

Varşova ve Montreal Konvansiyonlarının Hava Yoluyla Eşya Taşıyıcısının Yüke İlişkin Sorumluluğunu Düzenleyen Maddi Hukuk Kuralları ve Bu Kuralların Uygulanmasının Milletlerarası Özel Hukuk Bağlamında Değerlendirilmesi^(*)

Dr. Öğr. Üyesi Ayşe İpek SARIOZ BÜYÜKALP^(**)

Av. Dila Ferzan ÖZTÜRK^(***)

Öz

Uluslararası hava taşımacılığı, uygulamada daha çok yolcu taşımacılığı ile yer almakla birlikte, özellikle COVID-19 pandemisi ve sonrasında eşya (yük) taşımacılığı alanında da ön plana çıkan bir taşımacılık türüdür. Her ne kadar kara ve deniz yoluyla eşya taşımacılığının özellikle ekonomik anlamda sunduğu avantajları içermese de hava yoluyla eşya taşımacılığının en büyük artışı hız ve taşıma sırasındaki risklerin nispeten azlığıdır. Hava yoluyla eşya taşımacılığının her geçen gün lojistik alanındaki etkinliğini artırması, bu taşımacılık türünden doğan hukuki sorunların da giderek artan bir potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. Ancak hava yolu taşımacılığını düzenleyen

^(*) Yayın Kuruluna Ulaştığı Tarih: 13.10.2025 - Kabul Edildiği Tarih: 09.12.2025.

Atıf Şekli: İpek Sarıöz Büyükalp ve Dila Ferzan Öztürk, 'Varşova ve Montreal Konvansiyonlarının Hava Yoluyla Eşya Taşıyıcısının Yüke İlişkin Sorumluluğunu Düzenleyen Maddi Hukuk Kuralları ve Bu Kuralların Uygulanmasının Milletlerarası Özel Hukuk Bağlamında Değerlendirilmesi' (2025) 15(2) Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2147,2201.
DOI: 10.52273/sduhfd..1802442.

^(**) Bahçeşehir Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye.

E-posta: ipek.sarioz@bau.edu.tr.

Orcid: 0000-0002-5203-8743.

^(***) Avukat, İstanbul Barosu, İstanbul, Türkiye.

E-posta: dilaferzanozturk@istanbul.av.tr.

Orcid: 0009-0000-8827-8426.

milletlerarası sözleşmelerin dağınıklığı ve uyuşmazlıkların boyutu dikkate alındığında taşıyıcının sorumluluğu konusunun incelenmeye değer olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, hava yolu taşımacılığı diğer taşımacılık şekillerine göre çok daha az irdelenen ve uluslararası eşya taşımacılığı alanında çok daha az akademik çalışmaya konu olan bir taşımacılık şeklidir. Çalışmamızın amacı Varşova ve Montreal Konvansiyonlarında yer alan ve taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlerin maddi milletlerarası özel hukuk kuralları olarak uygulanması ile ortaya çıkan sonuçları ele almaktır. Diğer yandan, anılan konvansiyonların uygulama alanına girmeyen uyuşmazlıklarda, konvansiyon hükümlerinin taşıma sözleşmesine dahil edilmesi de mümkündür. Bu durumda, konvansiyonların taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk (*lex contractus*) karşısındaki durumu incelenecektir.

Anahtar Kelimeler

Hava Yolu ile Yük Taşıma, Hava Yük Senedi, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, Uluslararası Konvansiyonlar, Kanunlar İhtilafı.

Air Carrier's Liability under Warsaw and Montreal Conventions and the Application of Conventions' Provisions in the Context of Private International Law

Abstract

International air transport, while primarily involving passenger transport in practice, has come to the fore in the field of cargo transportation, especially during and after COVID-19 pandemic. Although it does not offer the advantages of land and sea freight transport, particularly in economic terms, the greatest advantage of air transport is a speedy and the relatively low risk involved in cargo transportation. The increasing effectiveness of air freight in the logistics sector demonstrates that legal issues arising from this transportation also have a growing potential. However, when the fragmentation of international rules governing air transport and the extent of disputes are taken into consideration, it is evident that the issue of air carrier liability is worth to a deep examination. Nevertheless, academic studies on air transport are much less common than those on other modes of transport. This study examine the consequences of the application of Warsaw and Montreal Conventions as substantive rules regulating the international air carrier's liability. Moreover, in cases where the dispute does not fall within the scope of application of these conventions, the parties may incorporate conventional rules in their carriage contract. In this case, the rules of the conventions relating to air carrier's liability will be applicable under the rules of the law of the carriage contract (*lex contractus*) and the evaluation of the carrier's liability shall be made under the mandatory rules of the law of the contract.

Keywords

Air Cargo Transportation, Air Waybill, Liability of Air Carrier, International Conventions, Conflict of Laws.

Extended Summary

Although it is more commonly associated with passenger transport, air transport is also an important mode of transport for goods, particularly perishable goods such as food products, flowers, and other fragile items, live animal transport, and valuable goods. As the distance between the country of loading and the country of unloading increases, and as the geographical conditions between these countries necessitate multimodal/combined transport, air transport becomes a necessity in international transportation.

However, air freight has not developed to the same extent in every country. A statistical study covering the years 2022 and 2023, examining European Union countries and neighboring and candidate countries including Turkey, reveals that air freight has come to the fore particularly in certain countries. Turkey is among these countries due to its geographical location. Especially, after the opening of Istanbul Airport, Turkey has become a worldwide stopover country in air transportation.

The increase in air cargo transportation highlights the importance of determining the meaning of provisions in air cargo contracts of carriage that define the scope and limits of the carrier's liability, as well as how these provisions should be applied in light of the liability regime set forth in international conventions and generally the applicable law to carriage contracts. Although international rules applicable to air cargo transport are standardized as much as possible, the fragmentation of legislation complicates the identification of rules determining the applicable law and the carrier's liability in air transport disputes involving foreign elements.

In international carriage by air, most carriage contracts fall under the scope of application of Warsaw and Montreal Convention and substantive rules of these conventions determine the general rules on air carriers' liability. However, despite their wide scope of application, the unification accomplished by these conventions is not a complete one which regulates all issues in air carriers' liability. So, the use of conflict of laws rules and determination of the applicable law is still having great importance.

Our study primarily focuses on the definition and elements of the air cargo carriage contract signed between the parties, whereby the carrier undertakes to transport goods by air to the shipper, and in return, the shipper pays the carrier a fee. Subsequently, due to its importance in the air transport of goods, the provisions applicable to air waybill are examined. Then the international conventions agreed upon efforts to standardize the rules applicable to international air transport of goods as well as the regime concerning the carrier's liability is explained. Substantive rules of the Warsaw and Montreal Convention are applicable as an integrated part of national laws of the Contracting States. However, these rules do not regulate all legal matters in the field of air carrier's liability. So, when we need to apply the conflict of laws method, the first source will also be the provisions of the convention again. Before applying the conflict of laws rules of national jurisdictions, it is necessary to examine whether the issue falls under the conflict of laws rules regulated in the convention. If no conflict of laws rule is applicable to the dispute, the conflict of laws rules of the national court hearing the dispute will apply.

In Turkish law, the conflict of laws rules determining the applicable law to international air cargo carriage contracts are regulated under the Law on International Private and Procedural Law (Turkish PILA). Article 29 is the specific rule applicable to transport contracts. Article 29 of Turkish PILA will be applied for determining the applicable law in cases where the conditions for the application of international conventions are not met or in cases where the substantive rules of these conventions are silent. If the parties did not determine a law on a matter not included in the convention or regulated incompletely, the law of the carrier will be applicable under article 29. According to Turkish PILA 29/2, if the parties have not chosen the applicable law, and if the country where the carrier's principal place of business is located at the time of the conclusion of the contract is also the country where the loading or unloading takes place or the country where the shipper's principal place of business is located, that country shall be deemed to have the closest connection with the contract, and the law of that country shall apply to the contract. However, under all circumstances, if there is a law more closely related to the contract for the transportation of goods, that law shall apply to the carriage contract.

Indeed, both the Warsaw and Montreal Conventions foresee the possibility that the parties may choose the applicable law to the carriage contract. In fact, Article 49 of the Montreal Convention (Article 32 of the Warsaw/Hague Convention), which stipulates that contractual provisions that eliminate the carrier's liability or reduce the limits of liability are invalid, expressly refers to the law chosen by the parties to govern the contract of carriage, thereby establishing that this law cannot be applied in a manner contrary to the Warsaw and Montreal Convention. Thus, even if the parties have chosen a law to apply to matters not regulated by the Convention, that law may be applied only to the extent that it is consistent with the substantive rules of law in the Convention. The same applies where the parties have entered into a jurisdiction agreement instead of choosing a law. In this case, the court with jurisdiction will determine the applicable law by applying its own conflict of laws rules. Provisions of the determined applicable law that eliminate or reduce the carrier's liability in a manner contrary to the Convention will also not be applicable.

In cases where the parties did not make a choice of law but have incorporated the substantive provisions of international conventions, the applicable law shall be determined by article 29 of Turkish PILA. In this case, we shall also consider the applicability of mandatory character of the conventions' rules on the air carrier's liability.

Giriş

Her ne kadar daha çok yolcu taşımacılığı ile anılsa da hava yolu, eşya taşımacılığında da özellikle niteliği gereği bozulabilir gıda ürünleri, çiçek vb. dayanaksız ürünler (“*perishable goods*”), canlı hayvan taşımacılığı ve değerli eşyalar bakımından ciddi bir taşımacılık alternatifi olarak karşımıza çıkmaktadır. Yükleme ülkesi ile boşaltma ülkesinin arasındaki mesafe arttıkça ve yine bu ülkeler arasındaki coğrafi şartlar çoklu/kombine (“*multimodal*”) taşımayı¹ gerekli kıldıkça hava yoluyla taşıma bir gereklilik olarak da ön plana çıkmaktadır. 2019 yılının sonunda başlayıp yaklaşık iki yıl boyunca dünya üzerinde geniş etki doğuran pandemi ile birlikte, hava yoluyla eşya taşımacılığı uluslararası taşımacılıkta daha fazla konuşulur hale gelmiştir.

Bununla beraber, hava yoluyla eşya taşımacılığı uluslararası lojistik alanında her ülkede aynı ölçüde gelişim göstermemiştir. Özellikle 2022 ve 2023 yıllarını kapsayan Avrupa Birliği ülkeleri ile Türkiye’nin de içinde yer aldığı yakın ve aday ülkelerin incelendiği bir istatistik çalışması havayolu taşımacılığının özellikle bazı ülkelerde ön plana çıktığını ortaya koymaktadır. Bu çerçevede Almanya başta olmak üzere, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve Türkiye yükleme ve boşaltma havalimanı olarak yılda 1 milyon tondan fazla taşımacılığın yapıldığı ülkeler arasında sayılmaktadır². Hava yoluyla eşya taşımacılığından elde edilen gelir 2023 yılında 140,94 milyar USD olarak gerçekleşirken bu rakamın 2032 yılı itibarıyla 216,29 milyar USD’ye çıkması öngörülmektedir³.

¹ Çoklu (karma) taşımacılık 1980 Birleşmiş Milletler Uluslararası Çoklu Taşımacılığa İlişkin Cenevre Konvansiyonu’nun 1. maddesinde şu şekilde tanımlanmaktadır: “Eşyanın çoklu taşıma operatörüne (taşıyıcı) bir ülkeden (malın teslim alındığı yer) diğerine (teslim yeri), en azından iki taşıma aracıyla (taşıma modeli kullanılarak) taşınmasıdır. Bkz United Nations Conference on Trade and Development, ‘United Nations Conference On A Convention On International Multimodal Transport’ (Held at Geneva from 12 to 30 November 1979 (first part of the session) and from 8 to 24 May 1980 (resumed session) <https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf> Date of Access 03 August 2025. Çoklu taşımacılığın tanımı ile ilgili ayrıca bkz Ali Deveci, ‘Türkiye’de Çoklu Taşımacılığın Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Bir Model Önerisi’ (2010) 2 (1) Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 13, 14-15; Gürkan Coşkun, *Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk* (Yetkin 2018) 33 vd. Hava taşımalarında uygulanan Varşova sistemi bağlamında karma taşımacılık hakkında bkz. Gülce Gümüşlü Tunçağıl, Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu (Yetkin, 2016) 35.

² Ayrıntılı bilgi için bkz <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_freight_transport_statistics> Date of Access 03 August 2025. Hava yoluyla eşya taşımacılığındaki değişimleri gösteren ve daha fazla sayıda ülkeyi kapsayan bir istatistik çalışması için bkz <<https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1?locations=TR>> Date of Access 03 August 2025.

³ Ayrıntılı bilgi için bkz Snehal Singh, ‘Air Cargo Market’ (2025) <www.marketresearchfuture.com/reports/air-cargo-market-8271?utm_term=&utm_campaign=&utm_source=adwords>

Hava yoluyla eşya taşınmasında görülen artış, taşıma sözleşmelerinde yer alan ve taşıyıcının sorumluluğunun kapsamını ve sınırlarını belirleyen hükümlerin uygulanmasının önemini giderek artırmıştır. Bu hükümlerin milletlerarası sözleşmeler kapsamındaki anlamı ile taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukta yer alan sorumluluk rejimi karşısındaki yerinin belirlenmesi gereklidir. Hava yoluyla taşımacılıkta uygulanacak kurallar konunun önemi gereği her ne kadar yeknesaklaştırılmaya çalışılsa da mevzuatın dağınıklığı, özellikle yabancılik unsuru taşıyan hava yoluyla taşıma uyuşmazlıklarında taşıyıcının sorumluluğunu belirleyen kuralların tespitini zorlaştırmaktadır.

Çalışmamızda öncelikle, taraflar arasında geçerli hava taşıma sözleşmesinin tanımı ve unsurları üzerinde durulacaktır. Daha sonra, hava yoluyla eşya taşınmasındaki önemi dolayısıyla hava yük senedine değinilecek ve uluslararası hava yoluyla eşya taşımalarında uygulanacak hükümlerin yeknesaklaştırılması adına yapılan çalışmalar sonucunda mutabık kalınan konvansiyon ve protokollerin hükümlerine ilişkin açıklamalarda bulunulacak ve taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin rejim incelenecektir. Bu çerçevede, taşıyıcının sorumluluğunu belirleyen uluslararası konvansiyonlar ve Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK)^{4,5} kapsamında hava yük senedini düzenlenmesi, içeriği ve tarafların sorumluluğunun belirlenmesindeki yeri incelenecektir⁶. Bu kapsamda, uluslararası hava yoluyla eşya taşımacılığını düzenleyen ve Varşova Konvansiyonu olarak da bilinen temel uluslararası belge niteliğindeki “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı

&utm_medium=ppc&hsa_acc=2893753364&hsa_cam=20513279457&hsa_grp=153141660637&hsa_ad=672796300975&hsa_src=g&hsa_tgt=dsa-2191367624596&hsa_kw=&hsa_mt=&hsa_net=adwords&hsa_ver=3&gad_source=1> Date of Access 03 August 2025.

⁴ Türk Sivil Havacılık Kanunu, Kanun Numarası: 2920, Kabul Tarihi: 14.10.1983, RG 18.10.1983/18196.

⁵ TSHK ülke içi havayolu taşımacılığında ve Varşova ve Montreal Konvansiyonlarında düzenlenmeyen konularda uygulama alanı bulabilecektir. Bu nedenle milletlerarası hava taşımalarında uygulama alanı oldukça dardır. Yine Varşova ve Montreal Konvansiyonu’na taraf ülkelerin sayısı dikkate alındığında milletlerarası taşımalarda TSHK hükümlerinin uygulanması olasılığı giderek azalmaktadır. Bkz Vahit Doğan, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (Savaş 2020), 585.

⁶ Belirtmek gerekir ki, çalışmamızın konusu uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerin ve bu bağlamda kanunlar ihtilafı kurallarının incelenmesidir. Bu nedenle temelde yurt içi taşımalar bakımından uygulama alanı bulan TSHK hükümleri incelenmeyecektir. TSHK m. 106 uyarınca “[h]avayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.” Bu çerçevede, yurt içi taşımalarda öncelikle TSHK hükümleri uygulanacaktır. Yurt içi taşımalara Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası konvansiyon hükümlerinin uygulanması ancak TSHK’da hüküm bulunmayan hallerde mümkündür.

Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme⁷ ve bu sözleşmeyi güncelleyen temel Protokollerde⁸ yer alan hükümler değerlendirilecektir. Bu çalışmada Varşova Konvansiyonu ve Varşova-Lahey sisteminin yarattığı karmaşık mevzuat yapısını yeknesaklaştırmak üzere kabul edilen Türkiye'nin de taraf olduğu 28.05.1999 tarihli Havayolu ile Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme⁹ (Montreal Konvansiyonu) hükümleri de ele alınacaktır. Ayrıca, taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğine ve şartlarına ilişkin açıklamalarda bulunulacaktır. Taşıyıcının sorumsuzluk halleri ise Varşova Konvansiyonu¹⁰ ve Montreal Konvansiyonu çerçevesinde ayrı ayrı değerlendirilecektir. Yine münferit kusur, ihbarın süresinde yapılmaması ve davanın süresi içinde açılmamış olmasının taşıyıcının sorumluluğuna etkileri üzerinde durulacaktır.

Son olarak Varşova ve Montreal Konvansiyonlarında yer alan kuralların milletlerarası özel hukuk bağlamındaki yeri açıklanacaktır. Bu çerçevede anılan Konvansiyonların iç hukukun bir parçası olarak uygulanacağı açıklandıktan sonra, Konvansiyonların uygulama alanına girmeyen uyuşmazlıklarda, taşıma sözleşmesinde Konvansiyon hükümlerine atıf yapılmasının -ve bu hükümlerin taşıma sözleşmesine dahil edilmesinin- sonuçları üzerinde durulacaktır. Varşova ve Montreal Konvansiyonlarının, uyuşmazlığı gören mahkemenin iç hukukunun bir parçası olarak değil de, taşıma sözleşmesinin bir parçası olarak uygulanması halinde, taşıyıcının sorumluluğunun kapsamını, sınırlarını, sorumsuzluk anlaş-

⁷ International Technical Committee of Legal Experts on Air Questions (CIJETA), 'Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air' <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf> Date of Access 29 August 2025.

⁸ 28.09.1955 tarihli Lahey Protokolü (RG 03.12.1977/16128); 08.03.1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu (RG 21.04.1993/21559).; 08.03.1971 tarihli Guatemala Protokolü (RG 21.04.1993/21559); 25.09.1975 tarihli Montreal Ek Protokolü (RG 21.04.1993/21559). Türkiye Varşova Konvansiyonu'nu ve bu Konvansiyonu tadil eden 1955 Lahey Protokolü'nü 1977 yılında birlikte onaylamıştır (RG 03.12.1977/16128).

⁹ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 04.11.2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir bkz www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf Date of Access 29 August 2025. Türkiye Montreal Konvansiyonu'nu 28.05.1999 yılında imzalamıştır (RG 01.10.2010/27716) 2025 yılının Nisan ayı itibarıyla Montreal Konvansiyonu'na 141 ülke taraftır. Bu ülkelerin içinde Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (International Civil Aviation Organization/ICAO) üye 140 ülke yer almaktadır. BM'ye üye 139 ülke Konvansiyon'u onaylamıştır. Bkz <https://en.wikipedia.org/wiki/Montreal_Convention> Date of Access 02 September 2025.

¹⁰ Varşova Konvansiyonu, 28.05.1999 tarihli Lahey Protokolü ile birlikte "Varşova-Lahey Konvansiyonu" veya "Varşova-Lahey sistemi" şeklinde anılmaktadır. Biz de çalışmamızda özellikle taşıyıcının sorumluluk rejimini ele alırken bu adlandırmayı kullanacağız.

malarının akıbetini düzenleyen konvansiyon hükümlerinin Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'da¹¹ (MÖHUK) eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenleyen kanunlar ihtilafı kuralı (MÖHUK m. 29) uyarınca tespit edilecek yetkili hukukun emredici hükümleri karşısındaki durumu açıklanmaya çalışılacaktır.

I. Hava Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmeleri ve Hava Yük Senedi

A. Genel Olarak Hava Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmeleri

Gerek Varşova/Lahey Konvansiyonu gerekse Montreal Konvansiyonu hava yoluyla eşya taşınması sözleşmesinin tanımına yer vermemiştir. Türk Ticaret Kanunu¹² (TTK) ise, m. 850/2'de taşıma sözleşmesinin unsurlarını da içeren bir tanıma yer verilmiştir. Buna göre, “[t]aşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.” Doktrinde hava taşıma sözleşmesi, TTK, TSHK ve uluslararası anlaşmalarda yer alan unsurların yorumlanması ile tanımlanmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda hava taşıma sözleşmeleri, taşıyıcının hava yolu ile yük yahut yolcu taşımayı gönderene taahhüt ettiği ve karşılığında gönderenin taşıyıcıya ücret ödediği ivazlı bir sözleşmedir¹³.

Taşıma sözleşmesinin geçerlilik şekli konusunda konvansiyonlarda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Doktrinde tarafların taşıma sözleşmesini yazılı veya sözlü şekilde akdedebilecekleri belirtilmektedir¹⁴. Konvansiyonlarda taşıma sözleşmesinin geçerlilik şekline ilişkin herhangi bir özel hüküm (maddi hukuk kuralı) bulunmadığı için taşıma sözleşmesinin şekline ilişkin uyumsuzluklar

¹¹ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, Kanun Numarası: 5718, Kabul Tarihi: 27.11.2007, RG 12.12.2007/26728.

¹² Türk Ticaret Kanunu, Kanun Numarası: 6102, Kabul Tarihi: 13.01.2011, RG 14.02.2011/27846.

¹³ Hüseyin Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, (Bayrak 1987) 41; Ayşe Gül Canbolat, *Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, (Turhan 2009) 3; Duygu Apaydın, ‘Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Yük ve Yolcu Taşıma Sözleşmelerinden Doğan Sorumluluğu’ (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi 2020) 9. <<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>> Erişim Tarihi: 29.07.2025; Attila Sipos, ‘The Air Carrier’s Liability for Damage Caused to Cargo’ (2020) *Annales Universitatis Scientiarum Budapestinensis de Rolando Eötvös Nominatae Sectio iuridica* 155, 156-157 > https://www.researchgate.net/publication/364495251_The_Air_Carrier%27s_Liability_for_Damage_Caused_to_Cargo > Date of Access 29 July 2025.

¹⁴ Doğan, 587.

yetkili mahkemenin kanunlar ihtilafı kurallarının gösterdiği hukuk(lar) kapsamında çözüme kavuşturulacaktır¹⁵.

