu sözleşmeyi kendi adına yapan kişidir.

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin bir tarafını oluşturan ve yolcu ile göndericinin karşısında bulunan kişidir. Taşıyıcı doktrinde, sözleşme ile belirlenen taşıyıcı, fiili taşıyıcı ve mütevali taşıyıcı şeklinde çeşitli ayırmalara tabi tutulmaktadır. Sözleşme ile belirlenen taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile taşıma işini taahhüt eden ve bu sıfatla sözleşmeye taraf olan kişidir. Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri ile getirilen sistem taşıma sözleşmesi esasına dayanmakta ve bu nedenle de taşıyıcı, taşıma sözleşmesine taraf olan kişi veya kuruluş olmaktadır. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda belirtilen taşıyıcı da sözleşme ile belirlenen taşıyıcı durumundadır.

Taşıma sözleşmesinin tarafı durumunda olan ve sözleşme ile belirlenen taşıyıcı, taşıma işini bizzat kendisi yapmayarak bir başkasına yaptırırsa, taşıma işinin yapılmasını fiilen üstlenen bu kişi fiili taşıyıcı kabul edilir. Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri sadece taşıma sözleşmesinin tarafını oluşturan kişi ve kuruluşlara taşıyıcı sıfatını vermek suretiyle "sözleşmeye dayanan taşıyıcı" kavramını kabul etmiş olup taşımayı fiilen gerçekleştiren kişiyi ve kuruluşu taşıyıcı olarak görmemiştir.

Hava taşımalarının birden fazla taşıyıcı tarafından yapılması halinde bu tür taşımalarda taşıma işini yapanlardan hangisinin taşıyıcı sıfatına sahip olacağını belirlemede mütevali taşıyıcı kavramı gündeme gelmektedir. TSHK m.129'a göre her taşıyıcı, Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri anlamında bağımsız taşıyıcı sıfatına sahiptir ve sorumlulukları da TSHK m.120 vd. hükümlerindeki esaslara tabidir. Taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesine katılan taşıyıcılardan hiçbiri, diğer taşıyıcıların neden olduğu zarardan dolayı sorumlu değildir ve taşıyıcılardan hiçbiri, diğerinin adamı niteliği olmadığından, taşıyıcının adamlarından dolayı sorumlulukta gündeme gelmez.

Yolcu taşınmasına ilişkin hava taşıma sözleşmelerinin, sözleşmenin taraflarının irade beyanlarının karşılıklı uyuşması sonucunda kurulduğu ve bu nedenle de rızai bir sözleşme olduğu kabul edilmektedir. Yük taşımaya ilişkin hava taşıma sözleşmesi bakımından ise sözleşmenin rızai mi yoksa aynı sözleşmemi olduğu noktasında doktrinde tartışma vardır. Kanaatimizce yük taşımaya ilişkin hava taşıma sözleşmelerinin aynı sözleşme olarak kabul edilmesi, günümüz hayat gereklerine uygun değildir ve günümüz hukuk sistemlerinde aynı sözleşme türüne yer verilmemektedir. Bu nedenle tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla sözleşmenin kurulduğunu kabul etmek ticari hayatın gereklerine de uygundur.

Hava taşıma sözleşmesi kanunda herhangi bir şekle tabi tutulmamıştır. Bununla birlikte TSHK m.107/2 de yolcu taşımaları açısından biletin, m.109/2 bagajların taşınması bakımından bagaj kuponunun, m.110/2 yük taşımaları açısından yük senetlerinin belirli kayıtları içermesi düzenlenmiştir. Ancak bunların düzenlenmemiş olması veya içeriğinde bu hususların bulunmaması taşıma sözleşmesini geçersiz kılmamakta, taşıyıcı Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamamaktadır.

Hava taşıma sözleşmesinde yolcunun borçlarını, taşıma ücretini ödeme, belirlenen vakitte hava aracının hareket edeceği yerde bulunmak ve taşıyıcılar tarafından iç hizmetleri tanzim için konmuş olan usul ve talimatı ihlal etmemektir. Göndericinin borçları arasında, ücret ödemenin yanı sıra hava yük senedine yazılacak kayıt ve beyanlar ile yükün gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgelerin tam ve doğru olması sayılabilir. Taşıyıcının borçları yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından;

bilet ve bagaj kuponu düzenleme, taşımayı gereği gibi ve zamanında yapma, yolcularını havayolu ile bir yerden diğer bir yere sağ salim götürme ve yolcu beraberindeki bagajları taşıma oluşturur. Eşya taşıma sözleşmeleri bakımından ise, hava yük senedi düzenleme, taşımayı gereği gibi ve zamanında yapma, taşınan eşyanın bakım ve gözetimi konusunda özen gösterme, hava yük senedinde gösterilen veya gönderici tarafından sonradan bildirilen gönderilene yükü teslim etme ve eşyanın gönderilmesi hususunda aldığı emirlere göre hareket etme oluşturmaktadır.

