T.C

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ULUSLARARASI KARA VE HAVA YOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARDAN SORUMLULUĞU

SİMGE AKYÜZ

2501091077

TEZ DANIŞMANI

PROF. DR. ZEHRA ŞEKER-ÖĞÜZ

İSTANBUL, 2012

T.C. İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER
1982 ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS

TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı : **SİMGE AKYÜZ**
Anabilim/Bilim Dalı : **ÖZEL HUKUK**
Danışman : **PROF.DR.ZEHRA ŞEKER ÖĞÜZ**

Numarası : **2501091077**
Tez Savunma Tarihi : **05.11.2012**
Tez Savunma Saati : **11:30**

Tez Başlığı : **ULUSLARARASI KARA VE HAVA YOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARDAN SORUMLULUĞU**

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin **15. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜ'NE** OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
PROF.DR.ZEHRA ŞEKER ÖĞÜZ		KABUL
PROF.DR.HALUK NAMİ NOMER		KABUL
DOÇ.DR.CİHAN O.KARAHASANOĞLU		Kabul
YRD.DOÇ.DR.FATİH ARICI		KABUL
YRD.DOÇ.DR.AYÇA .AYILDIRIM		KABUL

ULUSLARARASI KARA VE HAVA YOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARDAN SORUMLULUĞU

SİMGE AKYÜZ

ÖZ

Çalışmanın amacı, uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunu karşılaştırmalı olarak incelemektir. Çalışmada uluslararası kara ve hava taşımalarına ilişkin kurallar getiren CMR Sözleşmesi ve Varşova Sistemi (1955 tarihli La Haye Protokolü ile Değişik ve 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile Tadil Edilen Varşova Konvansiyonu)/Montreal Konvansiyonu hükümleri ele alınmıştır. Uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarını konu alan düzenlemelere dair genel bilgilerden sonra, CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun uygulanma şartlarına, genel olarak gecikme, zarar ve sorumluluk ile gecikmeden doğan zararlardan sorumluluk kavramlarına, taşıyıcının CMR Sözleşmesi ve Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliğine, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun düzenlenişi ile yardımcılarının fiillerinden dolayı sorumluluğuna, sorumluluğunun sınırına, sorumluluktan kurtulmasına, sorumluluğunun artması ile taşıyıcının sınırsız sorumluluğuna ve son olarak gecikmeden doğan zararların dava yolu ile talep edilebilmesine ilişkin açıklamalara yer verilmiştir. Çalışmada kaynak tarama, karşılaştırmalı yorum ve analiz yöntemleri kullanılmıştır. Çalışmada varılan sonuçlar özet olarak şöyledir: (i) CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümleri belirli şartlarda uluslararası eşya taşımalarına uygulanabilir, (ii) gecikmeden doğan zararlardan sorumluluk için gecikme neticesinde zarar meydana gelmeli ve ayrıca gecikme ile zarar arasında uygun illiyet bağı bulunmalıdır, (iii) taşıyıcı hem CMR Sözleşmesi hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca gecikmeden doğan

zararlardan sorumludur, (iv) taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu esas olarak sınırlı sorumluluk olup, sorumluluğunun hukuki niteliği hem CMR Sözleşmesi'nde hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda kusur sorumluluğu şeklinde düzenlenmiştir, (v) bazı durumlarda taşıyıcı, yardımcılarının fiil ve ihmallerinden de sorumludur, (vi) taşıyıcı belirli şartlarda sorumluluktan kurtulabilir, taşıyıcının sorumluluk sınırı artabilir veya CMR Sözleşmesi kapsamında sınırsız sorumlu tutulabilir ve (vii) gecikmeden doğan zararlar taşıyıcıdan dava yolu ile talep edilebilir.

LIABILITY OF THE CARRIER FOR DAMAGES RESULTING FROM DELAY IN DELIVERY IN THE COURSE OF INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD AND AIR

SİMGE AKYÜZ

ABSTRACT

The aim of this study is to analyze comparatively liability of the carrier for damages resulting from delay in delivery in the course of international carriage of goods by road and air. Legal instruments focused in this study are the provisions of CMR Contract and Warsaw System (Warsaw Convention as amended at the Hague, 1955, and by Protocol No.4 of Montreal, 1975)/Montreal Convention, providing sets of rules with regards to international carriage by road and air, respectively. Subsequent to the general information provided with respect to the regulations dealing with international carriage of goods by road and air, we have analyzed the applicability criteria of CMR Contract and Warsaw System/Montreal Convention; the concepts of delay, damage, liability and liability from delay in delivery in general; the legal nature of the carrier's liability for the damages resulting from delay in delivery pursuant to CMR Contract and Warsaw System/Montreal Convention; liability of the carrier for the damages resulting from delay in delivery as well as his liability for the acts of his servants and agents; limits of the carrier's liability; exoneration from liability, increase in liability limits and unlimited liability of the carrier and finally the pursue of claims on damages resulting from delay in delivery by way of legal proceedings. In this study methods of review of resources and comparative interpretation and analysis have been used. The conclusions reached in this study can be summarized as follows: (i) the provisions of CMR Contract and Warsaw System/Montreal Convention can be applied to international carriage of goods by road and air under certain circumstances, (ii) in order to be held liable for damages resulting from delay in delivery, damages should occur as a result of delay and also

reasonable causal link has to be found between delay and damage, (iii) the carrier shall be held liable for damages resulting from delay in delivery in terms of both CMR Contract and Warsaw System/Montreal Convention, (iv) the carrier's liability is a limited liability in principle both in terms of CMR Contract and Warsaw System/Montreal Convention, and legal nature of his liability is deemed as a defect liability both under CMR Contract and Warsaw System/Montreal Convention, (v) in some circumstances the carrier is liable for the actions of his servants and agents, (vi) the carrier may be exonerated from liability, his liability limits may increase or he may be held liable in full in certain cases pursuant to CMR Contract and (vii) the damages resulting from delay in delivery can be claimed from the carrier by pursue of legal proceedings.

ÖNSÖZ

Taşımanın insan hayatındaki önemi yadsınamaz. Önceki dönemlerde ulusal düzeyde kalan ve tek bir devletin ulusal mevzuatına tabi olan taşıma işi, özellikle 19. yüzyıldan itibaren giderek uluslararası bir boyut kazanmış ve birçok devlet ile beraber birden fazla ülke mevzuatını eş zamanlı ilgilendiren bir hal almıştır. Taşıma işinin gerçekleştirildiği farklı ortamlara göre şekillenen uluslararası düzenlemeler de, zaman içinde taşımanın kazandığı uluslararası boyutun bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Bu çalışmamızda, uluslararası taşımaları nitelik bakımından eşya taşımaları, taşımanın gerçekleştirildiği ortam bakımından ise kara ve hava taşımaları olarak sınırlandırmak suretiyle uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunu inceleyeceğiz.

Belirtmek isteriz ki, çalışmamızda incelediğimiz uluslararası düzenlemeler, uluslararası kara yolu ile eşya taşımaları bakımından CMR Sözleşmesi; uluslararası hava yolu ile eşya taşımaları bakımından ise son dönemde Türkiye açısından da gerekli onay işlemlerinin tamamlanmasını müteakip yürürlük kazanmış olan Montreal Konvansiyonu'dur. Ayrıca, Montreal Konvansiyonu ile tez konumuza ilişkin düzenlemelerinin benzerlik göstermesi nedeniyle Montreal Konvansiyonu öncesi dönemde Türkiye açısından yürürlükte olan Varşova Sistemi'ne (1955 tarihli La Haye Protokolü ile Değişik ve 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile Tadil Edilen Varşova Konvansiyonu) de Montreal Konvansiyonu ile birlikte atıf yapılarak her iki düzenleme bir arada Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu şeklinde bu çalışmada isimlendirilmiştir.

Ne var ki; hem CMR Sözleşmesi'nin hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemelerinin resmi Türkçe çevirileri, ilginç ve farklı terminoloji seçimleri ile beraber birçok ciddi çeviri hatalarını da barındırmaktadır. Bu nedenle çalışmada, CMR Sözleşmesi hükümlerine yapılan atıflarda Sayın Yrd. Doç. Dr. Alihan Aydın'ın "CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu"

adlı eserinde yer verdiği CMR Sözleşmesi'nin serbest çevirisi referans olarak alınmış, Montreal Konvansiyonu hükümlerine yapılan atıflarda ise, çalışmanın ekinde yer verilen ve tarafımızca hazırlanan serbest çeviri denemesi kullanılmıştır. Çalışmanın sonunda Varşova Sistemi'nin resmi Türkçe tercümesine yer verilmek suretiyle de resmi çevirilerde karşılaşılan aksaklıklar bir nebze olsun örneklendirilmeye çalışılmıştır.

Taşıma işi, taşımayı taahhüt eden taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmektedir. Taşıyıcı, taşımayı taahhüt ettiği eşyayı gönderilene teslim aldığı şekli ile teslim etmekle yükümlü olduğu gibi, bu taahhüdünü aynı zamanda gecikmeden yerine getirmelidir. Çalışmamızda incelemeye aldığımız uluslararası düzenlemeler de, konunun ehemmiyeti bakımından, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunu eşyanın zıya ve/veya hasarından ayrı bir sorumluluk kalemi olarak düzenlemiş ve belirli şartların varlığı halinde taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulacağını hükme bağlamıştır.

Çalışmanın her aşamasında benden desteğini esirgemeyen, engin bilgi ve önerilerinden her zaman yararlandığım, çalışmanın her safhasında bana yol gösteren saygıdeğer tez danışmanım ve hocam Prof. Dr. Zehra Şeker Öğüz'e teşekkür ve minnetlerimi sunarım. Ayrıca, henüz ilk basamaklarında olduğum meslek hayatımdaki rehberim ve birlikte çalışmaktan büyük kıvanç duyduğum Av. Emine Başcı Devres'e bana olan tüm desteği ve inancı için teşekkür ederim. Burak Haybat'a da hayatımdaki yeri ve desteği için ayıca teşekkür ederim.

Aileme olan sevgimi ve minnetimi birkaç satıra sığdırmam ise imkansız. Yine de, beni ben yapan canım ailem Prof. Dr. Serap Akyüz, Atilla Akyüz ve Mert Akyüz'e bana gösterdikleri sonsuz sevgi, sabır ve anlayış için teşekkür eder, bu çalışmayı sevgili aileme ithaf etmek isterim.

Simge Akyüz

Kadıköy, Şubat 2012

İÇİNDEKİLER

ÖZ…….iii
ABSTRACT……...v
ÖNSÖZ…….vii
İÇİNDEKİLER……..ix
KISALTMALAR…….xiv
GİRİŞ……..1
BÖLÜM I. ULUSLARARASI KARA VE HAVA YOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINI KONU ALAN DÜZENLEMELERİN DOĞUŞU ……6
A. Uluslararası Kara Yolu İle Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme: CMR Sözleşmesi……8
B. Uluslararası Hava Yolu İle Eşya Taşımalarına İlişkin Düzenlemeler…….11
1. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonu……11
2. 1955 Tarihli La Haye Protokolü (12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Tadil Eden Protokol)…….14
3. 1961 Tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu……..16
4. 1971 Guatemala City Protokolü…….....17
5. 1975 Tarihli Montreal Protokolleri……...18
6. Montreal Konvansiyonu……...21
BÖLÜM II. DÜZENLEMELERİN TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANABİLME ŞARTLARI……...25
A. CMR Sözleşmesi'ne Göre……25
1. Taraflar Arasında Mevcut Bir Taşıma Sözleşmesinin Varlığı……...26
a. Taşıma Sözleşmesinin Tarafı Olarak Taşıyıcı Kavramı……29
b. Taşıma Sözleşmesinin Geçerliliği İçin Şekil Şartı……....30

2. Taşımanın Konusunu Eşya Taşımasının Oluşturması……...31
3. Taşımanın Ücret Karşılığında Yapılması……..33
4. Taşımanın Belirli Tip Taşıtlarla ve Kara Yolu Üzerinde Gerçekleştirilmesi…….....34
5. Taşımanın Uluslararası Nitelikte Olması……..38
B. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre……..41
1. Taraflar Arasında Mevcut Bir Taşıma Sözleşmesinin Varlığı……...41
a. Taşıma Sözleşmesinin Tarafı Olarak Taşıyıcı Kavramı……....45
b. Taşıma Sözleşmesinin Geçerliliği İçin Şekil Şartı……46
2. Taşımanın Konusunu Yolcu, Bagaj veya Eşya Taşımasının Oluşturması……...48
3. Taşımanın Ücret Karşılığında Yapılması……..50
4. Taşımanın Hava Aracı İle Yapılması…….52
5. Taşımanın Uluslararası Nitelikte Olması……..54
C. Karşılaştırmalı Değerlendirme…….....59
BÖLÜM III. TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARDAN SORUMLULUĞU……...……62
A. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğuna Yönelik Gecikme, Zarar ve Sorumluluk ile Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluk Kavramlarının Tahlili…….....62
1. Genel Bakış……...62
2. Gecikme……....63
3.Zarar……...65
4.Sorumluluk…….....66
a. Genel Bakış…….……..66
b. “ile sorumluluk”……67
c. “-den sorumluluk”……68
d. Kusurun Aranıp Aranmamasına Bağlı Olarak Yapılabilecek Sorumluluk Tasnifi: Kusur Sorumluluğu – Kusursuz

Sorumluluk……....69
e. Türk Hukuku'na Göre Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğun Unsurları…….……...72
(1) Gecikme……...72
(2) Zarar……72
(3) Uygun İlliyet Bağı……...73
(4) Kusur……...73
B. Uluslararası Düzenlemeler Kapsamında Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğun Hukuki Niteliği…….……74
1. CMR Sözleşmesi'ne Göre…….74
2. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre……...78
3. Karşılaştırmalı Değerlendirme……..81
C. Uluslararası Düzenlemeler Uyarınca Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğunun Düzenlenişi……..……..83
1. Genel Bakış……...……83
2. CMR Sözleşmesi'ne Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğunun Düzenlenişi……...86
3. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğunun Düzenlenişi……...95
4. Karşılaştırmalı Değerlendirme……..99
D. Yardımcı Kişi Kavramı ve Taşıyıcının Yardımcılarının Filleri Sebebiyle Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğu……...101
1. Genel Bakış…….101
2.CMR Sözleşmesi'ne Göre……103
3. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre…….105
4. Karşılaştırmalı Değerlendirme…….……...107
E. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğunun Sınırı……....109
1. Genel Bakış……...……..109

2. CMR Sözleşmesi'ne Göre……...110
2. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre…….111
4. Karşılaştırmalı Değerlendirme……115
F. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zarar Sorumluluğundan Kurtulması……....116
1.Genel Bakış……..116
2. CMR Sözleşmesi'ne Göre……...116
3. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre…….123
4. Karşılaştırmalı Değerlendirme……128
G. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğuna İlişkin Sorumluluk Sınırının Artması…….129
1. CMR Sözleşmesi'ne Göre……...129
2. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre…….130
3. Karşılaştırmalı Değerlendirme……133
H.Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sınırsız Sorumluluğu……...136
1. CMR Sözleşmesi'ne Göre……...136
2. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre…….140
3. Karşılaştırmalı Değerlendirme……142
BÖLÜM IV. GECİKMEDEN DOĞAN ZARARIN DAVA YOLU İLE TALEP EDİLMESİ…….....143
A. CMR Sözleşmesi'ne Göre……...…..143
1. İhbar Şartı……...143
2. Tazminat Davasının Belirli Bir Süre İçerisinde Açılması Şartı……..145
3. Tazminat Davasının Tarafları……..147
a. Davacı……..147
b. Davalı……..149
4. Yetkili Mahkeme…….151
B. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre……153
1.İhbar Şartı……153
2. Tazminat Davasının Belirli Bir Süre İçerisinde Açılması Şartı……..154

3. Tazminat Davasının Tarafları……..156
a. Davacı……..156
b. Davalı……..157
4. Yetkili Mahkeme…….158
C. Karşılaştırmalı Değerlendirme……...160
SONUÇ……...164
KAYNAKÇA……..175
EK-I MONTREAL KONVANSİYONU (SERBEST ÇEVİRİ)……184
EK-II VARŞOVA SİSTEMİ (RESMİ TERCÜME)……...205

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.e.	: aynı eser/yer
a.y	: yazara ait en son zikredilen yer
Batıder	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK	: 818 sayılı Borçlar Kanunu
bkz./Bkz.	: bakınız
C.	: Cilt
CITEJA	: Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens
CMR/	
CMR Sözleşmesi	: Convention relative au contract de transport international de merchandises per route
Çev.	: Çeviren
dipn.	: dipnot
E.	: Esas
eTK	: 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
FIATA	: International Federation of Freight Forwarders Associations
HD.	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
HUMK	: 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
IATA	: International Air Transport Association
ICAO	: International Civil Aviation Organisation
IMF	: International Monetary Fund
K.	: Karar
m.	: madde
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
S.	: Sayı

s.	: sayfa
SDR	: Special Drawing Right
T.	: Tarih
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TD.	: Ticaret Dairesi
Tem.	: Temyiz
TSHK	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
t.y	: basım tarihi yok
UNCTAD	: United Nations Conference On Trade and Development
Varşova Sistemi	: 1955 tarihli La Haye Protokolü ile Değişik ve 1975 tarihli 4 numaralı Montreal Protokolü ile Tadil Edilen Varşova Konvansiyonu
Y./Yarg.	: Yargıtay
Yay.	: Yayın
y.y	: basım yeri yok

GİRİŞ

Taşımacılık, kişilerin gerek sosyal gerekse ekonomik yaşantılarında büyük öneme sahiptir[1]. Eski tarihlerden günümüze kadar olan süreçte de taşıma genel olarak gerçekleştirildiği ortamın gerektirdiği farklı yöntemler çerçevesinde şekillenerek gelişim göstermiştir[2]. Bu nedenle, taşımacılık her ne kadar farklı kategoriler altında tasnif edilebilecekse de, konunun temelini teşkil edebilecek esas tasnif, taşımacılığın gerçekleştirildiği ortama göre yapılmaktadır. Buna göre taşımacılık, kara, deniz, hava ve içsu taşımacılığı olarak gruplandırılabilir[3].

Yapılan bu tasnife, taşımanın eşya veya yolcu taşımasına ilişkin olup olmamasına göre, bir başka boyut daha kazandırılabilir ve böylelikle taşımanın gerçekleştiği ortama ek olarak taşımanın muhtevasına göre de, *değişik ortamlarda değişik tür taşıtlarla* yolcu ve eşya taşımalarından söz edilebilir[4].

Özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaşanılan teknolojik gelişmeler ışığında, taşıma araçlarının çeşit ve hızlarının artması ve bu süreç içinde farklı milliyetlere tabi kişilerin arasındaki ticari ve ekonomik ilişkilerin de giderek yoğunlaşması, taşımacılığa yeni bir boyut daha kazandırmış ve taşımaların ulusal taşımalar ve uluslararası taşımalar olarak bir başka açıdan tasnif edilmesine sebebiyet vermiştir[5].

Taşımacılığın, yaşanan gelişmeler karşısında bu şekilde uluslararası bir boyut kazanıp, ülke sınırlarının dışına taşan bir seyir göstermesi, ister istemez birtakım hukuki sorunları da beraberinde getirmiştir. Zira; tek bir ülke sınırlarını aşan uluslararası taşımacılık, niteliği gereği birden çok ülkeyi ve dolayısıyla bu ülkelerin

---

1 Arkan, Sabih, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Yay. No:140, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1982, s.1.
2 Özdemir, Turkay, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu**, Yay. No: 68, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Şubat 2006, s. 4.
3 Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.1; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 4.
4 Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 1-2.
5 Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 2; Gençtürk, Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, Yay. No:67, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, s. 1.

konuyu farklı şekillerde düzenleyen ulusal mevzuatlarını da ilgilendirmeye başlamıştır. Böylesi bir durum ise, uluslararası taşımacılık ile ilgili ortaya çıkan hukuki sorunların çözümünde ortak bir noktanın bulunamaması, her ülkenin söz konusu taşımacılık işini kendi ulusal mevzuatı çerçevesinde çözmeye çalışması, böylelikle farklı ülkelerin aynı konu ile ilgili farklı sonuçlara ulaşmasından mütevellit giderek içinden çıkılamaz bir sistem oluşmuştur. İşte bu gibi sorunların ortaya çıkması, uluslararası taşımacılığın yeknesak kurallara bağlanması ihtiyacını doğurmuş ve bu ihtiyacın karşılanabilmesi amacıyla da uluslararası taşımacılığı düzenleme gayesiyle oluşturulan yeknesak kurallar, uluslararası düzenlemeler altında bir araya getirilmişlerdir. Böylelikle, uluslararası karakterli taşımalar, olması gerektiği gibi ulusal ülke mevzuatları üstünde uluslararası kurallar ile bağıtlanmıştır.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında, biz bu çalışmamızda uluslararası taşımaları nitelik bakımından eşya taşımaları; taşımanın gerçekleştirildiği ortam bakımından ise kara ve hava taşımaları olarak sınırlandırmak suretiyle uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarını konu alan uluslararası düzenlemeler çerçevesinde "taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu"nu inceleyeceğiz.

Eşya taşımacılığının en temel yapı taşlarından bir tanesi, taşıyıcının üstlendiği edimini gereği gibi yerine getirmesi; bir başka deyişle taahhüt ettiği taşıma işini özen yükümlülüğüne riayet ederek ifa etmesidir. Ancak taşıyıcının taahhüt ettiği edimin ifası esnasında, işin esası kadar önem arz eden bir başka husus ise, taşıyıcının taahhüt ettiği bu taşıma işini zamanında, yani gecikmeden, gerçekleştirebilmesidir. Zira; taşıyıcının üstlendiği taşıma işi ile yüklenmiş olduğu sorumluluk eşyanın zıya ve hasardan ari olarak gönderilene teslim edilmesi olduğu kadar her halükarda taşıyıcının bu görevi taşıma süresini aşmadan gerçekleştirmesi gerekir. Bu nedenle gecikme kavramı ile taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu, büyük öneme sahiptir.

"Uluslararası Kara ve Hava Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğu" başlıklı tez çalışmamızın birinci bölümünde, uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarını konu alan

düzenlemelerin ortaya çıkışı ile tarihsel süreçleri, uluslararası platformda yapılış amaçları ile dikkat çekici niteliklerine dair genel bilgilere yer verilmiştir. İkinci bölümde, eşya taşıma taahhüdünü içeren taşıma sözleşmelerine uluslararası düzenlemelerin uygulanabilmesi için gerekli şartlar incelenmiştir. Üçüncü bölümde, öncelikle taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun daha iyi anlaşılabilmesi adına gecikme, zarar ve sorumluluk ile gecikmeden doğan zararlardan sorumluluk kavramlarının tahlili yapılmış; müteakiben taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun düzenlenişi, taşıyıcının yardımcısı kavramı ile taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden ötürü sorumluluğu, taşıyıcının sorumluluğunun sınırı, sorumluluktan kurtulması, sorumluluk sınırının artması ve taşıyıcının sınırsız olarak sorumlu tutulmasına ilişkin ayrıntılı bir analize yer verilmiştir. Dördüncü bölümde ise, gecikmeden doğan zararların dava yolu ile talep edilebilmesi konusu üzerinde durulmuştur. Ayrıca; ikinci, üçüncü ve dördüncü bölümlerde uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarına ilişkin olarak ayrı ayrı ele alınan konular, bölüm sonlarında karşılaştırmalı değerlendirmelere tabi tutulmuş; böylelikle uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarını konu alan düzenlemeler arasındaki fark ve/veya benzerlikler her başlık altında tespit edilmeye çalışılmıştır. Sonuç bölümünde ise, uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğuna ilişkin olarak varılan sonuç ve tespitlere yer verilmiştir.

Çalışmamızın uluslararası kara yolu ile eşya taşımalarına ilişkin bölümlerinde inceleme konusu yaptığımız düzenleme, Türkiye'nin de taraf olduğu CMR Sözleşmesi'dir. Belirtmek gerekir ki, CMR Sözleşmesi'nin resmi Türkçe tercümesi, maalesef çeviri hataları ile doludur. Hatta pek manidardır ki; CMR Sözleşmesi'nin resmi Türkçe tercümesinde tezimizin konusunu oluşturan taşıyıcının gecikmeden ötürü sorumluluğu hususu dahi atlanmıştır. Bu nedenle biz bu çalışmamızda CMR Sözleşmesi hükümlerine yaptığımız referanslarda resmi tercümedeki çeviri hataları ile ilginç terminoloji seçimlerinden dolayı ortaya çıkabilecek kavram kargaşalarını bertaraf edebilmek amacıyla Sayın Yrd. Doç. Dr. Alihan Aydın'ın “CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu” adlı eserinde yer

verdiği CMR Sözleşmesi'nin serbest çevirisini kullanmayı tercih ettik.

Uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarını ele alan düzenlemeler ise CMR Sözleşmesi'ne nazaran oldukça karışık bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarını konu alan ilk düzenleme 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu olmakla birlikte, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nu kronolojik sıra ile (i) 1955 tarihli La Haye Protokolü, (ii) 1961 tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu, (iii) 1971 tarihli Guatemala City Protokolü, (iv) 1975 tarihli Montreal Protokolleri ve son olarak da (v) 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu izlemektedir.

Belirtmek gerekir ki; 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na taraf olan devletler yukarıda yer verilen düzenlemelerin hepsine taraf olmamışlardır. Böylelikle, farklı ülkeler nezdinde 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun değişik metinlerle tadil edilmiş farklı versiyonları uygulama kabiliyeti kazanmıştır. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun farklı tadil metinleri ile değişik versiyonlarının uluslararası platformda eşzamanlı yürürlükte olması ise, düzenlemelerde amaçlanan yeknesaklıktan oldukça uzaklaşılmış olduğuna işaret etmektedir. Bu nedenledir ki, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ile buna bağlı karmaşık düzenlemeler bütününün yerini almak üzere 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu hazırlanmıştır.

Biz bu çalışmamızın uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarına ilişkin bölümlerinde, her halükarda Montreal Konvansiyonu öncesi döneme ilişkin yazılan eserlere atıf yapmak suretiyle, Montreal Konvansiyonu düzenlemesini esas alacağız. Montreal Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na yakın bir tarihte kazandırılan ve konuya ilişkin önceki uluslararası düzenlemeleri bünyesinde barındıran konsolide bir metin olması, haklı olarak ve kanaatimizce tezimizin uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğuna ilişkin bölümlerinin bu güncel ve tümsel düzenleme ışığında irdelenmesini zaruri kılmaktadır.

Çalışmamızda ayrıca hükümlerinin benzerliği nedeni ile, Montreal

Konvansiyonu'nu, Konvansiyon öncesi Türkiye bakımından geçerli olan 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 1955 tarihli La Haye Protokolü ile Değişik ve 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile Tadil Edilen metni (Varşova Sistemi) ile paralel olarak incelemeyi ve bu bağlamda tezimizin uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarına ilişkin bölümlerinde incelemeye aldığımız düzenlemeyi **Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu** olarak adlandırmayı tercih ettik.

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun resmi Türkçe tercümeleri de çeviri hataları bakımından CMR Sözleşmesi'nin resmi Türkçe tercümesi ile yarışır niteliktedir. Ayrıca Varşova Sistemi, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 1955 tarihli La Haye Protokolü ile değişik 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile tadil edilen metni olduğu için, bünyesinde üç farklı resmi çeviriyi barındırmakta ve bu durum yadsınamaz bir terminoloji karışıklığına yol açmaktadır. Keza Montreal Konvansiyonu'nun resmi Türkçe tercümesi de Varşova Sistemi'nden farklı değildir; çeviride aynı ilginç terminoloji seçimlerine ve taşıyıcının gecikmeden ötürü sorumluluğunun dahi atlanabildiği çeviri hatalarına rastlanmaktadır. Biz, Varşova Sistemi metinlerinin çeviri hataları, karmaşık terminoloji ve açıklıktan uzak tümceler ile dolu resmi Türkçe tercümelerini oldukları gibi ancak tek bir metin altında toplayarak çalışmamıza ekledik. Diğer bir ek olarak ise, Montreal Konvansiyonu'nun İngilizce metnini esas almak suretiyle hazırladığımız serbest Türkçe tercümesine yer vererek, olan ile olması gerekene dair bir öneri sunmayı amaçladık.

BÖLÜM I. ULUSLARARASI KARA VE HAVA YOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINI KONU ALAN DÜZENLEMELERİN DOĞUŞU

Giriş Bölümü'nde de ifade edildiği üzere, uluslararası düzenlemeler, zaman içinde taşımacılığın kazandığı uluslararası boyutun bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Ticari faaliyetlerin, ülke sınırlarını aşan bir nitelik kazanması, ithalat ve ihracatın giderek gelişmesi, taşımacılığı ve bunun özelinde eşya taşımacılığını yalnız bir ülkenin sınırları dahilinde yürütülen bir faaliyet olmaktan çıkarmıştır. Bu gelişme ile beraber eşya taşımacılığının ülke mevzuatlarıyla çözülemeyecek sorunları da gündeme gelmeye başlamıştır[1].

Eşya taşımacılığının giderek uluslararası bir nitelik kazanması ve nihayetinde ülke mevzuatlarını aşan sorunları da beraberinde getirmesi; uluslararası eşya taşımacılığının uluslarüstü boyutta yeknesak kurallarla düzenlenmesini gerektirmiştir[2]. Uluslararası eşya taşımalarının birden fazla hukuk rejiminin düzenleme alanına girmesi ve dolayısıyla farklı hukuk rejimlerinin uyguladığı kanunlar ihtilafı kurallarının birbirinden farklı hukuki neticelere varmasının yarattığı kargaşa, uluslararası seviyede oluşturulacak çok taraflı bir yeknesak kurallar bütünü ile ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır[3]. İşte bu çalışmanın konusunu oluşturan uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımacılığını konu alan düzenlemeler, özellikle 19.yüzyıldan itibaren taşımacılık alanında görülen gelişmelerin nihai bir sonucu olmakla birlikte yukarıda özetlenen bu ihtiyaçlardan doğmuştur.

---

1 Kaya, Arslan, "Kara Yolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)", **Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan**, İstanbul, 1998, s. 311-312.

2 Arkan, Sabih, "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt.X, Sayı:2, Aralık 1979, s. 398, Adıgüzel, Burak, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Genişletilmiş 2.Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2012, s.18.

3 Gençtürk, **Gecikme**, s. 1.

Gelişen dünyanın ve dolayısıyla doğurduğu ihtiyaçların karşılanması için atılan adımlar ilk olarak, 19.yüzyılın son çeyreğinde demiryolu taşımalarına özgü olarak başlamış, bunu deniz yolu taşımalarının yeknesak kurallara bağlanması, sonrasında hava yolu taşımalarının düzenlenmesi amacıyla 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ve ardından kara yolu taşımaları ile ilişkili olarak 1956 tarihli CMR Sözleşmesi'nin hazırlanması izlemiştir[4]. Bahsedilen uluslararası düzenlemeler konuya ilişkin ilk çalışmalar olmakla birlikte, zaman içerisinde ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar doğrultusunda başkaca konvansiyonlar, sözleşmeler, antlaşmalar, protokoller ortaya çıkmış; uluslararası taşımaları belirli kurallara bağlayan bu ilk metinlerde tadil çalışmaları yapılmış, ortaya çıkan yeni düzenlemeler ve/veya tadil çalışmaları da zaman içerisinde geçerlilik kazanarak konumuzu düzenleyen uluslararası metinlere dahil edilmişlerdir.

Her ne kadar uluslararası eşya taşımacılığını konu alan ve yeknesak uygulamalar getirmeyi hedefleyen düzenlemelerin, uluslararası eşya taşımalarını bütün yönleriyle ele aldığını söylemek mümkün değilse de, bu çalışmalar esasen Taşıma Hukuku'nun önem arz eden esaslı alanlarını düzenleme yoluna gitmiş, düzenleme konusu yapılmayan alanlar ise ulusal düzenlemelere ve yine ülkelerin ulusal hukuklarına bırakılmıştır[5].

---

4 Aydın, Alihan, **CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 1.Bası, İstanbul, Beta Yayınları, 2002, s. 1.

5 Kaya, **Makale**, s. 312.

A. Uluslararası Kara Yolu İle Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme: CMR Sözleşmesi [6]

Uluslararası kara yolu ile yapılacak eşya taşımalarını düzenleyen metin, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun çalışmaları sonucu 1956 yılında kabul edilen Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme[7](CMR Sözleşmesi[8])'dir. 19 Mayıs 1956 tarihinde Avusturya, Federal Almanya, Fransa, Lüksemburg, Hollanda, Polonya, İsveç, İsviçre ve Yugoslavya temsilcileri tarafından imzalanıp kabul edilmiş olan CMR Sözleşmesi, yürürlük şartlarının sağlanması üzerine 2 Temmuz 1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir[9].

5 Temmuz 1978 tarihli bir protokolle CMR Sözleşmesi üzerinde birtakım tadiller yapılmıştır. Yapılan söz konusu değişikliklerden en önemlisi, taşıyıcının ödeyeceği tazminatın hesaplanması konusunda olmuştur. Buna göre, daha önceki CMR Sözleşmesi düzenlemesinde yer alan Altın Frankı (Fransız Frankı, Poincaré Frank) yerine,

---

6 CMR Sözleşmesi'nin resmi Türkçe tercümesinde Sözleşme'nin adı "Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi" olarak geçmektedir. Zira, daha CMR Sözleşmesi'nin adında yapılan bu çeviri hatası, sanki muhtevasında barındırdığı sair ve esaslı birçok çeviri hatasının da habercisidir. CMR Sözleşmesi hükümlerine yapılan atıflarda kullandığımız Sayın Yrd. Doç. Dr. Alihan Aydın'ın Sayın Prof. Dr. Abuzer Kendigelen ile birlikte yapmış olduğu serbest çeviri metninde de Sözleşme'nin adı "Uluslararası Karayolu ile Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma" olarak yer almıştır. Kanaatimizce, CMR Sözleşmesi'nin Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme olarak adlandırılması ve CMR Sözleşmesi olarak kısaltılması daha doğru olacaktır.

7 Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 5, dipn.13. Yazar, CMR Sözleşmesi'nin Resmi Gazete'de yayımlanan resmi Türkçe çevirisinde karşılığı "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi" olarak geçtiğinden yazar, Türkçe'de mukavele ve sözleşme terimlerinin aynı anlamı ihtiva etmesinden bahisle, resmi çevirinin çok başarılı olmadığına değinmektedir. Nitekim, yazarın bu hususta yapmış olduğu tespit, resmi Türkçe çeviride sözleşmenin ileriki maddelerinde karşılaşılan tercüme hataları ile de kuvvetlenmektedir; **a.e.**, s. 15. Yazar bu nedenle, CMR Sözleşmesi'nin Türkçe karşılığının Sözleşme'nin resmi dillerinden biri olan İngilizce metninin tercümesi olacak şekilde "Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşımaları Hakkında Konvansiyon" biçiminde kullanılması gerektiği kanaatindedir.

8 Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 5, dipn.12. Anılan yazarın ifade ettiği üzere, CMR kısaltması esas itibariyle Sözleşme'nin Fransızca karşılığındaki (Convention relative au Contrat de transport international de Marchandises par Route) konvansiyon, eşya ve kara yolu kelimelerinin baş harflerinin yanyana getirilmesiyle oluşturulmuştur.

9 Gençtürk, **Gecikme**, s. 2.

taşıyıcının ödeyeceği tazminat, Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından belirlenen "Özel Çekme Hakkı (SDR)" hesap birimi üzerinden yapılacaktır[10].

Türkiye, 7 Aralık 1993 gün ve 21788 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 3939 sayılı Yasa ile CMR Sözleşmesi'ne katılmayı kabul etmiştir[11]. CMR Sözleşmesi'nin Türkiye tarafından ilgili yasa ile onanmasından sonra fiilen katılma için, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne katılım belgesi tevdi edilmiş ve buna binaen 30 Ekim 1995 tarihinde Türkiye, CMR Sözleşmesi'ne katılmıştır. Dolayısıyla Türkiye açısından CMR Sözleşmesi'ne, 30 Ekim 1995 tarihinden itibaren Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 90.maddesi uyarınca kanun niteliği addedilerek[12], uluslararası kara yolu ile eşya taşımalarına ilişkin CMR Sözleşmesi ve CMR Sözleşmesi'ni tadil eden 5 Temmuz 1978 tarihli Protokol, tümüyle uygulanma alanı bulmuştur[13].

Uluslararası platformda 1961 yılından beri yürürlükte olan ve 5 Temmuz 1978 tarihli Protokol ile tadil edilerek bugünkü halini alan CMR Sözleşmesi'nin gelişen zamanın ihtiyaçlarını karşılar bir seviyeye ulaştırılması her dönemde amaçlanmıştır. Bu

---

10 Gençtürk, **Gecikme,** s. 2; Sözer, Bülent, **Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukuk'ta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi**, Yay. No:177, Genişletilmiş 2.Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2009, s. 66, dipn. 20. Yazarın belirttiğine göre, Özel Çekme Hakkı (SDR – Special Drawing Right), IMF tarafından yaratılan fiktif bir değerdir; detaylı açıklama için aşağıda bkz.: dipn. 52.

11 Gençtürk, **Gecikme**, s. 2.

12 Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 1; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 5; Teziç, Erdoğan, **Anayasa Hukuku:Genel Esaslar**, Yay. No: 1861, 12. Bası, İstanbul, Beta, Kasım 2007, s. 11'den naklen: "*...Anayasanın antlaşmaları kanun hükmünde öngörmesinin amacı, usulüne göre yürütme organının onayladığı antlaşmanın Türk hukuk düzeninde yer aldığını; Türk yargıçlarının da bir uyuşmazlığı çözerken bunları Türk kanunları gibi uygulamak zorunda olduklarını vurgulamaktır.*"; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11 HD. 7.4.2008 tarih ve E. 2007/2970 – K. 2008/4599 sayılı karardan: *"Uyuşmazlık, uluslararası kara taşıması sözleşmesinden kaynaklanmaktadır. Ülkemiz, 30.10.1995 tarihinde CMR Konvansiyonu'nu kabul etmiş ve anılan Konvansiyon hükümleri, bu tarihte yürürlüğe girmiştir. T.C. Anayasası'nın 90/son maddesi uyarınca, usulüne uygun şekilde yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmalar kanun hükmündedir."*; aynı mahiyette (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11 HD. 28.9.2009 tarih ve E.2008/5205 – K.2009/9678 sayılı karar; Yarg. 11 HD 4.4.2011 tarih ve E. 2010/13554 – K. 2011/3770 sayılı karar; Yarg. 11 HD. 19.1.2010 tarih ve E.2008/4235 – K. 2010/521 sayılı karar.

13 Gençtürk, **Gecikme**, s. 2; Eriş, Gönen, **Açıklamalı – İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku: Eşya Taşıma Yolcu Taşıma İşleri Komisyonculuğu,** 1.Baskı, Ankara, Seçkin Yayınevi, 1996, s. 17.

gaye doğrultusunda, CMR Sözleşmesi'nin yeniden ele alınarak düzenlenmesi gerektiğini düşünen FIATA[14], konu ile ilgili olarak yeni bir metin çalışması önermiştir[15].

CMR Sözleşmesi de eşya taşımalarını konu alan diğer uluslararası düzenlemeler gibi uluslararası kara yolu ile eşya taşımalarını kesin ve tüm yönleriyle düzenlememekte; esas itibariyle taşıma hukukunun taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu, tazminat ve düzenlenmesi gereken belgeler gibi önem arz eden belirli alanlarına ilişkin kurallar getirmektedir[16]. Ayrıca; CMR Sözleşmesi'nin 1. maddesinin birinci paragrafında vurgulandığı üzere "*İşbu antlaşma, sözleşmede belirtildiği şekliyle, teslim alma yeri ile teslim etme yerinin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede bulunması durumunda, sözleşme taraflarının ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın, eşyanın ücret karşılığı taşıtlarla karayolundan taşınmasına ilişkin her sözleşmeye uygulanır*". Madde hükmünden de anlaşılacağı üzere CMR Sözleşmesi, tüm taşıma sözleşmelerini düzenlememekte, taşıma sözleşmesinin önem arz eden ve yeknesak kurallarla düzenlenmesinde özellikle gereklilik bulunan belirli bir türüne ilişkin kurallar

---

14 International Federation of Freight Forwarders Associations

15 Yeşilova Aras, Ecehan, **Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme: CMR m.19-20-21**, Hukuk Yayınları Dizisi No:546, Birinci Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, Ocak 2010, s. 2. FIATA tarafından önerilen metin ve serbest Türkçe çevirisi için bkz.: **a.e.**, s. 139-221.

16 Adıgüzel, **Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, s. 20; Kaya, **Makale**, s. 312; Arkan, **Makale**, s. 400. Yazara göre her ne kadar, CMR Sözleşmesi'nin giriş kısmında taşıma sözleşmesi hükümlerini, taşıma belgelerini ve taşıyıcının sorumluluğunu yeknesak kurallara bağlama amacı açıkça belirtilmekteyse de, böyle bir amaca ulaşma taraf devlet mahkemelerinin CMR Sözleşmesi hükümlerini yorumlarken farklı ilkelerden hareket etmeleri neticesinde zorlaşmaktadır; **a.y.**, dipn.13. Yazar bu duruma örnek olarak CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin 4-c bendinde, yükleme ve istifin gönderen tarafından kötü bir biçimde yapılmasının hasara veya zıyaa sebebiyet vermesi halinde, taşıyıcının bundan sorumlu tutulmayacağının belirtilmesine rağmen aynı maddenin gönderen tarafından yapılan yükleme ve istifin taşıyıcı tarafından kontrol edilip edilmeyeceğinin hüküm altına almamış olmasını göstermektedir. Yazar, Fransız mahkemelerinin, gönderence yapılan yükleme ve istifleme çalışmalarının taşıyıcı tarafından kontrol edilmesi gerektiği sonucuna ulaşırken, Alman mahkemelerinin aynı konuda taşıyıcının herhangi bir kontrol yükümlülüğü bulunmadığına hükmettiklerine işaret etmektedir; Gençtürk, **Gecikme**, s. 3. Yazar da, CMR Sözleşmesi'nde özellikle belirtilen konularda amaçlanan yeknesaklığın sağlanamadığı görüşünde olup, bunun nedenlerinden ilkinin CMR Sözleşmesi'nde bulunan boşluklarda ulusal hukukun uygulanması olduğunu; ikinci nedenin ise ihtilaf hallerinde mahkemelerin uyuşmazlıkları CMR Sözleşmesi hükümlerine göre çözümlerken birbirinden farklı yorumlar neticesinde farklı sonuçlara ulaşmaları olduğunu ifade etmektedir. Aynı görüşte bkz.: Messent, Andrew, Glass, David A, **Hill & Messent CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road**, Second Edition, London, New York, Hamburg, Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd, 1995, s. 10-11.

getirmektedir. Düzenlenme ihtiyacı duyulan bu alan da, uluslararası nitelikte, kara yolunda motorlu araçlar vasıtasıyla ve ücret mukabilinde yapılan eşya taşımaları ve bu türden taşımaların sonuçlarıdır[17].

Ayrıca belirtmek gerekir ki, CMR Sözleşmesi'nin Giriş kısmında da, CMR Sözleşmesi'nin, uluslararası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak kuralları yeknesak bir bütünlükte toplamak[18] ve en azından CMR Sözleşmesi'ne taraf olan devletler bakımından aynı kuralların uygulanabilirliğini sağlamak amacıyla hazırlandığı ifade edilmiş ve bu gaye doğrultusunda yeknesaklığın amaçlandığı esaslı konuların ise taşıyıcının sorumluluğu ve taşıma belgeleri olduğuna değinilmiştir[19].

B. Uluslararası Hava Yolu İle Eşya Taşımalarına İlişkin Düzenlemeler

1. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonu[20]

Daha önceden de ifade ettiğimiz üzere, Taşıma Hukuku'nu evrensel planda konu alan uluslararası düzenlemeler, ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda ulusal sınırların üzerinde yeknesak düzenlemelerin getirilmesini zaruri kılmıştır. Yine aynı nedenle, özellikle Birinci Dünya Savaşı'nın etkileriyle 20.yüzyılda sivil havacılıkta yaşanan olağanüstü gelişmelerin ortaya koyduğu sorunlara, o ana kadar uygulanan klasik ve ulusal düzeydeki kurallar yetersiz kalmıştır[21]. Gerek ulusal kuralların uluslararası

---

17 Kaya, **Makale**, s. 313.
18 Messent, Glass , **Hill&Messent CMR**, s. 2.
19 Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 16.
20 Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Inernational Carriage by Air
21 Çağa, Tahir, "Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V: Bildiriler Tartışmalar,** Ankara, 25-26 Mart 1988, s.177. Yazara göre, Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi neticesinde gelişimi bir dönem duraklamaya giren sivil havacılık, savaşın bitiminden sonra yeniden canlanmış ve muhtelif ülkeler arasında tarifeli hava servislerinin kurulmasının ardından fevkalade aktif bir hal almıştır. Bu gelişme karşısında milli sivil havacılık kurallarınn yetersizliği, özel hukuk kurallarının uluslararası alanda birleştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur.

boyuttaki sorunlara çözüm getirmedeki yetersizliği, gerekse ulusların kendi iç hukuk kurallarının aynı sorun için farklı çözümler öngörmesi, karışıklığa yol açmış ve bir taşıma işinde birden çok ulusu ve dolayısıyla birden çok ulus hukukunu ilgilendiren konuların uluslararası düzlemde iç hukuk kurallarından daha öte seviyedeki yeknesak düzenlemelere bağlanmasını gerektirmiştir[22].

1929 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonu, uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarını düzenleyen ilk metindir. Varşova Konvansiyonu, 27 Ekim 1929 tarihi ile 6 Kasım 1925 tarihleri arasında Paris'te toplanmış olan Birinci Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansı'nın kurduğu CITEJA'nın[23] hazırladığı taslağa dayanmaktadır. 4 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da toplanan 2. Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansı'na katılan devletlerin temsilcileri tarafından 12 Ekim 1929'da imzalanan Varşova Konvansiyonu, onaylayan devletler bakımından 13 Şubat 1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir[24]. Türkiye, 1 Mart 1977 tarihli ve 2073 sayılı Kanun ile, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nu ve bu Konvansiyon'u tadil eden – ve aşağıda bahsedeceğimiz – 28 Eylül 1955 tarihli La Haye Protokolü'nü 29 Ağustos 1977 tarihinde birlikte onaylamıştır[25].

---

22 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 57.

23 Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 177. Çağa, Hava Hususi Hukuku'nun tüm sorunlarını incelemek ve bu konulara ilişkin olarak konvansiyon projeleri hazırlamak üzere daimi bir komite teşkil edildiğini ifade etmektedir, Comité International Technique d'Experts Juridies Aériens (kısaca CITEJA).

24 Kaner, İnci, **Hava Hukuku:Hususi Kısım**, Gözden Geçirilmiş 2.Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2004, s.13, dipn.1.

25 Ülgen, Hüseyin, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987, s. 21-22; Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 179. Anılan Yazar'ın belirttiğine göre, Türkiye açısından 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ile onu tadil eden 1955 tarihli La Haye Protokolü 1 Mart 1977 tarih ve 2073 sayılı kanunla uygun bulunarak 29 Ağustos 1977 tarih ve 7/13874 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile onaylanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti tarafından katılma belgesi depozitör Polonya Hükümeti'ne 25 Mart 1978 tarihinde verilmiş ve bu tarihten doksan gün sonra da 25 Haziran 1978 tarihinde 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ile 1955 tarihli La Haye Protokolü Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir; Marşan, Mahmut K., **The Air Carrier Liability Under Turkish Law**, Teknik Üniversite Matbaası, 1965, Gümüşsuyu, s. 3. Yazar, Varşova Konvansiyonu'nun oluşturulduğu tarihlerde Türkiye'nin Osmanlı İmparatorluğu'na ait eski hukuk düzeninin yerini alacak yeni hukuki kurumların oluşturulması ile uğraşmakta olduğunu, dolayısıyla kendi iç hukuk sistemini yaratma çabaları içindeki Türkiye'nin, Türkiye'ye ve esasen Türkiye ile birlikte bir çok devlete de yabancı ve

Sadece 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na taraf olan devletler, Amerika Birleşik Devletleri, Burkino Faso, Comoros, Ermenistan, Ekvator Ginesi, Etiyopya, Honduras, Liberya, Mongolya, Moritanya, Özbekistan, Tacikistan, Tanzanya, Türkmenistan, Uganda ve Uruguaydır[26]. Bu nedenle, sadece 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na taraf olan bir devlet ülkesine yapılacak uluslararası taşımada, diğer devlet ülkesinin Varşova Konvansiyonu'nun protokollerle tadil edilmiş diğer farklı metinlerine taraf olması halinde dahi taraflar arasındaki uyuşmazlığa 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu hükümleri uygulanacaktır[27].

Uluslararası hava taşımalarına ilişkin düzenlemelerin temeli olan 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu zaman içinde ortaya çıkan çeşitli ihtiyaçların bir nebze olsun karşılanması amacıyla birtakım değişikliklere uğramıştır[28]. Varşova Konvansiyonu'nu tadil eden ve çeşitli değişiklikler getiren uluslararası düzenlemeler tarihsel kronolojik sıralamayla, (i) 1955 tarihli La Haye Protokolü, (ii) 1961 tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu[29], (iii) 1971 Guatemala City Protokolü, (iv) 1975 Montreal Protokolleri (1, 2, 3 ve 4 numaralı Protokoller) ile (v) yakın geçmişte Türkiye açısından da yürürlüğe

---

yeni bir kavram olan uluslararası hava hukuku ile iştigal etmeye vakti olmadığını, Varşova Konvansiyonu'na katılmak yerine Türkiye'nin kendi iç hukukunda Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Varşova Konvansiyonu'ndan ihdas edilen kuralları hem uluslararası hem ulusal hava taşımalarına uygulanacak şekilde düzenlediğini, bu nedenle de esasen Türkiye'nin 1934 senesinden beri Varşova Konvansiyonu'na hukuken olmasa da fiilen bağlı olduğunun söylenebileceğini belirtmektedir.

26 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 71. Bu devletlerden Etiyopya, Honduras ve Özbekistan esasen 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nu tadil eden 4 Numaralı Montreal Protokolü'nü onaylamış oldukları için, doğrudan 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na taraf olmuşlardır; Sözer, Bülent, "Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi** (Batıder), Haziran 2001, Sayı:1, C.XXI, s. 157; UNCTAD Secretariat, "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework", 27 Haziran 2006, (çevrimiçi) www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20061_en.pdf, (21.04.2012), s. 7. Varşova Konvansiyonu uluslararası platformda en fazla taraftar toplamış uluslararası metinlerden bir tanesi olarak değerlendirilmektedir.

27 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma,** s.71; Sözer, **Makale I**, s. 157; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 15. Bu uygulama aynı zamanda "en küçük ortak bölen" prensibi şeklinde de adlandırılabilir.

28 Diederiks – Vershoor, Prof. Dr. I. H. PH.; **An Introduction to Air Law**, Eighth revised edition, Kluwer Law International, 2006, s. 101.

29 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma,** s. 71. Yazara göre, 1961 tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu, Varşova Konvansiyonu'nu tadil eden bir metin niteliğinde olmayıp, bağımsız bir uluslararası düzenleme vasfını taşımakta ve bu şekliyle uluslararası düzlemde hava yolu ile yapılan taşımaları konu alan uluslararası sistemin içinde yer almaktadır; bkz. Bölüm I, B, 3.

giren ve uluslararası hava taşımalarına ilişkin önceki uluslararası düzenlemelerin konsolidasyonu ve modernize edilmesi amacıyla hazırlanan Montreal Konvansiyonu'dur.[30]

Yukarıda da belirtildiği üzere, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu farklı zamanlarda birçok değişikliğe uğradığından; 1929 Varşova Konvansiyonu'nun yürürlükte olan birden çok ve değişik versiyonu ortaya çıkmış ve böylelikle uluslararası hava taşımacılığını konu alan düzenlemeler oldukça karışık bir sistem halini almıştır. Şimdi, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'ndan Montreal Konvansiyonu'na giden süreci daha iyi kavrayabilmek için bu düzenlemelere kısaca değinilmesi gerektiği kanaatindeyiz.

2. 1955 tarihli La Haye Protokolü (12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Tadil Eden Protokol)

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na ilişkin olarak yapılan ilk tadil çalışması, 28 Eylül 1955 tarihinde La Haye'de imzalanıp onaylayan devletler arasında da 1 Ağustos 1963 tarihinde yürürlüğe girmiş[31] olan 1955 tarihli La Haye Protokolü'dür. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na dair yukarıda yaptığımız açıklamalarda da ifade ettiğimiz üzere Türkiye, 1955 tarihli La Haye Protokolü'nü 29 Ağustos 1977 tarihinde onaylamıştır[32].

---

30 Gençtürk, **Gecikme**, s. 5; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 58. Sözer'e göre sayılan metinlerin yanında 1966 tarihli Montreal Intercarrier Agreement ve 1995 Kuala Lumpur IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability metinlerine de değinmek gerekmektedir; **a.e.**, s. 61-70. 1966 tarihli Montreal Intercarrier Agreement ve 1995 Kuala Lumpur IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability aslında uluslararası düzlemde yapılan diplomatik toplantıların ürünleri olmadıklarından, konvansiyon niteliğinde değerlendirilmemektedirler; ayrıca, söz konusu metinlerle getirilen değişiklikler münhasıran yolcu taşımalarına ilişkin olduklarından çalışma konumuz dışında kalmaktadır.

31 Kaner, **Hava Hukuku**, s. 1, dipn.2.

32 Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 5.

1955 tarihli La Haye Protokolü'nün 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na getirdiği değişiklikler arasında en dikkat çekicilerinden bir tanesi, yolcu taşımalarında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak, sorumluluk sınırını belirleyen 22. madde hükmünün değiştirilip sorumluluk sınırının yükseltilmesi olmuştur[33].

Ayrıca, 1955 tarihli La Haye Protokolü ile birlikte yolcu bileti ve bagaj kuponu ile ilgili maddeler basitleştirilmiş ve yolcu bileti, bagaj kuponu ve hava taşıma senedinin ispat fonksiyonunu haiz olduğu kabul edilmiştir[34].

Bir diğer önemli değişiklik ise, sorumluluk açısından taşıyıcının yardımcılarının taşıyıcı ile aynı rejime bağlanmaları olmuştur. Bu bağlamda, 1955 tarihli La Haye Protokolü ile birlikte 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na yeni bir madde eklenmiş (Madde 25 A) ve bu madde ile taşıyıcının yardımcılarının aleyhine, taşıyıcı ile birlikte veya ondan ayrı olarak dava açılması halinde, bu kişilerin de 1955 tarihli La Haye Konvansiyonu ile değiştirilen 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan veya kaldıran hükümlerinden yararlanmaları kabul edilmiştir[35].

1955 tarihli La Haye Protokolü de zaman içinde birtakım değişikliklere uğramıştır. 1955 tarihli La Haye Protokolü, 2 Numaralı Montreal Protokolü ile sorumluluk limitlerinin hesaplanacağı birimin değiştirilmesi suretiyle tadil edilmiş olduğu gibi; 4 Numaralı Montreal Protokolü ile de, eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin

---

33 Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 151; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 60-61 dipn. 6. Yazara göre, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun sorumluluk sınırını belirleyen 22. maddesine göre sorumluluk sınırı 125.000 Altın Frank idi. Yapılan değişiklikle, bu miktar 250.000 Altın Frank'a yükseltilmiştir; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 9. Bagaj ve eşyaya ilişkin olarak taşıyıcının sorumluluk sınırları ise değiştirilmemiştir.

34 Canbolat, Ayşe Gül, **Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Turhan Kitabevi, Mart 2009. s. 37; Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 111.

35 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 61; Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 157.

hükümleri değişikliğe uğramıştır. Bu tablo karşısında, 1955 tarihli La Haye Protokolü'nün üç farklı metninin bulunduğunu söylemek yanlış olmayacaktır[36].

3. 1961 tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu

1961 tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 1955 tarihli La Haye Protokolü ile tadil edilmiş metnine herhangi bir değişiklik ya da ekleme getirmemektedir. Bu Ek Konvansiyon, 1955 tarihli La Haye Protokolü ile tadil edilmiş 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu kapsamında akdi taşıyıcının sahip olduğu korumadan – her ne kadar taşıma sözleşmesinin akit taraflarından biri olmasa da fiilen sözleşme konusu taşımayı gerçekleştiren – fiili taşıyıcının da yararlandırılması amacıyla kaleme alınmıştır[37]. Buna göre, bir taşıma taahhüdünü icra eden fiili taşıyıcı, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin tarafı olmasa dahi, akdi taşıyıcının 1955 tarihli La Haye Protokolü ile değiştirilmiş 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu çerçevesinde sahip olduğu sınırlı sorumluluk ilkesinden yararlanabilecek, akdi taşıyıcının ileri sürebileceği def'ilerden[38] de aynı ölçüde faydalanabilecektir[39]. Ek Konvansiyon, 1 Mayıs 1964 tarihinden itibaren yürürlükte olup[40] Türkiye, söz konusu Ek Konvansiyon'a taraf değildir[41].

1961 tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu'nun fiili taşıyıcı lehine getirmiş olduğu bu yeni düzenleme, daha sonradan Montreal Konvansiyonu metni içine de dahil edilmiştir. Dolayısıyla, Montreal Konvansiyonu'na taraf olan devletler açısından, 1961

---

36 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 72.
37 Kaner, **Hava Hukuku**, s. 49. Anılan yazarın belirttiği üzere, fiili taşıyıcı, taşımanın ifasına karşılık yolcu ya da gönderenin akidi değildir. Fiili taşıyıcı, esas taşıma sözleşmesine kıyasla alt taşıyıcı durumundadır.
38 Serozan, Rona, **Medeni Hukuk:Genel Bölüm**, Yay. No: 155, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Kasım 2008, s. 225. Def'i hakkı edimden kaçınma hakkıdır, ayrıntılı bilgi için bkz.: **a.e.**, s. 225-227.
39 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 70-71; Canbolat, Ayşe Gül, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 37.
40 Diederiks – Vershoor, **Air Law**, s. 102.
41 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 70, dipn. 30; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 49.

tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyon hükümlerinin ayrıca uygulanmasına gerek kalmamaktadır[42].

4. 1971 Guatemala City Protokolü

9 Şubat 1971'de Guatemala'da toplanan 8. Uluslararası Hava Hukuku Konferansı, 1955 tarihli La Haye Protokolü ile değiştirilmiş 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluk rejimi ile sorumluluğu sınırlandıran hükümlerin yetersizliği üzerine yoğun bir çalışma ve müzakere sürecine girmiş; akabinde de bu hükümlerin yeniden gözden geçirilmesi gerektiği kanaatine varılmıştır[43]. 8 Mart 1971 tarihinde "28 Eylül 1955'te La Haye'de Yapılan Protokol ile Muaddel 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da İmzalanmış Bulunan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme'nin Değiştirilmesine İlişkin Protokol", kısaca 1971 tarihli Guatemala City Protokolü imzalanmıştır[44].

Türkiye, 8 Mayıs 1991 tarih ve 3736 sayılı Kanun ve bu Kanun'a dayanılarak çıkarılan 15 Şubat 1993 tarih ve 93/4166 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca, 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'ne taraftır. Ancak ICAO[45] resmi yayınlarında Türkiye tarafından herhangi bir katılım veya onay belgesinin depo edildiğine dair bir bilgi yer almamaktadır[46].

---

42 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 72. Yazara göre, Türkiye'nin Montreal Konvansiyonu'na taraf olduğu dikkate alındığında 1961 tarihli Guadaralajara Ek Konvansiyonu hükümlerinin Türkiye açısından da uygulama alanı bulduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

43 Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 181. Anılan yazara göre protokolün çıkış noktası, Amerika Birleşik Devletleri'nin, 1955 tarihli La Haye Protokolü ile değiştirilmiş 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nu sorumluluk sınırları ile özellikle sorumluluğu sınırlayan parasal limitler bakımından yetersiz bulmasıdır. Amerika Birleşik Devletleri'nin düzenlemelerin feshini ihbar niyetinde olduğunun Ekim 1965'te öğrenilmesiyle tadil çalışmalarının zorunluluğu hasıl olmuştur.

44 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 63- 64.

45 Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 178.

46 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.64, dipn. 13.

1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile getirilen yenilikler arasında, 1955 tarihli La Haye Protokolü ile tadil edilmiş 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun yolcu ve bagaj kuponunu düzenleyen maddelerine yapılan ve bu belgelerin elektronik ortamda da düzenlenebilmesini olanaklı kılan eklemeler sayılabilir[47].

1971 tarihli Guatemala City Protokolü taşıyıcının sorumluluğu bakımından ise sadece yolcu taşıma sözleşmelerini ele almaktadır[48]. Buna göre, 1955 tarihli La Haye Protokolü ile değiştirilmiş 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 20. maddesi değiştirilerek, taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanmasına ilişkin sorumluluğundan kurtulmasına imkan veren kurtuluş karinesi yeni düzenlemenin kapsamı dışında bırakılmış; böylelikle taşıyıcı, yolcunun ölümü veya yaralanmasından doğan zararlardan kusursuz (mutlak) olarak sorumlu tutulmuştur. Eşya taşımalarında ise sorumluluk prensibi, 1971 tarihli Guatemala City Protokolü öncesindeki sisteme sadık kalınarak kusur sorumluluğu şekliyle korunmuştur[49].

5. 1975 Tarihli Montreal Protokolleri

3-25 Eylül 1975 tarihleri arasında, mevcut 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile tadil edilmiş olan ve 1955 tarihli La Haye Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu düzenlemesinde, tekrardan bazı değişikliklerin yapılması amacıyla Uluslararası Hava Hukuku Konferansı tertip edilmiş ve dört ayrı protokol kabul edilmiştir. Söz konusu protokoller uyarınca;

- *1 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu,*

47 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma,** s.64.
48 UNCTAD Secretariat**, Guide**, s. 10. Dolayısıyla yolcu ile bagaj taşımalarına ilişkin olarak sorumluluk sınırlarında değişiklik yapılmıştır.
49 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.64, dipn. 14; Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 182. Anılan yazarın belirttiğine göre, gecikme zararlarından sorumluluk konusunda da bir değişiklik yapılmamış, gecikme zararlarından sorumluluk eskisi gibi kusur sorumluluğu şeklinde korunmuştur.

- *2 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile 1955 tarihli La Haye Protokolü ile değiştirilmiş Varşova Konvansiyonu,*
- *3 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile tadil edilmiş olan ve 1955 tarihli La Haye Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ve*
- *4 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile de 1955 tarihli La Haye Protokolü'nün eşya taşımalarına ilişkin olan hükümleri değiştirilmiştir*[50].

Yukarıda sayılan 1, 2 ve 3 numaraları Montreal Protokolleri ile, önceki düzenlemeler kapsamında sorumluluk sınırlarını belirlemek için kullanılan sabit değer olan Altın Frankı'nın (Fransız Frankı, Poincaré Frank)[51] yerine Özel Çekme Hakkı kabul edilmiştir. Özel Çekme Hakkı (SDR – Special Drawence Right), IMF tarafından yaratılmış farazi bir değerdir[52]. Ayrıca, mevcut tadil protokolleri kapsamında, IMF'ye üye olmayan veya yerel mevzuatları Özel Çekme Hakkı değer biriminin kullanılmasına

---

50 Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 183.

51 UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 11; Sözer, Bülent, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 66, dipn.20; Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 166-167. Yazara göre, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 22.maddesinin 4. paragrafına göre, madde metninde Altın Frank ile belirlenen meblağların, binde dokuz yüz ayarında 65 ½ miligram altını bulunan Fransız Frankı karşılığı olduğu kabul edilecektir. Bu ise, Poincaré Frankı'nın ilk resmi tanımı olmakla, Varşova Konvansiyonu Poincaré Frankını standart birim olarak kabul eden ilk düzenlemedir. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 4.paragrafı aynı zamanda, söz konusu meblağların herhangi bir milli paraya yuvarlak rakamlar halinde çevrilebileceğini de öngörmektedir. 1955 tarihli La Haye Protokolü ise, söz konusu paragrafa, belirlenen meblağların altından başka milli paralara çevrilmesinin, hukuki işlemler bakımından hasar tarihinde bu paraların taşıdığı altın değerine göre yapılacağı düzenlemesini getirmektedir.

52 Kaner, **Hava Hukuku**, s. 45, dipn. 15. Yazarın da ifade ettiği üzere Özel Çekme Hakkı, Amerikan Doları, Euro, Yen ve Sterlin'in belirli ağırlıkta dikkate alınması ile ulaşılan değeri ifade etmektedir; ayrıca bkz.: (çevrimiçi) http://www.hazine.gov.tr/irj/go/km/docs/documents/Hazine%20Web/Arastirma%20Yayin/Raporlar/Uluslararas%C4%B1%20%C4%B0li%C5%9Fkiler/IMF%20%C4%B0le%20%C4%B0li%C5%9Fkiler/Diger/S%C4%B1k%C3%A7a%20Sorulan%20Sorular.htm (05.02.2012): Özel Çekme Hakkı (SDR), 1969 yılında Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından, uluslararası rezervlerin desteklenmesi için yaratılan bir hesap birimidir. Başlangıçta, Özel Çekme Hakkı'nın değeri altına endeksli olarak belirlenmiştir. Mevcut durum itibariyle Özel Çekme Hakkı'nın değeri, küresel ekonomik sistemde önemli yer tutan ülkelerin (ve bölgelerin) para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmekte ve söz konusu sepetin bileşimi her 5 yılda bir gözden geçirilmektedir. SDR kurlarına ilişkin güncel veriler IMF'nin (çevrimiçi) http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=2009-12-31&reportType=SDRCV, (05.02.2012) ve Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın (çevrimiçi) http://www.tcmb.gov.tr (05.02.2012) internet sayfalarından temin edilebilir.

müsaade etmeyen taraf devletler açısından ise, sorumluluk sınırının eski düzenlemeye göre Altın Frankı üzerinden belirlenmeye devam etmesi imkanı korunmuştur[53].

Bu üç tadil Protokolü kapsamında getirilmiş olan önemli değişikliklerden bir diğeri de, uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarına ilişkin taşıma sözleşmelerinde hava taşıma senedinin elektronik ortamda düzenlenip, içereceği kayıtların da yine elektronik ortamda saklanmasına olanak verilmiş olmasıdır[54].

3-25 Eylül 1975 tarihleri arasında toplanan konferansta kabul edilen bir diğer tadil metni ise 4 numaralı Montreal Protokolü'dür. Söz konusu Protokol'e göre 1955 tarihli La Haye Protokolü'nde kusur sorumluluğuna dayanan taşıyıcının sorumluluğu, 4 Numaralı Montreal Protokolü ile, taşıyıcının zıya veya hasardan dolayı sınırlı ve kusursuz (mutlak) sorumluluğu şeklinde yeniden düzenlenmiştir[55]. Gecikmeden doğan zararlardan sorumluluk ise, kusur prensibine bağlı şekliyle korunmuştur.

Görüldüğü üzere, 1975 tarihli Montreal Protokolleri'nden biri, sadece 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na birtakım değişiklikler getirirken (1 Numaralı Montreal Protokolü), diğer Montreal Protokolleri, hem 1955 tarihli La Haye ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na, hem de bu metnin 1971 Guatemala City Protokolü ile tadil edilmiş şekline çeşitli değişiklikler getirmektedir (2 ve 3 numaralı Montreal Protokolleri). 4 numaralı Montreal Protokolü ise, 1955 tarihli La Haye Protokolü'nün eşya taşımalarına ilişkin hükümlerini değiştirmektedir.

Ortaya çıkan böylesi bir tablo şüphesizdir ki, çeşitli sorunları da beraberinde getirmiştir. Öncelikle, esasen 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na taraf olan devletler bu tadil metinlerinin tümüne birden taraf olmamışlardır. Varşova Konvansiyonu'nun

---

53 Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 183.
54 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 65- 66, dipn. 20.
55 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma,** s.65-66, dipn.20; Sözer, **Makale I**, s. 158, dipn. 43. Yazarın belirttiği üzere, Türkiye, 4 Numaralı Montreal Protokolü'ne 12 Eylül 1998 tarihi itibari ile taraftır; Sözer, **a.y.**, s. 159-160.

1929 tarihli metnine taraf olan devletlerin ilerleyen zamanlarda yapılan tadil çalışmalarının bazılarına taraf olup, diğerlerine taraf olmaması ve/veya aynı düzenlemenin değişik metinlerinin farklı devletler için eşzamanlı yürürlükte olması, uygulamada Varşova Konvansiyonu'nun 1929 tarihli metnini ya da Konvansiyon'un farklı tadil metinlerinden birini onaylamış olan taraf devletler arasında çıkacak bir uyuşmazlıkta hangi metnin uyuşmazlığın çözümünde esas alınacağı sorununu ortaya çıkarmaktadır. Bu haliyle, uluslararası hava taşımalarını konu alan kurallar bütünü, oldukça karmaşık ve sorunlu bir düzenlemeler kümesi halini almıştır[56].

İşte bu nedenlerden ötürü, uluslararası platformda 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ve Konvansiyon'a bağlı karmaşık düzenlemelerin yerini almak üzere 28 Mayıs 1999 tarihinde Montreal'de kısaca "Montreal Konvansiyonu" olarak ifade edebileceğimiz " Uluslararası Havayolu ile Yapılan Taşımalar için Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 28 Mayıs 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu"[57] imzalanmıştır[58].

6. Montreal Konvansiyonu

1975 yılında Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'nda alınan kararın dibacesinde yer aldığı şekliyle, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu, 1955 tarihli La Haye Protokolü, 1961 tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu, 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ve 1975 tarihli Montreal Protokolleri oldukça karmaşık bir düzenlemeler sistemini oluşturmaktadır. Bu nedenle, uluslararası hava taşıma hukukuna ilişkin söz konusu bu düzenlemelerin tek bir metinde konsolide edilerek düzenlenmesi gereğinin üzerinde durulmuş ve buna ilişkin çalışmaların zarureti ifade edilmiştir[59].

---

56 Gençtürk, **Gecikme**, s. 5; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 66.
57 "Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal, 28 May 1999"
58 Gençtürk, **Gecikme**, s. 6.
59 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 66-67, dipn.22.