Taşıyıcı (taşıyan), taşıma taahhüdünde bulunan (taşıma edimini üstlenen) kişidir. Hava taşımalarında bu kişi hava yolu taşımasını yapacak olan şirkettir. Taşıyıcının tespiti bakımından tereddüt halinde hava yük senedinde yer alan bilgiler esas alınacaktır¹⁶. Taşıyıcı, doktrinde akdi ve fiilî taşıyıcı kavramları altında açıklanmaktadır¹⁷. Akdi taşıyıcı ("*contracting carrier*") taşıma işini taahhüt eden ve bu sıfatla taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişiyi ifade ederken, fiilî taşıyıcı ("*actual carrier*") akdi taşıyıcının taşıma işini devrettiği, yolun bir kısmında veya tamamında taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi olarak tanımlanmaktadır¹⁸. Çalışma konumuz açısından üzerinde durulması gereken nokta, akdi taşıyıcı ile fiilî taşıyıcının gönderene (yüklenen) karşı aynı sorumluluk rejimine tabi tutulmasıdır. 1961 Guadalajara Konvansiyonu¹⁹ III. maddesinde bu hususu şu şekilde düzenlemiştir: "*Fiilî taşıyıcının ve onun çalışanlarının, temsilcilerinin fiil ve ihmalleri, akdi taşıyıcının fiil ve ihmalleri olarak kabul edilecektir. Aynı şekilde, fiilî taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bir taşımada, akdi taşıyıcının ve onun çalışanları ile temsilcilerinin fiil ve ihmalleri fiilî taşıyıcının fiil ve ihmalleri olarak kabul edilecektir*". Buna göre, zarar gören gönderen, zararın giderilmesi için hem akdi hem de fiilî taşıyıcıya başvurabilecektir ve taşıyıcıların sorumluluğu müteselsil sorumluluk hükümlerine tabidir²⁰.

¹⁵ Bu bağlamda Türk hakiminin uygulayacağı kanunlar ihtilafı kuralı 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 7. maddesidir. Bkz Doğan, 587; Nuray Ekşi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (4.Bası, Beta 2020) 104-105. Hukuki işlemlerin geçerlilik şekline uygulanacak hukuka ve MÖHUK m. 7'de düzenlenen bağlama noktalarına ilişkin ayrıntılı açıklamalar hakkında bkz Begüm Süzen, *Milletlerarası Özel Hukukta Hukuki İşlemlerin Şekline Uygulanacak Hukuk* (Oniki Levha 2020) 108vd.; Ayrıca bkz Vahit Doğan, Alper Çağrı Yılmaz, Lale Ayhan İzmirli, *Milletlerarası Özel Hukuk* (12. Bası, Seçkin 2025) 289 vd.; Cemal Şanlı, Emre Esen ve İnci Ataman Fıganmeşe, *Milletlerarası Özel Hukuk* (11. Bası, Beta 2024) 118 vd.; Sibel Özel, Mustafa Erkan, Hatice Selin Pürselim ve Hüseyin Akif Karaca, *Milletlerarası Özel Hukuk* (3.Bası, Oniki Levha 2024) 186 vd.; Ergin Nomer, *Devletler Hususi Hukuku* (23. Bası, Beta 2021) 208 vd.; Gülören Tekinalp, *Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları* (13. Bası, Vedat 2020) 92 vd.

¹⁶ Ülgen, 62.

¹⁷ Bunun haricinde üst ve alt taşıyıcı ile müteakip ("*successive*") taşıyıcı kavramlarına da yer verilmektedir. Bkz Bülent Sözer, *Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukukta Hava yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, (2. Baskı, Vedat 2009) 46. Ayrıca bkz Canbolat, 26 vd. Müteakip (ardıl) taşıma kavramı ile ilgili bkz. Gümüşlü Tunçağıl, 33-34.

¹⁸ Ülgen, 61 ve 63-64; Sözer, *Yük Taşıma Sözleşmesi* (n 17) 45; Canbolat, 20-22.

¹⁹ 08.03.1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu (RG 21.04.1993/21559).

²⁰ Ülgen, 64; Sözer, *Yük Taşıma Sözleşmesi* (n 17) 46; Attila Sipos, 'The Modernisation of Air Carrier Liability: Is the New Montreal Convention the Humble Successor to the Warsaw Sys-

Taşıma sözleşmesinin diğer tarafı olan gönderen (gönderici, taşıtan veya yükleten) ise “*taşıma sözleşmesini kendi hesabına yapan kişi*” olarak tanımlanmaktadır²¹. Göndericinin tespitinde hava yük senedinde yer alan bilgiler esas alınmakla birlikte, hava yük senedinde geçen ismin gönderici olmadığını ispatı mümkündür²². Dolayısıyla, göndericinin tespitinde taşıma ücretini ödeyen kişinin kim olduğu, teyit mektubundaki bilgiler gibi halin tüm şartlarının dikkate alınması gerektiği ifade edilmektedir²³. Gönderen, taşıma konusu eşyanın sahibi olabileceği gibi, komisyonculukta olduğu üzere, eşyanın sahibi olmasa dahi taşıma sözleşmesi bağlamında gönderen olarak sözleşmede yer alabilir. Yine, örneğin satıcının taşıma sözleşmesini akdetmekle yükümlü olduğu uluslararası satım sözleşmelerinde de gönderen taşıma konusu eşyanın maliki olmayabilir.

Taşıma taahhüdü, taşıyıcı tarafından yolcu- bagaj veya eşyanın (yükün) kalkış noktasından varış noktasına götürülmesine yönelik gönderene verilen taahhüttür²⁴. Yük kavramı doktrinde “*taşınması mümkün tüm maddi şeyler*” olarak tanımlanmaktadır²⁵. Bu anlamda uluslararası hava taşımacılığında uygulanan konvansiyon hükümleri çerçevesinde eşya kavramının kapsamının çok geniş olduğu belirtilmekte, yolcu dışında kalan diğer tüm nesnelere eşya/yük olarak kabul edildiği ifade edilmektedir²⁶. Kural olarak kalkış ve varış noktalarının taşıma sözleşmesinde belirtilmiş olması gerekmekte ise de varış noktasının taraflarca açıkça belirlenmemiş olması veya sözleşmenin kurulmasından sonra doldurulması mümkündür²⁷. Ancak dikkat edilmesi gereken nokta, yük taşıma-

tem?’ (2019) *Annales Universitatis Scientiarum Budapestinensis de Rolando Eötvös Nominatae Sectio iuridica* (2019) 101, 112; Sipos, *Liability* (n 13) 174-175. Ayrıca bkz Gümüşlü Tunçağıl, 103-104.

Burada tek ayırt edici unsur, akdi taşıyıcının taşımanın tamamından sorumlu olmasıdır. Zira fiilî taşıyıcı, şayet taşımanın bir kısmında yer aldıysa, sadece kendi icra ettiği kısımdaki taşıma fiilinden sorumludur. Bkz Gümüşlü Tunçağıl, 103.

²¹ Ülgen, 69. Ayrıca bkz Canbolat, 18.

²² Ülgen, 70; Kader Güneş, *Liability of the Air Carrier* (Adalet 2013) 57; Canbolat, 18-19.

²³ Ülgen, 70. Aynı yönde bkz Canbolat, 19.

²⁴ Ülgen, 41; Sözer, *Yük Taşıma Sözleşmesi* (n 17) 8; Canbolat, 4.

²⁵ Ülgen, 52; Tuba Birinci Uzun, *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu* (3.Bası, Seçkin 2020) 104.

²⁶ Ekşi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku* (n 15) 95. Yazar, canlı hayvan ya da cenaze taşımalarının da eşya taşımacılığı içinde olduğu, nesnelere sıvı ya da gaz halinde olmasının da mümkün olduğunu ifade etmektedir; Ayrıca bkz Sipos, *Liability* (n 13) 157; Ülgen, 42; Sözer, *Yük Taşıma Sözleşmesi* (n 17), 3.

²⁷ Ülgen, 41; Canbolat, 4.

larında hava yük senedine ilişkin TSHK m. 110/1-e ve Varşova Konvansiyonu m. 3 ve m. 5'te "*kalkış, varış ve aktarma yeri*" kavramlarına yer verilmiş olmasıdır. Bu nedenle varış yerinin de belirtilmiş olması gereği üzerinde durulmuştur²⁸. Taşıma taahhüdünün bulunmadığı bir hava taşıma sözleşmesi kurucu unsur eksikliği nedeniyle taşıma sözleşmesinin de yokluğuna sebep olacaktır²⁹.

Hava yoluyla eşya taşıma sözleşmesinin bir diğer unsurunu ücret oluşturur. Taşıyıcının taşıma taahhüdüne uygun olarak taşımayı gerçekleştirme, bunun karşılığında yükletenin taşıyıcıya ücret ödeme borcunun doğması nedeniyle hava yoluyla eşya taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olarak nitelendirilmektedir³⁰. Varşova Konvansiyonu'nda ücretli taşıma unsuruna açıkça değinilmiştir. Ancak TSHK bu konuya ilişkin açık bir düzenleme içermektedir. TSHK. m. 117 "[t]aşıyıcının kendi yetkili organınca saptanan kurallarına göre ücretsiz olarak yapacağı yolcu ve yük taşımaları dışında ..." hükmü dolayısıyla, TSHK hükümlerinin de öncelikli olarak ücretli taşımalara uygulanacağı yorumlanmaktadır³¹.

Hava yoluyla eşya taşıma sözleşmesinden bahsedilebilmesi için gerekli son husus taşıma işleminin bir hava aracı ile yapılmasıdır. Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda ve Montreal Konvansiyonu'nda hava aracının niteliğine ilişkin bir

²⁸ TSHK. m. 110 "*Yük taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yükletene aşağıdaki kayıtları içeren bir hava yük senedi vermekle yükümlüdür... Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri...*"; 1929 Varşova Konvansiyonu m. 5 "*Hava sevk fişi ya da kargo makbuzu aşağıda verilenleri içermelidir; (a) kalkış ve varış yerlerinin belirtilmesi...*" Ayrıca bkz Ülgen, 41-42. Yazar, uçuş güzergahının da belirlenebilmesi amacıyla varış yerinin belli olması gerektiğini, zira taşıyıcının rota değişikliği yapmasının tazminat yükümlülüğü doğurabileceğini ifade etmektedir; Ayrıca bkz Sipos, Liability (n 13), 160-162.

²⁹ Bülent Sözer, 'Türk Sivil Havacılık Kanunu'na İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler' (1984) 12(2) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 63, 91-92; Ülgen, 43; Canbolat, 4.

³⁰ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 39. Hava yoluyla taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliği üzerine tartışmalar ile ilgili bkz Ülgen, 44 vd; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 40-41.

³¹ Canbolat, 8.; TSHK m. 6 uyarınca "*Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır*". Bu hüküm gereğince ücrete ilişkin bir düzenleme söz konusu olmasa dahi taraf olduğumuz Varşova/Lahey Konvansiyonu m.1'de ücrete ilişkin düzenleme bulunması nedeniyle TSHK'da düzenlenmeyen ücret hususunda Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümleri uygulanacaktır. Ülgen de TSHK'da ücrete ilişkin açık hüküm bulunmamasının önemsiz olduğunu, tacir olan taşıyıcının taşıma taahhüdünü ücret karşılığında üstlenmiş olmasının kural olduğunu, aksini iddia eden tarafın iddiasını ispatla yükümlü olduğunu belirtmektedir. Bkz Ülgen, 44. Aksi görüşte bkz Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 39.

tanımlama yapılmamıştır³². Bununla birlikte, Konvansiyona taraf devletlerin kendi iç hukuklarında farklı tanımlar yer almaktadır³³. Türk ve Amerikan hukuk sistemleri hava taşıtını objektif yöntemle tanımlarken, İngiliz ve Alman hukuku subjektif belirleme yoluna gitmiş ve hava araçlarını tek tek saymayı tercih etmiştir³⁴. Bu bağlamda, objektif yöntemi tercih eden TSHK m. 3/b kapsamında hava aracı “*havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü araç ...*” olarak tanımlanmaktadır. Buna göre havada seyir kabiliyeti olan her araç Türk hukukunda hava aracı olarak kabul edilmektedir. Teknolojik gelişmeler dikkate alındığında normal şartlarda kendi kendine havalanamayan araçların da havada seyir imkânı olduğu sürece hava aracı olarak nitelendirilebileceği ifade edilmektedir³⁵.

³² Bu durum, hava taşımacılığında uygulanacak hükümleri yeknesaklaştırmayı amaçlayan Montreal Konvansiyonu bağlamında farklı uygulamaların önünü açtığı yönünde eleştirilmektedir. Bkz İlyas Gölcüklü, *Hava Hukuku* (3. Bası, On iki Levha 2025) 43. Hava aracının farklı tanımları ile ilgili bkz Gümüşlü Tunçağıl, 37-40; Sedat Sirmen, *Hava Araçlarının Tâbiyeti* (Sözkesen 2005) 2.

³³ Birçok ulusal hukukta kabul edildiği üzere, hava aracı sabit kanatlı uçaklar, helikopterler, balonlar ve planörlerdir. Bkz Benjamyn I. Scott and Jacques Hartmann, ‘International Aviation Law on Liability’ in Jacques, Benjamyn I. Scott, Steven Truxal, Andrea Bertolini and Anna Masutti (eds), *Civil Regulation Of Autonomous Unmanned Aircraft Systems In Europe* (eBook, <https://doi.org/10.4337/9781035312344>, Edward Elgar 2024) 18 <www.elgaronline.com/edcollchap-0a/book/9781035312344/chapter3.xml> Date of Access 05 August 2025. Doktrinde hava aracı “*havada uçabilen araç*” olarak tanımlanmaktadır. Bkz Ülgen, 16; Birinci Uzun, 50. Daha ayrıntılı bir tanım uyarınca “*hava tepkileri ile havada tutunabilen, havadan ağır veya hafif olsun, motor ile çalışsın ya da çalışmasın her türlü araç, hava aracıdır.*” Bkz Gümüşlü Tunçağıl, 37-38.

Türk Sivil Havacılık Kanunu m. 3/b bendinde hava taşıtını “*b) “Hava Aracı” terimi: havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü aracı*” olarak tanımlamıştır.

³⁴ Canbolat, 9. Ayrıca bkz Gölcüklü, 44. Yazar objektif sistemi hava aracının tanımını yapmakla yetinen ve bu tanıma uyan her aracı hava aracı olarak niteleyen sistem olarak ifade etmiştir. Buna karşın subjektif sistemde, hava araçları “*sınırlı sayı*” ilkesi çerçevesinde belirlenmektedir.

³⁵ Gölcüklü, 46-47. Doktrinde hava araçları “*teknik özelliklerine göre; havadan hafif ve havadan ağır olmak üzere iki ana gruba, bu gruplar da kendi içerisinde motorsuz ve motorlu olmak üzere alt gruplara ayrılmaktadır.*” Hava aracı kavramı ile ilgili olarak ayrıca bkz Barış Mesci, Milletlerarası Özel Hukukta Hava Araçlarının Teminata Konu Olması (Oniki Levha, 2024) 11 vd; Sirmen, 3-4. Teknolojinin gelişmesi ile birlikte, eşya (yük) taşımada insansız hava aracı olarak nitelendirilen dronların kullanımı gündeme gelmiştir. Bu anlamda lojistik şirketlerince yapılan çalışmalarda, dron ile taşıma esnasında eşyaya gelebilecek zararlara ilişkin sorumluluk hususunda uygulanacak kuralların yeterliliği ve uygulanabilirliği hakkında tartışmalar da ortaya çıkmıştır. Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz Pierre-Frédéric Siau, ‘The Liability Regime for the Transportation of Goods by Drones: Is There a Need for a European Union Initiative?’ (2022) 47 (3) *Air and Space Law* 375-396. <kluwerlawonline.com> Date of Access 28 November 2025.

B. Hava Yük Senedi (Hava Konşimentosu)

Hava konşimentosu³⁶ olarak da anılan hava yük senedi hem TSHK hem de Varşova/Lahey ve Montreal Konvansiyonu'nda hava yoluyla eşya taşıma sözleşmesi kapsamında düzenlenmesi öngörülen bir belgedir. Gerek TSHK m. 110, gerekse Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 8 ve Montreal Konvansiyonu m. 5 hükümleri çerçevesinde hava yoluyla eşya taşımalarında hava yük senedinin düzenlenmesi gerektiği öngörülmektedir³⁷. Ancak hava yük senedinin düzenlenmemiş olması taşıma sözleşmesinin varlığı ve geçerliliğine halel getirmez³⁸. TSHK m. 110 uyarınca "[t]aşıyıcının, yükü, yük senetsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir yük senedi vermeden kabul etmiş olması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez". Dolayısıyla her ne kadar hava yük senedinin düzenlenmesi bir gereklilik ise de taşıma sözleşmesinin kurulması bakımından bir zorunluluk değildir. Uygulamada genellikle IATA (*International Air Transport Association*)³⁹ tarafından hazırlanmış standart hava yük senetleri kullanılmaktadır⁴⁰. Bu senetler uluslararası hava taşımacılığı kurallarının gerektirdiği tüm ayrıntıların dahil edilmesini sağlayan şablonu nedeniyle uluslararası norm olarak kabul edilmiştir⁴¹.

Hava yük senedinde yer alması gereken beyan ve kayıtlar gerek Varşova Konvansiyonu (m. 8) gerekse Montreal Konvansiyonu'nda (m.5) ayrıntılı bir

³⁶ Varşova Konvansiyonu hava konşimentosu ("*air consignment note*") ifadesini kullanırken (m. 5/1), 1955 Lahey Protokolü (m. VI) ve Montreal Konvansiyonu'nda ise hava yük/yol senedi ("*air waybill*") ifadesi (m. 7/1) tercih edilmiştir.

³⁷ Uluslararası alanda düzenlenen ilk konvansiyon ve protokollerde hava yük senedinin düzenlenmesi zorunlu görülmemiş, Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 5/1 ve Montreal Konvansiyonu m. 4/1 ile düzenleme zorunlu hale getirilmiştir. Hava yük senedi biri gönderene, diğeri taşıyıcıya, sonuncusu ise gönderilene verilmek üzere üç (3) nüsha şeklinde düzenlenecektir.

³⁸ Doğan, 587; Ülgen, 142; Birinci Uzun, 202; Güneş, 70.

³⁹ Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği 19.04.1945'te Havana'da kurulmuştur. IATA'nın kuruluş amacı tüketicileri de kapsayacak şekilde daha güvenli ve ekonomik bir hava yolu taşımacılığı için hava yolları arasında iş birliği sağlamaktır. IATA kurulduğunda, çoğunluğu Avrupa ve Kuzey Amerika'dan olmak üzere 31 ülkeden 57 hava yolu şirketi üye iken, bugün 120 ülkeden yaklaşık 350 üyesi bulunmaktadır. Bkz <www.iata.org/> Date of Access 18 August 2025.

⁴⁰ Örnek bir hava yük senedi ("*air waybill*") için bkz <<https://www2023.icao.int/MID/Documents/2016/ICAO-WCO%20Joint%20WS-Rabat/Ex-AWB.pdf>> Date of Access 18 August 2025. IATA, 600a sayılı Karar Ek A'da örneği gösterilen hava yük senedi. Ayrıca bkz Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, *Kargo Hizmetleri* (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2015) 36 <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/Kargo_Hizmetleri.pdf> Erişim Tarihi: 18.08.2025.

⁴¹ UNCTAD Secretariat Report, 'Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework' (2006) 22 <www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20061_en.pdf> Date of Access 18 August 2025.

şekilde düzenlenmiştir. Ancak hava yük senedinin içeriğine ilişkin hükümlere aykırılık, taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemeyeceği gibi, taşıyıcının yüke ilişkin sorumluluğunun sınırlarında değişiklik yaratmayacaktır. Montreal Konvansiyonu bu hususu 9. maddesinde açıkça düzenlemektedir. Montreal Konvansiyonu m. 11/1 uyarınca, hava yük senedinin düzenlenmesi taşıma sözleşmesinin akdedildiğine ve yükün taşıyıcı tarafından teslim alındığına, senetteki şartların taraflarca kabul edildiğine karine teşkil edecektir.

Varşova Konvansiyonu hava yük senedinin gönderen (yükleyen) tarafından düzenlenmesi gerektiğini hüküm altına almıştır (m. 5/1). Montreal Konvansiyonu da aynı hükmü içermektedir (m. 7/1). Ancak hava yük senedi, yükletenin talebi üzerine taşıyıcı tarafından düzenlenebilir. Bu durumda, aksi ispatlanmadığı sürece, taşıyıcı yükleten yerine düzenleyici olarak hareket etmiş kabul edilir (m. 7/4). TSHK ise yük senedinin taşıyıcı tarafından yükletene verilmesi gerektiğini hüküm altına almıştır (m. 110/2). Bununla birlikte, TSHK m. 111/1 gereğince, yükleten yükle ilgili olarak hava yük senedine yazılacak kayıt ve beyanlar ile yükün gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgelerin tam ve doğru verilmesinden sorumlu olup, hava yük senedindeki kayıtların eksik ya da hatalı olması halinde taşıyıcının veya üçüncü kişilerin zarar görmesi halinde bu zarardan sorumlu olacaktır⁴². Aynı hüküm Varşova Konvansiyonu m. 10/1 ve Montreal Konvansiyonu m. 10/1'de de yer almaktadır. Doktrinde, hava yük senedinin taşıyıcı tarafından düzenlenmesine ilişkin, taşıyıcı ile yükleten arasındaki ilişkinin niteliği vekalet ilişkisi olarak değerlendirilmektedir. Buna göre, hava yük senedinin taşıyıcı ya da acente gibi üçüncü bir kişi tarafından doldurulması ve düzenlenmesi hallerinde de hava yük senedinde yer alan kayıt ve beyanların doğruluğundan yükleten sorumlu tutulacaktır; bu durumda yükletenin vekalet sözleşmesi hükümleri çerçevesinde senedi düzenleyen kişiye (taşıyıcı veya acenteye) rücu hakkı söz konusu olacaktır⁴³.

Taşıyıcı, hava yük senedindeki kayıtların yanlış veya eksik olması nedeniyle ortaya çıkabilecek zararlardan sorumlu tutulmasını önlemek üzere, taşıma sözleşmesine sorumsuzluk kaydı koyabilecektir; ancak bu kayıtların geçerliliğinin taşıma söz-

⁴² TSHK kapsamında senedin taşıyıcı tarafından düzenlenmesi kabul edilmiş olmakla Sözer bazı kayıtların örneğin madde 110/1'de yer alan hususların ne şekilde yazılacağı konusunda bir düzenlemeye gidilmemiş olmasını eksiklik olarak değerlendirmiştir. Sözer'in yorumuna göre kanun koyucu, Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 10 paralelindeki TSHK m. 111/1 ile bu eksiği düzenlediğini düşünmüş olabilir. Bkz Sözer, *Yük Taşıma Sözleşmesi* (n 17) 130.

⁴³ Sözer, *Yük Taşıma Sözleşmesi* (n 17) 131.

leşmesine uygulanacak hukuka göre belirlenmesi gerektiği belirtilmektedir⁴⁴. Buna göre, örneğin taşıma sözleşmesine, hava yük senedindeki kaydı düzenleyen kişi olarak taşıyıcının kast veya ağır kusuru halinde sorumsuzluk kaydının geçersiz olacağını öngören bir hukukun uygulanması halinde, ilgili sorumsuzluk kaydının taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldırmaya yetmeyeceği sonucuna varılacaktır. Ayrıca Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 23 ve Montreal Konvansiyonu m. 26, taşıma sözleşmesinde yer alan ve taşıyıcının sorumluluğunu Konvansiyon hükümlerine kıyasla hafifleten veya sorumluluk sınırını düşüren kayıtların hükümsüz olacağını öngörmektedir. Bu kapsamda, taşıma sözleşmesinde yer alan ve taşıyıcının sorumluluğunu tümüyle ortadan kaldırmaya veya Konvansiyon'un öngördüğü limitten daha düşük bir limit belirlemeye yönelik tüm sorumsuzluk kayıtları geçersiz sayılmıştır⁴⁵.

