

**T. C.**  
**MALTEPE ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**HAVA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ YÜKÜN**  
**ZİYA VE HASARINDAN SORUMLULUĞU**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**BURCU ÇOTUKSÖKEN**  
**071102104**

**Danışman Öğretim Üyesi:**  
**Prof. Dr. Mehmet BAHTİYAR**

**İstanbul, Mart 2011**

## ÖZET

“Hava Taşımalarında Taşıyıcının Yükün Ziya ve /veya Hasarından Sorumluluğu” adlı çalışmamızda ulusal mevzuatımıza ve uluslararası konvansiyonlara göre havayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının yükün ziya ve hasarı sebebiyle sorumluluğunun nasıl düzenlendiği üzerinde durulmuştur. Bununla birlikte ulusal ve uluslararası düzenlemeler karşılaştırmalı olarak incelenmek suretiyle aralarındaki benzerlik ve farklılıklar ortaya konulmuştur.

Hava taşımalarını düzenleyen ulusal ve uluslararası kurallar bulunmaktadır. Bu kurallar arasında “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Konvansiyon (Varşova Konvansiyonu) ile bu konvansiyonu değiştiren protokoller ( Lahey ve 4 Sayılı Montreal Protokolleri) ve ulusal düzenleme olan Türk Sivil Havacılık Kanunu sıralanabilir. Çalışmamızda önem arz eden bu kurallar incelenerek hem ulusal hem de uluslararası düzenlemeler ele alınmıştır.

Çalışmamız giriş, sonuç ve üç bölümden oluşmaktadır. Girişte konunun sınırlandırılması yapılmış ve çalışma kapsamındaki ulusal mevzuat ve konvansiyon hakkında genel bilgi verilmiştir. Birinci bölümde hava taşımalarına uygulanacak hükümler ulusal mevzuat ve uluslararası konvansiyonlar bakımından incelenmiştir. Ayrıca hava taşıma sözleşmesi, hukuki niteliği, türleri, taraf ve ilgilileri açıklanmıştır. İkinci bölümde hava taşıyıcısının sorumluluğunun hukuki niteliği, ziya ve hasar sorumluluğunun şartları ve taşıyıcının adamlarından sorumluluğu açıklanmıştır. Üçüncü bölümde ise taşıyıcının ziya ve hasar sorumluluğunun kapsamı, sınırlı ve sınırsız sorumluluk halleri üzerinde durulmuştur. Son olarak taşıyıcının sorumluluktan kurtulması ve sorumluluk davası ele alınmıştır.

Çalışma sonuç ve öneriler kısmı ile sona ermiştir.

## **ABSTRACT**

In this thesis entitled “The Liability of Air Carrier For Loss and Damage of Goods”, it has been aimed to set forth the regulations pertaining to the Liability of Air Carrier For Loss and Damage of Goods ; especially within the scope of the national regulations and international conventions in comparison with the differences and similarities with eachother.

In this thesis entitled “The Liability of Air Carrier For Loss and Damage of Goods”, “The Convention on the Unification of Certain Rules of Law relating to International Air Carriage (Warsaw Convention) and its amendements, Hague and Monreal Rules numbered 4, national regulations and Turkish Civil Aviation Code has been examined.

The study comprised of an introduction, a conclusion and three chapters. The introduction part draws the limitation and scope of the study and also presents general information regarding the national regulations and International Conventions. In the first part; the rules applicable to air carriage has been examined in accordance with the national and international regulations. In addition to those; air carriage contract, legal specification, types, parties and the concerned persons (parties) have been worked out. In the second part; the legal specification of an air carrier, the legal conditions for liability of loss and damage, servants and agents liability have been studied.

At the end of our thesis, our determinations, findings, comments and suggestions have been expressed in conformance with the subject matter of the thesis.

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	iii
İÇİNDEKİLER .....	v
KISALTMALAR .....	ix
GİRİŞ .....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### GENEL OLARAK HAVA TAŞIMALARI, UYGULANACAK HÜKÜMLER VE HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

<b>§1- GENEL OLARAK (HAVA)TAŞIMALARI .....</b>	<b>3</b>
<b>§2- HAVA TAŞIMALARINA UYGULANACAK HÜKÜMLER</b>	
I- Genel Olarak .....	3
II- Ulusal Ve Uluslararası Hava Taşımaları.....	4
A-İç Taşımalar (Ulusal Mevzuat) .....	4
1- Yolcu/bagaj ve yük (eşya) taşıma.....	4
a- Kanuni hükümler (Türk Sivil Havacılık Kanunu, TTK, BK'nun ilgili hükümleri.....	4
aa- Türk Sivil Havacılık Kanunu Yürürlüğe Girmeden Önceki Dönem .....	4
ab- Türk Sivil Havacılık Kanunu Yürürlüğe Girdikten Sonraki Dönem.....	5
b- Genel İşlem Şartları .....	7
c- Özel Sözleşme Şartları .....	10
B- Dış Taşımalar (Uluslararası Düzenleme) .....	10
1- Genel Olarak .....	10
2- Uluslararası Düzenleme: Varşova Konvansiyonu ve Lahey Protokolü.....	11

3- Uygulanma Şartları .....	12
a- Taşıma Sözleşmesinin Varlığı .....	13
b- Taşımanın Uluslararası Nitelikte Olması.....	14
c- Taşımanın Hava Aracı ile Yapılması .....	16
d- Yolcu/Bagaj, Eşya Taşınması (Sözleşmenin konusu yolcu, bagaj veya eşya taşınması olmalıdır) .....	18
e- Ücret.....	19
<b>§ 3- HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ</b> .....	<b>23</b>
I- Hava Taşıma Sözleşmesinin Tanımı .....	23
A- Genel Olarak .....	23
B- Tanımı .....	24
C-Muhtelif Ayırımlar .....	24
1- Konusuna Göre .....	24
2- Taşımanın Gerçekleştirildiği Ortama Göre .....	25
3- Güzergahın Birden Fazla Devletin Sınırları İçinde Olmasına Göre .....	25
4- Taşıyıcının Güzergahın Tamamı için Sorumluluğu Üstlenip Üstlenmemesine Göre .....	26
a- Kesik/Kesintili Taşıma Sözleşmesi.....	26
b- Direkt Taşıma Sözleşmesi .....	27
aa- Zincirleme Taşıma Sözleşmesi.....	28
bb- Karma Taşıma Sözleşmesi (Multimodal Taşıma Sözleşmesi) .....	28
5- Taşımanın Başka Bir Taşıyıcıya Devredilip Devredilmemesine Göre.....	29
6- Eşyaya Belirli Bir Yerin veya Aracın Tahsis Edilip Edilmemesine Göre.....	29

7- Özel Bir Düzenleme Kapsamında Olmasına Göre .....	30
E- Hava Taşıma Sözleşmesinin Unsurları.....	31
1- Taşıma Taahhüdü.....	31
2- Ücret .....	33
3- Taşımanın Hava Aracı ile Yapılması.....	35
F- Hukuki Niteliği.....	36
1- TTK Anlamında Bir Sözleşme Olma Niteliği .....	36
2- Bağımsız Bir Sözleşme Olma Niteliği.....	37
3- Üçüncü Kişi Lehine Sözleşme Olma Niteliği.....	39
4- Kesin Vadeli İşlem Olma Niteliği .....	40
G- Sözleşmenin Tarafları ve İlgilileri .....	41
1- Taraflar.....	41
a- Taşıyıcı.....	41
aa- Akdi Taşıyıcı .....	43
ab- Fiili Taşıyıcı .....	44
ac- Mütevali Taşıyıcı (Successive Carrier).....	46
ad- Temsilci Vasıtasıyla Oluşturulan Sözleşmelerde Durum.....	47
b-Gönderici(Yükleten) .....	49
2- Diğer İlgililer .....	51
a- Gönderilen(Alıcı) .....	51
b- Taşınacak Eşyanın (Yükün) Sahipleri .....	52

## İKİNCİ BÖLÜM

### TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN UNSURLARI, HUKUKİ NİTELİĞİ VE TAŞIYICININ ADAMLARININ FİİLLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

<b>§ 1- HAVA TAŞIYICISININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ</b> ...	53
<b>§ 2- TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN UNSURLARI</b> .....	58
I- Bakım ve Gözetim Yükümlülüğünün İhlali .....	58
A- Bakım ve Gözetim Yükümlülüğünün Kapsamı .....	58
B- Bakım ve Gözetim Yükümlülüğünün Süresi .....	59
1- Yükümlülüğün Başlangıcı .....	60
2- Yükümlülüğün Sona ermesi .....	60
3- Eşyanın (Yükün) Gümrük İdaresine Teslimi	
Halinde Durum.....	61
II- Zarar .....	63
A- Zarar Kavramı .....	63
1- Ziya .....	63
2- Hasar .....	64
B- Tescil Ettirilmiş Bagaj veya Yükün Ziya ve/veya Hasarı.....	65
III- Zarara Sebebiyet Veren Olay .....	66
A- Olay Kavramı .....	66
B- Zarara Sebebiyet Veren Olayın Hava Taşıma Sırasında Meydana Gelmiş Olması.....	67
IV- İlliyet Bağı .....	68

**§ 3- TAŞIYICININ ADAMLARINDAN SORUMLULUĞU .....68**

**I- Taşıyıcının Adamları Kavramı**

A-Genel Olarak .....68

B- Taşıyıcının Maiyetinde Çalışanlar .....69

C- Taşıyıcının Kullandığı Kişiler.....69

**II- Taşıyıcının Çalıştırdığı Adamların Fiillerinden Dolayı Sorumluluğun**

Kapsamı .....69

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

**TAŞIYICININ ZİYA VE HASAR SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI VE  
SORUMLULUKTAN KURTULMASI**

**§1-TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI VE  
SORUMLULUK AÇISINDAN ÖNGÖRÜLEN LİMİTLER .....71**

I- Genel Olarak.....71

II- Sınırlı Sorumluluk.....72

A- Genel Olarak .....72

B- Sınırlı Sorumluluk Bakımından Öngörülen Limitler .....74

1- Sorumluluk Limitleri .....74

a- Limitlerde Esas Alınan Değerler.....74

b- Miktar Yönünden Sınır .....75

c- Poincaré ( Altın) Frank'ın Milli Paraya Çevrilmesi.....77

2- Sınırlı sorumluluk Açısından Özellik Gösteren Haller.....78

a- Müterafik Kusur .....78

b- Mahkeme Masrafları ve Dava ile İlgili Diğer Masraflar...79

C- Sınırlı Sorumluluktan Yararlanacak Kişiler .....79

1- Taşıyıcı .....79

2- Taşıyıcının Adamları .....80

D- Sorumluluk Sınırlarının Sözleşme ile Değiştirilmesi .....81

III- Sınırsız Sorumluluk .....81

A- Genel Olarak .....81

B- Sınırsız Sorumluluk Halleri..... 82

1-Yük Senedinin Hiç Düzenlenmemesi veya Kanunen Öngörülen



Belirli Kayıtları İçermemesi.....	82
2- Taraflar Arasında Sorumluluk Sınırının Yükseltilmesine İlişkin Özel Bir Sözleşme Yapılması .....	82
3-Taşıyıcı ve / veya Adamlarının Belirli Türdeki Davranışları	82
<b>§2- TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI.....</b>	<b>86</b>
I- Sorumluluktan Kurtulma Halleri.....	86
A- Kurtuluş Beyyinesi .....	86
1- Genel Olarak .....	86
2- Gerekli Tedbirlerin Alınmış Olması .....	87
3- Mücbir Sebebin Varlığı .....	89
B- Müterafik Kusur .....	91
C- Belirli Sürelerde Hasar İhbarında Bulunulmaması .....	92
D- Belirli Bir Sürede Dava Açılmaması .....	92
E- Taşıma Sözleşmesinden Kaynaklı Kurtulma Sebepleri .....	93
<b>§3- ZİYA VE HASAR SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN DAVA HAKKININ KULLANILMASI</b>	
I-Taraflar .....	93
A- Davacı .....	93
B- Davalı .....	94
1- Taşıyıcı .....	94
2- Taşıyıcının Adamları .....	95
II- İspat Yükü .....	95
A- Genel Olarak .....	95
B- Sınırlı Sorumluluk Hallerinde .....	95
C- Sınırsız Sorumluluk Hallerinde.....	96
III- Dava Açma Süresi .....	96
IV- Yetkili Mahkeme .....	97
SONUÇ.....	99
BİBLİYOGRAFYA .....	102
ÖZGEÇMİŞ .....	108

## KISALTMALAR

b.	: Bend
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK.	: Türk Borçlar Kanunu
Bkz.	: Bakınız
c.	: Cümle
C	: Cilt
CMR	: Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route ( Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma)
dn.	: dipnot
E	: Esas
f.	: Fıkra
GİŞ.	: Genel İşlem Şartları
HUMK	: Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
İBD	: İstanbul Barosu Dergisi
İKİD	: İلمي ve Kazai İçtihatlar Dergisi
IATA	: International Air Transport Association ( Uluslararası Hava Taşıma Birliği)
ICAO.	: International Civil Aviation Association (Uluslararası Sivil Havacılık Birliği)
IMF	: International Money Fund (Uluslararası Para Fonu)
İSBFM.	: İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Mecmuası
İÜHFİM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
KTK	: Karayolu Taşıma Kanunu

m.	: Madde
MK.	: Türk Medeni Kanunu
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
PF.	: Poincare Frank
RG.	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SDR	: Special Drawing Rights ( Özel Çekme Hakları)
TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
THTIY	: Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği
THYAO.	: Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
TSHK.	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK.	: Türk Ticaret Kanunu
VK	: Varşova Konvansiyonu
vd.	: Ve Devamı
vs.	: Ve Sair
YBK	: Yeni Borçlar Kanunu
YHGK	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
YHD.	: Yargıtay Hukuk Dergisi
YKD	: Yargıtay Kararları Dergisi
YTTK	: Yeni Türk Ticaret Kanunu

## GİRİŞ

Günümüzde ticaret, ekonomi ve teknolojinin hızlı bir şekilde gelişmesi ve buna küreselleşme olgusunun da eklenmesiyle, artık bir yerde üretilen mallar üretildikleri coğrafyadan başka bir coğrafyada tüketilmektedir. Bu yer değiştirme olgusunda taşıma sektörü devreye girer. Böylelikle belli bir yerde üretilen mal, taşıma sektörünün sağladığı dağıtım fonksiyonu sayesinde tüketileceği yere ulaştırılır. Taşıma sektörüne verilen önemin artmasıyla farklı taşıma türleri ortaya çıkmıştır. Bunlardan biri de havayolu taşımasıdır.

Hava taşıyıcısının eşyanın (yükün) ziya ve/veya hasarından doğan sorumluluğu taraflar arasındaki sözleşme ilişkisine dayanmaktadır. Buna göre taşıma sözleşmesi eşyanın (yükün) bir yerden başka bir yere taşınmasını konu alan ve karşılıklı edimleri içeren bir sözleşmedir. Taşıma sözleşmesinin asli edimi eşyanın (yükün) taşınmasıdır. Bu taşıma belirli bir süreci içerdiğinden, bu süreçte taşıyıcı taşınacak eşyaya zilyet olmakta ve bu nedenle taşıma sözleşmesine uygulanacak kurallar taşıyıcıya belli sorumluluklar yüklemektedir.

Çalışma konumuz olan taşıyıcının sorumluluğunu iki bakımdan sınırlayabiliriz. Bunlardan ilki olan yolcu taşımaları, konumuz eşya taşımalarını içerdiğinden, bu çalışmada incelenmemiştir. İkincisi ise çalışmamızda özellikle eşyanın (yükün) ziya ve hasarı incelendiğinden, gecikmeden doğan sorumluluk yine konumuzun kapsamı dışındadır.

Bu çalışmada havayoluyla ulusal ve uluslararası eşya taşımalarında taşıyıcının eşyanın (yükün) ziya ve hasarından doğan sorumluluğu bakımından Varşova Konvansiyonu ile Türkiye'nin taraf olduğu protokoller ve Türk Sivil Havacılık Kanunu ve diğer ulusal mevzuat hükümleri karşılaştırmalı olarak incelenmiştir.

Havayolu ile uluslararası eşya taşımalarına ilişkin düzenlemeler 1929 "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon" (Varşova Konvansiyonu) ve onda değişiklik yapan protokollerdeki

hükümlerle düzenlenmiştir. Varşova Konvansiyonu'nu değiştiren uluslararası düzenlemeler 1955 Lahey Protokolü, 1961 Guadalajara Protokolü, 1971 Guatemala City Protokolü ve toplamda dört tane olan Montreal Protokolleridir. Türkiye söz konusu konvansiyonlardan Varşova Konvansiyonu ile 1955 Lahey Protokolü ve 4 sayılı Montreal Protokolüne taraf olmuştur. Türk Sivil Havacılık Kanunu m. 124 atfi ile Türkiye'nin taraf olduğu metinlerde öngörülen sorumluluk hükümlerinin aynı zamanda iç hat taşımalarında da uygulanacak olması, Türkiye açısından Varşova/Lahey sisteminin önemli bir özelliğidir.

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **GENEL OLARAK HAVA TAŞIMALARI, UYGULANACAK HÜKÜMLER VE HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ**

#### **§1- GENEL OLARAK (HAVA) TAŞIMA**

Genel olarak taşıma, bir yer değiştirme olgusudur. İnsan ya da eşyanın yer değiştirmesi durumudur. Dolayısıyla da taşımanın konusu yolcu ya da yük taşıması şeklinde ifade edilebilir. Yolcu taşımasına yolcunun bagajı da dahil edilirken, hayvan taşımaları da yük taşıması kapsamında değerlendirilir.

Hava taşıması, havada olan ve hava araçlarıyla yapılan taşımadır<sup>1</sup>.

Yurtiçi taşıma, ülke sınırları içerisinde cereyan eden taşıma olarak belirtilirken, yurtdışı taşıma ülke sınırları dışında meydana gelen taşıma olarak tanımlanabilir. Ancak şunu ifade etmeliyiz ki her yurtdışı taşımaya uluslararası konvansiyon uygulanmaz. Yurtdışı taşımalara uluslararası konvansiyonun uygulanabilmesi için konvansiyonun uygulanmasına dair koşulların gerçekleşmesi gerekmektedir.

#### **§2- HAVA TAŞIMALARINA UYGULANACAK HÜKÜMLER**

##### **I- Genel Olarak**

Taşıma hukuku kapsamında iç taşımalara uygulanacak kanun hükümleri bakımından belirli bir sıralama mevcuttur. Şöyle ki gerçekleştirilecek olan taşımanın türüne göre uygulanacak özel hükümler incelenecektir. Bu bakımdan o taşıma türünde özel hükmün bulunması halinde bu hüküm uygulanacaktır. Özel hükümlerde çözüm bulunmayan hallerde Türk Ticaret Kanununun genel hükümlerine başvuracağız. Bu durumda da uygulanacak hüküm yoksa Borçlar Kanununda

---

<sup>1</sup> Ülgen, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, s. 1.

düzenlenen istisna ve vekâlet hükümlerini uygulayacağız. Yük (eşya) taşıma söz konusuysa varsa istisna hükümleri, yolcu taşıma söz konusuysa vekâlet hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Ancak burada da hüküm bulunmaması halinde Borçlar Kanununun genel hükümleri uygulanabilecektir<sup>2</sup>.

Uluslararası taşımalar bakımından ise şartların gerçekleşmesi durumunda Varşova/Lahey Konvansiyonu ve bunu tadil eden uluslararası anlaşmalara başvurulacaktır<sup>3</sup>.

## **II- Ulusal ve Uluslararası Hava Taşımaları**

### **A- İç Taşımalar (Ulusal Mevzuat)**

#### **1- Yolcu/bagaj ve yük (eşya) taşıma**

**a) Kanuni hükümler (Türk Sivil Havacılık Kanunu, TTK, BK'nun ilgili hükümleri)**

##### **aa) Türk Sivil Havacılık Kanunu Yürürlüğe Girmeden Önceki Dönem**

TSHK'nun yürürlüğe girmesinden önceki dönemde yapılan hava taşımalarında uygulanacak olan hükümlerin saptanması konusunda doktrinde farklı görüşler mevcuttu.

TSHK'nun öncesinde yurtiçi eşya (yük, kargo) taşımaları TTK'nun genel olarak havayolu ile yapılacak taşımalara ilişkin özel hükümlerin saklı olduğunu belirten 764. maddesine rağmen yine bu kanunun 762 vd. yer alan hükümlerine yani kara taşıma sözleşmesi hükümlerine tabi idi. Zira Türk hukukunda hava taşımalarına– uluslararası düzenlemeler hariç- uygulanma yeteneğine sahip ayrı “özel hükümler” yoktu. Bu nedenle de yurtiçi taşımalara TTK'nın kara taşımalarını

<sup>2</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 8–9.

<sup>3</sup> **Sözer, Bülent**, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, Genişletilmiş 2. Bası, Vedat Kitapçılık 2009, İstanbul, s. 106.

düzenleyen ve genel hükümler niteliğini taşıyan 762 vd. maddelerinin uygulanması zorunlu olmaktadır<sup>4</sup>.

TTK m. 762 – 767’de belirtilen eşya ve yolcu taşımaları bakımından ortak hükümlerin yanı sıra eşya (yük) taşımaları hakkında TTK m. 768 vd. yolcu ve bagaj taşımaları hakkında ise doktrin ve mahkeme kararlarında açıkça belirtilmemiş olmasına rağmen, TTK m. 798 vd. hükümlerinin uygulanması gerekmektedir<sup>5</sup>.

TTK’da eşya (yük), yolcu ve bagaj taşımaları bakımından uygulanacak hüküm bulunmaması durumunda yolcu ve bagaj taşımaları bakımından vekâlet, eşya (yük) taşımaları bakımından ise istisna (eser) sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır<sup>6</sup>. Ancak Borçlar Kanununun vekâlet ve istisna sözleşmelerini düzenleyen maddelerinde açıklık bulunmaması, konuya ilişkin düzenleme olmaması durumunda ortada bir sözleşme mevcut olduğundan, Borçlar Kanununun genel hükümlerinin dikkate alınması yerinde olacaktır. Buna göre TSHK’dan önceki dönemde hava taşımaları bakımından uygulanacak hükümleri; TTK, Borçlar Kanununun Vekâlet/İstisna hükümleri ve Borçlar Kanununun genel hükümleri şeklinde sıralayabiliriz.

#### **ab) Türk Sivil Havacılık Kanunu Yürürlüğe Girdikten Sonraki Dönem**

Hava taşımalarının yurt içerisinde gerçekleşmesi durumunda öncelikle TSHK’nun uygulanacağını belirttik. Türk Sivil Havacılık Kanununun 14.10.1983 tarihinde kabul edilmesiyle yurtiçinde gerçekleşen hava taşımaları bakımından önemli bir değişiklik söz konusu olmuştur. Bu değişiklik yolcu/bagaj ve yük

---

<sup>4</sup> **Ülgen, Hüseyin**, Hava Taşımaları ve Uygulanacak Hükümler, İBD, Ekim, Kasım, Aralık, 1984 C.58.S.10–12, s.616; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 5–6.

<sup>5</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 7–8; **Ülgen**, Hava Taşımaları, s. 618.

<sup>6</sup> Ancak doktrinde çoğunluk görüş taşıma sözleşmesine uygulanacak hükümlerin belirlenmesi aşamasında istisna (eser) sözleşmesinin dikkate alınması gerektiğini savunmaktadır. **Önen, Mesut**, Hava Hukuku Dersleri (teksir), İstanbul 1983 (Hava Hukuku), s. 70–71; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 8–9.



taşımaları bakımından gerçekleştirilen düzenlemelerle birlikte kira ve charter sözleşmelerine ilişkin düzenlemeler olduğu söylenebilir<sup>7</sup>. Biz burada sadece TSHK ile uygulanacak hükümler bakımından söz konusu olan değişiklikten bahsedeceğiz.

Türk Sivil Havacılık Kanunu “Havayolu ile Taşımalar” başlığını taşıyan üçüncü kısmının birinci bölümünde, “İç Hat Taşıma Sözleşmeleri”ni ikinci bölümünde ise “Hava Araçlarını Kullanma Sözleşmeleri”ni; düzenlemiştir. Buna ek olarak, havayolu ile yurtiçinde yapılacak taşımaları kira ve charter sözleşmeleri bakımından uygulanacak hükümleri de belirlemiştir (TSHK m. 106, 108/f.1).

Havayolu ile yapılan taşımalara ilişkin sözleşmeler ve taşıyıcının bu sözleşmeden doğan sorumluluğu m.106 – 119 ve m.120 – 132’de düzenlenmiştir. TSHK’nun taşıma sözleşmesi ve taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerinin yer aldığı hükümler genel olarak Varşova/Lahey Konvansiyonu ile paralellik göstermektedir<sup>8</sup>.

Türk Sivil Havacılık Kanununda da belirtildiği üzere (m.106) yurt içinde gerçekleşen taşımalar için yapılan taşıma sözleşmesi neticesinde ortaya çıkan uyuşmazlıklarda öncelikle TSHK uygulanacak olup, kanunda uyuşmazlığın çözümüne ilişkin hüküm bulunmaması durumunda, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar uygulama alanı bulacaktır. Açıkça ifade edilmemesine rağmen uluslararası anlaşmalar ile kastedilen öncelikle Varşova/Lahey Konvansiyonudur. Bu sayede TSHK ile Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri iç hukuk kuralı haline gelerek iç taşımalarda da uygulanma alanı bulmuştur<sup>9</sup>. Bu

---

<sup>7</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 33.

<sup>8</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 105.

<sup>9</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 34; **Sözer, Bülent**, Türk Sivil Havacılık Kanununa İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler, BATIDER, Haziran 1984,C.XII, S. 2–3, s. 89; **Sözer, Bülent**, Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler, BATIDER 1987, C.XIV, S.2, s. 149.

anlaşmalarda da uyuşmazlığın çözümüne ilişkin bir düzenlemenin bulunmaması durumunda TTK hükümleri uygulanacaktır.

Ancak burada TTK'nın hangi hükümlerinin uygulanacağı hususunda doktrinde farklı görüşler mevcuttur. Şöyle ki; birinci görüşe göre TTK'nun Deniz Ticaretini düzenleyen dördüncü kitabının denizyolu ile taşımaları düzenleyen “Deniz Ticaret Sözleşmeleri” başlıklı dördüncü faslında 1016. maddeden 1178. maddeye kadar olan kısım uygulama alanı bulacaktır. TSHK 106. maddesi atfının da bu yönde olduğu savunulmaktadır<sup>10</sup>. Doktrindeki diğer görüşe göre ise yurtiçi taşımalarda koşulların gerçekleşmesi durumunda yük (eşya) taşınması söz konusu ise TTK m. 762 vd.; yolcu/bagaj taşınması söz konusu ise TTK m.762- 767 ve TTK m.798 vd. hükümlerinin uygulama alanı bulacaktır<sup>11</sup>. TTK'da da hüküm bulunmayan ya da yetersiz kaldığı hallerde ise yolcu/bagaj taşımaları söz konusuysa Borçlar Kanununun vekâlet; eşya (yük) taşımaları söz konusuysa istisna (eser) sözleşmesi hükümlerine başvurulacaktır<sup>12</sup>. Vekâlet ve istisna hükümlerinde açıklık bulunmaması halinde ise taşıma sözleşmesinin varlığı dikkate alınarak, Borçlar Kanununun genel hükümlerinin uygulanması yerinde olacaktır<sup>13</sup>.

### **b) Genel İşlem Şartları**

Genel İşlem Şartları, 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girecek olan Yeni Borçlar Kanununun 20–25 maddelerinde düzenlenmiştir. Günümüz uygulamasında gittikçe önem kazanan GİŞ'na ilişkin olarak özel kurallara yer verilmiştir. GİŞ, koşulları belirli bir kişi dikkate alınmaksızın önceden hazırlanmış genel ve soyut

---

<sup>10</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 35; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 119.

<sup>11</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 36.

<sup>12</sup> Bu konuda doktrinde farklı görüşler mevcuttur. Şöyle ki; doktrindeki baskın görüşe göre yolcu/bagaj, yük taşınması şeklinde bir ayırım yapılmadan her halde istisna sözleşmesi hükümlerinin uygulanmasının yerinde olacağıdır. **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 116–117.

<sup>13</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 8–9; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 117.

nitelikteki sözleşme hükümleridir<sup>14</sup>. Taraflardan birinin önceden belirleyerek sözleşmenin kurulması esnasında diğer tarafa sunduğu tiplendirilmiş, standartlaştırılmış şartları ifade etmektedir<sup>15</sup>.

Belirli tip sözleşmeleri (örneğin, taşıma sözleşmeleri) yaparken sözleşmenin içeriğine dahil olmak üzere önceden tek taraflı belirleyip tespit ettikleri matbu (basılı) formüller şeklindeki GİŞ'nı karşı tarafa sunarlar. GİŞ kurulacak sözleşmenin özel şartları dışında kalan genel şartlarını oluşturmaktadır<sup>16</sup>.

Modern iş hayatında bazı mal ve hizmetler seri halde üretilip kitlelere sunulmakta ve bunların her biri için günde yüzlerce binlerce sözleşme yapılmaktadır. Bu mal ve hizmeti üretilip satan, müşterilere sunan kuruluşlar, her sözleşmeyi, her müşteri ile ayrı ayrı yaptıkları takdirde sözleşmeler arasında içerik yönünden büyük farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Bu sakıncaları gidermek, her sözleşmede farklı hüküm konulmasını önlemek kısaca aynı konuda aynı içerikte standart sözleşmeler yapmak amacıyla GİŞ kabul edilmiştir<sup>17</sup>.

Taşıma sözleşmelerinde (özellikle uçak otobüs biletlerinde ) bu tür GİŞ tespit edilerek yazılmış bulunmaktadır. GİŞ'nı içeren sözleşmelerin geçerli ve bağlayıcı olması için taraflarca kabul edilmeleri gerekmektedir. GİŞ taraflarca kabul edilmiş olsa bile, emredici hukuk kurallarına aykırı oldukları takdirde uygulama ve geçerlilik alanı bulamazlar. Buna karşın taraflar tamamlayıcı (düzenleyici) hukuk kurallarına aykırı GİŞ'ı kararlaştırabilirler. Sözleşmede taraflar aynı konuda özel hüküm koymuşlarsa bu durumda da GİŞ uygulama alanı bulamaz<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> **Reisoğlu, Sefa**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2010, s. 66

<sup>15</sup> **Eren, Fikret**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta, Eylül 2010, s. 197

<sup>16</sup> **Eren**, s. 198

<sup>17</sup> **Eren**, s. 198

<sup>18</sup> **Eren**, s. 199

Uluslararası taşımalarda olduğu gibi ulusal taşımalarda da kanuni hükümlerden sonra tarafların kararlaştırdıkları kurallar uygulama alanı bulacaktır. Dolayısıyla iki tarafın iradesi ile kabul edilen ve sözleşmeye dahil edilen emredici kurallara aykırı olmayan hükümler geçerli olacaktır<sup>19</sup>.

Havayolu İşletmeleri çeşitli gereksinimlerin sonucu olarak IATA kısaltması ile gösterilen bir birlik kurmuşlardır (Uluslararası Hava Taşıma Birliği, International Air Transport Association). Bu birlik işlevi gereği hava taşıma genel şartlarını saptamış ve bunların kendi üyeleri tarafından yapılan taşıma sözleşmelerinde yer almasını sağlamıştır. Havayolu ile taşıma faaliyetinde bulunan havacılık işletmelerinin büyük çoğunluğunun IATA'ya üye buldukları ve yaptıkları taşıma sözleşmelerine söz konusu şartları koydukları göz önünde tutulursa, bu “sözleşmesel” nitelikteki kuralların (şartların) önemi daha iyi anlaşılır. Bu şartlar iç taşımalara da uyarlanarak uygulanmaktadır. IATA şartları GİŞ (Genel İşlem Şartları) niteliğindedir ve bu şekilde sözleşmelere dahil edildiği için sözleşmesel şartlar olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle Varşova/Lahey Konvansiyonunun ve/veya somut olaya kısmen veya tamamen uygulanma yeteneğini haiz ulusal hukukun emredici hükümlerine aykırı olmamaları gerekir<sup>20</sup>. THY gibi havayolu şirketleri kendi işletme kurallarına göre şartlar oluşturarak özellikle de IATA (International Air Transport Association) üyesi şirketlerin yine IATA tarafından belirlenmiş esaslarını, aynen veya söz konusu kuruluşun tanıdığı esneklik içerisinde kendilerine uyarlayarak düzenledikleri genel işlem şartlarını, taraflar arasında kurulmuş sözleşmenin bir parçası olarak kabul ederler<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 37; **Sözer, Bülent**, Türk Sivil Havacılık Kanunu Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu, BATIDER Aralık 1984, C.XII, S.4, s. 13 (TSHK/Sorumluluk).

<sup>20</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 27–28

<sup>21</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 13.

### c) Özel Sözleşme Şartları

Genel işlem şartlarının dışında taraflar, taşıma sözleşmesine özel bazı hükümler de koyabilirler. Bu hükümlerin geçerliliği genel hükümlere tabidir.