Taşıyıcının sorumluluğu TSHK m.120-132 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17 vd hükümlerinde düzenlenmiş bulunmaktadır. Bu iki düzenleme arasında büyük benzerlikler bulunmaktadır. Bu benzerliğin temelinde Türk Sivil Havacılık Kanunu hazırlanırken Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerinin esas alınması yatmaktadır.

Taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğinin belirlenmesi bakımından taşıyıcı ile zarara uğrayan yolcu, bagaj ve yükün sahibi arasında sözleşme ilişkisi bulunmaktadır. Bu nedenle de taşıyıcının sorumluluğu sözleşmeye dayanan bir sorumluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerinde yer alan düzenlemeler emredici niteliktedir. Buradaki sorumluluğun, taraflar arasında yapılan bir sözleşme ile kaldırılması veya sorumluluk limitlerinin düşürülmesi mümkün değildir. Bu nedenle hukuki niteliğe ilişkin değerlendirmeler sözleşme hükümleri açısından değil, taşıyıcının Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonun emredici hükümlerinden doğan sorumluluğu açısından olmaktadır.

Doktrinde hâkim görüş, taşıyıcının sorumluluğunu, kusur sorumluluğu olduğu yönündedir. Doktrinde savunulan ve azınlıkta kalan diğer görüş ise, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda öngörülen sorumluluğun kusursuz(objektif) sorumluluk olduğunu kabul etmektedir. Kanaatimizce TSHK m.123 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.20 hükümleri, sorumluluğun kusura dayalı olduğunu, fakat tedbirler açısından gösterilmesi gereken özen yükümünün ve mücbir sebebin objektif esaslara bağlandığını gösterdiğinden Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda düzenlenen sorumluluğun hukuki niteliği özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur.

Taşıyıcının sorumluluğunun şartlarını yolcunun uğradığı zararlar bakımından kaza, zarar ve illiyet bağı oluşturmaktadır. Taşıyıcının TSHK m.120 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17 hükümleri çerçevesinde sorumlu tutulabilmesi için öncelikle bir kazanın varlığı gereklidir. Kaza, sözleşmenin ihlaline kaçınılmaz bir şekilde sebebiyet veren ve sözleşme yapılırken öngörülemeyen olaydır. Kazanın hava aracında, iniş işlemleri sırasında veya iniş işlemleri sırasında meydana gelmesi gerekir. Taşıyıcının kaza nedeniyle sorumluluğunun doğabilmesi için, meydana gelen kaza sonucunda bir zararın ortaya çıkmış olması gerekir. Bu zararın yolcunun ölmesi veya cismani zarara uğraması şeklinde gerçekleşmesi gerekir. Ayrıca meydana gelen kaza ile ortaya çıkan zarar arasında sebep ve sonuç ilişkisinin, yani illiyet bağının bulunması gerekir.

Bagaj ve yükün taşınması bakımından doğan zararlara ilişkin şartları taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyetini ihlal etmesi, bunun sonucunda bir zararın ortaya çıkması, zarara sebebiyet veren olayın havayolu ile yapılan taşıma sırasında meydana gelmesi ve son olarak da illiyet bağı oluşturmaktadır. Taşıyıcı, taşıma işini yaparken, eşyanın kendisine teslimi ile doğan bakım ve gözetim mükellefiyeti altındadır. TSHK m.121 hükmüne göre taşıyıcı, tescil ettirilmiş bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğraması nedeniyle sorumlu olacaktır. Bu sorumluluk bagaj ve yüke ilişkin bakım ve gözetim mükellefiyetinin ihlal edilmesinin bir sonucudur. Taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti, bagaj veya yükün taşıyıcıya teslimi ile başlamakta ve varma yerinde bagaj veya yükü teslim etmesi ile sona ermektedir. Bakım ve gözetim mükellefiyetinin ihlal edilmesi sonucunda eşyanın yok olması veya hasara uğraması şeklinde bir zararın ortaya çıkması gerekir. Zarara sebebiyet veren olayın havayolu ile taşıma olarak ifade edilen belirli bir zaman dilimi içinde meydana gelmesi gerekir. Zarara sebep olan olay ile ortaya çıkan zarar arasında sebep ve sonuç ilişkisinin, yani illiyet bağının bulunması gerekir.