Hava yük senedinin ispat gücü de üzerinde ayrıca durulması gereken bir husustur. Zira hava yük senedinde yazılı hususlar taşıyıcı aleyhine delil teşkil edecektir. Hava taşıma senedinin, tüm taşıma sürecinin yürütülmesinde ve taşımaya bağlı olarak ortaya çıkabilecek taşıyıcının olası sorumluluğunun tespitinde başvurulacak temel hukuki dayanak niteliğinde olduğu ifade edilmektedir⁴⁶. TSHK m. 112/2 uyarınca, “[h]ava yük senedinde yükün ağırlığına, boyutlarına, ambalajına ve parça sayısına ilişkin kayıtlar aksi ispat edilinceye kadar doğru sayılır; yükün miktarına, hacmine ve bulunduğu hale veya yükün belirgin durumuna ilişkin kayıtlar, ancak yükletenin de katılması ile taşıyıcı tarafından muayene edilmesi ve sonuçların hava yük senedine yazılması şartı ile taşıyıcı aleyhine delil teşkil eder.” Bu çerçevede, taşıyıcının kendisini koruyabilmesi adına senette yazılı hususlara çekince koyma imkânı tanınmıştır. Bu hakkın taşıyıcı tarafından kullanılabilmesi için taşıyıcıya yükün kontrolü ve senette yazılanları inceleme imkânı verilmiştir⁴⁷. Şayet hava yük senedindeki bilgiler

⁴⁴ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 131.

⁴⁵ Montreal Konvansiyonu m. 10/3 uyarınca taşıyıcı, göndericinin veya göndericinin kendisine karşı sorumlu olduğu kişilerin uğradığı, taşıyıcı veya onun yerine hareket eden kişilerce hava yük senedi veya yük makbuzuna girilen kayıtların yanlışlığı ve eksikliğinden kaynaklı zararlar dolayısıyla göndericiye karşı tazminat yükümlülüğü altındadır. Hava yük senedinde yer alan bilgilerin doğruluğundan yalnızca taşıyanın sorumlu olacağına ilişkin taşıma sözleşmesine kayıt konmuş ise, üçüncü kişi uğradığı zarar sebebi ile yükletenin (göndericinin) sorumluluğuna gidebilecekse de zararı karşılayan gönderici, taşıyıcıya rücu hakkına sahip olacaktır. Bkz Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 131; Birinci Uzun, 173.

⁴⁶ Türkay Özdemir, ‘Uluslararası Hava yolu ile Taşımada Taşıma Senetleri ve İspat İşlevleri’ in İlyas Gölçüklü (ed) Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı (Oniki Levha 2020) 97, 105.

⁴⁷ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 130.

taşıyıcı tarafından gönderici nezaretinde kontrol edilmemiş ise, taşıyıcı aleyhine delil teşkil etmeyecektir⁴⁸. Hava yük senedi, kara ve deniz taşımalarındaki taşıma belgelerine eşdeğer olup kıymetli evrak niteliğini haiz değildir⁴⁹. Zira, hava taşımacılığının hızı, eşyanın mülkiyetini temsil eden bir kıymetli evrakın düzenlenmesi ihtiyacını ortadan kaldırmaktadır⁵⁰.

Uluslararası taşımalarda uygulama alanı bulacak Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu'nda yer alan ve hava yük senedinin gönderici tarafından düzenlenmesini öngören hükümlerin aksine, TSHK m.110/1 uyarınca taşıyıcı tarafından düzenlenecek hava yük senedi, göndericinin talebine gerek kalmaksızın kendisine teslim edilmelidir. Birden fazla gönderici söz konusu ise göndericilerin ayrıca bir talebi olmadıkça taşıyıcı yalnızca tek bir senet düzenleme yükümlülüğü altındadır.

II. Hava Yolu ile Uluslararası Eşya Taşınmasına Uygulanacak Milletlerarası Sözleşmeler Çerçevesinde Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu

A. Uluslararası Hava Taşımacılığında Uygulanan Milletlerarası Sözleşmelere Genel Bakış

1. Varşova/Lahey Sistemi ve Montreal Konvansiyonu'na İlişkin Tarihsel Süreç

a. Varşova Konvansiyonu'nun Niteliği ve Uygulama Alanı

Uluslararası hava yolu ile eşya taşınmasına ilişkin ilk düzenleme olan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Yeknesaklaştırılması Hakkında Sözleşme'nin (Varşova Konvansiyonu) kaynağını Paris'te toplanan Birinci Ulusla-

⁴⁸ Doğan, 588.

⁴⁹ Doğan, 587; Ülgen, 150. Ayrıca bkz UNCTAD Secretariat Report, 22. Hava yük senedinin kıymetli evrak niteliğinde olmadığı hususu genelde senedin sağ üst köşesinde belirtilir. Varşova Konvansiyonu'nda hava konişmentosunun kıymetli evrak niteliğine ilişkin bir hüküm bulunmamaktaydı. Ancak 1955 Lahey Protokolü ile "Bu Konvansiyon'daki hükümler kıymetli evrak niteliğinde bir hava yük senedinin düzenlenmesini engellemez" şeklinde bir hüküm öngörülmüştür (m. 15/3). Ancak bu hükme Montreal Konvansiyonu'nda yer verilmemiştir. Kanımızca bu durum hava yük senedinin kıymetli evrak şeklinde düzenlenmesine engel olmamaktadır. Bir senedin kıymetli evrak niteliğini o senedin düzenlendiği yer hukuku ("lex cartae sitae") belirlemektedir. Bkz Şanlı, Esen ve Ataman Figanmeşe, 299; Özel, Erkan, Pürselim ve Karaca, 372-373; Nomer, 309-310; Tekinalp, 258. Dolayısıyla, kanımızca, senedin düzenlendiği yer hukukunun hava yük senedine bu hukuki niteliği tanınması durumunda, taraflar aksini belirtmediği sürece, hava yük senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenmesi mümkündür. Ayrıca bkz. Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 154-155.

⁵⁰ UNCTAD Secretariat Report, 22.

rarası Hava Özel Hukuku Konferansı tarafından kurulan CITEJA'nın (Uluslararası Havacılık Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi/Comité International Technique d'Experts Juridies Aériens) oluşturduğu taslaktan almaktadır⁵¹. Konvansiyon'un öncelikli amacı uluslararası hava yolu taşımacılığında geçerli şartları, taşıyıcının sorumluluğunu ve taşımada kullanılacak belgelere ilişkin maddi hukuk kurallarını yeknesaklaştırmaktır⁵². Bu yönüyle Konvansiyon adeta "emredici kurallarla donatılmış ortak bir uluslararası hava taşımacılığı kodu" olarak tanımlanmaktadır⁵³. Böylece, taşıma sözleşmesine ve özellikle taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin ulusal mevzuatlarda olan farklı hükümlerin yaratacağı karmaşa ve ortaya çıkabilecek hukuki ihtilafların azaltılması amaçlanmıştır. Bu yönüyle Varşova/Lahey Konvansiyonu, uluslararası hava taşıma sözleşmelerini yöneten "bağımsız bir akit statüsü ("*lex obligationis*") olarak tasarlanmıştır; konvansiyonun uygulama alanına giren uyumsuzluklarda, taraf devletlerin iç hukuklarına bakmak gereksiz olacaktır⁵⁴.

⁵¹ Simge Akyüz, 'Uluslararası Kara ve Hava Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğu' (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi 2012) 12 <<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>> Erişim Tarihi: 18.08.2025; Güneş, 4; UNCTAD Secretariat Report, 7; Sipos, Modernisation (n 20) 102-103 < www.researchgate.net/publication/364488613_The_Modernisation_of_Air_Carrier_Liability_Is_the_New_Montreal_Convention_the_Humble_Successor_to_the_Warsaw_System> Date of Access 18 August 2025.

⁵² UNCTAD Secretariat Report, 7; Sipos, Modernisation (n 20) 103; Abdullah Ömeroğlu, Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi, (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi 2021) 57-58 <<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>> Erişim Tarihi 18.08.2025; Hikmet Cem Congar, *Hava yolu Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğu (Kurallar- Yükümlülükler ve Uygulamalar)* (Seçkin 2024) 54; Meltem Deniz Güner Özbek, 'Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı' (2016) (123) TBB Dergisi 325, 329 <<https://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2016-123-1564>> Erişim Tarihi: 18.08.2025; Can Furkan Kök, *Hava Yolu ile Yük Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk* (Seçkin 2024) 50.

⁵³ Cemal Şanlı, *Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk* (Kazancı 1992) 55. Bu hususa Yüksek Mahkeme kararlarında da sıkça yer verilmiş olup Varşova/Lahey Konvansiyonu kapsamına giren hususlarda milli hukuk kurallarının uygulama alanı bulmayacağına, ilgili konvansiyonun uygulanacağına vurgu yapılmıştır. Bkz "[t]he Convention completely preempts state law where the former applies, and that the Convention applies here." (Potter v. Delta Air Lines, Inc. (1996) 98 F.3d 881 [II]) <www.ca5.uscourts.gov/opinions/pub/95/95-50934.CV0.wpd.pdf> Date of Access 18 August 2025 Ayrıca bkz "[i]t deals demonstrate that what was sought to be achieved was a uniform international code, which could be applied by the courts of all the high contracting parties without reference to the rules of their own domestic law. Bkz Sidhu v British Airways Plc. [1997] AC 430 <<https://uniset.ca/terr/css/1997AC430.html>> Date of Access 18 August 2025 Aynı yönde bkz. US Supreme Court in El Al Israel Airlines Ltd v Tseng 525 US 155 (1999) <www.law.cornell.edu/supct/html/97-475.ZO.html> Date of Access 18 August 2025.

⁵⁴ Şanlı, 55.

Gerçekten de doğası gereği yabancılık unsuru taşıyan bu tür ihtilaflarda yetkili hukuku belirleyen kanunlar ihtilafı yönteminin uygulanması yoluyla ulaşılan maddi sonucun, taşıma sözleşmesinin taraflarını tatmin etmeme riski bulunmaktadır. Bu nedenle, uluslararası hava yoluyla eşya taşıma uyumsuzluklarının kanunlar ihtilafı yöntemine başvuru yerine maddi hukuk kurallarının uygulanması yoluyla daha etkin şekilde çözülmesi, taşımacılık alanında tüm katılanların ortak menfaatine ulaşmaya ve ekonomik fayda sağlamaya daha elverişlidir.

Konvansiyon, 1. maddesi uyarınca, hava taşıtlarıyla ücret karşılığında yapılan tüm uluslararası yolcu, bagaj veya eşya taşımacılığına ve bir hava taşımacılığı işletmesi tarafından yapılan ücretsiz hava taşımacılığına uygulanır⁵⁵. Bu çerçevede taşımanın bir taşıma sözleşmesi kapsamında yapılması şarttır⁵⁶. Uluslararası taşımacılığın ne ifade ettiğini ise Konvansiyon'un 2. maddesi şu şekilde açıklamaktadır:

“İşbu Konvansiyon’un amaçları doğrultusunda, “uluslararası taşıma” ifadesi, taraflarca yapılan sözleşmeye göre, taşıma sırasında bir ara (durak) verilmesi veya aktarma yapılması durumunda da kalkış yeri ve varış yeri, iki Âkit Devletin toprakları içinde bulunmasını ifade eder veya kalkış ve varış yeri tek bir Âkit Devletin toprakları içinde bulunmakla, başka bir Devletin egemenliği, üstünlüğü, mandası veya yetkisi altındaki bir toprakta kararlaştırılmış bir durma yeri varsa, bu Devlet bu Sözleşmeye taraf olmasa bile, bu durum geçerlidir. Aynı Âkit Devletin egemenliği, üstünlüğü, mandası veya yetkisi altındaki bölgeler arasında bu tür bir kararlaştırılmış durma yeri bulunmayan bir taşıma, bu Sözleşme’nin amaçları bakımından uluslararası olarak kabul edilmez.”

Konvansiyon metninde geçen âkit devlet ifadesi (“High Contracting Party/ Yüksek Âkit Taraf”), Konvansiyonu (ve daha sonra Konvansiyon’u tadil eden diğer anlaşmalardan herhangi birini) imzalayan, onaylayan ve katılma belgesini yetkili makama tevdi eden devlet olarak anlaşılmalıdır⁵⁷.

⁵⁵ Varşova/Lahey sisteminin uygulama alanı ile ilgili ayrıntılı incelemeler için bkz Gümüslü Tunçağıl, 36 vd.

⁵⁶ Bülent Sözer, “Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları”, (1977) IX (2) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 369, 382 <www.jurix.com.tr> Erişim Tarihi: 05.08.2025; Ülgen, 15; Birinci Uzun, 41.

⁵⁷ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 87.

Doktrinde ifade edildiği üzere, taşıma sözleşmesinin uluslararası karakterini belirlerken dikkate alınması gereken tek kriter taşıma sözleşmesinde belirlenen kalkış ve varış yerleridir⁵⁸. Bu anlamda, taşıma sözleşmesinin taraflarının (yolcu, gönderen veya taşıyıcı) vatandaşlığı, yerleşim yeri, mutad meskeni veya sözleşmenin akdedildiği yer, taşıma aracının tescil edildiği ülke, taşımaya uluslararası özellik katan unsurlar arasında değildir⁵⁹. Kalkış ve varış yerinin tespitinde hava yük senedinde belirtilen noktalar dikkate alınacaksa da taşıma sözleşmesinde hava yük senedinde belirlenin dışında kalkış ve varış noktaları belirtiliyse, esas olan taşıma sözleşmesindeki kaydın dikkate alınmasıdır⁶⁰.

Kalkış yeri, sözleşme kapsamında taşıma taahhüdüne yönelik ifa hareketlerinin (taşıma ediminin) başladığı yeri, varış yeri ise taşıma taahhüdünün bütünüyle sona erdiği yeri ifade etmektedir⁶¹. Uluslararası bir taşımanın kaza veya başka bir sebeple kalkış yeri ile aynı ülkede sona ermesi halinde, taşıma söz-

⁵⁸ Dikkat edilmelidir ki, hava taşıtının fiilî güzergahı değil, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinde belirtilen güzergahının söz konusu şartları taşıması gereklidir. Bkz. Gümüşlü Tunçağıl, 58; Sözer, Uygulanma Şartları (n 56) 397; Birinci Uzun, 46.

⁵⁹ Gümüşlü Tunçağıl, 56; Şanlı, 14; Ülgen, 19; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 90. Şanlı, taşıma sözleşmesinin uluslararası niteliğinin taraf iradesine bağlı olduğunu, sözleşmenin uluslararası karakterini belirleyen unsurun sadece taraf iradesi olduğunu dile getirmektedir. Gerçekten de kalkış, varış ve ara durak yerleri taşıma sözleşmesinin taraflarınca belirlendiği için bu sonuca varmak mümkündür. Diğer yandan, kalkış, durak veya varış yerinin bulunduğu ülkenin Varşova Konvansiyonu'na ya da Konvansiyonu takip ve tadil eden Protokol veya Ek Konvansiyonlardan hangis(ler)ine taraf olduğu da önemlidir. Uçuşun başlangıç ve bitiş noktalarının bulunduğu devlet(ler)in hangi Protokol veya Konvansiyon'a taraf olduğunun tespiti önem taşır. Bu noktada, taşımanın birden fazla aşamada tamamlanması önem taşımamakta, taşıma taahhüdü bir bütün olarak ele alınmaktadır. Bkz Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 88. Bu husus, Konvansiyon'un m. 1/3 hükmünde şu şekilde ifade edilmiştir: "*Birkaç ardıl hava taşıyıcısı tarafından gerçekleştirilecek bir taşıma, taraflarca tek bir işlem olarak kabul edilmişse, tek bir sözleşme veya bir dizi sözleşme şeklinde kararlaştırılmış olsun, bu Sözleşme'nin amaçları doğrultusunda bölünmemiş tek bir taşıma olarak kabul edilir ve tek bir sözleşme veya bir dizi sözleşmenin tamamı aynı Akit Devletin egemenliği, üstünlüğü, mandası veya yetkisi altındaki bir bölgede gerçekleştirilecek olması nedeniyle uluslararası niteliğini kaybetmez.*"

⁶⁰ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 89.

⁶¹ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 90. Ayrıca bkz Yargıtay 11 HD, 1624/1626, 22.03.1985 sayılı kararı: "*Varşova Sözleşmesi'nin değişik 1/2. maddesine nazaran "Uluslararası taşıma terimi taşımada bir kesilme veya aktarma olsun, olmasın iki sözleşen taraf ülkesinde bulunan herhangi bir taşıma anlamına gelir". Bu hükme göre; arada kesilme veya aktarma olması taşımanın "Uluslararası" niteliğini değiştiremez. Eş anlatımla Varşova Sözleşmesi'nin güttüğü amaç bakımından bir tek bölünmez taşıma sayılır. Hal böyle olunca olaydaki taşımanın bir Uluslararası taşıma olduğunun ve bunun sonucu olarak da Varşova Sözleşmesi hükümlerinin bu taşımaya uygulanması gerektiğinin kabulü lazım gelir.*" <<https://lib.kazanci.com.tr/>> Erişim Tarihi: 05.08.2025.

leşmesi ve dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğu Varşova Konvansiyonu'na tabi olacaktır⁶².

Varşova Konvansiyonu'nun diğer uygulanma şartları taşıma sözleşmesinin içermesi gereken unsurlarla örtüşmektedir. Buna göre, (a) taşıma sözleşmesine dayanan, (b) ücret karşılığında⁶³, (c) hava taşıma aracı ile yapılan uluslararası taşımalarda Konvansiyon uygulama alanı bulacaktır⁶⁴. Buna göre, Konvansiyon, uçak ile ücret karşılığında yapılan tüm yolcu, bagaj ve eşya taşımalarını kapsamaktadır. Ayrıca hava taşıma işletmelerinin ücretsiz taşımalarında da uygulama bulacaktır⁶⁵. Varşova/Lahey sisteminde benimsenen sorumluluk rejimi, taşıma karşılığında ekonomik menfaat ve kazanç elde etmeyi amaçlayan taşıyıcının basiretli davranması gerektiği kabulüne dayanmaktadır. Bu nedenle konvansiyonların ticari olmayan taşımalara uygulanması mümkün değildir⁶⁶. Konvansiyonda eşya (yük) ile tanımlanmak istenen şey bagaj dışında kalan, taşınabilir ve taşınması konusunda anlaşma sağlanan her şeydir⁶⁷. Taşımanın konusunu yolcu, bagaj yahut bagaj harici bir eşya oluşturmalıdır⁶⁸. Taraflar yükün nitelik ve niceliklerine ilişkin şartlar ve yasaklar koyabilirler⁶⁹. Ancak uluslararası posta taşımalarına Konvansiyon hükümleri uygulanmayacaktır.

Varşova Konvansiyonu, tanımlar ve uygulama alanına ilişkin hükümleri takiben önce hava taşıma belgelerini daha sonra taşıyıcının sorumluluğunu düzen-

⁶² Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 88. Bu kapsamda, uçuşun iptal edilmesi ya da acil iniş yapılması gibi durumlarda taşımanın uluslararası niteliği değişmeyecektir.

⁶³ Ücretin bir para borcu olarak kararlaştırılması zorunlu değildir; ücret geniş anlamda yorumlanarak, taşıyıcının malvarlığında değer ifade edecek her türlü edim olarak kararlaştırılabilir. Bkz Sözer, Uygulanma Şartları (n 56) 394; Ülgen, 17; Birinci Uzun, 51. Uygulamada ücretler genellikle havayolu şirketlerince hazırlanan tarifelere göre belirlenmektedir. Ücret sözleşme dışı üçüncü bir kişi tarafından da ifa edilebilir. Bkz Sözer, Uygulanma Şartları (n 56) 394; Ülgen, 18.

⁶⁴ Şanlı, 13-14; Ülgen, 15-18.

⁶⁵ Varşova Konvansiyonu m.1 uyarınca "sözleşme uçak ile ücret, karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımalarına uygulanacaktır. Bir hava taşıma işletmesi tarafından uçakla yapılan ücretsiz taşımalara da aynı ölçüde uygulanacaktır."

⁶⁶ Sözer, Uygulanma Şartları (n 56), 394; Ülgen, 17; Birinci Uzun, 51.

⁶⁷ Kübra Yetiş Şanlı, *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı* (On İki Levha 2008) 52 dn 32.; Gümüşlü Tunçağıl, 42-43.

⁶⁸ Varşova Konvansiyonu'nun orijinal Fransızca metninde ticari eşya anlamına gelen "*marchandise*" (Almanca metninde "*güter*", İngilizce metninde ise "*goods*") terimi kullanılmıştır. Montreal Konvansiyonu'nda ise yük anlamına gelen "*cargo*" ifadesi yer almaktadır.

⁶⁹ Ülgen, 52; Birinci Uzun, 54.

lemekte ve karma taşımalara özgü hükümlere yer vermektedir. Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanına giren taşıma sözleşmelerinden doğan somut uyuşmazlık hakkında Konvansiyon'un açık hüküm içermemesi, suskun kalmış olması veya yetkili hukuka atıf yapması halinde, ilgili hususa taşıma sözleşmesine uygulanacak yetkili hukukun maddi hukuk hükümleri uygulanacaktır⁷⁰.

b. Varşova/Lahey Sisteminin Taşıyıcının Sorumluluğuna Uygulanacak Kurallara İlişkin Çelişkiler ve Yeni Düzenlemelere Olan İhtiyaç

Varşova Konvansiyonu'nun uygulanmasında mesele teşkil eden en önemli konuların başında, hava konşimentosunun düzenlenmesi ve öngörülen unsurların konşimentoda yer almaması halinde ortaya çıkan sonuçlar gelmektedir. Konvansiyon'un 9. maddesi gereği taşımanın Konvansiyon'a tabi olması durumunda, taşıyıcının hava konşimentosu düzenlenmeksizin yükü kabulü veya konşimentonun Konvansiyon'un 8. maddesinde öngörülen-(a) ilâ (i) ve (q) alt bentlerindeki- bilgileri içermemesi halinde, taşıyıcı, sorumluluğunu sınırlayan veya ortadan kaldıran Konvansiyon hükümlerinden faydalanamayacaktır⁷¹.

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel kural, Konvansiyon'un 20. maddesinde düzenlenmektedir. Buna göre, taşıyıcı ve temsilcileri, zararın önüne geçmek için alınması zaruri tedbirleri aldıklarını, bu konudaki sorumluluklarını yerine getirdiklerini veyahut alınması gerekli tedbirleri almanın mümkün olmadığını ispatlamaları halinde sorumluluktan kurtulacaklardır. Ayrıca taşıyıcı yine kendisinin ve temsilcisinin alması gerekli önlemleri aldığı ve ancak yer hizmetleri veya seyrüsefer kaynaklı bir yanlıştan zararın doğduğunu ispatlarsa sorumluluğu ortadan kalkacaktır⁷². Yine Konvansiyon'un 21. maddesi uyarınca, taşıyıcı, meydana gelen zararın, zarar gören kişinin ihmalden kaynaklandığını veya zarar gören kişinin zararın meydana gelmesine katkı sağladığını ispat ederse, uyuşmazlığın görüldüğü mahkemenin hukuku uyarınca, taşıyıcı sorumluluktan tamamen veya kısmen kurtulabilecektir.