### B- Dış Taşımalar (Uluslararası Düzenleme)

#### 1- Genel Olarak

Uluslararası hava taşımalarına ilişkin hükümler 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi (Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme)<sup>22</sup> 1955 tarihli Lahey Protokolü (12 Ekim 1929 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Değiştiren Protokol), 1971 tarihli Guatemala Protokolü, 3 Sayılı Montreal Ek Protokolü, 1975 tarihli 4 Sayılı Montreal Protokolü ve 1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonunda yer almaktadır<sup>23</sup>. Türkiye; uluslararası hava taşımalarına uygulanacak hükümlere ilişkin olarak sıralanan anlaşmalardan 1929 tarihli Varşova Sözleşmesini, bu sözleşmeyi tadil eden 1955 tarihli Lahey Protokolünü ve 4 sayılı Montreal Protokolünü kabul etmiş böylece bu uluslararası düzenlemeler Türkiye açısından bağlayıcı bir hukuk kaynağı haline gelmiştir<sup>24</sup>. Bu çalışmada Türkiye'nin taraf olmadığı ek protokoller ve Montreal Konvansiyonu üzerinde durulmayacak, dolayısıyla taraf olduğumuz ve çalışma konumuz kapsamındaki protokoller göz önünde bulundurulacaktır.

---

<sup>22</sup> Kendigelen, Abuzer; Aydın, Alihan, Bibliyografyalı Notlu- İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001,s. 451 vd. ( Taşıma Hukuku Mevzuatı). Metin için bkz. 29.08.1977 tarih ve 7/13874 sayılı BKK RG 03.12.1977/16128.

<sup>23</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 12.

<sup>24</sup> Özdemir, Turkay, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006,s. 6-7.

## 2- Uluslararası Düzenleme: Varşova Konvansiyonu ve Lahey Protokolü

Havayoluyla farklı ülkelere eşya ve/veya yolcu taşınması diğer taşıma yöntemlerine nazaran yeni bir olgudur. Bu bakımdan farklı ülkeler arasında yapılan taşımalarda taraflar arasındaki anlaşmazlıklarda ulusal hukuk kurallarının çatışması sorununu ortadan kaldırmak amacıyla, Birinci Dünya Savaşı sonrası çalışmalara başlanmış ve 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova’da imzalanan konvansiyonla duruma bir çözüm getirilmeye çalışılmıştır<sup>25</sup>. 1955 yılında Lahey’de ICAO (International Civil Aviation Organization, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) öncülüğünde ülkeler bir araya gelerek özellikle taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması konusunda kurallar öngörülmüştür<sup>26</sup>. Ancak Amerika Birleşik Devletleri sorumluluk limitlerinin düşük olması sebebiyle protokolü onaylamamış ve “ABD’ye ve oradan” gerçekleştirilecek taşımalarda daha yüksek sorumluluk limitleri içeren 1966 Montreal geçici anlaşmasını imzalamışlardır<sup>27</sup>.

Varşova Konvansiyonu uluslararası hava taşıma sözleşmeleri bakımından esas itibariyle taşıma belgelerini (m. 3–9), eşya (yük) taşımada hukuki ilişkileri (m. 10–16) ve hava taşıyıcısının sorumluluğunu (m. 17- 30) oldukça ayrıntılı bir biçimde düzenlemiş ve bu konularda birlik sağlamış bulunmaktadır<sup>28</sup>. Daha sonra 1971 yılında Guatemala’da ve 1975 yılında da tekrar Montreal’de taşıyıcının sorumluluk limitlerini arttırmak ve sorumluluk miktarlarını ‘özel çekme hakkı’ olarak belirlemek amacıyla Varşova Konvansiyonuna ek iki protokol daha

---

<sup>25</sup> **Alay, Hakan**, Havayoluyla Mal Taşımanın Uluslararası Koşulları, Sigorta Dünyası, 1990, S. 366, s. 38. Varşova Konvansiyonu 4 Ekim 1929’da adını aldığı Varşova’da toplanan 2. Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansı’nda kabul edilmiş ve bu konferansa katılan devletlerin temsilcileri tarafından 12 Ekim 1929 tarihinde imzalanarak onaylayan devletler arasında 13 Şubat 1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir. **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 13.

<sup>26</sup> **Alay**, s.38.

<sup>27</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.13.

<sup>28</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.13.

yapılmıştır. Türkiye 1961 tarihli Guadalajara Sözleşmesini<sup>29</sup> 1975 tarihli Guatemala Protokolünü ve 1975 tarihli Montreal Konferansında kabul edilen 1, 2 ve 3 numaralı protokolleri<sup>30</sup> imzalamamış, dolayısıyla da yürürlüğe sokmamıştır<sup>31</sup>.

### 3- Uygulanma Şartları

Varşova Konvansiyonu'nun uygulanma şart ve esaslarını belirlemek için konvansiyonun birinci ve ikinci maddesinde uluslararası hava taşıma sözleşmesinden hareketle çeşitli düzenlemeler getirilmiştir. Varşova Konvansiyonu m. 2/1'de özellikle taşıyıcının devlet ya da kamuya ait hükmi şahıs olması durumunda da Varşova Konvansiyonunun uygulama alanı bulacağı belirtilmiştir. Varşova Konvansiyonu m. 2/2,3'te de posta işletmeciliği çerçevesinde yapılan taşımalar CMR'de olduğunun aksine taşıyıcının ilgili posta mevzuatına göre sadece posta idaresine karşı sorumlu olacağını; bunun dışında konvansiyonun uygulanmayacağını düzenlemektedir. Dolayısıyla taşıyıcı ile posta idaresi arasındaki ilişki Varşova Konvansiyonuna tabidir<sup>32</sup>. Varşova Konvansiyonunun birinci ve ikinci maddesi dikkate alındığında, Konvansiyonun uygulama alanı bulabilmesi için bir taşıma sözleşmesinin var olması, taşıma sözleşmesi konusu asli edim olan taşımanın hava aracı ile yapılması; taşıma işinin bir bedel karşılığında veya bedelsiz de olsa taşıma işletmesi tarafından yapılması, taahhüt edilen taşıma işinin Konvansiyonun belirlediği uluslararası karakterde olması, eşyanın taşıma konusu edilmesi ve gerek

---

<sup>29</sup> Varşova Konvansiyonu ve Lahey Protokolü'nden sonra uluslararası hava taşımalarında taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcıdan (akit taşıyıcı) farklı bir taşıyıcının (fiili taşıyıcı) gerçekleştirdiği taşımalarda fiili taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlerin bulunduğu ve Guadalajara'da toplanarak kabul edilmiş bir sözleşmedir.

<sup>30</sup> Bu protokoller ile taşıyıcının sorumluluğunun sınırının belirlenmesinde Özel Çekme Hakkı birimini kullanılması, 4 numaralı protokol ile de eşya (yük) taşımalarında değişiklik yapılmak suretiyle hava yük senedi yerine elektronik bilgi işlem araçlarının kullanılmasına karar verilmiş bununla birlikte eşyanın ziya ve/veya hasarından doğan sorumluluğun mutlak sorumluluk olacağı karar bağlanmıştır. **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 14; **Sözer, Bülent**, Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulama Şartları, BATIDER, Aralık1977, C.IX, S.2, s. 372 vd. (Kurallar).

<sup>31</sup> **Alay**, s. 38.

<sup>32</sup> **T. Özdemir**, s. 36.

hareket ve gerekse taşıma yeri devletin konvansiyon tarafı olması şartları aranmaktadır<sup>33</sup>. Bu şartları ayrı ayrı ele almak gerekmektedir:

#### **a- Taşıma Sözleşmesinin Varlığı**

Varşova Konvansiyonunun uygulanabilmesi için öncelikle taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin yapılmış olması gerekir. Bir sözleşme ilişkisine dayanmayan taşımaların ve konusu taşıma olmayan sözleşmelerin Varşova Konvansiyonu kapsamında değerlendirilmeleri mümkün değildir<sup>34</sup>.

Konvansiyonda açıkça taraflar arasında yapılmış bir taşıma sözleşmesinin varlığından (şartından) söz edilmemekte ise de m. 1/2’de “... taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre .....” denilmekle, taşıyıcı ile gönderici (yükleten) arasında bir sözleşmenin varlığının gerekli ve şart olduğu sonucuna varılabilir<sup>35</sup>.

Çarter sözleşmeleri olarak ifade edilen bir hava aracının bir kısmının kullanılacağına ilişkin sözleşmelerde de Varşova Konvansiyonu uygulama alanı bulmaz. Zira bu taşımalarda taşıma taahhüdü yoktur<sup>36</sup>. Buna rağmen personelin taşınmasına ilişkin sözleşmeler uyarınca yapılan taşımalar Varşova Konvansiyonu anlamında taşıma olarak kabul edilmektedir<sup>37</sup>.

---

<sup>33</sup> **T. Özdemir**, s. 36; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 15.

<sup>34</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 15; **Kök, Ömer / Güldiker, Orhan**, Uluslararası Hava Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğu, Antalya Barosu Dergisi 1992 C. 10, s. 26.

<sup>35</sup> **Çağa, Tahir**, Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair, V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu(22- 26 Mart 1988 Ankara), Ankara1988 C. 5 , s. 186 (Mesuliyet); **T. Özdemir**, s. 37. Bu nedenle havayolu işletmesi personelinin hizmet gereği yaptıkları uçuşlar sırasında, uğradıkları zararlar ve taşıma sözleşmesi yapmaksızın uçağa kaçak binen kişilerin uğradıkları zararlar Varşova sistemine tabi olmazlar; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.15 vd; **Sözer**, Kurallar, s.382 vd; **Kırman, Ahmet**, Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Bankacılık ve Ticaret Araştırma Enstitüsü, 1990, s. 21-22; **Gençtürk, Muharrem**, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s. 63.

<sup>36</sup> **T. Özdemir**, s. 37; **Ülgen**, Hava Taşımaları, s. 622. Durum doktrinde tartışmalıdır. Arzu Arslan çarter sözleşmelerinin Varşova Konvansiyonu’nun uygulama alanının dışında kaldığını savunurken Ülgen ve Sözer çarter sözleşmelerinin taşıma taahhüdü içermesi durumunda VK’nun uygulama alanına girdiğini buna karşılık taşıma taahhüdü içermemesi halinde VK’nun uygulanmasının söz konusu olmayacağını savunuyor. **Arslan, Arzu**, Uluslararası Hava Taşımacılığında Taşıyıcının Eşyanın (yükün) Ziya ve Hasarından Doğan Sorumluluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1997, s. 11; **Ülgen**, Hava Taşımaları, s. 627; **Sözer**, Kurallar, s. 393; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 31–32,

<sup>37</sup> **T. Özdemir**, s. 37; **Gençtürk**, s. 63.



Taşıma sözleşmesi herhangi bir şekil şartına bağlanmadığından, yazılı veya sözlü olarak yapılabilir<sup>38</sup>. Bu nedenle sözleşmenin yazılı şekilde yapılmaması onun geçerliliğini etkilemeyecektir<sup>39</sup>. Ancak yapılan taşıma neticesinde ortaya çıkacak uyuşmazlıklarda ispat açısından sözleşmenin yazılı şekilde yapılması yerinde olacaktır.

#### **b- Taşımanın Uluslararası Nitelikte Olması**

Varşova Konvansiyonunun uygulanma şartlarından biri de hava taşımasının uluslararası niteliğe sahip olmasıdır (VK m. 1/1). Bu nedenle konvansiyonun diğer bütün şartları gerçekleştirilmiş olsa bile uluslararası niteliğe sahip olmayan bir hava taşıması sonucu ortaya çıkacak uyuşmazlıklarda Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması söz konusu olmayacaktır.

Uluslararası alanda havayolu dışında yapılan taşımalara ilişkin düzenlemelerde de aynı yaklaşım benimsenmiştir<sup>40</sup>. Bu bakımdan diğer taşıma türlerinde de uluslararası taşıma taahhüdü bulunmayan taşımaya bağlı olarak ortaya çıkacak uyuşmazlıklarda diğer şartlar oluşmuş olsa bile, ilgili uluslararası konvansiyon hükümleri uygulanmayacaktır.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 1/2'de uluslararası taşıma kavramı tanımlanmıştır. Buna göre; taşımanın uluslararası taşıma olarak kabul edilmesi için hareket yeri ile varma yerinin iki akit devlet ülkesinde bulunması ya da bunların her ikisi de bir akit devlet ülkesinde bulunmakla birlikte, akit olan ya da olmayan diğer bir devlet ülkesine ara-iniş (uğrak) yapılması öngörülmüş olmalıdır<sup>41</sup>. Bu tanımdan hareketle Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri bakımından uluslararası taşıma sayılabilmesi için taraflar arasında düzenlenen taşıma sözleşmesi hükümlerine

---

<sup>38</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 58; Kirman, s. 24; Gençtürk, s. 63.

<sup>39</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 57; Arkan, Sorumluluk, s. 19; Atabek, Eşya Taşıma, s. 42

<sup>40</sup> Kirman, s. 40.

<sup>41</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 18; Sözer, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 87; Kendigelen, Mevzuat, s. 514.

bakılması gerekmektedir<sup>42</sup>. Burada önemli olan sözleşmede kararlaştırılan yoldur. Dolayısıyla yolun fiilen takip edilmiş olması ya da olmaması önem arz etmez. Sözleşmede kararlaştırılan yolun belirlenmesinde yük (taşıma) senedi dikkate alınır. Ancak taşıma sözleşmesi yük (taşıma) senedinde<sup>43</sup> yer almayan birtakım hususları içeriyorsa, taşıma sözleşmesi de dikkate alınır<sup>44</sup>. Yukarıda belirttiğimiz unsurları içeren bir taşıma sözleşmesinin bulunması durumunda taşıyıcının ikametgâhı, sözleşmenin yapıldığı yer, hava aracının tescil edildiği yer, bayrağı gibi hususlar taşımanın uluslararası olup olmaması bakımından önem taşımaz<sup>45</sup>. Taşımanın başlayacağı ve biteceği yer aynı akit devletin ülkesinde olsa bile başka bir devlet ülkesinde uğrak yeri bulunan taşımalar da Varşova/Lahey Konvansiyonu bakımından uluslararası niteliktedir. Uğrak yeri sözleşmede açıkça ya da örtülü olarak belirtilmiş olabilir. Ancak belirtilmemişse taşıyıcının sözleşmenin ifası esnasında herhangi bir nedenle herhangi bir yerde yapacağı duraklama, uğrak yeri sayılmaz. Dolayısıyla taşıma uluslararası taşıma niteliğini kazanamaz<sup>46</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 1/2 bakımından uluslararası taşımaların kesintiye uğraması veya aktarma ile yapılması söz konusu olabilir. Bu hususlar taşımayı Konvansiyon hükümlerinin uygulanması yönünden herhangi bir şekilde etkilememektedir<sup>47</sup>.

---

<sup>42</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s.88; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.19; **Önen**, Hava Hukuku, s.54.

<sup>43</sup> Yük (taşıma) senedinin hiç düzenlenmemesi ya da TSHK'da ve Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda öngörülen belirli kayıtları içermemesi halinde, Varşova/Lahey Konvansiyonu m.5/2, TSHK m.110/3 uyarınca taşıma sözleşmesinin geçersizliğinden bahsedilmeyecek fakat yükü senetsiz olarak kabul etmiş ya da öngörülen kayıtları içeren bir yük (taşıma) senedi vermemiş olan taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran ya da sınırlayan hükümlerden yararlanamayacaktır. İşte bu durumda taşıyıcı, tutarı sorumluluk sınırını aşan zararlardan da sorumlu olacaktır. **Arslan**, s. 144.

<sup>44</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 88; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 19.

<sup>45</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 19; **Kırman**, s.41,42; **Sözer**, Kurallar, s. 398.

<sup>46</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 20; **Arslan**, s. 78.

<sup>47</sup> **Önen**, Hava Hukuku, s. 54; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 20; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 92.

Birden fazla taşıyıcı tarafından ardi ardına gerçekleştirilen taşımalarda taraflar bu taşımaları tek bir taşıma taahhüdünün yerine getirilmesi şeklinde kararlaştırmışlarsa, bu durum Varşova/Lahey Konvansiyonu bakımından uluslararası taşıma olarak kabul edilecektir. Bu taşımalardan bir veya birkaçı tek bir devletin ülkesinde gerçekleşmiş olsa dahi, taşıma sözleşmesinin tamamı bütün olarak ele alınacağından, tarafların sözleşmeyi yaparken belirledikleri amaç doğrultusunda uluslararası taşıma niteliğine sahip bu ara taşımalara da Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri uygulanacaktır<sup>48</sup>. Farklı tür araçlarla yapılan taşımalarda ise taşımanın havayolu ile gerçekleştirilen kısmı Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 1/2'deki şartları sağlıyorsa uluslararası taşımadan bahsedebiliriz<sup>49</sup>.

### **c- Taşımanın Hava Aracı ile Yapılması**

Varşova/Lahey Konvansiyonu havayolu ile gerçekleştirilen uluslararası taşımalara uygulanacak olan hükümleri düzenlemektedir. Havayolu ile gerçekleştirilen taşımaların hava araçları ile yapılması da bu durumun doğal bir sonucudur. Varşova/Lahey Konvansiyonunun 1/1 maddesinde “Bu konvansiyonun hava aracı ile ...” ifadesi kullanılarak konvansiyonun bir uygulanma şartı olarak vurgulanmıştır<sup>50</sup>. Konvansiyonda taşımanın hava aracı ile yapılacağı belirtilmekle birlikte, hava aracı tanımlanmış değildir. Dolayısıyla hangi araçların hava aracı olarak değerlendirileceği muğlaktır<sup>51</sup>. Ancak taşımanın yapıldığı hava aracı kavramının hangi araçları kapsadığının açıkça belirtilmesi, konvansiyon hükümlerinin uygulama alanının belirlenmesi bakımından önem taşımaktadır.

---

<sup>48</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 21; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 92; **Arslan**, s. 79.

<sup>49</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 21.

<sup>50</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 17; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.16; **Kırman**, s.54; **Ülgen, Hüseyin**, Uluslararası Taşımacılıkta Hukuki Sorunlar, İstanbul 1988 (Uluslararası Taşımacılık), s. 31.

<sup>51</sup> **Kırman**, s. 55; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 16; **Göknil, Mazhar, Nedim**, Hava Hukuku, İstanbul, 1951 (Hava Hukuku), s. 141,142.

Hava aracı kavramının belirlenmesi bakımından hukuk sistemleri farklı düzenlemeleri benimsemişlerdir. Buna göre, objektif yöntemi belirleyen hukuk sistemleri hava aracının tanımlamak suretiyle bu tanım içerisine giren araçları hava aracı saymaktadır. Amerikan, Avusturya ve Türk hukuk sistemlerinde objektif yöntem benimsenmiştir. Öte yandan subjektif yöntemi benimseyen hukuk sistemlerinde hava aracı tanımı yapılmamış ve hangi araçların hava aracı olarak kabul edileceği sayma yolu ile belirlenmiştir. Bu yöntemde konu ile ilgili yorum yolu kapatılmıştır. Alman ve İngiliz hukuk sistemleri bu yöntemi kabul etmişlerdir<sup>52</sup>. Konvansiyonda hava aracı kavramının açıkça tanımının yapılmamış olması sebebiyle, hava aracı kavramının açıklanmasında ulusal ve uluslararası düzenlemelerden faydalanılması gerekmektedir. TSHK m. 3/b bendinde hava aracı kavramı “havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü araç” olarak tanımlanmıştır<sup>53</sup>.

Uluslararası düzenlemelerden biri olan 1919 tarihli Paris Konvansiyonunda hava aracı “Hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç şeklinde tanımlanmıştır. Ancak bu Konvansiyon 1944 Şikago Sözleşmesinin 80. maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır. Şikago Konvansiyonu ise kavramı daha geniş olarak ele almış, “Havanın dünya sathı üzerindeki reaksiyonları hariç olmak üzere hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç” şeklinde tanımlanmıştır<sup>54</sup>.

Hava taşımaları havada ve hava araçları ile gerçekleştirilen taşımalar olduğundan, atmosfer dışında da seyredilene roketlerin ancak atmosferdeki seyir

---

<sup>52</sup> Kırman, s.55, Arslan, s. 72.

<sup>53</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 16; Göknil, Hava Hukuku, s. 141; Kaner, İnci, Hava Hukuku, Filiz Kitapevi, İstanbul, 2.Basım 2004 (Hava hukuku), s.14; Önen, Hava Hukuku, s. 80-81.

<sup>54</sup> Kırman, s. 56; Arslan, s. 72; Sözer, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 18.

bölümü hava taşıması olarak değerlendirilebilecektir<sup>55</sup>. Bu bakımdan hareket sahaları atmosfer olduğundan yani hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlama özelliği bulunan balon, uçak, helikopter ve bağımsız uçabilme özelliği bulunan araçlar hava aracı olarak değerlendirilebilecektir. Ancak howercraft hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayamadıklarından hava aracı olarak kabul edilmemektedir<sup>56</sup>.

Varşova Konvansiyonunun 1/1 maddesinin resmi Türkçe çevirisinde “.....uçak ile ....yapılan ....taşımalarına...”<sup>57</sup> ifadesi yer aldığından hava aracından kastedilenin “uçak” olduğu, dolayısıyla da hava taşımalarının uçakla yapılması gerektiği yönünde görüş ortaya çıkmıştır. Bu nedenle her ne kadar Konvansiyon hükümlerinin yalnız uçak ile yapılan hava taşımalarına uygulanabileceği yolunda değerlendirmeler bulunsa da<sup>58</sup> gelişen teknoloji ile birlikte hava aracı kavramının Konvansiyon bakımından da daha geniş değerlendirilmesi; örneğin helikopterin hava aracı olarak kabul edilmesi günümüz ihtiyaçlarına cevap verir nitelikte olması bakımından da daha uygundur<sup>59</sup>. Bu değerlendirme neticesinde hava aracı kavramı bakımından ulusal ve uluslararası düzenlemeler dikkate alındığında Konvansiyonun objektif yöntemi benimsemiş olduğu söylenebilir.

#### **d- Yolcu/Bagaj, Eşya Taşımaları (Sözleşmenin konusu yolcu, bagaj veya eşya taşıması olmalıdır)**

Yolcu/Bagaj, Eşya Taşımaları Varşova Konvansiyonu kapsamındadır<sup>60</sup>. Varşova Konvansiyonu m. 1/1’de de belirtildiği üzere Konvansiyon yolcu, bagaj

<sup>55</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 2; Arslan, s. 73.

<sup>56</sup> Kirman, s. 57; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 16, 42; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 331; Aksi görüş için bkz. Sözer, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 17; Sözer, Kurallar, s. 393, 394.

<sup>57</sup> “This convention applies to all...carriage... performed by aircraft...”.

<sup>58</sup> Sözer, Kurallar, s. 393; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 16.

<sup>59</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 16; Kirman, s. 57; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 31.

<sup>60</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 17; Kök/ Güldiker, s. 26.

veya eşya (yük) taşımalarına uygulanacaktır<sup>61</sup>. İnceleme konumuz sebebiyle açıklamalarımız daha ziyade eşya (yük) taşımaları olacaktır. Varşova Konvansiyonunda eşya kavramının neleri kapsadığı açıkça belirtilmemiş olmasına rağmen, buradaki eşya kavramını özel hukuk anlamında eşya kavramı olarak değerlendirmek yerinde olacaktır. Buna göre taşınması mümkün olan her türlü mal ya da değer hava taşıma sözleşmesinin konusu içerisinde değerlendirilebilecek ve bunların taşınması Varşova Konvansiyonuna tabi olacaktır<sup>62</sup>. Dolayısıyla buradaki taşınanı tanımlamak için “yük” kelimesinin kullanılması yerinde olacaktır. Bu bakımdan değerlendirildiğinde TSHK’da da Varşova/Lahey sistemine paralel olarak yük kavramının kullanıldığını görmekteyiz.

Posta taşımalarında ise 1929 tarihli metinde tamamen kapsam dışı bırakılmış (VK m. 2/2) ancak 4 Sayılı Montreal Protokolü ile farklı bir düzenleme getirilerek “Posta maddelerinin taşınmasında, taşıyıcı ile posta idareleri arasındaki ilişkilere uygulanabilir kurallara göre sadece ilgili posta idareleri arasındaki ilişkilere uygulanabilir kurallara göre sadece ilgili posta idaresine karşı sorumlu olacaktır”. (VK m. 2/2) şeklinde belirtilmiştir. Bununla birlikte yine aynı maddenin üçüncü fıkrasında “.....belirtilenler dışında” Varşova Konvansiyonunun posta taşımalarına uygulanmayacağı ifade edilmiştir (VK m.2/3)<sup>63</sup>.

#### **e- Ücret**

Varşova/Lahey Konvansiyonu havayolu ile gerçekleştirilen ticari nitelikteki taşımaları düzenlemektedir<sup>64</sup>. Diğer bir ifade ile, Varşova/Lahey Konvansiyonu ticari işletme tarafından yapılan taşıma faaliyetlerine ilişkin kuralları içermektedir. Türk Hukuku açısından Varşova/Lahey Konvansiyonunun bu niteliğini

---

<sup>61</sup> **Kendigelen**, Mevzuat, s. 514.

<sup>62</sup> **Gençtürk**, s. 64; **T. Özdemir**, s. 40.

<sup>63</sup> Madde metni için bkz. **Kendigelen**, Mevzuat s. 515.

<sup>64</sup> **Önen**, Hava Hukuku, s. 54, **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 17, **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 81.

değerlendirecek olursak, Konvansiyonun taşıyıcının tacir sıfatına sahip olduğu taşıma sözleşmelerini düzenlediğini ve sadece taşıyıcının tacir sıfatına sahip olduğu taşıma sözleşmelerine uygulanabileceğini söyleyebiliriz<sup>65</sup>. Gerçekleştirilen hava taşımasının Varşova/Lahey Konvansiyonu kapsamında ele alınabilmesi için kural olarak taşımanın ücret karşılığında yapılması gerekmektedir<sup>66</sup>. Bu husus Konvansiyonun birinci maddesinin ilk fıkrasında belirtilmiştir. Buna göre; bu sözleşme hava aracı ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj veya yük taşımalarına uygulanacaktır. Bu bakımdan taşımanın ücret karşılığı yapılması esastır (VK m. 1/1).

Hava taşımalarında taraflar arasında yapılan taşıma sözleşmesinin kurucu unsurlarından biri, taşımanın ücret karşılığında gerçekleştirilmesidir<sup>67</sup>. Ücret kavramı bakımından dikkate alınan genellikle para olmakla birlikte; ücret, para dışında daha geniş bir kavramı ifade etmektedir. Dolayısıyla ücretin para dışında para ile ölçülebilen menfaatleri de kapsayacak şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir<sup>68</sup>. Ücret unsuru her zaman nakit ve peşin para olarak değerlendirilmemelidir. Önemli olan sözleşme ile belirlenen edimin karşılığı niteliğindeki edimin taahhüt edilmiş olmasıdır. Burada ifade edilen edim, taşıyıcının malvarlığı açısından değer ifade eden her türlü edim olabilir<sup>69</sup>. Dolayısıyla hizmet ve iş edimleri de ücret kavramı içerisinde değerlendirilebilir<sup>70</sup>. Ücret, taşıma sözleşmesinin taraflarınca

---

<sup>65</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 81- 82.

<sup>66</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 82; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 17; **Kırman** s. 51.

<sup>67</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 82; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 17; **Kırman** s. 50, Buradaki ücret: Yapılan hizmetin veyahut işin karşılığında verilmesi öngörülen para veya para ile ölçülebilen bir değer olarak ifade edilebilir. **Arkan, Sabih**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982 (Sorumluluk), s. 15.

<sup>68</sup> **Kırman** s. 51; **Arslan** s. 75; **Sözer**, Kurallar, s. 394.; **Arkan**, Sorumluluk s. 15.

<sup>69</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi s. 83.

<sup>70</sup> **Sözer**, Kurallar, s. 394; **Arslan** s. 75; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 82.

kararlaştırılabileceği gibi havayolu şirketlerince hazırlanan tarifeler veya IATA tarafından yapılan taşıma genel şartları ile de belirlenebilir<sup>71</sup>.

Ücret bakımından taraflarca açık ya da örtülü bir anlaşma yapmaları yeterlidir. Ücretin kesin olarak belirlenmiş olması gerekmemektedir. Bu bakımdan tür ve kapsamı açısından belirlenebilir olması yeterlidir<sup>72</sup>. Ücretin mutlaka sözleşmenin taraflarından biri, yani taşıtın tarafından ödeneceğine ilişkin bir kural bulunmamaktadır. Dolayısıyla yapılan taşıma neticesinde ücret, herhangi bir üçüncü kişi tarafından da ödenebilir<sup>73</sup>.

Genel kural taşımının bir ücret karşılığında yapılması olmakla birlikte, Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun md. 1/f.1 son cümlesinde belirtilen "bir hava işletmesi tarafından yapılan ücretsiz taşımalara....." ifadesi sebebiyle, ücretsiz taşımalar bakımından bir istisna getirilmiştir<sup>74</sup>. Bu bakımdan bir hava işletmesi tarafından hava aracı ile yapılan ücretsiz taşımalara da Varşova/Lahey Konvansiyonu uygulanacaktır<sup>75</sup>. Bu düzenlemeyle taşıma ticari bir işletme tarafından gerçekleştirildiğinden, ticari niteliğe sahip olduğu kabul edilmektedir<sup>76</sup>. Aslında bu düzenleme havayolu şirketlerinin çalışanlarına havacılık teamülü gereği ücretsiz bilet vermesinden kaynaklanmaktadır<sup>77</sup>. Bunun sonucu olarak da ücretsiz taşınan bu gibi kişilerin herhangi bir zarara uğramaları durumunda taleplerini Varşova/Lahey Konvansiyonundan yararlanarak ileri sürebilmelerine olanak sağlanmış olacaktır<sup>78</sup>.

---

<sup>71</sup> **Kırman** s. 50; **Arkan, Sabih**, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987 (Demiryolu), s. 81; **Arslan** s. 75; **Zeyneloğlu, Ahmet**, Taşıma Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1993, s.221.

<sup>72</sup> **Sözer**, Kurallar, s. 395; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.18, **Arslan** s.75,76.

<sup>73</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 83; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 18; **Arslan** s. 75,76.

<sup>74</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 83; **Kırman** s.52; **Arslan** s. 76.

<sup>75</sup> **Kırman** s. 52.

<sup>76</sup> **Kırman** s. 52; **Sözer**, Kurallar, s. 395; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 32.

<sup>77</sup> **Kırman** s. 53; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 84.

<sup>78</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 84.



Varşova/Lahey Konvansiyonu md. 1; Konvansiyonun ücret karşılığı yapılan taşımalara uygulanabileceğini belirtirken; öte yandan ücretsiz taşımaların da hava yolu işletmesi tarafından gerçekleştirilmesi halinde, Konvansiyon kapsamında değerlendirileceğini belirtmesi kendi içerisinde çelişkiye düştüğünü göstermektedir<sup>79</sup>.

Konvansiyonun m. 1/1'de belirtilen bu düzenlemede amaç havayolu işletmelerinin ücretsiz personel taşımaları ya da promosyon taşımalarını Konvansiyon kapsamına almak olduğu savunulmaktadır. Konvansiyonu hazırlayanların amaçladığı şey, taşıyıcının taşıma sözleşmesinde ücretsiz olsa dahi taşıma işine özgülenmiş işletmenin bulunması durumunda bu işletmenin taraf olduğu sözleşmeye ücretli ya da ücretsiz olmasına bakılmaksızın Konvansiyonun uygulanmasıdır<sup>80</sup>.

Havayolu işletmesinin ne olduğu Konvansiyonda düzenlenmediğinden bu husus ulusal hukuka göre belirlenecektir. Bu bakımdan hava taşıma konusunda faaliyette bulunmak, işletmenin ana konularından biri ise, bu işletme havayolu işletmesi olarak kabul edilecektir. Örneğin; çarter sözleşmesi ile hava aracı kullanan, tur düzenleyen ya da taşıma sektöründe yer alan işletmeler vb.

Uluslararası taşıma sözleşmelerinin çoğunluğunda taşıyıcının havayolu işletmesi olduğu dikkate alındığında, sözleşmesel olan ücretsiz tüm taşımaların Varşova/Lahey Konvansiyonu kapsamında olduğu görülmektedir<sup>81</sup>.

Konvansiyonda düzenlenen bu maddenin değerlendirilmesi sonucunda havayolu işletmeleri tarafından gerçekleştirilen ücretli ve ücretsiz tüm taşımalar Varşova/Lahey kapsamına girmekte iken, gerçek kişi tacir tarafından işletilen ticari işletmenin ücretsiz yaptığı uluslararası taşımaların Varşova/Lahey Konvansiyonu kapsamından değerlendirilmeyeceği sonucuna varılmaktadır. Konvansiyonda da

<sup>79</sup> Kırman s. 53, Sözer, Kurallar, s.395, Arslan s. 76.