Bu bağlamda Montreal Konvansiyonu, 3-25 Eylül 1975 tarihlerinde Montreal'de toplanmış olan Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'nda alınan karar uyarınca, oldukça karışık ve sistematikten uzak uluslararası belgelerin tek bir metin içinde toplanarak modernize edilmesi çalışmalarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Böylelikle, tüm bu metinler Montreal Konvansiyonu'nun içerisinde toplanmış ve ilgili Konvansiyon, 4 Kasım 2003 tarihi itibariyle yürürlüğe girerek uygulanma kabiliyeti kazanmıştır[60]. Türkiye de Montreal Konvansiyonu'nu, 14 Nisan 2009 tarih ve 27200 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2 Nisan 2009 kabul tarihli ve 5866 sayılı Kanun ile ve ancak bir çekince beyanı[61] kaydıyla onaylamıştır[62]. Ancak, bir devletin kendi iç kanunlarına göre

---

60 Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 6; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 77; Sözer, **Makale I**, s.168. Yazar, Montreal Konvansiyonu 'nun yeterli onaylar alınıp yürürlüğe girdikten sonra Konvansiyon'u onaylamış devletler arasında uygulama kabiliyeti bulacak tek bir metin olacağını ve böylelikle 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ve 1955 tarihli La Haye metinlerinin ortadan kalkacağını belirtmekte; ancak bunun ne teorik açıdan ne de pratikte mümkün olamayacağına işaret etmektedir. Buna gerekçe olarak, her zaman Montreal Konvansiyonu'nu onaylamamış ve uluslararası hava taşımacılığı ile iştigal eden bir devletin olacağını, bu ülkeye yapılacak uluslararası hava taşımalarında ise her zaman o devletin taraf olduğu önceki düzenlemenin uygulanmaya devam edeceğini belirtmektedir; aynı çekince için bkz.: UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 4.

61 "*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.*"

62 (çevrimiçi)http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss1087m.htm (05.02.2012) Onaylama Kanunu'nun gerekçesinden**:**

...

3. Montreal Sözleşmesinin yerini aldığı Varşova Sözleşmesi, taraf devletlerin sayısının çokluğu açısından yaygın kabul gören bir düzenleme olmasına rağmen, yürürlüğe girdiği 1929 yılından itibaren, özellikle kaza mağdurlarına ödenecek tazminatlara getirdiği sınırların düşük olması nedeniyle havayolu işletmecilerinin çıkarlarına odaklı olarak görülmüş ve tüketici/yolcu çıkarlarını yeterince korumaması nedeniyle bazı hukuk çevrelerinin yoğun eleştirilerine konu olmuştur. Nitekim Varşova Sözleşmesi, hava taşımacılığı sektörüyle birlikte diğer ekonomik ve sosyal koşullarda zaman içinde ortaya çıkan değişikliklere yanıt verebilmesi amacıyla, başlıcaları 1955 Lahey, 1971 Montreal ve 1975 Guatemala Protokolleri olmak üzere devam eden diğer Sözleşmelerle güncelleştirilmeye çalışılmıştır. Ancak, söz konusu Sözleşmeler etkin bir taraf sayısı elde edememiş ve bu nedenle sistemde parçalanmalara yol açmıştır. Bu durumun yol açtığı olumsuzlukların önüne geçmek amacıyla, bazı Devletlerin havayolu şirketleri kendi aralarında Varşova Sisteminin limitlerinden daha yüksek sınırlar koyan anlaşmalar imzalamışlardır.

...

4. Montreal Sözleşmesi "hava yolu taşıyıcısının sınırsız sorumluluğu" kavramını getirmektedir. Eski sistem, yolcunun ölümü veya yaralanması durumlarında taşıyıcıya sınırlı bir sorumluluk getirmekte iken, yeni Sözleşme iki aşamalı bir tazminat sistemi öngörmektedir. Buna göre ilk aşama, taşıyıcının

uluslararası bir düzenlemeyi onaylaması uluslararası platformda tek başına yeterli olmadığından, iç hukuk yollarıyla kanunlaşan bu iradenin dışa yönelik beyan edilmesi de gerekmektedir[63]. Bu minvalde Montreal Konvansiyonu'na ilişkin olarak akit devlet statüsü, onaylama, kabul, tasdik ya da katılma belgelerinin depoziter olarak belirlenen Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na gönderilmesi ile kazanılmaktadır. ICAO kaynaklarına göre[64], Montreal Konvansiyonu Türkiye tarafından 25 Mayıs 1999 tarihinde imzalanmış, 25 Ocak 2011 tarihinde onay belgesi ilgili depoziter makama tevdi edilmiş ve Montreal Konvansiyonu Türkiye bakımından 26 Mart 2011 tarihi itibariyle de yürürlüğe girmiştir[65].

Montreal Konvansiyonu'nun içinde 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ile 1955 tarihli La Haye Protokolü metinlerinin birçok ana unsurunun muhafaza edildiğini

---

kusuruna bağlı olmayan 100 000 SDR'ye kadar mutlak bir sorumluluk getirmektedir. İkinci aşama ise, taşıyıcının kusuru karinesine dayanmakta olup sorumluluk sınırı içermemektedir.

5. Montreal Sözleşmesinin diğer önemli özellikleri ise aşağıda sıralanmıştır:

- Hava taşıyıcılarına, uçak kazaları sonucunda dava açmaya yetkili olan kişilere acil ekonomik gereksinimlerini karşılamak üzere gecikmeksizin ön ödeme yükümlülüğü getirmekte, bu ödemenin miktarı konusunda yerel hukuku yetkili kılmakta ve bu tutarın dava sonucunda hükmedilecek tazminattan mahsup edilmesini öngörmektedir.

- Hava taşıyıcıları tazminatların ödenmesini olanaklı kılacak sigortanın sağlanmış olduğuna ilişkin kanıt belgesini sunmaya mecbur tutulmaktadırlar.

- Tazminatların kısa sürede ödenmesini sağlayan hızlı bir yargılama yöntemi getirmektedir.

- Tazminat davalarının, belli koşulların varlığına bağlı olarak, kazanın meydana geldiği ülkenin mahkemelerinde veya yolcunun daimi ikametgahının bulunduğu ülke mahkemelerinde açılabilmesine olanak tanımaktadır.

- Tazminat davalarında önemli kanıt nitelikleri bulunan standart yolcu, bagaj ve kargo belgelerinin basitleştirilmesi ve yenilenmesini sağlamaktadır.

6. Sonuç olarak, Montreal Sözleşmesi, yerine geçtiği eski Anlaşma ve Sözleşmeleri hukuk tekniği ve anlaşma yazımı açısından başarıyla birleştirmiş ve taşıyıcı ile yolcu/tüketici çıkarları arasındaki hassas dengeyi koruma amacına ulaşmıştır.

63 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 87.

64 Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Uluslararası Hava Hukuku Belgeleri'ne ilişkin olarak imza, katılım ve yürürlük statülerine ilişkin olarak Bkz.: (çevrimiçi) http://www2.icao.int/en/leb/Status%20of%20individual%20States/turkey_en.pdf (05.02.2012)

65 Birinci Uzun, Tuba, **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2012, s. 34; Yazara göre denilebilir ki, 26 Mart 2011 tarihinde uluslararası platformda bütünlüğü sağlamak amacıyla düzenlenen Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesiyle, Türkiye bu amaç ve gayeye itibar eden ülkeler arasında yerini almıştır.

söylemek mümkündür[66]. Hava taşıma senedi ile ilgili olarak 4 Numaralı Montreal Protokolü'nde kabul edilen hükümler, Montreal Konvansiyonu'na dahil edilmiştir. Bu hali ile Montreal Konvansiyonu, Türkiye açısından Konvansiyon öncesi geçerli olan Varşova Sistemi'ne benzemektedir. Diğer taraftan yolcu taşımalarına ilişkin hükümlerin 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nden, fiili taşıyıcıya ilişkin düzenlemelerin ise 1961 tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu'ndan metne dahil edilmesi ile, Montreal Konvansiyonu öncesi yürürlükte bulunan belgelerin tamamı bu yeni metin bünyesinde toplanmıştır[67]. Yine, Montreal Konvansiyonu'nun taşıyıcının eşya taşımalarından doğan sorumluluğu, 4 numaralı Montreal Protokolü paralelinde kusursuz (mutlak) sorumluluk şeklinde korunmuş olup sorumluluğun sınırı, Montreal Konvansiyonu'nun 22.maddesinin üçüncü fıkrasına göre kilogram başına azami 17 Özel Çekme Hakkı olarak belirlenmiştir. Böylelikle, eşyanın zıya veya hasarında esasen kusursuz nitelikte olan taşıyıcının sorumluluğu belirli bir limit ile sınırlandırılarak kusursuz sınırlı sorumluluk ilkesi benimsenmiştir[68]. Tezimizin ana konusu itibariyle, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun ise, şimdilik kusur sorumluluğu olarak muhafaza edildiğine burada değinmemiz yeterli olacaktır.

Ayrıca Montreal Konvansiyonu ile getirilen esaslı değişikliklerden bir diğeri de, Montreal Konvansiyonu'nun 29.maddesi[69] mucibince, Montreal Konvansiyonu hükümlerine dayanılarak açılacak davalarda manevi tazminata hükmedilememesidir[70].

---

66 Sözer, **Makale I**, s. 167.

67 Sözer, **Makale I,** s.167; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 13.

68 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 76-79; Sözer, **Makale I**, s. 169.

69 Montreal Konvansiyonu Madde 29:

Yolcu, bagaj ve eşya taşıması ile ilgili olarak Konvansiyon veya sözleşme tahtında veya haksız fiil nedeniyle veyahut başka bir nedenle zararlara ilişkin açılacak davalar, davayı açma hakkını haiz kişilerin kimler olduğu ve bu kişilerin haklarının neler olduğu hususlarında yöneltilecek soruları düzenlemeksizin ancak bu Konvansiyon şartlarına ve öngörülen sorumluluk sınırlarına bağlı olarak ikame edilebilir. Bu şekilde ikame edilecek davalarda cezai tazminata hükmedilemez veya diğer hiçbir türden gayrimaddi zarar tazmin edilmez.

70 Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 78; Sözer, **Makale I**, s. 168-169; Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 177. Yazar, hükmün kapsamının yeteri kadar açık olmadığını ve bu hükmün özellikle ABD'de yapılacak muhakemelerde büyük önem taşıyacağını ve büyük olasılıkla uygulama ile beraber belirlilik kazanacağını belirtmektedir.

BÖLÜM II. DÜZENLEMELERİN TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE UYGULANABİLME ŞARTLARI

A. CMR Sözleşmesi'ne göre

CMR Sözleşmesi'nin uluslararası kara yolu ile eşya taşımalarına uygulanabilmesi için birtakım şartların bir arada bulunması gerektiği CMR Sözleşmesi muhtevasından açıkça anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, CMR Sözleşmesi'nin 1. maddesinin birinci paragrafı CMR Sözleşmesi hükümlerinin uygulanabilmesine esas olan bazı unsurları belirlemektedir[1]. Buna göre;

"İşbu antlaşma, sözleşmede belirtildiği şekliyle, teslim alma yeri ile teslim etme yerinin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede bulunması durumunda, sözleşme taraflarının ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın, eşyanın ücret karşılığı taşıtlarla karayolundan taşınmasına ilişkin her sözleşmeye uygulanır."

İlgili madde uyarınca, taşıma işinin CMR Sözleşmesi hükümlerine tabi olabilmesi için (i) gönderen ile taşıyıcı arasında kara yolunda motorlu taşıtlarla eşya taşınması konusunda ücret mukabilinde bir sözleşme yapılmış, (ii) bu sözleşmenin dayandığı taşıma işi için teslim alma yeri ve teslim etme yeri iki farklı devlet ülkesinde yer alacak şekilde kararlaştırılmış ve (iii) teslim alma ve teslim etme yerlerinin bulunduğu devlet ülkelerinden en az birinin CMR Sözleşmesi'ne taraf olması gerekmektedir[2].

---

[1]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 16.

[2]Arkan, **Makale**, s. 401; Kaya, **Makale**, s.314; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11 HD. 7.4.2008 tarih ve E. 2007/2970 – K. 2008/4599 sayılı karardan: "*CMR Konvansiyonu'nun 1.maddesi uyarınca bu sözleşme, yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az birisinin akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milletine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır.*"; Erdil, Engin, **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi**, Yay. No: 105, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007, s. 26. Y. 11 HD., T. 30.04.1999, E. 1999/825 – K. 1999/3429 sayılı karardan: "*Taşımanın yapıldığı Almanya ve Türkiye'nin CMR sözleşmesine taraf oldukları kuşkusuzdur. CMR andlaşmasındaki hükümlerin*

1. Taraflar Arasında Mevcut Bir Taşıma Sözleşmesinin Varlığı

Yukarıda da değinildiği üzere, CMR Sözleşmesi'nin 1.maddesi, CMR Sözleşmesi'nin uygulanabilmesi için öncelikle ücret karşılığında yapılmış bir taşıma sözleşmesinin[3] varlığını gerektirmektedir[4]. CMR Sözleşmesi'nde, taşıma sözleşmesinin nasıl ve ne zaman kurulması gerektiğini birebir düzenleyen bir hüküm bulunmamaktadır[5]. Ancak, CMR Sözleşmesi'nin 9.maddesinin birinci paragrafı ile 32.maddesi beraber incelendiğinde, CMR Sözleşmesi kapsamında bir taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının yeterli olacağı anlaşılmaktadır[6]. CMR Sözleşmesi'nin 9.maddesinin birinci paragrafı, *"Taşıma senedi, aksi ispatlanıncaya kadar taşıma sözleşmesinin akdedildiğine, sözleşmenin şartlarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına delil teşkil eder"* hükmünü getirmektedir. CMR Sözleşmesi'nin 9.maddesinin ilgili paragrafı, taşıma senedinin ispat fonksiyonundan söz ederken[7], taşıma sözleşmesinin akdine ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabul edilmesine ayrı ayrı değinmektedir. Dolayısıyla buradan çıkarılabilecek sonuç, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi için,

---

uygulanması için, taraflar arasında taşıma sözleşmesinin bulunması, taşımanın, taşıt aracılığı ile karayolunda gerçekleştirilmesi, eşyanın teslim edildiği yer ile bunların gönderildiği yerin iki ayrı devletin sınırları içinde olması, bu ülkelerden en az birinin CMR'ye taraf olması gerekir. Öyleyse taşıma sözleşmesinde ve belgelerde CMR ibaresi olmasa bile bu şartları içeren taşıma sözleşmelerinden çıkan uyuşmazlıklarda CMR hükümlerinin uygulanacağından tereddüt etmemek gerekir."

[3]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.10. Yazara göre, taşıma sözleşmesi, Taşıma Hukuku tahtında genel bir ifade ile taşıyıcının yolcuyu veya eşyayı ücret mukabilinde bir yerden başka bir yere taşımayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanabilir.

[4]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.5; Gençtürk**, Gecikme**, s.45; Kaya, **Makale**, s.314.

[5]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.5.

[6]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.6; Gençtürk, **Gecikme**, s.45; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 17; Kaya, **Makale**, s.314.

[7]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.18. Özdemir'e göre bu şekilde taşıma senedinin, taşıma sözleşmesinin kurulduğuna dair karine sayılması bir anlamda taşıma sözleşmesinin rızai bir akit olduğunu da kabul anlamına gelmekte olup, taşıma senedi taşıma sözleşmesinin kurucu bir unsuru olmadığı gibi, taşıma senedinin olmaması veya eksik kayıtlar içermesi de taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemeyecektir.

eşyanın taşıyıcıya tesliminin gerekmediği, her iki olgunun da farklı zamanlarda gerçekleşebileceğidir[8].

Keza, CMR Sözleşmesi'nin zamanaşımına ilişkin 32. Maddesinde de, zamanaşımı başlangıç süreleri *"... herhangi bir taşıma süresi kararlaştırılmamışsa, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından itibaren altmış gün sonra"* ve *"bütün diğer hallerde ise taşıma sözleşmesinin yapılmasını izleyen üç aylık bir sürenin geçmesi ile"* başlamak üzere düzenlenerek, eşyanın taşıyıcıya teslimi ile taşıma sözleşmesinin taraflar arasında akdedilmesi anının örtüşmek zorunda olmadığı, bunların farklı zamanlarda yapılabileceği ve dolayısıyla halin icabına göre farklı zamanaşımı sürelerine tabi olabilecekleri belirtilmiştir[9].

Dolayısıyla CMR Sözleşmesi'nin ilgili düzenlemeleri[10] birlikte değerlendirildiğinde, CMR Sözleşmesi kapsamında yapılacak taşıma sözleşmelerinin rızai nitelikte olduğu ve taşıma sözleşmesinin bu nedenle tarafların sözleşme yapma konusunda birbirlerine uygun karşılıklı irade beyanları ile kurulmuş sayılacağı sonucuna ulaşılmaktadır[11].

---

[8] Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.6; Gençtürk, **Gecikme**, s.46. Anılan yazarın ifade ettiği üzere, taşıma sözleşmesinin kurulması ile taşıyıcının sorumluluğunun başlama şartları birbirinden farklıdır. Örnek vermek gerekirse, taraflar arasında taşıma sözleşmesinin kurulması için eşyanın teslim edilmiş olması koşul olarak aranmamaktadır; taşıyıcının sorumluluğunun başlaması ise ancak eşyanın teslimi ile mümkündür.

[9] Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.7; Gençtürk, **Gecikme**, s.46; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.18.

[10] CMR Sözleşmesi'nin 1.maddesi, 9.maddesinin birinci paragrafı ve 32.maddesi.

[11] Kaya, Arslan, "Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul 1987, s. 24-27; Kaya, **Makale**, s. 314; Arkan, **Makale**, s. 402; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.7. Aydın'a göre taşıma sözleşmelerinin hem Türk Hukuku kapsamında, hem CMR Sözleşmesi tahtında eşyanın taşıyıcıya teslimini gerektiren ayni (real) bir sözleşme sayılıp sayılmayacağı doktrinde tartışılmış bir konudur. Taşıma sözleşmesinin taraflar arasında kurulmuş sayılması için birbirine uygun irade beyanlarına ek olarak taşınacak eşyanın taşıyıcıya tesliminin de gerekip gerekmediği konusunda hakim olan görüş, eşyanın tesliminin taşıma sözleşmesinin kurulması için gerekli bir unsur olmadığı, bu nedenle de rızai sözleşme hükmünde olan taşıma sözleşmesinin tarafların karşılıklı iradelerinin birleşmesi suretiyle kurulmuş sayılacağıdır; aynı görüşte bkz.: Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.17, dipn.15. Yazar, CMR Sözleşmesi düzenlemesini 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümleri ile kıyaslayarak görüşünü ifade etmektedir. Buna göre, eTK madde 768'e göre, taşıyıcının talebi halinde iki nüsha olarak düzenlenen taşıma senedinin bir nüshasının gönderen tarafından taşıyıcıya verilmesi sözleşmenin

CMR Sözleşmesi hükümleri, ancak taşıma sözleşmelerine uygulanabilir. Diğer bir ifade ile, tarafların aralarında akdettikleri sözleşme, taşıma sözleşmesinden farklı bir mahiyette ise, bu sözleşmeye CMR Sözleşmesi hükümleri uygulanamayacaktır[12]. Bu bakımdan, örneğin komisyoncunun taşıyıcı sayıldığı haller[13] dışında kalan komisyon sözleşmeleri veya araç sahibinin herhangi bir taşıma taahhüdü altına girmeksizin sırf aracını personeli ile birlikte yapılacak olan taşıma işi için kiraya vermesi amacıyla kurulan sözleşmeler, CMR Sözleşmesi hükümleri dışında kalmaktadır[14]. Yani, taraflar arasında akdedilen taşıma sözleşmesinin, taşıma taahhüdünü ihtiva etmesi

---

kurulması açısından zaruridir. Ancak; taşıyıcıya bu senedin verilmediği durumlarda tarafların muvaffakatı ile taşınacak eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesi ile de sözleşme kurulmuş sayılacaktır. Dolayısıyla, eTK düzenlemesi bir taşıma sözleşmesinin kurulmuş olduğundan bahsedebilmek için iki farklı durum öngörmüştür (taşıma senedinin taşıyıcıya teslimi; bunun gerçekleşmemesi halinde ise taşınacak eşyanın taşıyıcıya teslimi). Diğer bir ifade ile, eTK düzenlemesi altında taşıma sözleşmesi ya yazılı şekilde ya da real akit olarak kurulabilir. Ancak, yazarın ifade ettiği üzere, sözleşmelerin rızai nitelikte olması esastır. Bir an için, sözleşmenin real akit şeklinde eşyanın teslimiyle kurulduğu düşünüldüğünde, taşıyıcının haksız yere eşyayı teslim almaktan kaçınması durumunda taşıyıcının sorumluluğuna gidilemeyecek ve bu durum da hakkaniyet esaslarıyla bağdaşmayacaktır; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.16-19. Yazar da taşıma sözleşmelerinin ayni (real) nitelikte sayılması halinde özellikle büyük miktarlardaki yüklerin kısımlar halinde taşınmasında önemli sorunların çıkacağını belirtmektedir. Yazara göre, büyük miktardaki bir yükü gönderen taşıyıcıya hemen teslim edemeyeceği gibi, taşıyıcı da çoğu zaman bu yükü tek seferde teslim alma imkanına sahip olamayacaktır. Böyle bir durum karşısında da taraflar, kendilerini hukuken güvence altına alabilmek için her bir teslim alınan parti için ayrı ayrı sözleşme yapma ihtiyacını hissedeceklerdir. Böylesine bir uygulama ticari hayatın gerek ve işleyişine uymayacağından taşıma sözleşmesinin, karşılıklı taraf iradelerine dayalı bir rızai sözleşme türü olduğunu kabul etmek daha doğrudur; aynı görüşte bkz.: Kaya, **Tez**, s. 24-27; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s.18; Belirtmek gerekir ki eTK'da benimsenen taşıma sözleşmesinin ayni akit mahiyetinde olduğu görüşü TTK ile haklı olarak terkedilmiştir: TTK 856/2: Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.

[12]Gençtürk, **Gecikme**, s.45.

[13] TTK 926: Taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılır…" Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.18. Yazara göre komisyoncunun taşıma sözleşmesini taşıyıcı sıfatı ile imzalaması halinde, komisyoncu artık CMR Sözleşmesi kapsamında taşıyıcıdır ve ortada mevcut bir taşıma sözleşmesi vardır. Bunun dışındaki diğer komisyonculuk faaliyetleri ise CMR Sözleşmesi kapsamında değerlendirilmeyecektir.

[14]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 14; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 18; Gençtürk, **Gecikme**, s.45; Arkan, **Makale**, s. 402; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 14. Arkan'a göre çünkü bu durumda, aracını ve personelini ortaya koyan, taşıma taahhüdünü kendi sorumluluğu altında yerine getirmemekte ve sırf aracını ve/veya personelini başka birisinin kullanımına sunmaktadır, dolayısıyla böyle bir durumda yazar, Taşıma Hukuku kapsamında taşıma sözleşmesinin unsurlarından söz edilemeyeceğini, kira ve hizmet, yerine göre de istisna sözleşmelerinin unsurlarını içeren karma tipli bir sözleşmeden bahsedilebileceğini belirtmektedir.

gerektiğinden[15] taşıma taahhüdünü ihtiva etmeyen ve salt taşıt sahibinin taşıtını veya personelini tahsis ettiği taşıma işleri CMR Sözleşmesi'ne tabi taşımalar olarak nitelenemezler[16].

a. Taşıma Sözleşmesinin Tarafı Olarak Taşıyıcı Kavramı

CMR Sözleşmesi doğrudan taşıyıcı tanımına yer vermemektedir[17]. Fakat CMR Sözleşmesi'nin 34.maddesi değerlendirildiğinde, CMR Sözleşmesi'nin gönderen ile taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcıyı esas aldığı, taşıma senedi ile eşyayı kabul etmiş olan müteakip taşıyıcıların da gönderen ile yapılmış olan taşıma sözleşmesine taraf olacaklarının belirtildiği dikkati çekmektedir. Bu bakımdan, her ne kadar CMR Sözleşmesi ayrıntılı bir taşıyıcı tanımına yer vermemişse de, CMR Sözleşmesi tahtında gönderen ile yapılan taşıma sözleşmesinin diğer tarafının taşıyıcı olduğu belirtilebilir[18].

Taşıyıcı akdettiği taşıma sözleşmesinde taşıma taahhüdünde bulunmasına rağmen taşıma işini fiilen yerine getirmeyerek bu taahhüdünü başka bir kişi aracılığıyla yerine getirdiği hallerde de, taşıyıcı sıfatını korur[19]. Yine aynı şekilde, taşıyıcının CMR Sözleşmesi kapsamında taşıyıcı sıfatını kazanması için bu işi meslek edinmiş olması da gerekmemektedir[20]. Dolayısıyla, taşıma işini meslek edinmemiş olan sıradan kişilerin

---

[15]Messent, Glass**, Hill&Messent CMR**, s.15.

[16]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 7; Gençtürk, **Gecikme**, s.45; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.18.

[17]Arkan, **Makale**, s.401; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.7; Uslu, Murat, **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2010, s. 36.

[18]Gençtürk, **Gecikme**, s.27; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s.18. Yazarların ifade ettiği üzere, sözleşmenin karşılıklı tarafları esasen gönderen ve taşıyıcı olmakla birlikte, Sözleşme tarihi boyunca gönderen için yapılmış ilk tanımlama "taşıyıcı ile kendi adına mukavele akdeden kişi" şeklinde tezahür etmiştir.

[19]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.7; Arkan, **Makale**, s.401.

[20]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.7; Arkan, **Makale**., s.402; Eriş, **Kara Taşıma Hukuku**, s. 27. Y. 11. HD. 7.4.1975 tarih E. 1192/ K. 2545 sayılı karardan: "*Taşıyıcı ücret karşılığında yolcu ve yük taşıma işlerini üzerine alan kimsedir. Taşıyıcı olmak için araç sahibi olmak veya aracın sürücüsü bulunmak gerekmez. Taşıma işini yüklenmiş olmak yeterlidir. Geçici olarak taşıma işini yüklenen kişiler hakkında dahi taşıyıcı ile ilgili hükümler uygulanır.*"; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11. HD. 7.4.1975 tarih ve E.1975/1192 – K. 1975/2547 sayılı karardan: "*Taşıyıcı, ücret karşılığında yolcu ve yük taşıma işlerini üzerine alan kimsedir. Taşıyıcı olmak için araç sahibi olmak veya aracın sürücüsü*

üstlenmiş oldukları taşıma taahhüdü için yapılan taşıma sözleşmesine de, diğer uygulama koşullarının varlığı halinde, CMR Sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır[21].

b. Taşıma Sözleşmesinin Geçerliliği İçin Şekil Şartı

CMR Sözleşmesi, bir taşıma sözleşmesi için herhangi bir şekil şartı da öngörmemiştir, dolayısıyla CMR Sözleşmesi uyarınca, taraflar taşıma sözleşmesi akdederken herhangi bir şekil şartına uymak zorunda değildirler[22]. CMR Sözleşmesi'nin 4.maddesinde belirtildiği üzere, *"Taşıma sözleşmesi bir taşıma senedine bağlanır. Taşıma senedinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya zıyaı, bu antlaşma hükümlerine tabi kalmaya devam edecek olan taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliğini etkilemez"*. İlgili madde lafzından tarafların, düzenlemek durumunda bulundukları taşıma senedini hiç veya usulüne uygun olarak düzenlememelerinin, taraflar arasındaki mevcut taşıma sözleşmesinin geçerliliğine halel getirmeyeceği anlaşılmaktadır[23].

---

bulunmak gerekmez. Taşıma işini yüklenmiş olmak yeterlidir. Yük taşıma komisyoncusunu taşıyıcı olarak kabul eden yasa koyucunun, aynı işi insanlar için yapanları taşıyıcı saymaması düşünülemez."

[21]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.8; Eriş, **Kara Taşıma Hukuku.**, s. 116. Y. TD. 11.2.1964 tarih E. 5183/ K. 440 sayılı karardan: "*Taşıma sözleşmesinin varlığı için taraflardan birinin taşıyıcılığı sanat ve meslek olarak seçmesi şart değildir. Davalının mesleğinin esasen taşıyıcı olmaması halinde dahi, davacı ile bir taşıma sözleşmesi yapmasına hukuki bir engel yoktur.*"

[22]Kendigelen, Abuzer, **Hukuki Mütalaalar: Mahkeme Kararları ile Birlikte, Taşıma ve Sigorta Hukuku**, Cilt 1, Kararları Tamamlanmış 2. Baskı, İstanbul, Arıkan Yayınları, 2006, s.95; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.8; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.18.

[23]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 65; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 19. Özdemir'e göre, her ne kadar taşıma sözleşmesi için CMR Sözleşmesi kapsamında herhangi bir şekil şartı öngörülmemişse de, kara yolu ile yapılan taşımalar için uygulamada hemen hemen her zaman taşıma senedi düzenlenmektedir. Taşıma senedi düzenlenmesinin en önemli nedeni ise, taşıma senedinin taraflar arasında kurulan taşıma sözleşmesi ile tarafların hak ve sorumluluklarına ilişkin önemli bir ispat vasıtası olmasıdır. Nitekim bu husus CMR Sözleşmesi'nin 9.maddesinde de belirtilmiştir. CMR Sözleşmesi, taşıma senedinin bu önem arz eden fonksiyonundan bahsetse de, taşıma senedine genel itibariyle kıymetli evrak niteliği tanımamaktadır. Ancak CMR Sözleşmesi'nin 1. maddesinin beşinci paragrafına göre, Sözleşme'ye taraf devletler kendi aralarında taşıma senedine kıymetli evrak niteliği kazandıracak özel sözleşmeler yapabilirler; **a.e.**, dipn. 27. Yazar, ilaveten CMR Sözleşmesi'nin bu açık hükmüne rağmen doktrindeki diğer bazı yazarların taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğini taşıdığı fikrini savunduklarını belirtmektedir; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 49. Y. 11 HD., T. 22.01.2004, E. 2003/6196 – K. 2004/567 sayılı kararın özetinden: "*Eşyaları gönderenden teslim alan asıl taşıyıcı durumundaki davalı, her bir araç için CMR'ye tabi bir taşıma senedi düzenlemiş, ancak davacının üstlendiği taşıma ile*

2. Taşımanın Konusunu Eşya Taşımasının Oluşturması

CMR Sözleşmesi hükümleri içerisinde, eşya kavramını[24] açıklayan herhangi bir hükme rastlanmamaktadır[25]. Ancak; CMR Sözleşmesi'nin 1. maddesinin dördüncü paragrafında, bazı taşıma türlerinin CMR Sözleşmesi kapsamı dışında tutulacağı kararlaştırılmıştır[26]. Buna göre aşağıdaki durumlarda CMR Sözleşmesi hükümleri uygulanmayacaktır:

- *Uluslararası posta antlaşmaları hükümleri uyarınca yapılan taşımalara,*
- *Cenaze taşımalarına,*
- *Ev eşyası taşımalarına*

Her ne kadar ilgili madde hükmü, CMR Sözleşmesi'ne göre nelerin eşya kapsamına girdiğini belirtmese de, hangi taşımaların CMR Sözleşmesi kapsamında eşya taşıması sayılmayacağına değinerek bir nebze eşya kavramının netleşmesine yardımcı olmaktadır[27]. Hemen belirtelim ki, hangi taşımaların eşya taşıması olarak nitelenemeyeceğinin belirlendiği CMR Sözleşmesi'nin 1. maddesinin dördüncü paragrafında elektrik ve benzeri doğal güçlere yer verilmemişse de, Medeni Hukuk perspektifinden taşınır mal sayılan bu tür doğal güçlerin taşınması, CMR Sözleşmesi kapsamında eşya taşıması olarak nitelenememektedir[28].

---

ilgili böyle bir belge düzenlememiştir. Konvansiyonun 4'üncü maddesi uyarınca bu yön geçerlilik koşulu değildir."

[24]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 11. Yazara göre eşya kavramı tüm maddi malları ifade eder. Eşya Hukuku bakımından eşya sayılmayan cesedin genellikle Taşıma Hukuku açısından eşya olarak kabul edildiği ifade edilmektedir; **a.e.**, dipn. 28. Ancak CMR Sözleşmesi'nde Sözleşme hükümlerinin cenaze taşımalarına uygulanmayacağı açıkça belirtilmiştir.

[25]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 10; Kaya, **Makale**, s. 318; Gençtürk, **Gecikme**, s.47.

[26] Kaya, **Makale**, s. 312; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.10.

[27]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 10; Özdemir**, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 24; Arkan, **Makale**, s. 402; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 40.

[28]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 24.

CMR Sözleşmesi tahtında taşınacak eşyanın ne olduğuna ilişkin doktrinde yapılan tartışmalar, esasen CMR Sözleşmesi'nin Fransızca metninde geçen ve ticari emtia anlamına gelen "***marchandises***" kavramının neleri kapsadığına dair oluşan tereddütlerden kaynaklanmaktadır. Ancak; CMR Sözleşmesi'nin Fransızca metninde geçen "***merchandises***" ifadesinden yola çıkarak, salt ticari emtiaların CMR Sözleşmesi kapsamında eşya niteliğini haiz olacağı düşüncesinin kabul edilmesi mümkün gözükmemektedir. Zira doktrinde de haklı olarak ifade edildiği üzere[29], eğer CMR Sözleşmesi kapsamındaki eşya ifadesinden sırf ticari emtialar anlaşılmış olsaydı, yukarıda yer verilen ve açıkça CMR Sözleşmesi kapsamı dışında tutulan gayri ticari emtia taşımalarına hususen CMR Sözleşmesi metni içerisinde belirtilmesine gerek kalmazdı. Biz de bu görüşe katılmakta ve CMR Sözleşmesi kapsamına giren eşyaların neler olduğunun tasnifini yaparken, "***merchandises***" kavramının geniş yorumlanması gerektiğini düşünmekteyiz.

Bu bağlamda, ticari değeri olmayan bir eşyanın taşınması da diğer uygulama şartlarının varlığı halinde CMR Sözleşmesi hükümlerine göre değerlendirilecektir[30]. Her ne kadar, CMR Sözleşmesi kapsamında eşya kavramını geniş değerlendirmek gerekse de, her halükarda yolcunun beraberinde bulundurduğu bagaj kapsam dışı kalacaktır[31]. Doktrinde konu ile ilgili oybirliği ile kabul edildiği üzere, yolcu bagajının taşınması, yolcu taşıma sözleşmesinin bir yan edimini oluşturmakta, dolayısıyla yolcu bagajları

---

[29]Gençtürk, **Gecikme**, s.47; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 10. Yazar, Fransızca çeviride ***merchandise***'den bahsedilmişse de bu kavramın geniş yorumlanması gerektiğini, diğer türlü CMR Sözleşmesi'nin 1. maddesinin dördüncü paragrafında CMR Sözleşmesi kapsamı dışında olduğu belirtilen taşımaların ayrıca sayılmasının anlamsız kalacağını ifade etmiştir; aynı görüşte bkz.: Arkan, **Makale**, s. 402, dipn.22; Gençtürk, **Gecikme**, s.47; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 16. Yazar da, Löewe'ye atıfta bulunarak, aynı görüşü savunmaktadır.

[30]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 10-11. Yazara göre çöp veya herhangi bir tür atık da bu kapsama dahildir; aynı görüşte bkz.: Gençtürk, **Gecikme**, s.47. Gençtürk'e göre de ticari veya gayri ticari olmasına bakılmaksızın katı, sıvı ve gaz halindeki bütün maddeler eşya kavramına dahildir; yine aynı görüşte bkz.: Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.12. Arkan, Taşıma Hukuku bakımından da eşyanın ekonomik ve ticari bir değerinin bulunmasının gerekmediğini ifade etmektedir; Kaya, **Makale**, s. 318. Yazara göre taşınacak eşyanın mutlaka ticari bir değeri veya sürüm imkanının bulunması gerekmemekte olup, taşıma sözleşmesinin diğer şartlarının da varlığı halinde çöp, eski eşya gibi ticari değeri sınırlı eşyaların taşınması da CMR Sözleşmesi hükümlerine tabi olur.

[31]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 11; Özdemir, **Ululslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 24; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 16; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 41.

yolcu taşıma sözleşmesi dışında salt ve bağımsız bir eşya olarak değerlendirilememektedir[32].

Eklememiz gerekir ki, eşya kavramının içine, taşıma taahhüdünün konusunu oluşturan eşyanın korunması amacıyla kullanılmış olan ambalaj gibi sair maddeler de dahildir.[33]

Son olarak taşınan eşyanın kime ait olduğunun da CMR Sözleşmesi kapsamında önem arz etmediğini ifade etmemiz gerekir. Yani; taşınacak olan eşya taşıma sözleşmesinin taraflarının mülkiyetinde olabileceği gibi, taşıma sözleşmesinden bağımsız bir üçüncü kişiye de ait olabilir[34].

3. Taşımanın Ücret Karşılığında Yapılması

CMR Sözleşmesi şartlarının taşıma sözleşmesine uygulanabilmesi için, taşıma sözleşmesi ile taahhüt edilen eşya taşımasının ücret karşılığında yapılması gerekmektedir[35]. Bu bağlamda, hatır taşımalarına[36] CMR Sözleşmesi'nin uygulanmayacağı anlaşılmaktadır[37].

---

[32]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.11 ve dipn. 18.

[33]Kaya, **Makale**, s. 318; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk** s.11; Gençtürk, **Gecikme**, s. 47. Gençtürk'e göre CMR Sözleşmesi'nin 23.maddesinin üçüncü fıkrasına göre, taşıyıcının ziya veya hasar halinde ödeyeceği tazminat miktarı belirlenirken göz önünde bulundurulacak brüt ağırlık hesabında, eşyayı korumak amacıyla kullanılan paket (ambalaj) de dikkate alınacaktır; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 24, dipn. 51. Özdemir'e göre bağımsız olarak taşınan konteyner ve romörklar da CMR Sözleşmesi kapsamında eşya sayılacaktır. Ancak; bunların içinde ayrıca eşya taşınması halinde, konteyner ve romörklar bağımsız eşya niteliklerini kaybedecek ve gönderen tarafından bunların tedarik edilmiş olması halinde eşyanın brüt ağırlığı hesaplanırken bunlar da hesaba dahil edilecektir.

[34]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.12.

[35]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 17; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 9; Gençtürk, **Gecikme**, s.50; taşıma karşılığı bedelin teknik anlamda ücret olmadığı konusunda bkz.: Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 20, dipn. 29. Yazar burada CMR Sözleşmesi kapsamında taşımanın karşılığı olarak ücret terminolojisini kullanan yazarlara örnekler vererek (Alihan Aydın, Arslan Kaya), aslında CMR Sözleşmesi kapsamında taşımaya karşılık gelecek bedelin ücret olmadığını, ödül benzeri, karı da içine alan ve böylece ortaya konulan emeğin karşılığından daha yüksek şekilde belirlenen bir bedel olduğunu belirtmektedir. Kanaatimizce, CMR Sözleşmesi kapsamında ister ücret, ister bedel olarak – diğer bir ifadeyle – ne şekilde nitelendirilirse nitelendirilsin, taşıyıcı tarafından ifa edilen taşıma

Ücretin, mutlaka para olarak kararlaştırılması zorunlu değildir; ücret hususunun da – eşya konusunda olduğu gibi - geniş yorumlanması ve para ile ölçülebilecek her türlü menfaatin bu kapsamda değerlendirilmesi gerekmektedir[38]. Ancak, ücret olarak kararlaştırılan menfaat ile taahhüt edilen taşıma fiilinin de birbirine denk olması gerekir[39]. Kararlaştırılan menfaat ile taşıma fiilinin denk ve paralel olup olmadığı hususu, her somut olay ve münferit taşıma sözleşmesinin şartlarına göre ayrı ayrı tespit edilecektir[40].

4. Taşımanın Belirli Tip Taşıtlarla ve Kara Yolu Üzerinde Gerçekleştirilmesi

CMR Sözleşmesi'nin 1. maddesinin ikinci paragrafı, taşımanın hangi tip taşıtlarla yapılacağına ilişkin aşağıda yer verdiğimiz şu düzenlemeyi getirmiştir:

"İşbu antlaşmanın uygulanması bakımından "taşıtlar" sözcüğü, 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiğine İlişkin Antlaşma'nın 4 üncü maddesinde tanımlandığı şekliyle motorlu taşıtları, bağlı taşıtları, romörkları ve yarı römorkları ifade eder."

CMR Sözleşmesi'nin 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiği Anlaşması'na yaptığı atıf uyarınca, motorlu taşıt, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar kavramlarının ilgili Anlaşma'nın 4.maddesinde yer verilen tanımları aşağıdaki gibidir:

---

fiilinin karşılığı her zaman, taşıma işine karşılık gelecek her çeşit maddi veya gayrimaddi menfaat şeklinde geniş yorumlanmalıdır.

[36]Ayrıntılı bilgi için bkz.: Franko, Nisim, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Yay. No:259, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, t.y.

[37]Kaya, **Makale**, s.315; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 9; Gençtürk, **Gecikme**, s.50; Arkan, **Makale**, s.403.

[38]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.9-10; Gençtürk, **Gecikme**, s.50, Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.15.

[39]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.9-10; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.20-21; Arkan, **Makale**, s.403.

[40]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.21.

Motorlu taşıt: Demiryolu üzerinde hareket edenlerle, elektrik hatlarına bağlı olanlar dışında, karayolu üzerinde normal olarak insan ve eşya taşımasında kullanılan kendinden hareket kabiliyetini haiz herhangi bir nakil aracıdır.

Dizi halinde taşıtlar[41]*: Römorkun bir kısmı motorlu taşıta bindirilmiş ve bu römork ile taşıdığı yükün ağırlıklarının önemli bir kısmı motorlu taşıta dayanacak şekilde birbirine bağlanmış olan bir motorlu taşıtla ön dingili olmayan römorku ifade eder. Böyle bir römork yarı römork olarak da adlandırılabilir.*

Römork: bir motorlu taşıt tarafından çekilmek üzere tasarlanmış herhangi bir taşıttır.

İlerleyen süreçte, 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiği Anlaşması'nın yerine 8 Kasım 1968 tarihinde yeni bir Anlaşma yapılmış ve yine bu Anlaşma'nın 1. maddesinde de 1949 tarihli Anlaşma'da belirtilen taşıtlar yeniden tanımlanmıştır. Bu durum karşısında, doktrinde hangi anlaşmanın CMR Sözleşmesi kapsamında taşıt kavramının tayininde esas alınacağı hususu tartışılmış ve iki farklı sonuca ulaşılmıştır[42]. Buna göre, bir kısım yazarlar CMR Sözleşmesi'nin yaptığı atfın bilinçli ve doğrudan 1949 tarihli Anlaşma'ya yapılmış bir atıf olduğundan bahisle, ilgili sözleşmedeki taşıt tanımlarının CMR Sözleşmesi kapsamında dikkate alınması gerektiğini savunurken[43], diğer yazarlar ise CMR Sözleşmesi'nin 1. maddesinin dördüncü paragrafında yer verilen atfın sırf lafzı uyarınca 1949 tarihli Anlaşma'yı işaret eder şekilde anlaşılmaması gerektiğini, dolayısıyla 1968 tarihli Anlaşma'nın da taşıt tanımlarının değerlendirilmesinde dikkate alınmasının lüzumunu ifade etmektedirler[44].

---

[41]Bağlı taşıtlar

[42]Gençtük, **Gecikme**, s.51, dipn.32; tartışmalar için bkz.: Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk,** s.15-16.

[43]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk,** s.16.

[44]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.16; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 22, dipn.42. Yazara göre de, İdare ve Taşıma Hukuku açısından asıl olan taşıtın aynı nitelikte tanımlanmasıdır; dolayısıyla CMR Sözleşmesi'nin hazırlayıcıları 1949 tarihli Anlaşma'ya atıfta bulunurken, sonraki dönemlerde ilgili Anlaşma'nın yerine geçebilecek sözleşmeleri de hedeflemişlerdir; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s.35-36. Yazarlar, 1968 tarihli Anlaşma'da yer alan taşıt tanımlarının, CMR

CMR Sözleşmesi tahtında taşıtlar değerlendirildiğinde, özellikle konteynerların taşıt tanımına girmediğini belirtmek gerekir[45]. Ayrıca, CMR Sözleşmesi kapsamında motorlu taşıtlar olarak ifade edilen taşıtlar ise, demiryoluna ya da bir elektrik hattına bağlılığı olmayan, karayolunda hareket etme amacıyla tasarlanmış ve buna özgülenmiş motor gücü ile çalışan araçlardır. Dolayısıyla, bu kapsamın içine otomobil, kamyon gibi sair taşıtlar da dahildir[46].

Dikkat edileceği üzere, CMR Sözleşmesi kapsamında hangi tür taşıtların sözleşme kapsamı dahilinde bulunacağı tek tek sayılmıştır. Bu tahdidi sayım bize, özellikle belirtilmiş bu taşıtlar haricindeki taşıtlarla yapılacak taşımaların CMR Sözleşmesi kapsamı dışında kalacağına işaret etmektedir[47].

CMR Sözleşmesi tahtında taşıtın kime ait olduğu hususu da önem taşımamaktadır[48]. Böylelikle taşıyıcı, CMR Sözleşmesi kapsamında kara taşıtı sayılan bir aracı taşıma işi için kiralanmış olmak suretiyle de edimini ifa edebilir.

Bu bölüm altında irdelenmesi gereken bir diğer önemli konu da, taşımanın gerçekleştirileceği ortam olan kara yolunun CMR Sözleşmesi uyarınca tespit edilmesidir. Bir taşıma sözleşmesinin CMR Sözleşmesi hükümlerine tabi olabilmesi için,

---

Sözleşmesi'nin 1948 tarihli Anlaşma'ya yaptığı atfın yerine kullanılabileceğinin belirtildiğini, keza CMR Sözleşmesi'nin amacı dikkate alındığında, tanımların esaslı düzeyde değişiklik göstermediğini, bu nedenle de yapılan tartışmanın salt akademik düzeyde kaldığını belirtmektedir.

[45]Konteynerlar taşıttan ziyade eşya olarak niteleneceklerdir; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 17; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 17; aynı görüşte bkz.: Kaya, **Makale**, s.317. Konteyner taşıma aracı sayılmamaktadır.

[46]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 22-23; Yazara göre doktrinde traktörler kara taşıtı olarak kabul edilmemektedir, bunun nedeni ise CMR Sözleşmesi'nin atıf yapmış olduğu 1949 tarihli Anlaşma veyahut esas alındığı takdirde 1968 tarihli Anlaşma hükümlerinde açıkça traktöre kara taşıtı olarak yer verilmemiş olmasıdır; yine aynı görüşte bkz.: Arkan, **Makale**, s.404.

[47]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.17; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.22. Özdemir, her ne kadar 1949 tarihli Anlaşma'da kara taşıtları tahdidi olarak sayılmış olsa da, Anlaşma'da verilen bazı tanımlamaların CMR Sözleşmesi kapsamında taşıt olarak kabul görmeyebileceğini, sayılanların da esasen genel kavramlar olup, bunların uygulamada treyler, kamyon ve benzeri terimlerle ifade edilmiş kara araçları olarak karşımıza çıkabileceğini belirtmektedir.

[48]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.13.

bu taşımanın kara yolu üzerinde yapılması gerekir[49]. Bu bağlamda, CMR Sözleşmesi hükümleri değerlendirildiğinde, "kara yolu" ifadesinden ne anlaşılması gerektiğine dair herhangi bir açıklama karşımıza çıkmamaktadır. Dolayısıyla, bu boşluğun doldurulması amacıyla 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun[50] 3.maddesinin incelenmesi gerekir. Karayolları Trafik Kanunu'nun 3.maddesine göre;

"Karayolu: Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır."

Her ne kadar, CMR Sözleşmesi hükümlerine göre, taşımanın kara yolu üzerinde yapılması zorunluluğu bulunsa da, İngiltere'nin özel coğrafi yapısı sebebiyle bu zorunluluk belirli bir nispette yumuşatılmak istenmiştir[51]. CMR Sözleşmesi'nin 2.maddesinin birinci paragrafına göre, eşya yüklü aracın güzergahın bir kısmında deniz yolu, demir yolu, içsu yolu veya hava yolu ile ve CMR Sözleşmesi 14.maddesi hükümlerinin[52] uygulandığı haller haricinde yükü boşaltılmadan bir başka araç üzerinde taşındığı durumlarda da[53] CMR Sözleşmesi hükümleri, gerçekleştirilen bu taşımanın tümüne uygulanacaktır[54].

---

[49]Kaya, **Makale**, s.316; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.17, Gençtürk, **Gecikme**, s.52; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.21.

[50]2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 18.10.1983 tarih 18195 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

[51]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.17, Gençtürk, **Gecikme**, s.52; Kaya, **Makale**, s.316.

[52]Madde 14:

(1) Eşya teslim için belirlenen yere varmadan önce, taşıma senedinde yer alan şartlara uygun şekilde taşımanın ifa edilmesi herhangi bir nedenle imkansızlaşmışsa veya imkansızlaşıyorsa taşıyıcı, 12 nci maddeye göre eşya üzerinde tasarruf etme hakkını haiz olan kişiden talimat istemek zorundadır.

(2) Ancak şartlar eşyanın taşıma senedinde yer alanlardan farklı koşullarda taşınmasına imkan veriyorsa ve 12 nci madde gereğince eşya üzerinde tasarruf etmek hakkını haiz kişiden makul süre içerisinde talimat alamamışsa taşıyıcı, tasarruf hakkını haiz kişinin menfaatine en uygun olduğunu düşündüğü şekilde hareket eder.

[53]Gençtürk, **Gecikme**, s.52; Arkan, **Makale**, s. 404; Kaya, **Makale**, s. 316. Eşyanın kara taşıtından indirilmeden kara taşıtı ile birlikte başka bir araca bindirilmek suretiyle taşınması, İngiliz Hukuku'nda "***piggyback***" taşımalar olarak tanımlanmaktadır.

[54]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.18; Gençtürk, **Gecikme**, s.5; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.21-22; Arkan, **Makale**, s.404; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11. HD. 22.12.2011 tarih ve E. 2010/2502 – K. 2011/17504 sayılı karardan: "*Davalı alt taşıyıcının aracına yüklenen emtia araçla birlikte dava dışı gemiye yüklenmesini takiben gemide meydana gelen yangın sonucunda tamamen imha olmuştur. Bu durumda mallar gemiye boşaltılmayıp emtiayı taşıyan tır komple olarak gemiye yüklendiğinden ve deniz fermasından sonra dahi varma yerine kadar kara taşıması söz*

Getirilmiş olan bu düzenleme, özellikle CMR Sözleşmesi kapsamında taşıyıcı aleyhine açılacak bir davada önem arz edecektir. Böylelikle hak sahibi kişi, hak ihlaline yol açan ve taşıyıcının sorumluluğunu ortaya çıkaran olayın taşımanın hangi güzergahında ve hangi aşamasında meydana gelmiş olduğunu dikkate almaksızın, taşıma taahhüdünü yüklenen ilk taşıyıcıya karşı dava açabilme hakkına sahip olacaktır[55].

5. Taşımanın Uluslararası Nitelikte Olması

CMR Sözleşmesi'nin uygulanabilmesi için gerekli olan son şart, eşyanın gönderici tarafından taşıyıcıya teslim edildiği yer ile eşyanın gönderilene teslim edileceği yerin iki farklı devlet ülkesinde bulunması ve bu devletlerden en az birinin de CMR Sözleşmesi'ne taraf olmasıdır[56]. Taşıma sözleşmesinin uluslararası niteliği bu şekilde belirleneceğinden dolayıdır ki[57]; taşıma sözleşmesi taraflarının tabiiyetleri ve/veya ikametgahları bir önem arz etmemektedir[58]. Örnek vermek gerekirse, taşıma sözleşmesinin her iki tarafının Türk vatandaşı olduğu ve ikametgahlarının da Türkiye'de bulunduğu bir uyuşmazlığa ilişkin dava Türk mahkemelerinde görülse dahi, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yer ile gönderilene teslim edileceği yerin iki farklı devlet

---

konusu olduğundan…"; Erdil, **CMR Şerhi**, s.36. Yarg. 11. HD. T. 06.06.1994, E. 1993/6337 – K. 1994/4720 sayılı karar özetinden: "*Hamule senetlerinde taşımanın CMR'ye tabi olduğu ve tarafların bu konuda anlaştığı; CMR ikinci maddesinde eşyanın üzerine yüklü taşıttan ayrılmadan deniz, demiryolu ve havada taşınmasının da CMR'ye tabi olmasını engellemeyeceği…*"

[55]Kaya, **Makale**, s. 316; Arkan, **Makale**, s.404; Gençtürk, **Gecikme**, s.52; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk** s.18; Aydın'a göre, taşıma taahhüdünü ilk yüklenen karayolu taşıyıcısının savunma ileri sürme hakkı kısıtlanmamıştır. Buna göre, ilk taşıyıcı sorumluluğu ortaya çıkaran olayın kendi fiil veya ihmalinden dolayı meydana gelmediğini, sorumluluğu doğuran olayın diğer taşıma ortamında taşınırken ve diğer taşıma ortamında taşınması nedeniyle meydana gelmiş olduğunu her zaman ispat edebilir, bkz.: Gençtürk**, Gecikme**, s.52 ve dipnot 41; aynı görüşte bkz.: Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 22; Arkan, **Makale**, s.404-405; Kaya, **Makale**, s.317.

[56]Kendigelen, **Mütalaalar**, s.16; Arkan, **Makale**, s.405; Gençtürk, **Gecikme**, s.52; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.21, Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 47. Uslu'ya göre, uygulama alanının bu şekilde geniş tutulmuş olmasının nedeni, olabildiğince çok ülkenin CMR Sözleşmesi'ne katılmasını teşvik etmek ve bu surette uluslararası kara yolu ile eşya taşıma sözleşmelerini yeknesak kurallara bağlamaktır.

[57]Gençtürk, **Gecikme**, s.54.

[58]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s.17; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.21; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.26; Arkan, **Makale**, s.405; Kaya, **Makale**, s.319; Kendigelen, **Mütalaalar**, s. 16.

ülkesinde olması ve bu devletlerden en az birinin CMR Sözleşmesi'ne taraf olması halinde, Türk vatandaşları arasında cereyan eden ve Türk Mahkemeleri önünde görülen ilgili uyuşmazlığa CMR Sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır[59]. Bu nedenle denilebilir ki, CMR Sözleşmesi tahtında eşya taşımasının uluslararası niteliğini belirlerken dikkate alınacak yegane husus, eşyanın teslim alındığı yer ve/veya teslim edildiği yerin CMR Sözleşmesi'ne taraf devlet ülkelerinden birinde olup olmadığıdır[60].

Uluslararası niteliğin belirlenmesi için eşyanın teslim alınma yeri ile eşyanın teslim edilme yerinin tespitinde fiili durum dikkate alınmaz, CMR Sözleşmesi'nin hükümlerinin uygulanabilirliği açısından tarafların taşıma sözleşmesinde kararlaştırdıkları yerler değerlendirmeye tabi tutulur[61]. Diğer bir deyişle, teslim alınan yer ile teslim edilecek yerin iki ayrı devlet ülkesinde olup olmadığı hususu, taşıma sözleşmesinin taraflarının taşıma sözleşmesinin akdedilmesi anındaki niyetlerine göre belirlenir[62]. Ayrıca; taraflar arasında başlangıçta yurt içi taşıması olarak kararlaştırılmış olan bir taşıma işi, daha sonradan eşya üzerinde tasarruf hakkını elde etmiş kişinin talimatıyla yurt dışı taşımasına dönüştürülmüş olabilir. İşte bu durumda taşımanın yurt

---

[59]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.21; Gençtürk, **Gecikme**, s.54; Arkan, **Makale**, s.405; Kaya, **Makale**, s.319.

[60]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.26-27, dipn.65. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 28.09.2004 tarih ve 2003/14394 E. – 2004/8998 K. sayılı kararından: *"Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele (CMR Konvansiyonu) ve buna ek 5.7.1998 tarihli protokolü onaylayarak, 4.1.1995 tarihli Resmi Gazete'nin 22161 sayılı nüshasında yayınlanması ile Türkiye sözleşmeye taraf olmuştur. Somut olayda Taşımaya ilişkin hamule senedinde CMR kaydı bulunduğu gibi, taşımanın varış yeri ülkesi olan Türkiye'nin konvansiyona dahil bir ülke olması nedeniyle dava konusu taşımada CMR hükümlerinin uygulanması gerekmektedir."*; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 15-16. Y. 11 HD. T. 22.01.2004, E. 2003/6196 – K. 2004/567 sayılı karardan: "*Türkiye Cumhuriyeti bakımından 04.01.199 tarihinde yürürlüğe giren ve yaygın biçimde "CMR Anlaşması (Konvansiyonu) diye anılan Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyat İçin Mukavelenin 1/1.maddesi hükmü uyarınca, bu sözleşme, yükleme ve teslim için belirlenen yerin en az biri sözleşme tarafı (akit) ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde tarafların ikametgahı ve milliyetlerine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her sözleşmeye uygulanacaktır. Bu durumda, varma yeri olan Irak Devleti, CMR Konvansiyonu'na taraf olmasa bile Türkiye'nin akidi bulunması bu konvansiyonun hükümlerinin uygulanması için yeterlidir.*"

[61]Gençtürk, **Gecikme**, s.55; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.27.

[62]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.21; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.27. Özdemir'e göre taşıma sözleşmesi ifa edilirken, kararlaştırılan güzergah tamamlanamayıp, taşıma eşyanın teslim alındığı yer olan CMR Sözleşmesi'ne taraf devlet ülkesi içinde kalmış olsa dahi CMR Sözleşmesi'ne tabi bir taşıma sözleşmesinden söz edilir.

içi taşıma sayılıp iç hukuk kurallarına mı tabi tutulacağı, yoksa yurt dışı taşıma olarak değerlendirilip CMR Sözleşmesi hükümlerinin mi uygulanacağının tartışılması gerekmektedir[63]. Doktrinde bir kısım yazarlar[64], taşınan eşya üzerinde tasarruf hakkını elde etmiş kişinin verdiği talimattan itibaren artık taşımanın uluslararası taşıma vasfında olacağını ve bu nedenle CMR Sözleşmesi hükümlerine tabi olacağını savunurken, diğer yazarlar[65] böyle bir talimatın taşımanın karakteristiğini etkilemeyeceğini, dolayısıyla taşımanın yurt içi taşıma olarak değerlendirileceğini savunmaktadır.

Yukarıda da belirtmiş olduğumuz üzere, bir eşya taşıma sözleşmesinin CMR Sözleşmesi kapsamında uluslararası niteliğinin belirlenmesinde fiili durum dikkate alınmamaktadır. Bu nedenle, kanaatimizce taraflar arasında sözleşme akdedildikten sonra taşınan eşya üzerinde tasarruf hakkını elde edenin vereceği talimat, taşımanın fiilen ifası sırasında meydana gelen bir değişiklik olarak değerlendirilmeli ve tasarruf hakkına sahip olanın varma yerine ilişkin talimat değişikliği, tarafların başlangıçta ortaya koymuş oldukları esas iradelerini ortadan kaldırır nitelikte sayılmamalıdır. Bu nedenle, taşınan eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olanın talimat değişikliğinin taraflar arasında kurulan taşıma sözleşmesinin karakteristiğini etkilemeyeceğini savunan görüşe biz de katılmaktayız.

Taşıma işinin müteakip taşıyıcılar tarafından gerçekleştirildiği durumlarda da taşıma tek bir devlet ülkesinin sınırları içinde icra edilse bile, taşıma uluslararası nitelikte sayılarak CMR Sözleşmesi'nin hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Zira, CMR Sözleşmesi'nin 34.maddesine göre eşyayı ve taşıma senedini teslim almakla, müteakip taşıyıcı taşıma işinin tamamı için yapılmış olan taşıma sözleşmesinin tarafı haline gelmektedir. Böylesi bir durumda da, müteakip taşıyıcının icra ettiği taşıma tek

---

[63]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.22; Gençtürk, **Gecikme**, s.55, dipn.56; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.27-28.
[64]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.22, dipn.55'te atıf yapılan yazarlar; Gençtürk, **Gecikme**, s.55; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 48.
[65]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.22, dipn.56'da atıf yapılan yazar; Gençtürk, **Gecikme**, s.55.

bir devlet ülkesinin sınırları dahilinde kalsa bile, gerçekleştirilen ara taşımaya da CMR Sözleşmesi hükümlerinin uygulanmasında bir engel bulunmamaktadır[66].

B. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre

CMR Sözleşmesi'nin uygulanabilirlik şartlarında da ifade edildiği üzere, uluslararası taşımalara ilişkin söz konusu düzenlemelerin uygulanabilmesi, mevcut taşıma ilişkisinin birtakım şartları içermesine bağlıdır. Bu genel hükümden yola çıkarak, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümlerinin hava yolu taşıma sözleşmelerine uygulanmasında da aynı prensibin geçerli olduğunu ve bu cihetle birtakım koşulların varlığı halinde düzenleme hükümlerinin taşıma ilişkisine uygulanabileceğini belirtmek yerinde olacaktır.

1. Taraflar Arasında Mevcut Bir Taşıma Sözleşmesinin Varlığı

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun uluslararası hava yolu ile yapılacak yolcu, bagaj ve eşya taşımalarına uygulanabilmesi için öncelikle, taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin bulunması gerekmektedir[67]. Taşımanın niteliğine ilişkin olarak tezimizin konusunu oluşturan uluslararası eşya taşımaları değerlendirildiğinde de, uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarına Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümlerinin uygulanmasında öncelikli olan koşul, taraflar arasında eşya taşıma taahhüdünü içeren bir hava taşıma sözleşmesinin mevcudiyetidir.

Taşıma sözleşmesinin tarifi, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemesinde de açıkça yer almamaktadır[68]. Buna karşın, doktrinde destek bulan

---

[66]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 22.
[67]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 15; Gençtürk, **Gecikme**, s.62; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.79; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.3; Kırman, Ahmet, **Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Yay. No:237, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, t.y., s. 21.
[68]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.22.

tanıma göre, "*hava taşıma sözleşmesi, taraflardan birinin (taşıyıcı) hava aracı ile yolcu/bagaj ya da eşya taşımayı, sözleşmenin diğer tarafının (yolcu/gönderen) ise bunun karşılığında ücret ödemeyi kabul ettiği bir sözleşmedir*"[69].

Belirtmek gerekir ki; her ne kadar Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hava taşıma sözleşmesinin tarifini yapmayarak taraflar arasında taşıma sözleşmesinin akdedilme zaruretini açıkça öngörmemişse de[70], düzenlemenin genel muhtevası, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında öncelikle bir taşıma sözleşmesinin zaruri olduğu hususunu tasdik eder niteliktedir[71]. Bu nedenle, hava yolu işletmeleri personellerinin uçuş esnasında uğramış oldukları zararları ve/veya uçağa kaçak olarak binen kişilerin uğramış oldukları zararlar, taraflar arasında yapılmış bir taşıma sözleşmesi mevcut olmadığından, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümleri kapsamı dışında kalmaktadır[72].

Çarter sözleşmelerinin taşıma sözleşmesi olarak kabul edilip edilemeyeceği konusunda ise, doktrinde farklı görüşler ileri sürülmektedir. Hava yolu taşımalarına ilişkin olmak üzere çarter sözleşmelerinin mahiyeti, personel ile beraber veya personel olmaksızın hava aracının bir kısmının ya da tamamının söz konusu taşıma işine tahsis edilmesi ve bunun karşılığında belirli bir bedelin alınması şeklinde ifade edilebilir.[73]. Doktrindeki bir görüşe göre[74], çarter sözleşmeleri tamamen Varşova Sistemi/Montreal

---

[69]Kaner, **Hava Hukuku**, s. 47; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.3.
[70]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.15.
[71]Gençtürk, **Gecikme**, s.62; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.37.
[72]Gençtürk, **Gecikme**, s.62-63; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.37; Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s.106-107. Yazar özellikle hava yolu işletmesi personelinin Varşova Konvansiyonu hükümleri uyarınca yolcu olarak nitelenip nitelenemeyeceği hususunda farklı görüşlerin bulunduğunu ifade etmektedir. Bir görüşe göre, Varşova Konvansiyonu hükümleri münhasıran taşıyıcı ve taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi akdeden yolcu arasındaki hukuki ilişkiye uygulanacakken, bir diğer görüşe göre ise hava yolu işletmesi personeli hem hava yolu işletmesi ile akdetmiş olduğu hizmet sözleşmesiyle hem de taşıma sözleşmesi hükümleri ile bağlıdır.
[73]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.31; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.41; ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz.: Ülgener, M. Fehmi, **Çarter Sözleşmeleri: Genel Hükümler Sefer Çarterı Sözleşmesi**, Yay No:251, İstanbul, Der Yayınları, 2000; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.30.
[74]Bu görüşü savunan yazarlar için bkz.: Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.37; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.31.

Konvansiyonu.'nun uygulama alanı dışında kalmakta iken, karşı görüşteki yazarlar[75], çarter sözleşmelerinin taşıma taahhüdünü de içermesi halinde, ilgili düzenlemelerin uygulama alanına girdiğini savunmaktadırlar[76].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu, taşıma sözleşmesinin kuruluşuna ilişkin de herhangi bir düzenleme getirmemektedir. Tez konumuz dışında kalmakla birlikte yolcu taşımaları bakımından, hava taşıma sözleşmesinin tarafların karşılıklı irade beyanlarının uyuşması akabinde kurulduğu ve bu nedenle de yolcu taşımalarına ilişkin hava taşıma sözleşmesinin rızai akitlerden olduğunun doktrinde kabul edildiğini ifade etmekle yetinelim[77].

Hava yolu ile eşya taşımalarına ilişkin olarak ise, yukarıda CMR Sözleşmesi kapsamında da yer vermiş olduğumuz gibi, hava yolu ile eşya taşıma sözleşmesinin ayni veya rızai akit olarak nitelenmesine binaen doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. Hava yolu ile eşya taşımalarına ilişkin sözleşmenin ayni akit olarak nitelendirilmesi halinde, sözleşmenin kurulmuş sayılması için taraf iradelerinin karşılıklı uyuşması yeterli olmamakta, taşıma sözleşmesinin kurulmuş sayılması için eşyanın bir de taşıyıcıya teslim edilmiş olması gerekmektedir. Doktrinde, hava yolu ile eşya taşıma sözleşmelerinin ayni sözleşme niteliğinde olduğunu savunan yazarlar[78], esasen eTK

---

[75]Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.31-32; Çarter sözleşmesinin şartlarına bakılarak eşya taşıma taahhüdünü içermesi halinde Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini savunan yazarlar için bkz.: Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 41; dipn. 134.

[76]Gençtürk, **Gecikme**, s.63, dipn.89; Drion, Huibert, **Limitation of Liabilities in International Air Law**, Netherlands, Martinus Nijhoff, 1954, s. 57; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 31. Yazar da çarter sözleşmelerinin taşıma sözleşmesi olarak nitelenip nitelenemeyeceğinin tespitinde tahsis taahhüdünün yanı sıra taşıma taahhüdünün de değerlendirilmesi gerektiğine değinmektedir. Buna göre çarter sözleşmesinin taşıma taahhüdünü de içermesi halinde, çarter sözleşmesinin Varşova Sistemi kapsamında bir taşıma sözleşmesi olarak nitelenmesi gerekecektir. Zira, kişinin hava aracını sahibinden kiralayarak kendi nam ve hesabına hava taşımasını icra etmesi mümkündür. Kişi böyle bir durumda taşıma sözleşmesi akdedip taşıma taahhüdünde bulunduğunda, hava aracının maliki olup olmadığına bakılmaksızın taşıyıcı sıfatını haiz sayılacaktır.

[77]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.56; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.31.

[78] Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.31; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.56.

madde 768/1[79] hükmü lafzına dayanarak, taşıma sözleşmesinin kuruluşunun eşyanın taşıyıcıya teslimi ile tamam olacağını belirtmektedirler. Buna karşılık, hava yolu ile eşya taşımasının rızai nitelikte olduğunu savunan yazarlara[80] göre, taşıma sözleşmesi tarafların birbirine uygun karşılıklı irade beyanlarının örtüşmesi ile kurulmakta olup, ayrıca taşınacak eşyanın taşıyıcıya teslimine gerek yoktur[81].

Nitekim; aynı tartışmaya CMR Sözleşmesi kapsamında kara yolu ile eşya taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini irdelerken de değinmiştik. Kanaatimizce söz konusu tartışma spesifik olarak hava yolu ve/veya kara yolu eşya taşımalarından çok, daha genel boyutta Taşıma Hukuku çerçevesinde eşya taşıma sözleşmelerinin hukuki mahiyeti ile ilgilidir. Eşya taşıma sözleşmesinin kurulması için eşyanın taşıyıcıya teslimini öngören görüş karşısında, sözleşmenin taraf iradelerinin uyuşmasıyla kurulmuş sayılacağını savunan görüş kanaatimizce de hayatın gereklerine daha çok uymaktadır. Şöyle ki; eşya taşıma sözleşmesinin ayni nitelikte olduğu kabul edildiği takdirde, tarafların bu yönde irade beyanları uyuşsa dahi, taşınacak eşya taşıyıcıya teslim edilmediği müddetçe taşıma sözleşmesi taraflar arasında hukuken bağlayıcı olmayacaktır. Bu haliyle, taşınacak eşyanın taşıyıcıya teslimine kadar geçen süreçte, örneğin taşıyıcının eşyayı teslim almaktan veya gönderenin eşyayı taşıyıcıya teslim etmekten kaçınması hallerinde karşı taraf, taşıma sözleşmesine dayanmak suretiyle herhangi bir tazminat talep ve hak iddia edemeyecektir[82]. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesinin tarafların karşılıklı irade beyanlarının uyuşması ile kurulduğunu ve bu nedenle rızai nitelikte bir akit olduğunu kabul etmek günümüz koşullarına daha uygun ve hakkaniyetli bir bakış açısı olacaktır.

---

[79]eTK madde 768/1: Taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatleri ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur; Belirtmek gerekir ki TTK 856/2 düzenlemesiyle taşıma sözleşmesinin kurulması için eşyanın taşıyıcıya teslimi zaruri kriter olmaktan çıkarılmıştır.

[80]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 31; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.32.

[81]Kaya, **Makale**, s.314-315, dipn.10. Yazar burada da CMR Sözleşmesi kapsamında yapılan aynı tartışmaya yer vermiştir.

[82]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.32.

a. Taşıma Sözleşmesinin Tarafı Olarak Taşıyıcı Kavramı

Her ne kadar Varşova Sistemi'nde taşıyıcının tanımına yer verilmemişse de[83], Montreal Konvansiyonu'nun 39.maddesinde taşıyıcının tarifi, akdi taşıyıcı – fiili taşıyıcı ayrımı da yapılmak sureti ile düzenlenmiştir:

"İşbu Bölüm hükümleri, bir şahsın (bundan böyle "akdi taşıyıcı" olarak anılacaktır) asli olarak bu Konvansiyon tahtında düzenlenen bir taşıma sözleşmesini bir yolcu, gönderen veya yolcu ya da göndereni temsilen hareket eden bir kişi ile akdetmesi ve bir başka kişinin (bundan böyle "fiili taşıyıcı" olarak anılacaktır), akdi taşıyıcıdan deruhte ettiği yetkiye dayanarak - ancak işbu Konvansiyon mealinde taşımanın ilgili bölümü uyarınca müteakip taşıyıcı sayılmayacak şekilde - taşımanın tamamını veya bir kısmını gerçekleştirmesi halinde uygulanır. Aksine delil olmaması halinde, fiili taşıyıcının böylesi bir yetkiyi haiz olduğu varsayılır."