Varşova Konvansiyonu, taşıyıcının sorumluluğunu eşyanın havada taşınması süresi ile sınırlı tutmuştur. Konvansiyon'un m. 18/1 hükmü taşıyıcının sorum-

⁷⁰ Ülgen, 25-26; Canbolat, 37; Birinci Uzun, 39.

⁷¹ Bilal Özel, 'Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıma Belgeleri' (2024) 82 (2) Ankara Barosu Dergisi 293, 304 <<https://dergipark.org.tr/>> Erişim Tarihi: 05.08.2025; Ülgen, 142.

⁷² Varşova Konvansiyonu m. 20/2 uyarınca, eşya taşımalarında taşıyıcı, hasarın pilotajdaki ihmal veya hava aracının kullanımındaki ya da seyrüseferdeki ihmalden kaynaklandığını ve diğer tüm açılardan kendisi ve temsilcilerinin hasarı önlemek için gerekli tüm önlemleri aldığını kanıtlarsa hasardan sorumlu tutulamayacaktır.

lu tutulabilmesi için eşyanın yok olması, kaybolması veya zarara uğramasına neden olan olayın hava taşımacılığı sırasında meydana gelmesi gerektiğini düzenlemektedir. Hava yoluyla taşıma süresi ise aynı hükmün ikinci fıkrasında açıklanmaktadır. Buna göre, hava taşımacılığının süresi eşyanın taşıyıcının sorumluluğu altında olduğu zaman dilimidir. Eşyanın havalimanında bulunduğu süre, uçak içine yüklendiği ve seyrüsefer halinde geçen süre ile havalimanı dışına iniş dahil iniş süresi hava taşımacılığına dahil kabul edilmektedir. Hava taşımacılığı süresi, havalimanı dışında gerçekleştirilen kara, deniz veya nehir taşımacılığını kapsamamaktadır. Bununla birlikte, şayet bu tür bir taşıma, hava taşımacılığı sözleşmesinin yerine getirilmesi sırasında, yükleme, teslimat veya aktarma amacıyla gerçekleştiriliyorsa, aksi ispat edilmedikçe, gerçekleşen hasarın hava taşımacılığı sırasında meydana gelen bir olayın sonucu olduğu varsayılacaktır. Taşıma sözleşmesinin kurulmasından önce gerçekleşen zararlarda ise *culpa in contrahendo* sorumluluğu söz konusu olacaktır ve sözleşme öncesi görüşmelerden kaynaklanan taşıyıcının sorumluluğuna Konvansiyon'da yer alan hükümler uygulanmayacaktır⁷³.

Varşova Konvansiyonu taşıyıcının sorumluluğunun sınırlanmasına ilişkin 22. maddesinde "azami sınır" öngörmektedir. Ancak taşıyıcının isterse maddede öngörülen sınırı aşan zararı tazmin etmesine de imkân tanınmıştır. Deniz yoluyla eşya taşıyan kişiden daha ağır sorumluluk altında bulunan hava taşıyıcısı, çalışanlarının hem teknik hem de ticari kusurlarından sorumludur. Ancak deniz taşıyıcısından daha hafif olarak hava taşıyıcısı çalıştırdığı kişinin yalnızca fiilî vazifesini ifa esnasında ortaya çıkardığı zarardan sorumlu olacaktır⁷⁴.

Varşova Konvansiyonu'nun uygulamada yetersiz kaldığına yönelik eleştiriler ortaya çıkmış, özellikle havayolu şirketlerince taşıma belgelerine ilişkin düzenlemelere⁷⁵ ve başta Amerika Birleşik Devletleri (ABD) olmak üzere bazı taraf devletlerce ileri sürülen şahıs zararlarındaki sorumluluk sınırlarının düşük oldu-

⁷³ İnci Deniz, 'Varşova Konvansiyonu'nda Taşıyıcının Sorumluluğu', (1984) 50 (1-4) İÜHF 423, 424-425 <<https://dergipark.org.tr/>> Erişim Tarihi: 05.08.2025. Bu durumda, açılacak davada *culpa in contrahendo* sorumluluğuna uygulanacak hukukun tespiti gerekecektir. Yetkili mahkeme bu noktada kendi milli hukuku uyarınca vasıflandırma yaparak, uygun kanunlar ihtilafı kuralını ve yetkili hukuku kanunlar ihtilafı yöntemi içinde tespit edecektir.

⁷⁴ Ülgen, 206-207; Deniz, 427; Sipos, Liability (n 13) 172-173.

⁷⁵ Taşıma belgelerinde zorunlu görülen kayıtların çokluğu ve bu kayıtlarda eksik hususların bulunması durumunda sınırlı sorumluluk hakkının ortadan kalkması havayolu şirketlerince eleştirilmiş ve yeni düzenleme taleplerine neden olmuştur. Bkz Kök, 50; Güneş, 12.

ğuna yönelik eleştiriler yoğunlaşmıştır⁷⁶. Tüm bu eleştirilerin ardından Konvansiyon'un yenilenmesi hususunda çalışmalara başlanmış ve Uluslararası Hava Hususi Hukuku Konferansı'nda Lahey Protokolü kabul edilmiştir⁷⁷.

Lahey Protokolü ile taşıma kavramı açıkça tanımlanmış, yük senedine ilişkin hükümler basitleştirilmiş (m. VI ve VII) ve tazminat üst sınırı yükseltilmiştir (m. XI). Bu protokole göre bagaj kuponu, yük senedi ve yolcu bileti taşıma sözleşmesinin ispat aracı olarak kabul edilmiştir (m. III ve m. IV). Lahey Protokolü, ayrıca, yukarıda yer verdiğimiz Varşova Konvansiyonu m. 20'de yer alan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükmün ikinci fıkrasını ilga etmiştir (m. X). Böylece, taşıyıcının, pilotajda veya hava aracının kullanımında ya da seyrüseferdeki ihmalden kaynaklanan hasara bağlı sorumluluktan, kendisi ve temsilcilerinin hasarı önlemek için gerekli tüm önlemleri aldığını kanıtlaması halinde -diğer bir ifadeyle sorumluluktan kurtuluş kanıtına dayanarak- kurtulacağını öngören hüküm ortadan kalkmıştır⁷⁸. Ayrıca taşıyıcı ile yardımcıları aynı sorumluluk hükümlerine tabi olmuşlardır⁷⁹. Yine Varşova Konvansiyonu'nun sorumluluk üst (azami) sınırını belirleyen 22. madde hükmü de yeni bir düzenleme ile değiştirilerek ortadan kaldırılmış, taşıyıcının hasardan sorumluluk üst sınırı artırılmıştır⁸⁰. Böylece Var-

⁷⁶ UNCTAD Secretariat Report, 9; Yetiş Şamlı, 48.

⁷⁷ Yetiş Şamlı, 48. Lahey Protokolü ile şahıs zararları hususunda sorumluluk sınırının artırılmasına karşılık ABD bu sınırı da yeterli görmemiş ve bu nedenle Lahey Protokolü ABD tarafından kabul edilmemiştir. ABD örneğinde olduğu gibi Lahey Protokolü'nü kabul etmeyen devletler için Varşova Konvansiyonu hükümlerinin uygulanmasına devam edilmiş, Lahey Protokolü'nü onaylayan devletler için ise değiştirilmiş metnin uygulanması yoluna gidilmiştir. İlerleyen dönemlerde ABD 1966 yılından itibaren geçerli olacak şekilde Varşova Konvansiyonu'nu ilga etmiş; ancak ABD'nin hava taşımacılığındaki hakim durumu sebebiyle Konvansiyon'un ilgasının önüne geçilebilmek amacıyla IATA üyesi havayolu şirketleri ile ABD hükümeti arasında sorumluluk bedellerine ilişkin yeni bir düzenleme yapılmış ve 1966 yılında Montreal Geçici Anlaşması imzalanmıştır. Bkz Tahir Çağa "Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair." *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*, (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1988) 180 <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi: 05.08.2025.; Yetiş Şamlı, 46. Lahey Protokolü m. XXI düzenlemesine göre protokolü imzalayan devletin Varşova Konvansiyonu'na taraf olmadığı durumlarda bu devlet Varşova sözleşmesinin tadil edilmiş haline taraf sayılacaktır. Nitekim Türkiye de Varşova Konvansiyonunun tadil edilmiş haline imza atmıştır.

⁷⁸ Yetiş Şamlı, 68; Ömeroğlu, 61. Apaydın, 90. Günümüzde de kabul gördüğü üzere taşıyıcının sorumluluğunun ortadan kalkabilmesi için oluşabilecek zararın önüne geçmek adına kendisi ve çalışanlarının her türlü zaruri tedbiri aldığı yahut tedbirlerin alınmasının somut koşullarda mümkün olmadığını ispatlaması gerekecektir.

⁷⁹ Sözer, *Uygulanma Şartları* (n 56) 377; Ömeroğlu, 61; Akyüz, 15.

⁸⁰ Varşova Sözleşmesi'nin yalnızca Fransızca olarak düzenlenmesi ve ülkeden ülkeye çeviri farklılıkları bulunması dolayısıyla beklenen yeknesaklığın kurulmasında zorluklar yaşanmış bu

şova Konvansiyonu'nun yetersiz kaldığı ya da eleştiri aldığı temel konular tatmin edici şekilde düzenlenmeye çalışılmıştır⁸¹. Ancak bu düzenlemelerin de tatmin edici olmaması nedeniyle, Konvansiyon'un değiştirilmesi bir süreç şeklinde devam etmiştir⁸².

Bu sürecin çalışmamız bakımından önemli yönü, akdi ile fiilî taşıyıcının sorumluluk rejiminin düzenlenmesidir. 1961 Guadalajara Ek Konvansiyonu fiilî taşıyıcının sorumluluk rejimindeki durumunu belirlemiştir⁸³. Guadalajara Ek Konvansiyonu m. II ile Varşova Konvansiyonu hükümlerine tabi taşıma anlaşması kapsamındaki bir taşıma, Konvansiyon'da aksine bir hüküm bulunmadıkça, kısmen yahut tamamen fiilî taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi halinde Varşova Konvansiyonuna tabi olacaktır⁸⁴. Bu kapsamda fiilî taşıyıcının da sınırlı sorumluluk ilkesinden faydalanabilmesi ve taşıyıcı tarafından ileri sürülen def'ileri ileri sürebilmesi mümkün hale gelmiştir. Konvansiyon m. III/1, akdi taşıyıcıyı, taşıma işini fiilî olarak yerine getiren taşıyıcı ve adamlarının işin icrası sırasında gerçekleşen ihmallerinden de sorumlu tutmuştur. Bu ihmallerden fiilî taşıyıcının da sorumlu olacağı ve akdi taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı arasında müteselsil sorumluluk bulunacağı düzenlenmektedir⁸⁵. Konvansiyonda yükün zarar gör-

sebeple Lahey Protokolü uyumsuzluk söz konusu olması durumunda Fransızca metne öncelik verilmesi koşulu ile üç dile çevrilmiştir. Bkz Ülgen, 23; Apaydın, 48.

⁸¹ Sözer, Uygulanma Şartları (n 56) 376; Apaydın, 47; Ömeroğlu, 60.

⁸² Varşova Konvansiyonu taşımayı fiilen icra eden tarafı ("*actual carrier*") Konvansiyon kapsamında taşıyıcı olarak kabul etmemiştir. Bkz Sözer, Uygulanma Şartları (n 56) 386; Deniz, 423. Bu nedenle kısa bir süre sonra Lahey Protokolü ile belirlenen sorumluluk rejiminin de bazı noktalarda yetersiz kalması üzerine Varşova Konvansiyonu'nun tekrar değiştirilmesi gündeme gelmiştir. Varşova Konvansiyonu'nun kayıp, hasar ve gecikmeden dolayı sadece akdi taşıyıcıyı sorumlu kılan ve böylece fiilî taşıyıcı hakkında sorumluluğa dair Konvansiyon hükümlerinin uygulanmasına engel olarak fiilî taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran düzenlemesi 1961 yılında Guadalajara Ek Konvansiyonu'nun kabulünü gerekli kılmıştır. Varşova Konvansiyonu'nu tadil amacıyla imzalanan bir diğer protokol ise 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'dür. Bu Protokol de 3 numaralı Montreal Protokolü ile tadil edilmiştir. Diğer taraftan, gelişen ihtiyaçları karşılayabilmek adına 1,2 ve 4 numaralı Montreal Protokolleri ile Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda değişikliklere gidilmiştir. Bkz Ülgen, 64-65; Yetiş Şamlı, 50; Sipos, Modernisation (n 20) 113; Apaydın, 1 ve 49 vd; Congar, 80.

⁸³ Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcı kavramının belirlenmesinde taşımanın bizzat gerçekleştirilmesi değil taşımanın taahhüt edilmiş olması belirleyici unsur kabul edilmiştir. Akdi taşıyıcının taşıma fiilini kısmen yahut tamamen devrettiği fiilî taşıyıcının niteliği müteakip taşıyıcı ("*successive carrier*") değil ise, Konvansiyon kapsamında fiilî taşıyıcının sorumluluğundan söz etmek mümkün değildir.

⁸⁴ Ülgen, 64-65; Yetiş Şamlı, 70; Birinci Uzun, 26; Akyüz, 16; Congar, 124-125.

⁸⁵ Yetiş Şamlı, 70; Birinci Uzun, 60; Congar, 125.

mesi durumunda m. VII ile ilgiliye seçimlik hak tanınmıştır. Düzenlemede yüke ilişkin açılacak davanın, taşımayı gerçekleştirdiği ölçüde, fiilî taşıyıcıya yahut akdi taşıyıcıya karşı açılabilmesi, elvermesi durumunda iki tarafa birden veya ayrı ayrı açılabilmesine yer verilmiştir⁸⁶. Türkiye Guadalajara Ek Konvansiyonu'na taraf olmamış, ancak Ek Konvansiyon ile getirilen fiilî taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemelere Montreal Konvansiyonu'nda da yer verilmiştir⁸⁷.

Guadalajara Ek Konvansiyonu'nu takiben 1971 yılında kabul edilen Guatemala City Protokolü Türkiye tarafından kabul görmemiş, Protokolde yer alan onay yeter sayısının sağlanamaması dolayısıyla Protokol yürürlüğe girmemiştir^{88,89}. Varşova Konvansiyonu'nu değiştiren Ek Konvansiyon ve Protokoller ile düzenlenen kurallar arasında çalışma konumuzu ilgilendirenlere kısaca belirtmek gerekirse, eşya taşımalarında hava konşimentosu yerine elektronik bilgi işlem araçlarına geçilmesi hususunda düzenlemeler getirilmiştir⁹⁰. Taşıma kaynaklı yük hasarları ve kaybı, sınırlı ve kusursuz sorumluluk ilkelerine bağlanmıştır⁹¹. Taşıyıcı ve adamlarının alması gerekli önlemleri aldıklarına yahut almaları-

⁸⁶ Varşova Konvansiyonu m. 26'da düzenlenen alıcının hasara dair şikâyeti prosedürüne ilişkin olarak Ek Konvansiyon m. IV'te yer alan düzenleme ile şikâyetin akit taşıyıcısı ya da fiilî taşıyıcıdan birine yapılması ile diğeri için de hüküm ve sonuçlarını doğuracağı belirtilmiştir.

⁸⁷ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 70-71; Akyüz, 16.

⁸⁸ Türkiye, ICAO resmî sitesinde yer alan onay veren veya katılım belgesi verilen ülkeler listesinde yer almamaktadır. Bkz <www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf>, Date of Access 05 August 2025; "Mahkemece ülkemiz tarafından onaylanmayan 3 sayılı Montreal Ek Protokolü (Guatemala City Protokolü) uyarınca tazminat hesabı yapılması doğru olmamış kararın bu nedenle bozulması gerekmektedir." Yargıtay 11 HD, E 2012/16906 K 2013/14684 12.07.2013 (Ömeroğlu, 63 dn 329).

⁸⁹ Daha sonra, 1975 yılında Montreal'de toplanan Uluslararası Hukuk Konferansı'nda dört protokol daha kabul edilmiştir. Bu protokollerden 1 numaralı Protokol ile 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda 2 ve 4 numaralı Protokol ile 1955 Lahey Protokolü'nde, 3 numaralı Protokol ile -ki bu Protokol yürürlükte değildir- 1971 Guatemala City Protokolü ile değişikliğe gidilmiştir. Türkiye yalnızca 4 numaralı Protokol'e taraf olmuştur. Bkz <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf> Erişim Tarihi: 05.08.2025.

Bu Protokoller ile sorumluluk sınırının belirlenmesinde kullanılan sabit değer birimi olan "Poincare Frankı", "Special Drawing Rights (SDR)" ile değiştirilmiştir. Ancak IMF üyesi olmayan yahut SDR kullanımına izin vermeyen ülkelerde sorumlulukların Poincare Frankı ile tespitine izin verilmiştir. Bkz Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 66; Ömeroğlu, 65; Sipos, Modernisation (n 20) 113; Apaydın, 50.

⁹⁰ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 66; Sipos, Modernisation (n 19) 113; Akyüz, 20; Ömeroğlu, 65.

⁹¹ Ülgen, 14; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 66; Birinci Uzun, 29; Sipos, Modernisation (n 20) 114; Apaydın, 51.

na imkân olmadığına dair ispat yükünü yerine getirdikleri takdirde yalnızca gecikmeden kaynaklı zararlardan sorumlu olmayacakları kabul edilmiştir⁹². Ziya ve hasardan kaynaklı sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyıcının maddede sınırlı olarak sayılan zarar sebeplerinden birisine dayanması gerekecektir⁹³. Bir diğer önemli husus ise, Lahey sözleşmesiyle tadil edilen Varşova Konvansiyonu'nun yapılan değişiklikler ve ekler ile karmaşık bir hal alması sebebiyle metnin tek parça olarak toplanmasına karar verilmesidir⁹⁴.

Görüldüğü üzere, uluslararası hava taşımacılığı, uygulanacak kuralları belirleyen milletlerarası sözleşmelerde en sık değişikliğe veya düzeltmeye gidilen alanların başında gelmektedir. Özellikle hangi taşıyıcının, hangi sebeple ve hangi kapsamda sorumlu olacağı soruları uygulamayı devamlı meşgul etmiştir. Kanımızca bu durum, uluslararası hava yoluyla eşya taşıyıcısının sorumluluğunun maddi milletlerarası özel hukuk kurallarından oluşan yeknesak bir sorumluluk rejiminin öngörülmesine duyulan ihtiyacı açıkça göstermesi bakımından önemlidir. Gerçekten de taşıyıcının sorumluluğunun en kısa ve net şekilde tespitine yarayan maddi kurallar bütünüünün oluşturulması, kanunlar ihtilafı kurallarına mümkün olduğu kadar az başvurulmasına imkân sağlayacağından, çelişen ve adeta “uluslararası konvansiyon çatışması”na⁹⁵ dönüşen Varşova/Lahey sisteminin tümüyle terk edilmesi elzem hale gelmiştir. Bu durum ICAO'yu yeknesak kurallar bütünü sunan yepyeni bir konvansiyon hazırlığına girişmeye itmiştir⁹⁶. Yapılan çalışmalar sonucunda 1999 yılında “Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 28 Mayıs 1999 Montreal Konvansiyonu” kabul edilmiştir.

⁹² Yetiş Şamlı, s. 74.

⁹³ 4 no.lu Montreal Protokolü m. IV: “However, the carrier is not liable if he proves that the destruction, loss of, or damage to, the cargo resulted solely from one or more of the following: (a) inherent defect, quality or vice of that cargo; (b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or his servants or agents; (c) an act of war or an armed conflict; (d) an act of public authority carried out in connexion with the entry, exit or transit of the cargo.”

⁹⁴ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 66; Ömeroğlu, 65; Akyüz. 21.

⁹⁵ Mohammed El Hadi El Maknouzi and Iyad Mohammad Jadalhaq, ‘The Conflict of International Agreements in Air Law: A Reasonable Plea For Conventional Uniform Rules’, (2021) 6 (2), University of Bologna Law Review 239, 248 <<https://bolognalawreview.unibo.it>> Date of Access 05 August 2025.

⁹⁶ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 74-75; Yetiş Şamlı, 51; Güneş, 32.

2. Montreal Konvansiyonu ve Uygulama Alanı

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarafından gerçekleştirilen çalışmalar Varşova Lahey sisteminin değiştirilmesi gerektiği konusunda ICAO'yu harekete geçirmiştir⁹⁷. Çağın ihtiyaçları ve gereklerine uygun, Varşova/Lahey sürecinde yaşanan gelişmelere cevap verecek yeni bir konvansiyon düzenlemek yönündeki çalışmaların sonucu olan 1999 Montreal Konvansiyonu'nun amacı ilk etapta Varşova/Lahey sistemini yürürlükten kaldırmaktır⁹⁸. Zira, uluslararası hava taşımacılığında uygulanan mevzuatın karmaşıklığı uyuşmazlıkların çözümüne de olumsuz etki etmekte, daha etkin, hızlı ve masrafsız bir uyuşmazlık çözümü için hava taşımacılığında uygulanacak kuralların yeknesaklaştırılması gerekmektedir⁹⁹. Diğer yandan, Montreal Konvansiyonu her ne kadar ayrı bir konvansiyon niteliğinde olsa da Varşova/Lahey sisteminin temel esaslarını koruyarak günün ihtiyaçları doğrultusunda modernizasyonunu sağlamıştır¹⁰⁰.

Montreal Konvansiyonu ile getirilen önemli değişikliklerden biri, yolcu yaralanmaları ve ölümlerinde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin değişikliklerdir¹⁰¹. Bu bağlamda, genel olarak yolcu ölüm ya da yaralanmalarında sorumluluk sınırları arttırılmış; kusursuz sorumluluğa ilişkin hükümler kabul edilmiş, yolcuların gecikmesi, bagaj kaybı veya hasarında farklı sorumluluk limitleri belirlenmiştir. Yük taşımalarındaki sorumluluk rejiminde değişikliğe gidilen Konvansiyon'da da yükün hasara uğraması veya ziyaı halinde 4 No.lu Montreal Protokolü'nde olduğu üzere taşıyıcının objektif sorumluluğu kabul edilmiştir. Aşağıda daha ayrıntılı inceleneceği üzere¹⁰², taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olabilmesi

⁹⁷ ICAO bünyesinde gerçekleştirilen hazırlık çalışmaları ile ilgili bkz Güneş, 32-33.

⁹⁸ Sözer, Uygulanma Şartları (n 56) 74; Birinci Uzun, 34; Apaydın, 55.

⁹⁹ UNCTAD Secretariat Report, 13. Ayrıca bkz El Maknoui and Jadalhaq, 248.

¹⁰⁰ Üst üste çıkarılan Konvansiyon ve protokollerin yarattığı karmaşanın önüne geçilmesi yolunda atılan adımlara örnek olarak Montreal Konvansiyonu kapsamına 1961 Guadalajara Ek Konvansiyonu'nun eklenmesi gösterilebilir. Akdi taşıyıcı dışında taşımayı gerçekleştiren kişiye ve bu kişinin sorumluluğuna uygulanacak hükümler bakımından 1961 Guadalajara Ek Konvansiyonu Montreal Konvansiyonu'na aynen eklenmiştir. Bkz Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 76; Yetiş Şamlı, 72; Birinci Uzun, 34; Sipos, Modernisation (n 20) 117; Apaydın, 56, Ak-yüz, 24.