Taşıyıcı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde yolcunun ölmesi veya cismani zarara uğraması ile eşyanın yok olması ve hasara uğramasının yanı sıra yolcunun, bagajın ve yükün gecikmesinden doğan zararlar bakımından da sorumludur. Gecikme, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan taahhüdünü yerine getirmesi gereken süre içerisinde daha ilerideki bir süre içinde yerine getirmesi ve varma yerine vaktinde ulaşamamasıdır. Sorumluluk için

gecikme nedeniyle bir zararın ortaya çıkması gerekir. Bu zararlar maddi nitelikte bir zarar olabileceği gibi manevi nitelikte bir zarar da olabilir.

Taşıyıcının taşımayı gerçekleştirirken hizmetlerinden yararlandığı kişilerin fiil veya ihmaline bağlı olarak ortaya çıkabilecek zararlardan dolayı sorumlu tutulması kabul edilmektedir. Taşıyıcının adamları, “taşıyıcının maiyetinde çalışanlar” ve “taşıyıcının kullandığı kişiler” şeklinde ikili ayırımla incelemektedir. Taşıyıcının maiyetinde çalışanlar, hizmet bağı ile bağlı olarak taşıyıcının işletmesinde sürekli görev yapanlardır. Taşıyıcı, maiyetinde çalışan ve kendisine sürekli bir bağ ile bağlı olan kişilerin yanı sıra sürekli bir ilişki içinde bulunmadığı kişi ve kuruluşlarla da çalışır. Taşıyıcı ile kullandığı kişiler arasında süreklilik gösteren bir ilişki bulunmasına gerek olmadığı gibi bu kişilerin taşıyıcının denetim ve gözetimi altında çalışmaları ve taşıyıcı ile aralarında hiyerarşi bulunmasına da gerek yoktur. Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu, taşıyıcıyı sadece kendi fiil ve ihmallerinden doğan zararlardan dolayı sorumlu tutmamış, ayrıca adamlarının fiil ve ihmallerinden dolayı da sorumlu tutmuştur. Taşıyıcının çalıştırdığı adamların fiillerinden dolayı sorumluluğu TSHK m.123 m.127 ile Varşova/Lahey Konvansiyonu m.20, m.25 ve m.25/A’ da düzenlenmektedir.

Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu, taşıyıcının sorumluluğu bakımından kural olarak sınırlı sorumluluk prensibini kabul etmiştir. Belirli durumlar bakımından da sınırsız sorumluluk ilkesi benimsenmiştir. Varşova/Lahey Konvansiyonu’nda ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda getirilen sınırlı sorumluluk prensibi, sadece Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda yer alan haller için geçerlidir. Yani, , yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından yolcunun ölmesi, cismani zarara uğraması ve gecikmesi; bagaj ve yük taşıma sözleşmeleri bakımından ise eşyanın yok olması veya hasara uğraması bu kapsamdadır. Burada sayılanların dışındaki bir sorumluluk halinde Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda benimsenen sınırlı sorumluluk prensibinin uygulanması mümkün olmayacaktır.

Taşıyıcının sorumluluğu bakımından benimsenen sınırlı sorumluluk prensibinde belirlenen sorumluluk miktarları, taşıyıcının ödemek zorunda olduğu azami miktarı ifade etmektedir. Taşıyıcının ödemekle yükümlü olduğu tazminat, Konvansiyonda