Böylelikle, Montreal Konvansiyonu'nun 39.maddesi hükmünün düzenlediği şekli ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemeleri uyarınca taşıyıcı üst kavramının yolcu, gönderen veya bunların temsilcileriyle aslen taşıma sözleşmesini akdeden akdi taşıyıcı kavramı ile birlikte taşımanın tamamını veya bir kısmını akdi taşıyıcıdan aldığı yetkiye dayanarak icra eden fiili taşıyıcı mefhumunu da içerecek şekilde düzenlendiğini söylemek mümkün olmaktadır[84]. Taşıma sözleşmesinin kural olarak tarafı olan akdi taşıyıcının, taahhüt ettiği taşıma işini başkasına yaptırması mümkündür. İşte akdi taşıyıcı ile sözleşme yaparak taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen icra etmeyi üstlenen kişiye de fiili taşıyıcı denilmektedir[85]. Varşova

---

[83]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 28; **a.e.**, s. 31. TSHK'da da taşıyıcının tanımına yer verilmemiştir; Birinci, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.55. Yazara göre her ne kadar Varşova Sistemi'nde taşıyıcının tarifi yapılmamışsa da Varşova Sistemi'nin taraflar arasında kurulan taşıma sözleşmesini esas almak suretiyle akdi taşıyıcı kavramını benimsemiş olduğu söylenebilir.

[84]Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 39.maddesi aynı zamanda müteakip taşıyıcı kavramına da yer vermiştir. Müteakip taşıyıcı ile ilgili olarak, bkz.: Bölüm II, 5.

[85]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 34.

Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 39 düzenlemesi sonucu, fiili taşıyıcı da sorumluluk açısından taşıma sözleşmesinin bir tarafı durumuna gelmekte ve böylece hak sahibinin Montreal Konvansiyonu hükümlerine dayanarak fiili taşıyıcıya da başvurabilmesi mümkün olmaktadır. Bu bağlamda fiili taşıyıcı, Montreal Konvansiyonu çerçevesinde akdi taşıyıcıdan deruhte ettiği yetkiye dayanarak taşımanın tamamını veya bir kısmını icra etmesine göre, taşımanın tamamından veya bir kısmından dolayı sorumlu tutulmaktadır[86].

Belirtmek gerekir ki, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında aslen önemli olan, taşıyıcının taşıma taahhüdünde bulunan kişi ya da kuruluş olmasıdır[87].

b. Taşıma Sözleşmesinin Geçerliliği İçin Şekil Şartı

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında, hava taşıma sözleşmelerinin geçerliliği için, herhangi bir şekil şartı da öngörülmemiştir[88]. Diğer bir ifade ile, hava taşıma sözleşmesi taraf iradesine bağlı olarak yazılı ya da sözlü şekilde yapılabileceği gibi, telefon veya faks aracılığıyla ya da internet üzerinden elektronik ortamda kurulan sözleşmeler de taraflar arasında bağlayıcı ve geçerli olacaktır[89].

---

[86]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.34; ayrıca bkz.: Montreal 40.

[87]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 29; taşıma taahhüdünde bulunan kişi veya kuruluşun taşıyıcı sayılacağına ilişkin olarak bkz.: **a.e.**, dipn. 108'de atıf yapılan kararlar (US District Court, Southern District of Florida, 30 June 1955, 4 Avi 17792 – Court of Appeals Dijon, 31 January 1968 – Supreme Court Germany (Fed. R.) 20 May 1974 – Court of Appeals Paris, 25 February 1954 – Swiss Supreme Court, 12 March 1957 – Court of Appeals Zurich, 4 March 1966).

[88]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.57; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 57.

[89]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.33; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.80. Sözer'e göre konuya ilişkin ilk düzenleme yolcu taşıma sözleşmeleri için 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile getirilmiş olup, yapılan düzenlemeyle yolcu biletlerinin elektronik ortamda hazırlanması ve içermesi gereken kayıt ve bilgilerin yine elektronik ortamda tutulması kabul edilmiştir. Bu düzenleme daha sonradan eşya taşıma sözleşmeleri için 4 Numaralı Montreal Protokolü'nde ve takiben Montreal Konvansiyonu'nda da kabul edilmiştir; Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s.109-110. Yazar, özellikle son zamanlarda internet ortamından bilet satın alımlarının yaygınlaşmasına dikkati çekmektedir. Söz konusu uygulamanın ortaya çıkardığı hukuki sorunlardan bir tanesi de, internet üzerinden bilet alımlarında taşıma sözleşmesinin nerede kurulmuş olduğunun tespiti meselesi olup, buna bağlı olarak da hangi mahkemenin yetkili sayılacağıdır. Sözleşmenin kurulduğu yer, yolcunun bilgisayarının bulunduğu yer mi, elektronik bileti kesen acentenin bulunduğu yer mi yoksa karşılıklı olarak tarafların internet sağlayıcılarının

CMR Sözleşmesi kapsamında taşıma senedinin niteliği ve fonksiyonu açısından olduğu gibi Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun da sair maddelerinde[90] öngörülmüş olan taşıma belgeleri ve bu belgelerin içermesi gereken kayıtlar, hava taşıma sözleşmesinin geçerliliği için sıhhat şartı vasfında değildir[91]. Söz konusu hükümlerde değinilen taşıma belgeleri, taraflar arasındaki hava taşıma sözleşmesinin ispat edilmesi fonksiyonunu haiz olup[92], taşıma sözleşmesinin belgelendirilmesi amacını taşımaktadır[93].

---

bilgisayarlarının bulunduğu yer mi olacaktır? Yazar, bu konuya örnek olarak, Amerika California Bölge Mahkemesi'nin Polanski vs. KLM Royal Dutch Airlines kararına atıfta bulunmaktadır. Buna göre, Bay Polanski, ABD'de ikamet ederken evindeki bilgisayarından, Los Angeles'tan Varşova'ya gitmek üzere KLM havayolu firmasının internet sitesi üzerinden bir bilet satın almıştır. Asıl bilet de KLM şirketinin Amerikalı ortağı olan Northwest Airlines tarafından kesilmiştir. Bu davada, KLM, davanın görülmesi gereken mahkemenin ya yolcunun gideceği yer olan Polonya, ya da KLM internet sitesinin kurulup, işletildiği yer olan Hollanda mahkemeleri olması gerektiği iddiasında bulunmuştur. Amerikan Mahkemesi ise, elektronik bilet nerede satın alındıysa orada basılmış sayılacağına hükmederek bu kararını, sözleşmenin tarafların irade beyanlarının uyuşmasına esas teşkil eden son fiilin ifa edildiği yerde kurulmuş sayılacağına dayandırmıştır. Buna göre, Bay Polanski, KLM havayolu şirketinin icabını internet sitesi üzerinden kabul ederek, bilet ücretini ya evindeki bilgisayar aracılığıyla ya da Los Angeles havaalanında ödemiştir. Dolayısıyla, taraflar arasında taşıma sözleşmesi California'da kurulmuş olup, uyuşmazlığın görüleceği mahkemenin de Amerikan Mahkemeleri olması gerekmektedir.

[90]Varşova Sistemi düzenlemesinin yolcu bileti, bagaj kuponuna ilişkin 3/2 ve 4/2 maddelerine göre, bu belgelerin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, taşıma sözleşmesi aynı ölçüde Varşova Sistemi kurallarına bağlı olacaktır. Ancak, bu hallerde taşıyıcı, taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran hükümlerden yararlanamayacaktır, Bkz.: Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.78, dipn.37; **a.e**. Yazarın belirttiği üzere, Montreal Konvansiyonu'nun 3/5 maddesine göre de; 3. maddede verilen hükümlere riayet etmeme, sorumluluğun sınırlanmasını da içeren Montreal Konvansiyonu'nun kurallarına her halükarda tabi olacak taşıma sözleşmesinin varlığını ya da geçerliliğini etkilemeyecektir. Varşova Sistemi'ne kıyasla, Montreal Konvansiyonu'nda söz konusu belgelerin eksik ya da yanlış veya hiç düzenlenmemesi herhangi bir cezai sonuca bağlanmamıştır.

[91]Kaner, **Hava Hukuku**, s. 57.

[92]Varşova Sistemi 3/2, 4/2 ve 11/1 hükümlerine göre, söz konusu belgeler yolcu bileti taşıma sözleşmesinin akdedildiğine ve sözleşmenin şartlarına dair; bagaj kuponu bagajın kaydedildiğine ve taşıma sözleşmesinin şartları hususunda, hava yük senedi ise taşıma sözleşmesinin akdedildiğine ve eşyanın teslim alındığına dair aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılmaktadır. Aynı şekilde, Montreal Konvansiyonu 11/1'e göre de hava taşıma senedi veya eşya makbuzu, taşıma sözleşmesinin akdedilmesine, eşyanın kabul edilmesine ve taşıma sözleşmesinde belirtilen taşıma şartlarının kabul edildiğine dair kesin olmayan karine teşkil eder.

[93]Gençtürk, **Gecikme**, s.63; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.80; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.33. Canbolat'ın belirttiği üzere, Varşova Sistemi düzenlemesinde bilet, bagaj kuponu ve eşya makbuzunun verilmemesi, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin geçersiz sayılmasına yol açmamakta, fakat belgelerin düzenlenmemesi(bilet ve bagaj kuponu için) halinde taşıyıcı belirli sorumsuzluk kayıtlarından yararlanamamaktadır, diğer bir ifadeyle belgelerin yazılı şekilde düzenlenmesi geçerlilik şartı hükmünde olmayıp, salt ispat şartı olarak öngörülmüştür; aynı görüşte bkz.: Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s.107; TSHK da Varşova Sistemi'ne paralel düzenleme getirmektedir. TSHK madde 107/2'ye göre, yolcu taşımaları bakımından biletin, madde 109/2'ye göre, bagaj taşımaları açısından bagaj

2. Taşımanın Konusunu Yolcu, Bagaj veya Eşya Taşımasının Oluşturması

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre, hava taşıma sözleşmesinin konusunu aslında yolcu, bagaj veya eşya taşıması oluşturmalıdır[94]. Tez konumuzun bütünlüğüne riayet etmek maksadıyla, uluslararası hava yolu ile taşımaların Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na tabi olabilmesi için burada, taşıma sözleşmesinin konusunu bir eşya taşıması olması gerektiğini ifade etmekle yetinelim.

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu da CMR Sözleşmesi gibi eşya kavramına nelerin dahil olduğuna ilişkin herhangi bir düzenleme getirmemiştir. Dolayısıyla, eşyanın Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında, taşınması mümkün olan tüm maddi şeyler olduğunu belirtmek yanlış olmayacaktır[95].

CMR Sözleşmesi ile ilgili bölümümüzde yer alan açıklamalara ek olarak bu bölümde, eşya kavramının, hukukumuzda "üzerinde bireysel hakimiyet sağlanabilecek, ekonomik bir değer taşıyan, kişi dışı cismani varlıklar"[96] olarak tanımlandığına değinmeli ve sadece maddi varlıkların eşya kavramına girdiğini belirtmeliyiz[97].

---

kuponunun ve madde 110/2'ye göre ise eşya taşımaları açısından eşya makbuzunun belirli kayıtları içermemesi, taşıma sözleşmesinin geçersizliğine neden olmamakta, madde 107/3, madde 109/3 ve 110/3 hükümlerine göre de bu belgeler olmadan veya belgelerin söz konusu kayıtları eksik içermesine rağmen taşıyıcının taşıma işini kabul etmesi durumunda, taşıyıcı belirli birtakım kurtuluş beyyinelerinden yararlanamamaktadır.

[94]Gençtürk, **Gecikme**, s.64; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.85; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluuğu**, s.4.

[95]Gençtürk, **Gecikme**, s.64; Özdemir**, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.40 ve dipn. 124. Yazarlara göre, her ne kadar, eşya taşınması mümkün olan her şey olarak ifade edilebilecekse de, bagaj bu kapsamın dışında kalmaktadır.

[96]Oğuzman Kemal, Seliçi Özer, Oktay-Özdemir Saibe, **Eşya Hukuku: Zilyetlik – Tapu Sicil, Taşınmaz ve Taşınır Mülkiyeti, Kat Mülkiyeti, Sınırlı Aynı Haklar**, Gözden Geçirilmiş 12. Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2009, s.6; Yazıcıoğlu, Emine, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu:Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul, Beta Yayınları, s. 29. Yazara göre, kelime anlamı itibariyle eşya, fiziki yapısından ve ticari bir değeri olup olmadığından bağımsız olarak taşınabilmesi mümkün olan her şeyi ifade etmektedir.

[97]Oğuzman, Seliçi, Oktay-Özdemir, **Eşya Hukuku**, s. 7.

CMR Sözleşmesi'nde olduğu gibi Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında da eşya kavramının ne ifade ettiği hususu tartışmalıdır. Tartışmanın kaynağı, esasen yine yapılan resmi tercümelerde kavram için kullanılan farklı karşılıklardan kaynaklanmaktadır. Örneğin, Fransızca olarak tek bir metin şeklinde kaleme alınmış 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda Türkçe karşılığını "ticari emtia" olarak ifade edebileceğimiz "***merchandises"*** kavramı kullanılmış olup, metnin İngiltere ve Amerika'da yapılan resmi tercümelerinde ise aynı kavram Türkçe'de bütün cansız cisimleri ifade eden "***goods***" şeklinde tercüme edilmiştir.

Yine, 1955 tarihli La Haye Protokolü ise İngilizce, Fransızca ve Portekizce olarak kaleme alınmış ve bu eşdeğer metinlerin arasında tutarsızlık görülmesi halinde, Fransızca metnin geçerli olacağı belirtilmiş olup, Protokol'ün Fransızca metninde de yine "***merchandises***" ifadesi, İngilizce resmi tercümesinde "***cargo***" ifadesi ile karşılık bulmuştur[98]. Montreal Konvansiyonu'nda ise, konvansiyonun kaleme alındığı eşdeğer metinlerden olan İngilizce metinde "***cargo***" ifadesine yer verilmiş, yine eşdeğer Fransızca metinde "***merchandises***" terimi kullanılmış, resmi Türkçe tercümede de "***cargo***" ifadesinin birebir tercümesi olan "kargo" terimi kullanılmıştır.

Yukarıda yer verdiğimiz örneklerin de işaret ettiği üzere, gerek uluslararası düzenlemelerin eşdeğer olan çeşitli dillerde kaleme alınmış metinlerinde, gerekse bunların resmi tercümelerinde kullanılan terminoloji farklılıkları değişik doktrinsel tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Özellikle Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun Fransızca resmi metinlerinde geçen "***merchandises***" kavramını salt ticari amaçla alım-satımı yapılan emtialar olarak dar yorumlamaksızın, yukarıda izah edildiği gibi taşınması mümkün olan her türlü maddi şey olarak geniş değerlendirilmesi

[98]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 85 ve dipn. 5. Aynı kargaşa ilgili metinlerin resmi Türkçe çevirileri için de geçerlidir. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun resmi Türkçe tercümesinde eşya kelimesi, 1955 tarihli La Haye Protokolü'nün resmi tercümesinde ise yük kelimesi tercih edilmiştir. Varşova Sistemi olarak bir araya getirdiğimiz metinde ise hem eşya hem yük kelimesini bir arada görmek mümkündür.

gerektiği görüşüne biz de katılmakla birlikte[99], taşıma konusu olan şeyin hangi sözcük ile tanımlanması gerektiğine ilişkin terminolojik tartışmaya girmeksizin, bir uluslararası hava yolu taşıma sözleşmesine Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümlerinin uygulanabilmesi için, tez konumuzun kapsamında taşıma sözleşmesinin konusunun eşya taşıması olması gerektiğini ifade etmek istiyoruz.

Ayrıca belirtelim ki, Varşova Konvansiyonu/Montreal Konvansiyonu tahtında taşınacak eşyanın kimin mülkiyetinde olduğu da önem taşımamaktadır. Taşıma taahhüdü taşıyıcı tarafından başka bir kişiye karşı yapılmış olduğu müddetçe, taşınacak eşya taşıyıcıya ait bile olsa geçerli bir eşya taşımasından bahsedilebilecektir[100].

3. Taşımanın Ücret Karşılığında Yapılması

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için gereken üçüncü unsur, hava taşımasının bir ücret karşılığı yapılmasıdır[101]. Ayrıca söz konusu düzenlemeler, ticari amaçlı hava taşımalarını düzenleyen ve ticari nitelikteki uluslararası yolcu, bagaj ve eşya taşımalarını bünyesinde toplamayı hedefleyen bir sistemler bütünü olarak tasarlanmıştır[102].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda taşımanın belirli bir ivaz karşılığında - bir diğer ifade ile ücrete tabi olarak - yapılacağı belirtilmektedir[103]. Bu

---

[99]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.42. Yazara göre bu bakımdan, canlı hayvan ve cenaze taşıması da eşya taşımaları kapsamındadır.

[100]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi,** s.42.

[101]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi.**, s.17; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.38.

[102]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma.**, s.81; Gençtürk, **Gecikme**, s.63; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.17; Drion, **Limitation of Liabilities**, s. 62.

[103]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.82. Sözer'e göre nitekim, taşıyıcı tarafından verilen hizmet karşılığında taşıyıcının kar marjını da içeren belirli bir ücret tahsil etmesi, söz konusu hizmetin yani taşıma işinin ticari nitelikte sayılması için yeterlidir; **a.e.**, s. 84. Ayrıca örneğin havadan ilaçlama hizmeti yapan bir işletmenin de kullandığı uçakları ücret karşılığında yolcu ve/veya yolcu taşımalarına tahsis etmeleri durumunda, Varşova Konvansiyonu'nun diğer şartlarının da mevcudiyeti halinde, söz konusu taşımalar Varşova Konvansiyonu hükümlerine tabi olacaktır. Söz konusu işletmelerin bu türden taşıma işlerini ücretsiz olarak yapmaları halinde ise, Varşova Konvansiyonu'nun 1.maddesinin birinci

noktada özellikle değinmek istediğimiz husus ise, söz konusu düzenlemeler kapsamında taşıma karşılığı hak kazanılan ücretin, sırf dar anlamda ücreti ifade etmediğidir. Ücret kavramı, geniş anlamda yorumlanmalı; bu kavramın içine salt nakit veya peşin para değil, taşıma taahhüdü karşılığında taşıyıcıya verilebilecek her türlü ekonomik ivaz/karşılık, ücret kavramına dahil edilmelidir[104]. Zira, söz konusu ekonomik menfaat, taşıyıcıya mutlaka taşıma sözleşmesinin karşı tarafınca da sağlanmak zorunda değildir; sözleşme tarafı olmayan bir üçüncü kişi de taşıyıcıya doğrudan doğruya veya dolaylı olarak ücret niteliğindeki her türlü ekonomik menfaati sağlayabileceği gibi[105], ücretin veyahut ücret yerine geçecek ekonomik menfaatin taşıyıcı tarafından bizzat elde edilmiş olması da gerekmemekte; tarafların açık veya zımni olarak ücreti veya ücret mukabilinde ekonomik menfaati kararlaştırmış olmaları yeterli kabul edilmektedir[106].

Söz konusu taşıma işi için ücretin kararlaştırılmadığı veya belirsiz olduğu durumlarda ise ücretin tespit edilebilmesi için taşınan eşyanın cinsi/niteliği, taşıma mesafesi ve taşımanın şekli gibi özellikli hususlar ile birlikte taşıma işinin ifa edildiği yer ve zamandaki taşıma ücreti esas alınacaktır. Bu şekilde de ücretin belirlenemediği hallerde, taşıyıcının ifa ettiği taşıma işi için hak etmiş olduğu ücret hakkaniyet hükümlerine göre tespit edilecektir[107].

---

paragrafının açık ifadesi delaletiyle ücretsiz yapılan bu taşımalar Konvansiyon düzenlemesi haricinde kalacaktır; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.7.

[104]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.17. Hizmet ve iş edimleri de ücret teşkil eder; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.82-83; Gençtürk, **Gecikme**, s.63; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.8. Yazara göre, beklenen menfaatlerin de ücret kavramına dahil edilmesi gerekmektedir.

[105]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.18; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.83.

[106]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.17-18; Gençtürk, **Gecikme**, s.63; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.38; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.8. Canbolat, taşıyıcının hak kazanacağı ücret tarafların serbest iradeleri uyarınca belirlenebileceği gibi, ücretin kararlaştırılması hususunda genel işlem şartlarından da faydalanılabileceğini belirtmektedir; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 51, dipn. 195. Avukatın duruşmanın yapılacağı yere herhangi bir ücret ödemeden müvekkilinin hava aracı ile gitmiş olduğu bir olayda, Alman Federal Mahkemesi taşımanın belirli bir ivaz karşılığında yapıldığına ve taşımanın ücretli taşıma olduğuna karar vermiştir (BGH, 2.4.1974, VI, 2R, 23/73, I, AL,s. 41).

[107]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.44; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.8.

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümleri uyarınca, istisnai olarak birtakım ücretsiz taşımalara da Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümleri uygulanmaktadır. Buna göre, ticari nitelikte faaliyet gösteren hava taşıma işletmesinin yapacağı ücretsiz taşımalar da Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında değerlendirilecektir[108]. İlgili düzenlemenin gayesi, havacılıkta yerleşik bir uygulama halini almış olan hava taşıma işletmelerinin personeline ücretsiz uçak bileti vermesi akabinde yapılan taşımaların da Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu içerisine dahil etmektir[109]. Böylelikle, ücret karşılığı olmaksızın taşınan kişilerin de herhangi bir zarara uğramaları halinde taleplerini Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu içerisinde ileri sürebilmeleri amaçlanmıştır[110]. Dolayısıyla, kural olarak ticari amaçlı hava taşımalarını konu edinen Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu, istinai olarak ticari faaliyet gösteren hava taşıma işletmelerinin ücretsiz taşımalarını da kapsam dahiline almaktadır.

4. Taşımanın Hava Aracı ile Yapılması

Varşova Sistemi'nin resmi Türkçe çevirisinde, taşıma sözleşmesinin düzenlemeye tabi olması için gereken nitelikleri belirleyen 1. maddesinde "hava aracı" (***aircraft***) yerine "uçak" terimine yer verilmiştir. Bu husus, doktrinde farklı görüş ve yorumlara yol açmıştır. Bir kısım yazarlar, resmi Türkçe çeviride "uçak" kelimesinin kullanılmasına binaen, Varşova Sistemi'ne tabi bir hava taşımasının sadece uçak vasıtasıyla yapılabileceğini belirtirken[111], diğer yazarlar ise[112], düzenlemenin mehaz Fransızca

---

[108]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.18; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.83; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.39; Diederiks – Vershoor, **Air Law**, s.103.

[109]Gençtürk, **Gecikme**, s.63-64; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.84; Diederiks-Verschoor, **Air Law**, s.103.

[110]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.84-85.

[111]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.17-18, **a.e.**, s.81. Yazara göre, Varşova Sistemi sadece uçak ile yapılan hava taşımalarına uygulanabilecektir. Diğer bir ifade ile, Varşova Sistemi hükümleri uçak ile yapılacak hava taşımaları için söz konusu olup, planör, helikopter, balon ve benzeri tip araçlarla yapılacak olan taşımalar Varşova Sistemi'nin kapsamı dışında kalmaktadır. Dolayısıyla, yazara göre Varşova Sistemi'nin lafzına bağlı kalınmalıdır; **a.e.**, s.19. Bu görüşünü tevsik etmek amacıyla Yazar, CMR Sözleşmesi'nin 1.maddesinin ikinci paragrafını örnek göstermektedir. Bu madde kapsamında da, uluslararası kara yolu ile yapılacak eşya taşımalarının ancak ilgili hükümde belirtilen taşıma araçları

metninde “hava aracı” kavramının kullanılmış olduğunu, dolayısıyla resmi Türkçe çeviride yer alan “uçak” teriminin geniş yorumlanması gerektiğini savunmuşlardır[113]. Dolayısıyla, bu görüş uyarınca Varşova Sistemi kapsamındaki hava taşıma araçları, uçak, planör, helikopter, balon gibi örneklendirilebilir[114].

Kanaatimizce de, Varşova Sistemi'nin resmi Türkçe çevirisinde yer alan “uçak” ifadesinin, mehaz Fransızca metnine uygun olarak “hava aracı” şeklinde geniş yorumlanması gerekmektedir. Zira, ulusal hava taşımalarını düzenleyen Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümlerinin düzenleniş biçiminde ve genel muhtevasında, Varşova Sistemi hüküm ve uygulamalarına uyum sağlanmasının amaçlandığı dikkate alındığında, ulusal hava taşımaları için kabul edilmiş ve salt uçak teriminden daha geniş bir ifade olan hava aracı kavramının, aynı şekilde ve evleviyetle uluslararası hava taşımaları için de geçerli olduğunu belirtmek yanlış olmayacaktır.

Montreal Konvansiyonu incelendiğinde ise, Varşova Sistemi'nin tercümesinden kaynaklanan terminoloji karışıklığının, “hava aracı” ifadesi kullanılmak suretiyle bertaraf edildiğini söylemek mümkündür. Bu minvalde, Varşova Sistemi’ne ilişkin olarak dayanılan hava araçlarının uçaklardan ibaret olduğuna ilişkin sınırlı yorumun da bir dayanağı kalmadığı kanaatindeyiz.

Taşıma taahhüdünün gerçekleştirileceği hava aracının kime ait olduğunun da bir önemi bulunmamaktadır, diğer bir ifadeyle başkasının mülkiyetinde olan bir taşıma aracı ile de pek tabii taşıyıcı taşıma taahhüdünü yerine getirebilir[115].

---

vasıtasıyla yapılabileceğini, tanımlanmış olanlar dışında herhangi bir aracın taşıma işinde kullanılması halinde, bu taşımaya CMR Sözleşmesi hükümlerinin uygulanamayacağını belirtmektedir.

[112]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.16; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.38.

[113]Gençtürk, **Gecikme**, s. 64, dipn. 97; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.10; Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s.106. Yazar Varşova Konvansiyonu'ndaki “***aircraft***” ifadesinin çok geniş kapsamlı olduğunu belirtmektedir.

[114]Gençtürk, **Gecikme**, s.65; Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s.106.

[115]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.42.

Bazı durumlarda hava taşıtının içine konulan bir kara taşıtının veya benzer bir taşıtın içinde de hava yolu ile eşya taşınması mümkün olabilir. Bu durumda, taşımanın içinde yapıldığı kara taşıtı veya benzer bir taşıt ilgili hava taşıması bakımından eşya veya eşyanın kabı şeklinde nitelendirilecektir. Diğer bir ifade ile böylesi bir durum, söz konusu hava taşımasının hava aracı ile yapılıyor olması gerçeğini değiştirmeyecektir[116].

5. Taşımanın Uluslararası Nitelikte Olması

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarına uygulanabilmesi için gereken son şart, taşıma sözleşmesinin muhtevasında uluslararası taşıma taahhüdünü içermesi[117], diğer bir ifade ile taşımanın uluslararası nitelik taşımasıdır[118]. Taşıma sözleşmesinin uluslararası taşıma taahhüdünü içermesi, bu sözleşmenin Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na tabi olup olmayacağının belirlenmesinde büyük önem arz etmektedir. Zira, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu, ancak uluslararası hava yolu ile taşıma taahhüdünü içeren taşıma sözleşmelerine uygulanabilir[119].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında hangi taşımaların uluslararası nitelikte sayılacağının cevabı, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 1'in ikinci paragrafında yer almaktadır:

"Bu Konvansiyon'un amaçları bakımından uluslararası taşıma tabiri, taraflar arasındaki sözleşme uyarınca, taşıma ya da aktarmada herhangi bir duraklama olsun veya olmasın, kalkış yeri ile varış yerinin iki ayrı Taraf Devlet sınırları içinde bulunduğu taşımalar ile duraklama yerinin kararlaştırıldığı hallerde, bu yer Konvansiyon'a Taraf olmayan başka bir Devletin sınırları içinde olsa bile kalkış ve varış yerlerinin tek bir

[116]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.38.
[117]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.18; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.86. Sözer'e göre taşımanın, bir uluslararası taşıma sözleşmesinin icrası amacıyla yapılması gerekmektedir.
[118]Gençtürk, **Gecikme**, s.65; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.42.
[119]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.87.

Taraf Devlet ülkesi içinde bulunduğu tüm taşımaları ifade etmektedir. Konvansiyon'a Taraf olmayan Devlet sınırları içinde bulunan kararlaştırılmış bir duraklama yeri olmaksızın, tek bir Taraf Devlet sınırları içindeki iki nokta arasında yapılacak olan taşıma, işbu Konvansiyon'un amaçları bakımından uluslararası taşıma niteliğinde değildir."

Dolayısıyla, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca bir hava taşımasının uluslararası nitelik taşıyıp taşımadığı iki farklı ihtimal altında değerlendirilmelidir[120]. Bunlardan ilki, düzenlemelere taraf olan iki akit devlet arasında hava taşımasının ifa edilmesidir[121]. Buna göre, taraflarca esasen hava taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan ve taşıma sözleşmesini belgeleme fonksiyonunu haiz hava taşıma senedinde gösterilen yolculuğun başlayacağı yer ile biteceği yer akit iki devletin ülkesinde bulunmakta ise[122], akit taraflar arasında yapılan hava taşımaları, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında uluslararası niteliği haiz olarak değerlendirilecektir[123].

---

[120]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.42.

[121]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 89, dipn.62. Yazara göre Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında taşımanın uluslararası niteliğinin tespitinde dikkati çeken husus, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun CMR Sözleşmesi'ne nazaran taşıma taahhüdünün uluslararası niteliğinin belirlenmesinde daha katı kurallar getiriyor olmasıdır. Zira; CMR Sözleşmesi hükümlerinin taşıma sözleşmesine uygulanabilmesi için, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınacağı yer ile teslim edileceği yerden herhangi bir tanesinin CMR Sözleşmesi'ni onaylamış bir devletin ülkesinde bulunması yeterli iken, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelikte sayılması için, taşımanın gerçekleştiği her iki devletin de düzenlemelere taraf akit devletlerden olması gerekmektedir.

[122]Eriş, **Kara Taşıma Hukuku**, s. 136. Y. 11. HD. 28.11.1984 tarih E. 5161/ K. 5886 sayılı karardan: "*Uçağın kalkış ve varış yerleri, Varşova Sözleşmesini imzalamış iki ülke toprağı üzerinde ise, bu taşıma, uluslararası bir taşımadır.*"; (çevrimiçi) www.kazanci.com (19.04.2012) Yarg. 11. HD. 22.3.1985 tarih ve E. 1985/1624 – K. 1985/1626 sayılı karardan: "*Varşova Sözleşmesi'nin değişk 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.*"

[123]Gençtürk, **Gecikme**, s.65; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.89.

Yolculuğun başlangıç ve bitiş noktaları arasında – bir akit devletin ülkesinde olsun veya olmasın- duraklama yer veya yerlerini taraflar kararlaştırmış olabilirler[124]. Duraklama yerleri arasında yapılan yolculuk sırasında uyuşmazlığa sebep olacak bir olayın vuku bulması ihtimalinde dahi, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun uygulanıp uygulanmayacağının tayininde, yolculuğun nerede başlayıp nerede biteceğinin belirlenmesi önem taşımaktadır ve bunun için de taraflar arasındaki sözleşme esas alınır[125]. Diğer bir ifade ile, taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelikte olup olmadığının tespitinde, yolculuğun fiili güzergahından değil, taraflar arasında akdedilen hava taşıma sözleşmesinden hareket edilecektir[126].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre hava taşımasının uluslararası niteliği haiz olarak nitelendirilebileceği ikinci ihtimal ise, hava yolu ile yapılan taşıma için kalkış ile varış yerleri aynı akit devlet ülkesi içinde kararlaştırılmış iken, tarafların başka bir devlet ülkesini de bu taşıma işi için duraklama yeri olarak tayin etmeleri durumudur. Böyle bir ihtimalde, taşımanın kalkış ile varış yerlerinin tek bir akit devlet ülkesinde olması yeterli olup, duraklama yeri olarak kararlaştırılan devlet Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na taraf olmasa dahi, söz konusu taşıma Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümlerine göre uluslararası nitelikte sayılacaktır[127].

---

[124]UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 19. Uygulamada çoğu zaman kararlaştırılmış duraklama yerine hava taşıma senedinde yer verilmemekte, hava taşıma senedine referans şeklinde eklenen uçuş tarifelerinde duraklama yerleri gösterilmektedir.

[125]Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s.104.

[126]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.19; Gençtürk, **Gecikme**, s.65; Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**., s.187; Drion, **Limitation of Liabilities**, s. 65; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.88-89 . Sözer' göre bu nedenle, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinde kalkış yeri ile varış yeri iki farklı akit devlet olarak kararlaştırılmışken, yolculuğun herhangi bir sebepten ötürü hareket edilen akit devletin sınırları içinde kalması ihtimalinde dahi, söz konusu taşıma Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında uluslararası niteliğini kaybetmeyecektir. Zira; önemli olan fiili güzergah değil, tarafların taşıma sözleşmesinde kararlaştırmış oldukları kalkış ve varış yerlerinin iki farklı akit devlet ülkesinde bulunmasıdır.

[127]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.90; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.43.

Taraflar, böyle bir duraklama yerini taşıma sözleşmesinde kararlaştırmış olmalıdır[128]. Tarafların, taşıma sözleşmesinde duraklama yeri kararlaştırmış olmalarına rağmen, taşımanın ifası esnasında bu yere hiç uğranılmaması, taşıma sözleşmesinin uluslararası niteliğini etkilemez[129]. Keza; tarafların taşıma sözleşmesinde duraklama yeri kararlaştırmamalarına rağmen sözleşmenin icrası sırasında böyle bir yerde duraklamaları da söz konusu taşımanın sonradan uluslararası nitelik kazanmasını sağlamaz[130]. Zira; dikkate alınacak olan tarafların bu hususta iradelerini ortaya koydukları taşıma sözleşmesinin içerdiği kayıtlar olup, sözleşmenin icrası esnasındaki değişiklikler taşımanın uluslararası niteliğini bozmayacaktır[131].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında uluslararası niteliğin belirlenmesinde müteakip (zincirleme, mütevali) taşımaların durumu da önem arz etmektedir[132]. Müteakip taşımalar, birden fazla taşıyıcı tarafından ardıl bir biçimde gerçekleştirilen taşımalar şeklinde ifade edilebilir. Müteakip taşımalar tek bir taşıma sözleşmesine dayanılmak suretiyle yapılabileceği gibi, her bir taşıyıcı tarafından icra edilecek bölümleri, münferit ardıl taşıma sözleşmelerine de konu olabilir[133]. Belirtmek gerekir ki, müteakip taşımalarda uluslararası niteliğin belirlenmesinde Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu açısından esas alınması gereken kriter, müteakip taşımaların taraflar arasında tek bir taşıma işi olarak kararlaştırılıp kararlaştırılmadığıdır.

---

[128]Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s.104. Yazar, Grein vs. Imperial Airways davasında İngiliz mahkemesinin kararlaştırılmış duraklama yerini, "sözleşme uyarınca, sözleşmenin ifası esnasında, edimin ifa edildiği aracın hangi nedenle olursa olsun bir yerde durması" şeklinde tanımladığını ifade etmektedir; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 47-48. Yazara göre ise, kararlaştırılmış duraklama yeri ile kastedilen taşımanın ticari niteliğine uygun olacak şekilde taşıyıcının yolcu indirme/bindirme, eşya yükleme/boşaltma amacıyla ilgili yerde hava taşımasına ara vermesidir. Bu minvalde yakıtın bitmesi ya da benzeri teknik nedenlerden ötürü yapılacak mecburi duraklamalar kararlaştırılmış duraklama yerinde taşıma işine verilen aralar şeklinde değerlendirilemeyecektir.

[129]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.91; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.43.

[130]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.20; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 19. Çoğu zaman taşıyıcılar gereklilik arz eden durumlarda kararlaştırılan duraklama yerini değiştirme hakkına sahip olsalar da, böylesi bir değişiklik taraflarca belirlenen duraklama yerlerinin "kararlaştırılmış duraklama yeri" karakterini etkilemeyecektir**; a.y.**, dipn. 63. Grein v. Imperial Airways Ltd. (1937) 1 KB 50, CA; aynı görüşte Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 48.

[131]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 91; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.43.

[132]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.36. Yazara göre, müteakip taşımalar uzun mesafe taşımalarında bir zorunluluk şeklinde dahi değerlendirilebilir.

[133]Birinci, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.45.

Bu bağlamda, eğer taraflar arasında kararlaştırılan taşıma edimi bir bütün teşkil etmekte ve farklı taşıyıcılar tarafından icra edilen kısımları da taşıma ediminin bölümlerini oluşturmakta[134] ise, bu şekilde bölümlere ayrılarak farklı taşıyıcılar tarafından ifa edilen müteakip taşımalar Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 1'in üçüncü paragrafı gereğince tek bir taşıma işi olarak kabul edileceğinden, uluslararası nitelik taşıma işinin bütününe göre belirlenecektir[135]:

"Bu Konvansiyon'un amaçları bakımından müteakip taşıyıcılar tarafından gerçekleştirilmesi öngörülen taşıma, taraflar arasında tek bir taşıma işi olarak kararlaştırılmış ise, tek bir sözleşme olarak veya sözleşmeler dizisi şeklinde mukavele edilmiş olsun veya olmasın, tek ve bölünmemiş bir taşıma olarak kabul edilecek ve mukavele edilen sözleşme veya sözleşmeler dizisine konu taşıma işi sırf aynı Devlet sınırları dahilinde ifa ediliyor diye taşıma, uluslararası niteliğini kaybetmeyecektir."

Örnek vermek gerekirse: Gönderici, taşıyıcı AA ile Seul (Güney Kore)'den Anchorage'a (ABD), Anchorage'dan (ABD) Chicago'ya (ABD) ve Chicago'dan (ABD) San Francisco'ya (ABD) yapılacak bir taşıma hususunda sözleşme akdetmiştir.

---

[134]Birinci, **Taşıyıcının Sorumluluğu,** s.45.

[135](çevrimiçi) www.kazanci.com (20.04.2012) Yarg. 11. HD., 15.10.1999 tarih ve E 1999/5531 – K. 1999/7886 sayılı karardan: "*Dava konusu olayın anlaşılması için Varşova Lahey/Konvansiyonunun 1/3 ve 30. Maddesinin açıklanması gerekir. Konvansiyonun 1.maddesinin 3.fıkrasına göre mütevali taşıyanlar tarafından birbiri peşi sıra icra edilecek bir taşımada, eğer bu taraflarca tek bir işlem olarak telakki edilmiş ise, bir veya birden çok taşıma akdi yapılmış olsa dahi, buna bakılmaksızın, kesintisiz bir taşıma niteliğinde kabul edilir. Bu fıkraya göre, mütevali taşıyanlar tarafından yapılacak taşımaların tek bir taşıma işlemi olarak kabul edilebilmesi için, tarafların bu hususta mutabık kalmaları şartını aramakta ve böylece taraflar arasında bu istikamette belirmiş bir irade birleşmesinin varlığını gerekli görmektedir. Bu ifadede yer alan tarafların kelimesinin hem birden fazla mütevali taşıyanları ve hem de yolcu veya göndereni (yük göndericisini) kapsadığı anlaşılmaktadır. Yük göndericisi ile birden fazla taşıyanlar arasında vaki anlaşma sonucu taraflar karşılıklı olarak sözleşme ilişkisine girmiş olabilecekleri gibi, bu nitelikteki bir taşımanın bir veya birden fazla sözleşme ile öngörülebileceğini ifade ederek, açıkça taraflar arasında bir akdi bağın mevcut bulunması gerektiğine işaret edilmektedir. Kısaca, birden fazla taşıyanlar tarafından peşpeşe icra edilecek bir taşıma işleminin Konvansiyon hükümlerine tabi olabilmesi için taraflar arasında karşılıklı bir anlaşma yapılması gerekir. Bu anlaşmaya her bir taşıyanın, yük göndericisi ile ayrı ayrı anlaşma yapması, yada bir taşıyanın diğer taşıyanları temsilen taahhütte bulunması gerekir.*"; ayrıca Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 46-47. Yazara göre müteakip taşıyıcılar tarafından gerçekleştirilmesi öngörülen taşımalarda varış yeri de tek bir taşıma işi olarak tek ve bölünmez nitelikte öngörülen taşımanın tamamlandığı veya tamamlanacağı yer olacaktır.

Taşımanın son ayağı (Chicago – San Francisco arası) müteakip taşıyıcı BB tarafından icra edilecek olmakla birlikte Seul'den San Francisco'ya yapılacak taşımalar, tek bir taşıma işi olarak kararlaştırılmıştır. Bu nedenle, her ne kadar müteakip taşıyıcı BB tarafından gerçekleştirilen Chicago – San Francisco ayağı aynı devlet ülkesinin sınırlarında (ABD) yer alsa da, taşıma işi uluslararası niteliği haiz sayılacaktır[136].

Son olarak Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca uluslararası niteliğin tayininde sözleşme taraflarının tabiiyeti veya ticaret merkezlerinin bulunduğu yer gibi kıstasların herhangi bir önem arz etmediğini de belirtmek gerekir. Bununla beraber, hava aracının tescilli olduğu devlet, taşıdığı bayrak gibi hususlar da uluslararası niteliğin tayininde önem taşımamaktadır[137].

C. Karşılaştırmalı Değerlendirme

Buraya kadar, uluslararası hem kara yolu hem de hava yolu ile yapılacak taşımaları konu edinen düzenlemelerin taşıma sözleşmelerine uygulanabilirlik şartlarını ayrı ayrı ele aldık.

CMR Sözleşmesi'nin ve Varşova Sistemi/ Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilirlik şartları birlikte değerlendirildiğinde dikkati çeken ilk husus, uluslararası kara ve hava yolu ile yapılacak eşya taşımalarını konu alan bu düzenlemelerin uygulanabilirlik şartlarının birçok açıdan birbiriyle paralel olmasına rağmen; bazı esaslı noktalarda farklılık göstermeleridir.

Zira; benzerliklere dair uluslararası düzenlemelerin uygulanabilmesi için ortada bir taşıma sözleşmesinin olması ve taşıma sözleşmesine konu olan taşımanın belirli bir nitelik taşıması örnek olarak gösterilebilir.

---

[136]UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 43.
[137]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s.19; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s.90; Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 187; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 42.

Taşıma sözleşmesinin hukuki mahiyetine ilişkin olarak ise, bu iki farklı ortamda yapılacak taşımaları ele alan taşıma sözleşmelerinin hukuki mahiyeti konusunda doktrinde benzer tartışmaların yapıldığı tespit edilmiştir. İfade etmek gerekir ki, kanaatimizce özellikle taşıma sözleşmesinin hukuki mahiyetine (taşıma sözleşmesinin rızai akit mi yoksa ayni akit olarak mı değerlendirilmesi gerektiğine) dair yapılan tartışmalar, esasen kara ve hava yolu taşımaları ve bu taşımalara binaen akdedilen taşıma sözleşmeleri gibi daha sınırlı bir mecranın konusu olmaktan çok, genel olarak Taşıma Hukuku'na ait ve daha geniş bir çerçevede tartışılan konulardır.

Aynı şekilde her iki taşıma türü ile ilgili olarak gerçekleştirilecek eşya taşımaları kapsamında da eşyanın tanımı ve ücretin kapsamı konusunda doktrinde benzer tartışmalar yapılmakta ve yine bu tartışmalar da esasen uluslararası kara veya hava yolu ile eşya taşımalarına özgü olmaktan çok, Taşıma Hukuku'na ait daha genel bir alanı ilgilendirmektedir.

Benzerliklerine karşın, CMR Sözleşmesi ve Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilirlik koşullarının birbirinden farklılık arz ettiği noktalardan birisi, söz konusu düzenlemelere tabi olacak bir taşıma sözleşmesinin uluslararası niteliğinin belirlenmesi hususunda ortaya çıkmaktadır. Buna göre, hem CMR Sözleşmesi, hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu, düzenlemelerin taşıma sözleşmesine uygulanabilmesinin şartlarından biri olarak taşımanın uluslararası nitelikte olması gerektiğini öngörmüş ise de, taşımanın uluslararası niteliğinden ne anlaşılması gerektiği iki taşıma türüne özgü olarak farklı şekilde düzenlenmiştir. Bu minvalde, bir taşıma sözleşmesinin CMR Sözleşmesi hükümleri uyarınca uluslararası niteliği haiz olarak değerlendirilebilmesi için teslim alma ve/veya teslim etme yerinden herhangi birisinin CMR Sözleşmesi'ne taraf akit devletlerden birinin ülkesinde bulunması yeterli iken; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemeleri, taşıma sözleşmesinin uluslararası karakterinin tayininde çift yapılı ve CMR Sözleşmesi'ne nazaran daha

nitelikli bir kural getirmektedir[138]. Ancak; belirtmek gerekir ki, hem CMR Sözleşmesi hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında uluslararası nitelik belirlenirken fiili durum dikkate alınmamakta ve belirleyici unsur tarafların taşıma sözleşmesinde ortaya koydukları iradeleri olmaktadır.

Bir diğer farklılık ise, söz konusu uluslararası düzenlemeler tahtında yapılacak taşımanın konusunun ne olduğunda görülebilir. İfade etmeliyiz ki, CMR Sözleşmesi sadece uluslararası eşya taşımalarını konu edinmişken, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uluslararası yolcu, bagaj ve eşya taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar getirmekte olduğundan CMR Sözleşmesi'ne nazaran uygulama bakımından daha geniş bir alana sahiptir.

[138]Montreal Konvansiyonu 1.madde ikinci paragraf:
Bu Konvansiyon'un amaçları bakımından uluslararası taşıma tabiri, taraflar arasındaki sözleşme uyarınca, taşıma ya da aktarmada herhangi bir duraklama olsun veya olmasın, kalkış yeri ile varış yerinin iki ayrı Taraf Devlet sınırları içinde bulunduğu taşımalar ile duraklama yerinin kararlaştırıldığı hallerde, bu yer Konvansiyon'a Taraf olmayan başka bir Devletin sınırları içinde olsa bile kalkış ve varış yerlerinin tek bir Taraf Devlet ülkesi içinde bulunduğu tüm taşımaları ifade etmektedir. Konvansiyon'a Taraf olmayan Devlet sınırları içinde bulunan kararlaştırılmış bir duraklama yeri olmaksızın, tek bir Taraf Devlet sınırları içindeki iki nokta arasında yapılacak olan taşıma, işbu Konvansiyon'un amaçları bakımından uluslararası taşıma niteliğinde değildir.

BÖLÜM III. TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARDAN SORUMLULUĞU

A. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğuna Yönelik Gecikme, Zarar ve Sorumluluk ile Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluk Kavramlarının Tahlili

1. Genel Bakış

Geçmişten bugüne Taşıma Hukuku çerçevesinde, gerek ulusal düzeyde gerekse uluslararası boyutta yapılan düzenlemeler değerlendirildiğinde, taşıyıcının sorumluluğu konusunun her dönemde büyük önem arz ettiği ve genel hükümlerden ayrı tutularak özel ve ayrıntılı bir biçimde düzenlendiği görülmektedir.

Taşıma işinin mahiyeti gereği, taşınacak olan eşya taşıyıcıya teslim edilir ve böylelikle taşınacak eşyaya zilyed olan taşıyıcı, eşyayı yolculuk süresince kendi gözetiminde tutup korumakla yükümlü olur. Çoğu zaman, gönderen ile gönderilen, taşıyıcı ile beraber taşıma taahhüdünün ifası esnasında taşıyıcıya refakat etmediğinden, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirip getirmediğini bizzat kontrol edemezler. İşte bu nedenle, taşıyıcının sorumluluğunun özel olarak düzenlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Ancak, taşıyıcının sorumluluğunun bu şekilde nitelikli özel hükümlerle düzenlenmesi ihtiyacı, aynı zamanda süreç içinde yaşanan ekonomik ve sosyal gelişmelerin de bir sonucu olarak karşımıza çıkmıştır. Diğer bir ifade ile, zaman içerisinde oluşan gelişmelerle eşyanın bir yerden başka bir yere taşınmasına duyulan ekonomik ihtiyaç artmış ve buna bağlı olarak taşımacılık iş ve seferleri giderek yoğunluk kazanmış, böylelikle taşıma işinin en meşakkatli konularından biri olan taşıyıcının sorumluluğu müessesinin ayrı olarak düzenlenme zarureti doğmuştur[1].

[1]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 31.

Nitekim, tezimizin ana çatısını oluşturan taşıyıcının uluslararası eşya taşımalarında gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu da Taşıma Hukuku genel prensiplerine uygun olarak, hem CMR Sözleşmesi'nde hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu ışığında taşıyıcının sorumluluk kalemlerinden biri olarak özel hükümler altında düzenlenmiştir.

Uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarını ele alan düzenlemeler dikkate alındığında taşıyıcının genel hatlarıyla sorumluluğu, taşımayı taahhüt ettiği eşyayı sözleşme ile kararlaştırılmış olan yerden alıp, yine sözleşme ile kararlaştırılmış yere teslim etmek, yani taşımak; taşıma süresi boyunca eşyayı korumak ve her halde taşıma taahhüdünü gecikmeden vaktinde yerine getirmektir[2]. Zira taşıyıcı taşıma taahhüdünü vaktinde yerine getiremediğinden bahisle bir zarara sebebiyet vermiş olduğu takdirde, bu gecikme nedeniyle doğmuş olan zararlardan sorumlu olacaktır.

Taşıyıcının ne zaman gecikmiş sayılacağı ve hangi şartlar altında gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulacağının tespit edilebilmesi için kanaatimizce öncelikle gecikme, zarar/gecikmeden doğan zarar, sorumluluk/gecikmeden doğan zararlardan sorumluluk kavramlarının Türk Hukuku perspektifinden irdelenmesi faydalı olacaktır.

2. Gecikme

Gecikme en yalın haliyle, borçlunun edimini ifa etmesi gereken zaman diliminden daha uzun sürede ifa etmesi olarak tanımlanabilir. Bir başka anlatımla gecikme, alacaklının borçlusunun borcunu ifa etmesini bekleme hakkını haiz olduğu zaman ile, borcun borçlu tarafından fiilen ifa edildiği zaman arasında kalan süreyi ifade eder[3].

---

[2] Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 158; Coşgun, Özlem Karaman, "Kara ve Deniz Yolu İle Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul, 2003,** s.499; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Y. 11. HD., 17.01.1974 tarih ve E. 1973/5124 – K. 1974/64 sayılı karardan: "*Taşıyıcı eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten teslim tarihine kadar uğradığı zarar ve ziyandan sorumludur.*"

[3] Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 211.

Gecikmenin bu genel tanımı, Taşıma Hukuku'nun kapsadığı ilişkilere de benzer şekilde yansımaktadır. Gerek CMR Sözleşmesi, gerekse Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemeleri kapsamında gecikme, taşıyıcının taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinden kaynaklanan taşıma taahhüdünü, yerine getirmesi gereken zaman diliminden daha uzun bir sürede ifa etmesi olarak tanımlanabilir[4].

Bu bağlamda irdelenmesi gereken en önemli konulardan biri taşıma süresidir. Taşıma süresi, taşıyıcının taşıma işlemini gerçekleştirmesi gereken zaman dilimini ifade eder[5]. Taşıma süresi içinde taşıyıcı, taşıma işini ifa etmek ve sonlandırmakla yükümlüdür.

Taşıma süresi, taraflarca kararlaştırılması halinde taşıma sözleşmesinde belirtilen süredir. Taşıma sözleşmesinde böyle bir süre kararlaştırılmamış ise, mevcut durumun hal ve şartları da dikkate alınmak suretiyle basiretli bir taşıyıcının taahhüdünü ifa etmesinin bekleneceği makul süre, taşıma süresi olarak nitelendirilecektir.

Dolayısıyla fiili ifa süresinin, sözleşmede belirlenen veya olayın mevcut şartlarına göre basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul taşıma süresini aşması halinde, taşıma süresinin aşılması ve dolayısıyla gecikmeden bahsedilebilir[6].

Salt teslim süresinin taşıyıcı tarafından aşılması, bir başka ifadeyle taşıyıcının taşıma taahhüdünü zamanında yerine getirmeyerek geciktiği her durum, taşıyıcının söz konusu gecikmeden ötürü sorumluluğunu gerektirmeyecektir. Zira, taşıyıcının gecikmeden ötürü sorumluluğundan bahsedebilmek için, gecikmenin aşağıda açıklanacağı üzere hak sahibi nezdinde bir zarara sebebiyet vermiş olması ile birlikte gecikme ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir[7].

---

[4] Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma,** s.211; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 71; Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s.506; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 83.
[5] Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.99.
[6] Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 72; Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 506; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 77.
[7] Kaner, **Hava Hukuku**, s. 83; Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 510-511.

3. Zarar

Zarar kavramı, sorumluluk ve buna dayalı olarak da zarara sebebiyet verenin tazminat yükümlülüğünden söz edebilmek için gerekli olan diğer bir önemli unsurdur[8]. Türk Hukuku'nda zararın tanımı esas itibariyle doktrin ve yargı organlarına bırakılmıştır[9].

Zarar en geniş anlamıyla, bir varlığın değerinde o varlığa sahip olan kimsenin isteği dışında, meydana gelen eksilme olarak ifade edilir[10].

Türk Hukuku'na göre, zarar kavramı daha çok maddi zararları ifade etmektedir[11]. Maddi zarar, en yalın haliyle bir şahsın rızası dışında mamelekinde (malvarlığında) meydana gelen eksilme[12] şeklinde tanımlanabilir. Maddi zarar tanımından yola çıkılarak, zararın varlığı için gerekli olan koşullar malvarlığı, malvarlığındaki azalma ve bu azalmanın şahsın rızası dışında meydana gelmesi olarak ifade edilebilir[13].

Gecikmeden doğan zarar da, alacaklının borçlunun edimini geç ifa etmesinden dolayı uğradığı zarardır. Gecikmeden doğan zararlar, borçlunun edimini alacaklısına karşı zamanında ifa etmesi halinde alacaklının malvarlığının göstereceği

---

[8]Eren, Fikret, **Borçlar Hukuku: Genel Hükümle**r, 11.Baskı (Tıpkı Basım), Yayın No: 2209, İstanbul, Beta Yayınları, Ekim 2009, s. 472; Schwarz, Andreas B., **Borçlar Hukuku Dersleri**, Çev. Bülent Davran, Cilt 1, s. 119. Zira anılan yazarın ifade ettiği üzere, "-den sorumluluk" veya "ile sorumluluk" halleri de esas itibariyle bir zararı tazmin etme sorumluluğundan veya tazmin borcundan doğmaktadır.

[9]Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 472.

[10]Karahasan, Mustafa Reşit, **Sorumluluk Hukuku: Sözleşmeden Doğan Sorumluluk, Öğreti, Yargıtay Kararları**, Genişletilerek Yenilenmiş ve Düzenlenmiş Altıncı Bası, İstanbul, Beta Yayınları, Temmuz 2003, s. 75; Oğuzman,M. Kemal, Öz, M. Turgut, **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, Gözden Geçirilip Güncellenmiş Sekizinci Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Eylül 2010, s. 338; Eren, **Borçlar Hukuku.**, s. 472.

[11]Eren, **Borçlar Hukuku,** s.473.

[12]Tandoğan, Haluk, **Türk Mes'uliyet Hukuku: Akit Dışı ve Akdi Mes'uliyet**, y.y., Ajans-Türk Matbaası, 1961.s. 63; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 473; Oğuzman,Öz, **Borçlar Hukuku**, s. 338; Karahasan, **Sorumluluk Hukuku**, s. 77. Yazar, maddi zararların kişinin malvarlığında isteği dışında meydana gelen ve para ile ölçülebilen bir zarar türü olduğunu belirtmektedir; Marşan, **Air Carrier Liability**, s. 69.

[13]Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 473.

durum ile, borçlunun edimini geç ifa etmesinden dolayı alacaklısının malvarlığının gösterdiği mevcut durum arasındaki fark olarak da tanımlanabilir[14].

Gecikmeden doğan zarar, hukuki niteliği itibariyle müspet (olumlu) zarar kavramına dahildir[15]. Esasen sözleşme sorumluluğunda tezahür eden müspet (olumlu) zarar, alacaklının borcun ifasının gerçekleşmemesi nedeniyle, borcun ifasından doğan menfaatinde uğramış olduğu zararı ifade etmekte[16], aynı mealde sözleşmenin borçlu tarafından yerine getirilmemesinden bahisle alacaklının uğradığı zararları ve dahası sözleşmenin borçlu tarafından hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden dolayı da alacaklının elde etmeyi beklediği çıkarlardan yoksun kalması nedeniyle malvarlığının uğradığı zararları kapsamaktadır[17].

4. Sorumluluk

a. Genel Bakış

Borç ilişkisi, alacaklıya bir talep hakkı kazandırdığı gibi borçluya da taahhüt etmiş olduğu edimini ifa etmek ödevini yüklemekte ve borçluyu belirli bir davranış zorunluluğu altına sokmaktadır[18]. Ancak borçlunun yükümlülüğünü yerine getirmeyişini herhangi bir yaptırıma bağlamamak taraflar arasındaki menfaat dengesi ile adalet duygusunu zedeleyici nitelikte olabilir. Dolayısıyla, borçluya davranışı ile

---

[14]Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 1059.

[15]Tandoğan, **Mes'uliyet**, s. 482-483; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 1073. Yazarlara göre şunlar müspet zarar kalemlerine örnek gösterilebilir: ifa vaktinde yapılmış olsaydı ifanın alacaklıya sağlayacağı her türlü menfaat; ihtar, diğer hukuki takip giderleri gibi yapılan hazırlık masrafları, alacaklının geciken edim yerine satın almak veya kiralamak durumunda kalarak ödemek zorunda kaldığı paralar, gecikme nedeniyle alacaklının üçüncü kişilere ödemek zorunda kaldığı cezai şart ve tazminat, gecikme nedeniyle fiyat düşmelerinden kaynaklanan zararlar ve son olarak da yoksun kalınan kar vs.

[16]Oğuzman, Öz, **Borçlar Hukuku**, s. 339.

[17]Karahasan, **Sorumluluk Hukuku**, s. 86; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**., s. 145. Yazar, Taşıma Hukuku alanında da kural olarak müspet zararların tazmini talep edilebildiğini belirtmektedir; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu.**, s. 146. Yazara göre de Taşıma Hukuku tahtında olması gereken durum ile fiili durum arasındaki fark müspet zararı oluşturmakta ve bu anlamda müspet zarar fiili zarar ile yoksun kalınan kardan oluşmaktadır.

[18]Karahasan, Mustafa Reşit, **Sorumluluk Hukuku: Birinci Kitap Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk – İkinci Kitap Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk – Öğreti Yargıtay Kararları**, Genişletilerek Yenilenmiş ve Düzenlenmiş Altıncı Bası, İstanbul, Beta Yayınları, Temmuz 2003, s. 59.

meydana getirdiği zararı telafi etme yükümlülüğünü getirmek, alacaklıya da bunun karşısında borçlunun malvarlığına el koyabilme olanağını tanımak zorunludur[19]. İşte bu nedenle Hukukumuzun en çok kullanılan temel kavramlarından bir tanesi sorumluluktur ve dolayısıyla sorumluluk kavramının, borçlunun sorumluluğu yönünden birbirinden farklı anlamlarını irdelemek büyük önem arz eder[20].

Bir anlamı ile sorumluluk, borçlunun mamelekine alacaklının el koyabilmesi anlamına gelmektedir. Sorumluluk kavramı, diğer taraftan borç anlamında da kullanılmaktadır. Böylelikle gerçek veya tüzel kişiler belirli şartlar dahilinde borç ve neticesinde borca karşılık tazminat mükellefiyeti, başka bir ifadeyle sorumluluk altına girerler[21]. Belirtmek gerekir ki, sorumluluk denildiğinde çoğunlukla ilk olarak sorumluluğun bu anlamı akla gelmektedir[22].

Sorumluluğun ilk anlamı doktrinde genel kabul gören daha kolay bir anlatımla "ile sorumluluk", ikinci anlamı ise "-den sorumluluk" şeklinde tarif edilebilir[23].

b. "ile sorumluluk"

Hukukumuzda "ile sorumluluk" kavramı ile, bir şey ile sorumlu olmak anlatılmaktadır. Dolayısıyla bir şey ile sorumlu olmakla kastedilen, herhangi bir yükümlülük değil, esasen alacaklının borçlunun mamelekinin tamamından veya bir kısmından istifade hakkının bulunmasıdır[24]. "ile sorumluluk" hali, özü itibariyle ikincil bir kavram olup, borçlu yükümlülüklerini yerine getirmediği takdirde,

---

[19]Karahasan, **Sorumluluk II**, s. 59.
[20]Schwarz, **Borçlar Hukuku Dersleri**, s. 75; Karahasan, **Sorumluluk II**, s. 59.
[21]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 198; Seven, **Yüke Özen Borcu**, s. 43; Schwarz, **Borçlar Hukuku Dersleri**, s. 121. Yazarın ifade ettiği üzere, genel anlamda zararın tazmin edilmesi sorumluluğundan bahsedebilmek için, hukuk düzeninin öngördüğü bir zararı tazmin sebebi bulunmalı, tazmini gerekli bir zarar meydana gelmiş olmalı ve son olarak da hukuk düzeninin zararın tazminini bağladığı olay ile zarar arasında bir illiyet bağının mevcut olması gerekmektedir.
[22]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 123.; Adıgüzel, **Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, s.43.
[23]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 198; Marşan, **Air Carrier Liability**, s. 62; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 123.
[24]Schwarz, **Borçlar Hukuku Dersleri**, s. 77; Karahasan, **Sorumluluk II**., s. 60.

mamelekine alacaklısı tarafından el atılabilmesini öngörür[25]. "ile sorumluluk" söz konusu olduğu hallerde, alacaklının borçlunun yalnızca malvarlığına el koyabileceğine önemle dikkat çekmek gerekir. Borçlunun malvarlığının tümüne el konabildiği durumlarda "sınırsız sorumluluk" mevzubahis olacağından, borçlunun mamelekinin tamamı esasen borcun karşılığı olmaktadır. Diğer taraftan, borçlunun mamelekinin tümü ile sorumluluğu kanun veya sözleşme hükmü ile sınırlandırılabileceğinden, bu durumda da borçlunun "sınırlı sorumluluğu" gündeme gelir. Bu şekilde bir sınırlandırma, sorumluluğun konusuna ilişkin olabileceği gibi, borçlunun sorumlu tutulacağı tutara ilişkin de olabilir[26].

c. "-den sorumluluk"

Sorumluluğun ikinci anlamı ise "-den sorumluluk" olarak ifade edilebilir. "-den sorumluluk" ile kastedilen, kişinin zarar doğuran bir olaydan dolayı tazminat ile sorumlu tutulmasıdır. Bu kapsamda "-den sorumluluk" esasen zararı doğuran olay veya kişi nedeniyle ortaya çıkan bir tazminat sorumluluğudur[27]. Burada kastedilen, borçlunun meydana gelen zararı karşılama, giderme borcudur[28]. "-den sorumluluk" da borca aykırı davranış halinde ikincil nitelikte bir kavramdır, çünkü asli yükümlülüğü olan borcunu gereği gibi ifa etmeyen borçlu, ancak ikinci aşamada bunun meydana getireceği zararı tazmin etmekle mükellef tutulur[29].

Çalışmamızı ilgilendiren ve bu kapsamda incelenen sorumluluk türü, çoğunlukla akla gelen şekliyle zarardan doğan tazminat yükümlülüğünü ifade eden "-den sorumluluktur".

---

[25]Schwarz, **Borçlar Hukuku,** s.77; Gençtürk, **Gecikme**, s. 201.
[26]Karahasan, **Sorumluluk II**, s.60.
[27]Schwarz, **Borçlar Hukuku Dersleri**, s. 76; Gençtürk, **Gecikme**, s. 201.
[28]Karahasan, **Sorumluluk II**, s.59.
[29]Schwarz, **Borçlar Hukuku Dersleri**, s. 78.

d. Kusurun Aranıp Aranmamasına Bağlı Olarak Yapılabilecek Sorumluluk Tasnifi: Kusur Sorumluluğu – Kusursuz Sorumluluk

Sorumluluk, kusurun varlığının aranıp aranmayışına göre de tasnif edilebilir. Bu bağlamda sorumluluk, kusur esasına dayanabileceği gibi, kusurun varlığı aranmaksızın da sorumluluğun gündeme gelebileceği birtakım durumlar vardır[30]. Kusura dayalı sorumlulukta[31], subjektif unsur olarak kusurun varlığı aranırken, kusursuz sorumlulukta[32] objektif unsur olarak zarara neden olma, diğer bir deyişle fiilin objektif neticesi önem taşımaktadır[33].

Yani; kusur sorumluluğu için kurucu unsur olarak kişinin davranışının kusurlu olması aranırken[34], kusursuz sorumlulukta oluşan zararın salt hukuka aykırı bir fiil neticesinden doğmuş olması yeterlidir[35].

---

[30]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 199.

[31]Doktrinde subjektif sorumluluk olarak da geçmektedir, bkz.: Schwarz, **Borçlar Hukuku Dersleri**, s. 98; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 447. Yazar, kusur sorumluluğuna "*dar anlamda haksız fiil sorumluluğu"* da denilmekte olduğunu belirttikten sonra, kendisi ve çeşitli hukuk sistemleri tarafından tercih edilen terminolojinin de kusur sorumluluğu olduğunu ifade etmektedir; Karahasan, **Sorumluluk II**, s. 78. Yazarın ifade ettiği üzere, yalnızca kusurlu fiilin sorumluluğu doğuracağı anlayışı, "*bireyci-liberal ekonomik ve hukuk sistemleri*"nin ortaya çıkardığı bir olgudur.

[32]Objektif sorumluluk veya sebep sorumluluğu olarak da geçmektedir, bkz.: Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 205; Karahasan, **Sorumluluk II**, s. 79. Yazarın belirttiğine göre, öğretide kusursuz sorumluluk ile ilgili olarak "sebep sorumluluğu", "objektif sorumluluk", "tehlike sorumluluğu", "hakkaniyet sorumluluğu" şeklinde de nitelendirmeler yapılmıştır; **a.e.** Ancak belirtmek gerekir ki, kusursuz sorumluluğun dayanağı konusunda doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır.Diğer bir ifade ile kusursuz sorumluluğun dayanağının sebep olma mı, çevre için yaratılan tehlike mi yoksa hakkaniyet mi olduğu konusu tartışmalıdır.

[33]Schwarz, **Borçlar Hukuku Dersleri**, s. 98-99.

[34]Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 448; Oğuzman, Öz, **Borçlar Hukuku**, s. 484.

[35]Tandoğan, **Mes'uliyet,** s. 8; Marşan, **Air Carrier Liability**, s. 62-63: Yazar Tem. 4. Hukuk Dairesi'nin 30.05.1950 tarih ve 2885 E/ 3159 K sayılı kararında "*hukuka aykırı bir eylem neticesinde tazminata hükmedilebilmesi için kusurun gerekli bir şart olduğunun*", Tem. 3. Hukuk Dairesi'nin 7.04.1949 tarih ve 3779 K sayılı kararında "*hukuka aykırı eylemler ile ilgili olarak failin kusurunun aranması gerektiğinin*" ve Tem.TD'nin 10.02.1951 tarih ve 5740 E / 6143 K sayılı kararında "*kusur olmadan tazminata hükmedilemeyeceğinin*" kararlaştırıldığını belirtmektedir; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 205; Schwarz, **Borçlar Hukuku Dersleri**, s. 99-100. Yazara göre, İsviçre – Türk Borçlar Hukuku sistemine daha çok kusur sorumluluğu hakimdir. Buna göre, kusurlu olmayan kimse mümkün mertebe fiilden dolayı meydana gelen zararlardan sorumlu tutulmayacaktır. Bu husus hem sözleşmeye aykırılık hem de haksız fiil hallerini düzenleyen hükümlerin lafzından da ortaya çıkmaktadır. Borca aykırı davranma bakımından Türk Borçlar Kanunu'nun 112.maddesi, *"Borç hiç veya gereği gibi ifa edilmezse borçlu, kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe alacaklının bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür."* hükmüne yer vermiştir. Zira haksız fiil halinde de Türk Borçlar Kanunu'nun 49. maddesi *"Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür."* hükmünü getirmiştir. Bu bakımdan borca aykırılık halinde borçlu eğer kendisine herhangi bir kusur yükletilemeyeceğini ispat ederse, borca aykırı

Kusura dayalı sorumluluk esasına göre, zararın bir kişi tarafından tazmin edilebilmesi için, zarar, uygun illiyet bağı ve hukuka aykırılık unsurlarından başka zararın o kişinin kusurlu fiilinden doğmuş olması gerekmekte, başka bir ifade ile kişinin hukuka aykırı fiili kusuruna dayanmalıdır[36]. Kusur, genel anlamıyla borçlunun borca aykırı neticeyi öngörerek ve isteyerek ya da bu neticeyi göze alarak hareket etmesi veyahut hareketsiz kalması ya da neticeyi önlemek adına gerekli özeni göstermemesi olarak ifade edilmektedir[37]. Eğer zarar ilgili kişinin kusurlu fiilinden dolayı meydana gelmemişse, bu kişiye tazminat mükellefiyeti yükletilemez[38].