¹⁰¹ Hava yoluyla uluslararası yolcu taşımacılığı çalışmamızın kapsamı dışındadır. Bununla birlikte Montreal Konvansiyonu'nun yolcu ve bagaj taşımaları bakımından da önemli değişiklikler içerdiğini ifade etmek gerekmektedir. Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz Hülya Göktepe, 'Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları' (2016) 2 (3) Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 211-223.

¹⁰² Bkz "Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği, Şartları ve Kapsamı" başlıklı bölüm.

için ziya ya da hasarın hava taşıması sırasında gerçekleşen bir olaya dayanması aranmaktadır.

Türkiye Montreal Konvansiyonu'na ticari olmayan taşımalar ve askeri makamlara ait hava araçları ile yapılan taşımalar hakkında çekince koyarak¹⁰³ onaylamıştır¹⁰⁴. Konvansiyon uyarınca âkit devlet statüsünün kazanılabilmesi için taraf devletin onayı ve kabulünün ardından, tasdik yahut katılım belgelerinin tevdi makama gönderilmesi gereklidir. Türkiye 2011 yılında tevdi makamına onay belgelerini sunmuş ve bu yıl içinde âkit devlet statüsünü kazanmıştır¹⁰⁵. Bu çerçevede, Montreal Konvansiyonu ancak 26.03.2011 tarihinden sonra çıkan uyuşmazlıklarda uygulama alanı bulabilecektir¹⁰⁶.

Montreal Konvansiyonu, Konvansiyon'a taraf devletler arasında kendisinden önce akdedilen tüm Konvansiyon, Ek Konvansiyon ve Protokolleri ilga etmektedir. Bu çerçevede, bir devletin Varşova/Lahey sistemine dahil olan uluslararası anlaşmalardan herhangi birisi ile birlikte Montreal Konvansiyonu'na da taraf olması halinde, Montreal Konvansiyonu uygulama alanı bulacaktır¹⁰⁷.

¹⁰³ "Söz konusu Sözleşme, egemen bir devlet olarak kendi işlev ve vazifeleri bakımından ticari olmayan amaçlar için doğrudan Türkiye Cumhuriyeti tarafından gerçekleştirilen ve işletilen hava yoluyla uluslararası taşımacılığa ve Türkiye Cumhuriyeti Devletinde kayıtlı ya da onun tarafından kiralanmış olup, tüm kapasitesi Türk askeri makamlarında ya da bu makamlar adına ayrılmış olan hava araçlarında söz konusu askeri makamların yolcu, kargo ve bagaj taşımalarına uygulanmayacaktır." <www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/04/20090414-14.htm> Erişim Tarihi: 05.08.2025.

¹⁰⁴ Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, Kanun Numarası: 5866, Kabul Tarihi: 02.04.2009, RG 14.04.2009/27200.

¹⁰⁵ ICAO tarafından yayınlanan "Status of Türkiye with regard to international air law" için bkz <https://www.icao.int/secretariat/legal/Status%20of%20individual%20States/Turkiye_EN.pdf> Erişim Tarihi: 05.08.2025.

¹⁰⁶ Yargıtay 11 HD,12584/19721 15.12.2014sayılı kararı: "... Ancak, 14/04/2009 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan ve 5866 sayılı Kanun ile onaylanan 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na Türkiye, 26/03/2011 tarihinde taraf olmuştur. Yani bu tarihten önce meydana gelen vakialara ilişkin ihtilaflar Varşova/Lahey Konvansiyonu ve 4 sayılı Montreal Protokolü çerçevesinde ele alınırken, bu tarihten sonra meydana gelen vakialara ilişkin ihtilafların 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na göre çözüme kavuşturulması gerekecektir. Dava konusu olayın tarihi 23/11/2012 olup, somut olaya uygulanacak olan mevzuat Montreal Konvansiyonu'dur..." <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi: 05.08.2025.

¹⁰⁷ Hava taşımacılığı alanında yaratılmış olan uluslararası konvansiyon çatışmasının ne şekilde çözümleneceği ve hangi konvansiyonun öncelikle uygulanacağı, devletlerin milli hukuklarının bu soruna yaklaşımı ile ilgili olarak bkz El Maknoui and Jadalhaq, 251 vd; UNCTAD Secretariat Report, 13.

Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanını düzenleyen 1. maddesinde, Varşova Konvansiyonu'na benzer şekilde, Konvansiyon'un ücret karşılığında bir hava aracı ile gerçekleştirilen tüm uluslararası yolcu, bagaj ve yük taşımalarında uygulama alanı bulacağı belirtilmektedir. Bir hava yolu şirketi tarafından hava aracı ile ücretsiz olarak yapılacak taşımalar da Konvansiyon'un kapsamındadır. Uluslararası taşıma kavramı da yine m. 1/2'de açıklanmaktadır. Buna göre, tarafların anlaşmasına uygun olarak, hava aracının kalkış ve varış yerinin iki âkit devlet sınırı içinde yer alması ya da uçuşun aktarma veya durak yerinin kalkış ve varış yerinin bulunduğu âkit devletten farklı bir devlette bulunması halinde uluslararası bir taşıma söz konusu olacaktır¹⁰⁸. Bu halde, şayet taşıma bir bütün olarak birden fazla taşıyıcının gerçekleştirdiği bir taşıma ise, birbirini izleyen taşımalarda taşıyıcılardan bir veya birkaçının taşıma işini tek bir devlet sınırları içinde gerçekleştirmiş olması, taşımanın uluslararası bir taşıma olmasına engel teşkil etmeyecektir.

Varşova Konvansiyonu'nda olduğu üzere, taşımanın uluslararası karakteri sözleşmenin taraflarının vatandaşlığına, yerleşim yerinin ya da mutad meskeninin bulunduğu yere, taşıma aracının tescilli olduğu yere ya da sözleşmenin akdedildiği yere bağlı değildir; yalnızca kalkış ve varış yerleri dikkate alınacaktır ve bu yerlerin farklı âkit devletlerde olması aranmaktadır¹⁰⁹. Bu çerçevede, kalkış, durak, transit geçiş ve varış yerlerinin tespitinde hava yük senedinde yer alan bilgiler dikkate alınacak, taraflarca düzenlenen hava yük senedinin incelenmesi yoluyla sözleşmenin Konvansiyon'un uygulama alanına girip girmediğine karar verilecektir¹¹⁰.

¹⁰⁸ Yargıtay 11 HD, 13934/1451 27.02.2018 sayılı kararı: "... Dava, hava taşıma sözleşmesinden kaynaklanan zararın asıl ve fiili taşıyandan tazmini istemine ilişkindir. Taşıma ... 19.12.2013 tarihinde yapılmıştır. Mahkemece 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu hükümlerine istinaden yazılı şekilde karar verilmiştir. Ancak, ... Konvansiyonu 1. maddesinin 2. fıkrası "Bu Sözleşmenin amacına uygun olarak, uluslararası taşımacılık ifadesi, taraflar arasındaki anlaşmaya bağlı olarak, kalkış ve varış yerlerinin, nakliye ya da aktarmada duraklama olsun ya da olmasın, iki Taraf Devletin sınırları dahilinde ya da Taraf Devlet olmasa dahi, şayet başka bir devletin sınırları dahilinde durulacak anlaşmalı bir yer varsa anılan yerlerin tek bir Taraf Devletin sınırları dahilinde bulunduğu herhangi taşımacılık faaliyeti anlamına gelmektedir. Başka bir devlette durulacak anlaşmalı bir yer olmadığı tek bir Taraf Devletin sınırları dahilindeki iki nokta arasında yapılan taşıma bu Sözleşmenin amacına yönelik olarak uluslararası taşımacılık değildir." hükmü ile Konvansiyonun uygulanabilme koşullarını belirlemiştir. Bu madde uyarınca Konvansiyonun uygulanabilmesi için hareket yeri ile varma yerinin konvansiyona taraf olması gerekmektedir. Somut uyuşmazlıkta hava taşımasının yapıldığı ... Devleti ... Konvansiyonu'na taraf olmadığından işbu davada ... Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması suretiyle karar verilmesi doğru görülmemiş bu nedenle hükmün bozulmasına karar verilmiştir..." <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi: 05.08.2025.

¹⁰⁹ Doğan, 586.

¹¹⁰ UNCTAD Secretariat Report, 14-15.

Montreal Konvansiyonu'na taraf olan devletlerin mahkemeleri Konvansiyon'u iç hukuklarının bir parçası olarak uygulayacaklardır. Ancak bunun için uyumsuzluğun Konvansiyon'un uygulama alanına giren bir taşıma sözleşmesinden kaynaklanması gerekmektedir. Bir taşıma sözleşmesinin Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanına girmemesi ve fakat tarafların aralarında akdettikleri hava taşıma sözleşmesinde Konvansiyon'un uygulanmasını kararlaştırmaları da mümkündür. Bu durumda Konvansiyon hükümleri taşıma sözleşmesine haricen yazılmış sayılacak ve taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun emredici hükümleri dahilinde uygulama alanı bulacaktır¹¹¹.

Son olarak, Montreal Konvansiyonu hükümlerinin uygulama alanına giren hava taşıma sözleşmelerine münhasıran ve emredici şekilde uygulanacağını altını çizmek gerekmektedir. Münhasıran uygulamadan kasıt, Konvansiyon'da yer alan sorumluluk şart ve sınırlarının yegâne dava sebebi oluşturduğunun kabulüdür. Buna göre, eşyanın zarar görmesi halinde, davacı, Konvansiyon'da öngörülen dava sebepleri ile bağlıdır; başka bir dava sebebi ileri süremeyecektir. Örneğin, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin Konvansiyon'da yer alan şartlar oluşmadığı ihtimalde, sözleşmeye uygulanacak hukukta yer alan ve zarar gören lehine taşıyıcının sorumluluğunu doğuran hükümlerin uygulanması gerektiğini iddia edilemeyecektir¹¹². Emredici uygulamadan kasıt ise, taşıma sözleşmesinin taraflarının, taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıramayacakları veya Konvansiyon'da belirlenen sorumluluk sınırlarından daha düşük sorumluluk sınırları üzerinde anlaşamayacakları anlamına gelmektedir. Her ne kadar taraflara irade serbestisi tanınmış olsa da bu durum taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak üzere taşıma sözleşmesinde yer alan hükümlere dayanabileceği anlamına gelmemektedir. Bu çerçevede, Konvansiyon'un taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin emredici kurallarına aykırı sözleşme şartları kesin hükümsüz olacaktır¹¹³.

¹¹¹ Doğan, 586-587. Ayrıca bkz. aşağıda "Konvansiyonlarda Yer Alan Maddi Hukuk Kurallarının Konvansiyonların Uygulama Alanına Girmeyen Hava Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmelerine Dahil Edilmesi" başlıklı bölüm. Bu durumda tarafların tek bir uluslararası belgeye atıf yapması uyumsuzluğa uygulanacak hükümlerin hızlı ve etkin biçimde tespiti açısından daha uygun olacaktır. Tarafların örneğin taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği veya kapsamı ile ilgili bir metne, sorumluluğun sınırlandırılması ile ilgili bir diğer metne gönderme yapması ve bu şekilde bir uluslararası sözleşme mozağini taşıma sözleşmesine içselleştirmesi uyumsuzluk çözümüne olumsuz etki yapacaktır. Bkz UNCTAD Secretariat Report, 20.

¹¹² UNCTAD Secretariat Report, 16-17. Bu durum özellikle yolcu taşımalarında zarar görenin haklarını kısıtlayan bir uygulama olduğu yönünde eleştirilmektedir. Bkz. Nicolas Bernard, 'Taking Air Passenger Rights Seriously: The Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention' (2021) 23(4) International Community Law Review 313-343.

¹¹³ UNCTAD Secretariat Report, 17.

Montreal Konvansiyonu'nun uygulanmasında bir diğer önemli husus da "taşıma"nın ne anlama geldiği ve taşımanın süresidir. Konvansiyon kapsamında hava taşımasından anlaşılması gereken zaman dilimi m. 18/3'te yapılan hava taşıması tanımında kendisini göstermektedir. Maddeye göre yükün taşıyıcının muhafazasında olduğu ("*the cargo is in the charge of the carrier*") süre "hava taşıması" kapsamında kabul edilmektedir¹¹⁴. Konvansiyon m. 18/4 havayolu taşıması kavramının sınırlarını belirleyen hükümlerendir. Zira m. 18/4'te hangi taşımaların hava taşıması olarak değerlendirilemeyeceği belirtilmektedir. Bu hükme göre havalimanı dışında gerçekleştirilen kara, deniz ve iç su taşımaları hava taşıması değildir¹¹⁵. Ancak, bu taşımaların havayolu taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme, teslim yahut aktarmayı gerçekleştirmek üzere yapılması halinde, oluşan zararın havayolu taşıması kaynaklı olduğunun kabulüne ilişkin aksi ispatlanabilir bir karine ortaya konmuştur. Yine, taşıyıcı göndericinin izni olmaksızın ve taşıma sözleşmesine aykırı olarak yükü havayolu dışında başkaca bir yolla taşır ise bu taşımalar da havayolu taşıması sayılacaktır. Varşova Konvansiyonu'nda yorum yolu ile ulaşılan bu sonuç Montreal Konvansiyonu ile açıkça düzenleme bulmuştur¹¹⁶.

B. Uluslararası Hava Taşımacılığında Uygulanan Kurallar Kapsamında Eşyaya Zarar Gelmesi Halinde Taşıyıcının Sorumluluğu

1. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği, Şartları ve Kapsamı

Her şeyden önce belirtmek gerekir ki, gerek Varşova/Lahey sisteminde, gerekse Montreal Konvansiyonu'nda taşıma sözleşmesinden kaynaklanan akdi

¹¹⁴ Yetiş Şamlı, 75: "... örneğin yükün hava alanı dışında taşıyıcıya ait bir ambarde depolanması durumunda, yük taşıyıcının muhafazasında olduğundan, yükün ambarde bulunduğu zaman da Konvansiyon çerçevesinde taşıyıcının sorumlu olduğu süreye dahil olacaktır." Aynı yönde bkz Sipos, Liability (n 13) 169. Aksi yönde görüş için bkz Yetiş Şamlı, 76 dn135.

¹¹⁵ Havalimanından ne anlaşılması gerektiği hiçbir Konvansiyon'da düzenlenmemiştir. Bununla birlikte 07.12.1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (Chicago Konvansiyonu) Ek 14'te (Annex 14) yer alan havalimanı tanımı dikkate alınmaktadır. Bu tanıma göre, havalimanı, "kara veya su üzerinde, tamamen veya kısmen uçakların iniş, kalkış ve yer hareketleri için kullanılmak üzere belirlenmiş alan (bina ve tesis ve diğer ekipmanlar dahil)" dir. Bkz </https://www.iacm.gov.mz/app/uploads/2018/12/an_14_v1_Aerodromes_8ed_2018_rev.14_01.07.18.pdf> Erişim Tarihi: 05.08.2025. Buna göre, örneğin, yükün taşıyıcının havalimanı dışındaki bir deposunda bulunması sırasında zarar görmesi hava taşımacılığı süresine dahil değildir. Bkz Güneş, 125-126.

¹¹⁶ Yetiş Şamlı, 77. Montreal Konvansiyonu m. 38 ile getirilen istisnada karma taşımaya gönderenin onayı söz konusu olsa da havayolu dışında kalan taşımalar Konvansiyon hükümlerine tabi olmayacaktır.

sorumluluk düzenlemekte olup haksız fiile ilişkin uyuşmazlıklar anılan Konvansiyonların dışında kalmaktadır¹¹⁷. Yukarıda incelediğimiz milletlerarası sözleşmelerde yer alan kurallar çerçevesinde taşıyıcının akdi sorumluluğunun kaynağı bakım ve gözetim borcudur¹¹⁸. Zira, eşya taşıyıcının hakimiyeti (zilyetliği) alanına girdiği andan itibaren hakimiyet alanından çıkmasına kadar geçen sürede, taşıyıcının eşyayı saklama ve koruma yükümlülüğü doğmaktadır¹¹⁹. Bu yükümlülük taşıma taahhüdünün bir parçasıdır ve taşıma sözleşmesine hukuki niteliğini kazandıran ana unsurlardan biridir. Bu nedenle taşınan yükün zıyaı veya hasara uğraması taşıyıcının sorumluluğunu doğuran başlıca olgudur.

Taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen uluslararası mevzuat, sorumluluğun hukuki niteliğine ilişkin farklı hükümlere yer vermiştir. Bu nedenle taşıyıcının sorumluluğunun hukuki nitelendirilmesi hakkında farklı değerlendirmelerde bulunulmuştur. Varşova/Lahey sisteminde (m. 20), taşıyıcının akdi sorumluluğu taşıma edimine ilişkin özen yükümlülüğü ile ilişkilendirilerek taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayacak bir kurtuluş kanıtının kabulü yoluna gidilmiştir. Buna göre, taşıyıcının eşyaya ilişkin sorumluluğu, kendisinin ve personelinin alması gerekli tüm önlemleri aldığını yahut bu önlemlerin alınmasının mümkün olmadığını ispatladığı noktada sona ermektedir. Doktrinde hâkim görüşe göre taşıyıcının yüke ilişkin sorumluluğu “özen borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu”dur¹²⁰. Doktrindeki bir diğer görüşe göre ise konvansiyon hükümleri ile taşıyıcıya objektif özen borcu yüklenmiştir, bu nedenle taşıyıcının objektif sorumluluğundan bahsedilmektedir¹²¹. Kanımızca taşıyıcının sorumluluğunun, özen borcunun yerine getirilmesi ile sınırlanması düşüncesinin altında, taşıyıcıyı öngörebileceği ve mümkün olduğu kadar önleyebileceği zararlardan sorumlu tutmama çabasının olduğu söylenebilir. Böylece basiretli bir hava yoluyla eşya taşıyıcısının alması gereken tüm önlemleri bilmesi ve buna uygun hareket etmesi sorumluluğunu önemli derecede azaltacaktır. Bu sonuç, taşıyıcının eko-

¹¹⁷ Birinci Uzun, 65.

¹¹⁸ Ülgen, 169; Birinci Uzun, 103; Canbolat, 61.

¹¹⁹ Doğan, 591-592; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 33; Canbolat, 63-64. Taşıyıcının, eşyayı devir ve teslim aldığı andan sözleşme şartlarına uygun olarak gönderilene teslim ettiği ana kadar, eşya üzerinde egemenliği bulunmaktadır.

¹²⁰ Sözer, TSHK Değerlendirme (n 29) 22; Ömeroğlu, 187; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 202. Ülgen de Varşova Konvansiyonu'nda öngörülen sistemin, “ispat yükü tersine çevrilmiş kusur sorumluluğu” ya da ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu ifade etmektedir (Ülgen, 158).

¹²¹ Ülgen, 158; Birinci Uzun, 118.

nomik olarak “yaşatılması”na katkı sağlayacak ve böylece hava yoluyla eşya taşımacılığını teşvik edecektir.

Montreal Konvansiyonu, Varşova Konvansiyonu’nda yer alan sorumluluk rejimini kökten değiştirmiştir. Konvansiyon’un taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin genel hükmünde (m. 18/1), taşıyıcının hava taşıması sırasında gerçekleşen ve yükün yok olmasına, zıyana veya hasarına sebep olan olaydan kaynaklanan zarardan sorumlu olacağı düzenlenmektedir. İlgili hüküm, taşıyıcının sorumluluğunu kusursuz (mutlak) -ve fakat Konvansiyon’un 22. maddesi ile sınırlanan- bir sorumluluk rejimi olarak öngörmektedir¹²². Konvansiyon’un 22. maddesi eşyanın kaybolması, zıya veya hasara uğraması ve gecikme halinde taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat miktarını kilogram başına 17 SDR¹²³ ile sınırlamıştır¹²⁴. Bu çerçevede üst sınırı aşmayan zararın tümüne hükmedilebilecekken, zararın m. 22 ile öngörülen sınırı aşması halinde yalnızca üst sınıra kadar tazminata hükmedilebilecektir¹²⁵. Ancak m. 25 uyarınca taraflar taşıma sözleşmesinde yer verecekleri açık hüküm ile taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat sınırını arttırabilecekleri gibi, sınırsız sorumluluk konusunda da anlaşabilecektir. Konvansiyon’un taşıyıcının sorumluluğunun taşıma sözleşmesi hükümleri ile genişletilmesine imkan sağlayan bu hükümleri göndericiyi koruyan hükümler olarak yorumlanmaktadır¹²⁶.

Taşıyıcının bu sınırlı kusursuz sorumluluğu, m. 18/2’de sayılan hallerde münhasıran ortadan kalkabilecektir. Buna göre zarar; (a) yükün tabiatından yahut kalitesizliğinden/ayıbından, (b) taşıyıcı ve adamları dışında bir kimsece yüke uygun paketlenme yapılmamış olmasından, (c) savaş ve silahlı çatışmadan ve (d) kamu otoritesinin yükün giriş, çıkış veya transit taşınmasına bağlı bir fiilinden kaynaklanması durumunda taşıyıcı yükün zıyayı ve hasarından sorumlu

¹²² Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 205-206 ve 231; Sipos, Liability (n 13) 179.

¹²³ “*Special Drawing Right*” (Özel Çekme Hakkı), Uluslararası Para Fonu’nun (IMF) üye ülkelerin resmi rezervlerini desteklemek amacıyla oluşturduğu uluslararası bir rezerv varlığıdır. Özel çekme hakkı, para birimi değil, maddi karşılığı olan bir varlıktır. Özel çekme hakları, IMF üyelerinin serbestçe kullanılabilen para birimleri üzerinde potansiyel bir hak talebi doğurmaktadır. Bu nedenle, özel çekme haklarının bir ülkeye likidite sağlayabileceği ifade edilmektedir. SDR’yi tanımlayan para birimi sepeti içinde uluslararası ticarete en yaygın şekilde kullanılan para birimleri (ABD doları, Euro, Çin Yuanı, Japon Yeni ve İngiliz Sterlini) yer almaktadır. Bkz <<https://www.imf.org/en/topics/special-drawing-right>> Date of Access 29 November 2025

¹²⁴ Yargılama masrafları bu üst sınıra dahil değildir. Bkz Doğan, 593.

¹²⁵ Doğan, 592; Yargıtay 11.HD, E 2016/13994 K 2018/5222 12.09.2018 sayılı kararı <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi: 05.08.2025.

¹²⁶ Doğan, 593; Ayrıntılı bilgi için bkz Güneş, 152-170.

olmayacaktır. İkinci fıkranın girişindeki ifade¹²⁷ taşıyıcının sorumluluğunun sayılan şartların varlığı ve neden olduğu zarar ölçüsünde tümüyle ya da kısmen ortadan kalkacağını belirtmektedir. Diğer bir ifadeyle, anılan şartların söz konusu olduğu ve ayrıca taşıyıcının malın zıyanda ya da hasarında sayılan koşullar dışında etkisinin var olduğu bir olayda, taşıyıcı maddede sayılan koşulların yarattığı zarara karşı sorumluluktan kurtulurken kalan zarar için sorumluluğu devam edecektir¹²⁸. Taşıyıcı m. 18/2’de sayılan haller haricindeki sebeplerden kaynaklanan tüm zararlardan sorumlu olacaktır. Böylece 4 no.lu Montreal Protokolü’ndeki haliyle taşıyıcının mutlak zarar sorumluluğu Montreal Konvansiyonu’nda korunmuştur¹²⁹.