belirtilen sınırlar dâhilinde kalmak üzere gerçek zarara göre hesaplanır.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25/5, sorumluluk sınırlarını, sabit bir değer olan Poincaré Frank'ına (Altın Frank'ı) bağlamıştır. Poincaré Frank'ı, binde dokuz yüz ayarında altmış beş buçuk miligram altın ihtiva eden bir değerdir. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak Varşova/Lahey Konvansiyonu m.22'de getirilen sınırlamalar yolcu, yolcunun yanında götürdüğü bagaj ve kayıtlı bagaj ve yük açısından ayrı ayrı belirlenmiştir. Yolcunun ölmesi, yaralanması başka biçimde zarara uğraması veya gecikmesine ilişkin olarak ortaya çıkan zarara ilişkin olarak üst sınır, 250.000 Poincaré Frank, yolcu veya göndericinin değer belirtmesi durumu dışında kayıtlı bagaj ve yük için taşıyıcının sorumluluk sınırı ise kilogram başına 250 Poincaré Frank'ıdır.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.23 ve TSHK m.125/1 taşıyıcının Konvansiyon ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda belirlenen değerlerin altında veya sorumluluğu ortadan kaldıran sözleşmeleri geçersiz kabul etmiştir. Buna göre bildirim, sorumluluk açısından sınırların altında bir değer içermesi halinde hükümsüzlüğü gündeme gelecektir.

Konvansiyonda belirlenen sınırlar içerisinde Konvansiyonda belirtilen Poincaré Frank dikkate alınmak suretiyle hesaplanacak tazminat miktarı, milli paraya çevrilecektir. Limitlerin çevrileceği milli para, altın bazına dayanan bir para ise, çevirme işlemi yapılırken altın ile bu para arasındaki kur esas alınacak, fakat elde edilen meblağ yuvarlak hale getirilecektir. Söz konusu para, bu nitelikte para değilse, dava halinde hüküm tarihindeki altının bu tarihte geçerli olan para ile ifade olunan değeri esas alınarak çevirme işlemi yapılacaktır.

Varşova/Lahey Konvansiyonu ulusal hukuk kurallarında müterafik kusurun düzenlenmesi şartıyla zararın doğmasında zarar gören kişinin kusurunun bulunması veya bu kişinin kast, ihmal veya dikkatsizliğinin bulunması halinde, taşıyıcının bu zarar görenin bu kusurunu ispat etmesi halinde taşıyıcı veya adamları, kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulabileceğini öngörmektedir.

Varşova/Lahey Konvansiyonunda mahkeme masrafları ve diğer masraflarının sınırlamalar içerisinde yer almadığı kuralı getirilmiştir. Bu kuralın iki tane istisnası bulunmaktadır. Bunlar, taşıyıcının kaza veya zararı doğuran olayın

meydana geldiği tarihten itibaren altı ay içinde teklifte bulunması ve teklif edilen tutarın hükmolunan tazminatın üzerinde olması ve altı aylık sürenin geçtiği, ancak davanın açılmasından önce taşıyıcı tarafından yapılan teklifin, hükmolunan tazminatı aşması durumlarıdır.

Sınırlı sorumluluk sisteminden yararlanacaklar taşıyıcı sıfatına sahip kişi veya kuruluşlar ile taşıyıcının adamlarıdır. Varşova/Lahey Konvansiyonu m.25A, taşıyıcının adamlarının sınırlı sorumluluğunun geçerli olduğu durumlarda, taşıyıcı ve adamlarının ödemekle yükümlü olduğu azami tazminat miktarının toplam olarak Konvansiyonda belirlenen üst sınırı aşamayacağını belirtmektedir. Böylece, taşıyıcı ve adamları ayrı ayrı dava edilerek her birinden üst sınır miktarınca tazminat talep etme durumu engellenmek istenmiştir.

Varşova/Lahey Konvansiyonunda getirilen sorumluluk sınırlarının, taşıyıcının lehine değiştirilmesi ve söz konusu limitlerin altına inilebilmesi kural olarak mümkün değildir. Ancak sorumluluk sınırlarının, yolcu, gönderici veya yük sahibi lehine değiştirilmesine, yani söz konusu limitlerin üstüne çıkılmasına herhangi bir engel bulunmamaktadır.

Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda sınırsız sorumluluk halleri üç başlık altında düzenlenmiş bulunmaktadır. Bunlar, yolcu biletinin ve yük senedinin hiç düzenlenmemesi veya kanunen öngörülmüş belirli kayıtları içermemesi, taşıyıcı ve/veya adamlarının kasıtlı veya ihtiyatsız davranışları ve taraflar arasında sorumluluk sınırını yükselten özel bir anlaşmanın bulunması halleridir. Taşıyıcı, yolcuyu biletsiz veya belirtilen kayıtları içeren bir bilet vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmeksizin taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamayacaktır. Aynı şekilde kanunda sayılan hususlardan birinin hava yük senedinde bulunmaması durumunda veya taşıyıcının, taşımayı hava yük senetsiz yapması durumunda taşıyıcı, sınırlı sorumluluktan yararlanmayacaktır. Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda taşıyıcının ve/veya adamlarının belirli davranışlarda bulunması halinde sınırlı sorumluluk sisteminden yararlanamayacağı ve sınırsız olarak sorumlu olacağı prensibini getirmektedir. Bunlar taşıyıcı ve/veya adamlarının kasıtlı veya ihtiyatsız davranışlarıdır. Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'na göre tarafların, sorumluluk limitlerinin yükseltilmesine ilişkin olarak bir anlaşma yapmaları veya bu tip bir