---

davranışı neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulmayacağı gibi, haksız fiilin vuku bulması durumunda da, hukuka aykırı neticeye sebep olan fiil, borçlu tarafından ancak kasten veya ihmalen gerçekleştirilmişse ancak o zaman tazmin sorumluluğu gündeme gelecektir. TBK.112 mucibince de kusursuz olduğunu iddia eden borçlu, bu hususu ispat etmekle mükelleftir; **a.e.**, s. 101-102. İsviçre – Türk Borçlar Hukuku sisteminde halen daha etkili prensibin kusura dayalı sorumluluk olmasına karşı, özellikle 19.yüzyıl sonu itibariyle kusur sorumluluğunun aksine çeşitli düzenlemeler ortaya çıkmış ve bu düzenlemelerle kusur olmaksızın zararlardan sorumluluk da ihdas edilmeye başlanmıştır. Özellikle tehlike mesuliyeti olarak ortaya çıkan bu kavramın ilk hareket noktası demiryollarında yaşanan gelişmeler olmuştur. Demiryolu ile taşımacılık, önceki dönemlere kıyasla çok daha rahat ve hızlı yolculuk imkanı sunmasına rağmen beraberinde, çarpışma, yoldan çıkma, infilak gibi işletme kaynaklı sebeplerden ya da her türlü dikkat ve ihtimama rağmen önlenemeyecek beklenmedik bir takım olaylardan dolayı ciddi zararlara yol açmaktaydı. Bu nedenle, zarardan sorumluluğu salt kusurun varlığına bağlı tutmamak tarzında bir eğilim ortaya çıkarak, demiryolu işletmelerini, işletmenin neticelerinden kusuru aranmaksızın sorumlu tutmak hususunda sosyal bir algı oluşmuştur. Bu nedenle, tehlike sorumluluğu ve dolayısıyla kusursuz sorumluluğun ilk temelleri, özellikle demiryolu işletmelerinin, bir kusur dikkate alınmaksızın sorumlu tutulmasına duyulan ihtiyaç neticesinde doğmuş olup, geçen zaman itibariyle ilgili alanda uygulama giderek yerleşik bir hal almıştır. Demiryollarına ilişkin kusursuz sorumluluk prensiplerinin yerleşmesinden sonra, bunun daha büyük bir çapta uygulanması gerekli görülmüştür. Tekniğin, işletmelerin, ulaşım vasıtlarının zaman içinde giderek gelişmesinin insanlığa yararı yadsınamazken, beraberinde getirdiği sorunlara da insanoğlu gittikçe daha da fazla maruz kaldığından, kendi bünyesinde olası bir tehlikeyi halihazırda barındıran bir işletmeyi kar amacıyla işletenin, -kusura dayansın veya dayanmasın- meydana gelebilecek zararlardan da sorumlu tutulması, demiryolu işletmeleri dairesinde kabul görmesinden sonra, motorlu taşıt vasıtalarıyla kara yolu taşımaları ve hava yolu taşımalarına da teşmil edilmiştir; aynı görüşte bkz.:Tandoğan, **Mes'uliyet**, s. 91-93; Karahasan, **Sorumluluk II**, s.79. Karahasan da önceleri ulus yasalarında sorumluluk için kusura verilen önemin çok büyük olduğunu, ancak 18.yüzyıldan itibaren devam eden ve büyük bir ivme kazanan sanayileşme hareketi, teknikteki ilerlemeler, makine, elektrik ve ulaşım araçlarının giderek gelişmesi ve bunlardan geniş mecralarda yararlanılması, kentleşme sonucunda nüfusun belirli yerlerde yoğunlaşması, emekçi sınıfının örgütlenme ve korunma gerekliliği gibi nedenlerden ötürü sorumluluk için kusur ilkesinin etkinliğinin azaltıldığını, böylelikle "yasalarda kusura dayanmayan sorumluluk durumlarının da düzenlendiğini" belirtmiştir; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 447-448. Yazara göre, önceleri kusur sorumluluğu kural ve diğer sorumluluk türleri istisna iken, yaşanan gelişmeler ve değişik hukuk düzenleri tarafından kabul edilen tehlike ve sebep sorumluluğu halleri neticesinde istisna, kurala dönmeye başlamıştır.

[36]Karahasan, **Sorumluluk II**, s. 78; Eren, **Borçlar Hukuku**, s.448. Yazar, "*Kusursuz sorumluluk olmaz*" ilkesinin en etkili bir biçimde 18. ve 19.yüzyıllarda uygulandığını, hatta 19.yüzyılda, sorumluluğu doğuran ve haklı gösteren tek sebebin kusur olarak ifade edildiğini, ünlü Alman hukukçusu Jhering'in *"Tazminat borcunu doğuran zarar değil, kusurdur."* sözü ile örneklendirmektedir.

[37]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 131; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 95; Oğuzman, Öz, **Borçlar Hukuku**, s.526. Naklen: "*Kusur, hukuka aykırı sonucu istemek (kast) veya*

Kusursuz sorumluluk prensibinde ise, bir kişi kusurlu olmasa da, kendi fiilinden dolayı neden olduğu zararı tazmin etmekle mükelleftir[39]. Kusursuz sorumluluğun temel ilkesi zarara sebep olma düşüncesidir. Bu tür bir sorumluluktan söz edebilmek için zarara sebebiyet verenin kusuru aranmamakta ve sorumluluğu doğuran olay ile zarar arasındaki "sebep-sonuç" ilişkisi yeterli addedilmektedir. Bir diğer ifade ile kusur, sorumluluğun kurucu unsuru değildir; sorumluluk kusur yerine kanunen öngörülen belirli olgulara dayandırılmaktadır. Sorumluluğun dayandırıldığı olgulara (i) objektif özen yükümlülüğünün ihlali, (ii) tehlikeli bir işletmeye veya eşyaya sahip olma durumları örnek olarak gösterilebilir. Bu bağlamda sorumluluğun dayandırılmış olduğu olgular ile zarar arasındaki uygun illiyet bağı, sorumluluk için yeterlidir[40].

---

bu sonucu istemiş olmamakla beraber hukuka aykırı davranıştan kaçınmak için iradesini yeter derecede kullanmamaktır (ihmal)".

[38]Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 449. Yazar sorumluluğun kusura dayanması ile ilgili olarak Tandoğan'ın şu ifadelerine yer vermektedir: "*Tazminat yükümlülüğünü kusura dayandırmak adalete uygundur; zira bir kimse önceden görebileceği bir zarara sebep olmuşsa kendisi ahlaki açıdan kınanabilir. Buna karşılık, iradesi hukuka aykırı bir sonuca yönelmemiş olan ve bir zararın ortaya çıkmaması için halin gerektirdiği önlemleri alan bir kimseyi kınamak mümkün değildir; bu yüzden, onu tazminat yükümlülüğü altına sokmak doğru olmaz.*"

[39]Tandoğan, **Mes'uliyet**, s. 89.

[40]Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 449; **a.e.**, s. 450 naklen: "*Ulaşım, enerji ve üretim araçlarında kullanılan büyük makinelerin, teknik araç ve gereçlerin, yeni kimyasal ve biyolojik buluşların karmaşık bir birçim verdiği modern toplumda, kusuru, sorumluluğun kurucu unsuru olarak görmek, bir çok nedenlerle doyurucu olmaktan uzaktır. Gerçekten, her şeyden önce, bu kadar karmaşık teknik bir süreç ve sosyal ilişki ağı içinde gerçekleşen zararlarda kusurun rolü, ya çok azalmış ya da hiç kalmamıştır. Gerçekten, çalışanlar ve çevre için büyük tehlike arzeden makineler, enerji kaynakları, ulaşım araçları ve diğer şeyler arasında zararlı sonucun sebebi olarak insan davranışının rol ve katkısını tesbit ermek imkanı, fiilen ortadan kalkmıştır. Zira bu karmaşık mekanik şartlar, sosyal ilişkiler içinde kusurlu bir davranışın bulunup bulunmadığını, kimin kusurlu bir davranışta bulunduğunu belirlemek mümkün değildir. Kaldı ki, bu kadar tehlikeli araç ve gereçler içinde insan davranışının zararın sebebi olabilme ihtimali, diğer teknik ve mekanik sebeplerle kıyaslanamayacak derecede küçük ve önemsizdir. Zira günümüzde enerji kaynakları, ulaşım araçları ve üretimde kullanılan makineler, o derece hızlı, karmaşık ve büyük boyutlar kazanmıştır ki, artık, gerekli her türlü tedbir alınsa bile, zararın doğumunu önlemek çoğu zaman imkansız hale gelmiştir. Çevre için tehlike arzeden bu kaynaklar karşısında, zarara uğramak adeta kaçınılmaz bir hal almıştır. Ancak "tehlikeli" diye toplumun bu araç ve gereçlerden vazgeçmesi de mümkün değildir. Bu nedenle, tehlikeli faaliyette bulunan kimseler, bunlardan yarar sağladıkları için, sebep oldukları zararı da gidermek zorundadırlar."*

e. Türk Hukuku'na Göre Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğun Unsurları

Sorumluluğu bu şekilde genel hatlarıyla inceledikten sonra, gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğun Türk Hukuku'nda ne ifade ettiğine de değinmek gerekir. Kanaatimizce kavram, sorumluluğu doğuracak hangi unsurların bir arada bulunması gerektiğinin tespiti ile açıklık kazanacaktır.

(1) Gecikme

Alacaklının gecikmeden doğan zararlar nedeniyle borçlusunun sorumluluğuna gidebilmesi için gerekli olan ilk şart, borçlunun edimini ifasında gecikmiş olmasıdır. Böylelikle alacaklının uğradığı zararın, borçlunun ifada gecikmesinden ötürü kaynaklanması gerekir. Böylelikle borçlu, borcunu muacceliyet kazanmış olmasına rağmen alacaklısına ifa etmemişse, alacaklısına karşı mütemerrit sayılacaktır.

(2) Zarar

Mütemerrit borçlunun gecikme zararlarından sorumlu tutulabilmesi için gerekli olan ikinci unsur geç ifadan dolayı bir zararın meydana gelmiş olmasıdır[41]. Genel olarak zarar kavramında bahsedildiği üzere, sorumluluk hukukunun uygulanabilmesi ve buna bağlı olarak da tazminat yükümlülüğünün doğabilmesi için ortada bir zararın bulunması zaruridir. Borçlunun edimini geç ifa etmesi, alacaklısının malvarlığında herhangi bir zarara sebebiyet vermemiş ise, borçlunun gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu ve buna bağlı olarak da alacaklının uğradığı zararları tazmin mükellefiyeti doğmayacaktır.

[41]Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 1059.

(3) Uygun İlliyet Bağı

Gecikme zararlarından sorumluluk için gerekli olan üçüncü unsur, zarar ile geç ifa arasında uygun illiyet bağının bulunmasıdır. Başka bir anlatımla, alacaklının uğradığı zararın borçlunun edimini geç ifa etmesinden kaynaklanması gerekmektedir[42]. Nitekim Türk Borçlar Kanunu'nun 118. Maddesi[43], açık bir ifade ile mütemerrit borçlunun, borcun geç ifasından doğan zararı tazmin etmekle yükümlü olduğunu belirtmektedir. İlgili hüküm dikkate alındığında, mütemerrit borçlu ancak ve ancak, geç ifanın yol açmış olduğu zararlardan dolayı alacaklısına karşı sorumlu tutulabilecektir. Borçlunun geç ifası ile alacaklısının uğradığı zarar arasındaki illiyet bağının niteliği itibariyle uygun illiyet bağı olması gerekmektedir.

Uygun illiyet ile kastedilen, somut olayın nitelik ve özelliklerinin, vuku bulan geç ifa zararlarını olağan hayat tecrübeleri ve hayatın normal akışı nazarında doğurabilecek nitelikte olmasıdır. Eğer somut olayda geç ifa neticesinde uğranılan zarar, olağan hayat tecrübeleri ve hayatın normal akışı gibi birtakım kriterler dikkate alındığında, olayın nitelikleri icabı ortaya çıkmaya elverişli zarar ihtimalleri dahilinde ise, alacaklının uğradığı zarar ile geç ifa arasında uygun illiyet bağının varlığından söz edilebilir[44].

(4) Kusur

Hukukumuzda mütemerrit borçlunun alacaklının uğradığı gecikme zararından sorumluluğu için gerekli olan dördüncü ve son unsur ise, gecikme zararının borçlunun kusurlu davranışından doğmuş olmasıdır. Türk Borçlar Kanunu'nun 119.maddesinin ikinci fıkrası[45] ile 122.maddesinin birinci fıkrası[46] uyarınca,

---

[42]Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 1060.

[43]TBK 118: Temerrüde düşen borçlu, temerrüde düşmekte kusuru olmadığını ispat etmedikçe, borcun geç ifasından dolayı alacaklının uğradığı zararı gidermekle yükümlüdür.

[44]Eren, **Borçlar Hukuku**, s.1060.

[45]TBK 119/2: Borçlu temerrüde düşmekte kusuru olmadığını veya borcunu zamanında ifa etmiş olsaydı bile beklenmedik halin ifa konusu şeye zarar vereceğini ispat ederek bu sorumluluktan kurtulabilir.

[46]TBK 122/1: Alacaklı, temerrüt faizini aşan bir zarara uğramış olursa, borçlu kendisinin hiçbir kusuru

mütemerrit borçlunun, ifasının gecikmesinden ötürü doğan gecikme zararlarından sorumlu tutulabilmesi için kusuru aranmaktadır[47]. Kusur, borçlunun zarara bilerek ve isteyerek sebebiyet vermesi şeklinde borçlunun kastı olarak ortaya çıkabileceği gibi; ihmal şeklinde de tezahür edebilir.

Böylelikle mütemerrit borçlu kusursuzluğunu ispat etmediği müddetçe alacaklının uğradığı gecikme zararlarından sorumlu tutulacaktır. Mütemerrit borçlunun kusuru, alacaklıya karşı borçlanmış olduğu edimini zamanında yerine getirmek için gerekli olan dikkat, ihtimam ve özeni; kasti hareketi veya ihmali sebebiyle yerine getirmemiş veya getirememiş olmasındandır. Kanun koyucunun aleyhine getirmiş olduğu kusur karinesinin aksini ispat etmek isteyen mütemerrit borçlu, borcun geç ifa edilmesinde kendi kusurunun bulunmadığını; borçlandığı edimi yerine getirmek için gerekli olan tüm dikkat ve ihtimamı gösterip, gerekli olan tedbirleri aldığını ispat etmek zorundadır[48].

B. Uluslararası Düzenlemeler Kapsamında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

1. CMR Sözleşmesi'ne göre

CMR Sözleşmesi kapsamında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun hukuki niteliği bakımından ilk belirtilmesi gereken, bu sorumluluğun öncelikle sözleşme ilişkisine dayanan akdi bir sorumluluk olduğudur[49].

Aynı zamanda CMR Sözleşmesi'nin sorumluluğa ilişkin hükümleri emredici ve bağlayıcı nitelikte olup, CMR Sözleşmesi'nde öngörülmüş olan sorumluluk

---

bulunmadığını ispat etmedikçe, bu zararı da gidermekle yükümlüdür.

[47]Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 1060; Keza yazarın ifade ettiği üzere, Türk Borçlar Hukuku, kural olarak kusur sorumluluğu prensibini benimsemiş, bazı istisnai durumlarda kişinin kusuru aranmaksızın sorumluluğuna cevaz vermiştir.

[48]Tandoğan, **Mes'uliyet**, s. 482.

[49]Kaya, **Makale**, s. 329.

sınırını tamamen ortadan kaldıran veya azaltan düzenlemeler geçersizdir[50]. Ayrıca, CMR Sözleşmesi taşıyıcının sorumluluğunu zıya, hasar ve gecikme halleri için aynı rejime bağlı olarak düzenlemiştir[51].

Taşıyıcının sorumluluğunun kusur prensibine bağlı olup olmadığı bakımından ise doktrinde değişik fikirlerin savunulduğu belirtilmelidir[52]. Bir görüşe göre, taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu iken, diğer görüşe göre ise, taşıyıcının sorumluluğunun CMR Sözleşmesi kapsamındaki hukuki niteliği kusursuz (mutlak) sorumluluk halidir[53].

Taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğini kusursuz sorumluluk olarak niteleyen görüş dayanağını CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafında[54] bulmaktadır. Buna göre; zıya, hasar ya da gecikme taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir durumdan kaynaklanmışsa, taşıyıcı zıya, hasar ya da gecikme zararlarından sorumlu tutulamayacaktır[55]. Ancak belirtmek gerekir ki,

---

[50]Kaya, **Makale**, s. 327-328.

[51]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 108.

[52]Adıgüzel, **Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, s. 45; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 55; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 102. Yazar, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak farklı ülke mahkemelerince farklı görüşlerin benimsendiğini belirtmektedir. Görüşlerden ilkine göre, meydana gelen olayın CMR Sözleşmesi'nde hususen belirtilen ve taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf eden durumlardan bir tanesinden kaynaklandığı taşıyıcı tarafından kanıtlanmadığı sürece taşıyıcı mutlak suretle sorumlu tutulacaktır. Buna göre, taşıyıcı mutlak sorumluluktan kurtulmak için, CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafında belirtilen hususların varlığını ispatlamak zorunda olup, bu görüş Fransız mahkemeleri ve Fransız Hukuku'nu iktisap eden başkaca ülke mahkemeleri tarafından da benimsenmektedir. Diğer görüşe göre ise, taşıyıcının sorumluluğu esasen ihmal olgusu üzerine dayanmaktadır. Bu açıdan, ihmal olgusunun bulunmadığına ilişkin ispat külfeti taşıyıcı üzerinde olup taşıyıcı, zıya, hasar veya gecikmenin, dikkatli bir taşıyıcının öngöremeyeceği veya önleyemeyeceği durumlardan kaynaklandığını ispat etmekle mükelleftir. Dolayısıyla yazar, doktrinde taşıyıcının sorumluluğunun kusursuz sorumluluk veya kusur sorumluluğu niteliğinde olduğunu belirten değişik görüş ve mahkeme kararlarının bulunmasından bahisle, taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğine ilişkin olarak görüş birliğine ulaşılmasının zor olduğu inancındadır.

[53]Gençtürk, **Gecikme**, s. 110; Kaya, **Makale.**, s. 323; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 31-34. Yazar, taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğini özen borcu ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğunu belirtmektedir. Doktrinde sorumluluğun niteliğine ilişkin olarak yapılan tartışmanın teorik bir önemi olduğunu, pratikte bu ayrımın bir etkisinin bulunmadığını ifade etmektedir.

[54]CMR madde 17/2:Ancak ziya, hasar veya gecikme hak sahibinin kusurundan, taşıyıcının verilmesine kusuruyla sebep olduğu talimatlar dışında hak sahibinin verdiği talimatlardan, eşyanın kendi kusurundan veya taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olaylardan kaynaklanmışsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

[55] (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11. HD. 7.12.2009 tarih ve E. 2008/8035 – K. 2009/12507 sayılı karardan: *"…CMR Konvansiyonu'nun 17/2.maddesi uyarınca hasarın taşıyıcının*

taşıyıcının böyle bir durumda dahi sorumluluktan kurtulabilmesi için, en üst düzeyde özen ve ihtimamı göstermiş olduğunu fakat yine de olayın neticelerinin önlenememiş olduğunu ispat etmesi gerekecektir. Taşıyıcıdan beklenen özen ve ihtimam derecesi ise, en üst düzeydedir. Böyle olduğundan dolayıdır ki, taşıyıcının sorumluluktan kurtulduğu olay, tüm yüksek derece özen ve ihtimamın taşıyıcı tarafından gösterilmiş olmasına rağmen, sonuçları önlenemeyen nitelikte bir olaydır[56].

CMR Sözleşmesi'nde düzenlenen sorumluluğun bu şekliyle kusursuz sorumluluk olduğu görüşünü savunan yazarlar[57] ayrıca, taşıyıcının CMR Sözleşmesi'nde düzenlenen sorumluluk kaydından kurtulabilmesi için kusursuzluğunu ispatlamasının gerekli olmadığını, taşıyıcının bahse konu zararların CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafında düzenlenen ihtimallerden bir tanesinden kaynaklandığını ispat etmesinin yeterli olduğunu ifade etmektedirler. Ayrıca; CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin 2. ve 4. paragrafları zıya, hasar ve gecikme halleri için belirli kurtuluş beyyineleri öngördüğünden, taşıyıcının her ne kadar söz konusu zararlardan CMR Sözleşmesi tahtında kusursuz sorumluluğu esas olsa da, Sözleşme'nin 17.maddesinde öngörülen kurtuluş beyyineleriyle bu sorumluluğun bir nebze de olsa hafifletildiği belirtilmektedir[58].

önlenmesine (sonuçlarından kaçınmasına) olanak bulunmayan bir sebepten ileri gelmesi halinde, taşıyıcının hasardan sorumlu tutulamayacağı…"

[56]Kaya, **Makale**, s. 324-325. Sonuçları önlenemeyen olay, mücbir sebep veya olağanüstü olay kavramlarından daha geniştir; aynı görüşte Arkan, **Makale**, s. 410-411; Kaya, **Tez**, s. 37; Adıgüzel, **Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, s.46-47; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 102-103. Yazarlara göre de, taşıyıcının kaçınamadığı ve sonuçlarını öngöremediği olay kavramı, esasen iki farklı olgu olan mücbir sebep ve olağanüstü olay kavramlarını içinde barındırmaktadır. Ancak; Fransa ve Belçika'da mücbir sebep ve olağanüstü olay terimleri çoğu zaman birbirinin muadili olarak, aynı olaylar için alternatif tanımlar şeklinde kullanılmakta; bu durum hukukçular arasında ise görüş farklılıkları ve tartışmalara yol açmaktadır; Eriş, **Kara Taşıma**, s. 374. Y. 11. HD. 13.4.1995 tarih E. 1792/ K. 3306 sayılı karardan: "*Taşıma güzergahındaki savaş önceden beri bilinmesine göre, bu durum taşımanın gecikmesinde olağanüstü hal sayılamaz.*"

[57]Kaya, **Makale**, s. 325; Arkan, **Makale**, s. 411; Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 515-516; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 56; **a.e.**, dipn. 21 Yazar, bu görüşü savunan yazarların Alman Federal Mahkemesi içtihatları ile Alman doktrininden etkilenmiş olduklarını söylemenin mümkün olduğunu ifade etmektedir; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 147-148; Gençtürk, **Gecikme**, s. 111; Adıgüzel, **Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, s. 69.

[58]Gençtürk, **Gecikme**, s. 112.

CMR Sözleşmesi'nde düzenlenen sorumluluğun hukuki niteliğinin kusur sorumluluğu olduğunu savunan yazarlar[59] ise, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için en üst derecedeki ihtimam ve özeni göstermesi gerektiğinden bahisle, taşıyıcının özen ve ihtimam göstermedeki kusurundan dolayı sorumlu tutulduğunu; dolayısıyla CMR Sözleşmesi tahtında sorumluluk rejiminin hareket noktasının özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu; kusurun varlığının ilke olarak kabul edildiğini; taşıyıcının esasen gerekli özen ve ihtimamı göstermeye kudreti olmasına rağmen bunu göstermedeki kusurundan dolayı sorumlu tutulduğunu ve aksi ispat yükünün ise taşıyıcı üzerinde olduğunu belirtmektedirler[60].

Kanaatimizce, taşıyıcının CMR Sözleşmesi kapsamında gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği kusur prensibine dayanmaktadır. Zira; CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin 2. paragrafında taşıyıcı belirli hallerde sorumluluktan kurtulabilecek olup, mamafih bu durumların varlığında dahi sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyıcının en üst derecedeki özen ve ihtimamı göstermiş olması gerekmektedir. Yani; taşıyıcının sorumlu tutulmayacağı olay, taşıyıcının en üst derecedeki dikkat ve ihtimamı göstermiş olmasına rağmen kaçınılamamış ve

---

[59]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.34; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 126. Yazara göre, taşıyıcının sorumluluğu kusursuz sorumluluk değildir. Çünkü taşıyıcı zararı doğuran olaydan kaçınma imkanı varken kaçınmamış veya önleme imkanı varken önlememiş olmasından dolayı sorumlu tutulmaktadır. Bu şekilde davranan taşıyıcı ise kusurlu olarak addedilmeli ve böylelikle düzenlemenin de kusur esasına dayandığı kabul edilmelidir; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 55-56.

[60]Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 55-56; Yargıtay'ın taşıyıcının kusursuzluğunu kanıtlaması gerektiğine değinerek, sorumluluğun kusur sorumluluğu niteliğinde olduğuna değinen kararı bulunmaktadır; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11 HD. 19.2.2008 tarih ve E. 2007/201 – K. 2008/1874 sayılı karardan: "*Dairemizin yerleşik uygulamasına göre, TTK'nın 20.maddesi uyarınca basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermeyen taşıyıcı, kusurlu sayılacaktır. Taşıyıcının, genel olarak gerekli dikkat ve özeni gösterdiğini kanıtlaması yeterli değildir. Ziya ve hasara neden olan olayın doğumunda kusurlu olmadığını da kanıtlaması gerekecektir. Somut olayda, İtaya gümrüğünde davacıya ait araçta kaçak mal olup olmadığının tespiti için dondurulmuş emtianın indirilip arama yapıldıktan sonra yeniden yüklenmesi, ancak bu yüklemenin usulünce yapılmaması nedeniyle yeterli hava sirkülasyonu sağlanamadığından emtianın bozulduğu konusunda taraflar arasında uyuşmazlık yoktur. Uyuşmazlık kaçak mal araması sırasında emtianın İtaya gümrük idaresi tarafından indirilmesi ve aynı idare tarafından yeniden yüklenmesi sırasında oluşan hasardan somut olayın meydana geliş biçimi itibariyle, davacı taşıyıcının sorumlu olup olmadığı noktasında toplanmaktadır. Bu itibarla, mahkemece, içinde uluslararası taşıma işini fiilen yapan bir bilirkişinin de olduğu heyetten yeniden rapor alınmak suretiyle, somut olayın özelliklerine göre davacı taşıyıcının, arama sırasında emtianın istenilen yere indirilmesi ve usulüne uygun bir şekilde yeniden yüklenmesini sağlama imkanının olup olmadığı, dolayısıyla oluşan hasardan sorumlu olup olmadığının tespit edilerek, oluşacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik incelemeye dayalı yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, kararın bu nedenle bozulması gerekmiştir.*"

sonuçları önlenememiş bir olay olmalıdır. İşte bu nedenle, taşıyıcının kaçınılamayan ve sonuçlarına engel olunamayan bir olay karşısında sorumluluktan kurtulabilmesi kendisine yüklenen özen borcunu gereği gibi yerine getirip getirmemesine bağlanmıştır. Bu halde taşıyıcının özen gösterme borcunu yerine getirmedeki kusuru, taşıyıcının sorumluluğuna yol açacaktır. Dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğunun hareket noktası esasen taşıyıcının kendi kusuru olduğundan taşıyıcının CMR Sözleşmesi tahtında gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliğinin özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğu sonucuna varılmaktadır.

2. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre de, taşıyıcının sorumluluğu akdi sorumluluk olup, düzenlemenin getirmiş olduğu hükümler taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğa ilişkin hükümlerdir[61]. Dolayısıyla Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için taraflar arasında bir sözleşmenin varlığı zaruri olup, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak getirien kurallar da emredici niteliktedir. Bu nedenle taraflar, aralarında akdedecekleri sözleşme ile taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf edemeyecekleri gibi, sözleşme hükümleriyle sorumluluk sınırlarını da aşağıya çekemezler[62].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan akdi sorumluluğu, taşınan eşyanın zıya ve/veya hasarı halinde kusursuz sorumluluk, gecikme durumunda ise kusur esasına dayalı sorumluluk şeklinde düzenlenmiştir. Belirtmek gerekir ki; CMR Sözleşmesi'nde olduğu gibi Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında da taşıyıcının sorumluluğunun

---

[61]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 200; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 47; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**., s. 153; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 64.

[62]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 48; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 65; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 8. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nu hükümlerinin uygulanacağı bir olayda, düzenlemelerin taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümleri münsahır ve kesin yetkili olacaktır; diğer bir ifade ile talep sahibi zaruri olarak ancak Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda düzenlenen sorumluluk hükümlerine dayanabilir, **a.y.**, dipn. 18. Konu ile ilgili olarak Amerikan Temyiz Mahkemesi kararları için bkz.: El Al Israel Airlines Ltd. v. Tsui Yuan Tseng (1999) 525 US 155 ve Abnett v. British Airways Plc. (Scotland).

hukuki niteliği tartışmalı olup, bu sorumluluğun kusursuz sorumluluk olduğunu savunan yazarlar da bulunmaktadır[63]. Taşıyıcının gecikme kapsamında kusur esasına dayanan sorumluluğu ise, daha ayrıntılı bir ifade ile, özen gösterme borcu yüklenmiş bir kusur sorumluluğu olarak da ifade edilmektedir. Buna göre, gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu kapsamında taşıyıcı, taşıma taahhüdünün ifası sırasında ve bu taahhüdü altında doğan borçlarını yerine getirirken herhangi bir kişiden beklenebilecek dikkat ve ihtimamın üzerinde özel bir özen ve dikkat göstermek durumundadır. Diğer bir ifade ile, taşıyıcı taahhüdünü ifa ederken, herhangi bir

[63]Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 117. Yazarlar, düzenleme kapsamında taşıyıcının sorumluluğunu ispat külfeti tersine çevrilmiş kusur sorumluluğu olduğunu belirtmektedir; dolayısıyla ispat yükü taşıyıcının üzerindedir; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 93. Yazar doktrindeki hakim görüşün taşıyıcının sorumluluğunu kusur sorumluluğu olarak nitelendirdiğini belirtmekte; ancak "gerekli önlemlerin alınması" ve "mücbir sebep" kavramlarının objektif vakıaları içerdiğinden bahisle taşıyıcının bunlardan bir tanesinin somut olaydaki varlığını ispatlaması suretiyle sorumluluktan kurtulacağını belirterek sorumluluğun hukuki niteliğinin kusursuz sorumluluk olduğunu savunan görüşün de bulunduğuna değinmektedir; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 201, 205-206; Sözer, **Makale I**, s. 172. Yazar, gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğun prensip olarak kusur sorumluluğu esasına dayandırılmasının gerekçesini, bazı basit olarak algılanabilen ancak uçuş güvenliğini tehlikeye sokabilecek teknik engeller ile hava koşulları karşısında taşıyıcıları kusursuz sorumluluk esasının ağır yükü altında bırakmamak olduğuna değinmektedir; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 50. Yazar, taşıyıcının sorumluluğunun özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu savunmakta, doktrinde söz konusu sorumluluğun hukuki niteliğinin objektif (kusursuz) sorumluluk olduğunu belirten görüşlerin de olduğunu belirtmektedir. Sorumluluğun objektif nitelikte olduğuna ilişkin bkz. Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 158. Yazar taşıyıcının sorumluluğunun kusur prensibine dayanmayan objektif nitelikte sorumluluk olduğu kanaatindedir; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları.**, s. 69. Yazar, baskın görüşün taşıyıcının sorumluluğunun kusur karinesine dayanan sorumluluk olduğu yönünde olmasına rağmen, sorumluluğun objektif kusur teorisine göre de tanımlandığını belirtmekte, buna göre esasen taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için gerekli tedbirleri almasının ifade edildiğini, gerekli tedbirler ile kastedilenin ise objektif olarak zararı önlemeye elverişli tedbirlerin olduğunu dolayısıyla taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için ispat etmesi gereken hususların esasen objektif vakıalar olduğunu, bu nedenle taşıyıcının sorumluluğunun özen borcuna dayanan ancak niteliği gereği objektif bir sorumluluk olarak değerlendirilebileceğini belirtmektedir; Gençtürk, **Gecikme**, s. 117-118. Yazar da, taşıyıcının sorumluluğunun objektif sorumluluk olduğu görüşündedir. Yazara göre, öngörülen sorumluluk sisteminin kusura dayandığına ilişkin herhangi bir ifade metinlerde geçmemekte, buna karşın taşıyıcının zıya, hasar ve gecikme gibi sorumluluğunu doğuran objektif vakıalardan birini önlemeye elverişli olacak önlemleri aldığını veya almasının imkansız olduğunu ispatlaması gerekmektedir. Bu nedenle, taşıyıcı sorumluluğun doğmaması için tüm özeni göstermiş olsa ve bunu ispatlasa dahi almış olduğu tedbir ve gösterdiği özen sorumluluğu doğuran olayın objektif olarak meydana gelmesini engellemeye elverişli değilse, sorumluluktan kurtulamayacaktır; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 205. Yazara göre, 4 Numaralı Montreal Protokolü, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 1955 tarihli La Haye Protokolü ile tadil edilmiş metninin taşıyıcının sorumluluk rejimini düzenleyen 18.maddesinin birinci fıkrasını değiştirerek, taşıyıcının eşyanın kaybından veya hasara uğramasından doğan sorumluluğunu kusursuz sorumluluk rejimine bağlamış, gecikme zararlarından doğan sorumluluğunu ise kusur sorumluluğu şekli ile korumuştur. Ayrıca bkz.: **a.e.**, dipn.28: Yazar, Ülgen'in 4 Numaralı Montreal Protokolü öncesinde Varşova Konvansiyonu uyarınca düzenlenen taşıyıcının sorumluluk rejiminin objektif sorumluluk olduğu düşüncesine, eğer önceki düzenlemedeki sorumluluk rejimi kusursuz sorumluluk olmuş olsaydı, 4 Numaralı Montreal Protokolü ile eşyanın kaybı veya hasara uğraması halinde getirilen objektif sorumluluğun tamamen gereksiz ve yersiz olacağı düşüncesinden bahisle, karşı çıkmaktadır.

borçludan beklenebilecek olağan dikkat ve ihtimamı göstermek ve tedbirleri almakla yetinmeyerek, bunun üzerinde bir dikkat ve özen göstermek, *dikkatli ve basiretli bir taşıyıcının alması zorunlu bulunan tüm gerekli tedbirleri almak ve gerekli özeni göstermekle yükümlüdür*[64].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun gecikme sorumluluğunu düzenleyen rejimi, taşıyıcıya nispeten nitelikli ve ağır bir dikkat ve özen gösterme borcu yüklemektedir. Bu kapsamda, taşıyıcı yalnızca zararın meydana gelmesinde kendisinin bir kusuru bulunmadığını ispat etmekle sorumluluktan kurtulamaz; taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için kendisinin veya yardımcılarının zararın engellenmesi adına gerekli olan tüm tedbirleri almış ve gerekli özeni göstermiş olduklarını ispat etmesi veya olayın muhtelif şartları dairesinde bu gibi tedbirlerin alınmasının imkansız olduğunu ispat etmesi gerekmektedir[65]. Bu düzenleme taşıyıcının sorumluluğunun kusura dayalı olduğunu göstermekle birlikte, alınması gereken tedbir ile gösterilmesi gereken özen ve ihtimam derecesinin basiretli bir taşıyıcı kriterinden hareketle nitelikli esaslara göre belirlenmesini gerektirmektedir. Taşıyıcının alması lazım gelen tüm tedbirleri alması ve gerekli özeni göstermesi gerekirken bu yükümlülüğünü hiç veyahut gereği gibi yerine getirmemesinden ötürü sorumlu tutulması, esasen yine kendi kusurunun bir sonucu olmaktadır[66].

Bu bakımdan kanaatimizce de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliğini taşıyıcıya özen gösterme borcu yükleyen bir kusur sorumluluğu rejimi altında değerlendirmek daha doğru olacaktır. Sorumluluktan kurtulabilmesi için (tedbirlerin alınmasının imkansız olduğu durumlar haricinde), taşıyıcının gerekli tüm tedbir ve önlemleri fiilen aldığını; en üst derecede ihtimamı gösterdiğini; fakat tüm bunlara rağmen yine de gecikmeden dolayı doğan zararın engellenemediğini ispat etmesi gerekmektedir[67].

---

[64]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 202.
[65]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 48-49.
[66]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 94.
[67]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 203.

3. Karşılaştırmalı Değerlendirme

Yukarıda CMR Sözleşmesi ve Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcının sorumluluğunun hukuki mahiyetine ilişkin yapılan açıklamalarda da yer verdiğimiz üzere, uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarını konu alan düzenlemelerin, taşıyıcının sorumluluğunu bazı konularda benzeşen, diğer konularda birbirinden ayrılan sorumluluk rejimleri altında düzenlediğini söylemek mümkündür.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, hem CMR Sözleşmesi hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu, taşıyıcının sorumluluğunu sözleşmeye dayalı (akdi sorumluluk) şeklinde düzenlemiştir. Buna göre, taşıyıcının sorumluluğundan bahsedebilmek için hem CMR Sözleşmesi hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında bir taşıma sözleşmesinin mevcudiyeti gerekmektedir.

Ayrıca hem CMR Sözleşmesi'nin hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun sorumluluğa ilişkin hükümleri emredici nitelikte olduğundan taraflar, aralarında akdettikleri taşıma sözleşmesi ile bu uluslararası düzenlemelerin getirdiği sorumluluk kayıt ve limitlerinin daha altında bir sorumluluk rejimi öngöremezler.

Diğer taraftan, CMR Sözleşmesi kapsamında taşıyıcının sorumluluğu zıya, hasar ve gecikme halleri için aynı sorumluluk esasına bağlı olarak düzenlenmiş iken; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcının sorumluluğu, zıya ile hasar halleri birlikte ve gecikme hali ayrı sorumluluk esaslarına tabi olacak şekilde farklı rejimler altında düzenlenmiştir.

CMR Sözleşmesi çerçevesinde taşıyıcının eşyanın zıyaa, hasara uğraması veya gecikmesinden doğan zararlardan dolayı sorumluluğunun hukuki mahiyeti özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur. Bu bağlamda prensip olarak taşıyıcı, eşyanın zıyaa, hasarı veya gecikmesi nedeniyle meydana gelen zararların kaçınılamayacak ve sonuçlarına engel olunamayacak olaylardan

kaynaklandığını, (zıya ve hasar halleri için ayrıca CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin 4. paragrafındaki durumlar) hem de zarara sebebiyet veren olaydan ve sonuçlarından kaçınmak için en üst derecede özen ve ihtimamı göstermiş olduğunu ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacaktır[68]. Yani; taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, vuku bulan zıya, hasar veya gecikmenin önlenebilmesi adına basiretli bir taşıyıcıdan beklenen en üst derecedeki özen ve ihtimam gösterilmiş olmasına rağmen zararın önlenememiş olduğunun ispat edilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla CMR Sözleşmesi'nde öngörülen kurtuluş beyyinelerinden bir tanesinin olaydaki varlığını ispat etmek yeterli olmamakta; taşıyıcının bir de en üst derecedeki özen ve ihtimamı gösterdiğini ortaya koyması gerekmektedir. Böylelikle taşıyıcının özen ve ihtimam göstermedeki kusuru onun sorumluluğuna yol açacaktır; dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğu esasen CMR Sözleşmesi kapsamında kusura bağlanmış olmaktadır. Ayrıca; taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için en üst derecede özen ve ihtimamı da göstermiş olmasının gerekmesi, taşıyıcının sorumluluğunun kusur sorumluluğunun özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış nitelikli bir hali olduğuna da işaret etmektedir.

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında ise yukarıda da ifade ettiğimiz üzere taşıyıcının eşyanın gecikmesinden doğan zararlardan ötürü sorumluluğu zıya ve hasarından kaynaklanan sorumluluğundan ayrı olarak düzenlenmiştir. Buna göre, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının eşyanın zıya veya hasarından dolayı sorumluluğunun hukuki mahiyeti kusursuz sorumluluk niteliğindedir.

Taşıyıcının Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun esası ise CMR Sözleşmesi'ne benzer şekilde kusur sorumluluğu olup, nitelikli halinden ötürü doktrinde *özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu* şeklinde ifade edilmektedir. Buna göre, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında taşıyıcı gecikmelerden sorumludur; meğer ki taşıyıcı taşıma taahhüdünü ifa ederken basiretli bir taşıyıcıdan

[68] Yetiş Şamlı, Kübra, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı,** Yay. No:20, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, Eylül 2008, s. 15-18.

beklenebilecek gerekli tüm tedbirleri almış ve en üst derecede özen ve ihtimamı göstermiş olmasına rağmen yine de gecikmeden doğan zararlar önlenememiş olsun ve bu hususlar ayrıca taşıyıcı tarafından ispat edilsin.

Uluslararası düzenlemeler kapsamında tespit ettiğimiz üzere, hem CMR Sözleşmesi'nde hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu aynı sorumluluk rejimi altında düzenlenmiştir. Buna göre, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu her iki düzenleme tahtında da kusur prensibine dayalı olup, bu sorumluluk türü kusur sorumluluğunun özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış nitelikli bir halidir.

C. Uluslararası Düzenlemeler Uyarınca Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğunun Düzenlenişi

1. Genel Bakış

Gecikmeden doğan zararlar ve bu zararlardan sorumluluk, eşyanın zıya veya hasara uğraması halleri ayrık olmak üzere, hak sahibi olan şahsın malvarlığında gecikmeden dolayı meydana gelen eksilme ve taşıyıcının bu eksilmeden ötürü gündeme gelen sorumluluğudur[69]. Böylelikle, çalışma konumuzu oluşturan uluslararası kara ve hava yolu ile yapılan eşya taşımalarında da, taşıyıcı eşyanın zıya veya hasara uğramasının yanında, taahhüt etmiş bulunduğu taşıma işini belirli bir süre içinde yerine getirememesinden ötürü de ayrıca sorumlu tutulmaktadır.

Uluslararası düzenlemelere göre, gecikme dolayısıyla sorumluluktan söz edebilmek için öncelikle taşıma işinde bir gecikmenin vuku bulması ve bundan dolayı hak sahibinin zarara uğramış olması gerekir. Kısaca değinmek gerekirse, CMR Sözleşmesi'nin 23.maddesinin beşinci paragrafı ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 19'un ortak değerlendirmesinden, taşıyıcının taşıma süresini aşması nedeniyle sorumlu tutulabilmesi için hak sahibinin zarara uğramış

[69]Seven, **Yüke Özen Borcu**, s. 26.

olması ve bu zararın ayrıca ispat edilmiş olması gerektiği anlaşılmaktadır[70]. Ne var ki; taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumluluğuna gidebilmek için zararın varlığı ve ispat edilebilir olması sorumluluk açısından yeterli olmamakta, taşıyıcının gecikmesi ile hak sahibi kişinin maruz kaldığı zarar arasında uygun illiyet bağının da bulunması gerekmektedir.

Taşıyıcının gecikmesi esas itibariyle, eşyanın taşıma süresini aşacak şekilde teslim yerine ulaştırılmasıdır. Bir başka ifadeyle, gecikmeden doğacak sorumluluk yukarıdaki şartların varlığı halinde ve her halükarda eşyanın – geç de olsa – teslim edilmesi durumunda söz konusu olabilecektir. Eşyanın hiç teslim edilmemesi ise, geç teslimden doğacak sorumluluk kapsamında değil, taşıma taahhüdünün konusu olan eşyanın zıya karinesi[71] kapsamında değerlendirilmesi gereken bir olgudur.

Eşyanın zıya karinesi, eşyanın akıbeti veya eşyanın ne zaman teslim edileceği gibi sair hususlarda belirsizlik yaşanması durumunda geç teslimin hiç teslim edilmemeden her zaman daha iyi olacağı düşüncesinin aksine geliştirilmiş ve kabul edilmiş bir prensiptir[72]. Bilahare eşyanın teslim süresi içinde teslim edilmediği durumlarda, gönderilenin ancak belirli bir zamana kadar eşyanın teslimini

---

[70](çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11. HD. 11.2.2008 tarih ve E. 2006/14493 – K. 2008/1444 sayılı karardan: "*Dava, uluslararası karayolu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan tazminat istemine ilişkin olup, uyuşmazlığın çözümünde CMR Konvansiyonu hükümleri uygulanacaktır. Davacı vekili gönderilen malların varma yerine ulaşmadan Doğubeyazıt'ta taşımanın duraklaması nedeni ile uğradığı zararın tazminini istemiştir. Dosya kapsamından davalı Değer, Petrol İnş. Tur. Nak. Ith. ve Ihr. San. ve Tic. Ltd. Şti'nin alt taşıyıcı olduğu ve davacı ile asıl taşıyıcıdan taşıma ücreti talep ettiği, duraklamanın da bu talepten kaynaklandığı anlaşılmaktadır. O halde yargılamada öncelikle davacının ileri sürdüğü zararının oluşup oluşmadığı ve davalının taşımaya son vermesi halinin haklı bir nedene dayanıp dayanmadığı araştırılarak sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerekirken, taşımada duraklamanın tazminata hükmetmek için yeterli neden kabul edilmesi suretiyle eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiştir.*"; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 254-255. Y. 11. HD., T. 19.06.2000 E. 2000/4859 – K. 2000/5755 sayılı kararın özetinden: "*Davacı taşıyıcının malların teslimini taahhüt ettiği 19.08.1996 tarihinden 4 gün sonra 23.08.1996 tarihinde teslimi gerçekleştirdiği, bu gecikmeden CMR 19.madde uyarınca taşıyıcı davacının sorumlu olacağı, ancak davalının gecikmeden ötürü bir zarara uğradığını kanıtlayamadığı, bu nedenle davacının navlun ücreti talep etmekte haklı olduğu…*"

[71]Kaner, **Hava Hukuku**, s. 75. Yazarın belirttiği üzere, zıya, hangi sebeple olursa olsun, taşıyıcının teslim aldığı eşyayı gönderilene teslim etme gücünden kısmen veya tamamen mahrum kalmasını ifade etmektedir. Aynı zamanda eşyanın ekonomik değerinin ortadan kalkmış olması da, zıya sayılmaktadır; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 95, dipn.17. Yazar, zıyanın doktrinde kısaca "*taşıyıcının teslim aldığı eşyayı teslim edemeyecek durumda olması*" şeklinde ifade edildiğini belirtmektedir.

[72]Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s.42.

bekleyebileceği de muhakkaktır[73]. Dolayısıyla gecikme belirli bir günü bulmuş ve bu süre zarfında da eşya halen daha hak sahibine teslim edil(e)memiş ise, zıya karinesi işletilerek eşya hiç teslim edilmemiş sayılacak; böylelikle eşya üzerinde hak sahibi olan kişinin sonsuza dek beklemesinin önüne geçilerek, taşıyıcıya karşı haklarını da dermeyan edebilmesinin yolu açılmış olacaktır[74].

Buna göre, her ne kadar eşyanın "hiç teslim edilmemesi" eşyanın zıyaa anlamına gelmekle birlikte[75], uluslararası düzenlemelerde zıya karinesine başvurabilmek için belirli sürelerin geçmesi gerekmektedir. CMR Sözleşmesi'nin 20. maddesinin birinci paragrafı[76] ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 13'ün üçüncü paragrafı[77] uyarınca bu sürelerin geçmesine rağmen eşya halen daha taşıyıcı tarafından gönderilene teslim edilmediği takdirde, taşıyıcı aleyhine aksinin ispatı mümkün olmayan bir karine işletilmek suretiyle söz konusu olayda eşyanın zıyaa uğradığı kabul edilerek taşıyıcının sorumluluğu eşyanın zıyaa hükümleri çerçevesinde değerlendirilecek ve[78] eşya üzerinde hak sahibi olan kişi taşıyıcıdan zıya sorumluluğuna dayalı olarak tazminat talebinde bulunabilecektir[79].

---

[73]Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 511.

[74]Erdil, **CMR Şerhi**, s. 258; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 80.

[75]Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 43. Yazara göre eşyanın zayi olması kavramına, salt eşyanın fiziken yok olması veya niteliğini kaybetmesi değil; eşyanın yanlış kişiye teslimi, eşyanın yolculuk sırasında bir zarara uğraması nedeniyle güzergahtan geri dönülerek gönderene iade edilmesi gibi sair hususlar da girmektedir. Hiç teslim edilmeme, bu gibi durumları kavrayan çerçeve bir olgudur.

[76]CMR 20/1:

Kararlaştırılan taşıma süresinin sona ermesinden itibaren 30 gün içerisinde veya bir süre kararlaştırılmadığı durumlarda, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan itibaren 60 gün içerisinde eşyanın teslim edilmemesi, eşyanın zıyaa uğradığına kesin kanıt oluşturur ve talepte bulunma hakkına sahip kişi eşyaya kaybolmuş nazarıyla bakabilir.

[77]Montreal Konvansiyonu 13/3:

Taşıyıcı eşyanın kaybolduğunu kabul ederse ya da eşya ulaşması gereken tarihten sonraki yedi günün sonunda da varış yerine ulaşmazsa gönderilen, taşıma sözleşmesinden doğan haklarını taşıyıcıya karşı dermeyan etme hakkına sahiptir.

[78]Adıgüzel, **Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, s. 73-74; Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 41; Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk** s. 512. Yazara göre, eşyanın zıyaının kabul edildiği bu sürelerin geçmesinden sonra taşıyıcı tarafından eşyanın tesliminin gerçekleştirilmesi halinde gecikmeden doğan sorumluluğun doğup doğmayacağı meselesinin irdelenmesi gerekmektedir. Buna göre, eşya, gönderilen tarafından halen daha teslim alınmak istenildiği takdirde gecikmeden söz edilebilecektir. Ancak, bu sürelerin geçmesinden sonra eşyanın tesliminin gönderilen açısından bir önemi kalmadığından cihetle eşya gönderilen tarafından teslim alınmaz ise, bu durumda zıya karinesine ilişkin hükmün uygulanması gerekecektir; aynı görüşte bkz.: Erdil, **CMR Şerhi**, s. 258.

[79]Erdil, **CMR Şerhi**, s.258.

2. CMR Sözleşmesi'ne Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğunun Düzenlenişi

Taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden ötürü sorumluluğunu genel olarak düzenleyen CMR Sözleşmesi'nin. 17.maddesinin birinci paragrafına göre,

"Taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar eşyanın kısmen veya tamamen zıyaa ve hasara uğramasından ve teslim etmedeki gecikmeden sorumludur. "[80]

Taşıyıcının CMR Sözleşmesi kapsamında hangi durumlarda gecikmiş sayılacağı ise Sözleşme'nin 19.maddesinde yer almıştır. Buna göre;

"Eşya kararlaştırılmış süre içerisinde teslim edilmemişse veya bir süre kararlaştırılmadığı durumlarda taşımanın yapıldığı koşullar, özellikle grupaj (parsiyel) taşımalarda olağan şekilde tüm yükü bir araya getirmek için gerekli zaman da göz önünde bulundurulduğunda, taşımanın fiili süresi basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süreyi aşıyorsa, teslim etmede gecikme vardır"[81].

Taşıyıcının gecikmesinden kasıt, taşıyıcının eşyayı taşımak üzere teslim almasından itibaren meydana gelen gecikmedir[82]. Bu nedenle, taşıyıcı tarafından eşya henüz teslim alınmadan önce meydana gelmiş birtakım durumlar nedeniyle[83]

---

[80]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 97. Yazar'ın belirttiği üzere, CMR Sözleşmesi'nin resmi Türkçe çevirisinde, her ne kadar taşıyıcının sorumluluğunu genel olarak düzenleyen 17.maddesinin birinci paragrafında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan da sorumlu olacağı açık bir şekilde atlanmış ise de, CMR Sözleşmesi'nin 51.maddesinin üçüncü paragrafında sözleşmenin bağlayıcı dillerine yapılan atıf uyarınca, İngilizce metninde taşıyıcının zıya, hasar ile birlikte gecikmeden doğan zararlardan da sorumlu olacağının hükme bağlanması delaletiyle taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan da sorumlu olduğu sarihtir; CMR Sözleşmesi'nin resmi Türkçe çevirisinde taşıyanın zıya ve hasardan sorumlu olduğu gibi gecikmeden de sorumlu olmasının atlanmış olmasının, CMR Sözleşmesi'nin resmi Türkçe tercümesi ile birlikte orijinal Fransızca ve İngilizce metinlerinin iç hukuk kuralı haline gelmesinden bahisle, orijinal dillerinden de yararlanılabileceği hakkında bkz.: Yesilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 4.

[81] Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 5.

[82]Messent,Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 104. Keza yazara göre taşıyıcının sorumluluğu da eşyanın teslim alındığı andan itibaren başlamaktadır.

[83]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 98. Yazara göre örneğin taşınması kararlaştırılmış olan eşya taşıyıcı tarafından, belirlenmiş olan tarihte teslim alınmamış olabilir. Bu durumda, eşyanın fazladan

zararın meydana gelmesi hali, gecikme zararı olarak nitelenemeyeceğinden, bu zararların ortaya çıkaracağı sonuçlar da CMR Sözleşmesi hükümlerine göre değil; uygulanacak ulusal hukuka göre belirlenecektir[84].

Aynı şekilde, eşyayı teslim almada gecikmiş fakat yolculuk sırasında kaybedilen bu zamanı bir şekilde telafi ederek taşıma süresini aşmamış olan taşıyıcının hukuki durumu da yine CMR Sözleşmesi'nin teslim süresinin aşılmasını düzenleyen gecikme hükümlerinin kapsamı dışında kalmaktadır[85].

Diğer taraftan, tarafların taşınacak eşyanın yüklenmesine ilişkin bir yükleme süresi kararlaştırmış olmaları halinde[86], bu zaman zarfı içinde meydana gelecek olan gecikmelerin CMR Sözleşmesi hükümlerine tabi olup olmayacağı da tartışma konusudur. Her ne kadar, yükleme süresinde meydana gelecek gecikmenin CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin birinci paragrafı tahtında düzenleme bulacağını içtihat eden Alman Mahkeme Kararı bulunsa da[87], doktrindeki çoğunluk görüşü, yükleme süresi esnasında meydana gelecek zarar ve sonuçlarının CMR Sözleşmesi hükümlerine göre değil, uygulanacak ulusal hukuka göre düzenlenmesi gerekeceğini belirtmektedir[88].

Kanaatimizce de, yükleme süresi içinde meydana gelecek olan zararlar ile neticeleri, CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin birinci fıkrasında düzenlenen sorumluluk rejiminin kapsamı dışında kalmaktadır. Nitekim, yükleme süresi, taşıyıcının eşyayı taşımak üzere teslim almasından önceki bir dönemi ifade etmekte, dolayısıyla CMR Sözleşmesi'nin gecikmeye ilişkin hükümlerinin uygulanması için

---

depoda bekletilmesi nedeniyle fazladan ödenmiş olan ücret, taşınacak olan eşya henüz taşıyıcı tarafından teslim alınmadığı için gecikme zararı olarak nitelenemeyecektir.

[84]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 98-99, Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 6, dipn.12. Yazara göre, CMR Sözleşmesi'nin gecikme zararlarına ilişkin olan hükümleri, taşıyıcının taşınacak olan eşyayı teslim almak için gelmesi gereken yere zamanında gelmemesi nedeniyle doğacak zararlara uygulanmayacaktır. Bu durumda uğranılacak zararlar neticesinde talep edilecek tazminat, ulusal hukuk rejimine tabi olacaktır.

[85]Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 4.

[86]Yükleme süresi, taşınacak eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasına kadar taşıyıcıya tanınan ve teslim alınması ile de sona eren süreyi ifade etmektedir, bkz.: Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 98; Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 6.

[87]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.98, dipn. 231'de atıf yapılan karar.

[88]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 98, Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 6; Messent,Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 104.

gerekli olan "eşyanın taşınmak üzere taşıyıcı tarafından teslim alınması" şartının dışında kalmaktadır. Bu nedenle, yükleme süresi zarfında meydana gelen gecikme ve doğacak zararların, sözleşmeye uygulanacak ulusal hukuk kuralları uyarınca çözüme kavuşturulması gerektiğini düşünmekteyiz.

Taşıyıcının taşıma konusu eşyayı hiç teslim almaması da yine CMR Sözleşmesi ve bu Sözleşme'nin gecikmeye dair hükümleri dışında olup, halli ulusal hukuk kuralları tarafından sağlanacaktır[89]. Taşıyıcı tarafından eşyanın teslim alınmasının akabinde CMR Sözleşmesi kapsamında gecikme hükümlerinin uygulanabilmesi için taşıma konusu eşyanın gecikerek de olsa gönderilene teslim edilmesi gerekmektedir[90].

CMR Sözleşmesi kapsamında taşıyıcının gecikmesi ve dolayısıyla gecikmeden doğacak zararlardan sorumluluğu, taşınması taahhüt edilen eşyanın sözleşme kapsamında teslim edilmesi gereken süre ile yakından ilişkilidir. Bu nedenle CMR Sözleşmesi tahtında, taşıma süresi kavramının irdelenmesi gerekmektedir. CMR Sözleşmesi'nde taşıma süresi, coğrafik açıdan farklı niteliklere sahip taraf ülkelerin farklı statüleri dikkate alınmak suretiyle herhangi bir kurala bağlanmamış; taşıma süresinin belirlenmesi taşıma sözleşmesi taraflarının iradelerine bırakılmıştır[91].

Buna göre, taraflar taşıma sözleşmesini düzenleme açısından sahip oldukları irade serbestisine göre, öngörülen taşıma işi için belirli bir taşıma süresi kararlaştırabileceklerdir[92]. Tarafların böyle bir taşıma süresini taşıma sözleşmesinde

---

[89]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 99.

[90]Erdil, **CMR Şerhi**, s. 241; **a.e.**, s. 236-237. Y. 11. HD. T. 08.03.2004 E. 2003/7882 – K. 2004/2231 sayılı kararın özetinden: "*Mahkemece benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda CMR Sözleşmesinin 23/5'inci maddesi uyarınca yükün gecikmesi nedeniyle davalı taşıyıcının taşıma ücretini geçmemek üzere tazminattan sorumlu olduğu sonucuna varılmış ise de, anılan sözleşme maddesinin, yükün alıcısına geç teslim edilmesi halinde uygulanması mümkün olup, somut olayda yükün alıcısına teslimi söz konusu olmayıp, yükün geç gelmesi nedeniyle alıcı yükü almamış, yük halen davalı taşıyıcı elinde bulunmaktadır. Bu durumda mahkemece yükün alıcısına teslim edilememiş olmasının değerlendirilerek taraflar arasında uygulanabilecek hükümlerin tespiti ve hasıl olacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken yazılı olduğu şekilde olaya tatbik imkanı bulunmayan CMR 23/5'inci maddesinin uygulanması doğru görülmemiştir.*"

[91]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk,** s.99.

[92]Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 503; Messent,Glass, **Hill&Messent CMR,** s 159.

kararlaştırmamaları halinde ise, CMR Sözleşmesi'nin 19.maddesinde yer alan basiretli bir taşıyıcı için kabul edilebilecek makul süre karinesi uygulama alanı bulacaktır[93].

Tarafların taşıma süresi kararlaştırmış olmaları durumunda, taşıma süresinin taşıma senedine yazılması gerekmektedir[94]. Ancak, taraflar sözleşmelerinde taşıma süresini kararlaştırmış olmalarına rağmen, bunu taşıma senedine aktarmamış olabilirler. Belirtmek gerekir ki, bu şekilde taşıma süresinin taşıma senedine geçirilmemiş olması taraflarca kararlaştırılan sürenin geçersiz olduğu anlamına gelmeyecektir. Zira; taşıma senedi taraflar arasındaki mutabakatı ispat fonksiyonunu haiz olan ispat vasıtalarından bir tanesi olduğundan, bu hususun taşıma senedine dercedilmemiş olması, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin ve dolayısıyla da sözleşmede kararlaştırılan taşıma süresinin geçerliliğini etkileyecek nitelikte olmayacaktır[95].

CMR Sözleşmesi'nin 19.maddesi, taraflar arasında kararlaştırılan taşıma süresinin taşıma senedinde belirtilmesinin gerekip gerekmediğine dair herhangi bir açıklık getirmemektedir. Ancak CMR Sözleşmesi'nin 6. maddesinin ikinci paragrafının f bendi mucibince, taşıma senedi, taşımanın ifa edileceği ve taraflarca kararlaştırılmış olan taşıma süresine ilişkin kayıtları da içerecektir. Buna rağmen yazarların ifade ettiği üzere, Kıta Avrupası Hukuku, taraflarca taşıma süresinin kararlaştırıldığına yeterli kanaat oluşturacak taşıma senedinden ayrıca başkaca emarelerin olması halinde, bunların taşıma süresinin ispatı bakımından yeterli olacağı fikrini benimsemektedir.

[93]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.99; Gençtürk, **Gecikme**, s. 126; Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 503; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 161. Yazarın yer verdiği bir Fransız Mahkemesi kararında Londra'ya yapılacak taşımaya ilişkin olarak taşıma senedinde taşıyıcının belirli bir tarihte Dieppe'den kalkan arabalı vapuru yakalamasının öngörüldüğü bir olayda, kamyondaki arıza nedeniyle arabalı vapurun kaçırılması ve dolayısıyla eşya teslimatının bir gün gecikmesini, CMR Sözleşmesi'nin 19.maddesi kapsamında değerlendirilmiştir.

[94]Gençtürk, **Gecikme**, s. 127; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.99. Aydın'a göre taşıma süresinin taşıma senedine yazılma gereği, CMR Sözleşmesi'nin 6.maddesinin ikinci paragrafının f bendinden, *gerekli durumlarda taşıma senedinin taşımanın tamamlanması için kararlaştırılmış olan süreyi* de ihtiva edeceği hükmünden anlaşılmaktadır; Messent,Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 159-160. Ancak; taşıma senedine taşıma süresinin yazılmamış olması, taşıma süresinin taraflar arasında kararlaştırılmamış olduğu fikrini ortaya koymaz. Her ne kadar CMR Sözleşmesi'nin 4.maddesine göre, taşıma sözleşmesi taşıma senedi ile ispat edilebilirse de, taşıma sözleşmesindeki kayıtların eksikliği, yokluğu veya taşıma senedinin düzenlenmemiş dahi olması taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemeyecektir. Bu mealde, taşıma senedinin düzenlenmediği bir durumda, taşıma sözleşmesinin olmayan bir taşıma senedine geçirilmesi de düşünülemeyeceğinden CMR Sözleşmesi kapsamında taşıma senedine taşıma süresinin yazılmaması, taraflarca kararlaştırılan taşıma süresinin geçerliliğine halel getirmeyecektir.

[95]Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 503; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 99-100, Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s.10; Gençtürk, **Gecikme**, s.127. Yazara göre taşıma süresinin taşıma senedine yansıtılmadığı durumlarda, taraflar arasında taşıma süresinin kararlaştırılmış olduğunu, bu iddiaya dayanan taraf ispat edecektir.

Her ne kadar taraflar taşıma sözleşmesinde taşıma süresini kararlaştırmakta serbest olsalar da, bu serbestlik mutlak surette değildir. Diğer bir ifade ile, tarafların kararlaştırmış oldukları taşıma süresi taşımanın objektif olarak yapılmasına olanak vermeyecek kadar kısa tutulmuşsa veyahut bunun aksine bir gecikmeye mahal vermeyecek kadar uzun bir biçimde kararlaştırılmışsa, o zaman tarafların kararlaştırdıkları taşıma süresinin hakkaniyetli olup olmadığının değerlendirilmesi gerekecek ve bu konunun tespitinde ulusal hukuk göz önünde bulundurulacaktır[96].

Taşıma süresinin taraflar arasında kararlaştırılmadığı durumlarda ise, CMR Sözleşmesi'nin 19.maddesinin uygulanması gerekecektir. Buna göre, taşıma süresi basiretli bir taşıyıcıdan taşıma işlemini tamamlaması beklenilen makul süre olarak kabul edilecektir[97]. CMR Sözleşmesi'nin 19. maddesinin lafzı, *basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre*den[98] bahsetmiş olduğundan, bu durumda makul sürenin ne olduğu ve nasıl hesaplanması gerektiğinin tartışılması gerekmektedir.

Doktrinde, makul süre tespit edilirken, taşımanın basiretli bir taşıyıcı tarafından ifa edilebilmesi için gerekli olan sürenin dikkate alınacağı; bu bağlamda taşınan eşyanın niteliği, aracın nitelik ve özellikleri, gönderenin taşıyıcıya vermiş olduğu talimatlar ve güzergah koşulları gibi etkenlerin de göz önünde bulundurulması gerektiği ifade edilmektedir[99]. Diğer bir ifade ile, makul sürenin hesaplanması, her bir münferit taşıma işinin somut özelliklerine göre tespit

---

[96]Gençtürk, **Gecikme**, s. 126-127; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 102. Aydın'ın ifade ettiği üzere örneğin taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun Türk Hukuku olması halinde, gecikmenin objektif olarak imkansızlığına yol açacak denli kısa veya uzun tutulan taşıma süreleri, TBK 27 gereğince hükümsüz olacaktır, aynı görüşte Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**., s. 13-14. Yazar, taşıma sözleşmesinin baştan itibaren fiilen taşımaya olanak vermeyecek derecede kısa tutulmuş olmasının, esasa uygulanacak hukukun başlangıçtaki imkansızlık hükümleri uyarınca değerlendirileceğini belirtmektedir. Ancak yazar, taşıma süresinin herhangi bir gecikmeye mahal vermeyecek derecede uzun tutulmasının, gecikme zararlarından sorumsuzluk anlamına geleceğinden bahisle geçersiz olacağı fikrine katılmamaktadır. Bu şekliyle, gecikmeye olanak tanımayacak kadar uzun bir taşıma süresi söz konusu olduğundan, mevzubahis edilemeyecek bir sorumluluk için tarafların *oluşmayacak bir sorumluluk için sorumsuzluk kaydı* koydukları düşüncesinden hareketle taşıma süresinin geçersiz kabul edilmesini adaletli olmadığını savunmaktadır.

[97]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 102; Gençtürk, **Gecikme**, s. 127.

[98]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 102, dipn. 243. Yazar burada CMR Sözleşmesi'nin resmi çevirisinde kullanılan ifadenin basiretli bir taşıyıcı için gerekli olan makul süre olarak okunmasının hukuken daha yerinde ve anlaşılır olacağına değinmektedir.

[99]Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 503, Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 78; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 386. Yazar makul sürenin Türk Hukuku pratiğinde Uluslararası Nakliyeciler Derneği'ne sorularak tespit edildiğini belirtmektedir.

edilmelidir[100]. Yani, hakim makul sürenin ne olduğunu hesaplarken, taşımanın yapılacağı güzergahın olağan koşulları, taşımanın yapıldığı aracın niteliği ve türü, gümrükte harcanacak mutad bekleme süreleri gibi birçok unsuru dikkate alarak bir kanaate varmak durumundadır[101]. Örneğin, Fransız Mahkemesi'nden verilen bir kararda normal şartlarda 15 gün süren Fransa – Suriye arası taşımanın üç ay aldığı bir durum makul sürenin çok dışında addedilerek olayda gecikmenin varlığına

---

[100]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR,** s. 161.

[101]Gençtürk, **Gecikme**, s. 128-129; Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 16-17; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.102 – 104. Yazar bu bölümde makul sürenin hesabında taşıma esnasında meydana gelen olağanüstü durumların da hakim tarafından göz önünde bulundurulup bulundurulmayacağını tartışmaktadır. Buna göre, konuya ilişkin olarak doktrinde iki ayrı görüş bulunmaktadır. Bir kısım yazarlar, CMR Sözleşmesi'nin 19.maddesinin İngilizce ve Fransızca metinlerinden yola çıkarak madde metninde makul sürenin aşılmasının geniş zaman kipinde kullanıldığından bahisle, asıl iradenin sözleşmenin yapıldığı anki koşulların değerlendirilmesi olduğunu; buna bağlı olarak da sözleşmenin ifası esnasında meydana gelen güçlüklerin mutad taşıma süresinin tayininde hesaba katılmayacağını savunmaktadırlar. Diğer görüşü savunan yazarlara göre ise, makul sürenin tayininde sadece sözleşmenin kuruluş anındaki şartlar göz önünde bulundurulamayacaktır zira, CMR Sözleşmesi'nin 19. maddesinde gecikmenin tespitinde özellikle parçalı yüklerin bir araya getirilmesi için gerekecek zamanın da dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir ve parçalı yüklerin bir araya getirilmesine değinilmiş olmasının örnek kabilinden olduğunu ve dolayısıyla başkaca olağanüstü güçlükleri de örnekseme yoluyla bu kapsamda değerlendirilebileceğini kabul etmek gerekir.
Yazara göre, iki farklı görüşün arasındaki temel fark, CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafının uygulanması yönündendir. Buna göre, ilk görüş kabul edildiği takdirde, taşıyıcı olağanüstü durumların taşıma esnasında meydana gelmesinden ötürü Sözleşme'nin 17.maddesinin ikinci paragrafından sorumluluktan kurtulmak için istifade edebilecekken, ikinci görüşten yola çıkıldığında, taşıma esnasında meydana gelebilecek olağanüstü durumlar taşıma süresinin tayininde halihazırda hesaba katılmış sayılacağından, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma amacıyla Sözleşme'nin 17.maddesinin ikinci paragrafına dayanma olanağı kalmayacaktır. Yine yazara göre, CMR Sözleşmesi'nin 19. maddesinin getiriliş amacı, taşıma süresinin taraflarca belirlenmemesi halinde bu sürenin nasıl belirleceğini saptamaktır. Dolayısıyla, taşıma süresinin bu madde hükmü uyarınca saptanmasının ardından ortaya çıkacak durum taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılmış olduğu haller ile aynı olacağından, CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafı kapsamında taşıyıcının taşıma süresinin belirlenmiş olduğu durumda yararlanabileceği kurtuluş karineleri ile taşıma süresinin Sözleşme'nin 19.maddesi uyarınca saptanması halinde taşıyıcının yararlanabileceği sorumsuzluk kayıtları yine CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafı kapsamında olacaktır; aynı görüşte bkz.: Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 79; sadece taraflarca kararlaştırılmış taşıma süresinin varlığı halinde taşıyıcının CMR Sözleşmesi'nin 17. maddesinin ikinci paragrafı hükümlerinden yararlanılabileceğine dair karşıt görüş için bkz.: Messent, Glass, **Hill&Messent CMR.**, s. 162; Ayrıca taşıyıcının geç taşımadan doğan sorumluluğu ve makul taşıma süresine ilişkin olarak bkz.: (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11. HD. 12.12.2006 tarih, 2005/12623 E., 2006/13193 K.: "*..Oysa dava konusu olayda uygulanması gereken CMR'nin 19.maddesi hükmüne göre, taşıma sözleşmesinde, taşıma işinin hangi süre içinde gerçekleştirileceğine ilişkin bir hüküm bulunmadığı hallerde taşıma süresi, basiretli bir taşıyıcı tarafından gerçekleştirilecek makul taşıma süresine göre tespit edilir.*
Makul taşıma süresinin hesabı ise her olayın şartlarına göre ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Süre hesaplanırken eşyanın ve taşımada kullanılması verilen talimatlar, gümrükteki olağan bekleme süresi, gidilen yolun koşulları, izin verilen sürüş saatleri gibi pek çok faktör dikkate alınmalıdır.
Taşıyıcının, geç taşıma halinde sorumluluğu ağırlaştırılmış özen sorumluluğudur. Bu itibarla, davaya konu olayda, mahkemece, İstanbul-Şam arası makul taşıma süresi saptanarak, sonucuna göre davacının navlun bedelinin iadesi talebinin değerlendirilmesi gerekirken, yazılı şekilde eksik incelemeye dayalı olarak karar verilmesi doğru olmamıştır."

hükmedilmiştir[102]. Alman Mahkemesi ise bir kararında makul süre mahkeme tarafından hesap edildikten sonra, taşıyıcının bu süreyi fiilen iki gün aştığının tespit edildiği bir durumda taşıyıcının gecikmediğine kanaat getirmiştir[103].

Taraflar, taşıma süresinin başlangıcını belirli bir tarih olarak kararlaştırmış olabilirler. Bu durumda taşıma süresinin başlangıcı, haliyle taraf iradelerine uyumlu olarak, kararlaştırılmış olan tarih olacaktır[104]. Taşımanın başlayacağı tarih taraflarca kararlaştırılmamış ise, doktrindeki çoğunluk görüşüne katılarak[105], biz de taşıma süresinin başlangıcının taşıyıcı tarafından eşyanın teslim alındığı tarih olacağı kanaatindeyiz[106].

Gecikme kavramı ile yakından ilişkisi ve ehemmiyeti bakımından taşıma süresi ile ilgili olarak yukarıda yaptığımız açıklamaları özetlememiz gerekirse taşıyıcı gecikmeden, (i) taraflarca kararlaştırılmış olan veya (ii) taraflarca kararlaştırılmamakla birlikte uygulanacak ulusal hukuk kuralları uyarınca belirlenecek makul taşıma süresini aştığı cihette meydana gelen zararlardan, (iii) oluşan zarar ile gecikme arasında bir uygun illiyet bağının bulunması ve (iv) tüm bu hususların ispat edilmesi halinde sorumlu olacaktır[107].

---

[102]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 161, dipn.17.

[103]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s.161, dipn.18.

[104]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.100-101.