Konvansiyon’un 19. maddesinde düzenlenen gecikmeden doğan sorumluluk bakımından ise Varşova Konvansiyonu m. 20’ye benzer bir yol izlenmiştir. Bu çerçevede, gecikme kaynaklı zarardan kurtulmak isteyen taşıyıcının, kendisi ve çalıştırdığı personelin zararın önüne geçebilmek için alınması gerekli “*tüm makul önlemleri*” almış olduğunu yahut bu tedbirlerin alınmasının mümkün olmadığını ispatlaması gerekecektir¹³⁰. Dolayısıyla taşıyıcının gecikme halindeki sorumluluğu kusur sorumluluğu olarak değerlendirilmektedir¹³¹. Varşova Konvansiyonu m. 20’den farklı olarak zarar görenin (tazminat talep eden tarafın) zararın meydana gelmesine kusuruyla katkıda bulunması durumunda, tazminat talep edilen davada hâkimin kendi kanunlarına göre zararı tarafların kusuru nispetinde paylaşırabileceği düzenlenmiştir (m. 20)¹³². Hâkimin hukukunda paylaştırmaya ilişkin düzenleme bulunmaması durumunda Konvansiyon hükümleri çerçevesinde paylaşırma yine mümkün olacaktır¹³³.

¹²⁷ “However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:”

¹²⁸ Yetiş Şamlı, 77-78; “to the extend” ifadesi Türkçe’ye “ölçüde” şeklinde çevrilmekte olup, taşıyıcının kısmi sorumluluğunu belirtmektedir.

¹²⁹ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 205, Birinci Uzun, 119.

¹³⁰ Varşova Konvansiyonu’nda bu tedbir ölçütü “*necessary measures*” olarak kabul edilirken, Montreal Konvansiyonu’nda “*all measures that could reasonably be required*” ifadesi tercih edilmiştir.

¹³¹ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 231.

¹³² Esasında Montreal Konvansiyonu m. 18/2’deki düzenleme, 4 no.lu Montreal ve Guatemala City Protokolleri göz önünde tutularak düzenlenmiştir. Konvansiyon’da 4 no.lu Protokol’de yer alan ve taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran dört hal korunmuş, ancak 4 no.lu protokolden farklı olarak taşıyıcı yalnızca bu dört halle sınırlı kalmaksızın kendisini savunma imkânı sağlanmıştır. Bkz Birinci Uzun, 106.

¹³³ Yetiş Şamlı, 79.

Taşıyıcının yüke ilişkin sorumluluğu, yükteki hasar yahut zıyanın bazı şartlar altında gerçekleşmiş olmasına bağlıdır. Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu'nda yer alan düzenlemelerin lafzı, yük ve bagaj taşımaları için "kaza" kavramına değil, daha geniş bir anlama sahip olan "olay" kavramına yer vermektedir. Bunun nedeni yük taşımalarında taşıyıcının hakimiyetinin yolcu taşımalarından daha fazla olduğu düşüncesidir¹³⁴. Hava taşıması sırasında, diğer bir ifadeyle yükün taşıyıcının zilyetliği altında olduğu sırada meydana gelen bir olaya bağlı zararın, taşıyıcının bakım ve gözetim borcuna aykırı hareketiyle meydana gelmiş olması aranmaktadır¹³⁵. Taşıyıcının bu borcu yükün kendisine taşıma amacıyla zilyetliğinin teslimi ile başlar. Parça parça teslimi gerçekleştirilen yüklerde her bir parça için sorumluluk zilyetliğin taşıyıcıya bırakıldığı anda başlayacaktır¹³⁶. Taşıyıcının yükün zilyetliğini gönderilen yahut temsilcisine devri ile sorumluluğu son bulacaktır¹³⁷.

Yüke ilişkin zarar kavramı içinde değerlendirilen zarar türlerinin netleştirilmesinde fayda vardır. Varşova/Lahey sisteminde yük ve bagajda meydana gelen zararlar sayma yolu ile belirtilmiştir. Bunlar yükün telef olması, kaybolması ve hasarıdır. Telef olma yükün özünün zarar gördüğü ekonomik değerinin kaybedildiği ve kullanım amacına uygunluğunun ortadan kalktığı durumları tanımlamak için kullanılmakta iken, taşıyıcının yükün zilyetliğini bir daha elde edemeyecek şekilde kaybettiği durumlarda ise kaybolmadan bahsedilmektedir¹³⁸. Telef olma ve kaybolma kavramlarını karşılamak amacıyla zıya kavramı kullanılmaktadır¹³⁹. Yükte meydana gelen zararın yükün ekonomik değerini sürekli olarak azaltacak ve kötüleştirecek oranda olması durumunda ise hasarın varlığından söz edilmektedir¹⁴⁰. Yükte kısmi hasar meydana gelebileceği gibi

¹³⁴ Ülgen, 174; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 204; Birinci Uzun, 107; Gümüşlü Tunçağıl, 123.

¹³⁵ Bülent Sözer, 'Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova La Haye Sistemi'nin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi' (2001) 21 (1) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 141, 175; Birinci Uzun, 108.

¹³⁶ Ülgen, 170-171; Birinci Uzun, 108; Apaydın, 127.

¹³⁷ Ülgen, 171; Birinci Uzun, 108; Apaydın, 127. İthal malların gümrük ardiyelerinde bekletilmesi durumunda taşıyıcı tarafından teslimin gerçekleştirilmiş sayılıp sayılmayacağına ilişkin tartışmalar için bkz. Ülgen, 172-174; SÖZER, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 177-180; Birinci Uzun, 109-110; Canbolat, 64-65.

¹³⁸ Ülgen, 178-179; Canbolat, 66; Birinci Uzun, 111; Sipos, Liability (n 13) 168.

¹³⁹ Zıya haline örnek olarak yanma, çalınma, kamu otoritesinin yüke el koyması gibi hususlar gösterilebilir. Bkz Ülgen, 179; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 208; Canbolat, 66; Birinci Uzun, 111.

¹⁴⁰ Ülgen, 181; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 210; Birinci Uzun, 115.

yükün belirli bir kısmında meydana gelen hasarın malın kalan kısmının da ekonomik değerini etkilemesi durumunda yükün tamamı hasarlı sayılmaktadır¹⁴¹.

Zıya veya hasar halinde ortaya çıkan zararın hesaplanması hususunda Konvansiyonlarda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle zararın dava ya bakan mahkemenin hukukuna göre belirleneceği kabul edilmektedir¹⁴². Zıya yahut hasarın yükün kendisinde bulunan bir sebepten kaynaklanması halinde ise, Montreal Konvansiyonu m. 18/2 uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun kısmen ya da tamamen ortadan kalkabileceği unutulmamalıdır.

Gecikme sonucunda meydana gelen zarar ise ayrı bir zarar kalemi olarak ele alınmaktadır. Varşova ve Montreal Konvansiyonu m. 13/3 çerçevesinde yükün varış yerinde tesliminin yedi gün içinde gerçekleştirilmemesi durumunda taşıyıcının yükün geç tesliminden dolayı akdi sorumluluğu söz konusu olacaktır. Gecikmeden anlaşılması gereken yükün planlanan zamanda varış noktasına ulaşmamasıdır¹⁴³. Taraflar arasında taşıma süresine ilişkin anlaşma bulunmaması durumunda objektif koşullar altında hesaplanacak makul süre göz önüne alınacaktır¹⁴⁴. Taraflarca belirlenen sürenin makul sürenin çok üzerinde olması durumunda sorumsuzluk anlaşması niteliğinde olduğunun kabulü gereklidir¹⁴⁵. Tarafların bu yöndeki anlaşması, Varşova Konvansiyonu m. 23 ve Montreal Konvansiyonu m. 26 uyarınca sonuç doğurmayacaktır.

¹⁴¹ Atalay Özdemir, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmeden Doğan Zarar Nedeniyle (Sanem 1992) 56; Birinci Uzun, 115.

¹⁴² Birinci Uzun, 116. Tazminatın hesaplanmasına yönelik TSHK kapsamında da hüküm bulunmaması dolayısıyla TSHK m. 106 atfı uyarınca TTK m 880 ve 881 uygulama alanı bulacaktır. Ülgen, 181; Canbolat, 67.

¹⁴³ Ülgen, 182; Muharrem Gençtürk, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk) (Vedat 2006) 67; Ömeroğlu, 220; Birinci Uzun, 121. Uçuşun, teknik arızalar, hava koşulları ve grev veyahut üçüncü kişi eylemleri sebebiyle iptal edilmesi ("*non-departing*") durumu gecikmeden sayılmamaktadır. Bu durumda taşıyıcının sözleşmeyi ihlali söz konusu olacaktır. Dolayısıyla taşıyıcı ulusal hukuk kurallarına göre tazmin yükümlülüğü altına girecektir. Bkz Sipos, Liability (n 13) 171. Ayrıca aynı yönde bir karar için bkz *Mullaney v Delta Air Lines, Inc.* S.D.N.Y. (2009) <www.casemine.com/judgement/us/59146720add7b049342ac554> Date of Access 06 August 2025.

¹⁴⁴ Ülgen, 182; Ömeroğlu, 221; Birinci Uzun, 121.

¹⁴⁵ Gençtürk, 126-127; Birinci Uzun, 121.

2. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması

a. Taşıyıcının Konvansiyonlarda Yer Alan Sebep ve Şartlar Dahilinde Sorumluluktan Kurtulması

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasının yollarının ilki Varşova ve Montreal Konvansiyonlarında düzenlenen kurtuluş kanıtlarına dayanmaktadır. Varşova Konvansiyonu'nda yer alan genel hükme göre (m. 20), taşıyıcı, kendisi ve adamlarının alması gerekli bütün tedbirleri almış olduğuna veyahut bu tedbirlerin alınması imkanının bulunmadığına ilişkin kanıt sunması halinde sorumluluktan kurtulacaktır. Aynı hükmün ikinci fıkrasında ise, taşıyıcının zarara sebep olan olayın pilotajdaki, yer hizmetlerindeki ve seyrüseferdeki bir yanlışlıktan ileri geldiğini ve kendisi ve adamlarının kalan bütün önlemleri aldığını ortaya koyması durumunda zarardan sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir¹⁴⁶.

Varşova Konvansiyonu m. 20'de yer alan "gerekli tedbirler"den ne anlaşılması gerektiği konusunda doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır. Bir görüşe göre kavram geniş yorumlanmalı ve taşıyıcı basit ve makul özen borcunu yerine getirdiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilmelidir. Taşıyıcının zarara neden olan olayı ispatlaması beklenmeyecek, sadece ilgili olayın zarara neden olmasına engel olmak üzere genel nitelikteki önlemleri almış olması yetecektir¹⁴⁷. Diğer görüşe göre ise, gerekli tedbir kavramının dar yorumlanması gerekmektedir¹⁴⁸. Taşıyıcı tarafından alınan önlemlerin basiretli taşıyıcı ve bilgili mürettebatın alması gerekli önlemler niteliğinde olup olmadığına bakılmalıdır. Kurtuluş kanıtına başvurabilmek için taşıyıcının zararın ortaya çıkmasını önleyecek tedbirleri aldığını ispat etmesi gerekmektedir.

¹⁴⁶ Bir diğer deyişle zararın tüm tedbirlere rağmen 'mücbir sebep' dolayısı ile ortaya çıktığının ispatlanması gerekecektir. Bkz Ülgen, 187-188; Gençtürk, 174; Birinci Uzun, 161. Varşova Konvansiyonu m. 20/2, Lahey Protokolü m. X ile kaldırılmış; yolcu, bagaj ve yük taşımalarına ilişkin sorumluluklar tek hükümde toplanmıştır. Ardından 1975 yılında 4 no.lu Montreal Protokolü ile getirilen değişiklik kapsamında kurtuluş kanıtı ayrı bir hükümde düzenleme bulmuştur. Son olarak ise 1999 Montreal Konvansiyonu' nu ile sayılan 4 zarar halinin her biri için kurtuluş kanıtları ayrı ayrı düzenlenmiştir. Birinci Uzun, 159- 161.

¹⁴⁷ Bu görüşteki yazarlar için bkz. Birinci Uzun, 161 dn 622.

¹⁴⁸ Ülgen, 188; Birinci Uzun, 162. Ülgen, zarara sebep olan sebebin bilinip bilinmemesine göre bir ayırım yapmakta, sebebin bilinmesi halinde basiretli bir taşıyıcıdan beklenmesi gereken tüm tedbirlerin alınmış olması halinde kurtuluş kanıtına başvurulabileceğini, sebebin bilinmemesi halinde ise, muhtemel sebepler dikkate alınarak tüm tedbirlere başvurulmuş olması gerektiğini belirtmektedir.

Montreal Konvansiyonu ise 4 no.lu Montreal Protokolü'nü takiben, taşıyıcının sadece sınırlı sayıda sebebe bağlı olarak sorumluluktan kurtulabileceğini kabul etmiştir. Yukarıda da açıkladığımız üzere, Konvansiyon m. 18/2 bu sebepleri açıkça belirlemiş ve harici tüm hallerde taşıyıcının yüke ilişkin zarardan sorumlu olduğunu düzenlemiştir. Bu çerçevede taşıyıcının zararın m. 18/2'de sayılan hallerden kaynaklandığını ispat etmesi aranacaktır. Taşıyıcının bu mutlak sorumluluğunu azaltabilecek veya ortadan kaldıracak tek hal ise, m. 20 uyarınca, tazminat talep eden kişinin zararın meydana gelmesinde kasten veya ihmale dayalı olarak kusurlu olduğunun taşıyıcı tarafından ispat edilmesidir.

Zarar görenin (tazminat talep eden kişinin) zarara sebebiyet vermesi (müterafik kusurun varlığı)¹⁴⁹ halinde, taşıyıcının sorumluluğunun ne ölçüde azalacağı veya ortadan kalkacağı ise farklı düzenlemelere konu olmuştur. Varşova/Lahey sisteminde, müterafik kusurun sonuçlarına davayı gören mahkemenin hukukunun (*lex fori*) uygulanacağı belirtilmektedir. Bu nedenle doktrinde, davaya bakan mahkemenin milli hukukunun müterafik kusura yer vermemesi halinde, taşıyıcının sorumluluktan kurtulup kurtulmayacağı veya ne ölçüde kurtulacağının mahkemenin takdirine bağlı olduğu belirtilmiştir¹⁵⁰. Montreal Konvansiyonu ise bu konuda mahkemenin hukukunun uygulanacağına dair hükme yer vermemiştir. Böylece, hâkimin takdir yetkisinin sınırlarının talepte bulunanın kusurunun zarara katkısı oranı ile belirlenmesi yoluna gidilmiştir¹⁵¹. Dolayısıyla, taşıyıcının zarar görenin müterafik kusurunun varlığı halinde sorumluluktan kurtulacağı ilkesi geçerli olmakla birlikte¹⁵², müterafik kusurun zarar sorumluluğuna etkisinin nasıl tespit edileceği nokta-

¹⁴⁹ Konvansiyon 'un bu hükmü zarar görenin müterafik kusurunun taşıyıcının sorumluluğuna etkisini düzenlemektedir. Müterafik kusura ilişkin genel hüküm Türk hukukunda TBK m. 52'de düzenlenmektedir. TSHK ise müterafik kusuru sorumluluktan kurtulma sebebi olarak açıkça düzenlememiştir. Bununla birlikte, hava taşımalarında uygulama alanı bulacak olan TTK. m. 875/2 göz ardı edilmemelidir. TBK. m. 52 uyarınca "Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise hâkim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir." TTK. m. 875/2'e göre, "Zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır." Görüldüğü üzere, özellikle TTK hükmü Konvansiyon 'un taşıyıcının sorumluluğunun müterafik kusur ölçüsünde sona ereceğini düzenleyen 20. maddesine çok yakındır.

¹⁵⁰ Ülgen, 189. Mahkemenin iç hukukunda müterafik kusura ilişkin bir düzenlemenin bulunmamasının, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmayacağı yönünde bkz Birinci Uzun, 166. Konvansiyon'unun böyle bir konuda boşluk yaratması eleştiriye açıktır.

¹⁵¹ Gençtürk, 178; Birinci Uzun, 167.

¹⁵² Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 251; Canbolat, 91.

sında taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun dikkate alınması gerekecektir¹⁵³. Zira, yukarıda da belirttiğimiz üzere, Varşova ve Montreal Konvansiyonu'nun düzenlemediği, suskun kaldığı hususlarda, maddi milletlerarası özel hukuk kuralının var olmaması sebebiyle kanunlar ihtilafı yöntemi devreye girecek ve ilgili husus yetkili hukukun maddi hukuk kurallarının öngördüğü şekilde çözüme kavuşturulacaktır. Montreal Konvansiyonu'nun müterafik kusura ilişkin geniş düzenlemesi, sadece davacının değil, davacıya tazminat hakkını devreden kişinin kusurunu da taşıyıcının sorumluluğunun kaldırılmasında dikkate almaktadır¹⁵⁴. Örneğin, zararın oluşmasında gönderenin kusuru da buluyor ise, taşıyıcı gönderilenin kendisine karşı açtığı davada gönderenin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulma şansına sahip olacaktır¹⁵⁵.

Yargıtay'ın, Montreal Konvansiyonu'nun taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran hallerle ilişkin düzenlemesi (m. 18/2) bağlamında müterafik kusurun değerlendirilmesinde taşıyıcı lehine dar yorum yaptığı görülmektedir. Yargıtay, yükün gerektiği gibi paketlenmemesi sonucu zarar görmesi üzerine ilk derece mahkemesinin taşıyıcının müterafik kusurunun var olduğu yönündeki kararını bozmuştur¹⁵⁶. İlk derece mahkemesi basiretli tacir olan taşıyıcının yükün gerektiği gibi paketlenmediği konusunda göndereni uyarması ve yükü o şekliyle kabul etmemesi gerektiğini belirtmiştir. Yargıtay ise haklı olarak taşıyıcının böyle bir uyarı yükümlülüğünün bulunmadığını, taşımaya uygun paketlemenin taşıyıcı tarafından yaptırılmamasının taşıyıcının müterafik kusuruna sebep olmayacağını belirlemiştir. Kanımızca esasen taşıyıcı ya da taşıyıcının yardımcıları tarafından gerçekleştirilmemiş bir eksik paketleme zaten taşıyıcıyı meydana gelebilecek zararlardan sorumlu olmaktan kurtaran bir sebep olarak düzenlenmiştir. Müterafik kusur değerlendirmesi ise tümüyle zarar gören bakımından yapılması gerekli bir değerlendirmedir. Bu nedenle ilk derece mahkemesinin kararının Montreal Konvansiyonu'nun sorumluluk rejimi içinde kabulü mümkün değildir.

Taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir diğer hal yüke ilişkin hasarın bildirilmesi (ihbarı) şartlarından çıkmaktadır. Yükü teslim almaya yetkili kişinin, belirli

¹⁵³ Taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun kanunlar ihtilafı yöntemi dahilinde tespiti için bkz. aşağıda "Maddi Hukuk Kurallarının Öncelikli Uygulanması ve Konvansiyon Hükümlerinin Uygulanmasında Kanunlar İhtilafı Kurallarına Başvurma Gerekliliği" başlıklı bölüm.

¹⁵⁴ Sözer, *Yük Taşıma Sözleşmesi* (n 17) 250.

¹⁵⁵ Birinci Uzun, 168; Sipos, *Liability* (n 13) 180.

¹⁵⁶ Yargıtay 11 HD, E 2016/9634 K 2018/2804 17.04.2018 sayılı kararı <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi: 05.08.2025. Ayrıca bkz Doğan, 591. 0

süreler içerisinde, yükte meydana gelen hasarı taşıyıcıya bildirmesi gerekmektedir¹⁵⁷. Zira, Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 26/1 ve Montreal Konvansiyonu m. 31/1 uyarınca, çekincesiz teslim alınan yükün, yük senedinde yer alan hususlara uygun şekilde teslim edildiği yönünde aksi ispat edilebilir bir karine söz konusudur¹⁵⁸. Bu kapsamda, ilk bakışta görülebilen hasarların derhal ihbarı gerekirken, ilk bakışta fark edilemeyecek hasarlar için yükün tesliminden itibaren 14 gün -eğer gecikme söz konusu ise yükün tesliminden itibaren 21 gün içinde taşıyıcıya geçerli şekilde ihbar yapılması gerekmektedir (Montreal Konvansiyonu m. 31/2)¹⁵⁹. Yargıtay bir kararında, hasarın taşıma sonrasında taşıyıcının çalışanları tarafından tutulan tutanak ile sabit olduğu somut olayda, hasar ihbarına gerek olmadığına karar vererek ilk derece mahkemesi kararını bozmuştur¹⁶⁰.

¹⁵⁷ Yükün tümüyle zayı olması halinde bildirim sürelerine ilişkin konvansiyonlarda açık bir hüküm bulunmamaktadır. Doktrinde, somut olaya göre değerlendirme yapılması gerektiği dile getirilmekte, tam ziya söz konusu ise kayıp hükümlerinin uygulama alanı bulması gerektiği savunulmaktadır. Bkz. Ülgen, 209-210. Bu durumda gecikmelere ilişkin bildirim hükümlerine gidilmesi gerektiğine ilişkin bkz Birinci Uzun, 170.

¹⁵⁸ Ülgen, 208; Birinci Uzun, 168.

¹⁵⁹ Yargıtay 11 HD, 9512/22074 04.12.2013 sayılı kararı: "... Davalı vekili, dava konusu olaya ... Havacılık Kanunu'nun uygulanması gerektiğini ve bu Kanun'un 124. maddesine göre ihbarda bulunma mükellefiyetinin hasarın öğrenilmesinden itibaren bagaj için en geç 7 gün, yük içinde en geç 14 gün içinde protokolün 26. maddesine göre yazılı olarak bildirilmesi gerektiğini, bu nedenle davanın öncelikle usulden reddine karar verilmesini, aksi halde müvekkilinin sorumlu olacağı miktarın sınırlı olduğunu, konvansiyonda öngörülen miktarın üstünde talebin yerinde olmadığını savunarak davanın reddini talep etmiştir. Mahkemece, iddia, savunma ve tüm dosya kapsamına göre, dosyaya sunulan ve davacının kabulünde olan 21/04/2011 tarihli tutanağa göre, taşınan emtianın çantasındaki hasarın bu tarih itibarıyla öğrenildiği, Varşova Protokolü'nün 26. maddesinde hasarın meydana geldiği tarihten itibaren taşınan yük için taşıyıcıya ihbarda bulunulmasının zorunlu olduğu, davacı her ne kadar tutanak ile hasarı tespit ettirmiş ise de meydana gelen zararın tazmine yönelik ihtarını 08/06/2011 tarihinde davalıya bildirdiği, bu tarihin Kanun'un aradığı 14 günlük süreden sonra olduğu, taraflar arasındaki uyuşmazlık hakkında süresinde yapılmış bir bildirim bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir. Dava, hava taşıması sırasında meydana gelen zararın davalıdan tahsil istemine ilişkin olup, mahkemece Varşova Konvansiyonu'nun 26. maddesine göre süresinde taşıyıcıya ihbarda bulunulmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Ancak; taşıma sözleşmesinin tarihi dikkate alındığında uyuşmazlığa 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe giren Montreal Sözleşmesi'nin 31. maddesinin uygulanması gerekir. Taşıyıcının herhangi bir surette hasarı öğrenmiş olması halinde ihbarın yapılmadığının ileri sürülmesi iyiniyet kurallarıyla bağdaşmayacağından ihbar şartı aranmamalıdır. Somut olayda, taşıyıcı davalının kargo görevlisinin imzası bulunan 21.04.2011 tarihli tutanakta hasar tespit edildiğine göre davanın esasına girilerek sonuca göre karar verilmesi gerekirken yukarıda yazılı gerekçeyle davanın reddi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir..." <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi: 05.08.2025.