anlaşmaya katılmaları halinde taşıyıcının sorumluluğu belirtilen bu limitlerle sınırlı olmayacak, üzerinde anlaşılan miktar üzerinden gerçekleştirilecektir.

Taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluk sözleşmeye dayanan bir sorumluluktur. Bu nedenle meydana gelen bir olay nedeniyle oluşacak zarardan taşıyıcının sorumlu tutulmaması, kendisinin kusurunun bulunmadığını ispat etmesi ile mümkün olacaktır. TSHK m.123 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.20'ye göre taşıyıcı bakımından kurtuluş karinesi getirilmiş bulunmaktadır. Buna göre taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek amacıyla gereken bütün tedbirleri almış olduğunu ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür. Ayrıca taşıyıcının, gerekli tedbirleri alma olanağının kendisi ve adamları bakımından mümkün olmadığını ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulması da mümkündür. Bu durum doktrinde mücbir sebep olarak adlandırılmaktadır.

Zarar gören kimsenin zararın meydana gelmesinde veya artmasında ki kusuru hafif ise tazminattan indirim sebebi olmaktadır. Zarar görenin kusurunun ağır olması ve illiyet bağıni kesecek derecede olması durumunda sorumluluğu ortadan kaldırıcı nitelikte olmaktadır.

Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu eşyaya gelen zararlar bakımından hasar ihbarında bulunulmasını ve ayrıca iki yıllık süre içinde zarar görenin dava açmasını öngörmüş bulunmaktadır. Bu sürelere uyulmaması durumunda taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkacaktır.

Varşova/Lahey Konvansiyonuna göre yük taşımaları bakımından, taşıyıcının sözleşmeye koyacağı bir hüküm ile yükün niteliği, özrü veya gizli ayıplardan dolayı taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkündür. Sözleşme ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulması imkânı sadece yük bakımından söz konusu olup, bagaj bu kapsamda yer almamaktadır. Ayrıca sorumsuzluk kaydının, sadece yükün niteliği, özrü veya gizli ayıbindan kaynaklanması haline ilişkin olmalıdır. Sözleşmeye konan sorumsuzluk kaydının geçersiz olması halinde, sözleşmenin tamamı geçersiz olmayacak, sadece sorumsuzluğu ilişkin kayıt hükmü geçersiz olacaktır

## **KAYNAKÇA\***

- AKMAN**, Galip : Sorumsuzluk Anlaşması, İstanbul 1976.
- AKYOL**, Şener : Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, İstanbul 1976
- ARAL**, Fahrettin : Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, Ankara 2003
- ARIK**, Fikret K. : Milletlerarası Hava Hususi Hukukuna Bir Bakış, Adliye Dergisi, Aralık 1944, S.10, s.846 vd.
- ARKAN**, Sabih : 24.05.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme, BATİDER, Haziran 1982, C.XI, S.3, s.27 vd. (**Arkan**, Konvansiyon İncelemesi)
- ARKAN**, Sabih : CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar KARAYALÇIN'a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1988, s.319 vd. (**Arkan**, CMR/ Yardımcılar)
- ARKAN**, Sabih : Demiryolu İle Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987. (**Arkan**, Demiryolu/Sorumluluk)
- ARKAN**, Sabih : Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, (24/25 Ocak 1985 Maçka-İstanbul), Ankara 1985, s.43 vd. (**Arkan**, Demiryolu)

**(\*)Birden çok eserinden yararlanan yazarlara yapılan atıflarda kullanılan kısaltmalar parantez içinde gösterilmiştir.**