[105]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.101; Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 7-8. Anılan son yazara göre, CMR Sözleşmesi'nin 20.maddesi, taraflarca taşıma süresinin kararlaştırılmadığı durumlarda, taşıyıcı tarafından teslimde gecikmenin zıya olarak değerlendirilebilmesi için taşıyıcının eşyayı taşınmak üzere teslim almasından itibaren 60 günlük bir süre öngörmüştür. Dolayısıyla zıya karinesinin eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından itibaren başlatılması, taraflar arasında taşıma süresinin başlangıcının kararlaştırılmadığı durumlarda, taşıyıcı tarafından eşyanın teslim alındığı günün kriter olarak alınacağına bir örnektir.

[106]Zira, bu görüş CMR Sözleşmesi kapsamında gecikme ve gecikmeden doğan sorumluluk kavramları ile de örtüşmektedir. Daha önceden de değinildiği üzere, gecikme ve gecikmeden doğan sorumluluk, CMR Sözleşmesi kapsamında taşınacak eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki dönemde ortaya çıkan gecikme ve buna bağlı olan sorumluluktur. Taşıma süresi başlangıcının taraflar arasında kararlaştırılmış olması halinde, taşınacak olan eşya haliyle bu tarihte taşınmak üzere taşıyıcı tarafından teslim alınacak ve taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu bu tarihten sonraki süreci ilgilendirecektir. Taraflar arasında taşıma süresinin başlangıç tarihinin kararlaştırılmadığı hallerde ise, taşıyıcı tarafından eşyanın teslim alındığı tarihi taşıma süresinin başlangıç tarihi olarak esas almak, CMR Sözleşmesi kapsamındaki sorumluluk rejimi ile de uyumlu olacaktır.

[107]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 105, Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 23; Gençtürk, **Gecikme**, s. 157; Kendigelen, **Mütalaalar**, s. 316; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 87-88; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 248. Y. 11. HD., T. 08.04.2002 E. 2001/10866 – K. 2002/3205 sayılı kararın özetinden: "*Taşıma konusu malların verilen süre içinde taşınmadığının*

CMR Sözleşmesi, gecikmeden doğan zararların nasıl tespit edileceğine dair bir düzenleme getirmemektedir, dolayısıyla hak sahibinin uğradığını iddia ettiği zararların tespiti genel hükümlere göre yapılacaktır[108].

Taşıyıcının gecikmesi nedeniyle meydana gelebilecek olan zararlar, kural ve nitelik olarak taşınan eşya haricinde hak sahibinin malvarlığı değerinde meydana gelen dolaylı malvarlığı zararlarıdır[109]. Buna göre, gecikme zararlarının tayininde gecikmenin olmadığı durumda hak sahibinin malvarlığının gösterdiği durum ile gecikme halinde malvarlığının mevcut durumu arasındaki negatif fark, gecikmeden kaynaklanan zararların tespitinde esas alınır[110]. Örnek vermek gerekirse, gönderilenin malvarlığında meydana gelen azalma, gecikme nedeniyle eşyanın piyasa değerinin düşmesi, gümrük vergilerinin artması, eşyanın geç teslim edilmesi neticesinde gönderilenin taahhütlerini yerine getirememesi, gönderilene eşyanın teslim edilmesi gereken tarihe güvenilerek boşaltmada görev almaları için tutulan işçilere ödenen fazladan ücretler, gecikmeden doğabilecek dolaylı malvarlığı

---

tartışmasız olmasına karşılık, geç taşıma ile çıktığı belirtilen yangın arasında bir uygun illiyet bağı bulunmadığı…"

[108]Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s.87; Gençtürk, **Gecikme,** s.157. Anılan son yazara göre bu noktada uluslararası düzenlemelerle gecikmeye ilişkin TTK hükümlerinin karşılaştırılması gerekmektedir. Uluslararası düzenlemeler gecikmeden ötürü sorumluluk için zararın varlığını ararken, TTK 875/3 düzenlemesine göre gecikmeden dolayı sorumluluğun söz konusu olabilmesi için zarar şartı aranmamış, salt gecikme hali yeterli görülüp, taşıma ücretinin gecikilen süre ile orantılı olarak indirileceği belirtilmiştir. Ayrıca niteliği itibariyle bu şekilde bir düzenleme ceza-i şart hükmündedir. Oysa ki, uluslararası düzenlemeler uyarınca gecikmeden doğan sorumluluk, zararın tazmini amacı taşıdığından tazminat sorumluluğu hükmündedir; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11. HD. 29.6.2009 tarih ve E. 2008/4057 – K. 2009/7911 sayılı karardan: "*CMR Konvansiyonu'nun 23.maddesi hükmü, gecikmenin zarara neden olması halinde taşıyanın navlun ücretiyle sınırlı olarak sorumlu bulunduğunu düzenlemiş olup, anılan Konvansiyon'da gecikme halinde taşıyanın navlun ücretine hak kazanamayacağına dair bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Buna karşılık TTK'nun 780.maddesi hükmünde, eşyanın taşıma süresi aşılarak teslim edilmesi durumunda gecikilen süre ile orantılı olarak taşıma ücretinin indirilmesi öngörülmüştür. Maddede herhangi bir zararın ortaya çıkmış olup olmadığı bahis konusu edilmediğinden, bir gecikme zararının bulunmadığı hallerde dahi taşıma ücreti indirilecektir. Bu bakımdan, hükmün bir tür cezai şart niteliği taşıdığı söylenebilir. CMR sisteminde ise taraflarca gecikmeye yönelik bir cezai şartın kararlaştırılmış olması, CMR Konvansiyonu'nun 41.maddesi hükmü karşısında geçersizlik yaptırımı ile karşılaşır. Zira böyle bir şart, tarafların borçlarının ağırlaştırılmayacağı ilkesine ters düşer. Dairemiz'in 01.06.2000 tarih ve 2738-4996 sayılı ve 30.09.2002 tarih ve 4386-8295 sayılı ilamları da aynı yönde olduğu gibi, doktrinde de bu şekilde sonuca varılmaktadır (Bkz. Alihan Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002, S:144.*")

[109]Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 23; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 105; Kaya, **Makale**, s. 332; Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 516.

[110]Gençtürk, **Gecikme**, s. 157.

zararlarına örnek gösterilebilir[111]. Tekrar etmek gerekirse, hak sahibi tarafından tazmini talep edilen bu türden zararların gecikmeden kaynaklanmış olması, başka bir ifade ile gecikme ile zarar arasında uygun illiyet bağının da bulunması gerekmektedir[112]

---

[111]Adıgüzel, **Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, s.123-124; Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 516; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 105-109; Gençtürk, **Gecikme**, s. 158. Yazara göre, hak sahibinin malvarlığının uğradığı dolaylı zararlardan taşıyıcının sorumluluğu kesin olmakla birlikte, gecikme nedeniyle taşınan eşyanın kendisinde meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumlu tutulup tutulamayacağı meselesi oldukça tartışmalı bir konudur ve konu ile ilgili doktrinde çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bunlardan ilkine göre, gecikmenin zıya veya hasara ya da zıya veya hasarın gecikmeye neden olduğu durumlarda, taşıyıcı zıya veya hasardan dolayı sorumlu tutulmalıdır. Bu görüşün kabul edilmesi halinde, hak sahibinin uğramış olduğu dolaylı zararlar kapsam dışında kalmaktadır.

İkinci görüşe göre, gecikmeden ötürü sorumluluk ile zıya veya hasardan sorumluluk birbiri ile yarışan sorumluluk kalemleridir. Buna göre, zıya veya hasar gecikmeden kaynaklanmış ise gecikme, zıya veya hasara sebebiyet veren olaydır ve burada her iki sorumluluk türüne ilişkin hükümler uygulama alanı bulabilir.

Üçüncü görüşe göre, gecikme zararları temerrüt zararı ve taşınan eşyanın zıya veya hasarından doğan zararlardır. Bu görüşe göre, taşınan eşyanın gecikme sebebiyle zarar görmesi durumunda, gecikme sebebiyle hak sahibinin malvarlığında meydana gelecek tüm doğrudan ve dolaylı zararların tazmini talep edilebilecek ancak zararın tazmini için taşıyıcının zıya veya hasar sorumluluğuna başvurulamayacaktır.

Yazar son olarak, gecikme zararlarının zıya veya hasar zararları dışında kalan zararlar olduğunu belirterek ayrıca uluslararası düzenlemelerde zıya veya hasar zararlarının neden kaynaklanması gerektiğine dair herhangi bir sınırlama getirilmediğinden, zıya veya hasarın gecikmeden kaynaklanması durumunda da, taşıyıcının sorumluluğunun zıya veya hasar sorumluluğu olarak tezahür edeceğini belirtmektedir. Dolayısıyla, hak sahibinin malvarlığı zıya veya hasar nedeniyle zarara uğramışsa, bu zararların tazmini gecikme zararı kapsamı dışında kalacak, gecikmenin meydana getirdiği zararlardan sorumluluk ise ziya veya hasar sorumluğu dışında kalan diğer dolaylı zararlardan sorumluluk mahiyetinde olacaktır; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 246. Taze meyve ve sebzelerin gecikme sebebiyle bozulmasında hasar hükümlerine göre, gecikme zarfında işçilere ödenen ek ücretlerin ise gecikme hükümlerine göre tazmini gibi; aynı görüşte Kendigelen, **Mütalaalar**, s.294; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 103 – 104; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 106-107. Anılan son yazara göre CMR Sözleşmesi'ne bugün hakim olan görüş de, gecikmenin ziya veya hasara ya da ziya veya hasarın gecikmeye neden olduğu durumların tümünün taşıyıcının ziya veya hasardan doğan sorumluluğu altında değerlendirilmesidir; **a.e**., s. 108-109. Yazar da bu görüşe üstünlük tanınmasının gerektiğini, bir diğer ifade ile gecikmenin ziya veya hasara ya da ziya veya hasarın gecikmeye sebep olması halinde tazminatın CMR Sözleşmesi'nin 23.maddesinin birinci ve dördüncü paragrafları uyarınca hesaplanması gerektiğini, bu durumda gecikmede tazminat hesabına ilişkin 23.maddenin beşinci paragrafının uygulama alanı bulamayacağını belirtmektedir; yine aynı görüşte Adıgüzel, **Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, s. 124; Yargıtay da aynı görüşü benimsemektedir bkz.: Erdil, **CMR Şerhi**, s. 202- 203. Y. 11. HD., T. 01.05.2001 E. 2001/1499 – K. 2001/3860 sayılı kararın özetinden: "*Dava, karayolu ile yurt dışına yapılan taşımadaki gecikme sonucu emtianın hasara uğraması nedeniyle alıcısının kabul etmemesi yüzünden oluşan zararın tazmini istemine ilişkin olup, davalı taraf anılan sözleşmenin 23/5.madde ve bendi uyarınca, gecikme halinde oluşacak zarardan dolayı istenebilecek tazminatın taşıma ücretini geçemeyeceğini savunmakta ise de; davaya konu zarar, salt malın tesliminde gecikmeden, başka bir anlatımla taşınan emtianın geç teslimden kaynaklanan bir zarar değil, gecikme yüzünden emtiada oluşan bozulmaya dayalı bir zarar olduğu için, malın tam ve sağlam olarak teslim edilmesine rağmen, teslimin geç yapılması nedeniyle bir zarar oluşması halinde tazminini isteme hakkını sağlayan, savunulan sözleşme maddesinin olaya uygulanma imkanı bulunmamaktadır.*"

[112]Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 512-513; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012)

3. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğunun Düzenlenişi

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 19 hükmüne göre, taşıyıcı yolcuların, bagajın ve eşyanın hava yoluyla taşınmasında yaşanan gecikmeden ötürü meydana gelecek zararlardan sorumlu olacaktır[113].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında, gecikmenin ne ifade ettiğine dair bir düzenleme bulunmamaktadır; dolayısıyla gecikme kavramından ne anlaşılması gerektiğinin tespiti ulusal hukuklara bırakılmıştır[114].

Tezimizin önceki bölümlerinde de açıkladığımız üzere gecikme, taşınacak eşyanın zamanında teslim yerine ulaşmamasıdır, diğer bir ifade ile taşıyıcının taahhüdünü yerine getirmesi gereken süreden daha ileriki bir zaman zarfında edimini ifa etmesidir[115]. Taşıyıcının taşıma taahhüdünü ifa etmesi gereken zaman dilimi ise, taşıma süresidir.[116]

Yarg. 11. HD. 30.06.2011 tarih ve E. 2009/8872 – K. 2011/7919 sayılı karar: "*Dava, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan zararın tazmini istemine ilişkindir. Rus makamlarınca düzenlenen kontrol tutanağı nazara alındığında, Rusya'ya kadar davalı tarafından uygun koşullarda taşındığında uyuşmazlık bulunmayan davaya konu şeftalinin, Türkiye'den çıkış yaparken kurtlu olup olmadığı, kurtlu değilse bu sürede araç içinde taşınırken kurtlanıp kurtlanamayacağı, hem Rusya'da hem de dönüşte Türk gümrüklerinde yapılan işlemlerde geçen süreler ile Rusya'dan Türkiye'ye taşıma sırasında geçen sürenin makul olup olmadığı, makul değilse gecikmenin nedeni ve bundan kimin sorumlu bulunduğu, Rusya'dan Türkiye'ye taşıma sırasında davalı taşıyanın aracın soğutucusunu çalıştırıp çalıştırmadığı, davalı tarafından uygun sürede ve koşullarda taşınsaydı ürün kurtlu olsa bir ekonomik değerinin bulunup bulunmadığı (örneğin hayvan yemi olarak) hususlarının belirlenmesi ve sonucuna göre zarardan kimin sorumlu olduğunun değerlendirilmesi gerekir.* "

[113]Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 136. Yazara göre, söz konusu madde birçok boşluk içermektedir; örneğin gecikmeye yol açabilecek faktörlere madde metninde değinilmemektedir. Bu yüzden yazar, çoğu zaman taşıma sözleşmelerine "makul" ibaresinin de eklenmesinin önerildiğini ifade etmektedir.

[114]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.71; Diederiks – Verschoor, **Air Law,** s. 136. İngiliz ***case law'***a göre, gecikmenin makul sınırlarını aşan nitelikte olması gerekmektedir; **a.e.** Yazar'ın yer verdiği Martel v. Air Inter davasında Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, taşıyıcının taşıma aracının teknik arızasından ötürü gecikmesi yönündeki savunmasını kabul etmiştir. Taşıyıcı, kullanım talimatlarına göre Airbus hidrolik teçhizat pompasının 230 saatlik uçuş sonrasında kontrol edilmesi gerektiğini, hidrolik pompanın ise kalkışta ve sadece toplamda 179 saatlik uçuş sonrasında arızalandığını ispat etmiştir. Mahkeme ise, olayda mücbir sebebin varlığına hükmederek, taşıyıcı lehine karar vermiştir.

[115]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 182; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 71.

[116]Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 118.

Tarafların aralarında böylesi bir taşıma süresini kararlaştırmış olmaları halinde[117] bu sürenin aşılması; süre kararlaştırılmamışsa da objektif açıdan makul sayılacak taşıma süresi içinde eşyanın teslim yerine ulaştırılamaması hallerinde gecikme mevzubahistir[118].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında da taşıma süresinin başlangıç anının saptanması, gecikme olgusunun tespit edilmesi konusunda önem arz etmektedir. Taşıma süresinin hangi an başlayıp ne zaman sonlanmış sayılacağına dair Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda herhangi bir düzenleme öngörülmediğinden doktrinde bu konuya ilişkin farklı görüşler ortaya çıkmıştır[119].

Doktrindeki görüşlerden ilkine göre[120], gecikme için fiilen havada geçirilen süre esas alınmalı; hava aracının havalandığı andan indiği ana kadar geçen sürenin, daha önceden taraflar arasında belirlenen taşıma süresinden veya makul süreden daha uzun olması halinde gecikmenin varlığı kabul edilmelidir[121].

İkinci görüşe göre[122], eşya taşımalarında gecikme Varşova Sistemi/Montreal

---

[117]Birinci, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.104. Yazara göre, taraflar arasında mutabık kalınan taşıma süresi taşıma sözleşmesinde, taşıma belgelerinde kayıt altına alınabileceği gibi, taşıyıcının reklamlarında, tanıtımlarında veya kendisine ait tarifelerinde taşıma süresine yer vermiş olması durumunda da taraflar arasında taşıma sözleşmesinin belirlenmiş olduğu kabul edilmektedir.

[118]Kendigelen, **Mütalaalar**, s.444; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 182; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 71-72; Birinci, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 104. Anılan son yazara göre, taşıma süresinin taraflarca sözleşmede kararlaştırılmadığı durumlarda taşıma süresi somut olayın münhasır özellikleri ile beraber hava taşımacılığı uygulamaları da göz önünde bulundurularak tayin edilmelidir. Bu kıstaslar baz alındığında basiretli bir taşıyıcıdan taşıma işinin ifasının beklenildiği süre makul süre olacak, bu sürenin aşılmasından bahisle gecikmeden söz edilecektir. Makul sürenin tayininde hava şart ve trafiği, güzergah durumu, taşınan eşyanın nitelik ve özellikleri, gümrükteki mutad bekleme süreleri, idari makamlar tarafından gerçekleştirilen kontrol ve denetimler gibi her somut olaya münhasır olarak çeşitlendirilebilecek objektif unsurlar dikkate alınmalıdır. Aynı zamanda hava yolu ile eşya taşımalarında makul süre ile buna binaen gecikme kavramlarının tayininde, hava taşıma faaliyetinin kara, deniz ve demiryolu taşımaları gibi diğer taşıma türlerine oranla çok daha masraflı fakat hızlı bir yol olduğu da unutulmamalıdır; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 4-5. Global düzeyde yapılan eşya taşımacılığının %2'si havayolu ile gerçekleştirilmekteyse de, değer bakımından bu yolla yapılan eşya taşımacılığı uluslararası eşya ticaretinin %33 ila %40'ına tekabül etmektedir.

[119]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 182-183; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 72; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 97-98.

[120]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 183, dipn.67b'de belirtilen yazarlar.

[121]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 183; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 72.

[122]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi,** s. 183, dipn. 67c'de belirtilen yazarlar; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 72.

Konvansiyonu'ndan Montreal 18/3'te belirtilen zaman kesiti aşıldığı takdirde söz konusu olmalıdır.[123] Bu görüşe göre gecikmenin varlığı, eşyanın taşıyıcının denetimine girdiği andan çıktığı ana kadar geçen sürenin taşıma süresini aşması halinde kabul edilecektir[124].

Son görüş ise[125], taşımanın bir bütün olarak değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır. Bu görüşü savunan yazarlara göre, taşıma süresinin ne zaman başlamış olduğu önemli değildir; zira gecikmenin var sayılması için taşınan eşyanın varış yerine geç teslim edilmiş olması gerekli ve yeterlidir[126].

Biz, ikinci görüşe katıldığımızı belirtmeliyiz[127]. Yani; taşıyıcının gecikmeden sorumlu tutulacağı zaman kesiti, taşınacak eşyanın taşıyıcının denetimine girdiği andan teslim yerine ulaştığı ana kadar geçecek süre[128] olmalıdır. Belirtmemiz gerekir ki, bu şekilde sınırları çizilmiş zaman kesiti içinde taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için de, zararın taşıyıcının denetiminde olan bu zaman zarfında meydana gelmiş olması gerekmektedir[129].

Gecikmeden doğan sorumluluk ve dolayısıyla taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumlu tutulacağı zararlar, "*gönderilenin gecikme sebebi maruz kalmış olacağı kar*

---

[123]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 183.
[124]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 72.
[125]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 183; Ülgen, **a.e.**, s. 183-184. Yazar da, gecikmenin taşımanın tamamı üzerinden değerlendirilmesi gerektiğini ve gecikme ister havaalanına getirilirken, yüklenirken ve aktarma yapılırken veya uçağın yeterli hıza sahip olmaması nedeniyle yolculuğun caiz olmayan nedenlerle kesilmesinden, yanlış yükleme yapılmasından ya da gönderilenin emir veya talimatlarına uyulmamasından kaynaklansın, bu durumların da Varşova Sistemi madde 19 kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir.
[126]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 73.
[127]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 99. Yazar, doktrinde yer alan farklı görüşlere rağmen mahkemelerin yaklaşımının ikinci görüş paralelinde olduğunu ifade etmektedir.
[128]UNCTAD Secretariat, **Guide**, s.30. Raporda, taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesi için eşyaların taşıyıcının denetiminde olup olmadığının tespit edilmesi gerektiği, bu minvalde de taşıyıcının durumu kontrol edebilmeye ve eşyaları koruyabilmeye muktedir olmasının gerektiği belirtilmiştir; **a.y.**, dipn. 138'de İngiltere'de görülen bir davada (Swiss Bank Corp. and Others v. Brink's – MAT Ltd and Others (1986) 2) eşyaların etkin olarak taşıyıcının "himayesi, muhafazası (ve) gözetimi" altında bulunması gerektiğine hükmedilmiştir; **a.y.**, dipn. 139. Raporda, eşyaların gümrük işlemlerine tabi oldukları esnada halen daha taşıyıcının denetiminde sayılıp sayılmayacaklarına ilişkin olarak eşyanın gümrük deposunda, gümrük memurlarının 5 ay süren grevi nedeniyle alıkonulması olayında eşyanın artık taşıyıcının denetiminde sayılmayacağına ilişkin bir Fransız Mahkemesi kararı ile, resmi mercilerin eşyaya el koymasının hava yolu ile yapılan eşya taşımasını sonlandıracağına dair bir Alman Mahkemesi kararına yer verilmiştir.
[129]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 213.

kaybını, bir taahhüdünü ifa edememesinden doğan zararları, beklenen mal yerine alınması zorunlu olmuş ikame mal için yapılmış ek giderleri, gümrük harç ve vergilerinde bir artış olmuş ise, bunların getirdiği ek külfeti, boşaltma işlemlerinin gönderilene ait olduğu şart edilmiş ise, gecikme dolayısıyla yapılan ek masrafları ve ödemeleri, mesela fazladan ödenmiş masrafları kapsar".[130]

Gecikme ve taşıyıcının gecikmeden doğan hangi zararlardan sorumlu tutulacağına ilişkin olarak Cenevre Asliye Hukuk Mahkemesi nezdinde görülmüş bir davaya burada yer vermemizin yararlı olacağı kanaatindeyiz. Cenevre Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 8 Mart 1955 tarihli kararına konu olan bir davada[131], bir mimarlık firması olan Engeli, Pahud & Bigar, İzmir şehrinin yeniden inşa edilmesi için açılan bir yarışmaya katılmak üzere bir model ortaya koymuşlar ve modelin İzmir'de düzenlenen yarışmaya gönderilmesi için Swissair ile anlaşmışlardır. Ne var ki, ilgili model zamanında İzmir'deki yarışmaya gönderilememiş, böylelikle modelin yarışma sonrası için de bir ehemmiyeti kalmamıştır. Davacı mimarlık firması, Swissair'in gecikmede ağır ihmali bulunduğunu iddia ederek, tazmin edilmesi gereken zarar kalemleri olarak model üzerindeki çalışma saatlerini, modelin değerini, yarışmada kaçırılan birincilik ödülünü, İzmir şehriyle yapılacak sözleşmenin kaçırılmasından bahisle doğan zararları ve dahası mimarlık firmasının itibarının zedelenmesinin karşılığını talep etmiştir. Buna karşılık ise Swissair, tüm gerekli önlemleri almış olduğunu iddia etmiştir[132].

---

[130]Kendigelen, **Mütalaalar**, s.446 Yazara göre gecikme nedeniyle siparişin iptal edilmesinden doğan zararlar da gecikme zararlarına dahildir ancak yazar mütalaasında gecikme nedeniyle talep edilecek zararın sipariş bedeli değil, siparişin iptal edilmesi nedeniyle hak sahibinin uğradığı kar kaybının olduğunu belirtmektedir ; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 214; Ayrıca zarar kalemlerine ek olarak, bkz.: Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 185; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 73. Anılan son yazara göre, taşınan eşyanın piyasa değerinin düşmesi, gönderilenin taşıyıcının edimini ifasında gecikmesi nedeniyle kendi taahhüdünü yerine getirememekten dolayı cezai şart ödemek veya sözleşmeyi feshetmek zorunda kalması vs.; Eriş, **Kara Taşıma**, s. 147-148. Y. 11. HD. 30.6.1992 tarih E. 1024/ K. 8117 sayılı karardan: "*Varşova Sözleşmesi'nin 19 uncu maddesine göre, taşıyıcı, yolcuların bagajdan ve eşyanın hava yolu ile taşınmasında gecikmesinden doğan zararlardan sorumludur. Bu maddedeki gecikmeden amaç, yükün ziyaı veya hasarı dışında meydana gelen zararlardır. Taşıyıcının sorumlu olduğu gecikmeden doğan zararlar kapsamına, gecikme nedeniyle sözleşmenin, yani somut olaydaki siparişin satış sözleşmesinin iptal edilmesi nedeniyle doğan zararlar da dahildir. Gecikme zararlarından dolayı taşıyıcının sorumlu olacağını hüküm altına alan Varşova Sözleşmesi, tazminatın belirlenmesine ilişkin (ziyada olduğu gibi) bir açıklık getirmemiş ve bu hususu genel hükümlere bırakmıştır.*"

[131]Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 138, dipn. 121.

[132]Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 137-138. Davanın ikame olunduğu tarihte, Varşova

Gecikmeden doğan zararlar genel itibariyle eşyanın zıya veya hasarlarının kapsamı dışında kalan zarar kalemleri olmaktadır[133]. Bu konuda dikkat çekilmesi gereken bir diğer husus da, taşıma taahhüdünün gecikmesi nedeniyle eş zamanlı eşyada zıya veya hasarın da meydana gelmesi halinde, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemesine göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlerine başvurulamayacağıdır. Bir başka ifade ile, zıya veya hasarın sebebi (gecikme de dahil olmak üzere) ne olursa olsun, eşyada meydana gelen zıya veya hasarlardan ötürü sorumluluk, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 18'e göre düzenlenmektedir[134].

Bu minvalde, münhasıran taşıyıcının gecikmesi nedeniyle meydana gelen zararlar ise, Varşova Sitemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 19'un düzenlemesinde öngörülen gecikme rejimine tabi olacaktır.

Böylelikle özetlememiz gerekirse uluslararası hava yolu ile eşya taşımlarında taşıyıcının gecikmeden ötürü sorumlu tutulabilmesi için (i) taşıyıcının taşıma süresini aşarak gecikmiş olması, (ii) gecikmenin zarara sebebiyet vermiş olması, (iii) gecikme ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması ve (iv) tüm bu hususların ispat edilmiş olması gerekir.

4. Karşılaştırmalı Değerlendirme

Hem CMR Sözleşmesi kapsamında hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu aynı temel esaslara dayandırılmıştır. Buna göre; zarar sorumluluğundan söz edebilmek için öncelikle bir gecikmenin vuku bulmuş olması gerekmektedir.

Konvansiyonu hükümleri İsviçre açısından uygulanabilir nitelikteyken, Türkiye bakımından ise uygulanmamaktaydı, dolayısıyla söz konusu uyuşmazlık Varşova Konvansiyonu hükümleri uyarınca uluslararası hava taşıması olarak nitelenebilecek bir taşımadan kaynaklanmamaktaydı. Bu nedenle, uyuşmazlık İsviçre Hukuku uyarınca çözümlenmiş ve Swissair 20.000 İsviçre Frankı tazminat, faiz ve yargılama masrafları ile sorumlu tutulmuştur.

[133]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 185.

[134]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi,** s.185.

Taşıyıcının taahhüt ettiği taşıma işini ifa ederken gecikip gecikmediğinin tayininde ise, taşıma süresinin belirlenmesi önem arz etmektedir. Buna göre, taraflar taşıma süresini taşıma sözleşmesinde kararlaştırmış olabilecekleri gibi, hem CMR Sözleşmesi'nde hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde taşıma sözleşmesinde tarafların taşıma süresini kararlaştırmadıkları hallerde taşıma süresi, basiretli bir taşıyıcıdan taşıma taahhüdünün ifasının beklenildiği makul süreyi ifade edecektir.

İşte farklı şekillerde belirlenebilen taşıma süresi, aynı zamanda taşıyıcının taşımak üzere teslim aldığı eşyayı zilyedliğinde bulundurduğu süreyi de ifade etmektedir. Taşıyıcının eşyayı zilyedliğinde bulundurduğu taşıma süresinin aşılması da, taşıma işinde gecikmenin varlığına delalet eder.

Taşıyıcının salt yukarıda ifade edilen şekilde gecikmesi ne CMR Sözleşmesi kapsamında ne de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan ötürü sorumlu tutulabilmesi için yeterli değildir. Zira, böylesi bir sorumluluktan bahsedebilmek için uluslararası düzenlemeler, gecikmenin bir zarara sebebiyet vermesini de öngörmektedir.

Bu bağlamda zarar kavramına, teslim yerine ulaştırılması beklenen eşya üzerinde hak sahibi olan kişinin gecikme nedeniyle uğrayacağı müspet zarar kalemleri girmektedir. Ayrıca hem CMR Sözleşmesi hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında gecikme zararları, zıya ve/veya hasar zararları haricinde kalan zararlar olup, gecikme ve zıya/hasar eş zamanlı gerçekleşse dahi, gecikme mefhumu altında salt gecikmeden kaynaklanan dolaylı malvarlığı zararlarının talebi mümkün olabilecektir.

Özet olarak belirtmemiz gerekir ise, uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarını düzenleyen CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu için, (i) taşıma süresinin aşımı şeklinde tezahür eden bir gecikmenin varlığı, (ii) taşıyıcının gecikmesi nedeniyle hak sahibi nezdinde zararın meydana gelmiş olması

ve (iii) oluşan zarar ile taşıyıcının gecikmesi arasında uygun illiyet bağının bulunması ve (iv) bu hususların iddia sahibi tarafından ispat edilmiş olması gerekmektedir.

İşte bu şartlar dahilinde hem CMR Sözleşmesi hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcı, gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulacaktır.

D. Yardımcı Kişi Kavramı ve Taşıyıcının Yardımcılarının Filleri Sebebiyle Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğu

1.Genel Bakış

Taşıyıcının uluslararası düzenlemeler kapsamında kendi fiillerinden sorumluluğu esas olmakla birlikte bazı durumlarda, yardımcılarının fiillerinden de sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu bağlamda CMR Sözleşmesi, açıkça taşıyıcının belirli şartlar altında yardımcılarının fiil ve ihmallerinden sorumluluğunu düzenlemektedir. Bunun karşısında Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda her ne kadar, taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden dolayı sorumluluğuna ilişkin açık bir hükme yer verilmemişse de, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu mucibince de taşıyıcı yardımcılarının fiillerinden ötürü sorumlu tutulmaktadır.

CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu taşıyıcının yardımcıları kavramının tanımına yer vermemiştir. Ancak doktrin ve uygulamaya göre, taşıyıcının yardımcıları üst kavram olarak, taşıyıcının bağımlı yardımcıları (müstahdem) ile taşıma işini ifa ederken taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı bağımsız yardımcıları (temsilci) ifade etmektedir[135].

[135]Gençtürk, **Gecikme**, s.189.

Taşıyıcının bağımlı yardımcıları (müstahdem)[136], taşıyıcı ile aralarındaki hizmet akdi gereğince taşıyıcının emir ve talimatları çerçevesinde taşıyıcıya bağlı ve daimi olarak çalışan kişileri ifade etmektedir. Başka bir deyişle, taşıyıcının istihdam ettiği bu kişiler, istihdam statülerine bakılmaksızın taşıyıcıya tabi olarak görevlerini ifa etmeleri koşuluyla taşıyıcının bağımlı yardımcısı/müstahdemi kavramları altında değerlendirilmektedirler[137].

Taşıyıcının müstahdemlerinin fiillerinden sorumlu tutulması için, müstahdemin görevinin taşıma işiyle bizzat ilgili olması veya müstahdemin, sorumluluğu doğuran somut taşıma işinin ifasında bizzat görevlendirilmiş olması gerekmez. Bu bakımdan taşıyıcının müstahdemi kavramına şoför, pilot, mürettebat, bakım personeli kadar muhasebeci, temizlikçi, evrak kayıt memuru gibi taşıma işinin ifasıyla birebir ilgili olmamak kaydıyla taşıyıcıya bağlı çalışan bu kişiler de girmektedir[138].

Taşıyıcının bağımsız yardımcıları (temsilcileri)[139] ise, taşıyıcının taşıma işinin ifası için gerekli olan bazı iş ve hizmetleri kendisi veya müstahdemleri dışındaki kişiye veya işletmelere yaptırmak zorunda olduğu durumlarda söz konusu olmaktadır. Taşıyıcının bu şekilde temsilciler ile kurmuş olduğu ilişki ise bağımlılık ve süreklilik arz etmemekte; taşıyıcı temsilcilerin iş ve hizmetlerinden sadece belirli bir iş için yararlanmakta ve işin ifası ile beraber taşıyıcı ile temsilci arasındaki ilişki de sona ermektedir[140]. Taşıyıcının temsilcileri kavramına, yer ulaşım hizmet servisi, depo işletmesi, eşya kabul bürosu, alt taşıyıcılar ve ayrıca taşıma aracına yakıt dolduran, aracı temizleyen, yiyecek maddeleri ile su dağıtımını yapan işletmeler de

---

[136]İngilizce'de karşılığını ***servants*** olarak bulmaktadır.

[137]Gençtürk, **Gecikme**, s.193; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 108; Ayrıca 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu için yaptığımız serbest çeviride kullanılan terminolojiye bağlı kalmak adına taşıyıcıya tabi olarak çalışan taşıyıcının bağımlı yardımcılarını "müstahdem" kavramı altında tanımlamanın doğru olacağı kanaatindeyiz.

[138]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 96-97; Gençtürk, **Gecikme,** s.193.

[139]İngilizce'de karşılığını ***agents*** olarak bulmaktadır.

[140]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 109; Arkan, **Taşıyıcınn Sorumluluğu**, s. 97. Arkan'a göre taşıyıcı tarafından bu şekilde kullanılan kişilerin taşımanın ifasına doğrudan katılımları da gerekmemektedir, temsilciler tarafından yapılan hizmetin taşıma işi ile dolaylı bir ilişkisinin bulunması yeterlidir; Gençtürk, **Gecikme**, s.194; Yazarın belirttiğine göre, Montreal Konvansiyonu için yapılan tercümemiz ile terminoloji uyumunu yakalamak adına taşıyıcının bağımsız yardımcılarını "temsilciler" kavramı altında tanımlamayı uygun bulmaktayız.

dahildir[141].

Şimdi aşağıda CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcının yardımcıları kavramını ve taşıyıcının, yardımcılarının fiillerinden ötürü sorumluluğunu inceleyelim.

2. CMR Sözleşmesi'ne Göre

CMR Sözleşmesi'nin 3.maddesi *"İşbu antlaşmanın uygulanması bakımından taşıyıcı, müstahdemlerinin ve taşımayı gerçekleştirmek için hizmetinden yararlandığı diğer kişilerin görevlerini ifa sırasındaki fiil ve ihmallerinden, bu fiil ve ihmaller kendisine aitmiş gibi sorumludur"* hükmünü getirmektedir.

Dolayısıyla; CMR Sözleşmesi'nin 3.maddesine göre taşıyıcının yardımcıları, doktrinde genel olarak kabul edildiği üzere taşıyıcıya tabi olarak çalışan müstahdemleri ile taşıma işinin ifasında taşıyıcının bağımsız olarak sundukları hizmetlerinden yararlandığı temsilcilerini de kapsayacak şekilde düzenlenmiştir[142].

CMR Sözleşmesi kapsamında taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden belirli şartlar dahilinde doğan sorumluluğu açık bir şekilde düzenlenmiştir. Öncelikle belirtmek gerekir ki; taşıyıcının yardımcılarının fiilinden – tez konumuz gereğince yardımcının taşıyıcının gecikmesine sebebiyet veren fiilinden – sorumlu tutulabilmesi için, taşıyıcının gönderen ile akdettiği ve CMR Sözleşmesi hükümlerine tabi olan bir taşıma sözleşmesinin mevcudiyeti gerekir[143].

CMR Sözleşmesi uyarınca taşıyıcının yardımcılarının fiil ve ihmallerinden sorumlu tutulabilmesi için yardımcının sorumluluğa sebebiyet verecek fiili görevi çerçevesinde işlemiş olması gerekmektedir. Keza bu husus yukarıda da belirtildiği

---

[141]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 206; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 109.
[142]Gençtürk, **Gecikme**, s.191.
[143]Gençtürk, **Gecikme**, s.196; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 41. Erdil'e göre, CMR Sözleşmesi'nin 3.maddesinde düzenlenmiş sorumluluğun söz konusu olabilmesi için, CMR Sözleşmesi hükümlerinin uygulanma alanı bulacağı bir olayın varlığının gerektiği söylenebilir.

üzere CMR Sözleşmesi'nin 3.madde lafzından açıkça anlaşılmaktadır.

Dolayısıyla; taşıyıcı hem müstahdemlerinin (bağımlı yardımcı) hem de temsilcilerinin (bağımsız yardımcı) görevlerini ifaları sırasındaki fiil ve ihmallerinden sorumlu olacaktır[144]. Taşıyıcının yardımcılarının fiil ve ihmallerinden sorumluluğunu görevin ifası ile sınırlayan bu hükmün muhalif yorumundan ortaya çıkan sonuç ise, görevleri dışında sebebiyet verdikleri zararlardan ulusal hukukun haksız fiil hükümlerine göre yardımcının bizzat kendisinin sorumlu tutulacağıdır[145].

Taşıyıcının, yardımcısının fiil ve ihmalinden dolayı sorumlu tutulabilmesi için, genel olarak sorumluluk mekanizmasının işletilebilmesi adına zaruri olan diğer bütün unsurlar burada da geçerlidir. Bir diğer ifade ile taşıyıcının, CMR Sözleşmesi tahtında yardımcısının fiil ve ihmalinden sorumlu tutulabilmesi için fiil neticesinde bir zararın doğmuş olması ve fiil ile zarar arasında da illiyet bağının bulunması gerekir.

CMR Sözleşmesi kapsamında taşıyıcının, yardımcıları nedeniyle mesul tutulacağı zarar kalemleri zıya, hasar ve gecikme halleri ile sınırlandırılmamıştır. Keza; CMR Sözleşmesi'nin 3.maddesi taşıyıcının yardımcılarının görevlerinin ifası esnasındaki fiil ve ihmallerinden sorumlu olacağını belirtmiş ancak bu sorumluluk sebebini açık olarak zıya, hasar ve gecikme halleri ile sınırlandırılmamıştır[146]. Dolayısıyla CMR Sözleşmesi tahtında taşıyıcı, yardımcılarının fiil ve ihmallerinin zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet vermeleri dahil - fakat bunlarla sınırlı

---

[144]Gençtürk, **Gecikme,** s.196; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 45. Y. 11. HD., T. 14.07.2005 E. 2004/9597 – K. 2005/7642 sayılı kararın özetinden: "*Olayın meydana geliş şekli göz önüne alındığında bu kadar büyük çapta meydana gelen yangının TIR şoförleri tarafından geç fark edilmesi, yangın söndürme cihazlarının geç devreye sokulması, itfaiyeye geç haber verilmesi, şoförlerin olası tehlikeleri göz önüne alarak araçlarını bitişik nizamda park etmiş olmaları gibi sebepler göz önüne alındığında meydana gelen yangın olayından dolayı CMR Konvansiyonu'nun 3'üncü maddesi gereğince davalı alt taşıyıcının sorumlu olacağı…*"

[145]Gençtürk, **Gecikme,** s.197; Erdil, **CMR Şerhi**, s.42-43. Yazar, taşıyıcının yardımcılarının görevleri kapsamındaki fiil ve ihmallerine örnek olarak araç şoförünün hız sınırını aşması, yanlış şeritte gitmesinden dolayı kaza yapması gibi durumları örnek göstermektedir. Diğer taraftan, taşıyıcının işletmesinde temizlik işlerinde görevli işçinin, kendi iradesi ile ve taşıyıcının izni olmaksızın taşıtın yüklenmesine yardım etmesi neticesinde bir zarara sebebiyet vermesi halinde ise taşıyıcının, yardımcısının görevi dışındaki bu fiilinden dolayı CMR Sözleşmesi'nin 3.maddesi anlamında değil, ulusal hukuk hükümlerine göre sorumlu tutulacağını haklı olarak ifade etmektedir.

[146]Gençtürk, **Gecikme**, s. 198.

olmaksızın – CMR Sözleşmesi'nde taşıyıcının sorumluluğunun öngörüldüğü tüm sorumluluk hallerinde de CMR Sözleşmesi'nin 3.maddesi uygulanacaktır[147].

3. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 19'a göre: *"Taşıyıcı, yolcuların, bagajın veya eşyanın hava yolu ile taşınması sırasındaki gecikmeden dolayı meydana gelen zararlardan sorumludur. Buna rağmen, taşıyıcı, kendisinin, müstahdemlerinin ve temsilcilerinin zararı önlemek için makul olarak lazım gelecek tüm önlemleri aldıklarını ya da böylesi önlemlerin alınmasının imkansız olduğunu ispat ettiği takdirde, gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulmayacaktır."*

Yine, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda Montreal 30'un birinci paragrafında belirtildiği üzere *"Bu Konvansiyon ile ilintili bir zarardan dolayı taşıyıcının müstahdemi veya temsilcisi aleyhine bir dava yöneltildiğinde müstahdem veya temsilci tarafından kendilerinin görevleri kapsamında hareket ettikleri kanıtlanır ise, taşıyıcının müstahdemi veya temsilcisi, taşıyıcının bu Konvansiyon tahtında başvurma hakkına sahip olduğu sorumluluk koşul ve limitlerinden aynı şekilde istifade etme hakkına sahip olacaktır."*

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında da taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu kişiler, taşıyıcının müstahdemleri (işçiler, mürettebat vs.) ile temsilcileridir (alt taşıyıcılar, eşya kabul bürosu, acente vs.)[148] ve bu bağlamda taşıyıcı, yardımcılarının fiil ve ihmallerinden sorumlu tutulmaktadır[149].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 19 çerçevesinde taşıyıcının yardımcısının fiilinden ötürü sorumluluğu ve yardımcının Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 30/1 hükmünden yararlanabilmesi

---

[147]Gençtürk, **Gecikme**, s.198; Adıgüzel, **Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, s. 142-143..

[148]Gençtürk, **Gecikme**, s. 192; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 86-87. Kaner'e göre taşıyıcının yardımcıları kavramına taşıma sözleşmesinin ifasında taşıyıcıya hizmet eden bütün kişiler dahildir. Bu kapsam içine gerek taşıyıcının müstahdemleri gerekse temsilcileri de girmektedir.

[149]Drion, **Limitation of Liabilities**, s. 10.

için ise CMR Sözleşmesi için yaptığımız açıklamalarda da değindiğimiz üzere öncelikle gönderen ile taşıyıcı arasında Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemesine tabi bir hava taşıma sözleşmesinin varlığı gerekmektedir. Dolayısıyla, yardımcının sözleşme akdinden önceki bir zamanda işlediği bir fiilinden ötürü bir zararın meydana gelmiş olması halinde ortaya çıkacak uyuşmazlık, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümlerine göre değil, uyuşmazlığa bakacak olan yetkili ulusal hukuk hükümlerine göre çözümlenecektir[150].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden ötürü sorumlu tutulabilmesi ve yardımcıların taşıyıcıya tanınan sorumluluk koşul ve limitlerinden faydalanabilmesi için gerekli bir diğer şart, yardımcının kendi görevi çerçevesinde hareket etmiş olmasıdır[151]. Nitekim bu husus Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 30/1 hükmünden de açıkça anlaşılmaktadır. Bu bağlamda taşıyıcının yardımcıları görevlerinin ifası ile ilgili olmayan fiilleri neticesinde ortaya çıkan zararlardan yetkili ulusal hukuk gereğince bizzat sorumlu olacaklar ve dolayısıyla taşıyıcıya yardımcısı nedeniyle bir sorumluluk izafe edilemeyecektir[152].

Böylelikle, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcının sorumluluk limitleri ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak için dayanabileceği kurtuluş beyyineleri, yardımcının görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat edebildiği durumlarda Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 30/1 gereğince aynı şekilde taşıyıcının yardımcılarına da uygulanacaktır. Keza; Montreal Konvansiyonu'nun 30.maddesinin birinci paragrafı, taşıyıcının yardımcılarının görevleri çerçevesinde hareket ettiklerini ispat etmeleri durumunda yardımcıların da taşıyıcının Montreal Konvansiyonu tahtında başvurma hakkına sahip olduğu

---

[150]Gençtürk, **Gecikme,** s.196.
[151]Kaner, **Hava Hukuku**, s. 86.
[152]Gençtürk, **Gecikme**, s.197 – 198; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 40. Rapora göre taşıyıcının yardımcılarının görevleri çerçevesinde hareket edip etmediğinin belirlenmesi de yine ulusal hukuka bırakılmış bir meseledir ve mahkemeler tarafından değişik yorumlanabilmektedir. Mamafih, çoğu zaman grev görev dışı bir hareket olarak değerlendirilirken; eşyanın yükleyen tarafından çalınması ise görev kapsamında yorumlanmaktadır**; a.y.**, dipn. 204. Örneğin işçilerden birinin çalışma saatleri içinde taşınanın değerli bir eşya olduğu bilgisine vakıf olup, bu bilgiyi çalışma saatleri dışında icra ettiği hırsızlık olayı için kullanması halinde, işçinin görevi kapsamında hareket edip etmediğinin tespiti önem kazanmaktadır.

sorumluluk koşul ve limitlerinden aynı şekilde istifade etme hakkına sahip olacaklarını açık bir şekilde düzenlemiştir[153].

Taşıyıcının, yardımcılarının fiillerinden sorumlu tutulabilmesi için yardımcının fiilinin bir zarara sebebiyet vermiş olması da gerekmektedir. Zira taşıyıcı, yardımcısının fiili nedeniyle bir zarar meydana geldiği takdirde sorumlu tutulabilecektir. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 30'un ikinci paragrafı uyarınca, taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden sorumlu tutulduğu durumlarda taşıyıcı, müstahdem ve temsilcilerinden talep edilebilecek miktarların toplamı, Montreal Konvansiyonu'nda belirtilen limitleri aşmayacaktır. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda belirtilen limitler ise zıya, hasar ve gecikme halleri için öngörülmektedir. Bu nedenle; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden dolayı sorumluluğunun yardımcının fiilinin veya ihmalinin zıya, hasar ve gecikmeye sebebiyet verdiği durumlar ile sınırlı olduğu sonucuna varmak mümkündür[154].

4. Karşılaştırmalı Değerlendirme

Yukarıda açıklandığı üzere hem CMR Sözleşmesi hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu gereğince taşıyıcı, belirli şartlar dahilinde yardımcılarının fiillerinden dolayı sorumludur. CMR Sözleşmesi'nde bu husus açıkça düzenlemiş olmakla birlikte, aynı sonuca Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda da dolaylı olarak ulaşılabilir.

Taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden sorumluluğu, taşıyıcının yardımcıları kavramına kimlerin girdiğinin belirlenmesini de zaruri kılmaktadır. Zira; ne CMR Sözleşmesi ne Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu, taşıyıcının yardımcılarının ve bu bağlamda taşıyıcının fiillerinden ötürü sorumlu olduğu kişilerin kimler olduğuna dair açık bir düzenleme getirmemektedir. Doktrin ve uygulamada ise, taşıyıcının yardımcılarının iki gruba ayrılabileceği; ilk grubun taşıyıcıya bağımlı

[153]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 111.
[154]Gençtürk, **Gecikme**, s. 199.

olarak hizmetlerini ifa eden bağımlı yardımcılardan, ikinci grubun ise taşıma işinin ifası ile ilgili aldıkları bir görevi taşıyıcıdan bağımsız olarak yerine getiren bağımsız yardımcılardan oluştuğu kabul edilmektedir[155]. Yukarıda da belirttiğimiz üzere; terminoloji uyumunun yakalanması adına biz, taşıyıcının bağımlı yardımcılarını müstahdem, bağımsız yardımcılarını ise temsilci olarak ifade etmeyi tercih ettik.

CMR Sözleşmesi'nin 3.maddesine göre taşıyıcı yardımcılarının görevlerinin ifası sırasındaki fiil ve ihmallerinden sorumlu tutulacaktır. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 19'a göre de taşıyıcı gecikme ile ilgili olarak yardımcının fiil ve ihmallerinden sorumlu olacak, Montreal 30'un birinci paragraf hükmüne göre ise yardımcının görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat etmesi halinde, Konvansiyon tahtında taşıyıcıya bahşedilen sorumluluk koşul ve limitlerinden taşıyıcının yardımcısı da yararlanabilecektir. Dolayısıyla, yardımcının görevinin ifası ile ilgili fiili hem CMR Sözleşmesi kapsamında hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcının sorumluluğunu doğurmaktadır.

Hem CMR Sözleşmesi, hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden ötürü sorumlu tutulabilmesi için bir takım şartların mevcudiyeti gerekmektedir. Nitekim, her iki düzenleme uyarınca öncelikle ortada uluslararası düzenlemelere tabi bir taşıma sözleşmesi olmalıdır. Sonrasında ise, yardımcının görevi çerçevesinde hareket etmiş olması gerekmektedir.

Sorumluluk için zararın ortaya çıkması lüzum geldiğinden, her iki uluslararası düzenleme gereğince de taşıyıcının, yardımcısının fiillerinden sorumluluğu için bir zararın meydana gelmiş olması ve fiil ile zarar arasında da uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir. Bu noktada zararın türü ile ilgili olarak CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu farklılık göstermektedir.

CMR Sözleşmesi'nin taşıyıcının yardımcısının fiil ve ihmalinden sorumluluğunu düzenleyen 3.maddesine göre, taşıyıcı yardımcısının fiil ve ihmallerinden ötürü sorumlu olmakla birlikte, sorumlu olduğu zarar kalemleri CMR

[155]Gençtürk, **Gecikme**, s. 193.

Sözleşmesi kapsamında zıya, hasar ve gecikme ile sınırlandırılmamıştır. Dolayısıyla taşıyıcı, CMR Sözleşmesi'nin 3. maddesi çerçevesinde taşıyıcının CMR Sözleşmesi'ne göre sorumlu tutulduğu bütün durumlar dahilinde yardımcısının zarara sebebiyet veren her türlü fiil ve ihmalinden sorumlu tutulacaktır.

Ancak; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 30'da belirli şartlar dahilinde taşıyıcının yardımcısının, taşıyıcının Montreal Konvansiyonu tahtında yararlanabileceği sorumluluk koşul ve limitlerinden istifade edebileceği düzenlendiğinden ve Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre de taşıyıcının sorumluluğu münhasıran zıya, hasar ve gecikme halleri için sorumluluk limitleri ile sınırlandırıldığından, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre taşıyıcının yardımcısından ötürü sorumluluğu ancak yardımcının fiilinin veya ihmalinin zıya, hasar ve gecikmeye sebebiyet verdiği durumlar ile sınırlı olacaktır.

E. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğunun Sınırı

1. Genel Bakış

Çalışmamızın önceki bölümlerinde ifade ettiğimiz üzere sorumluluk çoğunlukla akla ilk gelen anlamıyla tazmin mükellefiyetini ifade etmektedir. Bu bağlamda, gerekli şartların mevcudiyeti neticesinde gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olacak taşıyıcının, gecikme nedeniyle hak sahibine bir tazminat ödemekle mükellef tutulması, taşıma sözleşmesi ile taahhüt ettiği edimi gereğince yerine getirememesinin nihai bir sonucu (yaptırımı) olmaktadır.

Nitekim; hukuk sisteminin en önemli yapıtaşlarından biri olan zararın tazmin edilmesi ilkesi, hakkı ihlal edilen kişinin elde edeceği tazminatın ilgili kişinin zararı kadar olmasını ve bu doğrultuda elde edilen tazminatın hakkı ihlal edilen kişinin sebepsiz yere zenginleşmesine sebebiyet vermemesini gerekli kılar[156].

[156]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 83.

İşte, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun sınırlandırılması meselesini de bu prensip çerçevesinde değerlendirmemiz gerekmektedir. Zira; hem CMR Sözleşmesi hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunu kural olarak sınırlı sorumluluk ilkesi ışığında düzenlemiştir. Bahse konu uluslararası düzenlemeler uyarınca esas olan, hakkı ihlal edilen kişinin gerçek zararının taşıyıcı tarafından tazmin edilmesi olmakla birlikte, sınırlı sorumluluk ilkesi ile de hakkı ihlal edilen kişinin talep edebileceği tazminat miktarına bir üst limit getirilmiş olmaktadır. Böylelikle hem CMR Sözleşmesi'nde hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcının ödemekle mükellef olacağı tazminat, azami miktarı uluslararası düzenlemelerde yer alan tavan limitlerle belirlenmek suretiyle hakkı ihlal edilenin maruz kaldığı gerçek zarar üzerinden hesaplanacaktır[157].

2. CMR Sözleşmesi'ne Göre

CMR Sözleşmesi tahtında, taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluk olarak düzenlenmiştir. Buna göre taşıyıcı, teslim süresini aşarak edimini geç ifa ettiği takdirde, taşıma ücretini geçmemek kaydıyla ispatlanan ve gecikmeden doğan dolaylı malvarlığı zararlarını tazmin etmekle mükellef olacaktır.

Bu minvalde, CMR Sözleşmesi'nin 23. maddesinin beşinci paragrafının getirdiği sorumluluk limitine değinmek gerekir:

"Gecikme halinde, eğer hak sahibi bundan bir zarar doğduğunu ispatlarsa taşıyıcı, taşıma ücretini aşmayacak miktarda tazminat ödemekle yükümlüdür."

CMR Sözleşmesi taşıyıcının gecikmeden doğan zararları tazminini birtakım şart ve koşullara bağlamaktadır. Buna göre hakkı ihlal edilen kişi gecikmeden dolayı zararın doğduğunu ispat ettiği takdirde, taşıyıcı taşıma ücretini aşmayacak şekilde tazminat ile sorumlu tutulacaktır[158].

---

[157]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu,** s.83; Gençtürk, **Gecikme**, s. 208.
[158]Gençtürk, **Gecikme**, s. 208; Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 517; Arkan, **Taşıyıcının**

Bu bağlamda taraflar, aralarında akdettikleri taşıma sözleşmesinde veya haricen düzenledikleri başka bir sözleşme ile CMR Sözleşmesi'nde öngörülen tazminat düzenlemesinin aksine, gecikme halinde taşıyıcının CMR Sözleşmesi'nde öngörülenden daha fazla ya da daha az bir tazminat ödeyeceğini kural olarak kararlaştıramazlar[159].

Belirtmek gerekir ki, CMR Sözleşmesi kapsamında tazminatın üst limiti olarak belirlenen taşıma ücreti, yolculuğun bir kısmı için değil bütün güzergah için belirlenen meblağdır. Yani; gecikmenin yolculuğun belirli bir kısmında vuku bulması halinde dahi taşıyıcı, gecikme halinde sorumluluğun üst limiti olarak güzergahın tümü için öngörülmüş taşıma ücretinden sorumlu olacaktır[160].

Taşıma ücretinin tespitinde ispat yükü taşıyıcıya aittir. Taşıma ücreti taşıyıcı tarafından tespit edilse dahi, gecikme gerçekleşir gerçekleşmez bu miktar hak sahibine kendiliğinden ödenir hale gelmez. Hakkı ihlal edilen kişinin gecikme nedeniyle uğradığı zararlar karşılığında tazminata hak kazanabilmesi için, öncelikle gecikme nedeniyle bir zarara uğradığını da ispat etmesi gerekmektedir[161].

3. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre

CMR Sözleşmesi'nde olduğu gibi Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda da taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluk esasına göre

---

Sorumluluğu, s. 152; Mesent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 195-196; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 286. Anılan son yazara göre sorumluluk sınırının tayininde sadece taşıma ücreti kıstas olarak alınacaktır, CMR Sözleşmesi'nin 23.maddesinin dördüncü paragrafında belirtilen gümrük vergileri ile taşıma nedeniyle yapılan sair masraflar ise taşıyıcının sorumluluğunun üst limitinin belirlenmesinde dikkate alınmayacaktır.

[159]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR,** s.195; Gençtürk, **Gecikme**, s. 209. Gençtürk'e göre örneğin taraflar, taşıyıcının gecikmesi durumunda ceza-i şart ödeneceğini de kararlaştıramazlar. Böylesine bir hüküm CMR Sözleşmesi'nin 41.maddesinin birinci paragrafı tahtında sözleşme hükümlerinin doğrudan veya dolaylı olarak ihlali anlamına gelecektir.

[160]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk,** s.143. Yazara göre, taşıma işinin birden fazla araca bölünerek yapılması halinde de, araçlardan yalnız biri gecikse dahi taşıyıcı, yalnız geciken araç için ödenmesi gereken taşıma ücretinden değil, taşıma işinin tümü için öngörülen taşıma ücretinin tamamından üst limiti olarak sorumlu tutulacaktır; Messent, Glass, **Hill&Messent CM.**, s. 195-196. Yazar da taşıma birden çok araca yayılmış ve gecikme bunlardan birkaçında olmuş olsa dahi, sorumluluk sınırı açısından taşımanın tümünün değerlendirileceğine dair Fransa'da bu yönde verilen bir karara değinmektedir.

[161]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 144.

düzenlenmiştir[162]. Bu bağlamda, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumlu tutulacağı haller tahdidi olarak belirlenmiş, bunun hemen akabinde de taşıyıcının sorumluluğunun üst limiti belirli miktarlarla sınırlandırılmıştır[163].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 22/3 uyarınca, taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun üst limiti Özel Çekme Hakkı (SDR) birimine dayandırılmıştır[164]. Buna göre, eşya taşımaları ile ilgili olarak gecikmeden doğan zararlar bakımından hem Varşova Sistemi'nde hem Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun azami miktarı, kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı'dır[165].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyon'da yer alan sınırlamalar, taşıyıcı tarafından ödenecek tazminat miktarının üst sınırını ifade etmekte olduğundan, taşıyıcının sorumluluğu esasen hakkı ihlal edilen kişinin uğradığı gerçek zarar kadar olmaktadır[166]. Örnek vermek gerekirse, hakkı ihlal edilen kişinin gerçek zararı

---

[162]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 216; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 191.

[163]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s 81-.83. Yazara göre, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde sınırlı sorumluluk ilkesinin kabulü esasen 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun hazırlanmasına dayanmaktadır. Buna göre, sınırlı sorumluluk ilkesinin kabul edilmesinde hava taşımacılığının özendirilerek teşvik edilmesi gayesi etkin olmuştur.

[164]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 84. Yazarın ifade ettiği üzere burada Varşova Sistemi kapsamında sınırlı sorumluluğun hangi birimler üzerinden tayin edildiği konusunda tarihsel sürece de değinmek gerekmektedir. 1929 tarihli Viyana Konvansiyonu, 1955 tarihli La Haye Protokolü ile 1971 tarihli Guatemala City Protokolü sorumluluk sınırlarının belirlenmesinde Altın Frankı'nı (Fransız Frankı, Poincaré Frank) benimsemişken, 1975 tarihli 1, 2 ve 3 numaralı Montreal Protokolleri ile sorumluluk sınırının Özel Çekme Hakkı esasına göre belirleneceği kabul edilmiştir; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 84, Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 223. Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından 1968 tarihinde oluşturulmuş bir likidite türü olup, 1968 ila 1972 yılları arasında dünya ihracatındaki payları %1 veya %1'den daha yüksek olan Uluslararası Para Fonu üyesi 16 gelişmiş ülkenin paralarının birbirlerine karşı olan değer oranları nazara alınarak tespit edilmiştir. Bu sisteme göre, herhangi bir ülke parasının belirli bir tarihte Özel Çekme Hakkı üzerinden değeri, bahse konu 16 gelişmiş ülkenin parasının o tarihteki söz konusu ülke parasına oranla kambiyo rayiçlerinin belirlenmesi sonucunda ortaya çıkan değerdir; ancak 1 Ocak 1981 tarihinden itibaren bu hesaplama şekli değiştirilmiştir. Bu tarihten itibaren Özel Çekme Hakkı her beş yılda bir Uluslararası Para Fonu'na üye alan devletler arasında dünya ticareti ihracat hacminde ilk beş sırayı alan devletlerin ulusal paralarının belirli bir yüzde ağırlığı alınmak suretiyle oluşturulan değeri ifade etmektedir, diğer ayrıntılı açıklamalar için bkz.:Bölüm I, B, 5, dipn. 53.

[165]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 225; Gençtürk, **Gecikme**, s. 220.

[166]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 192; Eriş, **Kara Taşıma**, s. 135. Y. 11. HD. 28.2.1984 tarih E. 364/ K. 1078 sayılı karardan: "*Kural olarak taşıyıcı, eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim olunduğu tarihe kadar geçen süre içinde eşyanın uğradığı hasar ve kaybından sorumlu bulunmaktadır. Yine kural olarak, bu sorumluluk hasara uğrayan veya kaybolan eşyanın*

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda belirtilen üst limitlerin altında bir değere tekabül etmekte ise taşıyıcı, hakkı ihlal edilen kişinin uğramış olduğu gerçek zarar miktarından sorumlu olacak, fazlasından ise mesul tutulamayacaktır. Diğer bir ifade ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında sorumluluğa dair belirlenen üst limitler, her uyuşmazlıkta öngörülen bu sorumluluk limitinin tamamının ödenmesini gerektiren toptan veya maktu bir tazminatı ifade etmemektedir[167].

Ayrıca belirtmek gerekir ki; hakkı ihlal edilen kişinin gerçek zararı Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluk sınırlarını aşsa bile taşıyıcı, düzenlemelerde öngörülen sorumluluk limitinin üzerine çıkan bu kısımdan sorumlu tutulmayacak; sorumluluk limitini aşan bu kısım eksik borç niteliğinde olacağından, hakkı ihlal edilen kişi tarafından taşıyıcıdan dava ya da cebri icra yolu kullanılarak tahsil edilmesi de mümkün olmayacaktır[168].

Taşıyıcı, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında belirlenen sorumluluk miktarından, uhdesinde bulunan – haczi kabil olmayan malları dışında – tüm malvarlığı ile sorumludur. Taşıyıcının sorumluluğu daha önceden de belirtildiği üzere Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde emredici hükümlerle düzenlendiğinden, sorumluluk sınırlarının taşıyıcı lehine indirilmesi veya sorumluluğun yine taşıyıcı lehine tamamen ortadan kaldırılması mümkün değildir. Böylelikle taraflar, sorumluluk sınırlarını aşağı çekmek suretiyle uluslararası düzenlemelerdeki bu emredici hükümleri bertaraf edecek sorumluluk limitlerini veya

---

gerçek değeri olmalıdır. Ne var ki, gerek yasalardaki ve gerekse uluslararası sözleşmelerdeki bazı hükümlerle bu sorumluluk parça veya kilogram başına olarak belli bir miktarla sınırlandırılmaktadır. Bu sınırlandırma hükümlerinin ise, taşıyıcı lehine konulmuş hükümler olduğu tartışmasız bir husustur. Bu gibi taşıma işlerinde, diğer bir deyişle, sınırlı sorumluluk esası getirilen taşımalarda, taşıma senedine eşyanın gerçek değerinin bildirilmediği hallerde, taşıtanın uğradığı zarar şayet sınırlı sorumluluk esası ile getirilen miktarı aşıyorsa, işte o zaman taşıyıcı bu ilkeden yararlanarak sınırlı sorumluluk esaslarına göre, saptanan para miktarını taşıtana ödemekle sorumluluktan kurtulacaktır. Böyle değil de taşıtanın uğradığı zarar, sınırlı sorumluluk esaslarına göre ödenmesi gereken miktarın altında kalıyorsa, o zaman taşıtan, taşıyıcıdan ancak bu zararını talep edebilecektir. Onun gerçek zararını aşan, sınırlı sorumluluk miktarını talep etmesi mümkün değildir. Zira, yukarda da değinildiği gibi sınırlı sorumluluk ilkesi taşıtan değil, taşıyan lehine getirilmiş bulunmaktadır."

[167]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 192.

[168]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 216-217; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 86-87; Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 190; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 90.

sorumsuzluk kayıtlarını taşıma sözleşmesi muhtevasında öngöremezler. Buna rağmen; öngörmüş olmaları halinde ise söz konusu hükümler taşıma sözleşmesinin geçersizliğine yol açmayacak; ancak bu türden sorumluluk hükümleri geçersiz sayılarak Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun taşıyıcının sorumluluğuna dair emredici hükümleri ilgili taşıma sözleşmesine uygulanacaktır [169].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Varşova Sistemi'ne göre mahkeme masrafları ile sair yargılama giderleri kural olarak, sorumluluk limitlerinin içinde değerlendirilmemektedir; uyuşmazlığı çözecek olan mahkeme kendi kuralları uyarınca söz konusu mahkeme masrafları ile sair yargılama giderlerinin tamamının veya bir kısmının davacıya ayrıca ödenmesine karar verebilir[170]. Ayrıca, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal Konvansiyonu[171] da Varşova Sistemi'nde kural olarak benimsenen bu ilkeye bir ekleme daha yaparak, bu kapsama davacının faiz talebini de eklemiştir[172].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Varşova Sistemi'ne tabi olarak maddi ve manevi tazminatın bir arada talep edilmesi halinde, sorumluluk sınırı her iki talep kalemi için birlikte değerlendirilecekken[173] Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal Konvansiyonu bu konuda da Varşova Sistemi'ne esaslı bir değişiklik getirerek, Konvansiyon tahtında manevi tazminat taleplerinin artık değerlendirilemeyeceğini belirtmiş ve manevi tazminatını sorumluluk sınırlarının tayininden hariç tutmuştur[174].

---

[169]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 218. Yazara göre ancak; taşıyıcı Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluk limitlerinden daha ağır sorumluluk kayıtlarını veya sorumluluğu kaldıran hükümlere dayanmamayı dahi taahhüt edebilir.

[170]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 197.

[171]Montreal 22/6:

21.madde ile işbu maddede zikredilen sınırlamalar, mahkemenin kendi kurallarına göre ek olarak davacı lehine - faiz de dahil - mahkeme masraflarının ve diğer yargılama masraflarının tamamına veya bir kısmına hükmetmesine engel değildir. İşbu hüküm, mahkeme ve diğer yargılama masrafları hesaba katılmadan belirlenen tazminat miktarını, taşıyıcının zararın meydana geldiği tarihten itibaren altı ay içinde veya – eğer daha sonra gerçekleşirse – yargılamanın başlamasından önce yazılı olarak davacıya teklif ettiği miktarı aştığı takdirde uygulanmaz.

[172]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 226.

[173]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 87.

[174]Montreal 29:

Yolcu, bagaj ve eşya taşıması ile ilgili olarak Konvansiyon veya sözleşme tahtında veya haksız fiil nedeniyle veyahut başka bir nedenle zararlara ilişkin açılacak davalar, davayı açma hakkını haiz kişilerin kimler olduğu ve bu kişilerin haklarının neler olduğu hususlarında yöneltilecek sorulara

4. Karşılaştırmalı Değerlendirme

Taşıyıcının sorumluluğu, hem CMR Sözleşmesi'nde hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında kural olarak sınırlı sorumluluk şeklinde düzenlenmiştir. Buna göre, taşıyıcının düzenlemeler uyarınca belirli bir üst limit ile sorumlu tutulması prensip olarak kabul edilmiş; taşıyıcının sınırsız sorumluluğuna bazı istisnai durumlarda cevaz verilmiştir.

Belirtmek gerekir ki; CMR Sözleşmesi'nde, taşıyıcının sorumluluğunun sınırını taşıma ücreti oluşturmaktadır. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu ise, daha değişik bir hesaplama yöntemi öngörerek taşıyıcının sorumluluğunu kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı olarak belirlemiştir.

Gerek CMR Sözleşmesi, gerekse Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda öngörülen bu sorumluluk limitleri, taşıyıcının azami olarak sorumlu tutulacağı miktarları belirtmekte olup, her iki düzenleme tahtında da kural, esasen hak sahibinin gerçek zararının tazmin edilmesidir. Bu nedenledir ki, belirlenen sorumluluk üst sınırları, taşıyıcıya maktu olarak yükletilecek bir tazminat anlamını taşımamakta ve düzenlemeler haksız zenginleşme prensiplerinden yola çıkarak ancak hak sahibinin bu sorumluluk sınırları içerisinde kalan gerçek zararının tazmin edilmesini amaçlamaktadır.

Her ne kadar hem CMR Sözleşmesi'nde hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda hak sahibinin gerçek zararı tazmin edilecek olsa da, gerçek zararının belirlenen sorumluluk limitlerinden daha fazla olduğu hallerde bu prensip hak sahibi lehine sınırsız bir talep hakkı bahşetmeyecektir. Zira; bu durumda taşıyıcının ancak sorumluluk sınırları ile öngörülen zararı tazmin edilecektir. Hak sahibinin gerçek zararı ile düzenlemelerde belirlenen sorumluluk sınırları arasında kalan fark ise, eksik borç niteliğinde olacağından hak sahibi tarafından dava

---

halel getirilmeksizin ancak bu Konvansiyon şartlarına ve öngörülen sorumluluk limitlerine bağlı olarak ikame edilebilir. Bu şekilde ikame edilecek davalarda cezai tazminata hükmedilemez veya diğer hiçbir türden gayrimaddi zarar tazmin edilmez.

edilemeyeceği gibi, cebri icra yolu ile tahsil ve takibi de mümkün olmayacaktır.

F. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zarar Sorumluluğundan Kurtulması

1. Genel Bakış

Önceki bölümlerde yapılan açıklamalarda da ifade edildiği üzere taşıyıcı, sorumluluğunu doğuran şartların varlığı halinde gecikmeden ötürü meydana gelen zararlardan hem CMR Sözleşmesi kapsamında hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında sorumlu tutulmaktadır. Ancak; taşıyıcı belirli kurtuluş beyyinelerinin somut olayda varlığını ispat eder ise, gecikme zararlarından doğan sorumluluğundan kurtulabilir. İşte aşağıda, taşıyıcının uluslararası düzenlemeler çerçevesinde hangi durumlarda gecikme sorumluluğundan kurtulabileceğini inceleyeceğiz.

2. CMR Sözleşmesi'ne göre

CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafına göre[175], taşıyıcının gecikme zararlarına ilişkin sorumluluğundan kurtulabilmesi için gecikme zararının;

- taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olaydan veya,
- hak sahibinin kusurundan veya,
- taşıyıcının verilmesine kendi kusuruyla sebep olduğu talimatlar dışında hak sahibinin verdiği talimattan veya,

[175]CMR Sözleşmesi 17/2:
Ancak; zıya, hasar veya gecikme hak sahibinin kusurundan, taşıyıcının verilmesine kusuruyla sebep olduğu talimatlar dışında hak sahibinin verdiği talimatlardan, eşyanın kendi kusurundan veya taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olaylardan kaynaklanmışsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

– eşyanın kendi kusurundan kaynaklanmış olması gerekmektedir[176].