¹⁶⁰ Yargıtay 11 HD, E 2017/970 K 2018/6566 22.10.2018 sayılı kararı (Doğan, 595).

Hasar ihbarının geçerli olması yazılı şekilde yapılmasına bağlıdır (Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 26/3; Montreal Konvansiyonu m. 31/3)¹⁶¹. Süresinde ihbarda bulunulmaz ise, taşıyıcıya karşı sorumluluk davası açılmayacak ve taşıyıcının sorumluluğu sona erecektir; bu sebeple ilgili süre hak düşürücü süre olarak kabul edilmektedir¹⁶². Taşıyıcının ayıbı saklamak üzere hileli davranışlarda bulunması halinde ise sorumluluk davası açma hakkı ortadan kalkmayacaktır¹⁶³.

Her halde, zarar görenin, taşıyıcının yüke ilişkin sorumluluğuna dayanan dava hakkını iki yıl içinde kullanması gerekmektedir (Varşova Konvansiyonu m. 29; Montreal Konvansiyonu m. 35). Bu süre, yükün varış tarihinden ya da uçağın varış yerine ulaşması gereken tarihten veya uçuşun son bulunduğu tarihten itibaren başlayacaktır. Dava süresi içerisinde dava açılmaması durumunda taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkacaktır¹⁶⁴.

b. Taşıyıcının Sorumsuzluk Anlaşmaları Kapsamında Sorumluluktan Kurtulmasının Mümkün Olup Olmadığı

Taşıma sözleşmelerinde tarafların açık iradesi ile akdettikleri sorumsuzluk anlaşmalarının (kayıtlarının) sözleşmeye uygulanacak milletlerarası sözleşmelerde yer alan kurallar karşısındaki yeri ve anlamını da kısaca incelemek gerekmektedir. Varşova Konvansiyonu m. 23'e Lahey Protokolü m. XII ile eklenen ikinci fıkra kapsamında, taşıyıcı, taşıma sözleşmesine kayıt konması koşulu ile yalnızca yükün niteliklerinden veya yükte bulunan gizli ayıplardan kaynaklanan

¹⁶¹ UNCTAD Secretariat Report, 32. TSHK m. 128/3 hükmünden de aynı sonuç çıkmaktadır. Bkz. Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17), 253. Yazar, Varşova/Lahey ve Montreal Konvansiyonu'nun uygulanmadığı taşımalarda, ihbarın şeklinin teslim yeri hukukuna tabi olacağını belirtmektedir.

¹⁶² Ülgen, 209-210; Birinci Uzun, 170; Canbolat, 111.

¹⁶³ Doğan, 595.

¹⁶⁴ Bu nedenle doktrinde de ilgili sürenin zamanaşımı değil hak düşürücü nitelikte olduğu kabul edilmektedir. Bkz. Ülgen, 228; Gençtürk, 272; Canbolat, 111; Aynı yönde New York Supreme Court kararı için bkz Kahn v. Trans World Airlines, Inc., 82 A.D.2d 696, 443 N.Y.S.2d 79 (N.Y. App. Div. 1981) <<https://case-law.vlex.com/vid/kahn-v-trans-world-884588757>> Date of Access 05 September 2025. Aksi görüş ise, ilgili sürenin zamanaşımı süresi olduğunu bu sebeple taşıyıcının sorumluluğunun ortadan kalkmayacağını, bu durumun sadece taşıyıcıya bir defi hakkı tanıyacağını savunmaktadır. Bkz. Sözer Yük Taşıma Sözleşmesi (n 17) 263-264; Doğan, 597. Kanımızca da Konvansiyon'da öngörülen süre zamanaşımı süresine işaret etmektedir. Gerek hükmün başlığı gerekse sürenin hesaplanmasına yapılan atıf sürenin dava zamanaşımı süresi olarak düşünüldüğüne işaret etmektedir. Bu konuda ayrıca bkz UNCTAD Secretariat Report, 28.

zararlardan sorumsuz tutulabilmektedir. Belirtilen koşullar haricinde, taşıma sözleşmesinde yer alan Konvansiyon hükümlerine aykırı sorumsuzluk anlaşmaları ise geçersiz sayılacaktır. Ancak dikkat edilmelidir ki, Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 23 düzenlemesine göre sorumsuzluk kayıtlarının geçersizliği ancak zararın ortaya çıkmasından önce akdedilmeleri durumunda söz konusu olacaktır¹⁶⁵. Konvansiyon'un 32. maddesi uyarınca, taşıma sözleşmesinde yer alan ve zarar meydana gelmeden önce taraflarca akdedilen, ister uygulanacak hukukun ister yargı yetkisinin belirlenmesi yoluyla olsun, Konvansiyon hükümlerine aykırı tüm özel anlaşmalar, geçersiz ve hükümsüz olacaktır. Aynı hüküm Montreal Konvansiyonu'nun 49. maddesinde yer almaktadır.

Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 23 ve 32'de yer alan sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin düzenlemeler Montreal Konvansiyonu kapsamında korunmuştur (m. 26; m. 49). Ancak, Varşova/Lahey Konvansiyonu'ndan farklı olarak, yükün nitelikleri sebebi ile veya yükte bulunan gizli ayıplar nedeni ile ortaya çıkan zararlar ayrıca kurtuluş kanıtları arasında sayılmıştır. Dolayısıyla, tarafların taşıma sözleşmesine koydukları m. 18/2 dışındaki hallere ilişkin tüm sorumsuzluk anlaşmaları Montreal Konvansiyonu kapsamında kesin hükümsüzdür.

III. Varşova ve Montreal Konvansiyonlarında Yer Alan Taşıyıcının Sorumluluğuna İlişkin Maddi Hukuk Kurallarının Uygulanmasının Milletlerarası Özel Hukuk Bağlamında Değerlendirilmesi

A. Maddi Hukuk Hükümlerinin Öncelikli Uygulanması ve Konvansiyon Hükümlerinin Uygulanmasında Kanunlar İhtilafı Kurallarına Başvurulması Gerekliliği

Yukarıda gördüğümüz üzere, milletlerarası ticaretin ihtiyaçları doğrultusunda uluslararası hava taşımacılığı uyuşmazlıklarında başvurulacak temel yöntem kanunlar ihtilafı yöntemi değildir; bu tür uyuşmazlıklara milletlerarası nitelikli maddi hukuk kurallarının uygulanması en doğru çözüm yöntemidir. Bu amaçla akdedilen Varşova ve Montreal Konvansiyonları, kapsamlarına giren uyuşmazlıkları "doğrudan tanzim eden"¹⁶⁶ maddi kurallar içermekte ve bu anlamda "yegâne hüküm"¹⁶⁷ olarak uygulama alanı bulmaktadır.

¹⁶⁵ Ülgen, 199-200; Gençtürk, 180.

¹⁶⁶ Şanlı, Esen ve Ataman-Figanmeşe, 20.

¹⁶⁷ Aslıhan Sevinç, '5718 Sayılı MÖHUK Uyarınca Taşıma İşlerine Uygulanacak Hukuk', Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan Cilt II (Oniki Levha, 2010) 1585, 1586 ve 1591.

Bununla birlikte, hava yoluyla eşya taşıyıcısının sorumluluğuna ilişkin tüm hususların Konvansiyonların maddi hükümleriyle düzenlendiğini söylemek de mümkün değildir. Konvansiyonların uygulama alanına girmekle beraber, özellikle çalışma konumuz bağlamında taşıyıcının yüke ilişkin sorumluluğu hakkında düzenleme bulunmayan hallerde ortaya çıkan boşluğun doldurulmasında uyuşmazlığın esasına uygulanacak hukukun tespiti gerekli olacaktır¹⁶⁸. Diğer bir ifadeyle, uluslararası hava taşımalarında taşıyıcının yüke ilişkin akdi sorumluluğu, öncelikle, düzenleme alanına ve kapsamına giren uluslararası sözleşmelerde yer alan maddi hukuka ilişkin hükümlere tabidir. Bu anlamda, Varşova ve Montreal Konvansiyonları'nın Türkiye'nin de aralarında bulunduğu taraf devletler bakımından taraf devlet hukuklarının kanunlar ihtilafı kurallarından önce ve iç hukukun bir parçası olarak uygulanacağıın altı çizilmelidir¹⁶⁹.

Maddi hukuk kurallarının düzenlemediği konularda, uyuşmazlığa uygulanacak uluslararası sözleşmelerde kanunlar ihtilafı kurallarına yer verilmiş ise, bu kurallar uygulanarak yetkili hukuk bulunacaktır. Şayet ilgili sözleşmede herhangi bir kanunlar ihtilafı kuralı düzenlenmemişse ancak o zaman uyuşmazlığa bakan mahkemenin kanunlar ihtilafı kuralları devreye girebilecektir. Türk mahkemeleri, milletlerarası yetkilerine giren uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarından doğan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukukun tespiti için MÖHUK'ta yer alan kanunlar ihtilafı kurallarına başvuracaktır.

Ancak bunun için, öncelikle, uyuşmazlığa uygulanacak uluslararası anlaşma hükümlerinin dikkate alınması gereklidir. Zira uygulanacak hukukun tespitinde, MÖHUK m. 1/2 uyarınca "*Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır*"¹⁷⁰. Uluslararası eşya taşıma sözleşmelerini maddi

¹⁶⁸ Konvansiyon'un düzenleme altına almadığı, taşıyıcının hukuki sorumluluğunun sebebinin belirlenmesi, tazminata konu zarar türleri ve dava açma hakkının kime ait olduğu konusunda, başvuru mahkemenin maddi hukuk kurallarının uygulanmasını savunan görüşler yanında, başvuru mahkemenin kanunlar ihtilafı kurallarının uygulanmasını doğru bulan görüşler de vardır. Bu görüşlerin yanında Konvansiyon'a özgü tek ve yeknesak bir kanunlar ihtilafı kuralının kabul edilmesine yönelik öneriler de sunulmaktadır. Bu görüşlere ilişkin ayrıntılı incelemeler için bkz. Gümüslü Tunçağıl, 152 vd.

¹⁶⁹ Rümeyza Partalçı, 'Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29'un Değerlendirilmesi' (2017) 37 (2) MHB 761, 780.

¹⁷⁰ Her ne kadar çalışmamız kapsamında Türkiye'nin de taraf olduğu çok taraflı uluslararası anlaşmalar incelendiyse de Türkiye'nin taraf olduğu hava yoluyla eşya taşımacılığına ilişkin ikili anlaşmalarının da dikkatten kaçmaması gerektiğinin altı çizilmelidir. Dolayısıyla, MÖHUK m. 1/2 Türkiye'nin taraf olduğu tüm anlaşmaları kapsamaktadır ve bu kapsamda gerek maddi hukuk gerekse kanunlar ihtilafı kurallarının uygulanmasında ikili anlaşma hükümlerinin de dikkate alınması gerektiği unutulmamalıdır.

hukuk kuralları çerçevesinde düzenleyen konvansiyonların çokluğu, bu konvansiyonların pek çoğunun emredici ve münhasır niteliği¹⁷¹, uygulamada genel işlem şartlarına sıklıkla başvurulması nedeniyle, doktrinde, eşya taşıma sözleşmelerine özgü kanunlar ihtilafı kurallarının (MÖHUK m.29) uygulama alanının oldukça dar olduğu ifade edilmektedir¹⁷².

MÖHUK'ta yer alan kanunlar ihtilafı kurallarını uygulamadan önce Varşova ve Montreal Konvansiyonlarında yer alan kanunlar ihtilafı kurallarına bakmak gerekecektir¹⁷³. Bu kapsamda, özellikle Varşova Konvansiyonu'nun bazı konularda mahkemenin hukukuna (*lex fori*) atıfta bulunduğu görülmektedir. Örneğin, müterafik kusur halinde taşıyıcının yükteki zarara ilişkin sorumluluğundan kısmen veya tamamen kurtulabileceğine ilişkin hükümde (m. 21), sorumluluk üst limitlerinin belirlenmesine dair hükümde (m. 22/1), taşıyıcının kendi kasti davranışı ya da ihmali ile zarara sebep olması halinde sorumluluktan kurtulamayacağına ilişkin hüküm kapsamında kasti davranış veya ihmalin tespitinde (m. 25/1), dava zamanasına ilişkin hükümde (m. 29/2) başvuru mahkemenin hukukunun uygulanacağı belirtilmiştir.

Her ne kadar konvansiyonda bu hükümlerin başvuru mahkemenin kanunlar ihtilafı kurallarını da içerip içermediği açıkça belirtilmese de doktrinde

¹⁷¹ Emredici şekilde uygulanan milletlerarası konvansiyon hükümleri ne taraf devletlerce ne de taşıma sözleşmesinin taraflarınca değiştirilebilmektedir. Bkz Sevinç, 1608. Varşova Konvansiyonu m. 24/1, Konvansiyon'un 18 ve 19. maddeleri kapsamındaki zararlara ilişkin davaların, dayanağı ne olursa olsun Konvansiyon'da belirlenen şart ve sınırlara tabi olduğunu ifade etmektedir. Bu hüküm doktrin ve uluslararası içtihatla Konvansiyon'un münhasır şekilde uygulandığı ve bu anlamda bağımsız bir dava sebebi ("*independent cause of action*") oluşturduğu yönünde yorumlanmaktadır. Bkz Gümürlü Tunçağıl, 71-74.

¹⁷² Nomer, 360; Özel, Erkan, Pürselim ve Karaca, 477; Partalçı, 781; Sevinç, 1586. Hatta bu sebeple, pozitif düzenlemelerde eşya taşıma sözleşmelerine özgü bir kanunlar ihtilafı kuralı dahi öngörülmediği, zamanla konvansiyonlarda eksik bırakılan hususların çözümü için kanunlar ihtilafı yöntemine başvurma gereği görüldükçe pozitif düzenleme yoluna gidildiği ifade edilmektedir. Bkz Doğan, Yılmaz ve Ayhan İzmirli, 410.

MÖHUK m. 29'un kapsamı ile ilgili bkz. Partalçı, 763 vd.; Sevinç, 1589 vd. MÖHUK m. 29 yabancılik unsuru taşıyan kara, hava, deniz ve demiryoluyla eşya taşımalarında uygulama alanı bulmaktadır; ancak yolcu taşımaları hükmün kapsamı dışındadır. Dolayısıyla, MÖHUK m. 29'a, hava yoluyla uluslararası eşya taşımaları bakımından Varşova ve Montreal Konvansiyonlarının uygulama alanına girmeyen taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespitinde başvurulacaktır. Ayrıca, Konvansiyonların uygulama alanına giren taşıma sözleşmelerinden doğan somut uyuşmazlık hakkında maddi hükümlerinin uygulanması ile çözüme ulaşılamaması ve Konvansiyonun kanunlar ihtilafı kuralına da yer vermemesi halinde MÖHUK m. 29 uyarınca yetkili hukuk tayin edilecektir.

¹⁷³ Özel, Erkan, Pürselim ve Karaca, 476; Sevinç, 1600; Şanlı, Esen ve Ataman Figanmeşe, 377. Ayrıca bkz. Tekinalp, 340.

*lex fori*ye yapılan atıfların davaya bakan mahkemenin maddi hukukuna yönelik olduğu ifade edilmiştir¹⁷⁴. Kanaatimizce de anılan hükümlerin uygulanması bakımından başvuru mahkemenin taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin maddi hukuk kurallarının uygulanması konvansiyonun amacına daha uygundur. Zira başvuru mahkemenin kanunlar ihtilafı kurallarının uygulanması halinde, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin kanunlar ihtilafı kurallarının belirlenmesi bakımından vasıflandırma sorunlarının yaşanacağı bir gerçektir¹⁷⁵. Bu sorunlar uyumsuzluğun hızlı ve etkin bir biçimde çözülmesine engel olabilecektir. Bu sonuca, Konvansiyon'un, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin tüm maddelerinde kanunlar ihtilafını düzenlemek üzere mahkemenin hukukunun uygulanacağını belirtmesi dolayısıyla da varılabilecektir. Örneğin Konvansiyon m. 24/2 uyarınca, m. 17'de belirlenen dava açma hakkına sahip kişilerin kimler olduğu ve bunların haklarının neler olduğu konusunda mahkemenin hukukuna atıf yapmamıştır. Bu nedenle doktrinde konunun kanunlar ihtilafı kurallarına bırakıldığı belirtilmektedir¹⁷⁶.

Varşova Konvansiyonu m. 28/2 uyarınca yargılama usulüne ilişkin hususlarda da mahkemenin hukuku yetkilidir. Kanımızca, yargılama hukukunda geçerli temel ilke olan *lex fori* ilkesi uyarınca, kural olarak davaya bakan mahkemenin ancak kendi usul kurallarını uygulaması mümkün olduğundan konvansiyonda yer alan bu tür hükümlere gerek olup olmadığı tartışmaya açıktır. Tüm bu açıklamaların sonunda ifade etmek gerekir ki, Varşova Konvansiyonu taşıma sözleşmesine ilişkin bütün konuları kapsayacak şekilde uygulanacak hukuku belirleyen bir kanunlar ihtilafı kuralına yer vermemiştir¹⁷⁷.

¹⁷⁴ Gümüşlü Tunçağıl, 149-150; Şanlı, Esen ve Ataman Figanmeşe, 21; Aynı yönde CMR kapsamında yapılan değerlendirme için bkz Barış Mesci, 'CMR'nin Türk Hukukundaki Yeri ve 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun ile İlişkisi' (2016) 15 (1) İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 867, 871-872.

¹⁷⁵ Varşova Konvansiyonu çalışma konumuz olan taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesi konusunda maddi çözümler getirmekle ve yukarıda belirttiğimiz bazı konularla ilgili mahkemenin hukukuna atıf yaparak kanunlar ihtilafı boyutunda da çözüm üretse de taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin tüm meseleleri maddi çözüme kavuşturmuş değildir. Varşova Konvansiyonu'nun yarattığı kanunlar ihtilafı meseleleri hakkında bkz Eric M Lagerberg, *Conflicts of Laws in Private International Air Law*, (Master of Law Thesis, McGill University, 1991), 34 vd <https://dam-oclc.bac-lac.gc.ca/download?is_thesis=1&oclc_number=892981770&id=13443ec0-fe4a-42e0-bf2c-2d498191e8cc&fileName=x346d538d.PDF> Date of Access 25 November 2025.

¹⁷⁶ Lagerberg, 34.

¹⁷⁷ Şanlı, 51. Yazar bu durumu Varşova/Lahey sisteminin önemli bir zaafı olarak nitelendirmektedir (Bkz Şanlı, 56).

Başvurulan mahkemenin hukukunun uygulanacağını öngören hükümler Konvansiyonlarda sınırlı sayı ilkesi çerçevesinde sayılmıştır. Yani burada yazılan hükümler dışında kalan hususlarda mahkemelerin kendi hukuklarını uygulayabilmeleri mümkün olmayacaktır¹⁷⁸. Bu hükümler kapsamında *lex fori*'nin uygulanmasına engel olmak adına yapılan anlaşmalar geçersiz sayılmaktadır.

Montreal Konvansiyonu'nda ise dava zamanasını süresinin hesaplanması na ilişkin m. 35/2 dışında, uyumsuzluğun esasına uygulanacak hukukun tespitinde mahkemenin hukukuna atıf yapılmamıştır. Davanın açıldığı mahkemenin hukukunun uygulanmasını öngören diğer tüm hükümler usul hukukuna ilişkindir ve yargılama hukukunda hakim *lex fori* ilkesine paralel şekilde hâkimin hukukunun uygulanmasını öngörmektedir.

Konvansiyonlarda uygulanacak hukuka ilişkin bir hükmün bulunmadığı, diğer bir ifadeyle kanunlar ihtilafının çözüme kavuşturulmadığı durumlarda yahut konvansiyonda yer almayan konulara ilişkin uyumsuzlukların çözümünde uygulanacak hukukun taraflarca kararlaştırılabileceği, bu anlamda tarafların sözleşmede açık ya da örtülü olarak belirledikleri hukukun uyumsuzlukların çözümünde uygulama alanı bulacağı belirtilmektedir¹⁷⁹. Tarafların uygulanacak hukuku seçmedikleri durumlarda ise "ulusal hukukun" uygulama alanı bulacağı ifade edilmektedir¹⁸⁰.

Gerçekten de gerek Varşova gerekse Montreal Konvansiyonu, tarafların hukuk seçimi yapabileceği ihtimalini öngörmektedir. Hatta, taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran veya sorumluluk sınırlarını düşüren Konvansiyon'a aykırı sözleşme hükümlerinin geçersiz olacağını düzenleyen Montreal Konvansiyonu m. 49 hükmü (Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 32)¹⁸¹, tarafların taşıma sözleşmesine uygulanmak üzere seçtikleri hukuka açıkça göndermede bulunmaktadır. Anılan hükümler, taraflarca seçilen hukukun Konvansiyon'a aykırı şekilde uygulanamayacağını ortaya koymaktadır. Böylece, taraflar Konvansiyon'un düzenlemediği konularda uygulanmak üzere bir hukuk seçmiş olsalar dahi, bu hukuk Konvansiyon'daki maddi hukuk kurallarına uygun olduğu ölçüde uygulanabilecektir. Aynı

¹⁷⁸ Ülgen, 24-25; Birinci Uzun, 37-39.

¹⁷⁹ Ülgen, 25-26; Canbolat, 37; Birinci Uzun, 39; Ömeroğlu, 78.

¹⁸⁰ Ülgen, 24; Ömeroğlu, 79.

¹⁸¹ İlgili hüküm uyarınca, "Taşıma sözleşmesinde yer alan ve zarar meydana gelmeden önce taraflarca akdedilen ister uygulanacak hukuku belirleyerek olsun ister yetki sözleşmesi yapmak suretiyle olsun, Konvansiyon hükümlerini ihlal eden tüm sözleşme hükümleri ve özel şartlar geçersiz ve hükümsüz olacaktır."

durum tarafların hukuk seçimi yerine yetki sözleşmesi yaptığı hallerde de geçerlidir. Bu ihtimalde, yetkilendirilen mahkeme kendi kanunlar ihtilafı kurallarını uygulamak suretiyle yetkili hukuku tespit edecektir. Tespit edilen yetkili hukukun taşıyıcının sorumluluğunu Konvansiyon'a aykırı şekilde ortadan kaldıran veya azaltan hükümleri de uygulama alanı bulamayacaktır. Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere¹⁸², bu durum Konvansiyon hükümlerinin öncelikli olarak ve emredici şekilde uygulanması şeklinde nitelendirilmektedir.