- ARKAN, Sabih** :Eşyanın Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, (26/27 Ocak 1984 Maçka-İstanbul), Ankara 1984, s.5 vd. (**Arkan, CMR/ İnceleme**)
- ARKAN, Sabih** :Kara Yolu İle Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulama Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme), BATİDER 1979, C. X, S. 2, , s.397 vd. (**Arkan, CMR/ Sorumluluk**)
- ARKAN, Sabih** :Kara Yoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (26/27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), Ankara 1984, s.101 vd. (**Arkan, Karayolu/Sorumluluk**)
- ARKAN, Sabih** :Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982 (**Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu**)
- ARKAN, Sabih** :Taşıyanın Ücret Hakkı, Fadıl H.Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983, s. 339 vd. (**Arkan, Taşıyıcının Ücret Hakkı**)
- ARKAN, Sabih** :Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler, BATİDER, Haziran 1983, C. XII, S.1,s.13 vd. (**Arkan, Yolcu Taşımaları**)

- ARSLAN, Arzu** :Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sorumluluğu, İstanbul 1997
- ATABEK, Reşat** :Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 1960
- BAHAR, Yakum** :Hava Hukuku, İstanbul Barosu Mecmuası, Eylül 1945, S.9, s.465 vd.
- BELBEZ, Hikmet** :Hava Hukukunun Konusu ve Mahiyeti, SBF Mecmuası 1946
- BİLGE, Necip** :Borçlar Hukuku Özel Borç Hukuku Münasebetleri, Ankara 1971
- BİLGE, Suat** :Şikago Havacılık ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı, AÜSBF Dergisi 1951, S.1-4, s. 196 vd.
- BİLSEL, Cemil** :Milletlerarası Hava Hukuku, İstanbul 1948.
- BUZ, Vedat** :Borçlunun Temerrüdünde Sözleşmeden Dönme, Ankara 1998
- ÇAĞA, Tahir** :Hava Taşıyıcısının Sınırlı Ve Sınırsız Mesuliyetine Dair, V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, 22-26 Mart 1988 Ankara, (**Çağa, Mesuliyet**)
- ÇAĞA, Tahir** :Deniz Ticaret Hukuku, C. II, Navlun Sözleşmeleri, 5.Bası, İstanbul 1995.(**Çağa, Navlun Sözleşmeleri** )

- ÇAĞA, Tahir** :Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Bazı Gelişmeler BATİDER, Ankara 1977, C. IX, S. 2, s. 289 vd.(**Çağa**, Enternasyonel Deniz Hususi Hukuku )
- ÇAĞA, Tahir** :Hava Hukuku, İstanbul 1963.(**Çağa**, Hava Hukuku)
- ÇETİNGİL, Ergun** :Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, II.Taşımacılık Sempozyumu (24/25 Ocak 1985, İstanbul), Ankara 1985, s.129 vd.
- DESCHENAU/TERCIER** :Sorumluluk Hukuku, Ankara 1983,(Çeviren;Salim Özdemir)
- DOĞANAY, İsmail** :Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması, BATİDER, 1970, C. 5, S. 3, s.561 vd. (**Doğanay**, Karada Eşya Taşıma )
- DOĞANAY, İsmail** :Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. 2,3. Baskı, Ankara 1990 (**Doğanay**, Şerh)
- EREN, Fikret** :Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2003
- EREN, Fikret** :Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı, Ankara 1975 (**Eren**, İlliyet Bağı)
- ERİŞ, Gönen** :Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996.
- ESENER, Turhan** :Selahiyete Müstenit Temsil Ankara 1961.

- FEYZİOĞLU**, Necmeddin F. :Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Cilt-I, Yenilenmiş ve Genişletilmiş 2. Bası, İstanbul 1976.
- FEYZİOĞLU**, Necmeddin F. :Borçlar Hukuku,İkinci Kısım, Akdin Muhtelif Nevileri, C.1, 4. Bası, İstanbul 1980.
- GÖKNİL**, Mahzar Nedim :Hava Hukuku, İstanbul 1951 (**Göknil**, Hava Hukuku)
- GÜNDÜZ**, Aslan :“Reed/Wiser and Neuman” Davası Işığında Milletlerarası Uçak Kazalarında Müstahdemlerin Sınırlı Sorumluluğu, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 1981, S.1, s.3 vd.
- HATEMİ**, Hüseyin/ **SEROZAN**, Rona/ **ARPAÇI**, Abdülkadir :Türk Borçlar Hukuku Özel Bölüm, İstanbul 1992
- HİRŞ**, Ernest :Ticaret Hukuku, 3. Bası, İstanbul 1948.
- KANER**, İnci Deniz :Varşova Konvansiyonu’nda Taşıyanın Sorumluluğu, İHFM, 1984, C.50, S.1-4’den ayrı basım, s.423 vd. (**Kaner**, Konvansiyon/ Sorumluluk)
- KANER**, İnci Deniz :1929 Tarihli Varşova Konvansiyonunda Hava Taşıyıcısının Yolcu, Yük Ve Bagaj Taşımacılığında Doğan Sorumluluğu, İkinci Taşımacılık Sempozyumu ,Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara-1985,s.117 vd. (**Kaner**, Yolcu, Bagaj ve Yük)