Taşıyıcının gecikme zararlarından doğan sorumluluğundan kurtulma sebeplerinden ilki, gecikme zararının taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olaydan kaynaklanmış olmasıdır[177]. Buna göre, taşıyıcı gecikme zararının kendisinin kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olay neticesinde gerçekleştiğini ispat ettiği takdirde, sorumluluktan kurtulacaktır[178].

Kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay nedeniyle sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyıcı öncelikle öngörülemeyen ve sonuçlarından kaçınılamayan böylesi bir olayın vuku bulduğunu ve bu olay ile gecikme zararı arasındaki uygun illiyet bağını ispat edecektir. Olayın varlığı ve olay ile sonuç

---

[176]Gençtürk, **Gecikme**, s.162; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Y. 11. HD. 17.01.1974 tarih ve E. 1973/5124 – K. 1974/64 sayılı karardan: "*Taşıyıcı eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten teslim tarihine kadar uğradığı zarar ve ziyandan sorumludur. Bu sorumluluktan kurtulmak için hasarın kendi kusurundan doğmadığına veya taşınanın mahiyetinden yahut gönderen veya gönderilenin fiilinden doğduğunu ispat etmelidir.*"

[177]Erdil, **CMR Şerhi**, s. 161. Bu sorumsuzluk hali, taşıyıcı tarafından en çok dayanılabilecek ve genel nitelikteki sorumsuzluk halidir; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 95; Kendigelen, **Mütalaalar**, s. 360. Naklen: "*Bütün bu tespitler kapsamında, taşımanın taraflar arasında bir süre belirlenmemiş olmasına rağmen gerçekleştirilmesi gereken münasip süreyi aştığı – bu süre Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin dosyada mevcut 24.09.1993 tarihli yazısına göre iç savaştan sonra ve yeni güzergaha göre 9 gün olarak belirtilmiştir – ve toplam 12 gün sürdüğü, ancak bu gecikmenin Yugoslavya'daki iç karışıklıklardan, özellikle taşımanın başlamasından sonra, aracın Yugoslavya'da bulunduğu sırada çıkan iç karışıklığın uluslararası taşımayı etkilemesinden kaynaklandığı sabittir. Bu bağlamda gecikmeden ötürü davalı taşıyıcıya bir kusur isnat edilmesi ise kanaatimizce mümkün değildir.*"

[178]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.68-70; Gençtürk, **Gecikme**, s. 163; **a.e.**, s.164 – 165. Anılan son yazarın önce de ifade ettiği üzere taşıyıcının önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına imkan olmayan durum, mücbir sebepten daha geniş bir muhtevaya sahiptir. Bu minvalde, mücbir sebep için gerekli olan dışarıdan gelme unsuru önlemeye veya sonuçlarından kaçınılmasına imkan olmayan durum için aranmayacaktır. Böylelikle taşıyıcı, kendi işletme alanına dahil umulmayan halleri de CMR Sözleşmesi madde 17/2 kapsamında mücbir sebep gibi kurtuluş beyyinelerinden biri olarak ileri sürebilecektir. Örneğin; taşıyıcı tarafından yeterli ücret ödeneceği taahhüt edilmesine rağmen, taşıyıcının işletmesi dahilinde haber verilmeden başlayan genel nitelikli grev, taşıyıcının kendi faaliyet alanına girmesine rağmen taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebebi olarak dayanabileceği olaylardan bir tanesidir; **a.e**. Ayrıca, CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafında belirtilen taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarından kaçınamayacağı durumların mücbir sebep hallerinden daha geniş bir savunma alanı yarattığına CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin üçüncü paragrafı da örnek gösterilebilir. Zira bu paragraf taşıyıcının, taşımayı gerçekleştirirken araçtaki kusur ile bunu kiraladığı kişinin veya onun yardımcılarının hata ve aracında meydana gelen kusur ve hataları, sorumluluktan kurtulma sebebi olarak ileri süremeyeceğini düzenlemektedir. Dolayısıyla taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarından kaçınamayacağı durumlar ile mücbir sebep kastedilmiş olsaydı, taşıyıcının kendi faaliyet alanında çıkan bu durumlar her halükarda taşıyıcının sorumluluğu dahilinde olacağından, CMR Sözleşmesi'nin 17. maddesinin üçüncü paragrafında belirtilen bu hükmün hususi ve müstakil olarak zikredilmesine gerek kalmazdı.

arasındaki uygun illiyet bağı taşıyıcı tarafından ispat edildikten sonra ise, taşıyıcının ayrıca kendisinden beklenebilecek en üst derecedeki özen ve ihtimamı göstermiş olmasına rağmen yine de öngörülemeyen ve sonuçlarından kaçınılamayan olayın gerçekleşmiş olduğunu ayrıca ispat etmesi gerekecektir[179].

Yabancı mahkemelerin CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafında zikredilen "kaçınılamayan ve sonuçlarına engel olunamayan" olaya ilişkin olarak yorum ve tespitleri ise şu şekilde örneklendirilebilir: Taşıtı kullanan şoförün taşıtın kapısını tamir ettirmek için bir servis istasyonunda durduğu esnada soyguncular tarafından saldırıya uğradığı bir olayda Fransız Mahkemesi, yapılan duraklamanın soygunun gerçekleşmesine olanak sağladığından yola çıkarak öngörülebilir nitelikte kabul etmiş ve taşıyıcıyı sorumlu tutmuştur[180]; Fransız Mahkemesi bir kararında, yolun şartları nedeniyle yoldan sapmanın gecikmeye sebebiyet verdiği bir durumu kaçınılamayan bir olay olarak mütalaa etmemiştir[181]; Hollanda Mahkemesi ise şoförün kendisinden beklenebilecek gerekli araştırma ve soruşturmayı yaptığı ve kendisine Gotthard tünelinin açık olduğu bilgisinin verildiği

---

[179]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 110; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.70-72; Gençtürk, **Gecikme**, s. 165; **a.e.**, s.166. Anılan son yazara göre deneyimli bir taşıyıcının göstermesinin beklendiği en üst derecedeki özen ve ihtimamın ne şekilde tayin edileceği hususunda doktrinde çeşitli tespit araçları ile kriterler bulunmaktadır. Yazarın da katıldığı görüşe göre, tespitin yapılmasında taşıyıcı tarafından alınan tedbir ve gösterilen özenin derecesi dört bakımdan değerlendirilmelidir. Buna göre ilk olarak taşıyıcı sorumluluğu doğuran olayın gerçekleşme ihtimalini dikkate almış olmalıdır. Bir başka deyişle taşıyıcı bulunduğu yer ve zamanda gerçekleşebilecek tehlikeleri dikkate almış olmalıdır. İkinci olarak, taşıyıcıdan alması beklenilen tedbir ve önlemler somut olay bakımından makul ve uygulanabilir olmalıdır. Üçüncü olarak taşıyıcı tarafından alınan tedbirin hukuki olması ve son olarak taşıyıcı tarafından taşıma alanındaki standart bilgi ve teknolojinin kullanılmış olması gerekir; **a.e.**, dipn. 217. Yazar, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 20.04.2000 tarih ve 2000/2114 sayılı kararına atıf yapmaktadır. Yazara göre, karar taşıyıcı tarafından gösterilmesi gereken tedbir ve özen derecesinin tespiti için belirlenen bu kriterlere Yargıtay tarafından da temas edilmiştir; ilgili karardan: "*Davalı vekili, İtalya'nın riskli bir ülke olması nedeniyle hırsızlık olayının kaçınılmaz olduğunu savunduğuna göre, tam tersine taşıyıcının böyle bir ülkeye, yeterli önlemler alarak yola çıkması, bu meyanda ikinci şoför veya muavin bulundurmak, araca alarm taktırmak veya günün teknoloji olanaklarından yararlanılarak makul, uygulanabilir türden diğer tedbirleri alması gerektiğini söylemek mümkündür.*"; Eriş, **Kara Taşıma**, s. 190. Y. HGK. 20.6.1984 tarih E.1982/11-338/ K. 723 sayılı karardan: "*Taşımanın yapıldığı yol üzerinde hırsızlık olayları yaygın ise, taşıyıcının daha özenli davranması gerekir. Aksi halde, ağır kusurlu sayılır.*"; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 215-217. Y. 11. HD. T. 04.10.1999 E. 1999/5717 – K. 1999/7458 sayılı kararın özetinden: "*Taşımanın yapıldığı mevsim koşulları ve taşıma güzergahı dikkate alındığında yoğun kar yağışı nedeniyle yolların kapanması ve bu sebeple taşımanın gecikmesi halinin öngörülebilir olmadığından söz etme imkanı yoktur. Bu nedenle mücbir sebebin var olmadığının kabulünün gerektiği bir durumda taşıyıcının meydana gelen zarardan sorumlu olacağı yukarıda açıklamaya çalışılan ilkeler ışığında tartışmasızdır.*"

[180]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 115, dipn. 96.

[181]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 120.

bir durumda, tünelin aslında kapalı olduğunun sonradan anlaşılması ve bu nedenle de gecikilmesi halinde taşıyıcının CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafından yararlanabileceğini öngörmüştür[182]; değerli eşyalar ile yüklü taşıtın kilitli ve hırsızlığa karşı alarmı açık bir şekilde İtalya'da otoyol kenarında bırakıldığı bir olayda Fransız Mahkemesi, taşıyıcının zararın kaçınılmaz olduğunu yeteri kadar ispat edemediğine kanaat getirmiştir[183]; İspanyol Mahkemesi ise, yine İtalya'da taşıyıcının yemek yemek üzere kamyonun kapısını kilitleyip polis karakolunun yakınlarında aracını mezkur bir alana park ettiği bir diğer olayda taşıyıcının sorumlu olmadığına karar vermiştir[184]; yine İtalya'da geçen bir başka olayda Belçika Mahkemesi, kapıları kilitli ve hırsızlığa karşı alarmı da çalışır vaziyette bulunan taşıtın diğer birkaç aracın da bulunduğu korumalı bir park alanında şoförün temel ihtiyaçlarını gidermek üzere verdiği kısa mola esnasında hırsızlık olayı ile karşı karşıya kalmasında taşıyıcının sorumlu tutulamayacağına hükmetmiştir[185].

Belirtmek gerekir ki; taşıyıcının kaçınamayacağı olay ile sonuçlarını önleyemeyeceği olaylar CMR Sözleşmesi'nde birbirlerinin alternatifi olarak düzenlenmemişlerdir. Bir diğer ifade ile bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyıcı söz konusu olaydan hem kaçınamadığını hem de olayın sonuçlarını önleyemediğini ispat etmelidir[186].

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulma ihtimallerinden ikincisi, gecikme zararının hak sahibinin kusuru ile meydana gelmiş olması halidir. Böyle bir durumda

---

[182]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 120.
[183]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 122.
[184]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 123.
[185]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 123.
[186]Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 95; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11. HD. 1.2.2008 tarih ve E. 2006/13351 – K. 2008/930 sayılı karardan: "*CMR 17/2.maddesine göre, taşıyıcı kayıp, hasar ve gecikmenin kaçınmayacağı durumlardan ve önleyemeyeceği sonuçlardan kaynaklandığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Taşıyıcının basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özeni göstermesi gerekir. Bazı tehlikelerin sıkça baş gösterdiği ülkelerde taşıyıcılar bu tehlikelerle ilgili kesin önlemler almalıdır. Somut olayda ise olayın meydana geliş biçimi ve yukarıda belirtildiği gibi iç karışıklıklar içinde bulunma, saldırı ve yakma olaylarının sıkça görüldüğü Irak'ta taşıma sırasında davalıların basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özenle davranıp davranmadığı konusunda tarafların açıklama ve delilleri sorularak, varsa bu deliller toplanıp sonucuna göre bir karar vermek gerekirken bu konuda olayın tarafların iddiaları doğrultusunda cereyan etmiş olması ihtimaline dayalı başkaca açıklama içermeyen bilirkişi raporu benimsenerek, yazılı gerekçeyle davanın reddi yerinde görülmemiş ve davacı vekilinin temyiz isteminin kabulü ile hükmün yukarıda açıklanan nedenlerle bozulmasına karar vermek gerekmiştir.*"

yine CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci fıkrasına göre taşıyıcı, ortaya çıkan gecikme zararlarından sorumlu olmayacaktır[187].

Hak sahibi ile kastedilen ise, taşıyıcıya karşı dava ikame etme hakkını haiz olan gönderen ya da gönderilendir; yani talepte bulunabilecek olanlardır[188]. CMR Sözleşmesi tahtında bugün ağırlıkla benimsenen görüşe göre de, dava açanın gönderen veya gönderilen olmasına bakılmaksızın taşıyıcı, aleyhine ikame edilen bu davada gecikme zararının kendisinden talepte bulunmaya yetkili olan gönderenin veya gönderilenin kusurundan kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulma hakkına sahiptir[189].

Belirtmek gerekir ki; CMR Sözleşmesi'nde açık bir hüküm ile kayıt altına alınmamış olsa da, taşıyıcının hak sahibi dışında hak sahibinin yardımcılarının da kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulabileceği kabul edilmektedir[190].

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulma hallerinden üçüncüsü, gecikme zararının taşıyıcının verilmesine kendi kusuruyla sebep oldukları dışında hak sahibinin

---

[187]Gençtürk, **Gecikme**, s.167; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 108.

[188]Gençtürk, **Gecikme**, s. 167; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.57; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 98-99; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 109. Yazar da CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafında zikredilen hak sahibinin, talepte bulunabilecekler (***a possible claimant***) olarak anlaşılması gerektiğini ifade etmektedir.

[189]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.57-58. Yazar, madde hükmünde yalnızca talep sahibinden bahsedilmesinin gönderenin açacağı davada gönderilenin ya da tam tersine gönderilenin açacağı bir davada gönderenin kusuruna taşıyıcının dayanamayacağını ifade eder nitelikte olduğunu; bu doğrultuda görüş beyan eden yazarların da maddenin İngilizce metninde açıkça "talep sahibi" olarak geçen kavramın "muhtemel talep sahibi" olarak anlaşılmasının mümkün olmadığını belirttiklerini ifade etmektedir. Yazar ayrıca kendisinin de katıldığı ve bugün daha çok benimsenen görüşe göre ise, İngilizce metinde talep eden teriminin "talepte bulunabilecekler" olarak anlaşılması gerektiğini ve dolayısıyla davacının gönderen olması halinde taşıyıcının herhangi bir fark olmaksızın gönderilenin de kusuruna dayanabileceğini ifade etmektedir, bkz.: **a.e.**, dipn. 88. Yazar benimsenen bu görüşün taşıma sözleşmesinin hukuki mahiyeti ile de uyumlu olduğunu belirtmektedir; aynı görüşte bkz.: Gençtürk, **Gecikme**, s.168. Hak sahibinin kusuruna örnek olarak gönderenin taşıma senedinde eksik veya yanlış bilgi vermesi, yolculuk için gerekli bilgileri taşıyıcıya yanlış veya eksik olarak vermesi, taşınmasında özel usul gerektiren eşyanın taşınması hakkında taşıyıcının etraflıca bilgilendirilmemiş olması, gümrük belgelerinin usulüne uygun olarak düzenlenmemesi gibi durumlar gösterilebilir. Görüldüğü üzere hak sahibinin kusurlu aktif davranışları kadar, zarara sebebiyet veren pasif davranışları da CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafı kapsamında taşıyıcının kurtuluş beyyinelerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle örneğin özel bir dikkat ve özen gerektiren işlemler için taşıyıcıya vermesi gereken bilgilerin verilmemesi gibi bir pasif davranışının gecikmeye sebebiyet vermesi durumunda da taşıyıcı hak sahibinin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir.

[190]Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 100; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 156-157.

talimatından kaynaklanması durumudur. Taşıyıcı tarafından gönderen veya gönderilenin verdiği bir talimatın icrası nedeniyle gecikme zararı meydana gelmiş ise taşıyıcı talimatın verilmesinde kendi kusurunun bulunmadığını ispat ettiği takdirde gecikme zararlarından sorumlu tutulmaz[191]. Hak sahibinin kusuruna ilişkin yukarıda yer verdiğimiz açıklamalarda olduğu gibi bu durumda da, hak sahibinden kastedilen talepte bulunabilecek olan gönderen ile gönderilendir. Bu durumda, gecikmeden doğan zararlardan kaynaklanan olası bir uyuşmazlıkta davacı gönderilen dahi olsa, taşıyıcı gecikme zararının gönderen tarafından verilen bir talimat sebebiyle meydana geldiğini ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilecektir[192].

Ayrıca, taşıyıcının hak sahibinin talimatı nedeniyle sorumluluktan kurtulabilmesi için verilen bu talimatın bir takım şartları haiz olması gerekmektedir. İlk olarak, taşıyıcıya talimat veren kişinin böyle bir talimatı vermeye yetkili olması gerekmektedir[193]. İkinci olarak taşıyıcının sorumsuzluk dayanağının talimat niteliğinde olması gerekmektedir. Diğer bir ifade ile hak sahibinin bilgi veya alternatif sunma gibi nedenlerden ötürü taşıyıcı ile paylaştığı beyanları talimat niteliğinde sayılmayacaktır. Diğer taraftan CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafında bahsedilen talimatın, sadece CMR Sözleşmesi'nin 12.maddesinde hak sahibinin eşya üzerindeki tasarruf hakkını kullanmasını sağlayan talimatları ifade

---

[191]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 62; Gençtürk, **Gecikme**, s. 169-170. Anılan son yazara göre, gönderen veya gönderilen tarafından verilen talimat taşıyıcının verdiği eksik ve yanlış bilgilere dayanmakta ise, bu durumda taşıyıcı hak sahibi tarafından verilen talimat nedeniyle meydana gelen gecikme zararlarından sorumlu olmaya devam edecektir; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 102. Her ne kadar CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafının açık hükmü uyarınca taşıyıcının talimatın verilmesine kendi kusuruyla neden olmaması gerekmekteyse de, bunun karşısında talep sahibinin kusuru aranmamaktadır.

[192]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 62; Gençtürk, **Gecikme**, s. 169; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 102; Messent, Glass. **Hill&Messent CMR**, s. 111. Anılan son yazar, Fransız Temyiz Mahkemesi'nin bir kararına atıf yapmaktadır. Buna göre, taşıyıcı gönderen tarafından 20 ton elmanın Fransa'dan Birleşik Krallık'a taşınması konusunda bir talimat almış ve taşıma konusu elmalar tek bir araca yüklenmiştir. Birleşik Krallık'a girişte ise araç, yerel trafik kuralları uyarınca fazla yük taşıdığından bahisle durdurulmuştur. Fazla yük bir başka araca yüklenmiş ve bu nedenle taşımada bir gecikme meydana gelmiştir. Mahkeme, taşıyıcının göndereni Birleşik Krallık'ın yerel kuralları hakkında bilgilendirdiğini, ancak gönderenin taşıyıcıyı fiilen yüklenecek miktarın tayini konusunda serbest bıraktığını, bunu taşıyıcıya yazılı olarak bildirdiğini, dolayısıyla gönderenin taşıtma talebinin CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafı uyarınca bir talimat sayılamayacağına ve bu nedenle de taşıyıcının gecikmeden ötürü sorumluluğuna hükmetmiştir; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 157. Yazara göre de talep veya hak sahibi taşıyıcıya, hareketsiz ve sessiz kalarak, karar verme imkanı sağlamışsa talimat olgusundan bahsedilemeyecektir.

[193]Gençtürk, **Gecikme,** s. 169. Yazara göre, taşıyıcıya talimat vermeye yetkili olan ilk kişi taşıma sözleşmesinin karşı tarafı olan gönderendir. Ancak birtakım koşulların gerçekleşmesi neticesinde talimat verme yetkisi gönderilene geçmektedir.

etmediğine de değinmek gerekir[194].

CMR Sözleşmesi'nin 17.maddesinin ikinci paragrafı kapsamında düzenlenen kurtuluş beyyinelerinden sonuncusu ise taşınan eşyanın kendi kusurudur. CMR Sözleşmesi'nde eşyanın kendi kusurunun ne anlama geldiği belirtilmemiştir. Eşyanın kendi kusuru ile, eşyanın dahil olduğu türe ait ortak özellik ve niteliklerinden farklı özellik ve niteliklere sahip olmasının kastedildiği ifade edilebilir[195]. Bu bağlamda örneğin, camın kendi karakteristik özelliğine uygun olarak taşıyıcı tarafından uygun koşullarda taşınmasına rağmen, camın imalatından kaynaklanan bir kusur nedeniyle taşıma sırasında kırılmış olması durumunda eşyanın kendi kusurundan bahsedilebileceğinden böyle bir durumda taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilme ihtimali gündeme gelebilecektir[196].

---

[194]Gençtürk, **Gecikme**, s. 169; **a.e.**, s.170. Yazara göre, CMR Sözleşmesi tahtında talimat olgusunun geniş yorumlanması gerekmektedir. Keza talimat, CMR Sözleşmesi madde 12'de öngörülen özel esas ve şekil şartlarına uygun olarak verilenlerle birlikte aynı zamanda hak sahibi tarafından yolculuğun seyri ile ilgili olarak taşıyıcıya beyan edilen hemen hemen her türlü isteği de kapsamaktadır; aynı görüşte Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 63; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 157-158. Yazar da taşıyıcıya verilecek talimatların salt CMR Sözleşmesi'nin 12.maddesinde zikredildiği şekilde eşyaya tasarruf ile ilgili olmalarının şart olmadığını, taşıtın vasfına ilişkin talimatların da bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir; Erdil, **a.e.**, s. 159. Ancak belirtmek gerekir ki, CMR Sözleşmesi'nin 12.maddesindeki şartlara uygun olmakla birlikte uygulandığı takdirde zarara sebebiyet vereceği sarih olan talimatların da taşıyıcı tarafından uygulanmaması gerekir; Yazarın alıntı yaptığı Yargıtay kararlarından örnek mukabilinden olması amacıyla Yarg. 11. HD. 14.11.1984 tarih ve E. 4299 – K. 8539 sayılı karardan: "*Tenteli kamyon ile dökme karpuzun yurt dışına taşınması sırasında, bu karpuzların çürümesi olayında göndericinin elverişli olmayan araçla bu emtiayı taşıtması ve davalının da, basiretli davranıp davacıyı ikaz etmemesi sonucu, bu taşımada her iki taraf da eşit kusurludur.*"

[195]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 217; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 105; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s.65; Gençtürk, **Gecikme**, s. 171. Her ne kadar Yazar *"...eşyadaki kusur; eşyanın dahil olduğu türün taşıdığı ortak özellik ve niteliklerden farklı özellik ve niteliklere sahip olmamasını ifade eder.*" diye bir ifade kullanmışsa da kanaatimizce sehven kullanılan bu ifadenin eşyanın türünün ortak özellik ve niteliklerinden daha farklı özellik göstermesi şeklinde anlaşılması gerekmektedir.

[196]Gençtürk, **Gecikme**, s. 171**;** Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 112. Anılan son yazara göre burada iki faktörün dikkate alınması gerekmektedir. Birincisi eşyanın karakteristik özelliği, ikincisi ise taşıyıcı tarafından taşımanın uygun koşullarda yapılmasıdır; Erdil, **CMR Şerhi**, s.160, dipn.263. Yazar, Akıncı'dan referans olarak aldığı Köln İstinaf Mahkemesi'nin 30.08.1980 sayılı kararına atıf yapmaktadır. Buna göre taraflar arasında demir yükünün kapalı taşıtla taşınması kararlaştırılmış olmasına rağmen, istifleme taşıyıcı tarafından yağmurlu havada yapılmış, bu sebeple de demir yükü paslanmıştır. Mahkeme tarafından istiflemenin yağmur altında yapılması neticesinde demirin paslanması, eşyaya özgü bir kusur olarak nitelendirilmemiş ve taşıyıcının sorumluluğuna hükmedilmiştir; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 107. Örneğin taşınan yarış atının sürekli huysuzluk yapması veya hastalanması nedeniyle taşımaya ara verilmesi ve böylelikle taşımanın gecikmesi.

3. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre

Uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarını düzenleyen Varşova Sistemi/ Montreal Konvansiyonu'nda da belirli koşulların varlığı halinde taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan ötürü sorumluluğundan kurtulabilmesi mümkündür. Taşıyıcının bu şekilde gecikmeden doğan zarar sorumluluğundan kurtulabilmesi için:

- Somut olayda taşıyıcının veya yardımcılarının makul olarak lazım gelecek tüm önlemleri almaları veya böylesi önlemlerin alınmasının imkansız olması veya,
- Müterafık kusurun varlığı gerekmektedir[197].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 19'a göre *"Taşıyıcı, yolcuların, bagajın veya eşyanın hava yolu ile taşınması sırasındaki gecikmeden dolayı meydana gelen zararlardan sorumludur. Buna rağmen, taşıyıcı, kendisinin, müstahdemlerinin ve temsilcilerinin zararı önlemek için makul olarak lazım gelecek tüm önlemleri aldıklarını ya da böylesi önlemlerin alınmasının imkansız olduğunu ispat ettiği takdirde, gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulmayacaktır."*

Dolayısıyla Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu ilk olarak, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunu bertaraf edebilmesi için bir taşıyıcıdan beklenen en üst derecedeki tüm tedbir ve özeni göstermiş olmasını veya böylesi tedbirleri almanın somut olayın özellikleri nispetinde imkansız olduğunu ispatlamasını aramaktadır[198]. İşte bu hususlar ispat edildiği takdirde taşıyıcı, gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulamayacaktır.

---

[197]Gençtürk, **Gecikme,** s. 174.

[198]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 115; Drion, **Limitation of Liabilities**, s. 9; Gençtürk, **Gecikme**, s. 174; Sözer, **Makale I**, s. 171; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 247. Sözer'e göre taşıyıcı hak sahibinin talebine sebep olan zararın somut olayda oluşmaması için gereken tüm tedbirleri fiilen almış olduğunu veya somut olayda böylesi tedbirlerin alınmasının fiilen imkansız olduğunu ispat etmek zorundadır; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 33. Örneğin, tayfun veya volkanik patlama gibi beklenmedik bir doğa felaketi nedeniyle bir uçuşun engellenmesi durumunda taşıyıcı, böylesi bir durumu engellemek adına herhangi bir tedbir almanın imkansız oluşu nedeniyle, zarardan sorumlu tutulmayacaktır, **a.y.**, dipn. DeVera v. Japan Airlines, 24 Avi 18, 317 (SD NY, 1994).

Örneğin, Manufacturers Hanover Trust Co. v. Alitalia davasına[199] konu olan olayda Amerikan Mahkemesi, taşıyıcıya teslim edilen eşyanın başka hava yolu şirketleri ile ortaklaşa kullanılan depodan çalınması durumunda, taşıyıcının eşya üzerinde gece-gündüz bir denetim sağlaması gerekmesine rağmen bunu yapmadığından bahisle tüm makul tedbirleri almadığı için taşıyıcıyı zarardan sorumlu tutmuştur[200]. Fransız Mahkemesi ise, eşyanın (taşıyıcının eşya üzerinde herhangi bir kontrol ve denetim yetkisinin bulunmadığı) gümrük idaresine ait bir depodan çalınması, fırtına yüzünden telsiz bağlantısının kesilmesi ve yakıtın azalması nedeniyle suya mecburi iniş yapılması, askeri uçak saldırısı gibi bir olayın cereyan ettiği durumlarda taşıyıcının gerekli tüm tedbirleri almış olduğunu ispat etmesine bağlı olarak sorumlu olmadığına karar vermiştir[201].

Taşıyıcının sorumluluğunu doğuran olayın sebebini bildiği durumlarda gecikme zararlarından doğan sorumluluğunu bertaraf edebilmesi için öncelikle zararı önlemek adına makul olarak lazım gelecek tüm tedbirleri aldığını ispatlaması gerekmektedir[202]. Keza madde metnindeki "zararı önlemek için" ifadesinden de anlaşıldığı gibi, taşıyıcının alması gereken tedbirler somut olayda taşıyıcının sorumluluğunu doğuran zararın önlenmesine elverişli ve makul önlemler olmalıdır[203]. Aynı şekilde madde metnindeki "makul olarak lazım gelecek tüm önlemler" ifadesi de bunu doğrulamaktadır. Böylelikle, taşıyıcının salt sorumluluğuna yol açacak olayın gerçekleşmemesi için tüm tedbirleri aldığını ispat etmesi yeterli olmamakta; taşıyıcının almış olduğu bu tedbirlerin somut olayda taşıyıcının sorumluluğunu doğuran olayın gerçekleşmesini önlemeye elverişli olması da gerekmektedir[204].

Yolcu taşımasını ilgilendirmesine rağmen İngiltere'de davaya konu olan şu olaya da değinmek kanaatimizce faydalıdır: Bay Russell Jones, aktarmalı uçuşunu kaçırmasından mütevellit tatilinin oldukça kötü geçtiği iddiası ile zararlarının

---

[199]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 116, dipn. 12.
[200]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 116.
[201]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 117.
[202]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 117.
[203]Gençtürk, **Gecikme**, s. 175 – 176.
[204]Gençtürk, **Gecikme,** s. 176.; aynı görüşte bkz.: Kaner, **Hava Hukuku**, s. 88.

tazminini talep etmiştir. Bunun nedeni ise, Manchester – Karayipler arasındaki uçuşunun beş saat gecikmiş olmasıdır. Olay, öncelikle bir hakem nezdinde incelenmiş ve sonucunda taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin hükümleri gereğince, zarardan sorumlu tutulmamıştır. Davacı Russell Jones bunun üzerine uyuşmazlığı İlçe Mahkemesi'ne (***County Court***) yöneltmiş; mahkeme de hakem tarafından verilen kararın bozulmasına hükmetmiştir. Mahkemenin bozma kararının gerekçesi ise şöyle olmuştur: taşıyıcı gecikmeden doğan zararlardan sorumludur, meğer ki kendisinin ve yardımcılarının zararı önlemek için gerekli tüm tedbirleri aldığını veya bu tedbirlerin alınmasının imkansız olduğunu ispat etmiş olsun. Mahkeme ayrıca, taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf eden hükümlerin kabul göremeyeceğini de belirterek uyuşmazlığı yeniden değerlendirilmek üzere bir başka hakeme tevdi etmiştir ve yapılan incelemede yolcunun zararını, taşıyıcının da zararı önlemek adına elinden gelen her şeyi yaptığını ispat şartı aranmıştır. Dolayısıyla bu olay ve neticesinde verilen karar, taşıyıcının "gecikmenin" önlenmesi için değil, esasen ve daha da önemlisi "zararı" önlemek adına gerekli olan her şeyi yapmış olmasının zaruretini ortaya koymaktadır[205].

Taşıyıcının zararın önlenmesi için makul olarak lazım gelecek tüm tedbirleri almış olmasının yanında bu tedbirlerin bir de somut olayda zararın gerçekleşmesini önlemeye elverişli olması gerektiğine ilişkin olarak da New York Şehir Mahkemesi'nin Rugani v. KLM kararına değinmek, konunun örneklendirilmesi açısından yerinde olacaktır. Buna göre, New York Şehir Mahkemesi'nin önüne gelen olayda, taşıma öncesinde saklanmak üzere New York Idlewind Havaalanı'nda bulunan KLM hangarında tutulan pahalı kürkler çalınmıştır. New York Şehir Mahkemesi, olay esnasında görev yapan bir bekçi bulunmasına rağmen, bekçinin silahsız olması nedeniyle vuku bulan böylesi bir silahlı soygun karşısında etkili savunma yapamadığına ve dolayısıyla eşyaları koruyamadığına ve söz konusu olayda gereken ve alınması mümkün olan tüm önlemlerin taşıyıcı tarafından alınmadığına hükmetmiştir[206].

---

[205]Diederiks – Verschoor, **Air Law,** s.139.
[206]Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s.122-123.

Taşıyıcının sorumluluğunu doğuran olayın sebebini bilmediği durumlarda ise, zararı doğurması muhtemel sebeplerin hepsi göz önünde bulundurularak, bu sebeplerin zarara yol açmaması için taşıyıcının tüm tedbir ve önlemleri almış olduğunun ispatlanması gerekecektir[207].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 19 kapsamında ikinci sorumluluktan kurtuluş sebebi de, taşıyıcının zararı önlemek için tedbir alınmasının imkansız olduğunu ispatlamasıdır. Böylesi bir ispat için de taşıyıcı tarafından sorumluluğunu doğuran olayın sebebinin bilinmesi taşıyıcının lehine olacaktır. Taşıyıcının sorumluluğunu doğuran olayın sebebini bilmediği durumlarda ise, sorumluluğa sebebiyet verebilecek olan muhtemel sebeplerin hepsi dikkate alınmalı ve bunların hepsini önlemek adına tedbir alınmasının imkansız olup olmadığı araştırılmalıdır[208].

CMR Sözleşmesi altında verilen açıklamalara benzer şekilde, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemesinde de tedbir alma imkansızlığına yol açan sebepler, umulmayan haller ile mücbir sebep hallerini kapsamaktadır. Dolayısıyla taşıyıcı, gecikme nedeniyle meydana gelen zarar ile sözleşmenin bu şekilde ihlali arasındaki uygun illiyet bağının mücbir sebep veya umulmayan bir hal sonucu kesildiğini ispat etmekle sorumluluktan kurtulabilecektir[209].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağı bir diğer durum ise müterafık kusurun varlığı halidir. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 20'ye göre *"Eğer taşıyıcı zararın, tazminat talebinde bulunan kişinin veya sayesinde hak sahibi olduğu kişinin kayıtsılığı, yanlış fiili veya ihmalinden kaynaklandığını ya da bu bunların zarara katkı sağladığını ispat ederse, talep sahibine karşı olan sorumluluğundan, ihmalin, yanlış fiilin veya kusurun zarara sebep olduğu ya da katkıda bulunduğu ölçüde tamamen veya kısmen muaf tutulur."*

---

[207]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 188.
[208]Gençtürk, **Gecikme**, s.176.
[209]Gençtürk, **Gecikme**, s. 176 dipn. 268. Yazar, kurtuluş sebeplerinden biri olan tedbir almanın imkansızlığı halinin sadece mücbir sebebi kapsadığını belirten yazarlar olduğunu da belirtmektedir, bkz.: **a.e**., dipnotta belirtilen yazarlar.

Madde hükmüne göre, taşıyıcı zararın hak sahibinin veya zarar nedeniyle talepte bulunabilme hakkını edinmiş kişinin kusuru neticesinde meydana geldiğini ispatladığı takdirde, müterafık kusur prensibi gereğince sorumluluktan tamamen veya kısmen kurtulabilecektir[210].

Madde hükmü, tazminat talebinde bulunan kişi ile beraber bu kişiden tazminat talep etme hakkını elde etmiş diğer kişinin kusuru halinde de taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına imkan vermektedir. Böylelikle, örneğin gönderenin kusurunun bulunduğu hallerde gönderilen tarafından bir dava açılmış ise, bu durumda taşıyıcı gönderenin kusuruna dayanarak müterafık kusur hükümlerinden istifade edebilecektir[211].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre somut olayda müterafık kusurun bulunup bulunmadığı ve bulunduğu takdirde taşıyıcının sorumluluktan hangi ölçüde kurtulacağının belirlenmesi ulusal hukuk uygulamalarına bırakılmıştır[212].

Tazminat talebinde bulunabilecek kişi veya bu kişiden tazminat talep etme hakkını deruhte etmiş kişinin müterafık kusuruna, gümrükte gecikmeye sebep olacak şekilde eşyanın ağırlığı veya niteliği hakkında yanlış beyanda bulunma, eşyanın gümrüğe gelmesinin akabinde gümrükten sorunsuz çıkışı için büyük önem arz eden belgelerin gereği gibi tedarik edilememesi gibi örnekler verilebilir[213].

Müterafık kusurun taşıyıcının sorumluluğunun ağırlaştığı hallerde uygulanıp uygulanmayacağı doktrinde oldukça tartışılan bir konudur. Doktrindeki hakim fikre göre, müterafık kusur hükümleri taşıyıcının sorumluluğunu ağırlaştıran durumlarda da uygulanmalıdır[214]. Keza kanaatimizce Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 20'nin son cümlesinin *"İşbu madde, 21. maddenin birinci paragrafı da dahil olmak üzere bu Konvansiyon'daki tüm sorumluluk hükümlerine uygulanır."* hükmü de taşıyıcının sorumluluğunun ağırlaştığı haller de

[210]Sözer, **Makale I**, s. 169; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 188.
[211]Sözer, **Makale I**, s.182.
[212]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 122.
[213]UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 34.
[214]Gençtürk, **Gecikme**, s. 179; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 189.

dahil olmak üzere müterafık kusur olgusunun tüm sorumluluk hükümlerine uygulanacağını tevsik etmektedir.

4. Karşılaştırmalı Değerlendirme

CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebeplerine ilişkin hükümleri ortaklaşa değerlendirildiğinde, bu düzenlemelerin birbirinden farklı oldukları dikkati çekmektedir[215].

Bu bağlamda, CMR Sözleşmesi tahtında taşıyıcının gecikme zararından doğan sorumluluğundan kurtulabilmesi için, zararın (i) taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olay neticesinde meydana gelmiş olması veya (ii) hak sahibinin kusurundan doğmuş olması veya (iii) taşıyıcının kendi kusuru ile sebep oldukları dışında hak sahibinin verdiği talimattan veya (iv) eşyanın kusurundan kaynaklanmış olması gerekmektedir.

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre ise, taşıyıcının gecikme zararlarından doğan sorumluluğundan kurtulabilmesi için, (i) zararı meydana getiren olayın önlenmesi için taşıyıcı ve yardımcıları tarafından gerekli tüm tedbirlerin alınmış olması veya bu tedbirlerin alınmasının imkansız olması veya (ii) müterafık kusurun varlığı gerekmektedir.

Bu bakımdan CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemelerinin aynı konuyu farklı kurtuluş beyyineleri öngörmek kaydıyla düzenlediğini belirtmek yanlış olmayacaktır.

Söz konusu düzenlemelerin birbirinden oldukça farklı hükümler içermesine rağmen belirtmek gerekir ki, hem CMR Sözleşmesi kapsamında hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde sayılan kurtuluş sebeplerinin somut olayda varlığı tek başına yeterli olmamakta; taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını öngören bu olguların taşıyıcı tarafından bir de ispat edilmesi gerekmektedir.

[215]Gençtürk, **Gecikme**, s. 162.

G. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğuna İlişkin Sorumluluk Sınırının Artması

1. CMR Sözleşmesi'ne Göre

Taşıyıcının sorumluluğunun sınırı, CMR Sözleşmesi'nin 26.maddesine göre taşıma senedine eşyanın teslimindeki özel menfaatin kayıt altına alınması ile artırılabilir. CMR Sözleşmesi'nin 26.maddesine göre:

"(1)Zıya veya hasar ya da taşıma için kararlaştırılan sürenin aşılması haline yönelik olarak gönderen, taşıma ücretine mutabık kalınacak ek belirli bir ücret ödemesi karşılığında, taşıma senedine kaydetmek suretiyle teslimde özel menfaatin miktarını tayin edebilir.

(2)Teslimde özel bir menfaatin varlığı beyan edilmiş ise, 23, 24 ve 25 inci maddelerde öngörülen tazminattan bağımsız bir şekilde, ispat edilecek sair zararlar için de özel menfaat olarak beyan edilen miktara kadar tazminat talep edilebilir."

Bu bağlamda, taşıma senedine eşyanın teslimindeki özel menfaatin dercedilebilmesi, taşıyıcı ile gönderenin mutabakatını gerektiren bir işlemdir[216]. Eşyanın teslimindeki özel menfaatin taşıma senedine geçirilmesi, aynı zamanda bir geçerlilik şartı niteliğindedir[217]. Ayrıca taşıyıcıya buna ilişkin bir ek ücretin ödenmiş ve taraflar arasında taşıma süresinin de belirlenmiş olması gerekmektedir[218].

---

[216]Gençtürk, **Gecikme**, s. 226; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku,** s. 162.

[217]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 138. Yazara göre ücrete ilişkin anlaşma geçerlilik şartı niteliğinde değildir; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 199; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 337. Anılan son yazara göre taşıma senedine dercedilecek özel menfaatin aynı zamanda miktar olarak da belirtilmiş olması gerekmektedir; yani söz konusu zararların hangi miktara kadar tazmin edileceğinin taşıma senedinde yer alması gerekir; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 122-123. Yazara göre her ne kadar teslimde özel menfaat beyanının taşıma senedine dercedilmesi hakim görüşe göre bir geçerlilik şartı ise de, özel menfaat beyanının taşıma senedine geçirilmeksizin tarafların aralarında yapacakları anlaşmalara da olanak ve geçerlilik tanımak gerekir. Bu şekilde gönderenle teslimde özel menfaat beyanının miktarını sarih bir biçimde ve yazılı olarak kararlaştırmış, hatta ücretini de tahsil etmiş taşıyıcının, daha sonradan bu beyanın taşıma senedine geçirilmediğine dayanmak suretiyle geçersizliğini iddia etmesinin önüne geçilebilecektir.

[218]Gençtürk, **Gecikme**, s. 228. Yazar CMR Sözleşmesi'nin İngilizce metninde de kararlaştırılan sürenin aşılması durumuna değinildiğini, dolayısıyla taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılmadan

Taraflar ayrıca, eşyanın tesliminde özel menfaati zıya, hasar ve gecikme hallerinin tümü için belirleyebilecekleri gibi, bunlardan bir veya birkaçını kapsam dışı bırakıp özel menfaati sadece bir veya birden fazla durum için de kayıt altına alabilirler. Örneğin, taraflar sadece zıya ve hasar halleri için özel menfaat kararlaştırıp, gecikmeyi bu kapsam haricinde tutabilirler. Taraflar arasında böylesine bir belirleme yapılmadan taşıma senedinde eşyanın tesliminde özel menfaatin dercedildiği durumlarda ise, özel menfaat zıya, hasar ve gecikme hallerinin her üçü için de geçerli sayılır[219].

Tarafların CMR Sözleşmesi'nin 26.maddesi uyarınca eşyanın tesliminde özel bir menfaat beyanı hususunda mutabık kalmış olmaları halinde, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun üst sınırı ilgili madde kapsamında taşıma senedinde kayıt altına alınan bu değer olacaktır[220].

2. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre

Taşıyıcının sorumluluğunun sınırı bakımından Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun öngörmüş olduğu sorumluluk limitlerinin kural olarak taşıyıcının lehine değiştirilerek Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluk sınırlarının altına çekilmesinin mümkün olmadığına daha önceden

---

fakat basiretli bir taşıyıcıdan taşıma işinin ifasının beklendiği makul süre olarak tayin edildiği durumlarda bu sürenin uygulama alanı bulamayacağını, bu nedenle gecikme halinde özel menfaat beyanının geçerli olması için taşıma senedine özel menfaat beyanın dercedilmesi ve ek bir ücret ödenmiş olmasının yanında bir de taşıma süresinin taraflar arasında kararlaştırılmış olması koşulunun arandığını ifade etmektedir.

[219]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 139.

[220]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 171; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 145. Yazar CMR Sözleşmesi'nin 26.madde uygulamasının taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu bahsinde, zıya ve hasar hallerindeki sorumluluktan daha farklı olduğunu belirtmektedir. Buna göre, zıya ve hasar durumunda eşyanın teslimindeki özel çıkarın taşıma senedinde kayıt altına alınması, CMR Sözleşmesi'nin 23.maddesinde öngörülen tazminat yanında ayrıca taşıma senedinde öngörülen özel çıkar miktarına kadar da bir ek tazminat imkanı sağlamakta olup, böylelikle zıya ve hasar hallerinde uğranılan dolaylı zararların da tazmini mümkün olmaktadır. Ancak, gecikmeden doğan zararlarda ise böyle bir durum mümkün olmamakta; zira gecikme nedeniyle tazmin edilecek zararlar zaten dolaylı malvarlığı zararlar olduğundan, hak sahibinin zıya ve hasar hallerinde olduğu gibi gecikme durumu için de, CMR Sözleşmesi'nin 23.maddesinin 5. paragrafında öngörülen tazminat ile birlikte CMR Sözleşmesi'nin 26.maddesine dayanarak ek bir tazminat talep etme hakkı olmayacaktır; eşyanın tesliminde özel bir çıkar taşıma senedinde kayıt altına alındığı takdirde gecikme hali için artık üst sınır olarak taşıma ücreti yerine, kayıt altına alınan bu özel çıkar esas alınacaktır.

değinmiştik[221]. Zira; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 26'nın açık hükmüne göre de, *"Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mahiyetinde olan ya da bu Konvansiyon'da belirtilen sorumluluk sınırlarından daha aşağıda bir sorumluluk sınırı öngören tüm hükümler geçersizdir; ancak böylesi bir hükmün geçersizliği, işbu Konvansiyon hükümlerine bağlı kalmaya devam edecek taşıma sözleşmesinin geçersizliği anlamına gelmeyecektir."*

Yukarıda belirtilen bu hükmün mefhumu muhalifinden ise, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda getirilen sorumluluk limitlerinin taşıyıcı aleyhine artırılabileceği sonucu çıkmaktadır. Dolayısıyla taraflar, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluk limitlerini taşıyıcı lehine aşağı çekemez iken, söz konusu limitlerin üzerine çıkılmasının karşısında herhangi bir engel bulunmamaktadır[222]. Keza; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 25 hükmüne göre de *"Bir taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin bu Konvansiyon'da belirtilen sorumluluk sınırlarından daha yüksek sınırlamalara tabi olacağını veyahut herhangi bir sınırlamaya bağlı olmayacağını dahi taahhüt edebilir."* Madde hükmünün ifadesine göre, taşıyıcı sorumluluğunun Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluk limitlerinin üstünde olacak şekilde düzenlenmesini isteyebileceği gibi, böyle bir sorumluluk limitinin kararlaştırılmamasını dahi talep edebilir[223].

Taşıyıcının eşya taşımalarında sorumluluğunun sınırı olarak kabul edilen kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı'nın taşıyıcı aleyhine arttığı bir diğer durum ise, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 22/3'te düzenlenmiştir:

"Eşya taşımasında, taşıyıcının tahribat, kayıp, hasar veya gecikmeden doğan sorumluluğu her bir kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır; meğer ki eşya taşıyıcıya teslim edildiği esnada gönderen, varış yerinde teslime ilişkin özel bir menfaat beyanında bulunmuş ve gerektiğinde buna ilişkin ilave bir ödeme yapmış olsun. Böyle bir durumda, taşıyıcı, beyan edilen değerin gönderenin varış yerinde

[221]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 96; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 91.
[222]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 97; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 197.
[223]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 246.

teslim ile elde edeceği gerçek menfaatinden daha fazla olduğunu ispat etmediği müddetçe, beyan edilen değer kadar bir meblağı ödemekle mükelleftir."

Buna göre, taşıyıcının sorumluluk sınırının artabilmesi için gönderenin taşıyıcıya eşyanın teslimi sırasında eşyanın varış yerinde teslimine ilişkin özel bir menfaatini beyan etmiş olması ve gerektiğinde de buna ilişkin olarak ek bir ödeme yapmış olması gerekmektedir. Ayrıca ek bir ödemenin yapılıp yapılmayacağı ve/veya ödemenin miktarı taşıyıcı ile gönderen arasında anlaşma yolu ile belirlenecektir[224].

Düzenlemenin "gerektiğinde buna ilişkin ilave bir ödeme" yapılmasını öngörmesi, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamındaki taşıma sözleşmelerinde teslimde özel menfaat beyanının geçerliliği için ek ücret ödemesinin fiilen yapılmış olmasının gerekmediğine ve ayrıca ek ücret ödenmesi kararlaştırılmış olduğu durumlarda da ek ücretin ödenmesi hususunda tarafların mutabakatının yeterli olduğuna işaret etmektedir. Ayrıca her ne kadar düzenlemede özel menfaat beyanının münhasıran yazılı şekilde yapılması öngörülmemiş ise de, çoğunluk görüşüne göre özel menfaat beyanının taşıyıcının sorumluluğu ile yakından ilişkili olmasından ötürü yazılı ve açık bir şekilde yapılmasına gerek duyulmaktadır[225].

Böylelikle geçerli bir şekilde özel menfaat beyanının yapıldığı durumlarda taşıyıcı, eşyanın varış yerindeki gerçek değerinin gönderenin beyan ettiği özel menfaatten daha fazla olduğunu ispat etmediği sürece, zararın vukuu halinde, gönderen tarafından beyan edilen bu özel menfaat değerini ödemekle mükellef olacaktır[226]. Gönderen tarafından beyan edilen bu değer de taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırını oluşturacak ve Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluk limitlerinin taşıyıcı aleyhine artırılması anlamına gelecektir [227].

---

[224]Drion, **Limitation of Liabilities**, s. 316; Gençtük, **Gecikme**, s. 229.
[225]Gençtürk, **Gecikme**, s. 230.
[226]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 246; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 37.
[227]Gençtürk, **Gecikme**, s. 230; Drion, **Limitation of Liabilities**, s. 314 – 315. Anılan son yazara göre bu şekilde beyan edilecek özel menfaat artık sorumluluğunun üst limiti hükmünde olacaktır. Bu nedenle de, beyan edilecek özel menfaat her zaman, sorumluluk limitinin üstünde olmalıdır. Böylelikle taşıyıcı lehine düzenlemede öngörülmüş sorumluluk limitinin aşağıya çekilmesi engellenmiş olur; Gençtürk, **Gecikme**, s. 232. Yazara göre, teslimde özel menfaat beyanının

Amsterdam Mahkemesi önüne gelen bir olayda eşyanın varma yerindeki teslimine ilişkin özel menfaatin beyan edilmesinin önemi ortaya çıkmaktadır. Davaya konu olay, Pan-American Havayolları tarafından Amsterdam'dan Johannesburg'a yapılacak olan şapka örneklerinin taşınması işine ilişkindir. Şapka örnekleri planlandığı şekilde 10 Mart 1951 tarihinde değil, yanlışlıkla başka bir yere gönderilip daha sonra tekrar Amsterdam'a geri getirildiğinden dolayı ancak 2 Nisan'da Johannesburg'a ulaşabilmiştir. Eşyanın varma yerindeki teslimine ilişkin özel bir menfaat beyanı yapılmamış olmakla birlikte davacı, bu gecikmeden ötürü önemli iş fırsatlarını kaçırmasından bahisle maruz kaldığı 10.000 Hollanda Guldeni zararının tazminini talep etmiştir. Pan-American Havayolları ise, Varşova Sözleşmesi'ndeki sorumluluk limitlerine dayanmış, davacı ise havayolu şirketinin ağır ihmali bulunduğunu savunmuştur. Amsterdam Mahkemesi, olayda eşyanın varma yerindeki teslimine ilişkin özel bir menfaat beyanı bulunmadığından, taşıyıcının taşıma işini hızlandırmasını teşvik için bir sebep bulunmadığına; ortada taşıyıcının ağır ihmalinin ve sınırsız sorumluluk koşullarının bulunmadığına karar vermiş; bununla beraber, Varşova Konvansiyonu limitleri dahilinde davacı lehine belirli bir tazminata hükmetmiştir[228].

3. Karşılaştırmalı Değerlendirme

Hem CMR Sözleşmesi'nde hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcının öngörülen sorumluluk sınırlarının artırılması mümkündür.

CMR Sözleşmesi'nin 26.maddesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 22/3'e göre taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan ötürü sorumluluğunun sınırı gönderen tarafından eşyanın teslim yerindeki değerine ilişkin yapılacak özel bir menfaat beyanı ile artırılabilmektedir. Buna göre, CMR Sözleşmesi tahtında özen menfaat beyanının geçerli olabilmesi için gönderen ile

---

sorumluluk sınırlarının altında beyan edilmesi halinde taşıyıcının sorumluluğu Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda öngörülen sınırlara göre belirlenecektir. Bu şekilde, düzenlemelerde emredici olarak öngörülen sorumluluk sınırlarının bertaraf edilmesi önlenmiş olmaktadır.

[228]Diederiks – Verschoor, **Air Law**, s. 128.

taşıyıcının bu hususta mutabakata varmış olmaları, özel menfaat beyanının taşıma senedine dercedilmiş olması ek bir ücretin taşıyıcıya fiilen ödenmiş olması ve son olarak taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılmış olması gerekmektedir.

CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümleri karşılaştırıldığında, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümlerinin taşıyıcının sorumluluğunu artıracak özel menfaat beyanının geçerliliği için daha esnek bir düzenleme öngörmüş olduğu tespit edilmektedir. Buna göre, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu da özel menfaat beyanının geçerliliği için gönderen ile taşıyıcının mutabakatını aramakta; ancak özel menfaat beyanının münhasıran taşıma senedine dercedilmesi gibi hususi bir şekilde yapılmasını veya taşıyıcıya bunun karşılığında fiilen ek bir ücretin ödenmiş olmasını ya da taraflar arasında taşıma süresinin kararlaştırılmış olmasını zorunlu kılmamaktadır. Ayrıca, taraflar ek ücret ödenmesi hususunda anlaşmışlarsa da, tarafların bu konudaki mutabakatı yeterli olup, söz konusu ek ücretin fiilen taşıyıcıya ödenmiş olması da özel menfaat beyanının Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu geçerlilik koşulu değildir.

Ancak belirtelim ki; her ne kadar Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 22/3 teslimdeki özel menfaat beyanının yazılı olarak yapılmasını öngörmemiş ise de, bu konunun taşıyıcının sorumluluğu ile olan yakın ilişkisi dikkate alındığında, özel menfaat beyanının yazılı ve açık olarak yapılması gerektiğine dair çoğunluk görüşüne biz de katılmaktayız.

Ayrıca; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 25'e göre taşıyıcı, açıkça belirlenen sorumluluk sınırlarından daha yüksek sınırlamalara tabi olacağını ya da herhangi bir sorumluluk sınırlamasına tabi olmayacağını dahi taahhüt edebilir ve bu surette de taşıyıcı aleyhine sorumluluk sınırları yükseltilebilir. CMR Sözleşmesi tahtında ise böylesi bir duruma, Sözleşme'nin 41. maddesinin birinci paragrafı gereğince Sözleşme hükümlerinin doğrudan veya dolaylı olarak ihlali anlamına geleceğinden cevaz verilmemiştir.

CMR Sözleşmesi ve Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca özel

menfaat bildiriminin geçerliliğinin benzeşen özellikleri de bulunmaktadır. Bunlardan ilki hem CMR Sözleşmesi'nde hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda teslimdeki özel menfaat beyanının geçerliliğinin gönderen ile taşıyıcı arasındaki mutabakata bağlı olmasıdır. Bir diğer ifade ile taşıyıcı, gönderenin teslimdeki özel menfaat beyanını kabul etmek zorunda değildir. Dolayısıyla özel menfaat beyanının geçerliliği gönderen ile taşıyıcı arasındaki irade uyuşmasına dayanmaktadır[229].

Düzenlemelerin paralellik gösterdiği bir diğer nokta da özel menfaat beyanının hem zıya ve hasar hem de gecikme sorumluluğu için yapılabilmesi ya da tarafların iradeleri uyarınca bu sorumluluk kalemlerinden bir veya birkaçı için de özel olarak düzenlenebilmesidir[230].

Ayrıca belirtmek gerekir ki, hem CMR Sözleşmesi hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca her halükarda düzenlemelerde öngörülen sorumluluk sınırlarından daha yüksek şekilde beyan edilmesi gereken teslimde özel menfaatin varlığı halinde, belirlenen bu miktar artık taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırını oluşturacaktır. Ancak bu kural, taşıyıcının sınırsız olarak sorumlu tutulacağı hallerde uygulanmayacaktır[231]. Nitekim taşıyıcı bu şekilde prensipte sınırsız sorumlu tutulmasını gerektiren durumlarda sorumluluk sınırının teslimde özel menfaat olarak beyan edilen değer ile sınırlandırılmasını talep edemeyecek ve zarardan sınırsız olarak sorumlu olmaya devam edecektir. Belirtmek gerekir ki, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında (aşağıda açıklanacağı üzere) uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu her zaman sınırlı sorumluluk şeklinde düzenlendiğinden ve dolayısıyla taşıyıcının sınırsız sorumluluğu (Montreal 25 kapsamındaki iradi feragat haricinde) söz konusu olmadığından, bu husus ancak CMR Sözleşmesi'ne tabi olan uluslararası kara yolu ile eşya taşıma sözleşmelerine uygulanabilir niteliktedir.

---

[229]Gençtürk, **Gecikme**, s. 231.
[230]Gençtürk, **Gecikme**, s. 231.
[231]Gençtürk, **Gecikme**, s. 230-232.

H. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sınırsız Sorumluluğu

1. CMR Sözleşmesi'ne Göre

CMR Sözleşmesi'nin 29.maddesine göre[232], taşıyıcının kastı veya davaya bakan hakimin hukukuna göre taşıyıcının kasta eşdeğer tutulacak bir kusurunun varlığı halinde taşıyıcı, CMR Sözleşmesi'nde düzenlenen ve taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran, sınırlandıran veya ispat külfetini karşı tarafa yükleyen sözleşme kayıtlarından yararlanamayacak ve kastı veya hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer kusurundan dolayı meydana gelen zararı da tamamen tazmin etmek zorunda kalacaktır.[233]

CMR Sözleşmesi'nin 29.maddesinin lafzına bakıldığında taşıyıcının sorumluluğunun ortadan kalkması için, taşıyıcının kastının veya hakimin hukukuna göre belirlenecek olan kasta eşdeğer kusurunun varlığı gerekmektedir[234]. CMR Sözleşmesi'nin bu iki kavramı düzenleyiş biçiminden kast ve kasta eşdeğer kusur

---

[232]CMR Sözleşmesi madde 29:

1 – Zarara kasten ya da davaya bakan hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer sayılan bir kusur ile sebebiyet veren taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan ya da ispat yükünü yer değiştiren bu bölüm hükümlerine dayanamaz.

2 – Taşıyıcının müstahdemlerine veya taşımanın icrası sırasında hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilere, görevlerini ifa sırasında kasıt veya kasta eşdeğer sayılan bir kusur izafe edilebildiği takdirde de, aynı hüküm uygulanır. Böyle bir durumda müstahdemler ve diğer kişiler de, kişisel sorumlulukları yönünden 1 nci fıkrada belirtilen bu bölüm hükümlerine dayanamazlar.

[233]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 167, dipn. 76; Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 141; **a.e.**, s.146; Gençtürk, **Gecikme**, s. 235; Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 517; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11. HD. 25.6.2009 tarih ve E. 2007/12693 – K. 2009/7793 sayılı karardan: "*Taşıyıcının azami sorumluluğu CMR Konvansiyonu'nun 23.maddesinde düzenlenmiş olup, sorumluluğun sınırlandırılması imkanının kaybı, Konvansiyon'un 29.maddesinde hüküm altına alınmıştır. Bu maddeye göre hasar, taşımacının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşımacı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahutta kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanamaz. Bilerek kötü hareket veya kusur taşımacının vekil veya çalışanları tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır*."; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 38. Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının sınırsız sorumluluğu, taşıyıcının sorumluluğunun özel menfaat beyanı uyarınca arttığı durumlarda da söz konusu olacaktır, bir başka ifade ile özel menfaat beyanı yapılmış olsa dahi taşıyıcının kastı veya hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer kusurunun varlığı halinde taşıyıcı, özel menfaat beyanı ile belirlenen değer ile değil, sınırsız olarak sorumlu tutulacaktır.

[234]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 209.

kavramlarının her ikisinin de ulusal hukuk düzenlemelerine bırakılmadığı; kastın evvela evrensel hukuk anlayışı çerçevesinde yeknesak bir yorum ile belirlenmesinin, kasta eşdeğer kusur kavramının ise davaya bakacak olan hakimin hukukuna göre belirlenmesinin amaçlandığı anlaşılmaktadır[235].

Taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan ötürü sorumluluk sınırını kaldıran durumlardan birisi taşıyıcının zarara kasten neden olması halidir. CMR Sözleşmesi'nin İngilizce metninde kast, "***wilful misconduct***"; Fransızca metninde ise "***dol***" olarak karşılık bulmaktadır[236]. Belirtmek gerekir ki, önceleri "***dol***" kavramı kişinin hukuka aykırı sonucun bilincinde olarak bu durumun gerçekleşmesini istediği durumları (doğrudan kast) ifade etmekte iken, bugünkü hukuk anlayışında "***dol***" kavramı kişinin böylesi bir hukuka aykırı sonucu istemese bile, gerçekleşme ihtimalini göze alarak hareket etmesini (dolaylı kast) de kapsamaktadır[237]. Diğer bir ifade ile, hem "***wilful misconduct***" kavramı ile "***dol***" kavramının giderek yaklaşması; gerekse "***dol***" kavramının günümüz uluslararası hukuk anlayışında hem doğrudan kastı hem de dolaylı kastı kapsayacak şekilde kullanılması[238], taşıyıcının hem doğrudan hem dolaylı kastı ile zarara sebebiyet verdiği tüm hallerde sorumluluk limitlerinden yararlanamayacağına işaret etmektedir[239].

Taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan ötürü sorumluluk sınırını kaldıran durumlardan bir diğeri ise taşıyıcının zarara kasta eşdeğer kusuru ile sebep olmasıdır. CMR Sözleşmesi'nin 29.maddesine göre, kasta eşdeğer kusurun varlığı hakimin hukukuna (***lex fori***), yani davaya bakan mahkemenin hukukuna göre belirlenecektir[240].

---

[235]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 141.

[236]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 152. Yazara göre İngilizce çeviride yer alan "***wilful misconduct***" ifadesinin Fransızca "***dol***" ifadesini tam karşılamadığı, hatta "***dol***"'un ayırıcı özelliği olan zarar verme amacını da içermediği belirtilmiştir; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 209; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 125. Yazara göre de kavramlar birbirini tam olarak karşılamamaktadır.

[237]Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 151.

[238]Erdil, **CMR Şerhi**, s. 364. Diğer bir ifade ile "***dol***" taşıyıcının zararın meydana gelme olasılığını bilmesine rağmen zararı bilinçli olarak amaçlaması veya zararın meydana gelme ihtimalini bilerek zararı riske etmesi halinde söz konusudur; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 151. Bu anlayışa Avusturya, Almanya, İsveç ve İsviçre hukuk sistemleri örnek gösterilebilir.

[239]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 141; Gençtürk, **Gecikme**, s. 236.

[240]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk,** s. 142.

Kasta eşdeğer kusur kavramı davaya bakacak olan mahkemenin hukukuna göre belirleneceğinden ötürüdür ki, konuya ilişkin olarak CMR Sözleşmesi'ne taraf devlet uygulamalarında yeknesaklık bulunmamaktadır[241]. İngiltere gibi bazı ülkelerde kasta eşdeğer kusur olgusu yer almazken, Almanya, Avusturya, Fransa ve İsviçre gibi bazı Kara Avrupa hukuklarında kasta eşdeğer kusur ile kastedilenin ağır ihmal (***gross negligence, faute lourde***) olduğu yorumu yapılmaktadır[242]. Türk Hukuku kabulüne göre de kasta eşdeğer kusur, ağır kusur/ağır ihmal olgusuna karşılık gelmektedir[243].

Ağır kusur/ağır ihmalin varlığından, kişinin zararın meydana gelme ihtimalini öngörebilecek durumda olup da yeterli ihtimam ve özeni göstermediği durumlarda söz edilebilir. Yani, ağır kusur/ağır ihmal halinde taşıyıcının muhtemel zararın doğacağı bilincine sahip olması, zarar ihtimalini öngörmüş olması şarttır[244]. Ağır

---

[241]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 210.

[242]Gençtürk, **Gecikme**, s. 236; Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 199. Anılan son yazara göre Kara Avrupası ülkelerinde kast ile eş tutulan kusur çoğunlukla ağır kusur şeklinde anlaşılmaktayken, İngiliz – Amerikan Hukukunda ise "***wilful misconduct***" kavramının kast ile eş tutulan kusur olgusunu da kapsadığı beyan edilmektedir; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 154'ten naklen*: "Amerikan kararlarında **wilful misconduct**'ın kişinin şuurlu isteği ile bir başkasına zarar verici nitelikte, yapma ya da yapmama şeklinde bir davranışta bulunması, zararın meydana gelme ihtimaline müdrik olarak davranması ya da yapılan iş gereği uyulacak açık bir kurala uymaması halinde söz konusu olabileceği belirtilmektedir. İngiliz mahkeme kararlarında ise, **wilful misconduct**, sonucun öngörülebildiği hallerde, kişinin iradesine bağlı olarak gerçekleşen ağır bir ihmal veya dikkatsizlik olarak ele alınmaktadır. Ancak tedbirsiz ve dikkatsiz davranma nedeniyle sorumluluktan söz edilebilmesi için, kişinin hatalı davrandığının bilincinde olması veya hatalı bir şekilde sonucu dikkate almadan davranışını pervasızca sürdürmesi ya da davranışın sonucu dikkate alınmadan tedbirsizce olması gerekmektedir";* İngiliz Mahkemeleri'nin konuya bakışı ile ilgili olarak bkz.: UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 38, dipn.192'de atıf yapılan kararlar (The Thomas Cook Group Ltd. v. Air Malta Company Ltd, 1997 – Goldman v. Thai Airways International Ltd., 1983); Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 167, dipn. 76. Yazar, kasta eş değer kusurun Alman Hukuku yönünden ağır ihmali (***gross negligence, faute lourde***) ifade ettiğini, İtalyan Hukuku bakımından da aynı şekilde değerlendirildiğini ifade etmektedir; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 210-211. Yazara göre de, Kara Avrupa Hukuku'nda iki farklı kavram bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi ağır ihmal (***gross negligence, faute lourde***), diğeri ise kast (***wilful misconduct, dol***) olarak ifade edilebilir. CMR tahtında ise sorun hangi durumun ulusal mahkeme tarafından kasta eşdeğer kusur olarak kabul edileceğidir. Fransız Hukuku'nda ağır ihmal, kast ile eşdeğer tutulmaktadır, bir diğer ifade ile iki konsept arasında herhangi bir ayrım öngörülmemiştir. Belçika Hukuku ise Fransız Hukuku'ndaki gibi kasta eşdeğer bir kusur kavramını tanımamaktadır. Ancak yazara göre, her ne kadar Avrupa ülkeleri arasında bu konuda bir yeknesaklıktan söz etmek mümkün olmasa da, ülkelerin Fransız Hukuku'ndaki yaklaşımı benimseme eğiliminde olduklarını söylemek mümkündür.

[243]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk,** s. 142; Adıgüzel, **Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, s.236-237.

[244]Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti**, s. 202; Eriş, **Kara Taşıma**, s. 219. Y. 11. HD. 18.12.1995 tarih E. 8431/ K. 9390 sayılı karardan: "*Ağır kusur, kasda yakın bir kusurdur. Aynı durumda bulunan her makul insanın aklına gelebilecek ilkel koruyucu tedbirleri almayı ihmal eden kimse ağır kusur*

kusur/ağır ihmal olgusunun daha iyi anlaşılması adına **Eriş**'ten naklen aşağıda yer verdiğimiz alıntıyı yapmayı uygun bulduk:

"Kusur, genel olarak hukukun benimsemediği bir eylemi yapmaktır. Başka bir deyişle, kusur; hukuk düzeninin ayıpladığı ve kınadığı eylem biçimini ifade eder. BK.nun 41 inci maddesi "kasıt, ihmal, teseyyüp ve tedbirsizlik"ten söz etmekle beraber bu kavramları açıklamamıştır. Belirtilen bu kusur hallerini kasıt ve ihmal olarak iki grupta toplayabiliriz. Kasıt, failin hukuka aykırı bir sonucu bilerek ve isteyerek hareket etmesidir. Kasıt, kusurun en ağır biçimidir. İhmal (savsama) ise, hukuka aykırı sonuç istenmekle[245] *beraber, bu sonucun meydana gelmemesi için gerekli dikkat ve özeni göstermemesidir. İhmali de ağır ve hafif ihmal olarak ikiye ayırabiliriz. Ağır ihmali, ağır kusur olarak da belirtebiliriz. Ağır kusur (ağır ihmal), her anlayışlı insanın aynı durum ve aynı koşullar altında alması gereken en basit dikkat ve özenin gösterilmemesidir. Başka bir deyişle, önlem alma ödevlerine karşı tam bir aldırmazlık (kayıtsızlık) hali ağır kusuru oluşturur. Hafif ihmal ise, herkesin değil dikkatli kimsenin alması gereken tedbirlerin alınmamış olması halidir."*[246]

Ayrıca, taşıyıcının zarara kastı veya kasta eşdeğer kusuru ile sebebiyet verip vermediğine ilişkin ispat yükü, bunu iddia eden taraftadır[247]. Buna göre hakkı ihlal edilen kişi, taşıyıcının gecikmeden doğan zarara kastı veya kasta eşdeğer kusuru ile sebebiyet verdiğini ispatladığı takdirde taşıyıcı, CMR Sözleşmesi'nde gecikmeden doğan zararlara ilişkin olarak öngörülen sorumluluk limitinden yararlanamayacak ve hakkı ihlal edilenin tüm zararı oranında tazminat ödemekle sorumlu tutulacaktır[248].

---

işlemiş olur. Kasıt, hukuka aykırı bir sonucun doğmasını düşünme ve istemektir."

[245]Her ne kadar metinde "istenmekle" olarak belirtilmişse de, ifadenin sehven bu şekilde kullanıldığı veya bununla "istenmemekle"nin kastedildiği kanaatindeyiz.

[246]Eriş, **Kara Taşıma**, s. 446-447.

[247]Aydın, **CMR'ye Göre Sorumluluk**, s. 142; Gençtürk, **Gecikme**, s. 248.

[248] Erdil, **CMR Şerhi**, s. 366-367. Y. 11 HD.,T.18.04.2005 E. 2004/7300 – K. 2005/3742 sayılı kararın özetinden: "*Konvansiyonun 29'uncu madde hükmü koşullarının varlığı halinde taşımacının sorumluluğu sınırlı olmayıp, gerçek zararın tamamından sorumluluğu söz konusudur.*"; **a.e.**, s. 368-371. Y. 11. HD., T. 04.04.2005, E. 2004/6554 – K. 2005/3212 sayılı kararın özetinden: "*CMR Konvansiyonu'nun 29'uncu maddesinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun hangi hallerde uygulanmayacağı gösterilmiş olup, buna göre taşıyıcının kendi fena hareketinin veya kasdi fena harekete denk tutulan kusurundan meydana gelen hasar halinde, taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan veya ispat yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerin uygulama kabiliyeti kalmamaktadır. Bu kusur ve kastın, TTK'nun 786.maddesinde geçen ağır kusur ve hile kavramlarını en yakın olarak karşılamakta olduğunun kabulü ile taşıyıcının bu hallerde sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı*

Taşıyıcının sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağına ilişkin olarak Avustralya Mahkemeleri tarafından verilen şu karara değinmek faydalı olabilir: Olay yaz mevsiminde geçmekte ve olayın meydana geldiği dönemde yağmur yağmaktadır. Sydney yazına özgü tipik fırtına ve gök gürültüsünün yaşanması ise muhtemeldir. Tüm bu emarelere ve taşınan eşyanın kuru bir yerde saklanması ve aynı zamanda plastik ambalajının da yetersiz olduğuna dikkat çeken uyarı notlarına rağmen eşya, taşıyıcının temsilcileri tarafından fırtınaya maruz kalacak şekilde açık havada ve üstleri kapatılmadan bırakılmıştır. Söz konusu olayda mahkeme taşıyıcının temsilcilerinin "eşyanın bu derece kötü muamele edilmesinin eşyada büyük olasılıkla zarara sebebiyet vereceğini bilmeleri gerektiğine" kanaat getirerek taşıyıcının sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağına hükmetmiştir[249].

2. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre

Çalışmamızın ilgili bölümlerinde de yeri geldikçe ifade etmiş olduğumuz üzere, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcının sorumluluğu kural olarak sınırlı sorumluluktur. Her ne kadar Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na tabi yolcu ve bagaj taşımalarında belirli şartlar altında taşıyıcının sınırsız sorumluluğu öngörülmüş ise de, (Montreal 25'te düzenlenen iradi feragat hariç) eşya taşımaları bakımından taşıyıcı lehine her durumda sınırlı sorumluluk ilkesinin benimsenmiş olduğunu söylemek mümkündür.

Mevcut durumda, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu yolcu ve bagaj taşımaları için taşıyıcının sınırsız sorumluluğunu öngörmüş iken, taşıyıcının eşya taşımalarındaki sorumluluğunu mutlak suretle sınırlı sorumluluk prensibine bağlamıştır[250]. Dolayısıyla; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında eşya taşımalarına ilişkin taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluk olarak düzenlenmiş olup, taşıyıcının sınırsız olarak sorumlu tutulabilmesi mümkün değildir. Bu bağlamda, taşıyıcının, eşya taşımasındaki gecikmeden ötürü sorumluluğu da yine

---

sonucuna varılmalıdır."

[249]UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 39; **a.y.**, dipn. 196. SS Pharmaceuticals v. Qantas (1991).

[250]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 236; Gençtürk, **Gecikme**, s. 240.

sınırlı sorumluluk ilkelerine bağlı olacaktır[251].

Diğer taraftan, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 22/5, *"Zararın taşıyıcının, müstahdemlerinin veya temsilcilerinin kasten zarara sebebiyet vermek amacıyla ya da dikkatsizce fakat zararın muhtemelen meydana geleceği bilinciyle yapılan fiil ve ihmalleri sonucu meydana geldiği ispat edilirse, yukarıda yer alan paragraf 1 ve paragraf 2 hükümleri uygulanmayacaktır; meğer ki müstahdemlerin veya temsilcilerin fiili veya ihmali halinde, söz konusu müstahdemin veya temsilcinin görevi dahilinde hareket ettiği de ispatlanmış olsun."*[252] hükmünü getirmektedir. Düzenlemeye göre taşıyıcı ve yardımcılarının zarara fiil veya ihmalleriyle kasten zarara sebebiyet vermek amacıyla ya da dikkatsizce ancak zararın muhtemel olarak meydana geleceği bilinciyle sebebiyet vermeleri halinde taşıyıcı 22.maddenin birinci ve ikinci paragraf hükümlerinden yararlanamayacaktır. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 22'nin birinci ve ikinci paragrafları ise yolcu ve bagaj taşımalarında taşıyıcının sorumluluk sınırını düzenlemekte olup, aynı maddenin beşinci paragrafı taşıyıcının salt bu paragraf hükümlerinde zikredilen sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağını öngördüğünden, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcı, eşya taşımalarında – ve dolayısıyla eşya taşımalarındaki gecikme zararlarından – zarara kasten sebebiyet vermek amacıyla ya da dikkatsizce fakat zararın muhtemel olarak meydana geleceği bilinciyle sebebiyet vermiş olsa dahi sınırsız olarak sorumlu tutulamayacaktır.

---

[251]Yetiş Şamlı, **Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı,** s. 100-101. Yazar Montreal Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğunun mutlak ve istisnaya yer vermeyecek bir şekilde sınırlanmasının, eşyaya kasten zarar verilmesi halinde bile taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı oluşunun adalet duygusunu zedeleyici bir düzenleme olduğunu belirtmektedir; UNCTAD Secretariat, **Guide**, s. 39. Raporda ise eşya taşımalarına ilişkin mutlak sınırlı sorumluluk ilkesinin benimsenmiş olmasının uzun ve masraflı muhakeme ve yargılama süreçlerinin önüne geçtiği ve eşyaya ilişkin taleplerin müzakeresini basitleştirdiği; bunun yanında taşıyıcının kasti hareketinde dahi tazminat 17 Özel Çekme Hakkı ile sınırlandırıldığından, taşıma senedine özel menfaat beyanının geçirilmesi yönünde göndereni teşvik edici bir düzenleme olduğu belirtilmektedir.

[252]Benzer şekilde Montreal 30/3:

Eşyanın taşınması ile ilgili hususlar saklı kalmak kaydıyla, zararın müstahdemin veya temsilcinin zarar vermek amacıyla ya da dikkatsizce ve zararın muhtemelen meydana geleceği bilinciyle yaptığı fiil ve ihmaller neticesinde meydana geldiği ispatlandığı takdirde, bu maddenin 1. ve 2. paragraf hükümleri uygulanmayacaktır.

3. Karşılaştırmalı Değerlendirme

Taşıyıcının uluslararası kara ve hava yolu ile eşya taşımalarındaki sınırsız sorumluluğu müessesesi, CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde değerlendirildiğinde, bu düzenlemelerin oldukça farklı kurallar getirdiği tespit edilmektedir.

CMR Sözleşmesi'nin 29.maddesi, taşıyıcının kastı veya hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer tutulan kusuru ile gecikmeye ve dolayısıyla da bir zarara sebebiyet vermiş olması durumunda, hakkı ihlal edilenin tüm zararını tazmin ile mükellef tutulacağını öngörmektedir. Bir başka ifade ile, taşıyıcının kastı veya hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer kusuru ile gecikme zararı meydana gelmiş ise, taşıyıcı CMR Sözleşmesi'nin kural olarak öngördüğü sorumluluk sınırından yararlanamayacak ve hakkı ihlal edilen kişinin tüm zararının karşılanması adına bütün malvarlığı ile sorumlu tutulacaktır.

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu ise taşıyıcının eşya taşımalarındaki sorumluluğunu her zaman sınırlı sorumluluk prensibine bağlı olacak şekilde düzenlemiştir. Bu bağlamda Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 22/5 ile Montreal 30/3 de açıkça bu hususa işaret etmektedir. Söz konusu madde hükümleri, yolcu ve bagaj taşımalarında taşıyıcının belirli şartlar altında öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağına işaret ederken, eşya taşımalarını ise sarih bir şekilde taşıyıcıya sınırsız sorumluluk rejiminin uygulanamayacağı taşıma türü olarak belirlemiştir. Dolayısıyla; her ne kadar Varşova Sözleşmesi/Montreal Konvansiyonu tahtında yolcu ve bagaj taşımaları yönünden sınırsız sorumluluk söz konusu olsa da[253], eşya taşımaları bakımından katı bir biçimde sınırlı sorumluluk prensibinin öngörülmüş olduğunu belirtmek gerekmektedir.

[253]Gençtürk; **Gecikme**, s. 240. Yazar bagaj taşıması ile eşya taşıması arasında neden böylesi bir farkın yaratıldığını anlamanın güç olduğunu belirtmektedir. Yazar, ayrıca bagajın her zaman yolcu ile beraber taşınması fikrinden yola çıkılarak bagaj taşımasının da yolcu taşımasının sınırsız sorumluluk rejimine tabi tutulmuş olması düşüncesinin isabetli olmadığını savunmaktadır.

BÖLÜM IV. GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARIN DAVA YOLU İLE TALEP EDİLMESİ

A. CMR Sözleşmesi'ne Göre

Önceki bölümlerde de ifade ettiğimiz üzere, taşıyıcının taahhüt ettiği taşıma işini taşıma süresi içinde yerine getiremeyip gecikmesi halinde taşıyıcı gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olacak ve hakkı ihlal edilen kişiye karşı belirli bir tazminat borcu ile mesul tutulacaktır.

Ancak; gecikmeden doğan zararların taşıyıcıdan talep edilebilmesi birtakım şartların mevcudiyetine bağlıdır. Şimdi; bu şartların neler olduğunu belirledikten sonra CMR Sözleşmesi'nden doğan tazminat talebine ilişkin bir davanın şartları ile kimler arasında ve hangi mahkeme önünde görüleceğini sırasıyla inceleyelim.

1. İhbar Şartı

CMR Sözleşmesi'nin 30.maddesinin üçüncü paragrafına göre;

"Gecikme nedeniyle tazminat, ancak eşyanın gönderilenin emrine amade tutulduğu tarihi izleyen 21 gün içerisinde taşıyıcıya yazılı ihbarda bulunulmuş olması kaydıyla talep edilebilir."

Madde hükmü, taşıyıcıdan gecikmeden doğan zararların talep edilebilmesini belirli bir ihbar süresine bağlamaktadır. Buna göre, hakkı ihlal edilen kişinin eşyanın kendi kullanımına tevdi edildiği günden itibaren 21 gün içinde taşıyıcıya gecikmeyi yazılı olarak ihbar etmesi gerekmektedir[1]. Aksi durumda ise hak sahibi taşıyıcıya

[1] Coşgun, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 520; Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 31; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 131, Erdil**, CMR Şerhi**, s. 387. Anılan son yazara göre gecikmenin ihbar edilmesi, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi ve taşıyıcının bu zaman zarfında delillerini toplayarak hazır edebilmesi için öngörüldüğünden dolayıdır ki, taşıyıcı lehine ve taşıyıcıyı koruma amaçlı getirilmiş bir hüküm olarak da değerlendirilmektedir.

karşı gecikme nedeniyle tazminat talebini dava yolu ile ileri süremeyecektir. Bu minvalde ihbar, hak sahibinin hakkına doğrudan tesir eden mahiyette bir dava şartı niteliğindedir[2].

İhbar süresinin nasıl hesaplanacağı ise, CMR Sözleşmesi'nin 30.maddesinin dördüncü paragrafında düzenlenmiştir. Buna göre; mezkur maddenin üçüncü paragrafında düzenlenen sürenin hesaplanmasında teslim etme tarihi veya kontrol tarihi ya da eşyanın gönderilenin emrine amade tutulduğu tarih dikkate alınmayacak ve ihbar süresi teslimi müteakip günden itibaren işlemeye başlayacaktır[3].

İhbarın hangi hususları içermesi gerektiğine dair CMR Sözleşmesi'nde herhangi bir hükme rastlanmamaktadır. Ancak; hak sahibine getirilen bu ihbar yükümlüğünün taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için delillerini hazırlayabilmesi; böylelikle oluşacak zararın etkilerini azaltabilmesi amacıyla öngörüldüğü, taşıyıcı lehine ve onu korumayı amaçlayan bir düzenleme olduğu doktrinde ifade edilmektedir[4]. İhbar yükümlülüğünün belirtilen bu taşıyıcıyı koruma ve ileride aleyhine açılması muhtemel bir tazminat davasında taşıyıcıya savunmalarını hazırlama fırsatı verme amacı da göz önünde bulundurulduğunda, ihbar muhtevasının genel hatlarıyla eşyanın teslim edilmesi gereken tarihi, teslim tarihinin aşılması sebebiyle vuku bulan zararlar ile zarar miktarını içermesi gerektiği yorumu yapılabilir[5].

Hak sahibi tarafından taşıyıcıya gecikmenin ihbarı bir dava şartı niteliğinde olduğundan dolayıdır ki, bu yükümlülüğünü yerine getirmeyen hak sahibi, taşıyıcının gecikmesinden doğan zararlarını taşıyıcıdan talep edemeyecektir. Dolayısıyla ihbar

---

[2] Gençtürk, **Gecikme**, s. 251- 252. Yazara göre dava ihbar süresi içinde açılır ise, ihbara gerek kalmayacaktır; Erdil, **CMR Şerhi**, s. 401-402. Y. 11. HD., T. 22.02.2001 E. 2000/10295 – K. 2001/1498 tarihli kararın özetinden: "*Taşıyıcının soğutucudaki arızayı bilmesi hasarın oluştuğu anlamına gelmez. Hasarın usulüne uygun tespit ve taşıyıcıya ihbarı gerekir. Bu hususlar ve davalının yukarıdaki savunmaları üzerinde durularak, öncelikle dava şartı oluşup oluşmadığı saptandıktan sonra işin esasına girilerek hasıl olacak sonuç dairesinde bir karar verilmesi gerekirken…*"

[3] Gençtürk, **Gecikme**, s. 252; Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 32.

[4] Gençtürk, **Gecikme**, s. 254; Kendigelen, **Mütalaalar**, s. 170.

[5] Gençtürk, **Gecikme**, s. 255, Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s.136.

yükümlülüğünün hak sahibi tarafından yerine getirilmeyişi taşıyıcının sorumluluktan kurtulması sonucunu da doğurmaktadır. Ancak, CMR Sözleşmesi'nin 29.maddesinde taşıyıcının zarara kastı veya davaya bakan hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer kusuru ile sebebiyet vermesi halinde taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran hükümlerden yararlanamayacağının öngörüldüğü unutulmamalıdır. Bu durumda, taşıyıcının gecikme zararlarına kastı veya davaya bakan hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer bir kusuru ile sebebiyet verdiği bir olayda, hak sahibi tarafından ihbar yükümlülüğü gereğince yerine getirilmemiş olsa dahi, taşıyıcının tazminat sorumluluğu gündeme gelecektir[6].

2. Tazminat Davasının Belirli Bir Süre İçerisinde Açılması Şartı

Hak sahibinin taşıyıcıya gecikmeyi süresinde yazılı olarak ihbar etmesi, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan ötürü dava yolu ile tazminata mahkûm edilebilmesi için tek başına yeterli değildir. Zira; gecikmeden ötürü hak sahibinin açacağı tazminat davasının belirli bir süre içerisinde açılmış olması da gerekmektedir.

CMR Sözleşmesi'nin 32.maddesinin birinci paragrafının ilk cümlesine göre *"İşbu antlaşma kapsamına giren taşımalardan doğan talep hakları bir yılda zamanaşımına uğrar."* Dolayısıyla, gecikmeden doğan zararlar için taşıyıcı aleyhine açılacak dava, CMR Sözleşmesi hükmü gereğince bir senelik zamanaşımına tabi olacaktır. Taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusuru ile gecikmeden doğan zarara sebebiyet vermiş olması halinde ise düzenlemenin devam eden ikinci cümlesine göre zamanaşımı süresi üç sene olarak kararlaştırılmıştır[7].

---

[6]Gençtürk, **Gecikme**, s. 256.

[7]Gençtürk, **Gecikme**, s. 269; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 236; Eriş, **Kara Taşıma**, s. 95. Y. 11. HD. 25.4.1995 tarih E. 1346/ K. 3779 sayılı karardan: "*Dosyaya mübrez hamule senedinde, CMR kaydı vardır. Bu kayıt sözleşmenin taraflar için bağlayıcı olup, zamanaşımı yönünden dahi CMR hükümlerinin uygulanmasını zorunlu kılar. CMR Sözleşmesi'nin 32 nci maddesine göre, taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklarda zamanaşımı bir yıl olup, ağır kusur halinde bu süre üç yıl olarak öngörülmektedir.*"; Erdil, **CMR Şerhi**, s.433-434. Y. 11. HD., T. 21.10.2002 E. 2002/4923 – K. 2002/9359 sayılı kararın özetinden: "*Geçerli neden olmadan emtianın alıcısına teslim edilmemesi hali, bilerek kötü hareket sayılıp, açılacak dava CMR'nin 32.maddesi uyarınca üç yıllık zamanaşımına tabidir.*"

Zamanaşımı süreleri, hak sahibinin sözleşmesel nitelikte bir talebe dayanıp dayanmadığına bakılmaksızın CMR Sözleşmesi kapsamında değerlendirilen bütün dava türlerine uygulanır. Dolayısıyla CMR Sözleşmesi'nde bir ve üç sene olarak öngörülmüş olan zamanaşımı süreleri, CMR Sözleşmesi'nin 28.maddesi kapsamında zıya, hasar veya gecikmenin sözleşme dışı taleplere yol açtığı durumlarda, örneğin haksız fiil hükümlerine dayanılarak sözleşme dışı taleplerle, hak sahibi tarafından taşıyıcı aleyhine ikame edilen davalarda da uygulama alanı bulacaktır[8].

Zamanaşımı süresinin gecikmeden doğan zararlar için açılacak bir davaya ilişkin olarak ne zaman başlayacağı konusuna ise CMR Sözleşmesi'nin yine 32.maddesinin birinci paragrafının (a) bendi ışık tutmaktadır. Buna göre zamanaşımı süresi *"kısmi ziya, hasar veya teslim etmede gecikme halinde eşyanın teslim edildiği tarihten itibaren"* başlayacak[9] ve zamanaşımının işlemeye başladığı ilk gün bu sürenin hesabına dahil edilmeyecektir. Taşıyıcı tarafından taşınan eşyanın kısım kısım teslim edilmesi halinde ise zamanaşımı süresi, son partinin teslim edildiği tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır[10].

Ayrıca; CMR Sözleşmesi'nin 32.maddesinin üçüncü paragrafı gereğince[11], zamanaşımı süresinin durması veya kesilmesi, mezkur maddenin ikinci paragrafında belirlenen özel durum saklı kalmak kaydıyla[12], ulusal hukuk hükümlerine tabidir[13].

---

[8]Gençtürk, **Gecikme**, s. 269. Belirtmek gerekir ki, bahse konu zamanaşımı süreleri hem taşıyıcı tarafından açılan hem de taşıyıcı aleyhine açılan davalarda geçerlidir.

[9]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 237. Yazar Hollanda Mahkemesi'nin bir kararında, eşya teslim yerinde gönderilen tarafından teslim alınması beklenir vaziyette depolanmış olsa dahi, gönderilen tarafından tesellüm edilmediği müddetçe teslim edilmiş sayılmayacağına; diğer taraftan gönderilenin eşyadaki zarar nedeniyle eşyayı teslim almayı kabul etmediğini belirtmiş olmasına rağmen gönderen adına eşyayı depolamak üzere teslim aldığı bir durumda da eşyanın tesliminin gerçekleştiği varsayılarak zamanaşımı süresinin işlemeye başlayacağına hükmetmiş olduğuna değinmektedir.

[10]Gençtürk, **Gecikme**, s. 274.

[11] CMR Sözleşmesi madde 32/3:
"2 nci fıkranın hükümleri saklı kalmak kaydı ile zamanaşımının durması hakkında davaya bakan hakimin hukuku uygulanır. Bu hukuk aynı zamanda zamanaşımının kesilmesi hakkında da uygulanır.

[12] CMR Sözleşmesi madde 32/2:
"Yazılı bir talep, taşıyıcının bu talebi yazılı olarak reddetmesi ve talebe ekli belgeleri iade etmesi anına kadar zamanaşımını durdurur. Talebin kısmen kabul edilmesi halinde, zamanaşımı sadece talebin kabul edilmeyen kısmı için işlemeye devam eder. Talebin alındığını veya cevap verildiğini ya da belgelerin iade edildiğini ispat yükü, bu hususlara dayanan tarafa aittir. Konusunu aynı talep

3. Tazminat Davasının Tarafları

a. Davacı

Taşıyıcının gecikmesi nedeniyle uğranılan zararların dava yolu ile talep edilmesi halinde söz konusu davada bu talebi yöneltecek olan davacı, kural olarak gönderen[14] veya gönderilen ya da bunlardan talep hakkını temlik almış olanlar yahut başkaca bir surette bu talep haklarına halef olmuş olan hak sahipleridir[15].

CMR Sözleşmesi, taşıyıcının gecikmesi sebebiyle tazminat davasını açma hakkının kimlere ait olduğu konusunu açıkça düzenlememiştir. Ancak; gönderenin eşya üzerindeki tasarruf hakkını ne zamana kadar kullanabileceğini belirten CMR Sözleşmesi'nin 12.maddesinin üçüncü paragrafı[16] ile gönderilenin eşya üzerindeki tasarruf hakkını ne zaman elde etmiş sayılacağını öngören 13.maddesinin birinci paragrafı[17] birlikte değerlendirildiğinde, eşya üzerindeki tasarruf hakkının gönderende olduğu zaman zarfında gecikmeden dolayı tazminat davası açma hakkının gönderene, eşya üzerindeki tasarruf hakkının gönderenden gönderilene geçmesiyle de dava açma hakkının bu sefer gönderilene ait olduğunu söylemek mümkündür[18].

Taşıma sözleşmesi uyarınca dava ve talep hakkı bulunan gönderen veya

---

hakkının oluşturduğu sonraki başvurular zamanaşımını durdurmaz.

[13]Gençtürk, **Gecikme**, s. 274.

[14]Gençtürk, **Gecikme**, s. 257; Eriş, **Kara Taşıma**, s. 33. Y. 11. HD. 12.3.1984 E. 1258/K. 1374 sayılı karardan: "*Taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderen, taşınan mal dolayısıyla zarara uğramış ise, aktif dava ehliyeti vardır.*"

[15]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 275.

[16]CMR Sözleşmesi 12/3:
Bununla beraber, gönderen taşıma senedine bu yönde bir kayıt düşmüşse, taşıma senedinin düzenlendiği andan itibaren artık gönderilen tasarruf hakkına sahip olur.

[17]CMR Sözleşmesi 13/1:
Eşya teslim için belirlenen yere ulaştıktan sonra gönderilen, makbuz mukabilinde taşıma senedinin ikinci nüshasının ve eşyanın kendisine teslimini taşıyıcıdan talep etme hakkını haizdir. Eşyanın zıyaa uğradığı tespit edilirse veya eşya 19uncu maddede öngörülen süre içinde ulaşmamış olursa gönderilen, taşıma sözleşmesinden doğan bütün hakları kendi adına taşıyıcıya karşı ileri sürebilir.

[18]Gençtürk, **Gecikme**, s. 257; Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 247. Yazara göre, kimin talepte bulunabileceğine dair bir tereddüt bulunması halinde talep taşıyıcıya hem gönderen hem gönderilen adına yöneltilmeli; yargılama aşamasında da yine her ikisi davacı olarak yer almalıdır.

gönderilenin uğramış olduğu zarar, ulusal hukuk çerçevesinde sigorta sözleşmesi uyarınca zarar gören gönderen veya gönderilene tazmin edilmişse, gönderen veya gönderilenin dava ve talep hakkı halefiyet yoluyla sigortacıya geçmektedir[19]. Böylelikle taşıma sözleşmesine taraf olmayan sigortacı, gönderen veya gönderilenden halefiyet yolu ile deruhte ettiği dava ve talep hakkına dayanarak aktif dava ehliyetine sahip olmakta ve bu şekilde davalıdan zararın tazminini talep edebilmektedir[20]. Aktif dava ehliyetine sahip olabilecek sigortacı, eşyanın ilgilisi olarak gönderen veya gönderilen tarafından yapılan eşya üzerindeki menfaatin sigortacısıdır[21].

Keza; hak sahibinin dava ve talep haklarına halefiyet müessesesi CMR Sözleşmesi'nde düzenlenmeyerek ulusal hukuklara bırakıldığından sigortacının dava ve talep haklarına halefiyeti Türk Hukuku açısından ele alındığında da, yTTK'nın 1472.maddesinin birinci paragrafının[22] sigortacının halefiyetine cevaz verdiği tespit edilmektedir. Dolayısıyla Türk Hukuku uyarınca gönderen veya gönderilenin zararını tazmin eden sigortacı, CMR Sözleşmesi kapsamında bir tazminat davasında halefiyet kuralı gereği dava ve talep hakları ile birlikte aktif dava ehliyetine sahip olabilecektir.

Gecikme nedeniyle uğranılan zararların tazmini talebiyle açılan tazminat davasında ispat yükü, esas olarak davacının üzerindedir. Dolayısıyla davacı talebinin dayanağı olan bütün unsurları ispat etmekle mükellef olduğu gibi, özellikle eşyanın taşıyıcı tarafından taşıma süresi aşılarak geç teslim edilmesinden mütevellit meydana gelen gecikmeyi, gecikme dolayısıyla malvarlığında meydana gelen dolaylı zararları ve son olarak da gecikme ile zarar arasındaki illiyet bağını ispat edecektir[23].

---

[19]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s.280, Kendigelen, **Mütalaalar**, s. 27, 39, 53.
[20]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 280.
[21]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 280-281.
[22] TTK madde 1472/1:
"Sigortacı, sigorta tazminatını ödediğinde, hukuken sigortalının yerine geçer. Sigortalının, gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel kadar, sigortacıya intikal eder. Sorumlulara karşı bir dava veya takip başlatılmışsa, sigortacı, mahkemenin veya diğer tarafın onayı gerekmeksizin, halefiyet kuralı uyarınca, sigortalısına yaptığı ödemeyi ispat ederek, dava veya takibi kaldığı yerden devam ettirebilir.
[23]Yeşilova Aras, **Teslim Süresinin Aşılması**, s. 36; Gençtürk, **Gecikme**, s. 161-162.

b. Davalı

Gecikme nedeniyle davacı tarafından ikame edilen tazminat davasında davalı ise – taşıyıcının yardımcısına doğrudan dava açılabilecek haller saklı kalmak kaydıyla – esasen taşıyıcıdır[24].

Taşıma işinin birden fazla taşıyıcı (müteakip taşıyıcılar) tarafından gerçekleştirilmesi durumunda ise müteakip taşıyıcılardan hangisinin davalı sıfatını haiz olacağının belirlenmesi gerekmektedir. CMR Sözleşmesi'nin 34.maddesine göre, tek bir taşıma sözleşmesinin konusu olan taşıma işi birbiri ardından gelen müteaddit kara yolu taşıyıcıları tarafından gerçekleştirilirse, bunlardan her biri ifa edilen taşıma işinin tamamından sorumlu olmakla birlikte ikinci taşıyıcı ile ikinci taşıyıcıyı takip eden diğer taşıyıcılar, eşya ile birlikte taşıma senedini kabul ederek taşıma senedinde kayıt altına alınan koşullar mucibinde taşıma sözleşmesine taraf olurlar.

Bu şekilde taşıma sözleşmesine taraf ve taşıma işinin tümünden mesul olan müteakip taşıyıcılardan, CMR Sözleşmesi'nin 36.maddesine göre,

"Aynı taşıma sözleşmesine dayalı olarak bir karşı dava ya da def'i yolu ile ileri sürülen talepler dışında, zıya, hasar veya gecikme hallerine dayalı tazminat talepleri sadece birinci, sonuncu ya da zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın meydana geldiği kısımda taşımayı icra eden taşıyıcıya karşı açılabileceği gibi, bir dava aynı zamanda bunların birden fazlasına karşı da açılabilir."

Madde hükmüne göre, CMR Sözleşmesi tahtında davacı gecikme nedeniyle açacağı tazminat davasını, müteakip taşıyıcılardan birden fazlasına karşı da kullanabilmektedir[25].

Ayrıca, taşıyıcının taşıma risklerini bertaraf etmek amacıyla sigorta yaptırdığı durumlarda söz konusu olan sorumluluk sigortası gereğince zarar gören, sigorta

[24]Gençtürk, **Gecikme**, s.258; Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 284.
[25]Gençtürk, **Gecikme**, s. 259; Kendigelen, **Mütalaalar**, s. 281.

sözleşmesinde kısıtlayıcı bir hüküm bulunmaması kaydıyla taşıyıcı ile beraber sigortacıya da davalı olarak husumet yöneltebilecektir[26]. Bu minvalde ihtiyari sorumluluk sigortası türlerinden biri olarak değerlendirilebilecek taşıyıcının sorumluluğu sigortası ve – CMR Sözleşmesi özelinde – CMR sigortası, uluslararası kara yolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının kendi sorumluluğunu güvence altına almak için yaptırdığı bir sigorta türü olup, CMR Sözleşmesi ile birlikte uluslararası nitelik ve önem kazanmıştır[27]. Taşıyıcının kendi sorumluluğunu gerektirecek zıya, hasar ve gecikme gibi riskleri sigorta ettirmesi durumunda da sigortacı, taşıyıcıya halef olmakta ve böylelikle zarar görenin tazminat talepleri karşısında davalı sıfatı ile doğrudan pasif dava ehliyetini haiz sayılmaktadır[28].

Keza; yukarıda da ifade edildiği üzere CMR Sözleşmesi'nin hükümlerinin sigortacıya husumet yöneltilip yöneltilemeyeceğine ilişkin bir düzenleme getirmemesi nedeniyle meselenin halli ulusal hukuka bırakılmıştır. Bu minvalde göz önünde bulundurulacak hukukun Türk Hukuku olması durumunda da, TTK'nun

---

[26]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 290.

[27]Cebe, Mehmet Sinan, **Açıklamalı ve İçtihatlı Mal Sigortaları Hukuku: TTK m.1263-1320**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2010, s.420; Kaya, Arslan, "CMR Sigortası", **Prof.Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kener'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul, Ocak 2007, s.812.Yazara göre, CMR Sigortası genel olarak taşıyıcının CMR Sözleşmesi ile üstlendiği yükümlülüğünün sigortası şeklinde tanımlanabilir; **a.y**, s.813-814. CMR Sigortasının şu özellikleri muhtevasında barındıran bir sigorta çeşididir: (i) CMR Sigortası, CMR Sözleşmesi kapsamında uluslararası kara yolu ile yapılan eşya taşımalarını teminat altına almayı amaçladığından bir kara sigortası türüdür; (ii) CMR Sigortası hem sigorta kapsamındaki eşyalarda meydana gelebilecek zıya ve/veya hasarın karşılanması hem de sigorta kapsamındaki eşyalar nedeniyle sigorta ettiren taşıyıcının üçüncü kişilere karşı doğan tazmin borcunun karşılanmasını amaçladığından tazminat sigortalarının bir türüdür; (iii) CMR Sigortası uygulamada genellikle belirli rizikolara karşı ve sabit primlerle yapılan sigorta türlerinden biridir; (iv) CMR Sigortası taşıyıcının üçüncü kişilere karşı sorumluluğunu, yani üçüncü kişilerin malvarlığının pasifinde oluşacak artışları karşılamayı hedeflediğinden bir pasif sigortasıdır; (v) CMR Sigortası, CMR Sözleşmesi'nde düzenlenen ve taşıyıcının veya taşıyıcının yardımcılarının CMR Sözleşmesi'nden doğan sorumluluklarını sigorta poliçesi ile teminat altına alan; ayrıca CMR Sözleşmesi tahtında yaptırılmasına dair herhangi bir zorunluluk öngörülmeyen ihtiyari bir mali sorumluluk sigortasıdır; (vi) Mesuliyet sigortalarından olmakla beraber, bu alan içerisinde mal sigortası olarak değerlendirilebilir.

[28]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 281-282; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 145-146; Kaya, **CMR Sigortası**, s. 815. Anılan son yazara göre, CMR Sigortası, bir sorumluluk sigortası türüdür ve esasında taşıyıcının CMR Sözleşmesi tahtında düzenlenen sorumluluğunu teminat altına almaktadır. CMR Sigortası aynı zamanda ihtiyari bir sigorta türüdür ve sigortanın konusu, mahiyeti ve kapsamı ile ilgili olarak resmi bir genel şart bulunmamaktadır. Bu nedenle taraflar (sigortacı ve sigortalı taşıyıcı) hangi sorumluluk hallerini teminat kapsamına aldıklarını (zıya, hasar, gecikme gibi) veya poliçe süresini serbestçe ve kendi iradelerine uygun olarak kararlaştırabilirler. Taraflarca hazırlanan özel ve genel şartlar uyarınca biçimlenen bu sigorta türünde esas olan hem mesuliyet sigortasının hem de CMR Sözleşmesi'nin emredici hükümlerine riayet etmektir.

1478.maddesinin "*Zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir*" açık hükmü karşısında CMR Sözleşmesi'ne tabi bir taşıma sözleşmesinden doğan tazminat davalarında Türk Hukuk uygulaması uyarınca zarar gören hak sahibinin, taşıyıcının sorumluluğunu üstlenen sigortacıya doğrudan dava açma hakkını haiz olduğu sonucuna ulaşılabilir[29]. Zira, Ticaret Kanunu'nda yapılan bu değişiklik öncesinde de Yargıtay uygulaması sigortacıya davalı olarak husumet yöneltilebileceği yönünde gelişim göstermiştir[30]. Bununla birlikte; Fransız Hukuku da sigortacıya doğrudan husumet yöneltilmesini kabul etmişken, İngiliz Hukuku uyarınca buna benzer bir hakkın zarar gören hak sahibine tanınmamış olduğunu söylemek gerekir[31].

4. Yetkili Mahkeme

CMR Sözleşmesi tahtında ikame edilecek tazminat davasının nerede açılması gerekeceğine ilişkin olarak ise CMR Sözleşmesi'nin 31.maddesinin birinci paragrafına değinmek gerekir:

---

[29] TTK 1478.madde gerekçesinden: "*Söz konusu madde ile zarar gören üçüncü kişinin doğrudan sigortacıya karşı talep ve dava hakkı düzenlenmiştir. 6762 sayılı Kanun'un 1310'uncu maddesinde sadece yangın dolayısıyla sorumluluk sigortaları ile ilgili olarak doğrudan doğruya talep hakkı düzenlenmiştir. Ancak, söz konusu Kanun dışında da, özellikle zorunlu sorumluluk sigortalarında, doğrudan doğruya talep ve dava hakkı kanunlarla (Karayolları Trafik Kanununda ve Borçlar Kanununda olduğu gibi) ya da genel şartlarla kabul edilmiştir. Sorumluluk sigortalarında asıl amaç her ne kadar sigortalının üçüncü kişiye vermiş olduğu zarar nedeniyle ödeyeceği tazminata bağlı olarak mal varlığında meydana gelen azalmanın telafisi olsa da, bunun yan sonucu zarar görenin de bir an önce zararın giderilmesini ve sigortalının ödeme güçsüzlüğüne karşı üçüncü kişilerin korunmasıdır. Ayrıca, zarar görenin doğrudan doğruya sigortacıya başvurması da zarar veren durumundaki sigortalıyı rahatlatıcı bir etki yaratacak ve sigortalının da sorumluluk sigortası ile sağlamak istediği amaca daha kolay ulaşmasını sağlayacaktır. Fakat getirilen düzenleme hiçbir şekilde sorumluluk sigortasını üçüncü kişi lehine sözleşme durumuna sokmaz. Zira; halen menfaari sigorta edilen bizzat sigortalının kendisidir.*"

[30](çevrimiçi) www.kazanci.com (26.06.2012) Yarg. HGK 31.1.1996 tarih ve E. 1995/11-980 – K. 1996/18 sayılı karardan: "*Modern çağın ihtiyaçlarından doğan ve kendine özgü bir sözleşme tipi olan sorumluluk sigortası, Türk Ticaret Kanunu'nda ayrıca düzenlenmediğinden, Avrupa ülkelerine gönderilen malların, araçta çıkan yangın nedeniyle yok olması halinde; bu devletler CMR sigortası yapmayan araçları ülkelerine sokmadıklarından, uygulamada, zorunlu mali sorumluluk sigortası haline dönüşen sigorta poliçesi ve ek şartnamenin örf ve adete uygun olan hükümlerine, hukukumuzdaki yangın dolayısıyla sorumluluk sigortasının kıyas yoluyla uygulanmasından çıkan sonuca göre sigorta akdinde taraf olmayan alıcı durumundaki üçüncü kişinin, zarardan dolayı, doğrudan doğuya sigortacıya başvurma hakkının varlığı kabul edilmelidir.*"

[31]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 248-249.

"İşbu antlaşma kapsamına giren taşımalardan kaynaklanan bütün uyuşmazlıklarda davacı, taraflarca kararlaştırılmış olan akit devlet mahkemelerinin yanı sıra;

a – davalının mutad ikametgahının veya asıl iş merkezinin ya da taşıma sözleşmesinin yapılmasına aracılık eden şube ya da acentesinin,

b – eşyanın teslim alındığı veya teslim edilmesi için öngörülen yerin bulunduğu bir ülke mahkemesinde de dava açabilir. Bunların dışında bir mahkemeye başvuramaz."[32]

Madde hükmü uyarınca davacı, davasını belirtilen bu mahkemelerden birinde açmakta serbesttir[33]. Buna göre tarafların CMR Sözleşmesi'ne taraf bir ülke mahkemesinin davaya bakmaya yetkili kılındığına dair bir yetki sözleşmesi akdetmeleri[34] veya taşıma sözleşmesine yetkiye ilişkin kayıt koymaları halinde uyuşmazlık ayrıca bu akit ülke mahkemesinde de görülebilir. Belirtmek gerekir ki; yetki anlaşması ile belirlenen bu akit ülke mahkemesinin yetkisi kesin yetki değildir; zira CMR Sözleşmesi, taraflar arasında yapılan yetki sözleşmesi ile belirlenen mahkemenin yetkisini CMR Sözleşmesi'nin 31.maddesinin a ve b bentlerinde belirlenen mahkemelerin yanında alternatif yetkili bir mahkeme olarak düzenlemektedir. Dolayısıyla; uyuşmazlık CMR Sözleşmesi'nin 31.maddesinin birinci paragraf hükmünde belirtilen mahkemelerden biri önünde görülebilecektir[35].

Böylelikle CMR Sözleşmesi kapsamında tarafların yetki sözleşmesiyle yetkili kılacakları mahkeme yanında (böyle bir sözleşme bulunsun bulunmasın) tazminat

---

[32](çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11. HD. 4.4.2011 tarih ve E. 2009/11409 – K. 2011/3836 sayılı karardan: *"…davacının bu hukuki ilişkiden kaynaklandığını iddia ettiği navlun alacağının tahsili için takip başlattığı, taşımanın İspanya – İzmir arasında yapılmasına göre uygulanması gereken CMR Konvansiyonu'nun 31/b maddesinde "Taşımacının yükü aldığı veya teslim yeri olarak gösterilen yerlerde dava açılabileceğinin" düzenlendiği, aynı şekilde HUMK.nun 10.maddesindeki davanın mukavelenin icra olunacağı yerde de açılabileceği şeklindeki hükme göre, teslim yeri olan İzmir mahkemelerinde dava açılabileceği ve icra takibi yapılabileceği gözetilmeden yazılı gerekçeyle davanın reddine karar verilmesi doğru olmamış, kararın bozulması gerekmiştir."*

[33]Gençtürk, **Gecikme**, s.261.

[34]Gençtürk, **Gecikme**, s. 261. Yazara göre taraflarca kararlaştırılan mahkemenin CMR Sözleşmesi'ne taraf bir devlet ülkesinde olması, yetki sözleşmesinin geçerlilik şartlarındandır.

[35]Messent, Glass, **Hill&Messent CMR**, s. 224.

davası, davalının mutad ikametgahının, iş merkezinin, taşıma sözleşmesine aracılık etmiş olan şubesinin ya da acentesinin bulunduğu yer mahkemelerinden birinde açılabileceği gibi, taşıyıcının taşımak üzere eşyayı teslim alma ve taşıma bitiminde gönderilene teslim etme yeri olarak belirlenen yerlerdeki mahkemelerden birinde de açılabilir[36].

CMR Sözleşmesi'nin 31.maddesinin birinci paragrafına göre belirlenen yetkili mahkeme huzurunda derdest olan veya karara bağlanmış olan bir dava, yetkili bir başka mahkeme huzurunda tekrardan açılamaz. Ancak; CMR Sözleşmesi'nin 31.maddesinin ikinci paragrafına göre ilk davanın açıldığı devlet ülkesinde verilmiş olan kararın, davanın tekrardan açılmak istenildiği bir başka devlet ülkesinde icra kabiliyeti bulunmamakta ise, aynı talebe ilişkin olarak bu dava, kararın icra kabiliyetinin bulunmadığı o yer yetkili mahkemesi önünde tekrardan açılabilir.

Belirtmek isteriz ki; CMR Sözleşmesi'nin düzenlemesi bir bakıma aynı taleplerin mükerrer defalar davaya konu olması ihtimalini CMR Sözleşmesi'ne taraf devlet ülkelerinde verilen kararlar açısından önlemiş sayılabilir. Nitekim; CMR Sözleşmesi'nin 31.maddesinin üçüncü paragrafı uyarınca, CMR Sözleşmesi'ne taraf bir devlet ülkesinde verilen karar, kararın verildiği yerde icra kabiliyetini haiz ise, CMR Sözleşmesi'ne taraf diğer devlet ülkelerinde de icra edilebilir nitelikte sayılacaktır[37].

B. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na Göre

1. İhbar Şartı

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre de gecikme nedeniyle tazminat talebinde bulunulabilmek için gereken ilk şart gecikmenin belirli bir süre

[36]Gençtürk, **Gecikme**, s. 261.
[37]Gençtürk, **Gecikme**, s.261-262.

içinde taşıyıcıya ihbar edilmiş olmasıdır[38].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 31'e göre, eşyanın tesellüme yetkili kişinin tasarrufuna bırakılmasından itibaren 21 gün içinde gecikmenin taşıyıcıya ihbar edilmesi gerekmektedir[39].

Yine aynı maddeye göre, taşıyıcıya yapılacak bu ihbarın yazılı olarak yapılması gerekmektedir[40]. İhbarın süresi içinde yapılmış sayılması için de, belirtilen 21 günlük süre içerisinde taşıyıcıya gönderilmiş olması yeterlidir[41]. Gecikme nedeniyle yapılması gereken ihbarın öngörülen süre içinde yapılmaması halinde ise, taşıyıcının hilesinin bulunduğu haller saklı kalmak kaydıyla taşıyıcıya herhangi bir husumet yöneltilemeyeceği belirtilmektedir. Bu nedenle, gecikmeden doğan zararların tazmini için ikame edilecek bir davada gecikmenin ihbarı bir dava şartı niteliğinde olup bunun tek istisnası taşıyıcının hilesinin varlığıdır[42].

Taşıyıcının hilesi ile kastedilen ise, taşıyıcının sorumluluk nedenini gizleme suretiyle veya başka davranışları ile tesellüme yetkili kişinin ihbar yükümünü yerine getirmesine engel olmasıdır. İşte böyle bir durumda ihbar hiç veya zamanında yapılmamış olsa dahi dava açılması mümkün olacaktır[43].

2. Tazminat Davasının Belirli Bir Süre İçerisinde Açılması Şartı

İhbarda bulunulan bir gecikme zararına ilişkin olarak tazminat davasının aynı

---

[38]Gençtürk, **Gecikme**, s. 251.
[39]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 253; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 85.
[40]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 254; Gençtürk, **Gecikme**, s. 255; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 85.
[41]Kaner, **Hava Hukuku,** s.85**.**
[42]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 254; Gençtürk, **Gecikme**, s. 256; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 189. Yazara göre, ihbarda bulunma taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna gidilebilmesi için bir dava şartıdır, bu nedenle ihbar süresinde yapılmadığında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu da dava edilemeyeceğinden, belirlenen bu sürede ihbarın yapılmamış olması aynı zamanda taşıyıcıyı gecikmeden doğan sorumluluğundan kurtaran hallerden birisi olarak da nitelenebilir.
[43]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 254; Gençtürk, **Gecikme**, s. 256.

zamanda belirli bir süre içinde açılması da gerekmektedir[44]. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 35'in birinci paragrafına göre, *"Zarara ilişkin öne sürülen haklar, eğer bunlara ilişkin dava, varış yerine ulaşıldığı veya hava aracının ulaşmış sayıldığı veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıl içinde açılmaz ise düşmüş sayılacaktır."* Dolayısıyla gecikme zararlarının tazmini amacıyla yöneltilecek talepler, hava aracının varış yerine ulaştığı, ulaşmış sayıldığı veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki sene içinde taşıyıcıya dava şeklinde yöneltilmelidir[45].

Doktrinde, taleplerin ileri sürülmesi için öngörülmüş bu iki senelik sürenin hukuki niteliği ise tartışmalıdır. Çoğunluk görüşünü savunan yazarlara[46] göre, bu süre hak düşürücü bir süre niteliğinde olup, ulusal hukuk kuralları uyarınca alacak hakkını sona erdiren, kesilmeyen, durmayan ve mutlak nitelikteki bir süredir[47]. İki yıllık hak düşürücü süreye ilişkin bir diğer görüş ise, bu sürenin hukuki niteliğinin zamanaşımı olduğu yönündedir[48]. Buna göre, sözleşmesel ilişkilerde bu gibi tereddütlerin oluşması halinde sözleşme hukukuna hakim olan prensiplere daha uygun olmasından bahisle hak düşürücü süre yerine zamanaşımı süresinin tercih edilmesinin gerektiği, hak düşürücü sürelerin açık kanun hükümleri ile belirlendiği ve asıl olanın zamanaşımı olduğu savunulmaktadır[49].

---

[44]Kaner, **Hava Hukuku**, s. 89; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 189-190. Davanın bu zaman zarfında açılmamış olması hakkı ihlal edilen kişinin tazminat talep etme hakkını düşürdüğünden, süreye riayet edilmemiş olması, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğundan kurtulması hallerinden biri olarak da değerlendirilebilir.

[45]Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 111; Gençtürk, **Gecikme**, s. 271; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 262.

[46]Kaner; **Hava Hukuku**, s. 89; Gençtürk, **Gecikme**, s. 272; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 111; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 262. İngiliz doktrini de iki yıllık süreyi hak düşürücü süre olarak kabul etmektedir; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 228-229 ve dipn. 166'da belirtilen yazarlar; Kırman, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 174.

[47]Gençtürk, **Gecikme**, s.272, dipn. 271.

[48]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 263-264. Yazar söz konusu sürenin zamanaşımı niteliğinde olduğunu savunmaktadır. Yazar düzenlemede sürenin, davaya bakan mahkemenin hukukuna göre hesaplanacağının belirtildiğini, bunun ise zımnen ve dolaylı olarak iki yıllık süre içinde birtakım kesilme ve durmaların öngörülmüş olduğuna işaret ettiğini, dolayısıyla söz konusu iki senelik sürenin zamanaşımı niteliğinde olduğunu ifade etmektedir.

[49]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma,** s.263-264; karşı görüşte bkz.: Gençtürk, **Gecikme**, s. 272. Yazara göre bu yorum farklılığı, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda (aynı şekilde Varşova Sistemi'nde) hatalı olarak zamanaşımı süresi şeklinde bir çeviriye yer verilmesinden kaynaklandığı düşünülmektedir; Canbolat, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 111. Yazara göre de, sürenin zamanaşımı süresi olarak kabul edilmesi halinde, zamanaşımı süresinin dolması taşıyıcı aleyhine dava açma

Kanaatimizce, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 35'in birinci paragraf hükmü açık bir biçimde zarara ilişkin öne sürülecek hakların ve bu talebe yönelik davaların iki sene içinde açılmamış olmaları halinde düşmüş sayılacağını belirttiğinden, bahse konu sürenin hukuken hak düşürücü nitelikte olduğunu düşünmekteyiz.

3. Tazminat Davasının Tarafları

a. Davacı

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca**,** gecikme nedeniyle uğranılan zararlar için ikame edilecek tazminat davasının davacısının kim olduğuna dair Montreal 36'nın üçüncü paragrafı aşağıdaki hükmü getirmektedir:

"Bagaj ve eşyaya ilişkin olarak, yolcu veya gönderenin ilk taşıyıcıya karşı, tesellüme yetkili yolcu veya gönderilenin de son taşıyıcıya karşı dava açma hakkı bulunmakta olup; her biri ayrıca tahribat, kayıp, hasar veya gecikmenin meydana geldiği ilgili taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıya karşı da dava açma hakkına sahiptir. Böylesi taşıyıcılar, yolcuya, gönderene veya gönderilene karşı müştereken ve müteselsilen sorumludurlar."

Madde hükmü uyarınca, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında eşyanın gecikmesi nedeniyle açılacak tazminat davalarında davacı gönderen ile gönderilen[50] veya ulusal hukuklar gereği bunların kanuni ya da akdi halefleridir[51].

Gönderen veya gönderilenin halefleri bakımından CMR Sözleşmesi tahtında

---

hakkı ile buna bağlı olarak taşıyıcının sorumluluğunu sona erdirici niteliğe sahip olmayacak, sadece taşıyıcı tarafından ileri sürülebilecek bir def'i hakkını oluşturacaktır.

[50]Gençtürk, **Gecikme**, s. 258; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 85. Kaner'e göre gönderilen Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca eşyanın teslimini talep hakkını kazanmış ise, gecikme nedeniyle doğan tazminat taleplerini de iktisap eder. Gönderilenin, eşyanın teslimi talebini iktisap etmediği durumda ise, gecikmeden doğan zararların tazmini talebi taşıma sözleşmesinin akit tarafı olan gönderene aittir.

[51]Gençtürk, **Gecikme**, s.257.

yukarıda yaptığımız açıklamalara paralel olarak burada da gönderen veya gönderilenin zararını tazmin eden sigortacının, halefiyet kuralları gereği gönderen veya gönderilenden deruhte ettiği dava ve talep yetkisine dayanarak aktif husumet ehliyetini haiz olduğunu söylememiz gerekir[52].

b. Davalı

Gecikmeden doğan zararlar nedeniyle açılacak tazminat davasının davalısı ise esas itibariyle taşıyıcıdır[53]. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 36 hükmü incelendiğinde, gönderenin davacı olduğu durumlarda davalının taşımanın birinci aşamasını gerçekleştiren ilk taşıyıcı, gönderilen tarafından ikame edilen davalarda ise davalının taşımanın son aşamasını gerçekleştiren son taşıyıcı olduğu tespit edilmektedir. Bununla birlikte müteakip taşımalarda gönderen ve gönderilenden her biri gecikmenin meydana geldiği taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıya karşı da dava açma hakkına sahip olacağından, somut olayın icabına göre, gönderene veya gönderilene karşı müteselsilen sorumlu olan müteakip taşıyıcılar arasından gecikmenin meydana geldiği taşımayı icra etmiş olan müteakip taşıyıcı da davalı olabilecektir[54].

Bilahare, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 45 uyarınca da fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma ile ilgili olarak açılacak bir davada, davacının tercihine bağlı olarak sadece fiili taşıyıcıya ya da sadece akdi taşıyıcıya veyahut bunların her ikisine birden davalı olarak husumet yöneltilebilir.

---

[52](çevrimiçi) http://www.kararevi.com/karars/444472_yargitay-11-hukuk-dairesi-e-2001-03445-k-2001-05612 (26.06.2012) Yarg. 11 HD. 19.6.2001 tarih, E. 2001/3445 – K. 2001/5612 sayılı karardan: "*Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve gönderen ile havayolu taşıyıcısı davalı A. Ekspress International arasında düzenlenen hava konişmentosunda (A…. Waybill) taşımanın birden çok taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceği yolunda bir kayıt bulunmadığı gibi, bu konuda düzenlenmiş ayrı bir sözleşme de ibraz edilmemiş bulunmasına göre, dava dışı taşıyıcı DHL tarafından gerçekleştirilen taşıma sırasında yükün zayiinden dolayı davacı sigortacının halefiyet ilkesi çerçevesinde ilk konişmentoyu düzenleyerek yükü teslim alan davalı taşıyıcıya karşı davayı açması Varşova Konvansiyonu'nun 30/1-3.maddesi hükmüne aykırılık teşkil etmemesine…*"

[53]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 255; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 218.

[54]Gençtürk, **Gecikme**, s. 260.

Ayrıca yine bir zarardan dolayı Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında da taşıyıcının yardımcılarının dava edilmesi mümkündür. Taşıyıcının yardımcılarının fiil ve ihmallerinden dolayı sorumluluğunda da ifade ettiğimiz üzere, bu şekilde ikame edilecek bir davada taşıyıcının yardımcıları görevleri çerçevesinde hareket ettiklerini ispat ettikleri takdirde, taşıyıcının Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında sahip olduğu sorumluluk kayıt ve sınırlamalarından yararlanabileceklerdir[55].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan "Sigorta" başlıklı Montreal 50 "*Taraf Devletler, taşıyıcılarının işbu Konvansiyon tahtındaki sorumluluklarını karşılamaya yetecek ölçüde sigorta yaptırmalarını zorunlu kılmaktadır. Taraf Devlet taşıyıcıdan, bu Konvansiyon tahtındaki sorumluluğunu karşılamaya yetecek ölçüde bir sigortası bulunduğunu kanıtlamaya elverişli emareleri sağlamasını talep edebilir*" hükmünden, Montreal Konvansiyonu sisteminin taşıyıcıya sigorta yaptırması konusunda bir yükümlülük getirdiği anlaşılmaktadır. Sigortacının taşıyıcının halefi olduğu; bilahare taşıyıcının haleflerine zarar gören tarafından husumet yöneltilmesi konusunun ise Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu sisteminde düzenlenmeyerek, ulusal hukuk hükümlerine bırakılmış olduğu değerlendirildiğinde, uygulanacak ulusal hukukun Türk Hukuku olması ihtimalinde, taşıyıcının Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtındaki sorumluluklarından doğan rizikoları üstlenen sigortacıya karşı, yTTK'nun 1478.maddesi uyarınca doğrudan husumet yöneltilebileceği sonucuna ulaşılmaktadır.

4. Yetkili Mahkeme

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 33'ün ilk paragrafı çerçevesinde, gecikme zararlarına ilişkin ikame edilecek davalar aşağıda sayılan mahkemelerden herhangi bir tanesinde açılabilir:

- taşıyıcının ikamet yeri mahkemesi,

[55]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 218.

- taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu yer mahkemesi,
- taşıma sözleşmesinin akdedilmiş olduğu taşıyıcının başka bir iş yerinin bulunduğu yer mahkemesi veya
- varış yeri mahkemesi[56]

Belirtmemiz gerekir ki, davacının davasını açacağı mahkeme hususundaki bu seçimlik hakkı, bahse konu yer mahkemelerinin Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemesine taraf olan akit devlet ülkelerinde olması koşuluyla geçerlidir[57]. Ayrıca, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun yargı yetkisini düzenleyen hükümleri emredici nitelikte olduğundan[58], zarara ilişkin tazminat davalarının açılabileceğinin öngörüldüğü bu mahkemeler kesin ve mutlak yetkili mahkemelerdir[59]. Dolayısıyla Montreal 33'ün birinci paragrafında sayılan yer mahkemeleri dışında başka bir mahkeme önünde açılan dava, yetkisiz mahkeme önünde açılmış sayılacaktır[60].

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda kesin yetkili olarak belirlenen mahkemeler, esasen düzenlemelere taraf devletlerin ülkelerindeki kaza çevrelerini belirlemekte olup, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca kaza çevresi bu şekilde belirlenen devlet ülkelerinde, hangi mahkemelerin uyuşmazlığa bakmaya yetkili olacağı hususu o devletin kendi ulusal hukukuna göre belirlenecektir[61].

---

[56]Gençtürk, **Gecikme**, s. 263; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 257-258; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 89; ayrıca Montreal 46'ya göre fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşımalara dair olarak şu mahkemeler de ek yargılama yetkisini haizdir: "*45.maddede öngörüldüğü şekliyle zararlara karşı açılacak her dava, davacının tercihine bağlı olarak, her halükarda Taraf Devletlerden birinin sınırları dahilinde olmak üzere 33.maddeye istinaden, ya akdi taşıyıcıya karşı dava açılması olanaklı olan bir mahkeme nezdinde ya da fiili taşıyıcının ikametgahının veya esas iş merkezinin bulunduğu yerde yargılama yetkisini haiz mahkeme nezdinde açılabilir.*"

[57]Gençtürk, **Gecikme**, s. 262; Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 256.

[58]Gençtürk, **Gecikme**, s. 264.

[59]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 221.

[60]Sözer, **Hava Yolu ile Yük Taşıma**, s. 257; Gençtürk, **Gecikme**, s. 264. Anılan son yazara göre yetkili olmayan bir mahkemeyi tarafların yetkili kılması veya yetkili olan mahkemenin yetkisi bertaraf edilerek başka bir mahkemenin yetkili kılınmasına dair yetki sözleşme ve kayıtları geçersizdir.

[61]Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 221.

C. Karşılaştırmalı Değerlendirme

Hem CMR Sözleşmesi, hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcıdan gecikme zararlarının dava yolu ile talep edilebilmesi için birtakım şartların mevcudiyeti gerekmektedir. Bu bağlamda CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu belirli konularda benzer düzenlemeler içermektedir.

Öncelikle, CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu çerçevesinde gecikmeden doğan zararların taşıyıcıdan dava yolu ile talep edilebilmesi için gerekli olan ilk unsur, gecikmenin belirli bir süre içinde taşıyıcıya ihbar edilmiş olmasıdır. Bu bağlamda her iki düzenleme de dava açabilmenin ön şartı olarak taşıyıcıya gecikmenin yazılı olarak ihbar edilmiş olmasını aramaktadır. Dava açabilme hakkı, taşıyıcıya yapılacak yazılı ihbara bağlandığından, ihbar hem CMR Sözleşmesi, hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında bir dava şartı niteliğindedir.

Ayrıca, taşıyıcıdan gecikme zararlarının talep edilebilmesi için yöneltilecek davanın da belirli sürelerde açılması gerekmektedir. Bu bağlamda CMR Sözleşmesi 1 yıllık (taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusurunun varlığı halinde 3 yıllık) bir zamanaşımı süresi öngörmüşken; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu ise zararın tazmininin dava yolu ile talep edilebileceği süreyi iki senelik hak düşürücü süre olarak belirlemiştir.

Doktrinde Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında dava açma hakkının kullanılabileceği bu iki yıllık sürenin hukuki niteliği konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Doktrindeki bir kısım yazarlar bu sürenin zamanaşımı süresi olduğunu ifade ederken; çoğunluk görüşü sürenin hukuki niteliğinin hak düşürücü süre olduğunu savunmaktadır. Kanaatimizce de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 35'in açık hükmü bu sürenin hak düşürücü süre niteliğinde olduğunu doğrulamaktadır.

Zamanaşımı, alacak hakkının belirli bir süre kullanılmamasından dolayı alacağın dava edilebilme niteliğinden yoksun kalınması olarak ifade edilebilir. Bu durumda alacak hakkı sona ermemekte, ancak eksik borç haline dönüşmektedir[62]. Belirtmek gerekir ki; Türk Hukuku'na göre davada zamanaşımı ancak zamanaşımı def'i ileri sürüldüğü takdirde söz konusu olmakta ve zamanaşımı def'i ileri sürülmemiş ise davanın görülmesi gerekmektedir[63]. İşte bu nedenle zamanaşımının alacak hakkının dava edilebilmesi niteliğini dolaylı olarak sona erdirdiğini söylemek mümkündür[64]. Hak düşürücü süre ise, mahkemece re'sen dikkate alınan ve niteliği gereği kesilmeyen ve bu süre zarfında hakların kullanılmaması ile birlikte talebin bir daha dermeyan edilebilmesi hakkını da sükut ettiren süreyi ifade eder[65].

Diğer taraftan, hem CMR Sözleşmesi hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında gecikme nedeniyle taşıyıcıdan tazminat talep etmeye kural olarak yetkili olan kişi taşıma sözleşmesinin akit tarafı olan gönderendir. Ancak; her iki düzenleme kapsamında gönderilen de belli birtakım şartların gerçekleşmesi halinde taşıyıcıya karşı gecikmeden doğan zararların talebi için tazminat davası açma hakkını haizdir[66]. Bunlardan başka, ulusal hukuklar uyarınca gönderen ile gönderilenin akdi ve kanuni halefleri de davacı sıfatı ile tazminat davası açmaya ehildirler. Ayrıca, CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında benzer şekilde gecikme zararları nedeniyle açılacak tazminat davasının davalısı taşıma sözleşmesinin bir diğer akit tarafı olan taşıyıcı, belirli

---

[62]Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 135.

[63] Erdil, **CMR Şerhi**, s. 435-436. Y. 11. HD. T. 25.10.2001 E. 2001/6940 – K. 2001/8239 sayılı kararın özetinden: "*Her ne kadar zamanaşımı savunması bir itiraz değil, defi niteliğinde olduğundan cevap süresi geçtikten sonra dahi ileri sürülebilir olsa bile, bu ileri sürme, karşı tarafın savunmanın genişletildiği itirazında bulunmaması halinde dinlenebilir.*"

[64]Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 309; Uslu, **Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, s. 136. Anılan son yazara göre zamanaşımı Türk Hukuku'na göre bir def'i olduğundan hakim tarafından re'sen dikkate alınmayacaktır. Ancak bu husus her ülke için aynı olmayabilir. Zira yazar, Anglo-Sakson hukuk sisteminde usul kurallarının hakim tarafından re'sen uygulanması gerekeceğinden, zamanaşımının davalı tarafından ileri sürülmese dahi hakim tarafından re'sen gözetileceğine dikkat çekmektedir; (çevrimiçi) www.kazanci.com (18.04.2012) Yarg. 11. HD. 9.3.2009 tarih ve E. 2007/13632 – K. 2009/2642 sayılı karardan: "*Zamanaşımı savunması borcun istenmesine engel bir def'i olup mahkemece re'sen nazara alınamaz. Borcu sona erdirmeyen, borcun ifasından kaçınma olanağını veren zamanaşımı def'inden yalnız onu ileri sürmüş bulunan …yararlanır.*"

[65]Çağa Tahir, Kender Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku II: **Navlun Sözleşmesi**, 9.Baskı, XII Levha Yayıncılık, Kasım 2009 **,** s. 203 – 204.

[66]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 180.

şartlar altında müteakip taşıyıcılar[67] ile ulusal hukukun – ve özelinde Türk Hukuku'nun – uygulama alanı bulduğu durumlarda TTK'nun 1478.maddesi mucibince zarar görenin doğrudan başvurabildiği, taşıyıcının sorumluluğundan doğan rizikoları üstlenen sigortacıdır. Buna rağmen Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 45 uyarınca davalı olarak fiili taşıyıcıya da husumet yöneltilebilecekken, CMR Sözleşmesi bu hususu düzenlememiştir. Dolayısıyla, taşıyıcının yardımcısı olarak mütalaa edilen fiili taşıyıcının fiil ve ihmallerinden ötürü CMR Sözleşmesi tahtında taşıyıcıya tazminat davası açılabilecektir.

CMR Sözleşmesi ve Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca açılacak davalarda kural olarak ispat yükü davacıdadır. Davacı, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin varlığını, kendisinin bu sözleşmeye dayanarak dava açmaya yetkili olduğunu (aktif husumet), gecikme ve gecikme nedeni ile doğan zarar, son olarak da gecikme ve zarar arasındaki uygun illiyet bağını ispat edecektir[68].

Gecikme zararlarının dava yolu ile talep edilebilme usulünün, CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu kapsamında genel olarak benzerlik taşıdığı söylenebilir. Ancak; düzenlemeler arasında dikkat çekici bir fark, yetkili mahkemenin tayini konusunda göze çarpmaktadır. Buna göre; CMR Sözleşmesi'nde belirlenen yetkili mahkemelerin yanında taraflar, – CMR Sözleşmesi'ne taraf bir devlet ülkesinde olması kaydıyla – yetki sözleşmesi ile bu mahkemelerden başka bir mahkemeyi de yetkili kılabilirler. Belirtmek gerekir ki; bu şekilde taraflarca yetkilendirilen mahkeme, CMR Sözleşmesi'nde belirtilen yetkili mahkemelerin yanında ayrı bir yetkili mahkeme olarak yer alacak ve CMR Sözleşmesi'nde belirlenen mahkemelerin yetkisini bertaraf etmeyecektir.

CMR Sözleşmesi'nin düzenlemesine nazaran Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu ise yetkili mahkeme konusunda daha katı bir rejim öngörmektedir. Buna göre; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda tahdidi olarak belirlenen mahkemelerin yetkisi kesin, mutlak ve emredici niteliktedir. Dolayısıyla taraflar,

---

[67]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 187.
[68]Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 194-198, s. 181.

belirtilen bu mahkemelerden başka bir mahkemeyi yetkili kılamazlar.

SONUÇ

Uluslararası düzenlemeler, zaman içinde taşımacılığın kazandığı uluslararası boyutun bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Bu minvalde eşya taşımacılığının giderek uluslararası bir nitelik kazanması ve böylelikle ülke mevzuatlarını aşan sorunları da beraberinde getirmesi, uluslararası eşya taşımalarının uluslarüstü boyutta yeknesak kurallarla düzenlenmesini gerektirmiştir.

Bu amaç doğrultusunda oluşturulan CMR Sözleşmesi, uluslararası kara yolu ile yapılacak eşya taşımalarını düzenlemektedir. CMR Sözleşmesi, 19 Mayıs 1959 yılında imzalanmış ve yürürlük şartlarının sağlanması üzerine de 2 Temmuz 1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıca, 5 Temmuz 1978 tarihli Protokol ile de CMR Sözleşmesi'nde birtakım tadiller yapılmıştır. Protokol ile getirilen değişikliklerden en önemlisi tazminat hesaplama değer biriminin Altın Frankı yerine IMF tarafından belirlenen Özel Çekme Hakkı hesap birimine bağlanmasıdır. CMR Sözleşmesi ile CMR Sözleşmesi'ni tadil eden Protokol ise, 30 Ekim 1995 tarihinden beri Türkiye açısından yürürlüktedir.

CMR Sözleşmesi, uluslararası kara yolu ile eşya taşımalarını tüm yönleriyle düzenlememekte; esas olarak taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu, tazminat ve düzenlenmesi gereken belgeler gibi önem arz eden konulara ilişkin kurallar getirmektedir.

Uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarına ilişkin olarak oluşturulan düzenlemeler ise daha karışık bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası hava yolu taşımalarına ilişkin olarak yapılan ilk düzenleme 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'dur. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu, onaylayan devletler bakımından 13 Şubat 1933 tarihinde yürürlüğe girmiş olup Türkiye bakımından ise, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ile bu Konvansiyon'u tadil eden 1955 tarihli La Haye Protokolü 25 Haziran 1978 tarihinden itibaren yürürlüktedir.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'ndan sonraki dönemde ortaya çıkan

ihtiyaçların karşılanabilmesi amacıyla 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ile ilgili birtakım tadil çalışmaları ve/veya Konvansiyon'dan bağımsız yeni düzenlemeler yapılmıştır. Kronolojik sıralamaya riayet edilerek bu düzenlemelerden başlıcaları (i) 1955 tarihli La Haye Protokolü, (ii) 1961 tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu, (iii) 1971 tarihli Guatemala City Protokolü, (iv) 1975 tarihli Montreal Protokolleri ve (v) 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu şeklinde sıralanabilir.

1955 tarihli La Haye Protokolü ile getirilen önemli bir yenilik, taşıyıcının yardımcıları konusunda olmuştur. Bu bağlamda 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu metnine 25 A maddesi eklenmiş ve bu madde ile taşıyıcının yardımcılarının belirli şartlarda taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan veya kaldıran hükümlerden yararlanmaları mümkün kılınmıştır. 1961 tarihli Guadalarajara Ek Konvansiyonu, 1955 tarihli La Haye Protokolü ile tadil edilmiş 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu tahtında akit taşıyıcının sahip olduğu sorumluluk sınır ve koşullarından taşıma işini fiilen icra eden fiili taşıyıcının da yararlanmasını düzenlemiştir. 1971 tarihli Guatemala City Protokolü, önceki sistemde kusur sorumluluğu şeklinde düzenlenen taşıyıcının sorumluluğunu yolcu taşımaları için kusursuz sorumluluk olarak değiştirmiş, eşya taşımalarından doğan sorumluluğunu ise kusur sorumluluğu olarak korumuştur. 1975 tarihli 1,2,3 ve 4 numaralı Montreal Protokolleri ile, sabit değer Özel Çekme Hakkı olarak yeniden düzenlenmiş, hava yolu ile eşya taşımalarına ilişkin hava taşıma senedinin elektronik ortamda düzenlenmesine cevaz verilmiş ve eşya taşımalarına ilişkin olarak taşıyıcının zıya ve hasar sorumluluğu yolcu taşımalarına benzer şekilde kusursuz sorumluluk olarak yeniden belirlenmiştir. 1975 tarihli 1,2,3 ve 4 numaralı Montreal Protokolleri Varşova Konvansiyonu'nun farklı zamanlarda farklı metinlerle tadil edilmiş versiyonlarına dair değişiklikler getirmiştir. Böylelikle; Varşova Konvansiyonu'nun farklı düzenlemelerle tadil edilmiş birçok versiyonunun değişik devletler açısından yürürlükte olduğu oldukça karışık bir sistem ortaya çıkmıştır. İşte bu nedenlerle, böylesi karışık bir sistemin yerini alacak bir düzenlemenin yapılması gereği ortaya çıkmış, yapılan çalışmalar neticesinde de 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu hazırlanmıştır.

Montreal Konvansiyonu, Konvansiyon öncesinde yürürlükte bulunan

belgelerin tamamını bünyesinde toplamıştır. Dolayısıyla, genel itibariyle Konvansiyon öncesi Türkiye için yürürlükte olan Varşova Sistemi ile de benzerlikler göstermektedir. Ayrıca; eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu eşyanın zıya veya hasara uğramasından dolayı kusursuz sorumluluk olarak, gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu ise kusur sorumluluğu olarak korunmuştur. Türkiye açısından Montreal Konvansiyonu 26 Mart 2011 tarihi itibariyle yürürlüğe girmiştir.

Belirtmek isteriz ki; her ne kadar Montreal Konvansiyonu'nun yapılış amacı, Konvansiyon öncesi döneme ait dağınık düzenlemelerin yerini alarak uluslararası hava taşımalarında geçerli olacak tek bir konsolide metin yaratmak ise de, bu amaca ulaşılması şimdilik mümkün gözükmemektedir. Zira; doktrinde de haklı olarak belirtildiği üzere uluslararası platformda Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayan fakat ülkesine hava taşımacılığı yapılan devletler var olduğu sürece, Montreal Konvansiyonu'nun uluslararası düzlemde yeknesak bir biçimde uygulanması söz konusu olamayacaktır.

CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun uluslararası eşya taşıma taahhüdünü içeren taşıma sözleşmelerine uygulanabilmesi için bazı şartların mevcudiyeti gerekir. Öncelikle, taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin varlığı aranmaktadır. Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini ise her iki düzenleme kapsamında rızai akit olarak kabul etmek gerekir. Zira; taşıma sözleşmesinin kurulmuş sayılması için eşyanın teslimine ihtiyaç duyulmamalı, tarafların sözleşme yapma hususunda uygun karşılıklı irade beyanları yeterli sayılmalıdır. Ayrıca; CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında asıl olan, taşıma sözleşmesinin taşıma taahhüdünü içermesidir.

CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu hükümlerinin uygulanabilmesi için gerekli olan bir diğer unsur taşımanın konusunu eşya taşımasının oluşturmasıdır. Her ne kadar düzenlemeler eşya tanımına yer vermemiş olsa da, belirli istisnalar dışında taşınabilecek menkul olan her şeyin eşya kavramına dahil olduğunu belirtmek gerekir. Taşımanın ayrıca, ücret karşılığında yapılması gerekir. Ücret bahsinin de eşya kavramında olduğu gibi geniş yorumlanması ve ifa

edilen edim karşısında para ile ölçülebilen her türlü menfaat olarak algılanması gerekmektedir. Taşımanın belirli tip taşıtlarla yapılması bahsinde de, CMR Sözleşmesi'nde kara yolunda hareket kabiliyeti olan belirli taşıtlara tahdidi olarak yer verilmiş, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda ise taşımanın geniş tarzda yorumlanabilecek hava aracı ile yapılması öngörülmüştür. Son olarak her iki düzenlemenin uluslararası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanabilmesi için taşımanın uluslararası nitelikte olması aranmış, uluslararası karakter CMR Sözleşmesi'nde Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na nazaran daha esnek kurallara bağlanmıştır.