Ancak gerek taraflarca kararlaştırılan hukukun uygulanıp uygulanamayacağı, diğer bir ifadeyle hukuk seçimine imkân tanınıp tanınmadığı ve hukuk seçiminin şartları, gerekse taraflarca uygulanacak hukukun kararlaştırılmadığı durumlarda uygulanacak hukuk davaya bakan hâkimin kanunlar ihtilafı kurallarına göre belirlenecektir¹⁸³. Türk mahkemelerinde görülmekte olan yabancılık unsuru taşıyan hava yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde uygulanacak hukukun tespiti için eşya taşıma sözleşmelerine özgü kural olan MÖHUK m. 29'a bakılacaktır¹⁸⁴. Hükme göre öncelikle tarafların anlaştığı bir hukukun söz konusu olup olmadığı incelenecek eğer geçerli bir hukuk seçimi anlaşması söz konusu ise seçilen hukuk, değil ise sözleşme kurulurken taşıyıcının iş yeri aynı zamanda yükleme ya da boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülke en sıkı ilişkili ülke kabul edilecek ve bu ülkenin hukuku uygulanacaktır. Ancak somut olayda maddede yer alan ülkeden daha sıkı ilişkili bir ülke söz konusu ise bu ülkenin hukuku uygulama alanı bulacaktır¹⁸⁵.

¹⁸² Bkz "Montreal Konvansiyonu ve Uygulama Alanı" başlıklı bölüm.

¹⁸³ Şanlı, 59; Ekşi, Milletlerarası Ticaret Hukuku (n 15) 95.

¹⁸⁴ Sözleşmelere uygulanacak genel kanunlar ihtilafı kuralı olan MÖHUK m. 24'ü takiben bazı sözleşmelere özgü özel kurallar öngörülmüştür. Eşya taşıma sözleşmeleri de bu sözleşmelerden biridir. Her ne kadar özel bir kanunlar ihtilafı kuralı ile düzenlenmiş olsa da eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmelere uygulanacak hukuk tespit edilirken MÖHUK m. 24 için geçerli temel kaidelerden hareket edilecektir. Örneğin, hukuk seçiminin nasıl ve ne zaman yapılabileceği, hukuk seçimi anlaşmasının geçerliliği, tarafları bağlayıcı etkisi, anlaşmanın tarafı olmayan üçüncü kişilere etkisi gibi hususlarda MÖHUK m. 24 çerçevesindeki genel değerlendirmelere başvurmak gerekmektedir. Bkz Şanlı, Esen ve Ataman-Figanmeşe, 377; Özel, Erkan, Pürselim ve Karaca, 477.

¹⁸⁵ Çalışmamız MÖHUK m. 29 bağlamında eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespitinin ayrıntılı şekilde incelenmesini kapsamamaktadır. MÖHUK m. 29 uyarınca eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespiti hakkında bkz Nuray Ekşi, 'Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (5718 Sayılı MÖHUK md. 29)' Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Nusret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Konferans Yayınları Dizisi-2: Avrupa'da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri (Legal Yayıncılık 2010) 125-169; Partalçı, 763 vd.; Sevinç, 1593 vd.

B. Konvansiyonlarda Yer Alan Maddi Hukuk Kurallarının Konvansiyonların Uygulama Alanına Girmeyen Hava Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmelerine Dahil Edilmesi

Türkiye'nin taraf olduğu Varşova/Lahey ve Montreal Konvansiyonları'nın öncelikli uygulanma şartı yukarıda da belirtildiği üzere, hava taşıma sözleşmesinde taraflarca belirlenen kalkış ve varış yerlerinin âkit bir devlette bulunmasıdır. Bu çerçevede, kalkış ve varış yerlerinin bulunduğu ülkelerin Konvansiyon'a taraf olmadığı -kalkış ve varış yerinin aynı olması halinde ilgili Konvansiyon'a taraf olsun olmasın başka bir ülkede aktarma/duraklama da öngörülme-yen taşıma sözleşmelerine Konvansiyon hükümleri uygulanamaz. Varşova ve Montreal Konvansiyonu'nun diğer uygulama şartlarını yerine getirmeyen taşıma sözleşmelerinden doğan uyumsuzluklarda da Konvansiyon hükümlerinin uygu-

Bununla birlikte, özellikle taraflarca hukuk seçimi yapılmamış olduğu ihtimalde -ki uluslararası bir hava yoluyla eşya taşıma sözleşmesinde tarafların hukuk seçimi yapmış olma olasılığı hayli yüksektir; bununla birlikte hukuk seçimi anlaşmasının sonuç doğurabilmesi için geçerli bir anlaşma olması gerekmektedir-, MÖHUK m. 29/2'de öngörülen ve taşıma sözleşmesi ile sıkı ilişkili hukukun tespitine yarayan karinenin uygulanmadığı durumlarda, m. 29/3'de yer alan kaçış hükmünün uygulanması konusunda doktrinde fikir ayrılığı olduğunu ifade etmek isteriz. Bir görüş, MÖHUK m. 29/2'deki şartların gerçekleşmemesi halinde daha sıkı ilişkili hukukun uygulanması gerektiğini öngören 3. fıkranın doğrudan uygulanması gerektiğini savunmaktadır. Bkz Mesci, CMR (n 174) 891-892; Şanlı, Esen ve Ataman-Figanmeşe, 378; Ekşi, Milletlerarası Ticaret Hukuku (n 15) 103-104. Diğer görüş ise, bu durumda m. 29/3'ün uygulanamayacağını, zira sıkı ilişkili hukukun tespit edilemediği noktada daha sıkı ilişkili hukuka başvurmanın mümkün olmadığını, bu durumda MÖHUK m. 24/4 uyarınca karakteristik edim borçlusunu taşıyıcının esas işyeri hukukunun uygulanması gerektiğini belirtmektedir. Bkz Özel, Erkan, Pürselim ve Karaca, 478. Yazarlar, bu noktada MÖHUK m. 29/2 de öngörülen şartların gerçekleşmediğinden yola çıkarak MÖHUK m. 24/4'ün son cümlesinde yer alan kaçış hükmünün uygulanması ihtimalinin yüksek olduğunun altını çizmektedir. Bu konuda ayrıca bkz Ayşe Yasemin Aydoğmuş, 'Hava Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (MÖHUK Madde 29)' in İlyas Gölcüklü (ed), Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı (Oniki Levha 2020) 13, 21-22.

MÖHUK m. 29'nin uygulanmasında taşıyıcının esas işyeri kavramından ne anlaşılması gerektiğinin de açıklanmasında fayda vardır. Taşıyıcının esas işyeri, doktrinde, akdi taşıyıcının ticari faaliyetini fiilen yerine getirdiği yer olarak kabul edilmektedir Bkz Ekşi, Milletlerarası Ticaret Hukuku (n 15) 126. Bu çerçevede hava taşıyıcısının tüzel kişi olacağı dikkate alındığında, kuruluş belgesindeki merkezinin değil, fiilî idare merkezinin esas işyeri olarak kabulü gerekecektir. Taşıyıcının esas işyerinin, taşıyıcının ticari işletme merkezinin bulunduğu yer olarak kabulü yönünde bkz. Partalci, 769.

Burada dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta da bu işyerinin belirlenmesinde taşıma sözleşmesinin kurulduğu anın esas alınması gerektiğidir. Zira, MÖHUK m. 29/2 de açıkça taşıyıcının sözleşmenin kuruluş anındaki işyerinin dikkate alınacağı hükme bağlanmıştır. Bu çerçevede, sözleşme kurulduktan sonra taşıyıcının fiilî idare merkezini başka bir ülkeye taşıması halinde, sözleşme kurulduğu sıradaki durum esas alınacaktır.

lanması mümkün değildir. Bu hallerde, Türk mahkemelerinin Konvansiyon hükümlerini uygulamasına olanak sağlayacak tek ihtimal, tarafların açıkça bu hükümlerin uygulanacağını taşıma sözleşmesinde belirtmiş olmalarıdır¹⁸⁶. Bu ihtimalde, tarafların taşıma sözleşmesinde Konvansiyonlara yaptıkları atıf, hukuk seçimi değil, atıf yapılan uluslararası konvansiyon/anlaşma hükümlerinin taşıma sözleşmesine dahil edilmesi anlamını taşıyacaktır¹⁸⁷.

Böyle bir durumda, Türk hakiminin, hava taşıyıcısının yüke ilişkin sorumluluğundan doğan uyuşmazlık kapsamında, tarafların sözleşmede atıf yaptığı Varşova/Lahey ya da Montreal Konvansiyonu hükümlerini uygulaması mümkün olabilecektir. Ancak tarafların atfının hukuk seçimi olarak değerlendirilemeyeceği gerçeği karşısında, taşıyıcının sorumluluğuna uygulanmak üzere yetkili hukukun yine MÖHUK m. 29/2 çerçevesinde belirlenmesi gerekecektir.

Bu noktada akla gelen soru özellikle Varşova/Lahey ve Montreal Konvansiyonlarının öncelikli ve emredici uygulanma özelliğinin ne şekilde yorumlanması gerektiğidir. Diğer bir ifadeyle, anılan konvansiyon hükümlerinin uyuşmazlığı gören mahkemenin iç hukukunun bir parçası olarak değil de taşıma sözleşmesinin bir parçası olarak uygulandığı durumlarda, taşıyıcının sorumluluğunun kapsamına, sınırlarına, sorumsuzluk anlaşmalarının akıbetine dair konvansiyon hükümlerinin uygulanacak hukukun emredici hükümleri karşısındaki durumunun ne olacağı değerlendirmeye muhtaçtır. Örneğin, Montreal Konvansiyonu m. 18/2’de sayılan haller dışında, mücbir sebep olarak kabul edilen bir halin söz konusu olması karşısında, taşıyıcı sorumluluktan kurtaran bir ulusal hukuk hükmünün uygulanması mümkün olacak mıdır?

Bu soruya, yetkili hukukun taşıyıcının sorumluluğuna dair hükmünün emredici niteliğini merkeze alarak yanıt vermekte fayda vardır. Kanımızca, şayet taşıma sözleşmesine uygulanacak yetkili ulusal hukukun hükmü emredici nitelikte ise, bu hükme aykırı Varşova/Lahey veya Montreal Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması mümkün olmayacaktır. Zira, sözleşmeye dahil edilen konvansiyon hükümleri ancak yetkili hukukun emredici hükümlerine aykırı olmaması halinde uygulama alanı bulabilecektir¹⁸⁸. Ancak, yetkili hukukun taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükmü emredici

¹⁸⁶ Varşova/Lahey ve Montreal Konvansiyonları bakımından geçerli olmasa da tarafların Türkiye’nin taraf olmadığı bir uluslararası anlaşma hükümlerinin taşıma sözleşmesine uygulanacağını belirtmeleri de mümkündür. Örneğin Türkiye 1975 Montreal Protokolleri’nin tümünü onaylamamıştır.

¹⁸⁷ Doğan, 586-587; Ekşi, Milletlerarası Ticaret Hukuku (n 15) 114. Ayrıca bkz Nuray Ekşi, ‘Kanunlar İhtilafı Alanında “Incorporation” (1999) 19 (1-2) MHB 263, 266 vd.

¹⁸⁸ Ekşi, Incorporation (n 187) 266-267.

nitelikte değilse, bu takdirde tarafların atıf yaptığı konvansiyon hükümlerinin emredici niteliğine halel gelmeyecektir. Diğer bir ifadeyle, örneğin Montreal Konvansiyonu m. 18/2’de sınırlı sayıda sayılan ve taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran haller dışında taşıyıcının yüke ilişkin mutlak sorumluluğu devam edecektir. Aynı sonuç taşıma sözleşmelerinde yer alan sorumsuzluk kayıtları için de geçerlidir. Örneğin, taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun konvansiyon hükümleri aleyhine ve taraf iradesi lehine sorumsuzluk anlaşmalarını geçerli kılan emredici düzenlemeleri karşısında Montreal Konvansiyonu m. 49 uygulama alanı bulamayacaktır.

Ancak, şayet hava taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk davaya bakan mahkemenin hukukundan farklı bir hukuk ise, yetkili yabancı hukukun uygulanmasında kamu düzenine aykırılık ihtimalinin de göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Her ne kadar borçlar hukukunda geçerli irade serbestisi ilkesi gereği kamu düzeni müdahalesi çok sınırlı şekilde devreye girebilecekse de Konvansiyonlara taraf devlet mahkemelerinin yetkili yabancı hukuku uygularken özellikle taşıyıcının sınırsız sorumluluğu konusunda kamu düzeni müdahalesine başvurabilmeleri ihtimal dahilindedir. Zira, Varşova/Lahey ve Montreal Konvansiyonu’na taraf devlet hukuklarında konvansiyonlarda yer alan temel ilkeleri benimsenmektedir. Taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen bu temel ilkelere aykırılık halinde kamu düzeni müdahalesi devreye girebilecektir.

Sonuç

Hava yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri, uluslararası anlaşmalarda büyük ölçüde düzenlenmiş sözleşme türleridir. Türk mahkemeleri, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalardan bazılarının uygulanmasında tereddüt etmekte veya bazı hususları gözden kaçırmaktaysa da bu durum özellikle kara ve hava yoluyla eşya taşımacılığını düzenleyen uluslararası konvansiyonlar bakımından çok da geçerli değildir. Bu anlamda çalışmamızın konusunu oluşturan hava taşıyıcısının yüke ilişkin sorumluluğuna uygulanacak hükümler dahilinde, Türk mahkemelerinin Varşova/Lahey ve Montreal Konvansiyonları’nı dikkate alma yönünde yerleşik bir uygulaması olduğu söylenebilecektir¹⁸⁹.

Varşova ve Montreal Konvansiyonlarının maddi hukuk hükümlerinin Türk iç hukukunun bir parçası olarak uygulanması ve TTK ile TSHK’da yer alan hükümlere benzer çözümler öngörmesi, Türk hâkiminin Konvansiyon hükümlerini uygulamak bakımından adeta elini güçlendirmektedir. Öte yandan, inceleme

¹⁸⁹ Ekşi, Milletlerarası Ticaret Hukuku (n 15) 111.

konumuzu oluşturan taşıyıcının sorumluluğu konusunda taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerde yer almayan hususların çözümünde kanunlar ihtilafı yöntemine başvurma zorunluluğu bakidir. Ancak, Varşova ve Montreal Konvansiyonları'nın özellikle taşıyıcının sorumluluğuna dair ayrıntılı hükümler içermesi, MÖHUK m. 29'a başvuru ihtimalini oldukça azaltmaktadır. Bu çerçevede her iki Konvansiyon'un da münhasır ve emredici niteliği ön plana çıkmaktadır.

Varşova Konvansiyonu'nun kabulünü takiben 1930'lu yılların başından itibaren uluslararası hava yoluyla eşya taşımacılığı pratiği, milletlerarası sözleşmelerin yoğun ve yerleşik şekilde uygulandığını ortaya koymaktadır. Öyle ki, taşıyıcının sorumluluğunu devamlı değiştiren Varşova/Lahey sistemine dair çalışmalar ve sonrasında Montreal Konvansiyonu'nun geniş katımlı kabulü, özellikle Konvansiyon'un uygulama alanına giren uyuşmazlıklar bakımından maddi hukuk çözümlerinin ne denli teşvik edildiğini ortaya koymaktadır. Bununla beraber, her iki Konvansiyon'un da taşıma sözleşmesinden doğan bütün uyuşmazlıkları kapsayacak bir kanunlar ihtilafı kuralına yer vermemesi düşündürücüdür. Bu durum, maddi hukuk çözümlerinin yeknesaklaştırılmasında hemfikir olabilen âkit devletlerin, geniş kapsamlı ve yeknesak bir kanunlar ihtilafı kuralının düzenlenmesinde uzlaşamadıklarını ortaya koymaktadır.

Varşova ve Montreal Konvansiyonları'nın iç hukukun bir parçası olarak uygulanması nispeten daha az sorun arz etmektedir. Ancak Konvansiyonların uygulama alanına girmeyen uyuşmazlıklarda, taşıma sözleşmesinin taraflarınca -Konvansiyon hükümlerine atıf yapılması yoluyla- Konvansiyon hükümlerinin taşıma sözleşmesine dahil edilmesi halinde, durum biraz daha farklıdır. Özellikle uygulanacak hukukun emredici hükümleri ile konvansiyonun emredici hükümlerinin çatışması halinde varılacak sonuç taşıyıcının sorumluluğunun kapsamı ve sınırlarının belirlenmesi bakımından önem arz etmektedir.

Bu noktada vardığımız sonuç, davaya bakan mahkemenin kanunlar ihtilafı kuralının uygulanması sonucunda tespit edilen yetkili yabancı hukukun emredici kuralının, konvansiyon hükümlerine üstün olduğu şeklindedir. Ancak her halükârda, yetkili mahkemenin hukukunun taşıyıcının sorumluluğu hakkında geçerli olan kamu düzeni anlayışı göz ardı edilmemelidir. Bu bağlamda, Türk hâkimi, MÖHUK m. 29 uyarınca yetkili hukuku tespit ettiği noktada, bu hukukun taşıyıcının sorumluluğu hakkında Varşova Montreal Konvansiyonları'na aykırı hükümlerini uygulayabilecektir. Ancak özellikle taşıyıcının sorumluluğunu tümüyle veya belirli sorumluluk sebeplerine özgü olarak ortadan kaldıran yabancı hukuk hükümlerinin uygulanmasında MÖHUK m. 5 'in müdahale alanının doğabileceği göz ardı edilmemelidir.

Kaynakça

- Akyüz S, 'Uluslararası Kara ve Hava Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğu' (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi 2012)
- Apaydın D, "Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Yük ve Yolcu Taşıma Sözleşmelerinden Doğan Sorumluluğu" (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi 2020)
- Aydoğmuş AY, 'Hava Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (MÖHUK Madde 29)' in İlyas Gölcüklü (ed), Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı (Oniki Levha 2020) 13-24
- Bernard N, 'Taking Air Passenger Rights Seriously: The Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention' (2021) 23(4) International Community Law Review 313-343.
- Birinci Uzun T, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu (3. Bası, Seçkin 2020)
- Canbolat AG, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, (Turhan 2009)
- Congar HC, *Havayolu taşımacılığında taşıyanın sorumluluğu (Kurallar- Yükümlülükler ve Uygulamalar)* (Seçkin 2024)
- Coşkun G, Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (Yetkin 2018)
- Çağa T, "Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair." *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*, (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1988) 177- 185
- Deniz İ, "Varşova Konvansiyonu'nda Taşıyıcının Sorumluluğu", (1984) 50 (1-4) İÜHFMD 423- 478
- Deveci A, 'Türkiye'de Çoklu Taşımacılığın Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Bir Model Önerisi' (2010) 2 (1) Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 13-32
- Doğan V, Yılmaz AÇ ve İzmirli LA, Milletlerarası Özel Hukuk (12. Bası, Seçkin 2025)
- , Milletlerarası Ticaret Hukuku (Savaş 2020)
- Ekşi N, Milletlerarası Ticaret Hukuku (4. Bası, Beta 2020)
- , 'Kanunlar İhtilafı Alanında "Incorporation"' (1999) 19 (1-2) MHB 263-291
- El Maknouzi MEH, and Jadalhaq, IM (2021) 6 (2) The Conflict of International Agreements in Air Law: A Reasonable Plea for Conventional Uniform Rules *University of Bologna Law Review*, 239-260
- Gençtürk M, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk) (Vedat 2006)
- Göktepe H, 'Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları' (2016) 2 (3) Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 211-223
- Gölcüklü İ, Hava Hukuku (3. Bası, On iki Levha 2025)

- Gümüşlü Tunçağıl G, Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu (Yetkin, 2016)
- Güner Özbek MD, 'Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Hava yoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı' (2016) (123) TBB Dergisi 325-372
- Güneş K, Liability of the Air Carrier (Adalet 2013)
- Kök CF, *Hava Yolu ile Yük Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk* (Seçkin 2024)
- Lagerberg EM, Conflicts of Laws in Private International Air Law, (Master of Law Thesis, McGill University 1991)
- Mesci B, 'CMRnin Türk Hukukundaki Yeri ve 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun ile İlişkisi' (2016) 15 (1) İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 867-897.
- , 'Milletlerarası Özel Hukukta Hava Araçlarının Teminata Konu Olması' (Oniki Levha, 2024)
- Nomer E, Devletler Hususi Hukuku (23. Bası, Beta 2021)
- Ömeroğlu A, Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi, (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi 2021)
- Özel S, Erkan M, Pürselim HS ve Karaca HA, Milletlerarası Özel Hukuk (3. Bası, Oniki Levha 2024)
- Scott IB and Hartmann J, 'International Aviation Law on Liability' in Jacques, Benjamyn I. Scott, Steven Truxal, Andrea Bertolini and Anna Masutti (eds), Civil Regulation Of Autonomous Unmanned Aircraft Systems In Europe (eBook, <https://doi.org/10.4337/9781035312344>, Edward Elgar 2024
- Özdemir A, *Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmeden Doğan Zarar Nedeniyle* (Sanem 1992)
- Özdemir T, 'Uluslararası Havayolu ile Taşımada Taşıma Senetleri ve İspat İşlevleri' in İlyas Gölcüklü (ed) Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı (Oniki Levha 2020) 97-120
- Özel B, 'Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıma Belgeleri' (2024) 82 (2) Ankara Barosu Dergisi 293-313
- Partalcı R, 'Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29'un Değerlendirilmesi' (2017) 37 (2) MHB 761-797
- Sevinç A, '5718 Sayılı MÖHUK Uyarınca Taşıma İşlerine Uygulanacak Hukuk', Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan Cilt II (Oniki Levha, 2010) 1585-1613
- Siaud PF, 'The Liability Regime for the Transportation of Goods by Drones: Is There a Need for a European Union Initiative?' (2022) 47 (3) Air and Space Law 375-396.
- Sipos A, 'The Air Carrier's Liability for Damage Caused to Cargo' (2020) Annales Universitatis Scientiarum Budapestinensis de Rolando Eötvös Nominatae Sectio Iuridica 155-184

- -, 'The Modernisation of Air Carrier Liability: Is the New Montreal Convention the Humble Successor to the Warsaw System?' (2019) *Annales Universitatis Scientiarum Budapestinensis de Rolando Eötvös Nominatae Sectio iuridica* 101-119

Sirmen S, *Hava Araçlarının Tâbiyeti* (Sözkesen 2005)

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, *Kargo Hizmetleri* (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2015).

Sözer B, "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları", (1977) IX (2) *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 369-405

- -, 'Türk Sivil Havacılık Kanunu'na İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler' (1984) 12(2) *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 63-92

- -, 'Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova La Haye Sistemi'nin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi' (2001) 21 (1) *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 141-192

- -, *Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, (2. Baskı, Vedat 2009)

Şanlı C, *Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk* (Kazancı 1992)

Tekinalp G, *Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları* (13. Bası, Vedat 2020)

UNCTAD Secretariat Report, 'Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework' (2006)

United Nations Conference on Trade and Development, 'United Nations Conference On A Convention On International Multimodal Transport' (Held at Geneva from 12 to 30 November 1979 (first part of the session) and from 8 to 24 May 1980 (resumed session))

Ülgen H, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, (Bayrak 1987)

Yetiş Şanlı K, *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı* (On İki Levha 2008)

Elektronik kaynaklar

<<https://ec.europa.eu>>

<www.icao.int>

<www.elgaronline.com>

<www.iata.org>

<www.marketresearchfuture.com>

<www.mcgill.ca>

<www.resmigazete.gov.tr>