- KANER, İnci Deniz** :Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu, Eşya Taşıma Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, (26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), s. 173'ten ayrı bası, Ankara-1984. (**Kaner**, Kombine Taşımalar)
- KANER, İnci Deniz** :Türk Sivil Havacılık Kanunu'ndaki Hükümlerin Ortaya Çıkardığı Bazı Meseleler, BATİDER 1987, C.XIII, S.3-4, S.231 vd. (**Kaner**, TSHK/Meseleler)
- KANER, İnci Deniz** :Yolcuya Gelen Zarardan Dolayı Varşova Konvansiyonu'nda Hava Taşıyıcısının Sorumluluğunun Şartları, İ.Ü.Mukayeseli Hukuk Araştırma Dergisi, S.16, 1979-80-81'den ayrı basım, İstanbul 1985(**Kaner**, Konvansiyon/ Yolcuya Gelen Zarar)
- KARAHASAN, M. Reşit** :Sorumluluk Hukuku, Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk İstanbul 1996 (**Karahasan**, Kusur Sorumluluğu)
- KARAHASAN, M. Reşit** :Sorumluluk Hukuku, Sözleşmeler, Sözleşmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 1996 (**Karahasan**, Sorumluluk)
- KENDER, Rayegan** :Deniz Yolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu, II. Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, (24-25 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), Ankara 1984, s.101 vd. (**Kender**, Atina Konvansiyonu)

- KENDER, Rayegan** :Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar, (26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul), Ankara 1984, (**Kender**, Sorumluluk)
- KENDER, Rayegan** :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.247 vd. (**Kender**, Yüklemeye, Boşaltma ve Ardiye Safhalarında Sorumluluk)
- KILIÇOĞLU, Ahmet** :Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2003
- KIRMAN, Ahmet** :Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990
- KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, Necip** :Borçlar Hukuku Dersleri, 5.Bası, İstanbul 1985.
- KURU, Baki/ ARSLAN, Ramazan/ YILMAZ, Ejder** :Medeni Usul Hukuku, Ankara 2004
- OĞUZMAN, Kemal./SELİÇİ,Özer.** :Eşya Hukuku, 9. bası, İstanbul 2002
- OĞUZMAN, Kemal/ ÖZ, Turgut** :Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1995
- OKAY, Saim M.** :Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, 2. Bası, İstanbul 1971 (**Okay**, Deniz Ticaret Hukuku)

- OKAY**, Sami M. :Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Ziya ve Hasarların İhbarı, Hirsch'e Armağan, Ankara 1964, s.439 vd. (**Okay**, Hasar İhbarı)
- ÖNEN**, Mesut :Hava Hukuku Dersleri, İstanbul 1983. .(**Önen**, Hava Hukuku)
- ÖNEN**, Mesut :Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Uzak Hukuku Kuralları, İstanbul 1986. .(**Önen**, Mevzuat)
- ÖNEN**, Mesut :Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu, İstanbul 1983. (**Önen**, Roma Konvansiyonu )
- ÖZDEMİR**, Atalay :Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, Doktora Tezi, Ankara 1992
- ÖZSUNAY**, Ergun :Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşdığı veya Aracını Hatır için Ücretsiz Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu, İHFM, C.XXX, S.1, s.178-179.
- REİSOĞLU**, Sefa :Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1997
- SARIAL**, Enis M. :Taşıyıcının “Malın Ziya ve Hasarından” Sorumluluğu, Yargı Dergisi 1980, S.51, s.25 vd.
- SAYMEN**, Ferit.H./ **ELBİR**, Kemal :Türk Borçlar Hukuku Umumi Hükümler, İstanbul 1966