<sup>80</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 18; T.Özdemir, s. 39

<sup>81</sup> T.Özdemir, s. 39

ticari işletme tanımı bulunmadığından, bu kavram ulusal hukuk kuralları içerisinde tespit edilecektir<sup>82</sup>.

Türk hukuku bakımından konuyu değerlendirecek olursak; gerçek kişi tacirin varlığı bir ticari işletmenin varlığına bağlıdır. TTK m. 22’de de belirtildiği üzere tacirin taşıma işini ücret karşılığı yapması kuraldır. Bu nedenle gerçek kişi tacir tarafından yapılan hava taşımalarının da, ücretli veya ücretsiz olmasına bakılmaksızın, havayolu işletmesi tarafından gerçekleştirilen bir taşıma olması bakımından, Varşova/Lahey Konvansiyonu açısından değerlendirilmesi gerekecektir<sup>83</sup>.

### **§ 3- HAVA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ**

#### **I- Hava Taşıma Sözleşmesinin Tanımı**

##### **A- Genel Olarak**

Hava taşıma sözleşmesi, hava taşıması içerisinde yer alan ve hava taşımasının bir alt türünü oluşturan kavram olarak ortaya çıkmaktadır. Hava taşıması kavram olarak geniş kapsamlıdır. Hava taşıma sözleşmeleri, ücretsiz taşımalar, posta taşımaları ve hava araçları kullanma sözleşmeleri (kira ve çarter sözleşmeleri, TSHK m. 118) hava taşıması içerisinde yer almaktadır. Dolayısıyla da her hava taşımasını hava taşıma sözleşmesi olarak nitelendirmemiz mümkün değildir<sup>84</sup>.

Taşıma sözleşmesi genel olarak Türk Ticaret Kanununun 3. kitabında Kıymetli Evrak içerisinde taşıma işleri ve yük (taşıma) senedi içerisinde düzenlenmiştir. Ancak yeni Türk Ticaret Kanunu ile taşımanın ayrı bir kitap olarak düzenlenmesinin daha doğru olduğu düşüncesinden hareketle, yeni TTK’nun dördüncü kitabı müstakil olarak taşıma hukukuna ayrılmıştır. Bu düzenlemeye göre

---

<sup>82</sup> Kırman s.54; Arslan s.76.

<sup>83</sup> Kırman s.54;;Arslan s.77; Arkan, Sorumluluk s. 15.

<sup>84</sup> Devamı için bkz. Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 3.

yeni TTK'nda genel olarak taşıma sözleşmesi düzenlemiş, özel hükümler ayrı tutulmuştur.

## **B- Tanımı**

Mevcut mevzuatımızda taşımanın dolayısıyla da taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmamıştır. Bununla birlikte Türk Ticaret Kanunu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu ile hava taşımaya ilişkin uluslararası konvansiyonlarda da taşıma sözleşmesinin tanımı yer almamaktadır<sup>85</sup>. Ancak gerek ulusal mevzuatta yer alan hükümler, gerek uluslararası konvansiyonlar dikkate alındığında taşıma sözleşmesi “taflardan birinin (taşıyıcı) hava yolu ile yolcu/bagaj ya da eşya (yük) taşımayı, sözleşmenin diğer tarafının (yolcu/gönderen) ise bunun karşılığında bir ücret ödemeyi taahhüt ettiği sözleşme” şeklinde tanımlamak mümkündür<sup>86</sup>.

## **C- Muhtelif Ayırımlar**

Taşıma sözleşmeleri hukuki açıdan önem arz eden çeşitli ayırımlara tabi tutulabilir. Bu ayırımlar somut taşıma sözleşmesine dolayısıyla da hava taşıma sözleşmesine uygulanacak hükümlerin tespitine yardımcı olurlar.

### **1- Konusuna Göre**

Konularına göre taşıma sözleşmeleri, eşya (yük) ve yolcu taşıma sözleşmeleri şeklinde ikiye ayrılmaktadır. Yolcu taşıma sözleşmesinin konusunu canlı insan oluşturmaktadır. Bununla birlikte yolcu; taşıyıcı ile yapmış olduğu taşıma sözleşmesi uyarınca, uçakta bulunan ve uçuş personeli haricindeki kişi olarak da tanımlanabilir<sup>87</sup>. Yolcunun taşıma sırasında yanında bulunan ve taşıyıcıya teslim

---

<sup>85</sup> **Bahar, Yakum**, Hava Hukuku, İstanbul Barosu Mecmuası, Eylül 1945, S. 9 s. 465-474; **Bilge, Suat**, Şikago Havacılık ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı, AÜSBF Dergisi, 1951, S.1-4, s. 196 vd.

<sup>86</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.41, **Kaner**, Hava Hukuku, s. 47, **Atalay, Özcan**, Taşıyıcıya Karşı Dava Hakkının Düşmesi, Ankara Barosu Dergisi, 1980, S. 2 s. 222.

<sup>87</sup> **Kaner**, Hava Hukuku, s. 52, **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 41, **Sözer**, Kurallar, s. 396.

edilmemiş el bagajının taşınması da yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında değerlendirilmektedir. Dolayısıyla yolcunun yolculuk sırasında yanında bulundurduğu el bagajı, eşya taşıma sözleşmesi kuralları kapsamında değil, yolcu taşıma kuralları kapsamında değerlendirilir<sup>88</sup>.

Eşya (yük)<sup>89</sup> taşıma sözleşmesinin konusunu, taşınması mümkün olan tüm maddi şeyler oluşturmaktadır (VK m. 1). Ancak taşınacak olan eşya için yerine getirilmesi gerekli olan birtakım şartlar söz konusu olabileceği gibi, bazı eşyalar bakımından da yasaklar olabilir<sup>90</sup>.

## 2- Taşımanın Gerçekleştirildiği Ortama Göre

Taşıma sözleşmeleri taşımanın gerçekleştirildiği ortam dikkate alınarak hava, kara, deniz, iç su ve demiryolu taşıma sözleşmeleri olarak belirlenebilir. Ancak demiryolu taşımalarının kara taşımaları içerisinde değerlendirilmesi bakımından tartışma mevcuttur<sup>91</sup>. Ayrıca boru hatları (pipe-line) ile gerçekleştirilen sıvı taşımalarını da bu ayrım içerisine ekleyebiliriz<sup>92</sup>.

## 3- Güzergâhın Birden Fazla Devletin Sınırları İçinde Olmasına Göre

Taşımanın gerçekleştirileceği güzergâhın tamamı tek bir devlet sınırları içerisinde bulunuyorsa ulusal (iç) taşıma sözleşmesi söz konusu olacaktır. Burada taşıma yurt içerisinde gerçekleştirilir. Yurt içerisinde gerçekleştirilen taşımalar şehir

---

<sup>88</sup> **Kaner**, Hava Hukuku, s. 52; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 48.

<sup>89</sup> Burada eşya bagaj dışında taşınabilir her şeyi kapsamaktadır. Yük kavramı, bagajdan ayırmak için Konvansiyon'da tercih edilmiş olabilir. Ancak biz uluslararası düzenlemeleri de dikkate alarak eşya kavramını kullanmayı tercih ettik.

<sup>90</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 52; **Kaner**, Hava hukuku, s. 52.

<sup>91</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 21; **Ülgen, Hüseyin**, Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Tartışmalar-Bildiriler, 24-25 Ocak 1985, Maçka - İstanbul, Ankara, s.1 vd. ( Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma), s. 6. Demiryolu ve Karayolunda gerçekleştirilen taşımalarda farklı hükümlerin (CMR/CIM) uygulandığı göz önünde bulundurulursa hukuki açıdan böyle bir ayrımın yapılması yerinde olacaktır.

<sup>92</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 21; **Gençtürk**, s. 38.

içi ve şehirlerarası olmak üzere ikiye ayrılır (KTK m. 3). Ulusal (iç) taşımalara kendi devletlerinin mevzuatı uygulanır. Türkiye sınırları içerisinde gerçekleşen hava taşımalarında TSHK hükümleri uygulanır<sup>93</sup>. Taşımanın birden fazla devletin sınırları içerisinde gerçekleştirilmesi durumunda uluslararası (dış) taşıma sözleşmesi mevcut olacaktır<sup>94</sup>.

Uluslararası taşımalara koşulların gerçekleşmesi durumunda uluslararası konvansiyonlar ya da tarafların iradesi veyahut bağlama kuralları bakımından yetkili hukuk kuralları uygulanır<sup>95</sup>.

#### **4- Taşıyıcının Güzergâhın Tamamı için Sorumluluğu Üstlenip Üstlenmemesine Göre**

Taşıma sözleşmesi belirli bir yolun tek safhada gerçekleştirilmesi şeklinde düzenlenmiş ise **basit taşıma sözleşmesi**, buna karşın sözleşmenin birden fazla safhalı olacağı kararlaştırılmış ise **kombine taşıma sözleşmesinden** söz edilecektir. Kombine taşıma sözleşmelerinde birden fazla safhalar için tek bir taşıma sözleşmesi yapılmış ise **direkt taşıma sözleşmesi**, safhaların her biri için ayrı taşıma sözleşmesi yapılmış ise **kesik/kesintili taşıma sözleşmesi** söz konusu olacaktır<sup>96</sup>.

##### **a- Kesik/Kesintili Taşıma Sözleşmesi**

Taşıma mesafelerinin her biri için ayrı taşıma sözleşmesi yapılması halinde kesik/kesintili taşıma sözleşmesinden bahsedilir. Dolayısıyla eşya (yük) birbiri ardına

---

<sup>93</sup> **Gençtürk**, s. 39; **Kaner**, Hava hukuku, s. 53; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 52.

<sup>94</sup> Genellikle taşımanın başladığı yer ile sona erdiği yerin iki ayrı devletin sınırları içerisinde olması durumunda uluslararası taşımadan bahsedilir. **Arkan, Sabih**, Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu ( 26–27 Ocak 1984 İstanbul) Ankara 1984, s. 101–132. (Karayolu/Sorumluluk), s. 2; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 21.

<sup>95</sup> **Gençtürk**, s.39; **Kaner**, Hava Hukuku, s.54; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 53. Uluslararası hava taşımalarında belirlenen konvansiyonların uygulanma koşulları hakkında bkz. Bu Tezde I. Bölüm s. 10–18

<sup>96</sup> **Gençtürk**, s. 39; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 18, 87.

ayrı ayrı yapılan sözleşmeler gereğince bir taşıttan diğerine aktarılarak taşınır. Tüm taşıma sözleşmeleri ifa edildiğinde taşıma tamamlanmış olur. Yukarıda belirttiğimiz taşıma sözleşmelerini yüklenici (gönderen) kendisi yapabileceği gibi, bir temsilci, vekil veyahut komisyoncu ile de gerçekleştirebilir<sup>97</sup>. Kesik/kesintili taşıma sözleşmesinin bulunduğu durumlarda her bir taşıyıcı kendi taşıma sözleşmesine ilişkin olarak mevcut konum ve anlaşmalar açısından değerlendirilecektir. Dolayısıyla birden çok araçla gerçekleştirilen taşımalarda duruma göre kara, deniz ve havayolu taşımalarına uygulanacak hükümler esas alınacaktır<sup>98</sup>.

### **b- Direkt Taşıma Sözleşmesi**

Direkt taşımalar, taşımanın niteliği gereği safhalara ayrılmıştır. Ancak taşımanın tamamı bakımından tek bir taşıma sözleşmesi mevcuttur. Direkt taşımalarda birden çok safhanın söz konusu olduğunu belirttik. Bununla birlikte tüm bu safhalar için tek bir sözleşme yapıldığından, taşıyıcı tüm mesafeler bakımından taşıma taahhüdünde bulunmaktadır. Dolayısıyla da gönderenin (yüklenicinin) tüm mesafeler için tek bir ücret ödemesi söz konusudur. Tüm bu hususlar değerlendirildiğinde, direkt taşıma sözleşmesi taraflar açısından hem ekonomik hem de hukuki açıdan bir bütünlük sağlamaktadır<sup>99</sup>.

---

<sup>97</sup> **Gençtürk**, s. 39; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s.87. Taşıyıcı kendisinin gerçekleştiremediği taşımalarda da gönderici (yükleten) adına işlem yapabilir. Taşıyıcı kendi adına ancak gönderici (yükleten) hesabına sözleşme yapacak ise komisyonculuk hükümlerine göre (TTK m.808 vd.) taşıyıcı gönderici (yükleten) adına sözleşme yapmış ise vekalet hükümlerine göre sorumlu olacaktır. Bkz. **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık s.87. Ancak bu hususta komisyoncunun taşıyıcı olduğu durumlarında (TTK m.814) değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Bkz. **Gençtürk**, s.39.

<sup>98</sup> **Gençtürk**, s.39; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 87.

<sup>99</sup> **Deniz, İnci**, Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, ( 26–27 Ocak1984 İstanbul), Ankara, 1984, s. 173–192 (Kombine Taşımalar), s. 174; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 88.

Direkt taşıma sözleşmeleri taşımanın aynı ya da değişik tür taşıma aracı ile yapılıp yapılmamasına göre, zincirleme taşıma sözleşmesi ve karma taşıma sözleşmesi olarak ikiye ayrılmaktadır<sup>100</sup>.

#### **aa- Zincirleme Taşıma Sözleşmesi**

Birden fazla taşıyıcı tarafından yerine getirilen ve birden fazla benzer safhalardan oluşan taşımaları zincirleme taşıma olarak nitelendirebiliriz<sup>101</sup>. Zincirleme taşımalarda birden fazla aracın ardı ardına kullanılması gerekmektedir<sup>102</sup>. Bununla birlikte art arda yapılan taşımalar arasında irtibat bulunmalıdır<sup>103</sup>. Varşova Konvansiyonu bu irtibatı, birinci maddesinin üçüncü fıkrasında “taşımanın taraflarca tek bir iş olarak kararlaştırılmış olması” şeklindeki düzenlemesiyle ifade etmektedir.

#### **bb- Karma Taşıma Sözleşmesi (Multimodal Taşıma Sözleşmesi)**

Karma taşımalar için hukuk dilinde farklı kelimelerin kullanıldığı görülmüştür<sup>104</sup>. Değişik tür araçların art arda kullanılmasıyla gerçekleştirilen taşımalara karma taşımalar, bu tür taşımalar için yapılan sözleşmelere de karma taşıma sözleşmeleri diyoruz<sup>105</sup>.

---

<sup>100</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 89; **Kaner**, Hava Hukuku, s. 174–175; **Gençtürk**, s.40

<sup>101</sup> **Kaner, İnci, Deniz**, Birden Fazla Taşıyıcı Tarafından Yapılan Hava Taşımaları (Zincirleme Taşımalar), BATİDER, Ankara, 1992, C. 16, S. 3, s.1–24 (Zincirleme Taşımalar), s. 1.

<sup>102</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 18, 89.

<sup>103</sup> **Kaner, İnci, Deniz**, Birden Fazla Taşıyıcı Tarafından Yapılan Hava Taşımaları (Zincirleme Taşımalar), BATİDER, Ankara, 1992, C. 16, S. 3, s. 1–24 (Zincirleme Taşımalar), s. 1; **Gençtürk**, s. 40.

<sup>104</sup> **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 (Değişik Tür Taşıma)Ulaştırma Bakanlığının Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan konvansiyona ilişkin yazışmalarda “çok türlü taşıma” kavramını kullanmıştır. **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s.89.

<sup>105</sup> **Cankat, Aysel**, “Karma Taşımaları” Özellikle Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Dolayı Sorumluluğu Açısından, Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 1984, S. 1, s. 505, **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s.18–19; **Arkan**, Değişik Tür Taşıma, s.27; **Kaner**, Hava hukuku, s. 55.

## 5- Taşımanın Başka Bir Taşıyıcıya Devredilip Devredilmemesine Göre

Gönderici (yükleyen) ile taşıyıcı arasında yapılan taşıma sözleşmesi asıl sözleşme olarak nitelendirilir. Ancak taşıma işini üstlenen taşıyıcı bunu başka taşıyıcılara devredebilir (TTK m. 784). Bu durumda alt taşıma sözleşmesinden bahsedilir<sup>106</sup>. Bu durumda tek bir taşımanın mevcut olmasına rağmen, birden fazla taşıma sözleşmesi vardır<sup>107</sup>.

Asıl taşıma sözleşmesini yapan taşıyıcı, taşıma işini bir başka taşıyıcıya devretmiş olmasına rağmen, taşımanın tüm safhalarındaki ifasından sorumlu olacaktır. Zira diğer taşıyıcılar asıl taşıyıcının yardımcısı konumundadırlar (BK m. 100)<sup>108</sup>. Asıl taşıyıcının alt taşıyıcılar aracılığıyla gerçekleştirdiği asıl taşıma ve ona hizmet eden alt taşıma, hava hukuku kurallarına ve onun emredici hükümlerine tabidir<sup>109</sup>.

Taşıma işini gerçekleştiren alt taşıyıcı ile asıl taşıma sözleşmesinin göndereni arasındaki ilişki, Varşova Konvansiyonu ve TSHK'da düzenlenmediğinden, bu ilişkiye de genel hükümler uygulanır<sup>110</sup>.

## 6- Eşyaya Belirli Bir Yerin veya Aracın Tahsis Edilip Edilmemesine Göre

Taşınacak aracın bir kısmının veya tamamının veyahut taşıma kapasitesinin belirli bir oranının gönderene (taşıtana) tahsisi ile eşyanın (yükün) taşınmasının söz

---

<sup>106</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 18.

<sup>107</sup> Burada birden fazla alt taşıyıcılar da taşıma işini diğer taşıyıcılara devredebilir; dolayısıyla da birden fazla alt taşıma sözleşmesi yapabilirler. **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 18.

<sup>108</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 18; **Gençtürk** s. 42; **Cankat**, s. 509; **Kaner**, Hava Hukuku, s. 55.

<sup>109</sup> **Kaner**, Hava Hukuku, s. 55.

<sup>110</sup> Türkiye bu ilişkiyi düzenleyen Guadalajara Sözleşmesine taraf değildir. Sözleşme hakkında bkz. **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 63–65; **Kaner**, Hava Hukuku, s. 56.



konusu olduğu durumlarda çarter sözleşmesi mevcut demektir<sup>111</sup>. Burada, yapılan taşıma sözleşmesinin esaslı unsurunun yer tahsisi ile taşıma taahhüdü olduğunu belirtmemiz gerekir. Taşıma taahhüdünün bulunmaması durumunda artık çarter sözleşmesi değil, kira sözleşmesinden söz edilir. Çarter sözleşmesi bir taşıma sözleşmesi çeşidi iken, kira sözleşmesi taşıma sözleşmeleri kategorisine girmemektedir<sup>112</sup>. Çarter sözleşmelerinde aracın tamamının belirli bir eşyaya (yüke) tahsis edilmesi durumunda tam çarterden<sup>113</sup>; aracın bir kısmının yahut belirli bir yerinin tahsis edilmesi durumunda ise kısmi çarterden bahsedilir (TTK m.1016)<sup>114</sup>.

Çarter sözleşmeleri deniz ve hava taşımalarında hukuki bir kavram olarak belirtilmiştir (TTK m. 1016/f.1, b.1, TSHK m. 118). Ancak kara taşımalarında da yer tahsisinin önemli olduğu durumlar söz konusu olmaktadır<sup>115</sup>.

## 7- Özel Bir Düzenleme Kapsamında Olmasına Göre

Taşıma sözleşmeleri yalın taşıma sözleşmesi ve ticari taşıma sözleşmesi olarak ikiye ayrılır. Taşıma sözleşmesi hiçbir özel düzenleme içerisinde yer almıyor ve sadece taşıma olgusunu konu alıyorsa, bu tür taşıma sözleşmelerine yalın taşıma sözleşmeleri denir. Özel bir mevzuat içerisinde düzenlenen taşıma sözleşmelerine ise, ticari taşıma sözleşmeleri denir. Ticari taşıma sözleşmeleri nitelikli taşıma sözleşmeleridir.<sup>116</sup>

---

<sup>111</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 17; **Sözer**, TSHK/Değerlendirmeler, s. 90.

<sup>112</sup> **Sözer**, TSHK/Değerlendirmeler, s. 90; **Gençtürk**, s.41; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 17. **Çağa/Kender**, Deniz Ticaret Hukuku, Cilt II, 7. baskı, 2004, s. 79.

<sup>113</sup> Çarter sözleşmelerinde en çok rastlanan tam çarterdir.

<sup>114</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 17; **Çağa/Kender**, s. 7; **Gençtürk**, s. 42.

<sup>115</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 17; **Gençtürk**, s. 42.

<sup>116</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 1; **Ülgen**, Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, s. 3.

## E- Hava Taşıma Sözleşmesinin Unsurları

### 1- Taşıma Taahhüdü

Taşıma taahhüdü kavramı yolcu veya eşyanın (yükün) kalkış (hareket) yeri olarak ifade edebileceğimiz bir yerden varış yeri olarak belirleyeceğimiz yere götürülmesini ifade etmektedir. Varış yerinin sonradan belirlenmesi de mümkündür<sup>117</sup>. Taşıma sözleşmesinin var olması için temel unsur taşıma taahhüdüdür. Taşıma taahhüdünün konusu taşıma işinin üstlenilmesidir<sup>118</sup>. Gerek TSHK, gerek Varşova Konvansiyonunun ilgili maddelerinde kalkış ve varış yerlerinden bahsedilmiştir<sup>119</sup>. Bu nedenle taşıma işlerinden farklı olarak taşıma sözleşmesinde hava aracının güzergâhını oluşturacak mesafe belirlenir. Bu belirleme önceden yapılabileceği gibi, taraflar bu konuda sonradan da anlaşma yapabilirler<sup>120</sup>. Hareket ve varış yerlerinin birbirinden farklı olması söz konusu olmayabilir. Yani hareket ve varış yerleri aynı olan bir taşıma söz konusu olabilir<sup>121</sup>.

Taşıma sözleşmesinin konusunu yolcu/bagaj veya eşya (yük) oluşturmaktadır. Yolcu taşınması canlı insan taşınması olarak ifade edilmektedir. Eşya taşınması ise taşınması mümkün olan tüm maddi şeyleri kapsamaktadır. Bu bakımdan canlı hayvan ve cenaze taşınması da eşya taşınması içerisinde yer almaktadır<sup>122</sup>. Taşınacak olan eşyanın taşıma hukuku anlamında ticari ya da ekonomik bir değer taşınmasının herhangi bir önemi yoktur. Dolayısıyla ekonomik ya da ticari bir değer taşımayan çöp fabrikası atıklarının bir yerden başka bir yere taşınması da taşıma

---

<sup>117</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 41; **Ülgen, Hüseyin**, “Taşıma Hukuku”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, İTO (İst.Üniv. Huk. Fak. Yayınları Yayın No: 714 1997) (Taşıma Hukuku), s. 1; **Arslan** s. 9.

<sup>118</sup> **Ülgen**, Taşıma Hukuku, s. 5.

<sup>119</sup> TSHK m. 110 VK m. 3/1-b, m. 8/1-b, m. 4/2-b.

<sup>120</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 4; **Arkan**, Sorumluluk, s. 1.

<sup>121</sup> **Ülgen**, Taşıma Hukuku, s. 3-4.

<sup>122</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 42; **Ülgen**, Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, s. 6.

sözleşmesinin konusunu oluşturabilir<sup>123</sup>. Doktrinde boru hattı ile benzin, mazot, süt vs. taşınmasını taşıma işi kabul eden yazarlar bulunmaktadır<sup>124</sup>. Bununla birlikte ısı, elektrik ve enerji nakli, bu maddelerin maddi bir varlığa sahip olmamaları nedeniyle, bunlar eşya taşıma olarak kabul edilmemektedir<sup>125</sup>. Taşınacak eşyanın kimin mülkiyetinde olduğu taşıma işi bakımından önemli değildir. Dolayısıyla taşıma taahhüdünün üçüncü bir kişiye karşı yapılmış olması koşuluyla, bizzat taşıyıcıya ait olan mal da taşınabilir<sup>126</sup>. Taşıma havada ve hava aracıyla gerçekleştirilecektir. Hava aracının hareket ortamı atmosferdir. Dolayısıyla uluslararası anlaşmalardaki düzenlemeler de dikkate alındığında, sadece atmosfer dahilinde yapılan yük ve yolcu taşınması, hava taşınmaları içerisinde değerlendirilmektedir.

Taşımanın yapılacağı hava aracının belirlenmesi bakımından daha önce Türk Hukukunda kanuni bir tanım yer almazken, TSHK m. 3/b bendinde “havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü araçlar” şeklinde hava aracı tanımlanmıştır<sup>127</sup>. Taşıma sözleşmesi bakımından hava aracının kime ait olduğu önemli değildir. Dolayısıyla taşıyıcı, mülkiyeti başkasına ait bir hava aracını kiralamış ve taşıma işinde kullanmış olabilir. Ancak burada önemli olan taşıma sözleşmesinde taşıma işinin görüleceği hava aracının sözleşmede taraflarca belirlenmiş veya hal ve şartlardan anlaşılabilir olması gerekmektedir<sup>128</sup>. Taşıma işinin gerçekleştirilmesi taşıyıcının taşıma taahhüdünde bulunması ve taşınacak yük üzerinde zilyetliği elde etmesiyle başlar. Taşıyıcı, taşıma faaliyetinin sonuna kadar yani yükü (eşyayı) teslim almasından, ilgili kişiye teslimine kadar eşyanın (yükün) bakım ve gözetiminden sorumludur. Bu bakımdan değerlendirildiğinde, zilyetliğin

---

<sup>123</sup> Para, mektup, gazete, kıymetli evrak vs. belgeleri de taşınacak eşya kavramına sokmuştur. **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 6; **Arslan** s. 12.

<sup>124</sup> **Arslan** s. 12; **Atabek**, Eşya Taşıma, s. 27; **Zeyneloğlu**, s. 10.

<sup>125</sup> **Arslan** s. 12.

<sup>126</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 42; **Arkan**, Sorumluluk, s. 12; **Kaner**, Hava Hukuku, s. 48.

<sup>127</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 2; **Göknil**, Hava Hukuku, s.140.

<sup>128</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 42; **Çağa/Kender**, s. 16–17.

taşıyıcıya geçmesi; bakım ve gözetim sorumluluğunun taşıyıcı tarafından üstlenilmesi taşıma sözleşmesinin kurucu unsurları arasında yer alabilir. Taşıyıcının yüke (eşyaya) bakım ve gözetim yükümlülüğü yalnızca yükü taşımak değil, aynı zamanda eşyanın (yükün) varacağı yere hasarsız, sağlam olarak varmasını sağlamaktır. Taşıyıcı yükü (eşyayı) teslim aldığı andaki eşyanın (yükün) durumunu muhafaza etmekle yükümlüdür<sup>129</sup>. Taşıma taahhüdü, hava taşıma sözleşmesinin ayırıcı unsuru olması nedeniyle; taşıma taahhüdünün olmadığı durumlarda taşıma sözleşmesi de olmayacaktır<sup>130</sup>. Bu bakımdan değerlendirildiğinde taşıma işinde kullanılmak amacıyla bir aracın tamamının veyahut bir bölümünün kiralanması taşıma sözleşmesi kapsamında değerlendirilmeyecektir. Bununla birlikte aracın aynı amaçla sürücü ya da diğer yardımcı personel ile birlikte kiralanması halinde taşıma sözleşmesinin var olup olmadığı doktrinde tartışmalıdır. Ülgen'e göre bu durumda taşıma sözleşmesi yoktur. Bu durumda sürücü ve/veya personelin hizmetlerini temin taahhüdü ile müterafik araç kirası sözleşmesi söz konusudur<sup>131</sup>

Taşıyıcının taşıma sözleşmesi gereği taşıma taahhüdünde bulunması taşımayı bizzat kendisi gerçekleştireceği anlamına gelmez. Dolayısıyla taşıyıcı, bu taşımayı gerçekleştirirken yardımcı kişiler (taşıyıcının adamları) kullanabilir ya da taşımayı diğer taşıyıcılara bırakabilir.

## 2- Ücret

Taşıma sözleşmesinin kurucu unsurlarından biri de ücrettir. Hava taşımaları da ücret karşılığında yapılır. Taşıma sözleşmesi taşıyıcının taşıma taahhüdü neticesinde yükü (eşyayı) taşıma edimine karşılık, taşıtanın ücret ödeme borcu bulunması sebebiyle, taşıma sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen bir

<sup>129</sup> Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 7–8.

<sup>130</sup> Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 5.

<sup>131</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 43. Aksi görüş için bkz. Sözer, TSHK/Değerlendirmeler, s. 91–92

sözleşmedir<sup>132</sup>. Doktrinde ücret, “yapılan hizmet/iş karşılığında verilen para ya da para ile ölçülebilen menfaatler” şeklinde ifade edilmektedir<sup>133</sup>. Bu nedenle, ücret kavramı geniş anlamda değerlendirilmeli ve her zaman nakdi karşılık olarak düşünülmemeli, nakit ve peşin para olarak değerlendirilmemelidir. Bu bakımdan dikkate alınması gereken husus, taşıyıcının taşıma taahhüdüne karşılık, taahhüt edilen ve taşıyıcının malvarlığı bakımından değer ifade eden bir edimin var olmasıdır<sup>134</sup>. Varşova/Lahey Konvansiyonunun birinci maddesinde sözleşmenin ücret karşılığında yapılacak uluslararası hava taşımalarına uygulanacağı düzenlenmiştir. Ancak TSHK’da 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 hakkında Ulaştırma Bakanlığı’nca yönetmelik düzenlenir” ifadesi ile taşıyıcının yapacağı ücretsiz yolcu, yük taşımalarında kendi yetkili organlarının düzenlediği kurallar ile gerçekleştireceğini belirtmektedir. Bu bakımdan değerlendirildiğinde TSHK’nun öncelikle ücretli yolcu ve eşya (yük) taşımaları bakımından uygulama alanı bulacağı söylenebilir. Ayrıca hava taşımalarında uygulanacak hükümler bakımından yurtiçinde yapılan taşımalarda TSHK m.106 bakımından TSHK’da hüküm bulunmayan hususlarda öncelikle uluslararası düzenlemelerden –ki bu tarafı olduğumuz Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri ve TTK hükümlerinden yararlanılacağı düzenlenmiştir. Bu hüküm dikkate alındığında ücret bakımından TSHK’nda net bir düzenleme olmadığından TSHK m.

---

<sup>132</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 43; **Arslan**, s. 15.

<sup>133</sup> **Arkan**, Sorumluluk s. 15; **Önen**, Hava Hukuku, s. 54; **Kırman**, s. 50; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 9; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 17; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 83; **Canbolat** s. 7.

<sup>134</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 35; **Arslan** s. 15; **Sözer**, Kurallar, s. 394, **Arkan**, Sorumluluk, s. 15; **Ülgen**, Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, s. 9.

106'nın da atfıyla Varşova/Lahey Konvansiyonuna baktığımızda 1. maddesinde<sup>135</sup> ücret konusunun açıkça düzenlendiği görülmektedir. Böylece TTK hükümlerinin devreye girmesine gerek kalmaksızın, Konvansiyon hükümlerinin bu konuyu çözümlenmiş olacağı kanaatindeyiz.

Ücret taraflar arasında serbestçe kararlaştırılabilir. Bununla birlikte tarifelerle veya genel işlem şartlarıyla da belirlenebilir. Şayet ücret taraflarca, tarifelerle ya da genel işlem şartlarıyla belirlenmemiş ise TTK m. 22 uyarınca tacir olan taşıyıcının ücret istemeye hakkı olduğundan, istek halinde ücrete etkili olan eşyanın (yükün) cinsi, taşıma mesafesi, taşımanın gerçekleştiriliş biçimine göre ücret belirlenir. Bu şekilde tespit edilemiyorsa ise hakkaniyete göre mahkemece belirlenecektir<sup>136</sup>.

Taşıma Sözleşmesi gereğince ücret gönderici (yükleten) ya da gönderilen tarafından ödenir<sup>137</sup>. Bu nedenle taşıma ücretinin borçlusu gönderici (yükleten) ya da gönderilendir. Taşıyıcı ücret alacağıının teminatı olarak hapis hakkına sahiptir (TTK m. 794).

### 3- Taşımanın Hava Aracı ile Yapılması

Hava aracının belirlenmesi bakımından Türk hukukunda kanuni bir tanım yer almaz iken, doktrinde bir görüş “ hava gemisi” kavramını kullanarak hava araçlarının havada insan veya eşya taşımaya elverişli araçlar olduklarını savunmakta idi<sup>138</sup>.

---

<sup>135</sup> **Kendigelen**, Mevzuat, s.514

<sup>136</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 44; **Arslan**, s. 18; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 9; **Arkan**, Demiryolu, s. 81. Davacının davalı idareye ait orman emvalinin taşıdığı ve bunun miktarı ibraz olunmuş ise sevk pusulaları ile tanık sözleriyle anlaşılmakta ise de taraflar arasında ücret hususunda bir anlaşma bulunmadığından taşınan emvalin cinsi ve miktarı ve taşınan mesafe nazarı itibare alınarak ödenmesi gereken ücretin tesbiti yönünde bilirkişi incelemesi yapılarak sonuncu dairesinde bir karar verilmesi gerekir. **Zeyneloğlu**, s. 79,dn. 94, 11.HD., 1.6.1976 gün ve 2975/2962 sayılı kararı.

<sup>137</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 9.

<sup>138</sup> **Göknil**, Hava Hukuku, s. 140; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 2. Hava aracı tanımı için bkz. bu tezde s.14 vd.

## F- Hukuki Niteliği

TTK’nda açıkça belirtilmesi ya da bazı hükümlerin içeriğinden anlaşılan bazı şartların bulunması gerekir.

### 1- TTK Anlamında Bir Sözleşme Olma Niteliği

Hava taşıma sözleşmesi genel olarak taşıma sözleşmeleri ile TTK anlamında taşıma sözleşmeleri şeklindeki ayırım dikkate alındığında, TTK anlamındaki taşıma sözleşmeleri içerisinde yer aldığı söylenebilir<sup>139</sup>. Her taşıma sözleşmesi TTK anlamında bir taşıma sözleşmesi değildir. TTK anlamında bir taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için bazı şartların bulunması gerekir<sup>140</sup>. Bir taşıma aracının mevcudiyeti, taşımanın gerçekleştirileceği mesafenin belirlenmesi vs. hususları içeren bir yük (taşıma) senedinin<sup>141</sup> bulunması bu bakımdan önem arz eder.

Hava taşıma sözleşmelerinde uygulanacak hükümler dikkate alındığında, karşımıza ilk olarak TSHK çıkmaktadır. TSHK’nda hüküm bulunmayan hallerde Varşova Lahey Konvansiyonu uygulama alanı bulacaktır. Bu özel düzenlemenin yanı sıra, yine TSHK m. 106’da belirtildiği üzere Varşova Konvansiyonunda hüküm bulunmayan hallerde TTK’na başvurulacaktır. Bu durum bize genel hükümlere dönüşü göstermekte; dolayısıyla da hava taşıma sözleşmelerinin TTK anlamında bir sözleşme olduğunu kanıtlamaktadır. Bununla birlikte doktrinde yolcu ve eşya taşımalarının TTK md. 12/f. 1 b. 10’da ifade edildiği üzere bir ticari işletme faaliyeti

<sup>139</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 44.

<sup>140</sup> **Ülgen**, Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, s. 3; **Arslan**, s. 42.

<sup>141</sup> Yük (taşıma) senedi, TSHK m. 110/1’e göre taşıyıcı tarafından, Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 5/1’e göre ise gönderici tarafından düzenlenmesi öngörölmüş bir taşıma belgesidir. Ulusal taşımalarda, TSHK uyarınca, yükleten taşıyıcıdan, uluslararası taşımalarda ise Varşova/Lahey Konvansiyonu uyarınca, taşıyıcı gönderenden bir yük (taşıma) senedi düzenlenmesini talep etmek hakkına sahiptir. Yük (taşıma) senedi, TSHK m. 110/1 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 6/1’e göre üç nüsha olarak düzenlenecek, eşyanın (yükün) teslim ya da tesellüm anında, taşımanın ulusal ve uluslararası olmasına göre yükleten ya da taşıyıcıya verilecektir. **Arslan**, s. 140, Hava yük senedi bir ispat belgesidir. Senedin düzenlenmemiş olması yahut belli kayıtları içermemesi sözleşmenin geçerliliğini etkilememektedir (TSHK m.110/2, Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 5/2). Ayrıca yük (taşıma) senedi aksi ispatlanıncaya kadar, sözleşmenin varlığı, şartları ve eşyanın (yükün) teslim alındığı hakkında karine oluşturmaktadır (TSHK m. 112/1, Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 11/1). **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 144.

olduğu ve yine TTK m. 14 f. 1 ve m. 18 uyarınca bu faaliyetle uğraşan taşıyıcının tacir olduğu dikkate alınarak havayoluyla gerçekleştirilen eşya taşıma faaliyetleri, dolayısıyla eşya taşıma sözleşmesi, TTK anlamında bir sözleşme olarak değerlendirilmektedir<sup>142</sup>.

Kanımızca yukarıda bahsedilen değerlendirmeler de dikkate alındığında, hava taşıma sözleşmesini TTK anlamında bir sözleşme olarak belirtmek yerinde olacaktır.

## **2- Bağımsız Bir Sözleşme Olma Niteliği**

Genel olarak taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerden olmakla birlikte, iş görme sözleşmeleri içerisinde yer almaktadır<sup>143</sup>. Ancak iş görme sözleşmelerinden birine dahil olup olmadığı yahut bağımsız nitelikte olup olmadığı hususu, Türk Hukuku ve ülkeler bakımından tartışmalıdır. Bu konuda kabul edilecek görüş hava taşıma sözleşmeleri açısından da geçerli olacaktır. Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği bakımından doktrinde üç farklı görüş bulunmaktadır.

Alman hukukunda ve Türk hukukunda benimsenen baskın görüşe göre taşıma sözleşmesi istisna sözleşmesi niteliğindedir<sup>144</sup>. Bu görüşe göre taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile eşyayı bir yerden başka bir yere taşımayı taahhüt etmektedir. Dolayısıyla belirli bir sonucun elde edilmesi hedeflenmektedir.

Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin görüşlerden ikincisi, taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini vekâlet sözleşmesi olarak ele almaktadır<sup>145</sup>. İsviçre hukukunda, eşya (yük) taşıma sözleşmeleri açısından boşluk bulunan hallerde tamamlayıcı kural olarak vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulama alanı

---

<sup>142</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 44–45; **Arslan**, s. 43.

<sup>143</sup> **Gençtürk**, s. 22; **Arkan**, Sorumluluk, s. 29.

<sup>144</sup> İstisna sözleşmesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Yavuz, Cevdet**, Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Tıpkı 8. Bası, İstanbul 2009, s. 489 vd.

<sup>145</sup> Vekâlet sözleşmesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Yavuz** s. 607 vd., **Zevkliler, Aydın, Gökyayla, Emre**, Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, Ankara 2010, s. 471 vd.



bulacağı ileri sürülmektedir<sup>146</sup>. Ancak taşıma sözleşmeleri bakımından yukarıda değindiğimiz üzere, sonucun, yani eşyanın (yükün) varma yerine ulaştırılmasının önem taşıması; buna karşılık vekâlet sözleşmesinde sonucun önem arz etmemesi sebebiyle bu görüşün yerinde olmadığı sonucuna varılabilir<sup>147</sup>. Ayrıca vekâlet sözleşmesinde ücret esaslı unsur olmamasına rağmen, taşıma sözleşmesinde ücretin esaslı unsur olması, hatta istisnai durumlar hariç, ücretsiz bir taşıma sözleşmesinin mümkün olamayacağı dikkate alındığında, taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olmadığı belirtilmektedir.<sup>148</sup>

Son görüşü savunan yazarlar ise taşıma sözleşmesinin bağımsız bir sözleşme niteliğinde olduğunu ileri sürmektedir. Bu görüşü savunan yazarlara göre taşıma sözleşmesi iş görme sözleşmelerinden olan istisna ve vekâlet sözleşmelerine nazaran farklılık göstermektedir. Taşıma sözleşmeleri, sorumluluk, taşıma belgeleri, tarafların ve ilgililerin hak ve borçları gibi hususlarda özel hükümlere (Örneğin TSHK) tabidir. Dolayısıyla hakkında özel düzenlemeler bulunan bu tür sözleşmeleri diğer sözleşmeler içerisinde değerlendirmek yerinde olmayacaktır. Vekâlet ve istisna hükümleri ancak özel hükümlerde düzenleme bulunmayan hususlarda boşluk doldurucu olarak uygulanabilir<sup>149</sup>. Kanaatimizce de hava taşıma sözleşmeleri bakımından TSHK gibi özel düzenlemelerin bulunması sebebiyle, hava taşıma sözleşmesinin bağımsız sözleşme olduğunu belirtebiliriz. Bununla birlikte özel düzenlemelerde hüküm bulunmayan hallerde tamamlayıcı olarak yolcu taşımalarında vekâlet, eşya (yük) taşımalarında ise istisna hükümlerinden yararlanmak yerinde olacaktır.

---

<sup>146</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 45; **Ülgen**, Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, s. 9; **Canbolat, Ayşe, Gül**, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2009 s. 11.

<sup>147</sup> **Zevkliler** s. 485.

<sup>148</sup> **Atabek, Reşat**, Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 1960, s. 32–33, **Canbolat** s. 11; **Arslan**, s. 44.

<sup>149</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 46; **Ülgen**, Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, s. 10, **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 19; **Gençtürk**, s. 22. Aksi görüş için bkz. **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 55.

### 3- Üçüncü Kişi Lehine Sözleşme Olma Niteliği

Üçüncü kişi lehine sözleşme, sözleşmenin taraflarından birinin söz konusu edimi sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü bir şahsa ifa ile yükümlü bulunmasını esas alan sözleşmedir<sup>150</sup>. BK. md. 111 ve 112’de düzenlenmiştir.

Gönderilen taşıma sözleşmesinin tarafı olmamasına rağmen belirli hakları ve yetkileri kullanabilmekle birlikte taşıyıcıya da talimat verme hakkına sahiptir. Bu bakımdan da taşıma sözleşmesinin tam üçüncü kişi lehine sözleşme olduğu söylenebilir<sup>151</sup>. Böylece TSHK m. 113–114 hükümleriyle birlikte Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 12, m. 13 hükümleri değerlendirildiğinde, gönderilen eşyanın (yükün) varma yerine ulaşması üzerine sözleşmeye aykırı olmamak şartıyla, taşıyıcıdan eşyanın (yükün) kendisine teslimi hakkı bulunmaktadır. Bu husus TTK m. 791/1 (TSHK m. 106 atfı) hükümlerince de desteklenmektedir<sup>152</sup>.

Diğer bir görüşe göre bütün taşıma sözleşmeleri aynı nitelikte olmadığından, bazı durumlarda gönderici (yükleten) kendisini veyahut üçüncü bir kişiyi gönderilen olarak tayin edebilecektir. Gönderilenin belirlenmediği durumlarda ise gönderici (yükleten) gönderilen sayılmaktadır. Ayrıca gönderilenin taşıma sözleşmesi gereği eşyanın (yükün) teslim edileceği yerde taşıma ücreti veyahut diğer masrafları ödemek zorunda olduğu çeşitli uluslararası konvansiyonlarda düzenlenmiştir. Ancak üçüncü kişi lehine sözleşme yapılabileceğinden aleyhe sözleşme söz konusu olmayacaktır. Burada amaç, gönderilenin taşıma sözleşmesinden doğan haklarını ancak ücret ve masrafları ödemesi halinde kullanabileceğinin düzenlenmesidir<sup>153</sup>.

---

<sup>150</sup> **Tekinay, Selahattin, Sulhi/Akman, Galip, Sermet/Burcuoğlu, Haluk/Altop, Atilla, Tekinay,** Borçlar Hukuku, Genel hükümler, 7. Bası, İstanbul 1993, s. 218; **Akyol, Şener,** Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, Prof. Dr. Selim Keneti’nin Anısına, Vedat, Birinci Bası, Ocak 2008, İstanbul, s.9

<sup>151</sup> Tam üçüncü kişi lehine sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., **Oğuzman, Kemal / Öz, Turgut,** Borçlar Genel Hukuku 2000 s. 790 vd. **Reisoğlu,** s. 357 vd.

<sup>152</sup> **Ülgen,** Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 46; **Arkan,** Sorumluluk, s. 26; **Ülgen,** Uluslararası Taşımacılık, s. 19; **Çağa/Kender,** s. 5.

<sup>153</sup> **Çağa/Kender,** s. 5; **Gençtürk,** s. 23–24; **Arkan,** Sorumluluk, s. 26.

Kanımızca eşya (yük) taşımaları bakımından yukarıda açıklanan hükümler dikkate alındığında, taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilenin taşıma sözleşmesinden doğan hakları kullanma yetkisinin olması, hava taşıma sözleşmesinin de üçüncü kişi yararına sözleşme olduğunu göstermektedir. Yolcu taşımalarında ise taşıma sözleşmesini yapan kişinin taşımanın kendisine karşı değil de üçüncü kişi lehine taahhüt edilmesini sağladığı, örneğin bilete yolcu olarak bir başkasını yazdırması durumunda üçüncü kişi lehine sözleşme olarak değerlendirilmektedir<sup>154</sup>.

#### **4- Kesin Vadeli İşlem Olma Niteliği**

Karşılıklı taahhütleri içeren bir sözleşmede tarafları, ifanın belirli bir tarihte veya belirli bir sürede yerine getirilmesini; belirtilen tarih ya da sürede yerine getirilmemesi durumunda ise aynen ifanın kabul edilmeyeceğini; açıkça veya örtülü olarak kararlaştırmış iseler, bu kesin vadeli bir işlem olarak değerlendirilir<sup>155</sup>.

Hava taşıma sözleşmeleri TSHK m. 25 ve THTİY m. 35/2'de de belirtildiği üzere kural olarak öngörölmüş uçuş tarifelerine göre yapılmaktadır. Bu bakımdan taşımanın önceden belirlenmiş zamanda, yani belirli kalkış ve varış saatlerinde gerçekleştirilmesinin zorunlu olması, hava taşıma sözleşmesinin kesin vadeli işlem niteliğinde olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak taraflar arasında yukarıda bahsettiğimiz açık ya da örtülü anlaşmanın bulunmadığı hallerde, hava taşıma sözleşmesinin kesin vadeli işlem olduğu söylenemeyecektir. Taşıma sözleşmesini kesin vadeli işlem olarak kabul ettiğimiz hallerde, taşımanın belirtilen süreler içerisinde yerine getirilmemesi durumunda, ihtar ve süre vermeye gerek kalmaksızın

---

<sup>154</sup>Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 47; Gençtürk, s. 23; Arslan, s. 46.

<sup>155</sup> Oğuzman / Öz, s. 407; Tekinay/Akman/ Burcuoğlu, s. 952. Borçlar Kanunu'nun 187/1'e göre ticari satışlarda satılan malın teslim edileceği tarih açıkça belli edilmişse bu sözleşmenin kesin vadeli olduğuna karine teşkil eder. Ancak satıcı vadenin kesin olmadığını ve temerrütten sonraki bir tarihte teslimi alıcının kabul ettiğini ileri sürmesi durumunda bunu ispatlamakla yükümlü olacaktır.

yolcu veyahut gönderici ifayı reddetmekle birlikte lehine doğan hakları da kullanabilecektir<sup>156</sup>.

## **G- Sözleşmenin Tarafları ve İlgilileri**

### **1- Taraflar**

#### **a- Taşıyıcı**

Taşıma sözleşmesinin taraflarından biri olan taşıyıcı kavramının tespiti, kanun hükümlerinin ve uluslararası anlaşmaların uygulanması noktasında önem arz etmektedir. Bu nedenle taşıyıcı kavramının tanımı ve sınırlarının belirlenmesi konumuz bakımından da önemlidir.

Taşıyıcı Türk Ticaret Kanununda “ücret karşılığı yolcu veya eşya taşıma yükümlülüğünü üstlenen kişi” şeklinde tanımlanmıştır (TTK m. 762)<sup>157</sup>. Bu bakımdan taşıyıcı sıfatının kazanılması için taşıma yükümlülüğünün üstlenilmesi yeterlidir<sup>158</sup>. Taşıyıcının taşıma yükümlülüğünü değil de taşıma işini taahhüt etmesi durumunda artık taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinden söz etmek mümkün olmaz. Bu durumda taşıma işleri komisyonculuğu ilişkisi söz konusu olur<sup>159</sup>.

Varşova Konvansiyonu ve onun tadili niteliğini taşıyan Lahey Protokolünde ve TSHK’da da taşıyıcı açık olarak tanımlanmış değildir. Ancak TTK m. 762’de yapılan taşıyıcı tanımının bir yansımasını, TSHK’nın ticari hava işletmeleriyle ilgili olarak izin ve ruhsatı düzenleyen hükümlerinde bulmak mümkündür. Varşova Konvansiyonunda doğrudan bir taşıyıcı tanımının yapılmadığını belirttik. Ancak

---

<sup>156</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 47; **Arslan** s. 46–47; **Canbolat** s. 15–16, Borçlu temerrüdünün sonuçları için bkz. **Reisoğlu**, s. 306 vd.

<sup>157</sup> 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nda taşımacı terimi tercih edilmiş ve bu kanunun 3. maddesinde taşımacı “yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel ifa eder” şeklinde tanımlanmıştır. **Can, Mertol**, 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanununa Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar, Gazi Üniv. Huk. Fak. Dergisi 2004, C.9, S.1,2,s. 23.

<sup>158</sup> **Gençtürk**, s. 25; **Kırman**, s. 29–31, **Kender/Çetingil** s. 95.

<sup>159</sup> **Gençtürk**, s. 25.

Konvansiyon'un genel olarak akdi taşıyıcı kavramından hareket ettiğini söylemek mümkündür<sup>160</sup>. Daha sonra Guadalajara Protokolü ile taşıyıcı kavramı tanımlanarak, akdi taşıyıcı ile birlikte fiili taşıyıcı kavramına da yer verilmiştir (GK m.1/b,c). Varşova Konvansiyonunda akdi ve fiili taşıyıcının yanında bir de mütevali (müteakip, art arda) taşıyıcı kavramından söz edilmektedir<sup>161</sup>.

Doktrinde taşıyıcının, taşıma işini ticari işletme faaliyeti ve meslek olarak icra etmesinin şart olup olmadığı noktasında farklı görüşler mevcuttur. Şöyle ki, bazı yazarlar TTK'nun 763. maddesinin "taşıyıcı olmayan kişiler" kenar başlığını işaret ederek, "taşıma işini arızı olarak taahhüt eden kimse hakkında da bu kısım hükümleri tatbik edilir" şeklindeki hükmü dikkate alınarak, taşıyıcının taşıma işini meslek edinmesi gerektiğini savunmaktadırlar<sup>162</sup>.

Diğer yazarlara göre ise taşıyıcının taşıma işini ticari işletme faaliyeti ve meslek olarak icra etmesinin zorunlu olmadığı savunulmaktadır.<sup>163</sup>

---

<sup>160</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 65; **Kırman**, s. 28–29; **Sözer**, Kurallar, s. 385.

<sup>161</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 65; **Gençtürk**, s. 27. CMR ve CIM taşıyıcı/demiryolu işletmesi kavramını doğrudan doğruya tanımlamamıştır her iki konvansiyonda çeşitli maddelerinde bu kavrama yükledikleri fonksiyonlarla ilgili hükümler getirmeyi tercih etmişlerdir. **Gençtürk** s. 27.

<sup>162</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 60; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 11; **Arkan**, Sorumluluk, s. 20; **Atabek**, Eşya Taşıma, s. 24–25. **Arkan'a göre**, taşıma işini meslek edinmemiş bu işi arızı olarak taahhüt eden kişilere de TTK hükümlerinin uygulanacağını belirten TTK m.763 karşısında taşımanın arızı mi, yoksa devamlı mı yapıldığının öneminin kalmadığını ifade etmektedir. **Arkan**, Sorumluluk, s. 20; **Atabek ise**, taşıma işinin meslek edinilmiş olmasının taşıma sözleşmesinin unsurları içerisinde yer aldığından hareketle bu işi meslek edinmeyenlerin arızı olarak yaptıkları taşımalara TTK m.762 vd. hükümlerinin uygulanmasına rağmen taraflar arasında taşıma sözleşmesi kurulmuş olmaz. Örneğin; arızalanmış aracın yoldan geçen başka araçlar tarafından tamirciye kadar çekilmesi durumunda taraflar arasında ücret belirlenmiş olsa dahi aralarında bir taşıma sözleşmesi meydana gelmiş sayılmaz **Atabek**, Eşya Taşıma, s. 24–25. **Belbez'e göre ise**, taşıma işini meslek edinmiş kişiler ile birlikte bu işi arızı olarak üstlenen kişiler hakkında da TTK'da düzenlenen hükümler uygulanacaktır. Ancak taşıma işini arızı olarak üstlenen kişi tacir ise taşıma işini meslek edinen taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin TTK'da düzenlenen hükümlerin dışındaki hallerde basiretli bir tacir gibi hareket etme zorunluluğu mevcuttur. Bu nedenle tacir sıfatına sahip arızı taşıyıcının sorumluluğu, tacir sıfatı bulunmayan arızı taşıyıcıya nazaran daha ağır olacaktır. **Belbez, Hikmet**, Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu AÜHFD, S.2.3.4, C.3, 1946 (Nakil Sözleşmesi) s. 388,389.

<sup>163</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 37–38.

Kanaatimizce, taşıma işini bir ticari faaliyet ve meslek olarak icra etmeyen ve bu işi arızı olarak üstlenen kişilere de TTK m. 762 vd. hükümlerinin uygulanması, bu tartışmanın iç hukuk açısından pratik bir öneminin olmadığını göstermektedir.

Uluslararası konvansiyonların uygulanma şartları dikkate alındığında taşıyıcının taşıma işini meslek edinmesi şartı aranmamıştır. Dolayısıyla Varşova/Lahey Konvansiyonunda da böyle bir düzenleme bulunmamaktadır<sup>164</sup>.

### **aa- Akdi Taşıyıcı**

Türk Ticaret Kanunu sisteminde ve Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda taşıyıcı, gönderici (yükleyen) veya yolcu ile taşıma sözleşmesi yapan kişi şeklinde belirlenmiştir. Diğer bir deyişle akdi taşıyıcı (contracting carrier) taşıma sözleşmesi ile taşıma taahhüdünde bulunmuş olan ve bu sıfatla sözleşmeye taraf olmuş kişidir<sup>165</sup>. Taşıyıcının tespitinde en önemli unsur taşıma taahhüdüdür. Bunun dışındaki unsurlar önem arz etmez. Dolayısıyla akdi taşıyıcının hava taşıma işletmecisi, taşıma aracının maliki, kiracısı ya da çarterer olması önemli değildir<sup>166</sup>.

Varşova/Lahey sistemi, TSHK ve TTK, doğrudan doğruya akdi taşıyıcı kavramından hareket ederken, Guadalajara Sözleşmesi akdi taşıyıcı ile birlikte fiili taşıyıcı kavramını da düzenlemiştir<sup>167</sup>.

Taşıma Sözleşmesi kural olarak taşıyıcı ile yolcu veya gönderici (yükleyen) arasında yapılır. Ancak bu sözleşmenin temsilci aracılığıyla yapılmasına engel teşkil etmez. Bu durumda temsil hakkındaki hükümler uygulanır<sup>168</sup>. Sözleşmenin tarafları

---

<sup>164</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 60; **Kırman**, s. 30.

<sup>165</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 44; **Kırman**, s. 31; **Arkan**, Sorumluluk s. 20–21, **Zeyneloğlu**, s. 35; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 59–60.

<sup>166</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 61; **Gençtürk**, s. 28; **Arslan**, s. 30.

<sup>167</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 61; **Kırman**, s. 34–35; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 45, fiili taşıyıcı kavramı için bkz. bu tezde s. 42 dn. 167

<sup>168</sup> **Zeyneloğlu**, s. 36.

gerçek kişi olabileceği gibi, tüzel kişiler de olabilir. Ancak yolcu taşımalarında bir taraf daima gerçek kişidir<sup>169</sup>.

Taşıyıcı sıfatının belirlenmesinde herhangi bir anlaşmazlık çıkması durumunda yolcu bileti ya da hava yük senedi ispat belgesi olarak kullanılır (TSHKm.112/1, Varşova Konvansiyonu m. 3/2, m. 11/1). Bu bakımdan yolcu senedi, yolcu bileti ve hava yük senedinde taşıyıcı olarak gözüken kişinin bu sıfatı kabul edilecek ve bu şekilde işlem yapılacaktır. Ancak bu kaydın da aksini ispat mümkündür<sup>170</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu akdi ilişkiyi esas aldığından, tarafların hak ve borçlarını yapılan sözleşmenin içeriğine dayandırmıştır. Bu nedenle taşıma taahhüdünde bulunmayan kişinin hak ve borçlarının Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerince belirlenmesi söz konusu değildir<sup>171</sup>.

#### **ab- Fiili Taşıyıcı**

Taşımanın tamamı veya bir kısmı, taşıyıcı tarafından verilen yetkiyle bir başkası tarafından gerçekleştirilebilir. Bu durumda akdi taşıyıcının verdiği yetkiyle onun yerine geçerek taşımayı gerçekleştiren kişi fiili taşıyıcıdır<sup>172</sup>. Varşova/Lahey Konvansiyonunda yalnızca akdi taşıyıcı düzenlendiğinden, fiili taşıyıcı, taşımanın tamamını veya bir kısmını gerçekleştirmiş olmasına karşın, taşıma sözleşmesinin

---

<sup>169</sup> Zeyneloğlu, s. 36; Kırman s. 30.

<sup>170</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 62.

<sup>171</sup> Sözer, Kurallar, s. 388; Kırman s. 29.

<sup>172</sup> Arkan, Sorumluluk s. 103; Sözer, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 45; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 63. Guadalajara Protokolünde fiili taşıyıcı “akdi taşıyıcıdan aldığı yetkiye dayanarak Varşova Konvansiyonuna tabi bir taşımayı, güzergâhın bir kısmında veya tamamında ifa eden ve taşıma yaptığı kısım bakımından Varşova konvansiyonu anlamında mütevali taşıyıcı olmayan, akdi taşıyıcıdan başka bir kişiyi ifade eder. Aksi ispat edilinceye kadar böyle bir yetkinin var olduğu kabul edilir (GK. m.1-c). Hamburg Kurallarına göre fiili taşıyıcı ile taşıyıcı tarafından taşımanın ifası kısmen veya tamamen kendisine bırakılan her şahıs ile böyle bir ifa kendisine tevdi edilen diğer bütün kişileri ifade eder (HK m.1/2) Gençtürk, s. 28–29; Sözer, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 45; Kendigelen, Mevzuat, s. 534,791.

tarafı olmadığından, Varşova/Lahey Konvansiyonu uygulanamamakta; dolayısıyla fiili taşıyıcı Konvansiyonun lehine hükümlerinden de faydalanamamaktadır. Bununla birlikte gönderici (yükleyen) ve yolcu Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerine dayanarak fiili taşıyıcıya başvuramamaktadırlar. Dolayısıyla da gönderici (yükleyen) ve yolcu da Konvansiyonda lehine yer alan hükümlerden faydalanamamaktadır<sup>173</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu, yukarıda da bahsettiğimiz gibi sadece taşıma sözleşmesinin tarafı olan akdi taşıyıcı kavramını düzenlediğinden taşımayı fiilen yapan kişiyi taşıyıcı olarak kabul etmemiştir. Bu bakımdan değerlendirildiğinde, aralarında bir taşıma sözleşmesi bulunmayan gönderici (yükleyen) veya yolcu fiili taşıyıcıya başvuramamaktadır<sup>174</sup>. Varşova/Lahey Konvansiyonunda bulunan bu düzenlemenin uygulama alanını genişletmek ve Konvansiyon kapsamında değerlendirilen bir taşıma sözleşmesinin hiç ya da gereği gibi ifa edilememesi sebebiyle oluşacak tazminat taleplerine maruz kalan fiili taşıyıcıya tanınan hükümlerden faydalanmayı; ayrıca gönderici (yükleyen) ve yolcuya da fiili taşıyıcıya başvurma hakkını tanımak amacıyla Guadalajara Konvansiyonu oluşturulmuştur.

Guadalajara Konvansiyonunda düzenlenen hükümlerle, fiili taşıyıcı, taşımanın gerçekleştirdiği kısmı bakımından Varşova/Lahey Konvansiyonunda belirtilen sorumluluk bakımından taraf durumuna getirilmiştir. Bu durumda da gönderici (yükleyen) veya yolcu taşımanın bu kısmı bakımından hem kendisiyle taşıma sözleşmesi yapan akdi taşıyıcıyı, hem de taşıma işini bizzat icra eden fiili taşıyıcıyı müteselsilen sorumlu tutabilir<sup>175</sup>.

---

<sup>173</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 45; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 63.

<sup>174</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s.45; **Arslan**, s. 33.

<sup>175</sup> **Gençtürk** s. 29; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 64; **Kırman** s. 35; **Arslan**, s. 33.



### **ac- Mütevali Taşıyıcı (Successive Carrier)**

Uluslararası hava taşımalarının mesafe uzunluğu dikkate alındığında, bu taşımaların birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi söz konusu olabilir. Hatta bu bir zorunluluk olarak da ifade edilebilir. Bu durumda hangi taşıyıcının Varşova/Lahey Konvansiyonu bakımından taşıyıcı olarak dikkate alınacağı VK m.1/f.3 ve m.30'da belirtilmiştir. Ayrıca bu kavram TSHK'da da m.129'da düzenlenmiştir. Bu düzenleme 1999 Montreal Konvansiyonununun 1/3 ve 36. maddelerinde de yer almaktadır<sup>176</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonuna göre mütevali taşımada taşımanın bütünü havayolunda gerçekleşmeli ve birbirini takip eden kısmi mesafelerde taşıma işi farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilmelidir.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.1/f.3 “ Birbiri ardınca birkaç hava taşıyıcısı tarafından yapılacak taşıma ister bir tek anlaşma ister bir anlaşmalar dizisi şeklinde kararlaştırılmış olsun, eğer taraflarca tek bir iş olarak kabul edilmişse” bu sözleşmenin amacı bakımından bir tek bölünmez taşıma olarak ifade edilir ve sözleşme uluslararası karakterini kaybetmez. Bu bakımdan değerlendirildiğinde taşımanın mütevali taşıma olabilmesi için **i.** Taşıma zaman ve mekân bakımından ayrılmış; fakat birbirini takiben gerçekleştirilecek taşıma sözleşmelerini içermelidir. **ii.** Taşıma taraflarca tek bir işlem olarak kararlaştırılmış olmalıdır. **iii.** Taşımanın

---

<sup>176</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 46. Mütevali taşıyıcı kavramı CMR m.34 ve CIM'in 35. maddelerinde de ifade edilmiştir. Ancak VK bakımından mütevali taşıyıcı olmanın şartları ile CMR ve CIM bakımından mütevali taşıyıcı sayılmanın şartları aynı değildir. **Gençtürk** s. 29–30.

birden fazla mütevali taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceğinin kabul edilmiş olması gerekmektedir<sup>177</sup>.

Taşıma sözleşmesinde kısmi mesafelerin birden fazla taşıyıcı tarafından peş peşe gerçekleştirileceğinin kararlaştırılması, sözleşmede taşıyıcıların tamamının isimlerinin tek tek açıklanması ya da bunların gönderene karşı taahhüt altına girmesi gerektiği anlamına gelmemektedir. Bununla birlikte taşımanın belirli bir bölümünde yolculuğa ara verilmesi ve önceden belirlenen şekilde bir sonraki taşıyıcıya başvurarak taşımanın tamamlanmasının talep edilmesi de mütevali taşıma kapsamında değerlendirilir<sup>178</sup>.

#### **ad- Temsilci Vasıtasıyla Oluşturulan Sözleşmelerde Durum**

Taşıma sözleşmesinin taşıyıcı ile yolcu ya da gönderici (yükleten) arasında yapılması kural olmakla birlikte, sözleşmenin temsilci aracılığıyla da yapılması mümkündür. Temsil şekli doğrudan temsil veya dolaylı temsil olabilir. Doğrudan temsil ilişkisinin bulunması durumunda, temsilci sözleşmenin yapıldığı anda bu sözleşmenin temsil edilenin verdiği yetkiye dayanarak, onun nam ve hesabına yapıldığını belirterek, sözleşmeyi gerçekleştirmelidir. Böylece ikinci bir işlem yapılmasına gerek kalmadan; yapılan sözleşme hüküm ve sonuçlarını doğrudan doğruya temsil olunan kişi ya da kuruluş bakımından doğurur (BK m. 32 vd.). Buna karşılık temsilin dolaylı temsil olması durumunda taşıma sözleşmesi temsilci adına, fakat temsil olunan hesabına gerçekleştirilir ve bu halde temsilci tarafından temsil olunana ikinci bir işlemle devir söz konusu olur<sup>179</sup>. Varşova/Lahey Konvansiyonu

---

<sup>177</sup> **Gençtürk** s. 30; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 46–47; **Arslan** s. 36; **Kırman** s. 37; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 131; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 131; **Kaner, İnci, Deniz**, Zincirleme Taşımalar s. 4–5.

<sup>178</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 47; **Kırman**, s. 38; **Gençtürk**, s. 30.