- SÖZER, Bülent** :Havayolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucundan Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu, BATIDER Haziran 1978, C.IX, S.3, s.765 vd. **(Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk).**
- SÖZER, Bülent** :Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları, BATIDER Aralık 1977, C.IX, S.2, s. 369 **(Sözer, Kurallar ve Uygulanma Şartları I )**
- SÖZER, Bülent** :Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları, BATIDER, Aralık 1977, C. IX, S. 3, s. 765 vd. **(Sözer, Kurallar ve Uygulanma Şartları II )**
- SÖZER, Bülent** :Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler, BATİDER, C.XIV, S.2, 1987, s.87 vd. **(Sözer, Taşıma Sözleşmesi).**
- SÖZER, Bülent** :Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu, BATIDER Aralık 1984, C.XII, S.4 **(Sözer, TSHK/Sorumluluk).**
- SÖZER, Bülent** :Türk Sivil Havacılık Kanununa İlişkin Bazı Görüşler ve, BATIDER, Haziran 1984, C.XII, S.2-3, s.63 vd. **(Sözer, TSHK/Değerlendirmeler)**

- TANDOĞAN**, Haluk :Borçlar Hukuku-Özel Borç İlişkileri, c.:II, Ankara 1987 (**Tandoğan**, Borçlar Hukuku Özel)
- TANDOĞAN**, Haluk :Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara 1981. (**Tandoğan**, Sözleşme Dışı Sorumluluk)
- TANDOĞAN**, Haluk :Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara 1961 (**Tandoğan**, Mesuliyet)
- TEKİL**, Fahiman :Deniz Hukuku, İstanbul 1993.
- TEKİNAY**, Selahattin.S/ **AKMAN**, Servet/ **BURCUOĞLU**, Haluk/ **ALTOP**, Atilla: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1993
- TUHR**, Von Andreas :(Çev. Cevat EDEGE) Borçlar Hukuku 1-2, Ankara, 1983
- TUNÇOMAĞ**, Kenan :Borçlar Hukuku, C:I; Genel Hükümler, İstanbul 1976
- TÜZÜN**, Necati :Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Ankara 1981.
- ÜLGEN**, Hüseyin :Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987. (**Ülgen**:Taşıma Sözleşmesi).
- ÜLGEN**, Hüseyin :Hava Taşımaları ve Uygulanacak Hükümler, İBD., Ekim-Kasım-Aralık, C.58, S.10-11-12'den ayrı basım, İstanbul 1984 (**Ülgen**, Hava Taşımaları)

- ÜLGEN, Hüseyin** :Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu İle Yolcu ve Bagaj Taşıma, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Tartışmalar -Bildiriler, 24-25 Ocak 1985, Maçka İstanbul, Ankara, s. 1vd. (**Ülgen**;Karayolu İle Yolcu ve Bagaj Taşıma Sempozyumu).
- ÜLGEN, Hüseyin** :Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hava Yolu ile Taşımalar Bakımından Öngördüğü Yeni Düzenleme, İBD., Ocak-Şubat-Mart 1985, C.59, S.1-2-3'den ayrı basım, İstanbul 1985 (**Ülgen**, TSHK/Düzenleme)
- ÜLGEN, Hüseyin** :Türk Sivil Havacılık Kanununun Hava Yolu ile Taşımalarda Sorumluluk Bakımından Öngördüğü Düzenleme, İBD., Nisan-Mayıs-Haziran 1985, C.59, S.4-5-6, s.288 vd. (**Ülgen**, Sorumluluk)
- ÜLGEN, Hüseyin** :Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1988(**Ülgen**; Uluslararası Taşımacılık).
- YAVUZ, Cevdet** :Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler, İstanbul 1996 (**Yavuz**, Borçlar Hukuku Özel Hükümler)
- YAVUZ, Cevdet** :Türk-İsviçre ve Fransız Medeni Hukuklarında Dolaylı Temsil, İstanbul 1983 (**Yavuz**, Dolaylı Temsil)
- ZEVKLİLER, Aydın** :Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, İzmir 1994
- ZEYNELOĞLU, Ahmet** : Taşıma Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1993.

## ÖZGEÇMİŞ

31.08.1976 tarihinde Dörtyol’da doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini Dörtyol’da tamamladı. 31.08.2000 tarihinde Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesinden mezun oldu. 2000–2001 yılları arasında Avukatlık stajını tamamladı. Temmuz 2005’de Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’ne Uzman Hukukçu olarak atandı. Eylül 2004’de Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim dalında yüksek lisan öğrenimine başladı. Halen Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nde Uzman Hukukçu olarak görevini sürdürmektedir.