<sup>179</sup> **Kırman**, s. 32; **Arslan**, s.39; **Sözer**, Kurallar, s. 383. Doğrudan – dolaylı temsil hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Oğuzman / Öz**, s. 157

açısından değerlendirildiğinde taşıma sözleşmesinin temsilci aracılığıyla yapılması sırasındaki olasılıkların özellikle bağlama kurallarının Türk Hukuk hükümlerini esas alması halinde bu şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Sözleşmeyi yapan kişi ya da kuruluşun sözleşmeyi kendi hesabına değil de kendisine tanınan yetkiye dayanarak başka bir kişi ya da kuruluşu temsil amacıyla hareket etmesi durumunda, taşıyıcı sıfatı temsil edilen kişi ya da kuruluşa ait olacaktır. Ancak sözleşmeyi yapan kişi ya da kuruluşun kendi adına asaleten ve diğer kişi ya da kuruluşu temsilen hareket etmesi halinde iki taraf da taşıyıcı sıfatını kazanacaktır<sup>180</sup>.

Dolaylı temsil ilişkisinin söz konusu olduğu durumlarda sözleşmeyi yapan temsilci genellikle bu sıfatını göndericiye veya yolcuya bildirmemektedir. Bu şekilde oluşturulan taşıma sözleşmelerinde gönderici yahut yolcunun sözleşmeyi yapan kişi ya da kuruluşun temsilci sıfatı ile hareket ettiğini anlaması mümkünse veyahut yolcu veya gönderici bakımından sözleşmenin kiminle yapıldığının bir önemi yoksa, haklar ve borçların temsil olunan bakımından gerçekleşmesi; ayrıca Varşova/Lahey Konvansiyonu anlamında taşıyıcı olarak kabul edilmesi gerekir<sup>181</sup>.

Dolaylı temsil ilişkisinin söz konusu olduğu, fakat taşıma sözleşmesinin yapıldığı sırada temsilci sıfatı ile hareket edildiğinin söylenmediği durumlarda, sözleşmeden doğan haklar temsil olunana değil, temsilciye ait olacaktır. Bu halde Varşova/Lahey Konvansiyonu bakımından da taşıyıcı sıfatı temsilciye ait olacaktır<sup>182</sup>.

---

<sup>180</sup> Sözer, Kurallar s. 389; Kırman, s. 33.

<sup>181</sup> Kırman, s. 33.

<sup>182</sup> Kırman s. 33; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 61–62; Canbolat, s. 25.

## **b- Gönderici (Yükleten)**

Taşıma sözleşmelerinde gönderici, yolcu taşımalarında yolcu, eşya (yük) taşımalarında ise yükleten olarak ifade edilir. Eşya (yük) taşımalarında söz konusu olan gönderici (yükleten) kavramı TSHK ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda tanımlanmamıştır. Keza TTK'nda da tanımlanmış değildir<sup>183</sup>.

Ulusal mevzuat ve uluslararası konvansiyonlarda gönderici kavramının tanımlanmamış olmasına rağmen, doktrinde bu kavramın tanımları mevcuttur. Şöyle ki; Ülgen, göndericiyi “taşıyıcı ile hava taşıma sözleşmesini kendi adına yapan kimse” olarak tanımlanırken; Arkan da Ülgen ile paralel olarak “Taşıma Sözleşmesinin taşıyıcı karşısındaki tarafını oluşturan ve bu sözleşmeyi kendi adına yapan kişi” şeklinde tanımlamıştır<sup>184</sup>. TSHK'nda belirtilen yükleten, gönderici olmakla birlikte deniz hukukundaki yükleten kavramı farklıdır<sup>185</sup>.

Taşıma sözleşmesini eşya (yük) sahibi bizzat yapabileceği gibi, bir temsilci aracılığıyla da yapılabilir. Ancak temsilci veya vekil kendi adına hareket etmediği için gönderici (yükleten) temsil edilen kişi ya da müvekkil olur. Bununla birlikte gönderici sıfatının belirlenmesinde, o kişinin eşya (yük) üzerinde mülkiyet ya da herhangi bir ayni ya da şahsi hakka sahip olma zorunluluğu da bulunmamaktadır. Kişi kendisinde bulunan bir malı bir yerden başka bir yere göndermek için taşıma

---

<sup>183</sup> Taşıma hukukunda gönderici (yükleten) kavramı kullanılmasına rağmen Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda bu kavram yerine gönderici TSHK'da ise yükleten ifadesi kullanılmıştır; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 69. Deniz hukukunda ise gönderici (yükleten) kavramı taşıtan ile karşılanmaktadır. Ancak bazı işlevleri yükleten tarafından devralınmıştır. **Çağa/Kender**, s. 3-4.

<sup>184</sup> **Arkan**, Sorumluluk s. 19; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 69; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 11.

<sup>185</sup> Deniz hukukundaki yükleten mevcut bir navlun sözleşmesine dayanarak yükü taşıyana ya da doğrudan doğruya gemiye veyahut yetkili bir temsilcisine teslim eden kimsedir. Bkz. **Çağa/Kender**, s. 3-4; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 69. Kara taşımalarında ise deniz taşımalarında olduğu gibi yükleten kavramı bulunmamaktadır. Bkz. **Arkan**, Sorumluluk s. 19.

sözleşmesi yapabileceği gibi, malı başka bir yerden kendi bulunduğu yere getirtmek için de taşıma sözleşmesi yapabilir<sup>186</sup>.

TSHK'nun 100. maddesinin birinci fıkrasının c bendinde göndericinin kim olduğunun ticaret unvanı ve adresinin hava yük senedinde belirtilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bununla birlikte Varşova Konvansiyonu m.8/f.1 d bendinde de Lahey Protokolü ile maddenin düzenlenmesinden önceki haliyle aynı yönde hüküm bulunmaktaydı. Ancak bu durum TSHK m. 112/f.1 ile aksinin ispatı her zaman mümkün bir karine olarak belirtilmiştir. Bu nedenle göndericinin belirlenmesinde karşılaşılan güçlükler de göz önüne alınarak teyit mektupları, komisyon ve taşıma ücreti ödemeleri de dikkate alınmalıdır<sup>187</sup>. Havayolu ile yapılan taşımalarda sözleşmenin konusunun eşya (yük) değil de insan olduğu durumlarda, sözleşmenin diğer tarafı yolcu olarak adlandırılır. Yolcu kavramı da TSHK'nda ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda tanımlanmamıştır. Ancak öğretilerde taşıma sözleşmesine dayanarak uçakta bulunan uçuş personeli haricindeki kişiler şeklinde tanımlanmıştır<sup>188</sup>.

Yolcu kural olarak taşıma sözleşmesinin tarafıdır. Ancak bu sözleşmeyi bizzat yapabileceği gibi temsilci aracılığıyla da yapabilir. Hatta sözleşmeyi bizzat akdetmiş olması da gerekmez; yolcu taşıma sözleşmesini bir başkası da yapabilir ve bu durumda sözleşme üçüncü kişi yararına sözleşme olarak nitelendirilir<sup>189</sup>.

---

<sup>186</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 70, **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 50, **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 11.

<sup>187</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 70.

<sup>188</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 48; **Sözer**, Kurallar s. 396; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 68; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 7; **Çetingil, Ergon**, Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar (24–25 Ocak 1985 Maçka-İst) Ankara 1985, s. 135.

<sup>189</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 48; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 68.

Taşıyıcı ile aralarında sözleşmesel bir ilişki olmayan kaçak yolcular, hatır taşıması ile bir yerden diğer bir yere götürülen kişiler, yolcu olarak kabul edilmezler<sup>190</sup>.

Yolcu sıfatı sadece sözleşmenin tarafı olan kişiye verilmektedir. Dolayısıyla hizmet sözleşmesi ile hava aracında faaliyet gösteren uçuş personelinin yolcu sıfatı bulunmamaktadır. Bu durumda havayolu işletmesinde bir hizmet sözleşmesine bağlı olarak çalışan kişinin yolcu sıfatının bulunup bulunmadığı, o hava aracında bulunmasının göreviyle ilgili olup olmamasına göre tespit edilecektir. Bununla birlikte, taşıyıcının bu kişinin hava aracında bulunmasına muvafakat etmesi durumunda da taşıyıcı ile bu kişi arasında taşıma sözleşmesinin bulunduğunu söyleyebiliriz<sup>191</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonuna göre sözleşmenin ifasına başlandığı anda yolcu sıfatı kazanılır. Ancak zamanında gelmeyen kişi sözleşmeye uygun şekilde hava aracına binmediği için yolcu sıfatını kazanmamaktadır<sup>192</sup>.

## **2- Diğer İlgililer**

### **a- Gönderilen(Alıcı)**

Gönderilen taşıyıcının varma yerinde yük kendisine teslim edilecek olan kişidir (TSHK m.110/f.1,d;m.112/f.1;Varşova Konvansiyonu m.12/f.1, m.11/f.1)<sup>193</sup>.

Gönderilenin kim olacağı taşıma sözleşmesinde ya da hava yük senedinde belirtilir. Gönderilenin taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı durumda sözleşme tam

---

<sup>190</sup> **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 48; **Sözer**, Kurallar s. 396; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 68; **Çetingil**, s. 136.

<sup>191</sup> **Kırman**, s. 26.

<sup>192</sup> **Kırman**, s. 27.

<sup>193</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 70; **Çağa/Kender**, s. 5; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 53.

üçüncü kişi lehine sözleşme (BK m.111/f.2) kabul edilir. Bu halde gönderilen birtakım haklara sahip olur (TTK m.791). Örneğin; gönderilen taşıyıcıya emir ve talimat verebileceği gibi eşyanın (yükün) teslimini de talep edebilir; bununla birlikte taşıma sözleşmesinden doğan diğer hakları da kullanabilir. Gönderilen bu hakları eşyanın (yükün) varma yerine ulaştığı andan itibaren kullanabilecektir<sup>194</sup>. Eşyanın (yükün) TSHK m.114/f.1 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m.131/f.1 uyarınca kendisine teslimini, ancak sözleşme şartlarına uyması (ücret ve diğer masrafları ödeme) şartıyla isteyebilir<sup>195</sup>.

### **b- Taşınacak Eşyanın (yükün) Sahipleri**

Taşınacak eşyanın sahiplerinin gönderici (yükleten) ya da gönderilen (alıcı) olmaları durumunda Varşova/Lahey Konvansiyonu m.12, m.13 ve TSHK m.113 ve m.114 çerçevesinde çeşitli haklara sahiptirler. Ancak eşya sahiplerinin gönderici ya da gönderilenden farklı birisi olması durumunda eşya sahibine taşıyıcıya karşı genel hükümlerden yararlanarak kullanabileceği bir takım haklar tanınmıştır. Bu durumda BK m.41 TTK m.808/f.2'nin BK m.416/f.2'ye yaptığı atıfla uygun şartların bulunması durumunda BK m.397/f.1 ve m.32/f.3 uygulanabilecektir<sup>196</sup>.

---

<sup>194</sup> Gönderilen yük (taşıma) senedine ya da onun yerini tutan ilmühabere sahipse eşyanın ulaşması gereken günden itibaren bu hakları kullanabilir. Korumaya ilişkin emir ve talimatları ise eşyanın (yükün) ulaşmasından önce de her zaman verebilir. **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 70–71; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık s. 13.

<sup>195</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 71.

<sup>196</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 71–72; **Canbolat**, s. 30.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN UNSURLARI, HUKUKİ NİTELİĞİ VE TAŞIYICININ ADAMLARININ FİİLLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

#### § 1- HAVA TAŞIYICISININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ

Sorumluluk kavramı çoğunlukla meydana gelen zararın tazmin yükümlülüğünü akla getirmektedir<sup>197</sup>.

Sözleşmeye aykırılığın söz konusu olduğu durumlarda borçlu edimini gereği gibi ya da hiç yerine getirmez ise, meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır. Ancak; olağanüstü hal, kaza ya da mücbir sebep gibi öngörülemeyen durumlarda borçlu zarardan sorumlu olmayacaktır<sup>198</sup>. Bu durum kusursuz imkânsızlık olarak ifade edilmektedir. Bu durumda dahi sorumluluktan söz edilmekteyse de artık kusura dayanmadığından kusursuz-objektif sorumluluktan bahsedilir<sup>199</sup>.

Taşıma hukukunda bahsedilen sorumluluğa getirilen sınırlama, meydana gelen zarar için ödenmesi gereken tazminat miktarına yani borca getirilen sınırlamadır.<sup>200</sup> Dolayısıyla hasar ve/veya ziya sebebiyle ortaya çıkan zarar daha fazla olsa bile, taşıyıcı yasal düzenleme ile belirlenen üst sınırı aşan kısımdan sorumlu tutulmayacaktır. Bu durumda sorumluluğun değil tazmini gereken zararın ve dolayısıyla tazminatın sınırlandırıldığı görülmektedir<sup>201</sup>. Bu bakımdan

---

<sup>197</sup> T. Özdemir, s. 123.

<sup>198</sup> Sözer, Bülent, Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu, BATIDER, Haziran 1978, C.IX, S.3, s. 768 (Konvansiyon/Sorumluluk); T. Özdemir, s. 123.

<sup>199</sup> T. Özdemir, s. 123; Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 768.

<sup>200</sup> T. Özdemir, s. 124.

<sup>201</sup> T. Özdemir, s. 124.



değerlendirildiğinde sınırlı sorumluluktan bahsedilmesi durumunda, bundan borcun sınırlandırılması anlaşılacaktır<sup>202</sup>.

BK m. 96'ya göre borçlu “kendisine hiçbir kusurun isnat edilemeyeceğini ispat etmedikçe” kusuru sebebiyle meydana gelen zararı tazmine zorunludur. Bu bakımdan sözleşmeye aykırılık hallerinde, alacaklı tarafından borçlunun kusurluluğunu ispat değil; aksine borçlunun kusursuzluğunu ispatlaması gerekmektedir<sup>203</sup>. Dolayısıyla sözleşmeye aykırılıkta getirilen sorumluluk kusur sorumluluğudur.

Ulusal taşıma sözleşmelerinde taşıyıcı ziya ve hasarın kendi kusuru sebebiyle meydana gelmediğini ispatlamak durumundadır. TTK m. 781/2 b.1’de belirtilen ziya ve hasarın taşıyıcının kusuru sebebiyle meydana gelmediğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabileceğine yönelik düzenleme BK ile paralellik göstermektedir. Bu bakımdan da kusur karinesi ve kusur sorumluluğu temeline dayandığını belirtebiliriz<sup>204</sup>. TSHK m. 123’te ise zararı önlemek için tüm tedbirlerin alınması ya da alınma olasılığının bulunmaması şeklindeki düzenlemesiyle, TTK’nda ifade edilen düzenlemeden ayrılarak VK m. 20’nin 4 sayılı Montreal protokolü öncesi düzenlemesiyle paralellik oluşturmuştur<sup>205</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 17 v.d m. 20<sup>206</sup> ile taşıyıcının sorumluluğu bakımından getirilen düzenleme hemen hemen aynı ifadelerle TSHK m.123’te yer

---

<sup>202</sup> Taşıyıcının sorumluluğu kural olarak sınırlı sorumluluktur” ifadesinde belirtilen bu sınırlılıktır. **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 191.

<sup>203</sup> **Oğuzman / Öz**, s. 307 Bu kural ulusal taşımalar bakımından eşya taşımalarına ilişkin sorumluluk bakımından geçerlidir. (TTK 781/2) Ayrıntılı bilgi için bkz. **Arkan**, Karayolu/Sorumluluk, s. 108 vd.

<sup>204</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 45; **Arkan**, Sorumluluk, s. 60; **Atabek**, Eşya Taşıma, s. 20.

<sup>205</sup> **Ülgen, Hüseyin**, Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun Havayolu ile Taşımalar Bakımından Öngördüğü Yeni Düzenleme, İstanbul Barosı Dergisi, Ocak, Şubat, Mart 1985 C.59, S.1–2–3 İstanbul 1985 ( TSHK/ Düzenleme)s. 289 vd. , **Kırman**, s. 120.

<sup>206</sup> Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 17 “Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması halinde doğan zarardan sorumlu olacaktır; ancak, bu zararın doğmasına sebep olan kaza, uçakta veya uçağa binme ya da uçaktan inme faaliyetlerinden biri sırasında meydana gelmiş olmalıdır”. Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 20 “Yolcu ve bagaj taşımada ve yük taşımada gecikme nedeni ile zarar meydana gelmesi halinde, taşıyıcı,

almıştır. Bu bakımdan belirtilen ifadelerde TSHK kapsamındaki taşımalarda taşıyıcının sorumluluğu hakkında ileri sürülen görüşlerden de yararlanılarak yapılacak olan açıklamalar bir bakıma iç hukukumuz bakımından da geçerli olacaktır.

Taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen TSHK m. 120–121 ile Varşova/Lahey Konvansiyonu m.17–18 hükümleri, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını düzenleyen TSHK m. 123 ve Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 20 hükümleri ile birlikte değerlendirildiğinde<sup>207</sup>, taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği bakımından doktrinde farklı görüşler ortaya çıkmış; bu konuda öğretide birlik sağlanamamıştır.

Sorumluluğun hukuki niteliğinin belirlenmesinde öncelikle taşıyıcı ile zarara uğrayan eşya (yük) sahibi arasındaki ilişkinin tespit edilmesi gerekmektedir. Bu bakımdan değerlendirildiğinde taşıyıcı ile eşya (yük) sahibi arasında akdi ilişki mevcuttur. Bu nedenle de taşıyıcının sorumluluğu taşıma sözleşmesine dayanan akdi bir sorumluluktur<sup>208</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen TSHK ve Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri emredici niteliktedir. Bu nedenle sorumluluğun şartlarının, sınırlarının taraflar arasında yapılacak bir taşıma sözleşmesi ile kaldırılması veya hafifletilmesi söz konusu değildir<sup>209</sup>.

Sorumluluk hukukunda meydana gelen zararı tazmin edecek kişi açısından farklı sorumluluk sistemleri söz konusudur. Bu sorumluluk sistemleri temel olarak

---

kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa, sorumlu olmayacaktır”.

<sup>207</sup> **Kırman**, s. 92; **Deniz, İnci**, Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 1984, C. 50, S. 1–4, (Konvansiyon/Sorumluluk), s. 424.

<sup>208</sup> **Kaner**, Hava hukuku, s. 64; **Arkan, Sabih**, Karayolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulama Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme), BATİDER 1979,C.X, S.2, s. 397–414 (CMR/Sorumluluk), s.401, **Canbolat**, s. 48; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 153; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 200.

<sup>209</sup> **Kaner**, Hava hukuku, s. 65; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 153.

sübjektif sorumluluk (kusur sorumluluğu) ve objektif sorumluluk (kusursuz sorumluluk) olarak ifade edilebilir<sup>210</sup>.

Varşova Konvansiyonu m. 20’de yer alan “Taşıyıcı kendisinin veya temsilcilerinin zararı önlemek için bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya temsilcileri için bu gibi tedbirleri alma olanağının bulunmadığını ispat ederse sorumlu olmayacaktır.” ifadesi ile taşıyıcının hangi durumlarda sorumluluktan kurtulacağını belirtmiştir.

Doktrinde bir kısım yazarlar taşıyıcının sorumluluğunun sübjektif (kusur) sorumluluğu olduğunu savunmaktadır<sup>211</sup>. Bu görüşü savunanlara göre Konvansiyon m. 20’de taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına olanak sağlayan düzenlemede; taşıyıcının somut olayda zararın doğmasına engel olmak amacıyla dikkatli ve basiretli bir taşıyıcıdan beklenen tüm tedbirleri almış olduğunu ispat etmesi gerektiği ifade edilmektedir<sup>212</sup>.

Bu zorunluluk taşıyıcının sorumluluğunun “özen gösterme yükümlülüğü ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu” olduğu savunulmaktadır<sup>213</sup>. Doktrinde bu görüşün savunulmasında Konvansiyonun hazırlık döneminde havayolu taşımalarının gelişmesi için hava taşıma şirketlerine destek olmak düşüncesinin bulunması etkili olmuştur. Bununla birlikte hava taşıyıcısının faaliyetini destekleyerek havayolu ile yapılan taşımaları geliştirmek amacıyla Konvansiyonun taşıyıcıya ayrıcalık olarak kusur sorumluluğunu öngördüğü ileri sürülmektedir<sup>214</sup>.

---

<sup>210</sup> **Kırman**, s. 92; **Deniz**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 450.

<sup>211</sup> **Kırman**, s. 94-95; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 201; **Belbez, Hikmet**, Hava Hukukunun Konusu ve Mahiyeti, AÜHFİM, 1945, S. 80, 326; **Arık, Fikret, K.**, Milletlerarası Hava Hususi Hukukuna Bir Bakış, Adliye Dergisi, Aralık 1944, S.10, s. 851.

<sup>212</sup> **Kırman**, s. 93.

<sup>213</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 22; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 202.

<sup>214</sup> **Deniz**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 455; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 202–203.

Doktrinadaki diğer görüş ise, TSHK ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda düzenlenen sorumluluğun objektif (kusursuz) sorumluluk olduğudur<sup>215</sup>. Konvansiyonun 20. maddesinde ifade edilen gerekli tedbirleri alma ve mücbir sebep kavramının objektif vakıalar içerdđiđi, taşıyıcının ise bunlardan birini ispatlayarak sorumluluktan kurtulacağı, bu nedenle de sorumluluğun hukuki niteliğinin objektif sorumluluk olduğu ileri sürülmektedir<sup>216</sup>.

Kanaatimizce Varşova/Lahey Konvansiyonunda düzenlenen sorumluluk objektif (kusursuz) sorumluluktur. Konvansiyonda sübjektif (kusur) sorumluluğuna ilişkin bir ifade bulunmamaktadır. Ancak yine konvansiyon metninde taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için objektif bir vakıayı (ziya, hasar, gecikme) önlemeye yönelik önlemleri aldığını veya almasının imkânsız olduğunu ispatlaması gerektiği belirtilmiştir. Böylece zararı önlemek için alınması gerekli tedbirler, somut olayda sorumluluğu doğuran vakıanın meydana gelmesini objektif olarak önlemeye yönelik tedbirlerdir. Taşıyıcı sorumluluğunun oluşmaması için gerekli olan tüm özeni gösterdiğini ispatlasa bile, aldığı tedbirler, almış olduğu tedbirler sorumluluğun oluşmasını önlemeye objektif olarak elverişli değilse, sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır. Burada herhangi bir sübjektif unsur bulunmamaktadır. Bununla birlikte taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için yararlanabileceği ikinci kurtuluş sebebi de zararı önlemeye yönelik tedbirleri almasının imkânsız olduğunu ispatlamasıdır. Burada belirtmek istenen kurtuluş sebebi, mücbir sebeptir.

Varşova/Lahey Konvansiyonunun 20. maddesindeki sorumluluktan kurtulmaya yönelik düzenleme ile BK. m. 55'teki düzenleme büyük benzerlik göstermektedir. Her iki hükümde de sorumlu olan kişinin zararı önlemeye yönelik

---

<sup>215</sup> **Deniz**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 470–472; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 157–159, **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 53; **Gençtürk**, s. 118; **T. Özdemir**, s. 128.

<sup>216</sup> **Deniz**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 470–472; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 157.

tüm tedbirleri aldığını ve almasının imkânsız olduğunu ispat etmesi durumunda sorumluluktan kurtulacağına yönelik bir kurtuluş sebebi öngörmüştür.

Sonuç olarak Varşova/Lahey Konvansiyonunda (VK m. 20, TSHK m. 123) düzenlenen sorumluluk halinin objektif (kusursuz) sorumluluk kavramı olarak değerlendirilmesi gerektiği kanaatindeyiz<sup>217</sup>.

## **§ 2- TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN UNSURLARI**

### **I- Bakım ve Gözetim Yükümlülüğünün İhlali**

Taşıyıcının taşıma sözleşmesinden kaynaklanan temel borcu teslim aldığı eşyayı zamanında ve hasarsız olarak taşımasıdır. Burada taşıyıcının temel edimi hakimiyetindeki taşıma işini gereği gibi yerine getirmesidir. Aksi takdirde taşıyıcının sorumluluğu doğacaktır<sup>218</sup>. Taşıyıcının taşıma işinin icrası esnasında göstermekle yükümlü olduğu özen borcu, onun bakım ve gözetim mükellefiyetini doğurur. Mükellefiyet de eşyanın (yükün) taşıyıcıya teslimi ile doğar. Bakım ve gözetim yükümlülüğü hava taşımalarında olduğu gibi kara ve demiryolu ile yapılan taşımalarda da mevcuttur<sup>219</sup>.

Taşıyıcı tescil ettirmiş olduğu bagaj ya da eşyanın (yükün) ziya ve/veya hasarından dolayı sorumludur. Bu sorumluluğun ihlali taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğünü yerine getirmediğini gösterir<sup>220</sup>.

### **A- Bakım ve Gözetim Yükümlülüğünün Kapsamı**

Taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyetinin kapsamı temel olarak yükü, ziya ve hasarlardan koruma yükümlülüğüdür. Taşıyıcı yalnızca eşya (yük) taşımakla

---

<sup>217</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 157–160; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 53–54; **Gençtürk**, s. 118–120.

<sup>218</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 80–81.

<sup>219</sup> **Arkan, Sabih**, Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar, (24/25 Ocak 1985 Maçka- İstanbul), Ankara 1985, s. 91(Demiryolu/Sorumluluk); **Arkan**, Karayolu/Sorumluluk, s. 103, **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 7.

<sup>220</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 169.

değil; aynı zamanda onu varacağı yere sözleşmede kararlaştırılan şekilde götürmekle de yükümlüdür. Bu bakımdan taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti onun özen gösterme yükümü ile birlikte sorumluluğunun ilk unsurunu oluşturur<sup>221</sup>.

TSHK’nda da taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti bakımından açık bir hüküm bulunmamakla birlikte, TSHK’nun TTK’na yaptığı atıf nedeniyle, taşıyıcının tacir sıfatı da göz önünde tutulmalıdır. Böylece taşıyıcı TTK m. 20/f. 2 gereğince eşyanın (yükün) bakım ve muhafazası ile ilgili tüm gerekli tedbirleri almalı ve bu tedbirleri alırken de basiretli bir işadamı gibi davranmalıdır<sup>222</sup>.

### **B- Bakım ve Gözetim Yükümlülüğünün Süresi**

Taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti bagaj ve yükü taşımak üzere teslim aldığı andan, teslim ettiği ana kadar geçen süre ile sınırlıdır<sup>223</sup>. Bu süre taşıyıcının malı taşımak üzere teslim alarak zilyetliğine geçirmesi ile başlamaktadır. Bu bakımdan taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti de bu andan itibaren başlamaktadır.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 18/f. 2, 3 ve TSHK m. 121/2, 3 de taşıyıcının eşya (yük) taşımalarındaki bakım ve gözetim mükellefiyeti düzenlenmiştir. Buna göre havayolu ile taşıma bagaj veya eşyanın (yükün) hava alanında veya bir hava aracında veya hava alanı dışına inilmesi durumunda o yerde taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyetinin bulunduğu süreyi kapsamaktadır.

Taşıma süresi kara, deniz, nehir yolculukları ve havaalanı dışındaki herhangi bir taşımayı kapsamamaktadır. Ancak taraflar arasında yapılan hava taşıma sözleşmesi uyarınca taşımanın yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılması durumunda bu süre havayolu ile yapılan taşıma süresine dahil edilecektir. Bu

---

<sup>221</sup> **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 8.

<sup>222</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 169–170; **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 8.

<sup>223</sup> **Kender, Rayegan**, Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu ( 26–27 Ocak1984 İstanbul) Ankara 1984, s. 80 (Sorumluluk).

durumda yükleme, teslim veya aktarma esnasında ortaya çıkacak zararların havayolu taşıması sırasında olduğu kabul edilecektir. Ancak bu aksi ispatlanabilir bir karine olarak kabul edilecektir<sup>224</sup>.

### **1- Yükümlülüğün Başlangıcı**

Taşıyıcının bakım ve gözetim mükellefiyeti, eşyanın (yükün) zilyetliğinin taşıyıcıya geçmesi başka bir ifadeyle zilyetliğin naklidir. Zilyetliğin geçmesi, teslimle olacağından bu temsilci vasıtasıyla olabileceği gibi bizzat taşıyıcıya teslimle de gerçekleştirilebilir. Bununla birlikte malın taşıyıcı veya temsilcisi tarafından teslim alınması ile yükleme aynı zamanda olmak zorunda değildir. Yani eşyanın (yükün) yüklemeden daha önce teslim alınması da söz konusu olabilir<sup>225</sup>.

Taşıyıcının yükü taşımak üzere teslim almasıyla birlikte sorumluluğu derhal başlayacaktır. Ancak yük birden fazla parça yahut partilerden meydana geliyorsa, her parça ya da parti için teslim alındığı andan itibaren başlar<sup>226</sup>.

### **2- Yükümlülüğün Sona Ermesi**

Taşıyıcının yükü varma yerinde gönderilene teslim etmesiyle taşıma sözleşmesi sona ereceğinden, taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Teslim etme işlemi de teslim almada olduğu gibi iki taraflı bir hukuki işlem olması sebebiyle, taşıyıcının varma yerinde bizzat gönderilene veya temsilcisine zilyetliği devretmesi ve gönderilenin de bunu vasıtalı veya vasıtasız zilyet olarak elde etmesi ile gerçekleşmektedir<sup>227</sup>.

Eşya (yük), gönderilene veya temsilcisine teslim edilmesi sonrasında, havaalanında depo edilebilir. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğundan

---

<sup>224</sup> Canbolat, s. 63.

<sup>225</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 170; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 40.

<sup>226</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 171.

<sup>227</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 171; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 41; Arslan, s. 96.

bahsedebilmemiz için taraflar arasında bir ardiye sözleşmesinin olup olmadığına bakmamız gerekir.

### **3- Eşyanın (Yükün) Gümrük İdaresine Teslimi Halinde Durum**

Taşınan eşyanın (yükün) gönderilene teslim edileceği varma yerinde gümrüğe tabi olması durumunda aradaki ilişkiye gümrük idaresi de dahil olacaktır. Böyle bir durumda gümrük idaresinin teslimine izin verdiği eşyalar havaalanında boşaltıldığı andan itibaren mal sahibine (gönderilene) teslim edilir. Ancak bunların dışında kalan eşyalar ise gümrük işlemlerinin tamamlanması amacıyla belirli ardiyelere alınarak bekletilecektir.

Eşyanın (yükün) hava aracından boşaltılması sonrasında araya gümrük idaresinin ya da gümrük idaresine dayanarak ona karşı sorumlu olan sundurma ve antrepo işletmelerinin girmesi söz konusuysa, bu sırada eşyanın (yükün) ziya ve/veya hasara uğraması halinde, taşıyıcının bundan sorumlu olup olmayacağı konusu önem taşımaktadır.

Bu konunun çözümünde dikkate alınacak husus, eşyanın (yükün) gümrüğe teslim edilmesinin gönderilene teslim sayılıp sayılmayacağıdır. Gönderilene teslim sayılması durumunda taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmaz iken, eğer gönderilene teslim sayılmaz ise taşıyıcının sorumluluğu devam edecektir<sup>228</sup>.

Bu konuda doktrinde çeşitli görüşler mevcuttur. Şöyle ki; Arkan, demiryolu ile yapılan eşya taşımalarında hamule senedinin gönderilen tarafından düzenlenmesi ve eşyanın taşıyıcı tarafından gönderilenin nam ve hesabına gümrük idaresinin denetimindeki ardiyeye teslim edilmesi durumunda, bunun gönderilene teslim sayılacağı ve bu durumda taşıma sözleşmesinin sona ereceğini belirtmiştir<sup>229</sup>.

---

<sup>228</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 173.

<sup>229</sup> **Arkan**, Sorumluluk, s. 56. Arkan, Alman hukukundaki düzenlemeyi de dikkate alarak yük (taşıma) senedinin ve diğer belgelerin gönderilene verilmesi ve gönderilenin eşya üzerinde tasarrufta bulunmasının sağlanması şartıyla eşyanın gümrük idaresine tesliminin gönderilene teslim sayılacağını



Kender'e göre Gümrük Kanununun 77. maddesine göre "Gümrük vergisi ve diğer vergileri tahakkuk ettirilip ve yine aynı kanunun 73. maddesinde belirtildiği şekilde ödenmeden veyahut teminata bağlanmadan ve gümrüğün izni olmadan eşya gümrük denetlemesinden serbest bırakılamaz. Dolayısıyla da sahibine teslim edilemez." Eşyanın gönderilene teslimine kadar ise taşıyıcının sorumluluğu devam edeceğinden sundurma veya antrepoda eşyanın ziya ve/veya hasara uğraması halinde meydana gelecek zarardan taşıyıcı sorumlu olacaktır. Bu görüş denizyolu ile yapılan taşımalar açısından savunulmakta ise de durumun benzerliği sebebiyle hava yoluyla yapılan taşımalar bakımından da benzer değerlendirmenin yapılmasında sakınca yoktur<sup>230</sup>.

Ülgen ise durumun taraflar arasında yapılan taşıma sözleşmesi dikkate alınarak değerlendirilmesinden yanadır. Buna göre taşıma sözleşmesinde malın gümrük ya da gönderilenden hangisine tesliminin taahhüt edildiğine bakılacaktır. Eğer taşıma sözleşmesinde malın gönderilen adına gümrüğe teslimi taahhüt edilmiş ise bu durumda teslim ile birlikte taşıyıcının sorumluluğu da sona erecektir. Ancak yine taşıma sözleşmesi uyarınca malın gönderilene teslimi taahhüt edilmiş ise, malın gümrüğe teslimi gönderilen adına yapılmamış; taşıyıcı adına yapılmıştır. Bu durumda gönderilene teslim gerçekleşmediğinden, taşıyıcının sorumluluğu da devam etmektedir<sup>231</sup>.

Kanaatimizce de, taşıyıcının sorumluluğu bakımından öncelikle taşıma sözleşmesi hükümlerinin değerlendirilmesi, sorunun çözümü açısından yerinde bir yaklaşımdır.

---

ve böyle bir durumda da taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağını ifade etmektedir. **Arkan**, Sorumluluk, s. 57.

<sup>230</sup> **Kender, Rayegan**, , Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhalarında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Sorunlar, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu ( 26–27 Ocak1984 İstanbul) Ankara 1984, s. 253, (Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhalarında Sorumluluk).

<sup>231</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 174.

## II- Zarar

### A- Zarar Kavramı

Eşyaya karşı sorumluluğu düzenleyen Varşova Konvansiyonunun 18. maddesinde taşıyıcının sorumlu olduğu zararlar tek tek belirtilmiştir. Bunlar eşyanın (kayıtlı yük ve bagajın) tahribi, ziyai ve hasarıdır. Dolayısıyla taşıyıcının Konvansiyonun 18. maddesi gereğince bu zararlar neticesinde sorumluluğu doğmaktadır<sup>232</sup>. TSHK’nda eşyaya karşı sorumluluk “bagaj ya da eşyanın (yükün) kaybı ya da zarara uğraması” şeklinde ifade edilmiştir (TSHK m. 121) Varşova Konvansiyonunda eşyanın (yükün) “tahribi”, kaybı ve hasarı denilmektedir (VK m. 18). TSHK’nda kayıp (telef) “tahribi” de içine alacak şekilde “ziya” olarak anlaşılmalıdır. Bagaj ya da eşyanın (yükün) zarara uğramasını ise “hasar” olarak ifade etmek gerekir<sup>233</sup>.

#### 1- Ziya

Ziya ya da zayi yerine yok olma, kaybolma kavramları da kullanılabilir<sup>234</sup>. Taşıma hukuku açısından ziya kavramını taşıyıcının taşınmak üzere kendisine teslim edilen eşyayı fiili veya hukuki bir imkânsızlık nedeniyle gönderilene kısmen veya tamamen teslim edememesi şeklinde tanımlayabiliriz<sup>235</sup>. Yani ziyadan bahsedebilmemiz için eşyanın kendisine has özelliğinin tamamen ortadan kalktığı ya da teslim elverişsiz hale geldiği veyahut nicelik itibariyle eksildiği görülmelidir.

---

<sup>232</sup> **Kaner, İnci, Deniz**, 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu’nda Hava Taşıyıcısının Yolcu, Yük ve Bagaj Taşımacılığında Doğan Sorumluluğu, II. Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar( 24-25 Ocak 1985 Maçka-İstanbul) ayrı bası Ankara 1985, s. 198 ( Yolcu, Yük ve Bagaj Sorumluluğu), **Kaner, İnci, Deniz**, Hava Yük Taşımada Kısmi Ziya ve İhbar Mükellefiyeti, İstanbul Barosu Dergisi, 1997 C.71, S.1, s. 51 (Kısmi Ziya ve İhbar Mükellefiyeti),s. 51.

<sup>233</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 178–179.

<sup>234</sup> Bu kavramların kullanımı için bkz. **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 30 vd.

<sup>235</sup> **Arkan**, Sorumluluk, s. 47; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 208; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 32; **Arkan**, Karayolu/Sorumluluk, s. 105.

Örneğin; eşyanın yanması, kaybolması, çalınması, yanlış kişiye teslim edilmesi durumlarında ziyadan söz edilir<sup>236</sup>.

Eşyanın geçici olarak teslim edilememesi söz konusu olduğunda ziyadan bahsedilemez. Örneğin; gümrük kontrolünün uzun sürmesi nedeniyle eşyanın teslim edilememesi halinde el konulmadığı sürece eşyanın zayı olduğu söylenemez<sup>237</sup>.

Uluslararası hava taşımalarında eşyanın varması gereken tarihten itibaren 7 (yedi) gün geçmesine rağmen teslim edilememesi durumunda, eşya ilgilisi eşyanın zayı olduğunu ileri sürebilecektir (VK m. 13/3). Burada belirtilen 7 (yedi) günlük süre diğer taşıma şekillerinin düzenlendiği konvansiyonlardan daha kısa tutulmuştur. Böyle bir düzenlemedeki gerekçenin, hava taşımalarında çabukluk özelliğiyle ilgili olduğu ifade edilebilir. Bu bakımdan da düzenlemenin yerinde olduğu söylenebilecektir.

Özellikle hava taşıma yolunu seçen eşya ilgilisi, diğer taşıma türlerine nazaran daha fazla ücret ödeyerek eşyayı daha çabuk taşıtmayı amaçladığından, taşıma sırasında meydana gelen sorunlarının daha hızlı çözülmesi için yapılan düzenleme de yerinde olacaktır.

## **2- Hasar**

Hasar, eşyanın niteliği ile ilgili bir kavram olup, taşınan eşyada meydana gelen ve onun değerinin düşmesine sebep olan her türlü maddi kötüleşmedir<sup>238</sup>. Taşınan eşyanın ıslanması, kirlenmesi, paslanması, kırılması, parçalanması, yabancı koku edinmesi vs. örnek olarak gösterilebilir<sup>239</sup>.

---

<sup>236</sup> **Arkan**, Sorumluluk, s. 48; **Arkan**, Demiryolu, s. 91; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 179; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 208.

<sup>237</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 179; **Arkan**, Sorumluluk, s.48; **T. Özdemir**, s. 96.

<sup>238</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 181; **Arkan**, Sorumluluk, s. 51; **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s.33, **T. Özdemir**, s. 96.

<sup>239</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 30 vd.

Taşınmak üzere teslim alınan eşyada bulunan niteliklerin belli ölçüde yok olmasına rağmen, eşya halen belli bir ekonomik değere sahipse; yani maddi kötüleşme geçici ise, burada hasardan bahsedilemez. Ancak değer kaybı sürekli ise ya da gerçek değere çıkarılamaması veyahut çıkarılabilmesi için belirli bedellerin ödenmesi gerekiyorsa, burada hasar söz konusudur<sup>240</sup>.

Eşyanın belli bir kısmında oluşan hasar diğer kalan kısmın ekonomik değerini de azaltıyorsa, bu durumda eşyanın tamamında meydana gelen hasardan söz edilecektir<sup>241</sup>. Örneğin her beden grubunun birlikte bulunduğu gömlek taşıması sırasında 36 beden olan gömleklerin hasara uğradığı, kirlendiği, kullanılamaz hale geldiği; buna rağmen diğer bedenlerde herhangi bir maddi kötüleşmenin bulunmadığı taşınmada eşyanın tamamı hasarlı sayılacak ve tam hasarlı teslim göre işlem yapılacak; kısaca zarar buna göre belirlenecektir<sup>242</sup>.

Eşyanın hasara uğraması, taşıyıcının taşıma ücretini talep hakkını düşürmemektedir. Ancak bu durumda taşıma ücretinin borçlusu, eşyayı hasara uğratan taşıyıcıdan tazminat alacağını ileri sürerek takas definde bulunabilir<sup>243</sup>.

### **B- Tescil Ettirilmiş Bagaj veya Yükün Ziya ve/veya Hasarı**

Tescil ettirilmiş bagaj ya da eşyanın (yükün) ziya ve/veya hasarı açısından taşıyıcının sorumluluğu TSHK m. 121 ve VK m. 18'de düzenlenmiştir<sup>244</sup>.

Bu hükümler dikkate alındığında öncelikle bagaj ve eşyanın (yükün) taşıyıcıya teslim edilmiş olması gerekmektedir. Dolayısıyla kabul ve teslim

---

<sup>240</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 181; Çağa/Kender, s.140.

<sup>241</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 181; Arkan, Sorumluluk, s.51; T. Özdemir, s. 102.

<sup>242</sup> T. Özdemir, s. 102.

<sup>243</sup> Arkan, Taşıyıcının Ücret Hakkı s. 353.

<sup>244</sup> TSHK m. 121, VK m. 18

edilmemiş (tescil ettirilmemiş) bagaj veya eşyanın (yükün) ziya ve/veya hasarından taşıyıcı sorumlu değildir<sup>245</sup>.

Varşova Konvansiyonunda yalnızca kayıtlı yük ve bagaj bakımından taşıyıcının sorumluluğu kabul edilirken 1971 tarihli Guatemala Protokolü m. 17/f. 2’de kayıtlı olmayan yük ve bagaj bakımından da taşıyıcının sorumluluğunu kabul etmiştir<sup>246</sup>.

### **III- Zarara Sebebiyet Veren Olay**

#### **A- Olay Kavramı**

TSHK m. 120’de yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından “.... bu zarara sebebiyet veren kaza” şeklinde düzenleme yer alırken, yine TSHK m. 121’de yük ve bagaj taşımaları açısından getirilen düzenlemede “... zarara sebebiyet veren olay” ifadesi yer almıştır. Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 17’de ise yolcu taşımalarındaki sorumluluk düzenlenirken “kaza” kavramı kullanılırken, eşya zararlarının düzenlendiği 18. maddede ise kaza dahil her türlü hadiseyi kapsayacak şekilde “olay” kavramı kullanılmıştır<sup>247</sup>.

Olay kavramı kaza kavramından daha kapsamlı olduğundan, zararın doğmasına neden olabilecek tüm olguları kapsamaktadır. Bu bakımdan da zarara neden olan olayın niteliğine bakmaksızın, taşıyıcının yük zararlarından sorumlu olacağı söylenebilir.

1971 tarihli Guatemala City Protokolü hem yolcu hem de yükte meydana gelen zararlar bakımından “olay” kavramını kullanarak yukarıda bahsettiğimiz farkı ortadan kaldırmıştır<sup>248</sup>.

---

<sup>245</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 178.

<sup>246</sup> Kaner, Yolcu, Yük ve Bagaj Sorumluluğu, s. 198.

<sup>247</sup> Kaner, Yolcu, Yük ve Bagaj Sorumluluğu, s. 199.

<sup>248</sup> Kaner, Yolcu, Yük ve Bagaj Sorumluluğu, s. 199.

## **B- Zarara Sebebiyet Veren Olayın Hava Taşımada Sırasında Meydana Gelmiş Olması**

Taşıyıcının tescil ettirilmiş bagaj veya eşyanın (yükün) ziya ve/veya hasara uğraması sebebiyle sorumlu tutulabilmesi için gerekli şartlardan biri de zarara sebebiyet veren olayın hava taşımada sırasında gelmiş olmasıdır (TSHK m. 121/1).

Madde hükmünden zarara sebebiyet veren olayın belirli bir zaman dilimi içerisinde meydana gelmesinin zorunlu olduğu anlaşılmaktadır. Bu zaman dilimi ise yine kanunun aynı maddesinde hava taşımada olarak belirtilmiştir<sup>249</sup>.

TSHK m. 121/2’de ise hava taşımada kavramından ne anlamamız gerektiği ifade edilmiştir. Buna göre havayolu ile taşıma bagaj veya eşyanın (yükün) bir havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında buldukları süreyi kapsar. Bu nedenle eşyanın (yükün) nerede bulunduğu önem arz etmemektedir. Yük, uçağın bordasında olabileceği gibi havaalanında depo edilmiş ya da gümrük idaresinde kontrolleri yapılıyor da olabilir. Ancak bu haller süreyi kesmeyecektir<sup>250</sup>.

TSHK m. 121’deki düzenlemeye benzer düzenleme Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 18’de yer almaktadır. TSHK m. 121/3’e göre, havayolu ile taşıma süresi bir havaalanı dışında olmak üzere karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı kapsamamaktadır. Belirtilen taşımada hava taşıma sözleşmesinin gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmış ise bu işlemler havayolu taşıma süresine dahil edilecektir. Buna göre; belirtilen zamanda meydana gelebilecek zararlar havayolu taşımada sırasında meydana gelmiş sayılacaktır. TSHK’nun bu düzenlemesi yine Varşova/Lahey Konvansiyonu ile paralellik arz etmektedir.

<sup>249</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 175.

<sup>250</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 175.

#### **IV- İlliyet Bağı**

Meydana gelen zarar ile söz konusu davranış veya olay arasında bir sebep-sonuç ilişkisinin yani illiyet bağının<sup>251</sup> bulunması gerekmektedir. Hava taşımalarında da zarara sebebiyet veren olay ile meydana gelen zarar arasında bir neden ve sonuç ilişkisinin yani illiyet bağının bulunması gerekmektedir. Buradaki illiyet bağının niteliği, zarar nedeniyle taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği ile ilişkilidir. Taşıyıcının sorumluluğu, ister sözleşme dışı sorumluluk, ister sebep sorumluluğuna (kusursuz sorumluluğa) dayansın, illiyet bağının varlığı mutlaka aranır<sup>252</sup>.

### **§ 3- TAŞIYICININ ADAMLARINDAN SORUMLULUĞU**

#### **I- Taşıyıcının Adamları Kavramı**

##### **A- Genel Olarak**

Son yıllarda taşıma sektörünün hızla büyüüp gelişmesi neticesinde taşıyıcının artık taşıma işini tek başına yerine getirmesi neredeyse imkânsız hale gelmiştir. Bu bakımdan kara, deniz ve demiryolu taşımalarında olduğu gibi, hava taşımalarında da taşıyıcının taşıma işini gerçekleştirirken çeşitli yardımcılarından yararlanması zorunlu hale gelmiştir<sup>253</sup>. Bu zorunluluk beraberinde taşıyıcıya birtakım yükümlülükler de getirmiştir. Şöyle ki; taşıyıcının taşımayı gerçekleştirirken hizmetinden yararlandığı bu yardımcı kişilerin fiil ve ihmalleri sebebiyle meydana gelecek zararlardan sorumluluğu söz konusu olacaktır. Bu bakımdan da taşıyıcı ile hizmetinden yararlandığı kişiler arasındaki ilişkinin niteliğinin tespit edilmesi önem arz etmektedir.

---

<sup>251</sup> Hukukta gerçekleşen zarar ile sorumluluğun bağlandığı olay veya davranış arasındaki sebep-sonuç ilişkisine, genel anlamda illiyet bağı denir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Eren**, s.487 vd.

<sup>252</sup> **Eren**, s.487

<sup>253</sup> **Arkan**, Sorumluluk s. 95.

## **B- Taşıyıcının Maiyetinde Çalışanlar**

Taşıyıcının maiyetinde çalışanlar, taşıyıcının işletmesinde hizmet bağı ile bağlı olarak sürekli görev yapan kişileri kapsar. Kişinin taşıyıcının maiyetinde çalışan olup olmadığının tespitinde, taşıyıcı ile bu kişinin arasındaki hizmetin türü, niteliği ve süresi önemlidir. Taşıyıcı ile bu şekilde çalışan kişilerin taşıma faaliyetini bizzat yerine getirip getirmediğine bakılmaksızın, bu kişiler taşıyıcının maiyetinde çalışan kimseler olarak nitelendirilirler<sup>254</sup>.

## **C- Taşıyıcının Kullandığı Kişiler**

Taşıyıcı, sözleşme gereğince taşıma edimini yerine getirirken maiyetinde çalışan kişilerle birlikte sürekli iş ilişkisinde bulunmadığı kişilerle de çalışabilir. Taşıyıcı ile sürekli bir iş ilişkisinde olmamalarına rağmen yer ulaşım hizmetleri, yük kabul bürosu, yakıt ikmali yapanlar, hava aracını temizleyenler ve taşıyıcının kendisine bıraktığı bir bölüm için taşımayı gerçekleştiren kişiler, taşıyıcı tarafından kendilerine bırakılan işi yapmak için faaliyet gösterdiklerinden, taşıyıcının adamları kapsamında değerlendirilirler<sup>255</sup>.

## **II- Taşıyıcının Çalıştırdığı Adamların Fiillerinden Dolayı Sorumluluğun Kapsamı**

Taşıyıcı, taşıma sırasındaki fiil ve ihmallerinden dolayı sorumludur. Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu; taşıyıcıyı kendi fiil ve ihmallerinden sorumlu tutmanın yanı sıra, taşıyıcının adamlarının fiil ve ihmalleri sebebiyle ortaya çıkan zararlardan dolayı da sorumlu tutmuştur. Doktrinde yer alan ve çoğunlukla paylaşılan görüşe göre, taşıyıcının adamı kavramından, taşıyıcının

---

<sup>254</sup> Kırman, s. 108; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 113.

<sup>255</sup> Kırman, s. 109; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 206.



taşıma sözleşmesinin ifasında kullandığı tüm kişileri anlamak gerektiği vurgulanmıştır<sup>256</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 düzenlenmiştir.

---

<sup>256</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 vd.(CMR/ Yardımcılar.)

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TAŞIYICININ ZİYA VE HASAR SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI VE SORUMLULUKTAN KURTULMASI

#### Ş1- TAŞIYICININ ZİYA VE HASAR SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI

##### I- Genel Olarak

Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması TSHK m. 124'te düzenlenmiştir. Sözü edilen 124. madde ile Varşova/Lahey sistemine atıf yapılmaktadır<sup>257</sup>. TSHK'nda taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler emredici niteliktedir. Zira TSHK m. 124 yalnızca sorumluluk sınırlarının yükseltilmesine ilişkin düzenleme getirirken m. 125 sorumluluk sınırlarının indirilmesine yönelik anlaşmaların geçersiz olduğunu hükme bağlamıştır<sup>258</sup>.

Taşıyıcı için belirlenmiş sınırlı ve sınırsız sorumluluk halleri, diğer bir deyişle olağan ve olağanüstü sorumluluk rejimleridir. Olağan rejimde taşıyıcının sınırlı sorumluluğu esas alınırken olağanüstü rejimde yalnız belirli şartların gerçekleşmesi durumunda taşıyıcı için sınırsız sorumluluk öngörülmüştür<sup>259</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonunda düzenlenen sınırlı sorumluluk sistemi ülkemizde de kabul edilmiş olup TSHK m. 124'ün Varşova /Lahey Konvansiyonuna yaptığı atıf ile uygulamaya girmiştir<sup>260</sup>.

<sup>257</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 45.

<sup>258</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 46; **Özdemir, Atalay**, Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Eşyanın (yükün) Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Ankara 1992, s. 97.

<sup>259</sup> **Kaner, İnci, Deniz**, Yolcuya Gelen Zararlardan Dolayı Varşova Konvansiyonu'nda Hava Taşıyıcısının Sorumluluğunun Şartları, İ.Ü. Hukuk Fakültesi Mukayeseli Hukuk Araştırma Dergisi, S. 16, 1979-80-81'den ayrı basım, İstanbul 1985 (Konvansiyon/Yolcuya Gelen Zarar), s. 90.

<sup>260</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 45; **Kaner, İnci, Deniz**, Türk Sivil Havacılık Kanunundaki Hükümlerin Ortaya Çıkardığı Bazı Meseleler, BATİDER, C.XIII, S. 3-4 Ankara 1987 s. 231 (TSHK/ Meseleler), s. 242; **Kırman**, s. 134.

## II- Sınırlı Sorumluluk

### A- Genel Olarak

Borcun hiç ya da gereği gibi ifa edilmemesi durumunda, gereği gibi ifa edilseydi alacaklının malvarlığı ne olacak idiyse, aradaki fark müspet zarar kabul edilerek, borçludan tazminat olarak talep edilebilmektedir<sup>261</sup>. Bu durum sorumluluğun sınırsız olduğu anlamına gelmektedir. Ancak taşıma hukuku ve özellikle uluslararası konvansiyonlarda düzenlenen sorumluluk kural olarak sınırlı sorumluluktur<sup>262</sup>.

Taşıyıcının sınırlı sorumluluğu prensibinin hangi hallerde uygulanacağı TSHK ve Varşova/Lahey Konvansiyonunda tek tek belirtilmiştir. Buna göre yolcu taşıma sözleşmelerinde yolcunun ölümü, cismani zarara uğraması ve gecikmesi, bagaj ve yük taşıma sözleşmelerinde ise eşyanın (yükün) ziyayı (yok olması) veya hasara uğraması durumunda, taşıyıcının sınırlı sorumluluğundan bahsedilebilir. Ancak bu sayılanların dışındaki sorumluluk hallerinde Varşova/Lahey ve TSHK hükümlerinin uygulanması mümkün değildir. Dolayısıyla bu belirtilen haller dışındaki sorumluluk genel hükümlere tabi olacaktır.

V.K. m. 22 ve (TSHK m. 125' te) Taşıyıcının sorumluluğunun miktarına ilişkin bir sınırlama getirilmiştir. Ancak taraflar, aralarında anlaşarak taşıma sözleşmesine daha yüksek limit koymakta serbestirler. Burada dikkat edilmesi gereken tarafların taşıma sözleşmesi ile kararlaştırdıkları limitin Konvansiyonda belirlenmiş limitin altında olmamasıdır. Başka bir ifadeyle konvansiyon, taşıyıcının sorumluluk miktarı bakımından bir alt limit getirirken bir üst limit belirlememiştir. Dolayısıyla tarafların sözleşmeye daha düşük bir limit yazmaları mümkün değildir. Daha düşük limit

---

<sup>261</sup>Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 855, T. Özdemir, s. 133.

<sup>262</sup>Sözer, TSHK/Sorumluluk, s. 47, T. Özdemir, s. 133, Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 191. İstisnası yalnız kasıt ve benzer ölçüde kusur ile kötü niyetle davranışların sebep olduğu zararların tazminindedir.

yazmaları halinde bu yok hükmünde sayılacak ve konvansiyon limitleri esas alınacaktır (V.K. m. 23 ). Ancak bu hükmün geçersizliği sözleşmenin tümünün geçersiz olduğu anlamına gelmez.

Varşova/Lahey Konvansiyonunda taşıyıcının belirlenen limit ile sınırlı sorumlu olacağından bahsettik. Ancak belirlenen limit herhalde ödenmesi gereken maktu bir tazminat anlamına gelmez. Meydana gelen zarar konvansiyonda düzenlenmiş limitin altında ise taşıyıcı yalnızca meydana gelen zarar ile sorumlu olacaktır<sup>263</sup>.

Hava taşıyıcısının sorumluluğuna parasal bir sınır getirilmesinde Varşova/Lahey Konvansiyonunun hazırlandığı sırada hava taşımacılığının geliştirilmesi ve özendirilmesi, ayrıca hava araçları yapımına yönelik sanayinin de desteklenmesi etkili olmuştur<sup>264</sup>. Bununla birlikte hava taşıyıcısının ağırlaştırılmış sorumluluğu karşısında sorumluluğunun parasal olarak sınırlandırılması ile taşıyıcının menfaatlerinin dengelenmesi amaçlanmıştır<sup>265</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerinin geçerli olduğu taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için gerekli kurtuluş sebepleri sıralanmıştır. Bunlar:

- Taşıyıcının veya adamlarının gerekli tedbirleri almış olması veya böyle tedbirlerin alınmasının imkânsız olması (VK m. 20, TSHK m. 123)
- Müterafik kusur (VK m. 21)
- Sözleşmeyle getirilmesine izin verilen belirli sebeplerdir<sup>266</sup>. (VK m. 23 / 2, TSHK m. 125 / II)

---

<sup>263</sup> Ülgen, TSHK/ Düzenleme, s. 312.

<sup>264</sup> Kırman, s. 129.

<sup>265</sup> Kırman, s. 129, Sözer, TSHK/Sorumluluk, s. 84.

<sup>266</sup> Ülgen, Kocayusufpaşaoğlu'na Armağan, s. 559.

Bunların dışında taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için belirli süreler içinde hasarın ihbar edilmemiş olması (VK m. 26, TSHK m. 128) ve sorumluluk davasının belirli süreler içinde açılmaması (VK m. 29, TSHK m. 131) sayılabilir.

## **B- Sınırlı Sorumluluk Bakımından Öngörülen Limitler**

### **1- Sorumluluk Limitleri**

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

Taşıyıcının sorumluluğunun tavanı Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 25/5 ve Guatemala City Protokollerinde “Poincaré Frankı” (Altın Frankı)’na bağlanmıştır<sup>267</sup>.

Konvansiyonda esas alınan bu değer birimi Fransa’nın eski başbakan ve Dışişleri Bakanı R. Poincaré’den adını almış ve 1928–1937 yılları arasında Fransa’da nakit para olarak da kullanılmıştır<sup>268</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonunun da birim olarak esas alınan Poincaré Frankı binde dokuzyüz ayarında altmışbeş buçuk miligram altın ihtiva eden bir değer birimini alır. Taşıyıcının sorumluluğunun bu şekilde altınla ifade edilen sabit bir değer belirlenerek düzenlenmesindeki amaç, zarar görenin mağdur olmasının önlenmesidir. Poincaré Frankı günün şartlarına göre değerini korumakta ve her ülkenin para birimine çevrilebilmektedir<sup>269</sup>.

---

<sup>267</sup> **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 785, **Kırman**, s. 130.

1966 tarihli Montreal Geçici Anlaşmasında Amerikan Doları, 1975 tarihli Montreal Protokollerinde ise özel çekme hakkı (SDR) esas alınarak belirlenmiştir. Özel çekme hakkı, Uluslar arası Para Fonu tarafından altın ve konvertible dövizlere ek olarak 1968 yılında oluşturulmuş likidite çeşididir. Özel Çekme hakkı 1968 – 1972 yılları arasında dünya ihracatındaki payları % 1 veya daha yüksek olan fon üyesi 16 gelişmiş ülkenin paralarının değerlerine karşı olan değer oranları dikkate alınarak belirlenmiştir. Bu sistemde herhangi bir milli paranın belli tarihte ÖÇH olarak değerini belirlemek için 16 gelişmiş ülke parasının aynı tarihte söz konusu milli paraya nazaran kambiyo raiçlerinin belirlenmesi sonucunda ortaya çıkan rakamın dikkate alınması gerekmektedir ve bu tutar milli paranın ÖÇH üzerinden karşılığını oluşturmaktadır. **Kırman**, s. 131, dn. 10, **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 7.85.

<sup>268</sup> **Kırman**, s. 130.

<sup>269</sup> **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 785.

## **b- Miktar Yönünden Sınır**

Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 22’de taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin birtakım sınırlamalar getirilmiştir. Bunlar yolcu, yolcunun yanında götürdüğü bagaj, kayıtlı bagaj ve yük açısından ayrı ayrı düzenlenmiştir<sup>270</sup>. Varşova/Lahey Konvansiyonu kayıtlı bagaj ve yük için sorumluluk sınırı kilogram başına İki yüz elli Frankla sınırlandırılmıştır<sup>271</sup>. Bu miktar 1929 ve 1955’ te aynen korunmuştur. Sorumluluk sınırı olarak belirlenen iki yüz elli Frank, ödenecek tazminatın üst sınırını ifade etmektedir. Buna göre taşıyıcı gerçek zararın Konvansiyonda belirlenen sınırın üzerinde gerçekleştiği durumlarda, sınırı aşan kısımdan sorumlu olmamakla birlikte bu tutarın taşıyıcıdan dava ya da cebri icra yoluyla talep ve tahsili de mümkün değildir<sup>272</sup>. Ancak gönderici yük taşıyıcıya teslim edilirken, varış yerinde teslimi anındaki değerini gösteren özel bir bildirimde bulunmuşsa ve gerekiyorsa; ek bir tutarı ödemişse, taşıyıcı ödeyeceği tutarın gönderici için, varış yerinde teslim anındaki eşyanın (yükün), gerçek değerinden daha büyük olduğunu ispatlamazsa, bildirim yapılan tutarı aşmayan bir tutar ödemek zorunda kalacaktır. Burada sözü edilen bildirim eşyanın (yükün) taşıyıcıya teslim edilirken yapılması gerekmektedir. Bildirim herhangi bir şekle tabi olmadığı gibi, taşıyıcı tarafından da kabul zorunluluğu bulunmamaktadır.

Taraflar eşyanın (yükün) taşıyıcıya tesliminden sonra konvansiyonda belirlenen sorumluluk sınırını aşan, eşyanın (yükün) varış yerinde teslim anındaki değeri üzerinde bir bedeli karşılıklı olarak belirleyebilirler. Gönderici tarafından taşıyıcıya yapılacak olan yüksek değer bildirim sonucunda taşıyıcının

---

<sup>270</sup> **Kırman**, s. 131, **Kaner, İnci, Deniz**, Hava Taşıyıcısının Gecikme Zararlarından Sorumluluğu, Selim Kaneti’ye Armağan, İstanbul 1996 (Kaneti Armağan), s. 141.

<sup>271</sup> Taşıyıcının sorumluluk limiti Guatemala City Protokolü m.22/f.2a’ da da kilogram başına 250 Poincaré Frankı olarak aynen belirlenmiş iken, 4 No’lu Montreal Ek Protokolünde, kilogram başına 17 ÖÇH (SDR) olarak belirlenmiştir.

<sup>272</sup> **Kırman**, s. 133.

Konvansiyonda düzenlenmiş sorumluluk sınırı yükselmiş olur. Böylece taşıyıcının eşyanın (yükün) ziya veya hasarı sebebiyle ödeyecek olduğu tazminat miktarı, varış yerinde teslim anındaki gerçek değer dikkate alınarak tespit edilecektir. Ayrıca yapılacak olan özel bildirim neticesinde ispat yönü de yer değiştirecek ve talepte bulunan kişinin ispat mükellefiyeti bulunmazken, taşıyıcının ödeyeceği bedelin gerçek değerden yüksek olduğunu ispatlaması gerekecektir<sup>273</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 23 ve TSHK m. 125/1'e göre göndericinin taşıyıcı ile yaptığı sözleşmede düzenlenen Konvansiyonda belirlenen tutarın altında olması mümkün değildir. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran sözleşme geçersiz olacağı gibi, göndericinin bildirim sorumluluk sınırlarının altında bir değer içeriyorsa bildirim de hükümsüzlüğü söz konusu olacaktır<sup>274</sup>.

Mahkeme masrafları ile diğer masrafların karara bağlanması bakımından davaya bakan mahkemenin hukuku yetkili kılınmıştır. Bu bakımdan Türk Mahkemelerinde bakılan davalarda HUMK uygulama alanı bulacaktır. HUMK'na göre bir davanın açılmasından sonuçlanmasına kadar ödenen paraların tümüne, yargılama harç ve giderleri denilmektedir<sup>275</sup>. Devletin mahkemelerinin gördüğü hizmet karşılığı aldığı harçlar ile tarafların davanın görülmesi ve sonuçlanması için ödediği paralardan oluşan yargılama giderleri VK. m. 24/ f. 4 kapsamına girmektedir.

Yukarıda bahsettiğimiz Konvansiyonun 22. maddesi ile getirilen kuralın iki tane istisnası bulunmaktadır. Bunlardan ilki, taşıyıcının kaza ya da zararı meydana getiren olayın olduğu tarihten itibaren altı ay içerisinde teklifte bulunulması ve teklif edilen miktarın hükmolunan tazminatın üzerinde olması durumudur. İkinci istisna

---

<sup>273</sup>Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 194; Arslan, Arzu, Eşyanın (yükün) Ziya Ve/Veya Hasarı Sebebiyle Yöneltilebilecek Sınırlı/Sınırsız Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıya Sorumluluk Halleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay'ın Hatırasına Armağan 1999, s. 89 (Sulhi Tekinay Armağan), s. 94.

<sup>274</sup>Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 194- 195; Arslan, Sulhi Tekinay Armağan, s. 94.

<sup>275</sup>Kuru/Arslan/Yılmaz, s. 835.

ise, altı aylık sürenin geçmesine rağmen davanın açılmasından önce taşıyıcı tarafından yapılan teklifin hükmolunan tazminatı aşması durumudur. Bu iki durumdan birinin varlığı halinde tazminat ve masraflar toplamına konvansiyonda düzenlenen sınırları aşıp aşmadığına bakılacaktır. Bu iki durumda da taşıyıcının yaptığı teklif kabul edilmeyerek, dava yoluna gidilmiştir. Konvansiyon bu iki halde de taşıyıcının bu teklifinin iyi niyet göstergesi olduğunu kabul etmektedir<sup>276</sup>.

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

Altın Frank hesabı, uluslararası konvansiyonlarca ilk zamanlarda daha fazla kullanılırken, günümüz ekonomik gelişmeleri neticesinde yerini Özel Çekme Hakkına (SDR) bırakmıştır. Altın Frank hesap birimi olarak kullanıldığı VK. m. 22/4'te tanımlanmıştır<sup>277</sup>.

Günümüzde altının resmi değeri kalmadığından, bu nedenle için serbest piyasa ve varsa borsa değerine bakmak gerekmektedir<sup>278</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonundaki Altın Frankla verilen sorumluluk sınırlarının Türk Lirasına çevrilme şekli Yargıtay kararlarında ve bilimsel çalışmalarda daha önce incelenmiştir. Bir Altın Frankı 900/1000 ayarında 65,5 miligram yani Türkiye'de kullanılan şekliyle 24 ayar altının 58,95 miligramına (0,05895 gram) eşdeğerdir<sup>279</sup>.

---

<sup>276</sup> **Kırman**, s. 142.

<sup>277</sup> **Kırman**, s. 139.

<sup>278</sup> **Gençtürk**, s. 223.

<sup>279</sup> VK'daki sorumluluk sınırlarının ne kadar altına eşdeğer olduğu şu şekilde hesaplanmıştır; 250 Frank  $250 \times 0,05895 = 14,737,5$  gram ağırlığında 24 ayar altına karşılık gelir. Belirtilen hesaba göre söz konusu ağırlıkları serbest piyasada bir gram ağırlığında 24 ayar altının fiyatı ile çarpılarak Türk Lirasına göre sorumluluk sınırı bulunacaktır. Ancak bu belirtilen sınır kayıtlı bagaj ve eşya taşımaları için öngörüldüğünden ayrıca eşyanın kilogram cinsinden ağırlığı ile çarpılarak taşıyıcının sorumluluk konusu eşya için ödeyeceği tazminatın üst sınırı ortaya çıkacaktır. **A. Özdemir**, s.103–104; **Gençtürk**, s. 224.



## 2- Sınırlı Sorumluluk Açısından Özellik Gösteren Haller

### a- Müterafik Kusur

Hava taşımaları sırasında meydana gelen zararın kimin kusuru sonucu meydana geldiğinin belirlenemediği durumlarda veya hem eşyanın ilgisinin hem de taşıyıcının kusurunun söz konusu olduğu hallerde zarar, tarafların kusurları oranında indirilecektir. Bu durum VK m. 21/2’de düzenlenmiştir. Buna göre, yük (eşya) taşımalarında müterafik kusur<sup>280</sup> düzenlenirken taşıyıcının sorumluluktan kısmen veyahut tamamen kurtulabileceği belirtilmiştir. Ancak bu hüküm TSHK’nda yer almamaktadır. Fakat öğretilerde hakim görüş Konvansiyonun 21. maddesinde belirtilen esasın TSHK m. 106’nın Konvansiyona yaptığı atıf dikkate alınarak uygulanabileceği yönündedir<sup>281</sup>.

Meydana gelen ziya ve/veya hasar sebebiyle kusuru olmaksızın sorumlu olan taşıyıcı, kusurun eşya ilgisine ait olduğunu ispatlamakla sorumluluktan tamamen kurtulamamaktadır. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için zararın tamamının eşya ilgisinin kusuru neticesinde olduğunu ispatlaması gerekmektedir. Dolayısıyla sorumluluğun tamamen kalkması ile anlatılmak istenen zarar görenin, taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıracak derecede ağır kusurunun olmasıdır. Zarar gören kusuru ile meydana gelen zarara katkıda bulunmuş ve taşıyıcının hiç kusuru bulunmamışsa müterafik kusurdan bahsedilecektir. Bu halde zarara ilişkin olarak

---

<sup>280</sup> Müterafik kusur konusu Yeni Borçlar Kanununun “Tazminatın İndirilmesi” başlıklı 52. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumu ağırlaştırılmış ise hakim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir.

Zarara hafif kusuruyla sebep olan tazminat yükümlüsü, tazminatı ödemediğinde yoksulluğa düşecek olur ve hakkaniyet de gerektirirse hakim, tazminatı indirebilir.”

Maddenin ilk fıkrasının yorumundan da anlaşılacağı üzere, müterafik kusurun oluşmasında zarar gören tarafın zararın oluşumuna veya artmasına herhangi bir şekilde sebep olması veya tazminat borçlusunun durumunun ağırlaşmasına sebebiyet vermesi halinde hakim tazminat tutarını azaltabileceği gibi tazminatın ödenmesine hükmetmeyebilecektir. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise oluşan zarar neticesinde, tazminat ödemesi halinde fakirleşecek olan şahıs, hakkaniyet de gerektirdiği takdirde, ilgili tazminat miktarı hakim tarafından indirilebilecektir.

<sup>281</sup> **T. Özdemir**, s. 263–264; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 188; **Özcan, Fatma**, Türk Sivil Havacılık Kanununa Göre Hava Taşıyıcısının Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1997, S. 1 s. 485; **Kırman**, s. 112.

zarar gören şahsın kusuru oranında taşıyıcının tazminat tutarından indirim yapılacaktır<sup>282</sup>.

### **b- Mahkeme Masrafları ve Dava ile İlgili Diğer Masraflar**

Varşova /Lahey Konvansiyonu m. 22/4'te “ *bu maddede belirtilen sınırlar, mahkemenin bunlara ek olarak davacının yaptığı diğer masraflarının bir bölümünün veya tümünün ödenmesini, kendi kanununa 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 yer almaktadır.

Bu düzenlemeyle mahkeme masrafları ve diğer masrafların 22. maddede belirlenen sınırlamalar içerisinde yer almadığı kuralı getirilmiştir. Taşıyıcıdan Konvansiyonda belirlenen sınırlamaya dayanan tazminat ile birlikte mahkeme masrafları da talep edilecektir<sup>283</sup>.

### **C- Sınırlı Sorumluluktan Yararlanacak Kişiler**

#### **1- Taşıyıcı**

Varşova/Lahey Konvansiyonunda düzenlenen hükümlere göre, sınırlı sorumluluktan taşıyıcı sıfatına sahip kişi veya kuruluşlar yararlanacaktır<sup>284</sup>.

Konvansiyon, yükü taşıma taahhüdünde bulunarak taşıma sözleşmesine taraf olan kişi ya da kuruluşları akit taşıyıcı olarak belirlemiştir<sup>285</sup>. Taşımanın tamamını veya bir kısmını akit taşıyıcının verdiği yetkiyle ifa eden kişi ya da kuruluş olarak tanımlanan fiili taşıyıcılar, Varşova/Lahey Konvansiyonunda taşıyıcı olarak kabul

---

<sup>282</sup>T. Özdemir, s. 264.

<sup>283</sup>Kırman, s. 14; Canbolat, s. 92.

<sup>284</sup>Kaner, TSHK/ Meseleler, s. 241–242; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 193; Kırman, s. 142. Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 784.

<sup>285</sup>Kırman, s. 143.

edilmediğinden, sınırlı sorumluluk hükümlerinden de yararlanamamaktadırlar. Buna paralel bir düzenleme TSHK m. 124'te de yer almaktadır.

Alacaklı taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak mahkemece belirlenen tazminat tutarını Konvansiyonun düzenlediği sınırlar içinde kalmak kaydıyla takip edebilir, taşıyıcının haczi kabil tüm malvarlığına müracaat edebilir<sup>286</sup>.

## **2- Taşıyıcının Adamları**

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu bakımından taşıyıcının adamlarının sınırlı sorumluluktan yararlanıp yararlanamayacağı tartışmalıydı<sup>287</sup>. 1953 tarihli Lahey Protokolünün XIV. maddesi ile Konvansiyona 25 A maddesi eklenmiş ve taşıyıcının adamlarının da sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanacakları düzenlenmiştir<sup>288</sup>.

TSHK m. 127'de *“Bu konuda 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”* şeklindeki düzenleme ile Varşova/Lahey Konvansiyonu sistemine paralel bir düzenleme getirmiştir.

Konvansiyonda taşıyıcının sahip olduğu sınırlı sorumluluktan yararlanma halleri taşıyıcının adamları için de geçerli olacaktır. Bu bakımdan yük taşıma sözleşmelerinde eşyanın (yükün) ziyayı veya hasarı durumunda taşıyıcının adamları sınırlı sorumluluktan faydalanabilecektir. Sonuç olarak taşıyıcının sınırlı

---

<sup>286</sup> Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 785; Kırman, s. 143.

<sup>287</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 193; Sözer, Kurallar, s. 790.

<sup>288</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 193.

sorumluktan yararlanamadığı durumlarda taşıyıcının adamları da sınırlı sorumluluktan yararlanamayacaktır<sup>289</sup>.

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

Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 22'de belirlenen parasal sorumluluk sınırlarının indirilmesi mümkün değildir. Taşıma sözleşmesi taraflarınca bu konuda yapılacak düzenlemeler Konvansiyon m. 23/1 gereğince hükümsüz olacaktır. Ancak taraflar arasındaki düzenleme sözleşmesinin tamamını geçersiz saymamakta, yalnız bu hüküm geçersiz sayılarak sözleşme, Konvansiyon hükümlerine tabi olmaktadır.

Konvansiyonda düzenlenen sorumluluk limitlerinin yük sahibi veya ilgisi lehine değiştirilmesi, yükseltilmesi mümkündür. Dolayısıyla bu şekildeki sözleşme şartları geçerli sayılacak, taşıyıcı ve diğer taraf için bağlayıcı olacaktır.

### **III- Sınırsız Sorumluluk**

#### **A- Genel Olarak**

Taşıyıcının sorumluluğu kural olarak sınırlı sorumluluk esasına dayanmaktadır. Ancak bazı hallerde taşıyıcının sınırsız sorumluluğu söz konusudur. Bu hallerde oluşan zarar miktarı kanunda düzenlenmiş sorumluluk sınırı üzerindedir ve taşıyıcı bu miktarın tamamında sorumlu olacaktır.

Varşova/Lahey Konvansiyonu ve TSHK'nda düzenlenen sınırsız sorumluluk halleri, yük taşımalarında yük senedinin verilmemesi yahut öngörülmüş kayıtları içermemesi, taraflar arasında sorumluluk sınırlarının yükseltilmesine ilişkin özel bir anlaşmanın yapılması, taşıyıcı veya adamlarının belli tür davranışları şeklinde sıralanabilir.

---

<sup>289</sup> **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 792; **Kırman**, s. 144; **Canbolat**, s. 95.

## **B- Sınırsız Sorumluluk Halleri**

### **1- Yük Senedinin Hiç Düzenlenmemesi Veya Kanunen Öngörülen Belirli Kayıtları İçermemesi**

Yük (eşya) taşımada belirli taşıma belgelerinin düzenlenmesi gerekmektedir (VK m. 5 ve TSHK m. 110/1). Yük taşımada düzenlenmesi gereken yük senedi belli kayıtları içermelidir (VK m. 8 ve TSHK m. 110/2). TSHK m. 110/2 taşıma belgelerinin hiç ya da gereği gibi düzenlenmemesi durumunda taşıma sözleşmesinin geçerliliğini koruyacağını, ancak taşıyıcının sorumluluğunun ortadan kalkacağını ya da sorumluluğu sınırlandıran hükümlerden yararlanamayacağını düzenlenmiştir (TSHK m. 107/2, m. 109/2, m. 110/2). Bu durumda taşıyıcı belirtilen taşıma bakımından kanunda düzenlenen sorumluluk limitini aşan zararlardan sorumlu olacaktır<sup>290</sup>.

### **2- Taraflar Arasında Sorumluluk Sınırının Yükseltilmesine İlişkin Özel Bir Sözleşme Yapılması**

Taşıyıcı ve göndericinin Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 22/1 ve TSHK m. 125/2'de düzenlenen sorumluluk sınırının yükseltilmesine yönelik sözleşme yapmaları durumunda taşıyıcı sözleşmede kararlaştırılan ve Konvansiyonun belirlediği limitten yüksek limit ile sorumlu olacaktır<sup>291</sup>.

### **3-Taşıyıcı ve/veya Adamlarının Belirli Türdeki Davranışları**

TSHK m. 126'daki düzenlemeye göre, taşıyıcı veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zarar doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal neticesinde bir zarar meydana gelmişse, bu durumda taşıyıcı ya da adamlarının kanunda öngörülen sorumluluk limitlerinden yararlanması söz

---

<sup>290</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 202.

<sup>291</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 201.

konusu olmayacaktır. Benzer düzenleme Varşova/Lahey Konvansiyonunda da yer almıştır<sup>292</sup>.

Buna göre Konvansiyonun 25. maddesinde taşıyıcı ya da adamları için öngörülen sınırların uygulanmayacağı ve taşıyıcının sınırsız sorumlu olacağı düzenlenmiştir<sup>293</sup>. Konvansiyonun 25. maddesinde bahsedilen kasıtlı davranış ifadesinden ne anlamak gerektiği konusunda doktrinde farklı görüşler mevcuttur. Doktrindeki baskın görüş Konvansiyonda bahsedilen “kast” ifadesinin ağır ihmali de kapsadığı yönündedir<sup>294</sup>. Bilindiği üzere kast, failin hukuka aykırı bir fiil işlemekte olduğunu bilmesi ve bu fiili isteyerek işlemesidir. Fail, hukuka aykırı bir fiil işlemeyi istememiş olmakla birlikte, işlediği fiilin hukuka aykırı sonuç doğurabileceğini öngörüyor ve bu duruma razı oluyorsa, “ihmali kasıt” söz konusu olacaktır<sup>295</sup>. İhmal ise; hukuka aykırı bir sonucun meydana gelmesini istememekle birlikte, böyle bir sonucun meydana gelmemesi için gerekli dikkati ve özeni göstermemek, gerekli tedbiri almamaktır<sup>296</sup>. İhmali kasıt ile ihmal kavramları birbirine benzemekle birlikte ihmal kavramında fail hukuka aykırı sonucun oluşmayacağını umduğu halde; ihmali kasıttaki fail, duruma razı olmaktadır.

Ağırlık dereceleri dikkate alındığında ağır kusur, kasıt ve ağır ihmali; hafif kusur ise hafif ihmali kapsamaktadır. Konvansiyonun 25. maddesinde kullanılan kasıt kavramı, ulusal hukuk kuralları bakımından değerlendirildiğinde kastın iki türü olan doğrudan doğruya kasıt ve ihmali kasıtı kapsamaktadır. Ülgen, Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 25/1’de bahsedilen “kaçınma” (Unterlassung) sözcüğünün hatalı bir şekilde “ihmal” olarak çevrildiğini ifade etmektedir. Doktrinde söz konusu

---

<sup>292</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 203.

<sup>293</sup> Kırman, s. 151; Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 794.

<sup>294</sup> Kırman, s. 151; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 203; Sözer, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 796–798; Çağa, Mesuliyet, s. 199.

<sup>295</sup> Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop, s. 493; Reisoğlu, s. 179; Eren, s. 535.

<sup>296</sup> Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop, s. 494, Reisoğlu, s. 179, Eren, s. 535.

maddede hem kasıt hem de ağır ihmal bulunduğu belirtilerek, kasıt ve ağır ihmal durumunda taşıyıcının sınırsız sorumluluğunun; hafif ihmal durumunda ise taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun söz konusu olduğu ileri sürülmektedir<sup>297</sup>.

Konvansiyonda taşıyıcı yardımcılara karşılık, taşıyıcının işçileri ve temsilcileri kavramlarına yer verilmiştir. (VK m. 25/f. 2) Buna göre, maddede belirtilen sebeplerle taşıyıcının da dava ve takip edileceği ifade edilmiştir. TSHK m. 126, BK. m. 55'e atıfta bulunarak bu durumu düzenlemiştir. Bilindiği üzere BK m. 55 istihdam edenin sorumluluğunu düzenlemektedir. Bu sorumluluk kurtuluş beyyinesi getirme imkânı sağlayan bir objektif sorumluluk halidir. Ayrıca istihdam edenin tazminat ödeme zorunluluğunun bulunduğu hallerde zarara sebebiyet veren kişiye rücu hakkını da düzenlemiştir<sup>298</sup>. Ancak bu noktada TSHK m. 126/2' nin BK m. 55'in tamamına mı yoksa rücuya ilişkin ikinci fıkrasına mı atıf yaptığı konusunda tereddüt bulunmaktadır. Bu tereddüdün ortadan kalkması açısından TSHK m. 123' teki kurtuluş beyyinesi ile BK m. 55' deki kurtuluş beyyinesinin içeriğinin aynı olup olmadığı önemlidir. Kaner'e göre, her iki kurtuluş beyyinesi arasında paralellik mevcuttur. TSHK m. 123'teki kurtuluş beyyinesi olan zararı önlemek için bütün tedbirlerin alınması durumuyla BK m. 55'te bahsedilen gerekli ihtimamın gösterilmiş olması durumunun benzerliğinin açık olduğunu ve her iki maddede belirtilen durumun ispatının da aynı şeyler olduğunu ifade etmektedir<sup>299</sup>.

Aksi görüşü savunan Sözer'e göre, BK m. 55'te ispatı istenen gerekli tedbirlerin alınması halinde dahi zararın meydana geleceğinin ispatının varsayıma dayanan bir ispat olanağı olduğunu; TSHK m. 123'ün Varşova/Lahey Konvansiyonuna paralel olarak gerekli tedbirlerin alındığının ya da alınma

---

<sup>297</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 203; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 241, **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 57–58; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 795.

<sup>298</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 204.

<sup>299</sup> **Deniz**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 463–464.

olasılığının bulunmadığının ispatının bir maddi olanaksızlığın ispatı olduğunu söylemekte ve TSHK m. 123' te getirilen ispat eşyanın (yükün) bu anlamda daha katı olduğunu ifade etmektedir<sup>300</sup>.

Bu düşünce tarzından hareketle TSHK m. 126'nın BK m. 55'in tanımına atıfta bulunduğu ifade edilebilir. Bu bakımdan TSHK m. 126 açıkça "Borçlar Kanununun 55. madde hükümlerinin saklı olduğunu" vurguladığından, maddenin tamamına atıfta bulunulduğu söylenebilir<sup>301</sup>.

Taşıyıcının sınırsız sorumlu tutulabilmesi için, taşıyıcı veya adamlarının zararın oluşması ihtimalinin bilincinde olmaları ve davranışlarının tedbir ve dikkatten uzak olarak pervasızca yapılması şartlarının bulunması gerekmektedir (VK m. 25). Konvansiyonun orijinal metninde kullanılan "temerairement" (necklessy) ifadesi Türkçe metinde kapsamı genişletilerek "dikkatsizce" şeklinde kullanılmıştır. Değerlendirmenin orijinal metindeki ifadeye göre yapılması yerinde olacaktır<sup>302</sup>.

Buradaki tartışma konusu, taşıyıcının sınırsız sorumluluğu için kendisi ve adamlarının zararın meydana gelme ihtimalini bilmeleri ve buna rağmen her türlü önlem ve dikkatten yoksun davranış ve tutumlarını pervasızca sürdürmeleri noktasında kendini göstermektedir. Taşıyıcı ve adamlarının zararın doğma ihtimalini bilmelerinin gerekli olup olmadığı yoksa makul bir düşünce ile sonucu öngörebilmelerinin yeterli olup olmadığı konusunda objektif ve sübjektif olmak üzere iki görüş mevcuttur. Objektif ve sübjektif olarak ifade edilen her iki görüşte de,

---

<sup>300</sup> **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 59; **Sözer**, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 243.

<sup>301</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 205. Ülgen'e göre, TSHK m. 126'nın BK. m. 55'in tamamına yaptığı atıfta aslında gereksizdir. TSHK m. 196 atfı ile geçerli olan TTK. m. 782' de yer alan taşıyıcının kullandıkları ya da yanında çalıştırdıklarının kendi kusuru hükmünde olacağı ifadesine dikkat çeker. Bu durumda kurtuluş beyinelerinin içerik itibariyle farklılık göstermesi karışıklık yaratacaktır. Taşıyıcının istihdam eden sıfatıyla zararı meydana getiren kişiye rücu etmesi konusunda BK. m. 55 /C.2'ye yapılan atıf gerekli olmamakla birlikte, böyle bir atıf olmasa bile BK. m. 55'in genel hüküm niteliği gereği uygulanabilir ve taşıyıcı rücu hakkına sahip olabilecektir. (**Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 205).

<sup>302</sup> Nitekim bkz. **Sözer**, TSHK/Sorumluluk, s. 54-55; **Kırman**, s. 157; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 203.



taşıyıcının ve/veya adamlarının ihtiyatsız davranışlarının yanında zararın meydana gelme ihtimalini bilmeleri gerektiği konusunda aynı fikri paylaşırken, zararın meydana gelme ihtimalini bilip bilmemelerinin tespit edilmesi bakımından farklı yollar kabul edilmektedir<sup>303</sup>.

Objektif yöntemde taşıyıcı ve/veya adamlarının davranışlarının yapılan işin objektif esaslarına uygunluğu aranmaktadır<sup>304</sup>. Bu bakımdan ihtiyatsız bir davranış sebebiyle bir zararın meydana gelme ihtimalinin bilinip bilinmediği, pilotun makul ve tedbirli bir pilot gibi davranıp davranmadığına göre tespit edilecektir<sup>305</sup>.

Sübjektif yöntemde ise somut olayda taşıyıcı ve/veya adamlarının bir zararın doğma ihtimalini fiilen ve gerçekten bilmeleri şartı aranmakta ve durumun davacı tarafından ispatı ile sınırsız sorumluluk öngörülmektedir<sup>306</sup>. Sübjektif yöntem doktrin ve uygulamada ağırlıkla kabul gören bir yöntemdir. Bu yöntem Konvansiyonun temel amacının sınırlı sorumluluk olması ve sınırsız sorumluluğun ispat yükü davacıya ait olan istisnai bir durumu ifade etmesi bakımından da daha yerindedir<sup>307</sup>.

## **Ş2- TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI**

### **I- Sorumluluktan Kurtulma Halleri**

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması sonucunu doğuran halleri beş şekilde sıralayabiliriz.

#### **A- Kurtuluş Beyyinesi**

##### **1- Genel Olarak**

Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 20 ve TSHK m. 123 taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı sağlayan kurtuluş beyyinesi ileri sürme hakkı tanır.

---

<sup>303</sup> Kırman, s. 157- 158.

<sup>304</sup> Kırman, s. 158; Sözer, TSHK/Sorumluluk, s. 56.

<sup>305</sup> Kırman, s. 158.

<sup>306</sup> Kırman, s. 158–159.

<sup>307</sup> Sözer, TSHK/ Sorumluluk s. 56; Kırman s. 159.

Buna göre; taşıyıcı, zararı önlemek için kendisinin ve adamlarının gerekli olan bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu tedbirleri almalarına olanak bulamadığını ispat etmeleri durumunda sorumlu olmayacaklardır<sup>308</sup>. Madde metninden de anlaşılacağı üzere taşıyıcı iki husustan birini ispat ederek, sorumluluktan kurtulabilecektir. Bunlardan ilki taşıyıcının kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli tedbirleri almış olduklarını ispat etmesi; diğeri ise bu tedbirleri alma olanağının bulunmadığını ispat etmesidir<sup>309</sup>. Burada taşıyıcı yalnızca kusurlu olmadığını ispat etmekle sorumluktan kurtulamamaktadır. Tedbir almamış olmakla birlikte, tedbir almış olsaydı dahi yine de zararın meydana geleceğini ispatlamak zorundadır. Bu da bize taşıyıcının farazi bir kurtuluş beyyinesi ileri sürme hakkının bulunmadığını göstermektedir.

## 2- Gerekli Tedbirlerin Alınmış Olması

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına olanak sağlayan ilk husus kendisinin ve adamlarının zararın meydana gelmesini önlemek için gerekli tüm tedbirleri almış olmasıdır. Taşıyıcının ve adamlarının alması gereken tedbirlerin neler olduğu sorumluluktan kurtulma bakımından önem arz etmektedir. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunun hazırlık çalışmalarında kullanılan ifade “makul tedbirler” iken Konvansiyonun son metninde bu ifade “gerekli tedbirler” şeklinde düzenlenmiştir. 1955 tarihinde Konvansiyonda yapılan değişiklikler sırasında bu ifade aynen

---

<sup>308</sup> 4 numaralı Montreal protokolü yük (eşya) taşımaları bakımından mutlak sorumluluk esasını getirmiş, dolayısıyla da taşıyıcı bakımından bu kurala uygun kısıtlı kurtuluş beyyinelere tanımlamıştır. (m.18 / 3)

1- Eşyanın (yükün) kendi kusuru, niteliği veya ayıbı

2- Eşyanın (yükün) paketlenmesinin taşıyıcı veya adamlarından başka birisi tarafından yapılması, ambalaj hatası

3- Savaş veya silahlı çatışma

4- Kamu Otoritelerinin eşyanın (yükün) giriş çıkış veya transit geçişi ile ilgili tasarrufu

Taşıyıcı meydana gelen zarar dolayısıyla sorumluluktan kurtulabilmek için yukarıda sayılan hallerden birini ispat etmesi durumunda sorumlu olmayacaktır.

<sup>309</sup> **Ülgen**, TSHK/ Düzenleme, s. 309; **Demirkıran, Murat**, Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi, Hüseyin Ülgen’e Armağan, 1. Cilt, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s. 895.

korunmuştur<sup>310</sup>. Bunun sonucunda Konvansiyonda kullanılan ifadenin daha yumuşak anlaşılması gerektiği ileri sürülerek farklı değerlendirmeler yapılmıştır<sup>311</sup>.

Bu değerlendirmeler neticesinde ortaya iki farklı görüş çıkmıştır. Konvansiyonun ilgili maddesinin geniş yorumlanması gerektiğini savunan ilk görüşe göre, ilkin taşıyıcının taşıma sözleşmesinden kaynaklanan borcunun içeriğinin dikkate alınması gerekmektedir<sup>312</sup>.

Buna göre taşıyıcının borcunun içeriği basit bir özen borcu, “iyi bir aile babasından beklenen özen” i gerektirir. Bu nedenle hava taşıyıcısının sorumluluktan kurtulabilmesi için zararı doğuran olayın nedenini bilmesine gerek olmayıp, yalnızca birtakım genel tedbirleri aldığı ispatlanması yeterlidir. Bir başka deyişle alınması gereken tedbirlerin zararı önleyecek objektif nitelik taşıması gerekmemektedir<sup>313</sup>. Zarar sebebinin ispatı da aranmadığından bilinmeyen nedenler taşıyıcıya yüklenmeyecek, dolayısıyla taşıyıcı ve adamlarının borcunun basit bir özen borcu olduğu kabul edilip bu borcu yerine getirecek tedbirleri almış olduğunu ispat ederse kurtuluş beyyinesini yerine getirmiş olacaktır<sup>314</sup>.

Maddenin dar (sınırlı) yorumlanması gerektiğini ileri süren çoğunluk görüş, taşıyıcının borcunun basit bir özen borcu olduğundan hareketle “gerekli tedbirler” ifadesini aynı şekilde ele alarak özenli bir taşıyıcı ve tedbirli yardımcıların alınması gereken, önlemler şeklinde değerlendirmektedir<sup>315</sup>. Ancak gerekli tedbirlerin alınmış olduğu hususunun ispatı bakımından genişletici yorumdan ayrılmaktadır. Şöyle ki; gerekli tedbirler ifadesinden anlaşılması gereken meydana gelen kaza ile bağlantılı olarak, taşıyıcı ve adamları tarafından alınması gerekli objektif önlemlerdir. Bu

---

<sup>310</sup> **Kırman**, s. 114.

<sup>311</sup> **Kırman**, s. 114; **Deniz**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 431 vd.; **Deniz**, Konvansiyon/Yolcuya Gelen Zarar, s. 120.

<sup>312</sup> **Deniz**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 432, dn.34 ‘den; **Kırman**, s. 114; **Kaner**, TSHK/ Meseleler, s. 223; **A. Özdemir**, s. 77.

<sup>313</sup> **Kaner**, TSHK/ Meseleler, s.233; **Kırman**, s. 115.

<sup>314</sup> **Kırman**, s. 115; **F. Özcan**, s. 487.

<sup>315</sup> **Kırman**, s. 115.

nedenle taşıyıcı belli durumda söz konusu olacak tedbirleri almış olduğunu ispatlaması yeterli olmayacak, zararın meydana gelmemesi için taşıma sözleşmesinin amacına uygun olarak makul ve tedbirli bir borçludan beklenenin üzerinde tecrübeli, dikkatli ve özenli bir taşıyıcıdan beklenen tedbirleri almış olduğunu ispat etmesi gerekecektir<sup>316</sup>.

Öğretide, geniş yorum görüşünü benimseyenler ile dar (sınırlı) yorum görüşünü benimseyenler, ”gerekli tedbirler” değerlendirmesini, “özen borcu”na bağlayarak ortak bir noktada birleşmektedirler<sup>317</sup>.

### 3- Mücbir Sebebin Varlığı

Taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran diğer bir yol ise zararın doğmaması için gereken tüm tedbirlerin alınmasının imkânsız olmasıdır (VK 20/1). Yani zararı önleyecek tedbirleri almanın imkânsız olduğunu ispatlamasıdır. İmkânsızlığın ispatlanabilmesi için de sorumluluğu doğuran olayın sebebinin bilinmesi gerekmektedir. Sorumluluğu doğuran olayın sebebinin bilinmediği durumlarda ise, muhtemel sebeplerin tümü dikkate alınarak, bunların hepsinin önlenmesinin imkânsız olduğu sonucuna varılmalıdır. Eğer muhtemel sebeplerden birinin bile önlenmesi mümkün ve onu önlemeye yönelik tedbirler alınmamışsa, taşıyıcı sorumlu olacaktır<sup>318</sup>.

Zararın doğumuna engel olacak tedbirlerin alınmasının imkansızlığı, mücbir sebep<sup>319</sup> veya umulmayan halin gerçekleşmesi, zarar ile sözleşmenin ihlali arasında illiyet bağının olmadığını ya da kesildiğini gösterir.<sup>320</sup>

---

<sup>316</sup> **Birsel**, s. 327; **F. Özcan**, s. 488; **Kırman**, s. 115; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 188.

<sup>317</sup> **Deniz**, Konvansiyon/Yolcuya Gelen Zarar, s. 120.

<sup>318</sup> **Gençtürk**, s. 176.

<sup>319</sup> Buna göre mücbir sebep önceden kestirilemeyen, tedbir alınamayan, karşı konulamayan, olay olarak tanımlanmaktadır. **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop** s.539

<sup>320</sup> **Gençtürk**, s. 176; **A. Özdemir**, s. 85; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 188.

Kusursuzluğa dayalı sorumluluktan kurtulma sebeplerinden biri ”taşıyıcı tarafından kaçınılamayacak ve sonuçlarına engel olunamayacak olay” savunması ve bunun ispatı diğeri ise “gerekli tedbirlerin alınmış olması veya alınma olanağının bulunmaması” durumunun ispatıdır. Bu iki düzenleme aslında aynı nitelikte, taşıyıcının kusursuzluğunu ispata yönelik öznelleştirilmiş kusursuzluk savunmalarıdır. Bunların ispatı; halinde kusursuzluk ve dolayısıyla da sorumsuzluk söz konusu olmaktadır<sup>321</sup>. “Kaçınılamayacak ve sonuçlarına engel olunamayacak olay” ile kastedilen yalnız mücbir sebep değil; mücbir sebebi de kapsayan daha geniş bir sorumluluktan kurtulma nedenidir<sup>322</sup>.

Kanaatimizce umulmayan halin veya mücbir sebebin doğduğuna dair kuvvetli belirtiler varsa, bu da taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için yeterli olmalıdır. Ayrıca bu hallerin açık ve kesin şekilde ispatına lüzum yoktur<sup>323</sup>. Burada havacılık tekniği ve bilgisi en üst düzeyde deneyimli elemanlar kullanılsa bile sorumluluk doğuran olayın önlenmesinin mümkün olmayacağını ispatı imkânsızlığın tespiti için yeterli kabul edilmelidir<sup>324</sup>. Başka bir ifadeyle imkânsızlığı doğuran olay, umulmayan olay olarak düşünüldüğünde, umulmayan olay dar anlamda umulmayan hali ve mücbir sebebi kapsamaktadır. Dolayısıyla da umulmayan haller de mücbir sebepler gibi sorumsuzluk sebebi kapsamında olabilmelidir<sup>325</sup>.

---

<sup>321</sup> T. Özdemir, s. 201.

<sup>322</sup> T. Özdemir, s. 202; Arkan, Demiryolu, s. 101; Arkan, Karayolu/Sorumluluk, s. 44.

<sup>323</sup> A. Özdemir, s. 84.

<sup>324</sup> Gençtürk, s. 176; Ülgen Hüseyin, Hava Taşıyıcısının Sorumluluktan Kurtulması Hakkında, Prof.Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu'na Armağan, Seçkin, Ankara 2004 (Kocayusufpaşaoğlu'na Armağan), s. 560; Sözer, TSHK/Sorumluluk, s. 60.

<sup>325</sup> Gençtürk, s. 176; A. Özdemir, s. 83, Ancak imkansızlık ile sadece mücbir sebebin anlaşılması gerektiğini ileri süren yazarlar da vardır. (Sözer, TSHK/Sorumluluk, s. 60; Arslan, Sulhi Tekinay Armağan, s. 110, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 247) Arslan' a göre taşıyıcının yalnızca zararın mücbir sebepten ileri geldiğini ispat etmesi yetmez ayrıca mücbir sebebi önlemenin imkansız olduğunu da ispat etmesi gerekir. (Arslan, Sulhi Tekinay Armağan, s. 110). Ancak bir olayın mücbir sebep olarak değerlendirilebilmesi için önlenemez nitelikte olması gerektiği göz önüne alınırsa, taşıyıcının zararın mücbir sebepten ileri geldiğini ispat etmesi, aynı zamanda önlem alınmasının mümkün olmadığını ispat etmiş olması anlamına gelmektedir.

## **B- Müterafik Kusur (VK m. 21)**

Müterafik kusur Varşova Konvansiyonunun 21. maddesinde düzenlenmiş olup, belli durumlarda taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma olanağı sağlamaktadır. Konvansiyonun 21. maddesi TSHKda düzenlenmemiştir. Ancak TSHK m. 106da bulunan atıf nedeniyle yurtiçi hava taşımalarında da uygulanması gerekmektedir<sup>326</sup>.

Varşova Konvansiyonu madde 21e göre, “taşıyıcı zarara zarar gören kişinin sebep olduğunu ve zararın doğmasında zarar gören kişinin ihmal ve dikkatsizliğinin bulunduğunu ispat ederse, mahkeme, kendi kanunlarının hükümlerine göre, taşıyıcıyı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtarabilir.” Görülüyor ki Varşova/Lahey ve bu suretle TSHK zarar gören kişinin kusuru, zararın meydana gelmesinde etkili ise, taşıyıcının sorumluluğu kısmen ya da tamamen ortadan kalkmaktadır. Ancak yine aynı madde bunu iki koşula bağlamaktadır. Bunlardan ilki, hakimin milli hukukunda zarar gören kişinin müterafik kusuru hakkında bir düzenlemenin bulunuyor olmasını gerektirmektedir. Hakimin milli hukukunda zarar gören kişinin kusurunun zarara sebep veya katkıda bulunması durumunda tazminattan indirim yapılmasına ilişkin bir düzenleme bulunmadığı takdirde, 21. madde uyarınca taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün değildir<sup>327</sup>. İkinci koşul ise hakimin milli hukukunda bu şekilde bir düzenleme olması durumunda da, taşıyıcının sorumluluktan kısmen mi yoksa tamamen mi kurtulacağına hakimin takdirine bağlı olmasıdır.<sup>328</sup>

---

<sup>326</sup> **Arslan**, Sulhi Tekinay Armağan, s. 110; **Gençtürk**, s. 177; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 188; **Kırman**, s. 121- 122; **Ülgen**, TSHK/ Düzenleme, s. 309.

<sup>327</sup> **Ülgen**, TSHK/ Düzenleme, s. 309; **Gençtürk**, s. 177; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 188–189, **Sarıgöllü, Ersin**, Hava Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, Adalet Dergisi, Ankara, 1988, S.4, s. 83; **Kırman**, s. 122.

<sup>328</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 188–189; **Sarıgöllü**, s. 83; **Gençtürk**, s. 178.

Türk hukukunda müterafik kusur BK m.44/1 ile genel olarak düzenlenmiştir. Ayrıca taşıma hukukuna ilişkin genel hükümler niteliğinde olduğu için TTK'nın 780/2, 781/ I,3 ve 804. maddeleri de uygulama alanı bulabilecektir<sup>329</sup>.

**C- Belirli Sürelerde Hasar İhbarında Bulunulmaması** (VK m.26, TSHK m. 128)

Varşova/Lahey Konvansiyonu m.26 ve TSHK m.128, eşyaya gelen zararlarda zararın gönderilen tarafından belirli sürelerde ihbarını öngörmüştür. Bu nedenle belirtilen sürelere uyulmaması durumunda taşıyıcı aleyhine dava açılmamaktadır. Ancak taşıyıcının hileli davranması hali bu düzenlemenin dışında tutulmuştur<sup>330</sup>. Bu belirtilen hüküm eşyanın (yükün) hasara uğraması dikkate alınarak düzenlendiğinden tam ziyaı halinde uygulanmaz<sup>331</sup>.

#### **D- Belirli Bir Sürede Dava Açılmaması**

Sorumluluğa ilişkin davalar, TSHK m. 131de belirtildiği üzere iki yıllık süre içinde açılmalıdır. Aksi takdirde tazminat talep hakkı düşmektedir<sup>332</sup>. Bu durum Varşova/Lahey Konvansiyonunun 29. maddesinde düzenlenmiştir. İki yıllık sürenin başlangıcı olarak varış yerine ulaşma tarihi veya uçağın ulaşması gereken tarihe ya da taşımanın durduğu tarihe işaret edilmektedir<sup>333</sup>. İki yıllık sürenin bitimiyle birlikte dava hakkının sona ermesi bu sürenin hak düşürücü süre olarak kabul edilmesine bağlıdır. Sürenin zamanaşımı süresi olarak kabul edilmesi durumunda, dava açma hakkının ve taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağından yalnızca taşıyıcı tarafından ileri sürülebilecek bir defa olarak karşımıza çıkacaktır<sup>334</sup>.

---

<sup>329</sup> **Ülgen**, TSHK/ Düzenleme, s. 310; **Gençtürk**, s. 178; **Sarıgöllü**, s. 83.

<sup>330</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 189; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj Sorumluluğu, s. 200.

<sup>331</sup> **Arslan**, Sulhi Tekinay Armağan, s. 113; **Kaner**, Yolcu, Yük ve Bagaj Sorumluluğu, s. 200.

<sup>332</sup> **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 188–190.

<sup>333</sup> **Arslan**, Sulhi Tekinay Armağan, s. 113.

<sup>334</sup> **Kırman**, s. 124; **Arslan**, Sulhi Tekinay Armağan, s. 113.

## **E- Taşıma Sözleşmesinden Kaynaklı Kurtulma Sebepleri**

Varşova Konvansiyonuna ek 1955 tarihli Lahey Protokolü ile TSHK m. 125/2'ye göre yalnızca yük taşımaları bakımından taşıyıcıya sözleşmeye koyacağı kayıtlar ile eşyanın (yükün) niteliği, özrü ya da gizli ayıbı sebebiyle sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmıştır. Böylece sözleşme hükmü sayesinde taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma sebebi yaratılmıştır<sup>335</sup>.

## **§3- ZİYA VE HASAR SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN DAVA HAKKININ KULLANILMASI**

### **I-Taraflar**

#### **A- Davacı**

Kural olarak eşyanın (yükün) ziyaı veya hasarı halinde bundan doğabilecek talep haklarını gönderici kullanır. Ayrıca niteliği itibariyle hava taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi lehine bir sözleşme olması sebebiyle gönderilen veya alıcı eşyanın (yükün) varış yerine ulaşmasından sonra TSHK m. 114/1 ve VK'nın m. 13/1 (ayrıca TTK 791<sup>336</sup>) hükmüne göre kendi nezdinde gerçekleşen zararlar açısından talepte bulunma hakkını haizdir<sup>337</sup>. Burada belirtmek gerekir ki, hem gönderici hem de alıcının hakim görüşe göre tazminat talebinde bulunabileceği kabul edilmektedir<sup>338</sup>. Sadece göndericinin kendisinden başka biri olması halinde malikin veya eşya

---

<sup>335</sup>Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 190.

<sup>336</sup>TK'nın "Gönderilenin Hakları" başlıklı 791. maddesi "Taşıyıcı, eşyanın ulaşmasından önce, bunların muhafazası hususunda gönderilen tarafından verilecek talimatı icraya mecburdur. Gönderilen, eşyanın ulaşmasından ve yük (taşıma) senedini veya bunun yerini tutan ilmühaberi hamili ise eşyanın ulaşması gereken günden sonra gerek kendi, gerek üçüncü şahıslar lehine olarak taşıma mukavelesinden doğan bütün hakları, zarar ve ziyan davası dahil olduğu halde, taşıyıcıya karşı kullanabilir ve beyan edilen zamandan itibaren taşınan eşyanın kendisine teslimine ve yük (taşıma) senedinin taşıyıcıdaki nüshasının geri verilmesini isteyebilir."

"Emre yazılı bir yük (taşıma) senedinin hâmili, gönderilen sayılır." hükmünü havidir.

<sup>337</sup>Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 216.

<sup>338</sup>Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 217.



sahibinin haksız fiil hükümlerine dayanarak tazminat talebinde bulunma hakkı vardır<sup>339</sup>.

Zararın, gönderici veya gönderilen nezdinde gerçekleşmediği durumlarda, gönderici veya gönderilen dışında kalan kişilerin komisyoncu oldukları ve komisyoncu olarak hareket ettikleri, bir başka deyişle kendi adlarına ve ancak müvekkilleri hesabına iş görmeleri de mümkündür. Bu durumda gönderici veya gönderilen, gönderici (yükleyen) ya da alıcının haklarını üçüncü kişinin zararını tasfiye metodundan faydalanarak talep edebilirler<sup>340</sup>.

## **B- Davalı**

Sorumluluk davalarında davalı taraf öncelikle taşıyıcıdır. Bunun dışında ise taşıyıcının adamları da böyle bir sorumluluk davasında davalı tarafta yer alabilirler.

### **1- Taşıyıcı**

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesine taraf olan gerçek kişi ya da tüzel kişiyi ifade etmektedir. VK açısından değerlendirildiğinde, burada taşıyıcıdan kasıt, bir sözleşmeye dayalı olarak taşımacılık faaliyetini gerçekleştirmesinden ibarettir, yoksa taşıma işi ile iştigal eden her gerçek kişi ya da tüzel kişiye taşıyıcı denilmemektedir. Birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen mütevali taşımalarda ise gerek VK m. 30/3 ve TSHK m. 129/3'e göre yük bakımından gönderici davacı sıfatını kazanırken ilk taşıyıcı davalı olur; ayrıca teslim almaya yetkili alıcı da davacı sıfatını kazanarak son taşıyıcıyı davalı sıfatı ile dava edebilir. Bu sayılanlar ayrıca zararın, meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı da müşterek ve müteselsil sorumluluk esaslarına dayalı olarak talepte bulunabilecektir<sup>341</sup>.

---

<sup>339</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 216.

<sup>340</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 216.

<sup>341</sup> Kırman, s. 168.

## **2- Taşıyıcının Adamları**

Taşıyıcı ile birlikte taşıyıcının adamlarının da sorumlu olarak davalı olması mümkündür. 1929 tarihli VK'na değişiklik getiren 1955 tarihli Varşova/Lahey Protokolüne eklenen 25A maddesi ile taşıyıcının adamları aleyhine de dava açılabileceği açık bir biçimde hüküm altına alınmıştır<sup>342</sup>. Taşıyıcının adamları aleyhine açılacak davalarda, taşıyıcının adamlarının görevleri çerçevesinde hareket ettiklerini ispatlamaları halinde taşıyıcıya sağlanan sınırlı sorumluluktan yararlanmaları söz konusu olup buna dayalı olarak davalı sıfatını kazanmaları da mümkün olabilecektir<sup>343</sup>.

## **II- İspat Yükü**

### **A- Genel Olarak**

MK m. 6 gereği genel kural aksini düzenlemedikçe veya emretmedikçe herkes iddiasını ispatla mükelleftir. Bu açıdan bakıldığında ortaya çıkacak bir uyuşmazlıkta davacının a) zarara yol açan olayı, b) zararı, c) kaza ya da olay ile zarar arasındaki nedensellik bağıını kurarak haklılığını ispat etmesi halinde ispat yükümünü yerine getirdiği anlaşılır<sup>344</sup>.

### **B- Sınırlı Sorumluluk Hallerinde**

VK'na göre eşyanın (yükün) ziya veya hasara uğraması halinde taşıyıcı sınırlı sorumludur. Buna göre zarar iddiasında bulunan davacı iddia ettiği zararın varlığı ve miktarını ispatla yükümlüdür<sup>345</sup>.

Burada davalı taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için TSHK m. 123 ve VK m. 20 hükümleri uyarınca taşıyıcının kendisinin ve adamlarının gerekli tedbirleri

---

<sup>342</sup> Kırman, s. 168.

<sup>343</sup> Kırman, s. 169.

<sup>344</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 219.

<sup>345</sup> Sözer, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 216.

almasına rağmen zararı önleyemediğini veyahut herhangi bir tedbir alma olanağının bulunmadığını ortaya koyması gerekmektedir.

### **C- Sınırsız Sorumluluk Hallerinde**

Gerek VK m. 25 gerekse de TSHK m.126'ya göre yüke (eşyaya) gelen hasar ve ziyain taşıyıcının kendisinin veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğmasının mümkün olduğunu bilerek ya da bu sayılan kişilerin ihmalinin bulunması halinde, taşıyıcı sınırsız sorumlu olacaktır. Ancak bu durumda davacı tarafından taşıyıcının belirtilen kastının veya ağır ihmalinin ispatlanması zorunluluğu bulunmaktadır. Bu durum, ispat yükünün davacıya ait olmasından kaynaklanır.

### **III- Dava Açma Süresi**

Hava taşıyıcısının eşyanın (yükün) hasarı ve/veya ziyandan ötürü maruz kalacağı sorumluluk davasının hava aracının varma yerine ulaştığı ya da ulaşması gerektiği tarih veya taşımanın durduğu tarihten itibaren 2 (iki) yıllık süreye tabidir. Ayrıca, TSHK m. 14'e göre "soruşturma raporu" düzenlenmesi gereken hallerde bu 2 (iki) yıllık süre Resmi Gazete ile yapılacak duyuru tarihinden (ilan tarihinden) başlar. Buradaki sürenin hak düşürücü bir süre mi yoksa zamanaşımı süresi olup olmadığı konusunda TSHK m. 131 ve kaynağı olan VK'nun 29. maddesi birlikte değerlendirilmelidir. Öğretide bu sürenin yüksek bir çoğunlukla hak düşürücü süre olduğu ileri sürülmektedir. Yazarların çoğunluğu işbu 2 (iki) yıllık sürenin bir hak düşürücü süre olduğunu belirtmektedirler<sup>346</sup>. Sözer'e göre "akdi ilişkilerde tereddüt halinde hak düşümü süresi yerine zamanaşımı süresinin tercih edilmesi, sözleşme

---

<sup>346</sup>Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 228–229; Kırman, s. 174; Şamlı, Kübra, Yetiş, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımlarında Taşıyıcının /Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008, s. 67; T. Özdemir, s. 305; Kaner, Hava hukuku, s. 89; Gençtürk, s. 271–272.

hukukuna egemen olan prensiplere daha uygun düşer. Hak düşürücü süreler açık kanun hükmü ile belirlenir ve asıl olan zamanaşımıdır<sup>347</sup>.

Bu sürenin bir hak düşürücü süre olduğunu düşünenlere göre de TSHK'nun 131. maddesinde yer alan "tazminat talep hakkı düşer" ibaresi belirleyici olmaktadır. Gerçekten de VK m. 29 gerekse de TSHK m.131'in düzenleniş biçimlerinden, özellikle VK'nda öngörülen dava açma süresinin nitelik bakımından diğer konvansiyonlarda öngörülen sürelerden farklı olarak zamanaşımı değil, hak düşürücü süre niteliğinde olduğu sonucuna varılabilmektedir<sup>348</sup>.

Kanaatimizce de gerek uluslararası düzenleme (VK m. 29) gerekse de ulusal düzenlemenin (TSHK m.131) yorumlanması sonucu bu düzenlemelerin hak düşürücü süreyi ifade etmeyi amaçladığı değerlendirilmektedir.

#### **IV- Yetkili Mahkeme**

Yetki bir davaya hangi yerdeki görevli mahkeme tarafından bakılacağını belirler. Yetki kavramı iç yetki ve dış (uluslararası) yetki olmak üzere ikiye ayrılır. İç yetki, bir davaya belirli bir devletin ülkesi içinde hangi yerdeki mahkemede bakılacağını belirlerken, dış (uluslararası) yetki bir davaya hangi devletin mahkemelerinde bakılacağını belirler<sup>349</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 28 uluslararası yetkiyi düzenlemektedir. Buna göre, madde davacıya davanın açılacağı mahkeme konusunda maddede belirtilenler içerisinde seçim hakkı tanımaktadır. Maddedeki düzenlemeye göre, davacı akit devletlerden birinin ülkesinde bulunmak koşuluyla; 1- Taşıyıcının ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesinde, 2- Taşıyıcının esas iş merkezinin bulunduğu yer mahkemesinde, 3- Taşıyıcının taşıma sözleşmesini yaptığı işyerinin bulunduğu yer mahkemesinde, 4- Varma yeri mahkemesinde dava açabilecektir.

<sup>347</sup> Sözer, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 264.

<sup>348</sup> Gençtürk, s. 272.

<sup>349</sup> Kuru/Arslan/Yılmaz, Medeni Usul Hukuku, Genişletilmiş 15. Bası, Ankara 2004, s. 162.

Madde ile yetkilendirilen mahkemeler münhasır yetkili mahkemeler olduklarından bu sayılanların dışında bir yerde açılan davalar yetkisiz mahkemede açılmış sayılacaktır<sup>350</sup>.

---

<sup>350</sup> **Şanlı, Cemal**, Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemenin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk, İstanbul 1992, s. 15; **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 221; **Sözer**, Konvansiyon/Sorumluluk, s. 804.

## SONUÇ

Farklı ülkelerdeki gerçek ve tüzel kişiler arasındaki uluslararası hava taşımacılığının ilerlemesi neticesinde tarafların hak ve yükümlülüklerini düzenleyecek ve aralarında çıkacak uyuşmazlıkları çözüme kavuşturacak, uluslararası alanda yeknesak kurallara ihtiyaç duyulmasına sebep olmuştur. Bunun üzerine 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu hazırlanmıştır. Varşova Konvansiyonunda taşıyıcının sorumluluğu ve taşıma senetleri konuları düzenlenmiştir. Birçok devlet tarafından kabul edilmesi ve devletlerarasındaki mevzuat birliğini sağlaması açısından önemli bir konvansiyondur. Ancak şunu belirtmeliyiz ki Konvansiyon artık günümüz ihtiyaçlarına tam olarak cevap verememektedir.

Varşova Konvansiyonunda taşıma hukuku açısından önem arz eden taşıyıcı, gönderen, hava aracı, taşıma sözleşmesi gibi temel kavramlar tanımlanmamıştır. Devletler bu kavramları kendi milli hukukları uyarınca tanımladıklarından bu konuda aralarında birlik sağlanamamaktadır. Konvansiyonda taşıyıcı olarak yalnızca akdi taşıyıcıdan bahsedilmiştir. Oysaki günümüzde ulusal ve uluslararası taşımanın bu denli gelişmesi neticesinde taşıyıcının taşıma işini tek başına gerçekleştirememesi ve bu nedenle taşıma işini fiilen yerine getirecek kişi ya da kuruluşlardan destek alması söz konusu olacaktır. Bu halde yük ilgilileri ile taşımayı bizzat gerçekleştiren fiili taşıyıcı arasındaki ilişkiyi sağlayacak hukuki düzenlemeye ihtiyaç vardır. Bu bakımdan değerlendirildiğinde Konvansiyonda fiili taşıyıcı kavramının düzenlenmemiş olması bir eksikliktir. Bu eksikliğin giderilmesi amacıyla yapılan Guadalajara Konvansiyonunda fiili taşıyıcı kavramından bahsedilmekte ise de Konvansiyon henüz yürürlüğe girmediğinden uygulamada fayda sağladığını söyleyemeyiz.

Varşova Konvansiyonundaki eksiklikleri gidermek ve çeşitli düzenlemeler yapmak amacıyla yıllar içerisinde birçok protokol hazırlanmıştır. Ancak protokollerin bir kısmı devletler tarafından onaylanırken bazıları kabul görmemiş ve onaylanmamıştır. Bu durum uluslararası hava taşımacılığında yeknesaklığı ortadan

kaldıracağından, devletler arasında çıkacak uyuşmazlıkların çözümünde de karışıklığa yol açabilecektir.

Ulusal hava taşımacılığı alanındaki düzenleme Türk Sivil Havacılık Kanunu ile gerçekleşmiştir. TSHK, havayolu ile yapılan ulusal taşımaları disiplin altına alması bakımından önemlidir. TSHK'nun hazırlanması sırasında uluslararası uygulamaya paralellik sağlamak amacıyla büyük ölçüde 1929 tarihli Varşova Konvansiyonundan yararlanılmış hatta TSHK'nun bazı bölümlerinde Konvansiyon metnine atıf yapılarak Varşova/Lahey Konvansiyonunun ulusal hava taşımaları bakımından da etkinlik kazanması söz konusu olmuştur.

TSHK Kanununun hazırlanması sırasında Varşova Konvansiyonundan yararlanılmış olması bahsettiğimiz aksaklık ve eksikliklerin bu kanunda da aynen görülmesine neden olmuştur. Bununla birlikte Konvansiyondan yapılan bazı alıntılarda yanlışlıklar olması yeni aksaklıklara da neden olmuştur. Örneğin; Konvansiyonun 25. maddesinde ifade edilen taşıyıcı ve/veya adamlarının sınırlı sorumluluk limitlerinden yararlanmasını önleyen davranış biçimi olarak gösterilen “pervasız davranış” diğer bir deyişle “ihtiyatsız davranış” Türkçeye “dikkatsizlik” olarak çevrilmiştir. Yine Konvansiyonun 29. maddesinde yer alan, taşıyıcıya karşı dava açılabilirlik açısından belirtilen iki yıllık süre İngilizce metindeki kelime anlamı bakımından bir hak düşürücü süre olduğu düşünülürken Türkçe çeviride zamanaşımı süresi olarak ifade edilmiştir. Hukuki niteliği tartışmalara neden olan bu iki yıllık sürenin hak düşürücü süre olarak değerlendirilmesi yerinde olacaktır.

Varşova Konvansiyonu birçok kere farklı protokollerle değişikliğe uğramıştır. Ancak bu değişikliklerin çoğu ortak kabul görmüş değişiklikler olmadığından günümüzde uluslararası hava taşımaları bakımından yeknesak kuralların olduğunu söylemek zordur. Bu nedenle de uluslararası uygulamalarda farklılıkların olması muhtemeldir.

Günümüzde ulusal ve uluslararası hava taşımacılığının bu denli gelişmesi dikkate alınarak günün şartlarına uygun, temel kavramları düzenleme konusu yapan ve sorumluluk bakımından tarafları eşit şekilde güvence altına alan, ulusal mevzuatlara yapılan atıfları asgari düzeyde tutan tek bir konvansiyonun olması

gerekmektedir. Ancak bu halde uluslararası hava taşımaları günün şartların uygun bir hale gelmiş olacaktır.



## BİBLİYOGRAFYA

**Akyol Şener**, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, Prof. Dr. Selim Keneti'nin Anısına, Vedat, Birinci Bası, Ocak 2008, İstanbul

**Alay Hakan**, Havayoluyla Mal Taşımının Uluslararası Koşulları, Sigorta Dünyası, 1990, S. 38

**Arık Fikret K.**, Milletlerarası Hava Hususi Hukukuna Bir Bakış, Adliye Dergisi, Aralık 1944, S.10

**Arkan Sabih**, 24.05.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme, BATİDER, Haziran 1982, C. XI, S.3 (Değişik Tür Taşıma)

**Arkan Sabih**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982 (Sorumluluk)

**Arkan Sabih**, CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar KARAYALÇIN'a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1988 (CMR/ Yardımcılar)

**Arkan Sabih**, Karayolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulama Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme), BATİDER 1979,C.X, S.2 (CMR/Sorumluluk)

**Arkan Sabih**, Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu ( 26–27 Ocak1984 İstanbul) Ankara 1984 (Karayolu/Sorumluluk)

**Arkan Sabih**, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987 (Demiryolu)

**Arkan Sabih**, Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar, (24/25 Ocak 1985 Maçka- İstanbul), Ankara 1985 (Demiryolu/Sorumluluk)

**Arslan Arzu**, Uluslararası Hava Taşımacılığında Taşıyıcının Eşyanın (yükün) Ziya ve Hasarından Doğan Sorumluluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1997

**Arslan Arzu**, Eşyanın (yükün) Ziya Ve/Veya Hasarı Sebebiyle Yöneltilebilecek Sınırlı/Sınırsız Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıya Sorumluluk Halleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay'ın Hatırasına Armağan 1999 (Sulhi Tekinay Armağan)

**Atabek Reşat**, Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 1960

**Atalay Özcan**, Taşıyıcıya Karşı Dava Hakkının Düşmesi, Ankara Barosu Dergisi, 1980, S.2

**Bahar Yakum**, Hava Hukuku, İstanbul Barosu Mecmuası, Eylül 1945, S. 9

**Belbez Hikmet**, Hava Hukukunun Konusu ve Mahiyeti, AÜHFM, 1945, S. 80

**Belbez Hikmet**, Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu AÜHFD, S.2,3,4, C.3, 1946

**Bilge Suat**, Şikago Havacılık ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı, AÜSBF Dergisi, 1951, S.1–4

**Can Mertol**, 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanununa Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar, Gazi Üniv. Huk. Fak. Dergisi 2004, C.9, S.1,2

**Canbolat Ayşe Gül**, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2009

**Cankat Ayşe**, Karma Taşımaları Özellikle Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Dolayı Sorumluluğu Açısından, Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 1984, S.1

**Çağa/Kender**, Deniz Ticaret Hukuku, Cilt II, 7. Baskı, 2004

**Çağa Tahir**, Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu(22- 26 Mart 1988 Ankara), Ankara1988 C. 5 (Mesuliyet)

**Çetingil Ergon**, Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmeleri ve Sigorta, II. Taşımacılık Sempozyumu (24/25 Ocak 1985, İstanbul), Ankara 1985

**Demirkıran Murat**, Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi, Hüseyin Ülgen'e Armağan, 1. Cilt, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007

**Deniz İnci**, Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, ( 26–27 Ocak1984 İstanbul), Ankara, 1984 (Kombine Taşımalar)

**Deniz İnci**, Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 1984, C. 50, S.1-4 (Konvansiyon/Sorumluluk)

**Deniz İnci**, Yolcuya Gelen Zararlardan Dolayı Varşova Konvansiyonu'nda Hava Taşıyıcısının Sorumluluğunun Şartları, İ Ü Hukuk Fakültesi Mukayeseli Hukuk Araştırma Dergisi, S.16, 1979-80-81'den ayrı basım, İstanbul 1985 (Konvansiyon/Yolcuya Gelen Zarar)

**Eren Fikret**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta, Eylül 2010

**Eriş Gönen**, Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Ankara: Seçkin Yayınevi, 1996.

**Franko Nisim**, Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII 26-27 Nisan 1991, Ankara 1991

**Gençtürk Muharrem**, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006

**Göknil Mazhar Nedim**, Hava Hukuku, İstanbul, 1951 (Hava Hukuku)

**Kaner İnci Deniz**, 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nda Hava Taşıyıcısının Yolcu, Yük ve Bagaj Taşımacılığında Doğan Sorumluluğu, II. Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar( 24-25 Ocak 1985 Maçka-İstanbul) ayrı bası Ankara 1985, ( Yolcu, Yük ve Bagaj Sorumluluğu)

**Kaner İnci Deniz**, Hava Yük Taşımada Kısmi Ziya ve İhbar Mükellefiyeti, İstanbul Barosu Dergisi, 1997 C.71, S.1, (Kısmi Ziya ve İhbar Mükellefiyeti)

**Kaner İnci**, Hava Hukuku, Filiz Kitapevi, İstanbul, 2.basım 2004 (Hava hukuku)

**Kaner İnci Deniz**, Birden Fazla Taşıyıcı Tarafından Yapılan Hava Taşımaları (Zincirleme Taşımalar), BATİDER, Ankara, 1992, C. 16, S. 3, (Zincirleme Taşımalar)

**Kaner İnci Deniz**, Türk Sivil Havacılık Kanunundaki Hükümlerin Ortaya Çıkardığı Bazı Meseleler, BATİDER, C.XIII, S. 3-4 Ankara 1987 (TSHK/ Meseleler)

**Kaner İnci Deniz**, Hava Taşıyıcısının Gecikme Zararlarından Sorumluluğu, Selim Kaneti'ye Armağan, İstanbul 1996 (Kaneti Armağan)

**Kender Rayegan**, Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu ( 26–27 Ocak1984 İstanbul) Ankara 1984, (Sorumluluk)

**Kender Rayegan**, , Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhalarında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Sorunlar, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu ( 26–27 Ocak1984 İstanbul) Ankara 1984, (Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhalarında Sorumluluk)

**Kendigelen Abuzer, Aydın Alihan**, Bibliyografyalı Notlu- İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001, (Mevzuat)

**Kırman Ahmet**, Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Bankacılık ve Ticaret Araştırma Enstitüsü, 1990

**Kök Ömer / Güldiker Orhan**, Uluslararası Hava Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğu, Antalya Barosu Dergisi 1992 C. 10, S. 26

**Kuru/Arslan/Yılmaz**, Medeni Usul Hukuku, Genişletilmiş 15. Bası, Ankara 2004

**Oğuzman Kemal / Öz Turgut**, Borçlar Genel Hukuku 2000

**Önen Mesut**, Hava Hukuku Dersleri (teksir), İstanbul 1983 (Hava Hukuku)

**Özcan Fatma**, Türk Sivil Havacılık Kanununa Göre Hava Taşıyıcısının Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1997, S. 1

**Özdemir Atalay**, Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Eşyanın (yükün) Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Ankara 1992

**Özdemir Turkay**, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006

**Reisoğlu Sefa**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2010

**Sarıgöllü Ersin**, Hava Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, Adalet Dergisi, Ankara, 1988, S.4

**Sözer Bülent**, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, Genişletilmiş 2. Bası, Vedat Kitapçılık 2009, İstanbul (Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi)

**Sözer Bülent**, Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/ Lahaye Sistemi'nin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 2001 C.21, S.1 (1999 Montreal Sözleşmesi)

**Sözer Bülent**, Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu, BATIDER, Haziran 1978, C.IX, S.3, vd.(Konvansiyon/Sorumluluk)

**Sözer Bülent**, Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulama Şartları, BATIDER, Aralık1977, C.IX, S.2 (Kurallar)

**Sözer Bülent**, Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler, BATIDER 1987, C.XIV, S.2 (Taşıma Sözleşmesi)

**Sözer Bülent**, Türk Sivil Havacılık Kanunu Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu, BATIDER Aralık 1984, C.XII, S.4 (TSHK/Sorumluluk)

**Sözer Bülent**, Türk Sivil Havacılık Kanununa İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler, BATIDER, Haziran 1984,C.XII, S. 2-3 (TSHK/Değerlendirmeler)

**Şanlı Kübra Yetiş**, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının /Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008

**Şanlı Cemal**, Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemenin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk, İstanbul 1992

**Tekinay Selahattin Sulhi/Akman Galip Sermet/Burcuoğlu Haluk/Alttop Atilla**, Tekinay Borçlar Hukuku, Genel hükümler, 7. Bası, İstanbul 1993

**Ülgen Hüseyin**, Hava Taşımaları ve Uygulanacak Hükümler, İBD, Ekim, Kasım, Aralık1984 C.58.S.10–12 (Hava Taşımaları)

**Ülgen Hüseyin**, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, (Hava Taşıma Sözleşmesi)

**Ülgen Hüseyin**, Hava Taşıyıcısının Sorumluluktan Kurtulması Hakkında, Prof.Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu'na Armağan, Seçkin, Ankara 2004 (Kocayusufpaşaoğlu'na Armağan)

**Ülgen Hüseyin**, Uluslararası Taşımacılıkta Hukuki Sorunlar, İstanbul 1988  
(Uluslararası Taşımacılık)

**Ülgen Hüseyin**, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Havayolu ile Taşımalar Bakımından Öngördüğü Yeni Düzenleme, İstanbul Barosu Dergisi, Ocak, Şubat, Mart 1985 C.59, S.1-2-3 İstanbul 1985 ( TSHK/ Düzenleme)

**Ülgen Hüseyin**, Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Tartışmalar-Bildiriler, 24–25 Ocak 1985, Maçka - İstanbul, Ankara ( Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma)

**Ülgen Hüseyin**, “Taşıma Hukuku”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, İTO (İst.Üniv. Huk. Fak. Yayınları Yayın No: 714 1997)  
(Taşıma Hukuku)

**Yavuz Cevdet**, Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Beta, Tıpkı 8. Bası, Ağustos 2009, İstanbul

**Zeyneloğlu Ahmet**, Taşıma Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1993

**Zevkliler Aydın, Gökyayla Emre**, Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, Turhan Yayınevi, 11.Bası, Kasım 2010, Ankara

## ÖZGEÇMİŞ

Burcu Çotuksöken 28.02.1981 tarihinde İstanbul'da doğdu. İlköğrenimini Orhan Sinan Hamzaoğlu ilköğretim okulunda, lise öğrenimini Pendik Süper Lisesi'nde tamamladıktan sonra, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ne girdi.

2006 yılında Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olduktan sonra İstanbul Barosunda avukatlık stajını yaptı. 2006–2008 yılları arasında Dere Hukuk Bürosu'nda avukat olarak görev yapan Çotuksöken, 2008–2009 yılları arasında Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu'nda Öğretim Görevlisi olarak Hukuka Giriş ve Taşıma Hukuku dersleri vermiştir, halen İstanbul Barosuna kayıtlı avukat olarak görev yapmaktadır. Evli ve bir erkek çocuğu annesidir.