Yukarıda sayılan şartları haiz bir uluslararası eşya taşımasında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu bahsine geçmeden önce gecikme, zarar ve sorumluluk ile gecikmeden doğan zararlardan sorumluluk kavramlarının irdelenmesi gerekir. Gecikme, borçlunun edimini ifa etmesi gereken veya beklenen zaman diliminden daha uzun sürede ifa etmesi olarak tanımlanabilir. Zarar, bir varlığın değerinde o varlığa sahip olan kişinin isteği dışında meydana gelen eksilmedir. Bu bağlamda gecikmeden doğan zarar ise, müspet bir zarar kalemi olup, borçlunun edimini alacaklısına karşı zamanında ifa etmesi halinde alacaklının malvarlığını göstereceği durum ile, geç ifa nedeniyle göstermiş olduğu mevcut durum arasındaki fark ile kar kaybını kapsamaktadır. Sorumluluk, akla ilk gelen anlamıyla borca karşılık tazmin mükellefiyetidir. Ayrıca sorumluluğun farklı tasniflerini de yapmak mümkündür. Çalışma konumuz ile yakından ilintili olması nedeniyle, "ile sorumluluk"/"-den sorumluluk", kusur sorumluluğu/kusursuz sorumluluk kavramlarına çalışmada yer verilmiştir. Türk Hukuku'na göre gecikmeden doğan sorumluluk için, edimin geç ifa edilmiş olması, geç ifanın zarara sebebiyet vermiş olması, geç ifa ile zarar arasında uygun illiyet bağının varlığı ve son olarak da gecikme zararının borçlunun kusurlu davranışından kaynaklanmış olması gerekir.

CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcının eşya taşımalarındaki gecikmeden ötürü sorumluluğunun hukuki niteliği tartışmalıdır. Her iki düzenleme kapsamında da taşıyıcının sorumluluğunun hukuki

niteliğinin kusursuz sorumluluk olduğunu savunan yazarlar bulunduğu gibi, sorumluluğun hukuki niteliğinin kusur sorumluluğu olduğunu savunan yazarlar da bulunmaktadır.

CMR Sözleşmesi ile ilgili olarak bu çalışmada taşıyıcının eşya taşımalarındaki gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun hukuki niteliğinin çoğunluk görüşünün aksine kusur sorumluluğu olduğu sonucuna varılmıştır. Nitekim taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için en üst derecedeki özen ve ihtimamı göstermesine rağmen kaçınılamayan ve sonuçları önlenemeyen olayın meydana geldiğini ispat etmesi gerekeceğinden, taşıyıcının sorumluluğu esasen kusur prensibinden hareketle düzenlenmiştir. Taşıyıcının bu sorumluluğu aynı zamanda özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış nitelikli bir kusur sorumluluğu biçimindedir.

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca da, taşıyıcının eşyanın gecikmesinden doğan zararlardan sorumluluğunun hukuki niteliğinin kusur sorumluluğu olduğu düşünülmektedir. Varşova Sistemi'nin ilk belgelerinden bu yana yapılan değişikliklerde her ne kadar taşıyıcının eşyanın zıya ve hasarından dolayı sorumluluğunu kusursuz sorumluluk olarak düzenleme eğilimi olsa da, yapılan her tadil çalışmasında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu kusur sorumluluğu şeklinde korunmuştur. Zira, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 19'a göre taşıyıcı kendisinin veya yardımcılarının zararı önlemek için makul olarak lazım gelecek tüm önlemleri aldıklarını ya da böylesi önlemlerin alınmasının imkansız olduğunu ispat ettiği takdirde gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulmayacaktır. Bir diğer ifade ile taşıyıcı, bu yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirememesi halinde sorumlu tutulmakta; dolayısıyla sorumluluğu esasen kendi kusurunun bir yaptırımı olmaktadır. Bu nedenle taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun hukuki niteliği Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur.

Taşıyıcı, hem CMR Sözleşmesi'nde hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca gecikmeden doğan zararlardan mesuldür. Düzenlemeler

uyarınca gecikme ve dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğundan bahsedebilmek için öncelikle gecikmenin varlığı gerekir. Gecikme, eşyanın taşıma süresini aşacak şekilde gönderilene teslim edilmesidir. Dolayısıyla gecikme kavramı, taşıma süresi ile yakından ilgilidir. Düzenlemeler kapsamında taraflar öngörülen taşıma işi için belirli bir taşıma süresi kararlaştırabilirler. Ancak belirtmek gerekir ki, taraflar taşıma süresinin tayininde mutlak surette serbest değildirler. Diğer bir ifade ile taraflarca kararlaştırılan taşıma süresi ne taşıma işinin yapılamayacağı kadar kısa olmalı ne de gecikmeye mahal veremeyecek kadar uzun tutulmalıdır. Tarafların taşıma süresi kararlaştırmamaları halinde ise, hem CMR Sözleşmesi hem de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında basiretli bir taşıyıcının taşıma işini ifa etmesi için kabul edilebilecek makul süre karinesi uygulama alanı bulacaktır. Taraflarca veya makul süre karinesi uygulanmak suretiyle belirlenen taşıma süresinin taşıyıcı tarafından aşılması halinde ise gecikmeden söz edilecektir. Ancak taşıyıcının her iki düzenleme kapsamında gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için, hak sahibinin gecikmeden dolayı zarara uğramış olması ve gecikme ile zarar arasındaki uygun illiyet bağının gecikmeyi iddia eden tarafça ispat edilmesi gerekmektedir.

CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumlu olduğu zararlar ise, hak sahibinin kar kaybı, gecikme dolayısıyla yapılmış ek masraflar gibi örneklendirilebilecek olan dolaylı malvarlığı zararlarıdır.

Belirtmek gerekir ki, taşıyıcı kendi fiil ve ihmalleri nedeniyle gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olduğu gibi, yardımcılarının da fiil ve ihmallerinden dolayı da bazı şartlar altında sorumlu tutulmaktadır. Taşıyıcının yardımcıları kavramı ne CMR Sözleşmesi'nde ne de Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda tanımlanmıştır. Doktrin ve uygulamaya göre yardımcı kavramı, hizmet akdi gereğince taşıyıcıya bağlı çalışan müstahdem (bağımlı yardımcılar) ile taşıyıcının hizmetlerinden faydalandığı temsilcileri (bağımsız yardımcıları) ifade etmektedir. CMR Sözleşmesi'nin 3. maddesine göre taşıyıcı, yardımcılarının görevlerinin ifası sırasındaki fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur. Hükümden çıkarılan sonuç taşıyıcının yardımcılarının fiil ve ihmallerinden sorumlu olabilmesi

için yardımcının söz konusu fiili veya ihmali davranışı görevinin ifası sırasında yapmış olması gerektiğidir. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden sorumluluğuna ilişkin olarak CMR Sözleşmesi gibi açık bir hüküm öngörmemişse de, taşıyıcı Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na göre de yardımcılarının fiillerinden sorumlu olmakla birlikte; Montreal 30 gereğince taşıyıcının yardımcıları aleyhine bir dava yöneltilmesi halinde yardımcı, görevi çerçevesinde hareket etmiş olduğunu kanıtlar ise, taşıyıcı lehine getirilen sorumluluk şart ve limitlerinden yararlanabilecektir. CMR Sözleşmesi uyarınca taşıyıcı yardımcısının zıya, hasar ve gecikme ile beraber sorumluluğunun öngörüldüğü bütün durumlarda sorumluyken, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında yardımcının, taşıyıcının yararlanabileceği sorumluluk şart ve limitlerinden de faydalanabileceğini düzenleyen Montreal 30 hükmü gereğince Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında yardımcının fiilinin ancak zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet vermiş olması halinde Montreal 30'un işletilebileceğini söylemek mümkündür.

Taşıyıcı, ister kendi fiilinden ötürü ister yardımcısının fiil ve ihmalleri nedeniyle gecikmeden doğan zarara sebebiyet vermiş olsun, taşıyıcının sorumluluğu CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında sınırlı bir sorumluluktur. Bu bağlamda CMR Sözleşmesi'ne göre taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun sınırının üst limiti taşıma ücreti iken, Varşova Sözleşmesi/Montreal Konvansiyonu'na göre taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu eşyanın kilogramı başına 17 Özel Çekme Hakkı ile sınırlandırılmıştır. Belirtmek gerekir ki her iki düzenleme uyarınca esas olan hakkı ihlal edilen kişinin gerçek zararının tazmin edilmesidir. Nitekim; hukuk sisteminin en önemli yapıtaşlarından birini oluşturan zararın tazmin edilmesi ilkesi, hakkı ihlal edilenin sebepsiz zenginleşmesini değil, kişinin maruz kaldığı gerçek zararın giderilmesini öngörmektedir. Bu bakımdan her iki düzenleme kapsamında da hakkı ihlal edilenin gerçek zararı öngörülen limitler içinde kaldığı takdirde taşıyıcı gerçek zararı tazmin etmekle mükellef olacaktır. Böylelikle sınırlı sorumluluk prensibinin diğer bir gereği olarak da, hakkı ihlal edilenin zararının, öngörülen limitlerin üzerinde olduğu bir durumda da, taşıyıcı sadece düzenlemelerde belirlenen üst

limitlere kadar sorumlu tutulacak ve hakkı ihlal edilenin gerçek zararı ile öngörülen sorumluluk sınırları arasındaki fark eksik borç niteliğinde olacağından taşıyıcıdan talep edilemeyecektir.

Taşıyıcı gecikmeden doğan zararlardan kural olarak sorumlu ise de, bazı durumlarda sorumluluktan kurtulabilmektedir. CMR Sözleşmesi'ne göre taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan kurtulabilmesi için zararın taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olaydan, hak sahibinin kusurundan, taşıyıcının verilmesine kusuru ile sebep oldukları dışında kalan hak sahibinin vermiş olduğu talimatlardan veya eşyanın kendi kusurundan kaynaklanmış olması gerekir. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca ise taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan ötürü sorumluluktan kurtulabilmesi için zararı önlemek adına taşıyıcının veya yardımcılarının makul olarak lazım gelecek tüm önlemleri almış olmaları veya böylesi önlemlerin alınmasının imkansız olması ya da zararın meydana gelmesinde müterafık kusurun varlığı söz konusu olmalıdır. Zira; her iki düzenlemeye göre sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyıcı, düzenlemelerde lehine tanınan kurtuluş beyyinelerinden birinin somut olaydaki varlığını ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulabilecektir.

Taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun artması da CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında düzenlenmiştir. CMR Sözleşmesi'nin 26.maddesine göre taşıyıcının sorumluluk sınırının artması, taşıma senedine eşyanın teslimindeki özel menfaatin dercedilmesi ile mümkündür. Taşıma senedine bu şekilde özel menfaat beyanının geçirilmesi gönderen ile taşıyıcının ortak mutabakatına bağlı olan bir işlem olup, özel menfaatin taşıma senedine dercedilmesi bir geçerlilik şartı niteliğindedir. Ayrıca, taşıyıcıya ek bir ücretin de fiilen ödenmiş olması ile taraflarca taşıma süresinin kararlaştırılmış olması da gerekmektedir. Bu şekilde usulüne uygun olarak taşıma senedine dercedilmiş eşyanın teslimindeki özel menfaat beyanı, taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluğunun üst sınırı olmakta ve bu şekilde hakkı ihlal edilen kişinin gecikmeden dolayı uğradığı dolaylı malvarlığı zararlarının tazmini mümkün olmaktadır. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda da benzer şekilde eşyanın varma yerindeki

teslimine ilişkin özel bir menfaat beyanı öngörülmekte ve bu menfaat beyanı için yine gönderen ile taşıyıcının mutabakatına ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak belirtmek gerekir ki, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu, CMR Sözleşmesi'ne nazaran menfaat beyanının geçerliliğini daha esnek kurallar ile düzenlemektedir. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 22/3'ün tahlilinden, hava yolu ile eşya taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının sorumluluğunu artıran teslimdeki özel menfaat beyanının geçerliliği için ek ücret ödemesinin (tarafların ek ücret ödenmesi hususunda anlaşmış olmaları haricinde) yapılmış olmasının gerekmediği sonucuna ulaşılmaktadır. Ayrıca, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu, özel menfaat beyanının hava taşıma senedine dercedilmesi gibi özellikli bir şekil şartı da öngörmemektedir. Buna rağmen, doktrinde ağırlıkla ifade edildiği üzere özel menfaat beyanının taşıyıcının sorumluluğu ile yakından ilişkili olması nedeni ile bu beyanın yazılı yapılması gerektiği haklı olarak savunulabilir. Belirtilen şekillerde sorumluluk sınırlarının artması halinde her iki düzenleme kapsamında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğunun üst sınırı, teslimde özel menfaat olarak beyan edilen bu meblağ kadar olacaktır. Diğer taraftan Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 25'de açıkça kayıt altına alındığı üzere taşıyıcı Montreal Konvansiyonu'nda belirtilen sorumluluk sınırlarından daha yüksek sınırlamalara tabi olacağını ya da sorumluluk sınırlamalarına bağlı olmayacağını dahi taahhüt edebildiğinden, taşıyıcının bu şekilde bir beyanı da taşıyıcının sorumluluk sınırının kendi rızası ile tek taraflı artmasına sebebiyet verebilecektir. CMR Sözleşmesi tahtında ise, böylesi bir beyan Sözleşme'nin 41.maddesinin birinci paragrafı uyarınca sözleşmenin ihlali sayılacağından, dolaylı veya doğrudan taşıyıcı aleyhine getirilecek hükümlerle sorumluluk sınırının artırılması mümkün değildir.

Taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sınırsız sorumluluğu ise CMR Sözleşmesi'nin 29.maddesine göre taşıyıcının kastının veya hakimin hukukuna göre belirlenecek kasta eşdeğer kusurunun varlığı halinde söz konusudur. 29.madde kast olgusunu evrensel kurallara bağlamışken, kasta eşdeğer kusur tespitinin ise hakimin hukukuna göre yapılmasını öngörmüştür. CMR Sözleşmesi'nin İngilizce metninde kast "***wilful misconduct***", Fransızca metninde ise "***dol***" olarak ifade edilmiştir. Bugünkü hukuk anlayışında "***wilful misconduct***" ile "***dol***" kavramlarının birbirine

oldukça yaklaşmış olduğu ifade edilmekte ve CMR Sözleşmesi'nde öngörülen taşıyıcının kastı kavramının da, taşıyıcının hem doğrudan hem dolaylı kastı ile sebebiyet verdiği tüm durumları kapsadığı kabul edilmektedir. Hakimin hukukuna göre belirlenecek taşıyıcının kasta eşdeğer kusuru kavramı ise, CMR Sözleşmesi'ne taraf devlet uygulamalarında yeknesaklık bulunmaması nedeniyle tam olarak netleşmemiştir. Örneğin İngiltere ve Anglo-Sakson hukuk sistemini benimseyen ülkelerde kasta eşdeğer kusur olgusu yer almazken, Almanya, Avusturya gibi Kara Avrupa hukukunu benimseyen ülkelerde ise kasta eşdeğer kusurun ağır ihmal olgusuna (***gross negligence, faute lourde***) denk geldiği kabul edilmektedir. Keza, Türk Hukuku da bu görüşü savunmaktadır. Buna göre ağır ihmal/ağır kusur, kişinin zararın meydana gelme ihtimalini öngörebilecek durumda olmasına rağmen zararı önlemek adına yeterli ihtimam ve özeni göstermemiş olması demektir. Bu şekilde ağır ihmalinin veya kastının bulunduğu durumlarda taşıyıcı, CMR Sözleşmesi'nde lehine getirilen sorumluluk limitlerinden yararlanamayacak ve hakkı ihlal edilenin tüm zararı oranında tazminat ile sorumlu tutulacaktır.

Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu düzenlemesi ise taşıyıcının gecikmeden doğan sınırsız sorumluluğu ile ilgili olarak çok daha farklı bir anlayışı benimsemektedir. Buna göre, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'na tabi yolcu ve bagaj taşımalarında taşıyıcının sınırsız sorumluluğu söz konusu iken, eşya taşımalarında kat'i olarak sınırlı sorumluluk ilkesi benimsenmiştir. Bu nedenle Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtındaki uluslararası hava yolu ile eşya taşımalarında taşıyıcının gecikmeden dolayı sınırsız sorumluluğundan bahsetmek mümkün değildir. Taşıyıcının eşyaya kasten zarar vermesi halinde dahi sınırlı olarak sorumlu tutulması, doktrinde adalet duygusunu zedeleyici bir yaklaşım olduğundan bahisle eleştirilmektedir.

Yukarıda izah edilenler ışığında sonuç olarak belirtilebilir ki, CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca kural olarak taşıyıcının taşıma süresini aşarak zarara sebebiyet vermesi ve gecikme ile zarar arasında da uygun illiyet bağının bulunması halinde taşıyıcı, gecikmeden doğan zararlardan sorumludur ve bu sorumluluk sınırlı sorumluluk prensibi altında

düzenlenmektedir. Bu şekilde sorumluluk altında olan taşıyıcıdan gecikmeden doğan zararlar ise, tazminat davası yoluyla talep edilebilir. Hem CMR Sözleşmesi hem Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu tahtında taşıyıcıdan gecikme zararlarının talep edilebilmesi için öncelikle taşıyıcıya gecikmenin ihbar edilmiş olması gerekmektedir. Sonrasında ise, zararın belirli bir süre içinde dava yolu ile talep edilmesi ve tazminat davasının da yetkili bir mahkeme huzurunda ikame edilmesi gerekmektedir. Gecikmenin taşıyıcıya ihbar edilmesi ile davanın düzenlemelerde öngörülen süreler içinde açılmış olması, birer dava şartıdır. CMR Sözleşmesi'nde davanın ikame edilmesi için öngörülen sürenin hukuki niteliği zamanaşımı olarak belirlenmiştir. Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda belirlenen sürenin hukuki niteliği ise doktrinde tartışmalı olup, ağırlık kazanan görüşe göre, dava açılması için belirlenmiş olan bu süre hak düşürücü süre niteliğindedir. Zira; Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'ndan Montreal 35'in lafzı da açık bir şekilde davanın belirlenen süreler içinde açılmaması halinde bu hakkın düşeceğini öngörmektedir. CMR Sözleşmesi ile Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu uyarınca gecikme zararlarını tazmini amacıyla ikame edilecek davada davacı kural olarak gönderen ile gönderilen ve bunların halefleri olup; davalı ise taşıyıcı ile halefleridir. Ayrıca; taşıyıcı aleyhine açılacak tazminat davasının düzenlemelerde belirlenen yetkili mahkemelerden bir tanesinin huzurunda açılması gerekmektedir. CMR Sözleşmesi tahtında belirlenen yetkili mahkemeler yanında taraflar yetki sözleşmesi ile CMR Sözleşmesi'ne taraf devlet ülkelerinden birinin mahkemesini de alternatif yetkili mahkeme olarak tayin edebileceklerken, Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nda belirlenen mahkemeler mutlak ve kesin yetkili mahkemeler olduğundan, taraflar yetki sözleşmesi ile bu mahkemelerin yetkisini bertaraf edemezler. Bu bağlamda Varşova Sistemi/Montreal Konvansiyonu'nun CMR Sözleşmesi'ne nazaran yetki hususunda daha katı kurallar öngördüğünü söylemek mümkündür.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, Burak: **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Genişletilmiş 2.Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2012. (Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu)

Arkan, Sabih: **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu: Die Haftung des Landfrachtführers im Güterverkehr**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1982. (Taşıyıcının Sorumluluğu)

Arkan, Sabih: "Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (Batıder)**, C.X, S.2, 1979, s.397-414. (Makale)

Aydın, Alihan: **CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, İstanbul, Beta Yayınları, 2002. (CMR'ye Göre Sorumluluk)

Birinci Uzun, Tuba: **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2012. (Taşıyıcının Sorumluluğu)

Canbolat, Ayşe Gül: **Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2009. (Taşıyıcının Sorumluluğu)

Cebe, Mehmet Sinan: **Açıklamalı ve İçtihatlı Mal Sigortaları Hukuku: TTK m.1263-1320**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2010.

Coşgun Karaman, Özlem: "Kara ve Deniz Yolu İle Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **Prof. Dr. Fahiman Tekil Anısına Armağan**, İstanbul, 2003, s.499-521. (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)

Çağa, Tahir/Kender, Rayegan: **Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan**, Gözden Geçirilmiş 15. Bası, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2009.

Çağa, Tahir/Kender, Rayagan: **Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi**, 9.Baskı, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2009. (Navlun Sözleşmesi)

Çağa, Tahir: "Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V: Bildiriler Tartışmalar**, Ankara, 25-26 Mart 1988, s. 177-211. (Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti)

Diederiks – Verschoor: **An Introduction to the Air Law**, Eighth Revized Edition, Hague, London, New York, Kluwer Law International, 2006. (Air Law)

Drion, Huibert: **Limitation of Liabilities in International Air Law**, Netherlands, Martinus Nijhoff, 1954. Limitation of Liabilities.

Erdil, Eren: **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku:İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007. (CMR Şerhi)

Eren, Fikret: **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, 11. Bası (Tıpkı Basım), İstanbul, Beta Yayınları, Ekim 2009. (Borçlar Hukuku)

Eriş, Gönen: **Açıklamalı-İçtihatlı En Son Değişiklerle Birlikte Türk Ticaret Kanunu Ticari İşletme ve Şirketler**, Cilt I, Gözden Geçirilerek Güncellenmiş ve Genişletilmiş 3.Baskı, Ankara, Seçkin Yayınları, 2004.

Eriş, Gönen: **Açıklamalı-İçtihatlı En Son Değişiklerle Birlikte Türk Ticaret Kanunu Ticari İşletme ve Şirketler**, Cilt II, Gözden Geçirilerek Güncellenmiş ve Genişletilmiş 3.Baskı, Ankara, Seçkin Yayınları, 2004.

Eriş, Gönen: **Açıklamalı-İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, Ankara, Seçkin Yayınları, 1996. (Kara Taşıma)

Franko, Nisim: **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, t.y.

Gençtürk, Muharrem: **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku:Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006. (Gecikme)

Kaner, İnci: **Hava Hukuku: Hususi Kısım**, Gözden Geçirilmiş 2.Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, Mart 2004. (Hava Hukuku)

Karahasan, Mustafa Reşit: **Sorumluluk Hukuku: Sözleşmeden Doğan Sorumluluk, Öğreti, Yargıtay Kararları**, Genişletilerek Yenilenmiş ve Düzenlenmiş Altıncı Bası, İstanbul, Beta Yayınları, Temmuz 2003. (Sorumluluk Hukuku)

Karahasan, Mustafa Reşit: **Sorumluluk Hukuku: Birinci Kitap Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk – İkinci Kitap Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk – Öğreti Yargıtay Kararları**, Genişletilerek Yenilenmiş ve Düzenlenmiş Altıncı Bası, İstanbul, Beta Yayınları, Temmuz 2003. (Sorumluluk Hukuku II)

Kaya, Arslan: "CMR Sigortası", **Prof.Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kener'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul, Ocak 2007, s.807-819. (CMR Sigortası)

Kaya, Arslan: "Kara Yolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I), **Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan**, İstanbul, 1998, s.311-333. (Makale)

Kaya, Arslan: "Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 1987. (Tez)

Kendigelen, Abuzer: **Hukuki Mütalaalar: Mahkeme Kararları İle Birlikte – Cilt I Taşıma ve Sigorta Hukuku**, Kararları Tamamlanmış 2.Bası, İstanbul, 2006. (Mütalaalar)

Kılıçoğlu, Ahmet M.: **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, Genişletilmiş 11. Bası, Ankara, Turhan Kitabevi, 2009.

Kırman, Ahmet: **Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, t.y. (Taşıyıcının Sorumluluğu)

Marşan, Mahmut K.: **The Air Carrier Liability Under Turkish Law**, İstanbul, Teknik Üniversite Matbaası, 1965. (Air Carrier Liability)

Messent, A.,
Glass, David A.: **Hill&Messent CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road**, London-New York-Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd., 1995. (Hill&Messent CMR)

Oğuzman, K.,Seliçi, Ö.,
Oktay-Özdemir, S.: **Eşya Hukuku: Zilyetlik-Tapu Sicili, Taşınmaz ve Taşınır Mülkiyeti, Kat**

Mülkiyeti, Sınırlı Ayni Haklar, Gözden Geçirilmiş 12.Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2009. (Eşya Hukuku)

Oğuzman, M.,Kemal,
Öz, M., Turgut: **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, Gözden Geçirilip Güncelleştirilmiş Sekizinci Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Eylül 2010. (Borçlar Hukuku)

Öz, M., Turgut: **Yeni Borçlar Kanununun Getirdiği Başlıca Değişiklikler ve Yenilikler**, Gözden Geçirilmiş 2.Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012.

Özdemir, Turkay: **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku:Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006. (Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku)

Schwarz, Andreas, B.: **Borçlar Hukuku Dersleri:I.Cilt**, Çev. Bülent Davran, İstanbul, Kardeşler Basımevi, 1948. (Borçlar Hukuku Dersleri)

Serozan, Rona: **Taşınır Eşya Hukuku: Eşya Hukukunun Temel Kavramları ve İlkeleri, Zilyetlik, Mülkiyet, İntifa ve Rehin, Uygulama Çalışmaları**, Genişletilmiş 2nci Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2007.

Serozan, Rona: **Medeni Hukuk: Genel Bölüm**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2008.

Seven, Vural: **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu:Yük Zıya ve Hasarından**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2003. (Yüke Özen Borcu)

Sözer, Bülent: "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (Batıder)**, C.IX, S. 2, 1977, s. 369-403.

Sözer, Bülent: "Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (Batıder),** C.XXI, S. 1, Haziran 2001, s. 141-192. (Makale I)

Sözer, Bülent: "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler (Karayolu, Denizyolu ve Havayolu İle Yapılan Taşımalar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (Batıder),** C. CIV, S. 2, Aralık 1987, s.85-163.

Sözer, Bülent: **Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukuk'ta Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi**, Genişletilmiş 2.Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2009. (Hava Yolu ile Yük Taşıma)

Tandoğan, Haluk: **Türk Mes'uliyet Hukuku: Akit Dışı ve Akdi Mes'uliyet**, y.y., Ajans-Türk Matbaası, 1961.

(Mes'uliyet)

Tekil, Fahiman: **Deniz Hukuku**, 6. Bası, İstanbul, 2001.

Teziç, Erdoğan: **Anayasa Hukuku: Genel Esaslar**, Onikinci Bası, İstanbul, Beta Yayınları, Kasım 2007.

UNCTAD Secretariat: "Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework", 27 Haziran 2006, (çevrimiçi) www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20061_en.pdf, (21.04.2012). (Guide)

Uslu, Murat: **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2010. (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)

Ülgen, Hüseyin: **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987. (Hava Taşıma Sözleşmesi)

Ülgener, M., Fehmi: **Çarter Sözleşmeleri: I Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi**, İstanbul, Der Yayınevi, 2000.

Yazıcıoğlu, Emine: **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000. (Hamburg Kuralları)

Yeşilova Aras, Ecehan: **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre**

Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, Yetkin Yayınlar, 2004.

Yeşilova Aras, Ecehan: **Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme:CMR m.19-20-21**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2010. (Teslim Süresinin Aşılması)

Yetiş Şamlı, Kübra: **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, Eylül 2008. (Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı)

EK I

ULUSLARARASI HAVA YOLUYLA TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDA KONVANSİYON

Bu Konvansiyon'a Taraf Devletler,

Bundan sonra "Varşova Konvansiyonu" olarak anılacak olan ve 12 Ekim 1929 tarihinde imzalanan Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon'un ve bu Konvansiyon ile bağlantılı diğer belgelerin uluslararası hususi hava hukukunun uyumlaştırılmasına sağladıkları kayda değer katkıları;

Varşova Konvansiyonu ve bağlantılı diğer belgelerin güncellenerek konsolidasyonlarının sağlanmasının gerekliliğini;

Hava yoluyla uluslararası taşımacılık tüketicilerinin menfaatlerinin korunmasındaki önemi ve eski hale getirme esasına dayalı adilane giderime duyulan gereksinimi

kabul ederek;

Uluslararası hava nakliyatı işlemlerinin düzenli gelişimine; 7 Aralık 1944 yılında Chicago'da düzenlenen Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Konvansiyon'da öngörülen prensip ve gayeler doğrultusunda yolcu, bagaj ve eşyanın aksamadan dolaşımının sağlanmasına duyulan temenniyi tekrar teyit ederek;

Yeni bir Konvansiyon şeklinde tezahür edecek bir ortaklaşa Devlet faaliyeti ile uluslararası hava yoluyla taşımacılığı düzenleyen belirli kuralların, ileri düzeyde uyumlaştırılıp kodifiye edilmesinin menfaatler dengesine ulaşılmasını sağlayacak en münasip yöntem olduğunda mutabık kalarak;

Aşağıdaki gibi anlaşmışlardır:

BÖLÜM I: GENEL HÜKÜMLER

Madde 1. Uygulama Kapsamı

1- Bu Konvansiyon, ivaz mukabilinde hava aracı ile gerçekleştirilecek tüm uluslararası yolcu, bagaj ve eşya taşımalarına uygulanır. Konvansiyon, hava yolu işletmeleri tarafından hava aracı ile gerçekleştirilecek ivazsız taşımalara da aynı eşit şartlarda uygulanır.

2- Bu Konvansiyon'un amaçları bakımından uluslararası taşıma tabiri, taraflar

arasındaki sözleşme uyarınca, taşıma ya da aktarmada herhangi bir duraklama olsun veya olmasın, kalkış yeri ile varış yerinin iki ayrı Taraf Devlet sınırları içinde bulunduğu taşımalar ile duraklama yerinin kararlaştırıldığı hallerde, bu yer Konvansiyon'a Taraf olmayan başka bir Devletin sınırları içinde olsa bile kalkış ve varış yerlerinin tek bir Taraf Devlet ülkesi içinde bulunduğu tüm taşımaları ifade etmektedir. Konvansiyon'a Taraf olmayan Devlet sınırları içinde bulunan kararlaştırılmış bir duraklama yeri olmaksızın, tek bir Taraf Devlet sınırları içindeki iki nokta arasında yapılacak olan taşıma, işbu Konvansiyon'un amaçları bakımından uluslararası taşıma niteliğinde değildir.

3- Bu Konvansiyon'un amaçları bakımından müteakip taşıyıcılar tarafından gerçekleştirilmesi öngörülen taşıma, taraflar arasında tek bir taşıma işi olarak kararlaştırılmış ise, tek bir sözleşme olarak veya sözleşmeler dizisi şeklinde mukavele edilmiş olsun veya olmasın, tek ve bölünmemiş bir taşıma olarak kabul edilecek ve mukavele edilen sözleşme veya sözleşmeler dizisine konu taşıma işi sırf aynı Devlet sınırları dahilinde ifa ediliyor diye taşıma, uluslararası niteliğini kaybetmeyecektir.

4- Bu Konvansiyon aynı zamanda, Bölüm V'te belirtilen taşımalara, aynı bölümde öngörülen şartlar dahilinde uygulanacaktır.

Madde 2. Devlet Tarafından Gerçekleştirilen Taşımalar ve Posta Kalemlerinin Taşınması

1- Bu Konvansiyon, Devlet veya kanunlar uyarınca kurulmuş kamu kuruluşları tarafından gerçekleştirilen taşımalara, böylesi taşımaların Madde 1'de belirtilen şartlara uygun olması koşuluyla uygulanır.

2- Posta kalemlerinin taşınmasında taşıyıcı, posta idareleri ile taşıyıcılar arasındaki ilişkiye uygulanabilecek kurallar dairesinde yalnızca ilgili posta idaresine karşı sorumlu olacaktır.

3- Bu maddenin 2. paragrafı saklı kalmak kaydıyla, bu Konvansiyon hükümleri posta kalemlerinin taşınmasına uygulanmayacaktır.

BÖLÜM II: YOLCU, BAGAJ VE EŞYA TAŞIMASINA İLİŞKİN OLARAK BELGELEME VE TARAFLARIN GÖREVLERİ

Madde 3. Yolcular ve Bagaj

1- Yolcuların taşınmasına ilişkin olarak, aşağıda belirtilen hususları içeren münferit veya toplu bir belge verilecektir:

(a) kalkış ve varış yerlerinin bilgisi,
(b)Eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Taraf Devlet sınırı içinde ve

kararlaştırılmış bir veya birden fazla duraklama yeri de başka bir Devlet sınırları içinde ise, böylesi duraklama yerlerinden en az bir tanesinin bilgisi.

2- Paragraf 1'de belirtilen bilgileri içeren başkaca bir yöntemin kullanılması, ilgili paragrafta öngörülen belgenin teslimi yerine geçebilir. Eğer farklı bir yöntem kullanılmış ise taşıyıcı, yolcuya yöntemde kayıtlı bu bilgilerin yazılı bir dökümünü vermeyi teklif edecektir.

3- Taşıyıcı, kontrol edilmiş her bir bagaj parçası için yolcuya bagaj tanımlama fişi verecektir.

4- Yolcuya, bu Konvansiyon'un uygulama alanı içinde, Konvansiyon'un taşıyıcının sorumluluk rejimini ölüm veya yaralanmalar ile bagajın tahrip olması, kaybolması veya hasarı ve gecikme bakımından düzenlediğini ve taşıyıcının bu hususlara dair sorumluluğunun Konvansiyon tarafından sınırlandırabileceğine ilişkin yazılı bir bildirim yapılacaktır.

5- Yukarıdaki paragraflar hükümlerine riayet etmeme, her halükarda sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemeler de dahil olmak üzere bu Konvansiyon hükümlerine tabi olacak taşıma sözleşmesinin mevcudiyetine veya geçerliliğine halel getirmez.

Madde 4. Eşya

1- Eşya taşımalarına ilişkin olarak hava taşıma senedi verilecektir.

2- Gerçekleştirilecek taşımanın kaydını içeren başkaca yöntemlerin kullanılması, hava taşıma senedi tesliminin yerine geçebilir. Söz konusu başkaca yöntemlerin kullanılması durumunda ve gönderen tarafından talep edildiği takdirde, taşıyıcı gönderene, sevkiyatın muhtevasını içeren ve kullanılan başkaca yöntem ile kayıt altına alınmış bu bilgilere gönderenin erişmesine imkan veren bir eşya makbuzu verecektir.

Madde 5. Hava Taşıma Senedi veya Eşya Makbuzunun İçeriği

Hava taşıma senedi veya eşya makbuzu:

(a) Kalkış ve varış yerlerinin bilgisini;
(b) Eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Taraf Devlet sınırı içinde ve kararlaştırılmış bir veya birden fazla duraklama yeri de başka bir Devlet sınırı içinde ise, böylesi duraklama yerlerinden en az bir tanesinin bilgisini
(c) sevkiyatın ağırlığına ilişkin bilgiyi
içerecektir.

Madde 6. Eşyanın Mahiyetine İlişkin Belge

Gümrük, polis ve benzeri diğer kamu makamlarının formalitelerinin karşılanmasının

gerekli olduğu hallerde gönderen, eşyanın mahiyetini belirten bir belge vermek zorunda bırakılabilir. İşbu madde hükmünden dolayı taşıyıcı nezdinde herhangi bir görev, yükümlülük veya sorumluluk yaratılmaz.

Madde 7. Hava Taşıma Senedinin Tarifi

1 – Hava taşıma senedi, gönderen tarafından üç orjinal parça halinde düzenlenir.

2 - İlk parça "taşıyıcı için" şeklinde işaretlenecek olup, gönderen tarafından imzalanacaktır. İkinci parça "gönderilen için" şeklinde işaretlenecek olup, gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Eşya kabul edildikten sonra taşıyıcı tarafından gönderilene teslim edilecek olan üçüncü parça ise, taşıyıcı tarafından imzalanacaktır.

3 – Taşıyıcının ve gönderenin imzaları ıslak imza veya kaşe şeklinde olabilir.

4 – Gönderenin talebi üzerine taşıyıcının hava taşıma senedi düzenlendiği hallerde, aksi ispat edilinceye kadar, taşıyıcının işbu senedi gönderen adına düzenlemiş olduğu kabul edilecektir.

Madde 8. Çoklu Paketlerin Belgelenmesi

Birden çok paketin bulunduğu hallerde:

(a) taşıyıcının, gönderenden ayrı hava taşıma senetleri düzenlemesini isteme hakkı bulunmaktadır.

(b) 4.Maddenin ikinci paragrafında atıf yapıldığı şekliyle başkaca yöntemler kullanıldığı takdirde, gönderenin taşıyıcıdan ayrı eşya makbuzları teslim etmesini isteme hakkı bulunmaktadır.

Madde 9. Belgeleme Yükümlülüklerine Uymama

Madde 4'ten 8'e kadar olan madde hükümlerine uyulmaması, her halükarda - sorumluluğun sınırlandırılması da dahil - bu Konvansiyon hükümlerine tabi olacak taşıma sözleşmesinin varlığına veya geçerliliğine halel getirmez.

Madde 10. Belgeleme Detaylarına İlişkin Sorumluluk

1 - Gönderen, kendisi tarafından veya kendi namına hava taşıma senedi münderecatına eklenen eşya ile ilgili detay ve beyanların, kendisi tarafından veya kendi namına, taşıyıcının eşya makbuzuna veya Madde 4'ün ikinci paragrafında atıf yapılan başkaca yöntemler kullanılarak düzenlenmiş kayıtlara girmesi için verilen eşya ile ilgili detay ve beyanların doğruluğundan sorumludur. İşbu madde hükmü, gönderen namına hareket eden kişinin aynı zamanda taşıyıcının temsilcisi olması durumunda da geçerlidir.

2 – Gönderen, kendisi tarafından veya kendi namına derlenen detay ve beyanların

düzensizliğinden, gerçeğe aykırılığından veya eksikliğinden dolayı taşıyıcının veya taşıyıcının sorumlu olduğu herhangi bir şahsın uğradığı tüm zararlara karşı taşıyıcıyı tazmin etmekle mükelleftir.

3 – İşbu maddenin 1. ve 2. paragraflarına bağlı kalmak kaydıyla, taşıyıcı kendisi tarafından veya kendi namına eşya makbuzuna veya 4.Madde'nin ikinci paragrafında atıf yapılan başkaca yöntemler kullanılarak saklanan kayıtlara girilen detay ve beyanların düzensizliğinden, gerçeğe aykırılığından veya eksikliğinden dolayı, gönderenin veya gönderenin sorumlu olduğu herhangi bir şahsın uğradığı tüm zararlara karşı göndereni tazmin etmekle mükelleftir.

Madde 11. Belgelemenin Delil Niteliği

1 – Hava taşıma senedi veya eşya makbuzu, taşıma sözleşmesinin akdedilmesine, eşyanın kabul edilmesine ve taşıma sözleşmesinde belirtilen taşıma şartlarının kabul edildiğine dair kesin olmayan karine teşkil eder.

2 – Hava taşıma senedinde veya eşya makbuzunda yer alan eşyanın ağırlığı, boyutu ve paketlenmesine ilişkin beyanlarla birlikte paket sayısına ilişkin olan beyanlar, beyan edilen bu hususlara dair kesin olmayan karine hükmündedir; miktar, hacim ve eşyanın durumu ile ilgili olan beyanlar ise, bunlar gönderen huzurunda taşıyıcı tarafından kontrol edilmedikçe ve gönderen huzurunda taşıyıcı tarafından kontrol edildiği hava taşıma senedinde veya eşya makbuzunda belirtilmedikçe veya eşyanın görünüşteki durumu ile ilgili olmadıkları müddetçe taşıyıcıya karşı delil niteliği taşımaz.

Madde 12. Eşya Üzerindeki Tasarruf Hakkı

1 – Taşıma sözleşmesi tahtında tüm yükümlülüklerini yerine getirme mükellefiyetine bağlı kalmak kaydıyla eşya üzerindeki tasarruf hakkı kapsamında gönderen, kalkış veya varış havaalanında eşyayı geri alabilir ya da seyir halinde iken herhangi bir iniş esnasında yolculuğu durdurabilir ya da varış noktasında veya seyir halinde iken eşyanın daha önceden gönderilen olarak tayin edilmiş kişiden başka bir kişiye teslim edilmesini talep edebilir ya da eşyanın kalkış havaalanına geri gönderilmesini isteyebilir. Gönderen, eşya üzerindeki tasarruf hakkını taşıyıcıya veya diğer gönderenlere zarar vermeyecek şekilde kullanacak ve bu hakkın kullanımından kaynaklanan tüm masrafları da karşılayacaktır.

2 – Gönderenin talimatlarına uymanın imkansız olduğu hallerde taşıyıcı, derhal göndereni bu durumdan haberdar edecektir.

3 – Eğer taşıyıcı, gönderene teslim edilecek hava taşıma senedi parçasını veya eşya makbuzunu düzenlenmesini şart koşmaksızın gönderenin eşya üzerindeki tasarruf hakkı kapsamında vermiş olduğu talimatları uygularsa, gönderene rücu etme hakkı saklı kalmak kaydıyla, talimatlar nedeniyle söz konusu hava taşıma senedi parçasına veya eşya makbuzuna hukuken zilyed bulunan kişinin uğrayacağı tüm zararlardan mesul olacaktır.

4 – Gönderene tevcih edilen bu hak, Madde 13 kapsamında gönderilenin haklarının başlamasıyla son bulur. Buna rağmen, gönderilenin eşyayı kabul etmeyi reddetmesi veya gönderilenle irtibat kurulamaması hallerinde, gönderen eşya üzerindeki tasarruf hakkını tekrar iktisap eder.

Madde 13. Eşyanın Teslimi

1 – Gönderenin madde 12 kapsamındaki haklarını kullandığı haller dışında gönderilen, eşyanın varış yerine gelişi üzerine taşıyıcıdan, tahakkuk eden masrafları ödemek ve taşıma şartlarına uymak kaydıyla eşyanın kendisine teslim edilmesini isteme hakkına sahiptir.

2 – Aksi kararlaştırılmadıkça, eşya varış yerine ulaşır ulaşmaz gönderilene ihbarda bulunmak taşıyıcının görevidir.

3 – Taşıyıcı eşyanın kaybolduğunu kabul ederse ya da eşya ulaşması gereken tarihten sonraki yedi günün sonunda da varış yerine ulaşmazsa gönderilen, taşıma sözleşmesinden doğan haklarını taşıyıcıya karşı dermeyan etme hakkına sahiptir.

Madde 14. Gönderen ve Gönderilenin Haklarının Kullanılması

Gönderen ve gönderilen sırasıyla kendilerine Madde 12 ve Madde 13'te tevcih edilen tüm hakları her biri kendi adına ister kendi menfaatleri, ister bir üçüncü şahsın menfaatleri için taşıma sözleşmesinde derpiç edilen sorumluluk kayıtlarına uymaları şartıyla kullanabilirler.

Madde 15. Gönderen ve Gönderilen Arasındaki İlişkiler ya da Üçüncü Şahısların Karşılıklı İlişkileri

1 – 12, 13 ve 14.maddeler, gönderen ve gönderilenin birbirleri ile olan ilişkilerini etkilemeyeceği gibi; gönderen veya gönderilenden dolayı hak sahibi olan üçüncü şahısların da karşılıklı ilişkilerini etkilemez.

2 – 12, 13 ve 14.madde hükümleri ancak hava taşıma senedine veya eşya makbuzuna konulacak açık hükümlerle değiştirilebilir.

Madde 16. Gümrük, Polis ya da Diğer Kamu Otoritelerinin Formaliteleri

1 – Gönderen, eşyanın gönderilene teslim edilebilmesinden önce, gümrük, polis ya da diğer kamu otoritelerinin formalitelerinin karşılanması için gerekli bilgi ve belgeleri tanzim edecektir. Gönderen taşıyıcıya karşı, işbu bilgi ve belgelerin yokluğu, yetersizliği veya düzensizliğinin neden olacağı tüm zararlardan sorumludur; meğer ki söz konusu zararlar taşıyıcının, müstahdemlerinin veya temsilcilerinin kusurundan kaynaklanmış olsun.

2 – Taşıyıcı, bu tür bilgi ve belgelerin doğruluğunu veya yeterliliğini araştırmakla

yükümlü değildir.

BÖLÜM III: TAŞIYICININ SORUMLULUĞU VE ZARARA MUKABİL TAZMİNATIN KAPSAMI

Madde 17. Yolcuların Ölümü ve Yaralanması – Bagajın Zarara Uğraması

1 – Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü veya bedensel yaralanması nedeniyle uğranılan zarardan, ancak söz konusu ölüme veya yaralanmaya sebep olan kazanın hava aracının içinde veya hava aracına binme ya da hava aracından inme işlemlerinden herhangi biri esnasında meydana gelmesi halinde sorumludur.

2 – Taşıyıcı, kayıtlı bagajın tahrip olması, kaybolması veya hasara uğraması nedeniyle uğranılan zararlardan, ancak söz konusu tahribata, kayba veya hasara neden olan olayın hava aracının içinde ya da kayıtlı bagajın taşıyıcının denetimi altında bulunduğu zaman diliminin herhangi bir anında meydana gelmesi hallerinde sorumludur. Ancak taşıyıcı, zararın bagajın kendi doğasında bulunan kusurlarından, niteliğinden veya ayıplı olmasından kaynaklanması durumunda ve bunlardan kaynaklandığı ölçüde bu zararlardan sorumlu değildir. Kayıt dışı bagaj halinde, şahsi eşyalar da dahil olmak üzere taşıyıcı kendisinin, müstahdemlerinin veya temsilcilerinin kusurları nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumludur.

3 – Eğer taşıyıcı kayıtlı bagajın kaybolduğunu kabul eder ya da kayıtlı bagaj, ulaşması gereken tarihten sonraki yirmi birinci günün sonunda da varış yerine ulaşmaz ise yolcu, taşıma sözleşmesinden doğan haklarını taşıyıcıya karşı ileri sürme hakkına sahiptir.

4 – Farklı şekilde belirtilmediği takdirde, bu Konvansiyon'da “bagaj” terimi, kayıtlı ve kayıt dışı bagajı ifade eder.

Madde 18. Eşyanın Hasara Uğraması

1 – Taşıyıcı, eşyanın tahrip olması, kaybolması veya hasara uğraması nedeniyle uğranılan zararlardan ancak söz konusu zarara yol açan olayın hava yolu ile taşıma esnasında meydana gelmesi halinde sorumludur.

2 – Ancak taşıyıcının, eşyanın tahribatının, kaybolmasının veya hasara uğramasının aşağıda belirtilenlerden bir ya da birkaçından kaynaklandığını kanıtlaması halinde ve bu kapsamda sorumluluktan kurtulur:

(a) eşyanın kendi doğasında olan kusurlar, eşyanın niteliği veya eşyanın ayıplı olması;
(b) eşyanın, taşıyıcıdan, müstahdemlerinden veya temsilcilerinden bir başkası tarafından kusurlu olarak paketlenmesi;
(c) savaş hali veya silahlı çatışma;
(d)kamu otoritelerinin eşyanın girişi, çıkışı veya transit geçişi ile ilgili olarak yürüttükleri faaliyetler.

3 – Bu maddenin birinci paragrafı kapsamında hava yolu taşıması, eşyanın taşıyıcının denetimi altında bulunduğu zaman dilimini kapsar.

4 – Hava yolu ile taşıma süresi, havaalanı dışında yapılacak kara yolu, deniz yolu veya içsu taşımalarından hiçbirini kapsayacak şekilde uzatılamaz. Ancak; bu tür bir taşıma, hava yolu ile taşımanın ifa edilmesi için yükleme, teslim veya aktarma amacı ile yapılır ise, böylesi bir taşıma esnasında oluşan zarar, aksi ispat edilinceye kadar, hava yolu ile taşıma ifa edilirken vuku bulan bir olay neticesinde meydana gelmiş olarak kabul edilir. Eğer taşıyıcı gönderenin muvafakati olmaksızın, taraflar arasındaki anlaşmada hava yolu ile taşıma olarak kararlaştırılan taşımanın tümü veya bir kısmı için başka bir taşıma yöntemi kullanırsa, bu şekilde başka bir taşıma yöntemi ile yapılan taşımanın da hava yolu ile taşıma süresi içine dahil olduğu kabul edilir.

Madde 19. Gecikme

Taşıyıcı, yolcuların, bagajın veya eşyanın hava yolu ile taşınması sırasındaki gecikmeden dolayı meydana gelen zararlardan sorumludur. Buna rağmen, taşıyıcı, kendisinin, müstahdemlerinin ve temsilcilerinin zararı önlemek için makul olarak lazım gelecek tüm önlemleri aldıklarını ya da böylesi önlemlerin alınmasının imkansız olduğunu ispat ettiği takdirde, gecikmeden doğan zararlardan sorumlu tutulmayacaktır.

Madde 20. Muafiyet

Eğer taşıyıcı zararın, tazminat talebinde bulunan kişinin veya sayesinde hak sahibi olduğu kişinin kayıtsızlığı, yanlış fiili veya ihmalinden kaynaklandığını ya da bunların zarara katkı sağladığını ispat ederse, talep sahibine karşı olan sorumluluğundan, ihmalin, yanlış fiilin veya kusurun zarara sebep olduğu ya da katkıda bulunduğu ölçüde tamamen veya kısmen muaf tutulur. Yolcunun ölümü veya yaralanması sebebiyle yolcu haricinde başka bir kişi tarafından tazminat talep edilmesi halinde taşıyıcı bilmukabele, zararın yolcunun kayıtsızlığı, yanlış fiili veya ihmalinden kaynaklandığını ya da bunların zarara katkı sağladığını ispat ederse, taşıyıcı yine tamamen veya kısmen sorumluluktan muaf tutulur. İşbu madde, 21. maddenin birinci paragrafı da dahil olmak üzere bu Konvansiyon'daki tüm sorumluluk hükümlerine uygulanır.

Madde 21. Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Halinde Tazminat

1 – 17.maddenin birinci paragrafı kapsamında her bir yolcu başına 100.000 Özel Çekme Hakkı'nı aşmayan zararlar için taşıyıcının sorumluluğu bertaraf edilemez ya da sınırlandırılamaz.

2 – Taşıyıcı, 17.maddenin birinci paragrafı kapsamında her bir yolcu başına 100.000 Özel Çekme Hakkı'nı aşan zararlardan aşağıdaki vakıaların varlığını ispat ettiği ölçüde sorumlu tutulmayacaktır:

(a) zararın taşıyıcının, müstahdemlerinin veya temsilcilerinin kayıtsızlığı, yanlış fiili veya ihmalinden kaynaklanmadığını ya da
(b) zararın münhasıran üçüncü şahsın kayıtsızlığı, yanlış fiili veya ihmalinden kaynaklandığını.

Madde 22. Gecikme, Bagaj ve Eşya ile İlgili Olarak Sorumluluk Sınırları

1 – Yolcuların taşınmasında 19.madde'de belirtilen şekilde gecikmeden kaynaklanan zararın varlığı halinde, taşıyıcının her bir yolcu için sorumluluğu 4.150 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır.

2 – Bagaj taşımasında, taşıyıcının tahribat, kayıp, hasar veya gecikmeden doğan sorumluluğu her bir yolcu başına 1.000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır; meğer ki kayıtlı bagaj taşıyıcıya teslim edildiği esnada yolcu, varma yerinde teslime ilişkin özel bir menfaat beyanında bulunmuş ve durum gerektirdiğinde buna ilişkin ilave bir ödeme yapmış olsun. Böyle bir durumda taşıyıcı, beyan edilen değerin, yolcunun varış yerinde teslim ile elde edeceği gerçek menfaatten daha fazla olduğunu ispat etmediği müddetçe, beyan edilen değer kadar bir meblağı ödemekle mükelleftir.

3 – Eşya taşımasında, taşıyıcının tahribat, kayıp, hasar veya gecikmeden doğan sorumluluğu her bir kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır; meğer ki eşya taşıyıcıya teslim edildiği esnada gönderen, varış yerinde teslime ilişkin özel bir menfaat beyanında bulunmuş ve gerektiğinde buna ilişkin ilave bir ödeme yapmış olsun. Böyle bir durumda, taşıyıcı, beyan edilen değerin gönderenin varış yerinde teslim ile elde edeceği gerçek menfaatten daha fazla olduğunu ispat etmediği müddetçe, beyan edilen değer kadar bir meblağı ödemekle mükelleftir.

4 – Eşyanın bir parçasının veya eşya içindeki herhangi bir objenin tahribatı, kaybı, hasarı veya gecikmesi durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılacağı miktarın belirlenmesinde dikkate alınacak ağırlık, münhasıran o paketin veya paketlerin brüt ağırlıkları olacaktır. Buna rağmen, eşyanın bir parçasının veya eşya içindeki herhangi bir objenin tahrip edilmesi, kaybı, hasarı veya gecikmesi aynı hava taşıma senedi veya aynı makbuz veya - eğer bunlar düzenlenmemişse - 4.maddenin ikinci paragrafında atıf yapılan başkaca yöntemler kullanılarak saklanan kayıtlar kapsamında taşınan diğer paketlerin değerlerini de etkiliyorsa, sorumluluk sınırının belirlenmesinde diğer paket veya paketlerin brüt ağırlıkları da dikkate alınacaktır.

5 – Zararın taşıyıcının, müstahdemlerinin veya temsilcilerinin, kasten zarara sebebiyet vermek amacıyla ya da dikkatsizce fakat zararın muhtemelen meydana geleceği bilinciyle yapılan fiil ve ihmalleri sonucu meydana geldiği ispat edilirse, yukarıda yer alan paragraf 1 ve paragraf 2 hükümleri uygulanmayacaktır; meğer ki müstahdemlerin veya temsilcilerin fiili veya ihmali halinde, söz konusu müstahdemin veya temsilcinin görevi dahilinde hareket ettiği de ispatlanmış olsun.

6 – 21.madde ile işbu maddede zikredilen sınırlamalar, mahkemenin kendi kurallarına göre ek olarak davacı lehine - faiz de dahil - mahkeme masraflarının ve diğer yargılama masraflarının tamamına veya bir kısmına hükmetmesine engel

değildir. İşbu hüküm, mahkeme ve diğer yargılama masrafları hesaba katılmadan belirlenen tazminat miktarının, taşıyıcının zararın meydana geldiği tarihten itibaren altı ay içinde veya – eğer daha sonra gerçekleşirse – yargılamanın başlamasından önce yazılı olarak davacıya teklif ettiği miktarını aştığı takdirde uygulanmaz.

Madde 23. Para Birimlerin Çevrilmesi

1 – Bu Konvansiyon'da Özel Çekme Hakkı olarak belirtilen tutarların, Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanan Özel Çekme Hakkı'na atıfta bulunduğu kabul edilecektir. Adli muhakeme halinde, söz konusu tutarların ulusal para birimlerine çevrilmesi, karar tarihinde ulusal para birimlerinin Özel Çekme Hakkı'na karşılık değerleri üzerinden yapılacaktır. Uluslararası Para Fonu'na Üye olan bir Taraf Devlet'in ulusal para biriminin Özel Çekme Hakkı olarak değeri, Uluslararası Para Fonu'nun kendi operasyon ve işlemleri için uyguladığı ve karar tarihinde geçerli ve yürürlükte olan değerleme metoduna göre yapılacaktır. Uluslararası Para Fonu'na üye olmayan bir Taraf Devlet'in ulusal para biriminin Özel Çekme Hakkı olarak değeri, ilgili Devlet tarafından tayin edilen yöntemle belirlenecektir.

2 – Bununla birlikte, Uluslararası Para Fonu'na Üye olmayan Devletler'den kanunları işbu Madde'nin birinci paragraf hükümlerinin uygulanmasına müsaade etmeyenler, onay veya katılma tarihinde veya daha ileriki bir tarihte ülkelerinde gerçekleşecek bir adli muhakemede taşıyıcının sorumluluk sınırının, 21.Madde bakımından yolcu başına 1.500.000 sabit parasal değer; 22.Madde'nin birinci paragrafı bakımından yolcu başına 62.500 sabit parasal değer ve 22.Madde'nin 3. paragrafı bakımından kilogram başına 250 sabit parasal değer olacağını beyan edebilir. Söz konusu parasal değer, 900 ayarlık altının binde birinin 65,5 miligramına tekabül eder. Değerler, ilgili ulusal para birimine çevrilirken yuvarlanabilir. Bu değerlerin ulusal para birimine çevrilmesi, ilgili Devlet'in kanunları uyarınca yapılır.

3 – Bu Maddenin birinci paragrafının son cümlesinde cevaz verilen yöntem ile bu Maddenin ikinci paragrafında belirtilen çevirme metodu uygulanırken, ulusal para biriminde ifade edilecek değerin, bu maddenin birinci paragrafının ilk üç cümlesinin uygulanmasıyla elde edilen ve 21. ve 22. maddelerde belirtilen gerçek değerlere olabildiğince yakın olacak şekilde gerçekleştirilmesi gerekir. Taraf Devletler, bu Konvansiyon ile ilgili onama, kabul, tasdik veya katılma belgesini tevdi ederken ya da tevdi edilenlerin herhangi birinde değişiklik olması halinde Depozitör'e, halin icabına göre, bu maddenin birinci paragrafı uyarınca gerçekleştirilecek çevrim yöntemini ya da bu maddenin ikinci paragrafı uyarınca çevrim yöntemi ile elde edilen sonucu bildireceklerdir.

Madde 24. Sınırlamaların Gözden Geçirilmesi

1 – Bu Konvansiyon'un 25.Madde hükümlerine halel getirmeksizin ve aşağıda paragraf 2'ye bağlı kalmak kaydıyla, 21, 22 ve 23.Maddelerde belirtilen sorumluluk sınırları Depozitör tarafından beş yıllık aralıklarla gözden geçirilecektir öyle ki; ilk gözden geçirme, ya bu Konvansiyon'un yürürlüğe girme tarihini müteakip beşinci senenin sonunda ya da Konvansiyon, ilk imzaya açıldığı tarihten itibaren beş sene

içinde yürürlüğe girmemiş ise, yürürlük tarihinden sonraki ilk bir sene içinde yapılacaktır ve söz konusu gözden geçirmede bir önceki gözden geçirmeden itibaren veya ilk durumda Konvansiyon'un yürürlüğe girme tarihinden itibaren, birikmiş enflasyon oranına karşılık gelen enflasyon etkenine atıfta bulunulacaktır. Enflasyon etkeninin belirlenmesinde kullanılan enflasyon oranının ölçüsü, kendi para birimleri 23.Maddenin birinci paragrafında belirtilen Özel Çekme Hakkını oluşturan Taraf Devletler'in Tüketici Fiyat Endeksleri'ndeki yıllık artış veya düşüş oranlarının ağırlıklı ortalaması olacaktır.

2 – Bir önceki paragrafta atıf yapılan gözden geçirme neticesinde, enflasyon etkeninin yüzde onu geçtiği sonucuna ulaşıldığı takdirde Depozitör, Taraf Devletlere sorumluluk sınırlarının yeniden düzenlenmesine ilişkin bildirimde bulunacaktır. Bu şekilde yapılacak olan yeniden düzenlemeler, Taraf Devletlere bildirilmelerinden itibaren altı ay sonra yürürlüğe girecektir. Bildirimden sonraki üç ay içinde, Taraf Devletlerin çoğunluğu yeniden düzenlemeyi onaylamadıklarını kayıt altına aldırır ise, söz konusu yeniden düzenleme yürürlüğe girmeyecek ve Depozitör bu hususu Taraf Devletlerin istişaresine sunacaktır. Depozitör, tüm Taraf Devletleri herhangi bir yeniden düzenleme yürürlüğe girer girmez derhal haberdar etmekle mükelleftir.

3 – İşbu maddenin birinci paragrafına karşın, bu maddenin ikinci paragrafında atıf yapılan prosedür, Taraf Devlelerin üçte birinin bu yönde talepte bulunmaları ve bir önceki gözden geçirmeden itibaren veya daha önceden yapılmış bir gözden geçirme yoksa Konvansiyon'un yürürlüğe giriş tarihinden itibaren birinci paragrafta belirtilen enflasyon etkeninin yüzde otuzu aşması şartıyla her zaman uygulama alanı bulacaktır. İşbu maddenin birinci paragrafında tanımlanan prosedür izlenilerek yapılacak müteakip gözden geçirmeler, işbu paragraf altında yapılacak gözden geçirme tarihinden sonraki beşinci yılın sonundan itibaren başlamak üzere beşer yıllık aralıklarla yapılacaktır.

Madde 25. Sınırlamalara İlişkin Taahhüt

Bir taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin bu Konvansiyon'da belirtilen sorumluluk sınırlarından daha yüksek sınırlamalara tabi olacağını veyahut herhangi bir sınırlamaya bağlı olmayacağını dahi taahhüt edebilir.

Madde 26. Sözleşme Hükümlerinin Geçersizliği

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mahiyetinde olan ya da bu Konvansiyon'da belirtilen sorumluluk sınırlarından daha aşağıda bir sorumluluk sınırı öngören tüm hükümler geçersizdir; ancak böylesi bir hükmün geçersizliği, işbu Konvansiyon hükümlerine bağlı kalmaya devam edecek taşıma sözleşmesinin geçersizliği anlamına gelmeyecektir.

Madde 27. Sözleşme Serbestisi

Bu Konvansiyon'daki hiçbir hüküm taşıyıcıyı, taşıma sözleşmesi akdetmeme özgürlüğünden alıkoyamayacağı gibi, Konvansiyon uyarınca sahip olduğu

savunmalarından feragat etmesine ya da bu Konvansiyon hükümleri ile çelişmeyen başkaca şartlar öne sürmesine engel teşkil etmez.

Madde 28. Avans Ödemeleri

Yolcuların ölümü veya yaralanmasıyla sonuçlanan hava aracı kazalarının gerçekleşmesi durumunda taşıyıcı, taşıyıcının ulusal hukukunun gerektirmesi halinde, tazminat talep etme hakkına sahip olan gerçek kişi veya kişilere, bu kişilerin acil mali ihtiyaçlarının karşılanması için gecikmeksizin bir avans ödemesinde bulunacaktır. Böylesi avans ödemeleri, sorumluluğun kabul edildiği anlamına gelmeyecek; ancak ileride taşıyıcı tarafından zarar tazmini amacıyla ödenecek meblağlardan mahsup edilebilecektir.

Madde 29. Taleplerin Dayanağı

Yolcu, bagaj ve eşya taşıması ile ilgili olarak Konvansiyon veya sözleşme tahtında veya haksız fiil nedeniyle veyahut başka bir nedenle zararlara ilişkin açılacak davalar, davayı açma hakkını haiz kişilerin kimler olduğu ve bu kişilerin haklarının neler olduğu hususlarında yöneltilecek soruları düzenlemeksizin ancak bu Konvansiyon şartlarına ve öngörülen sorumluluk limitlerine bağlı olarak ikame edilebilir. Bu şekilde ikame edilecek davalarda cezai tazminata hükmedilemez veya diğer hiçbir türden gayrimaddi zarar tazmin edilmez.

Madde 30 . Müstahdemler, Temsilciler – Taleplerin Birleştirilmesi

1 – Bu Konvansiyon ile ilintili bir zarardan dolayı taşıyıcının müstahdemi veya temsilcisi aleyhine bir dava yöneltildiğinde müstahdem veya temsilci tarafından kendilerinin görevleri kapsamında hareket ettikleri ispat edilir ise, taşıyıcının müstahdemi veya temsilcisi, taşıyıcının bu Konvansiyon tahtında başvurma hakkına sahip olduğu sorumluluk koşul ve limitlerinden aynı şekilde istifade etme hakkına sahip olacaktır.

2 – Böyle bir durumda, taşıyıcıdan, müstahdem ve temsilcilerinden talep edilebilecek miktarların yekünü, söz konusu limitleri aşamaz.

3 – Eşyanın taşınması ile ilgili hususlar saklı kalmak kaydıyla, zararın müstahdemin veya temsilcinin zarar vermek amacıyla ya da dikkatsizce ve zararın muhtemelen meydana geleceği bilinciyle yaptığı fiil ve ihmaller neticesinde meydana geldiği ispatlandığı takdirde, bu maddenin 1. ve 2. paragraf hükümleri uygulanmayacaktır.

Madde 31. Şikayetlerin Süresinde İhbarı

1 – Kayıtlı bagajı veya eşyayı tesellüme yetkili kişi tarafından herhangi bir şikayet ileri sürülmeksizin kayıtlı bagajın veya eşyanın teslim alınması, taşıma konusunun iyi durumda ve taşıma belgesi ya da Madde 3'ün ikinci paragrafı ya da Madde 4'ün ikinci paragrafı uyarınca başkaca yöntemler kullanıldıysa bu şekilde saklanan

kayıtlara uygun olarak teslim edildiğine dair aksi kanıtlanabilir bir karine oluşturur.

2 – Zarar halinde, tesellüme yetkili kişi, zarar fark edildikten hemen sonra gecikmeksizin ya da en geç kayıtlı bagajın kendisine teslim tarihinden itibaren yedi gün ve eşyanın kendisine teslim tarihinden itibaren de on dört gün içinde şikayetini taşıyıcıya yöneltmelidir. Gecikme halinde, taşıyıcıya yöneltilecek şikayet en geç bagajın veya eşyanın tesellüme yetkili kişinin tasarruf alanına bırakılmasından itibaren yirmi bir gün içinde yapılmalıdır.

3 – Şikayetler, yazılı olarak yapılmalı ve yukarıda belirtilen süreler içerisinde muhatabına verilmeli veya gönderilmelidir.

4 – Eğer yukarıda belirtilen süreler içerisinde şikayet mevzubahis edilmemişse, taşıyıcının hilesinin bulunduğu haller saklı kalmak kaydıyla, taşıyıcıya herhangi bir husumet yöneltilemez.

Madde 32. Sorumlu Kişinin Ölümü

Sorumlu kişinin ölmesi halinde, ölen şahsın terekesini hukuken temsil eden kişilere karşı zararlara ilişkin olarak bu Konvansiyon hükümleri uyarınca dava ikame edilebilir.

Madde 33. Yargılama

1 – Zarara karşılık yöneltilecek bir dava davacının tercihine göre, Taraf Devlet ülkelerinden birinin sınırları içinde olmak şartıyla; taşıyıcının ikamet yeri mahkemesi veya taşıyıcının esas iş yerinin bulunduğu yer mahkemesi veya taşıma sözleşmesinin akdedilmiş olduğu taşıyıcının başkaca bir iş yerinin bulunduğu yer mahkemesi veya varış yeri mahkemesi önünde ikame edilebilir.

2 – Yolcunun ölümü veya yaralanması neticesinde meydana gelen zararlar mevzubahis ise, dava birinci paragrafta belirtilen mahkemeler önünde açılabileceği gibi, Taraf Devlet ülkelerinden birinin sınırları içinde olmak şartıyla; kaza esnasında yolcunun esas ve daimi ikametgah adresinin bulunduğu yer mahkemesi veya taşıyıcının kendi hava taşıma aracıyla ya da ticari bir sözleşme yaptığı başka bir hava taşıyıcısının hava aracı ile hava yolu ile yolcu taşınması amacıyla faaliyetlerini yürüttüğü yer mahkemesi veya taşıyıcıya ait olan ya da taşıyıcı tarafından kiralanan ya da taşıyıcının ticari bir sözleşme yaptığı bir başka taşıyıcıya ait olan ya da onun tarafından kiraya verilen bina ve müştemilatın bulunduğu yer mahkemesi önünde de açılabilir.

3 – Paragraf 2'nin amacı doğrultusunda,
(a) “ticari sözleşme”, acente sözleşmesinden ayrı olan, taşıyıcılar arasında akdedilen ve yolcuların hava yolu ile taşınmasında taşıyıcıların ortak hizmetini öngören bir sözleşmeyi,
(b) “esas ve daimi ikametgah”, kaza zamanında yolcunun tek ve daimi bir yerde ikametini ifade eder. Bu bağlamda, yolcunun tabiiyetinin herhangi bir ehemmiyeti

yoktur.

4 – Usule ilişkin hususlar davaya bakan mahkemenin hukukuna göre halledilir.

Madde 34. Tahkim

1 – Bu madde hükümlerine bağlı kalmak kaydıyla, eşyaya ilişkin taşıma sözleşmesinin tarafları, bu Konvansiyon tahtında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin her türlü uyuşmazlığın tahkim yoluyla çözülmesini öngörebilir. Böylesi bir anlaşma, yazılı olarak yapılacaktır.

2 – Tahkim yargılaması, iddia sahibinin tercihine göre, 33.maddede belirtilen yetkili yer mahkemelerinden biri huzurunda görülür.

3 – Hakem veya tahkim heyeti, işbu Konvansiyon hükümlerini uygulayacaktır.

4 – İşbu maddenin ikinci ve üçüncü paragraf hükümleri koyulan her tahkim kaydının veya yapılan her tahkim anlaşmasının birer parçası olarak kabul edilecek ve tahkim kaydının veya tahkim anlaşmasının bu hükümlerle çelişen hükümleri geçersiz ve yok hükmünde sayılacaktır.

Madde 35. Dava Sınırları

1 – Zarara ilişkin öne sürülen haklar, eğer bunlara ilişkin dava, varış yerine ulaşıldığı veya hava aracının ulaşmış sayıldığı veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıl içinde açılmaz ise düşmüş sayılacaktır.

2 – Bu sürenin hesaplanmasına ilişkin olarak kullanılacak yöntem, davaya bakmakla yetkili yer mahkemesinin hukuku uyarınca belirlenecektir.

Madde 36. Müteakip Taşıma

1 – Eğer bir taşımanın sair müteakip taşıyıcılar tarafından gerçekleştirilmesi öngörülmüş ve böylesi bir taşıma aynı zamanda 1.maddenin üçüncü paragrafında verilen tanım ile de örtüşmekteyse, yolcu, bagaj ve eşyayı kabul eden her bir taşıyıcı bu Konvansiyon'da belirlenen kurallar ile bağlıdır ve taşıma sözleşmesi, müteakip taşıyıcının gözetiminde yürütülen taşıma işinin ilgili bölümünü de düzenlediği ölçüde müteakip taşıyıcı, söz konusu taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sayılır.

2 – Bu türden bir taşıma halinde, tazminat talebine hakkı olan yolcu veya herhangi bir kişi ancak kazanın veya gecikmenin yaşandığı taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıya karşı taleplerini ileri sürebilir; meğer ki ilk taşıyıcı tereddüte yer bırakmayacak açık bir anlaşma ile tüm yolculuk için bütün sorumluluğu üstlenmiş olsun.

3 – Bagaj ve eşyaya ilişkin olarak, yolcu veya gönderenin ilk taşıyıcıya karşı, tesellüme yetkili yolcu veya gönderilenin de son taşıyıcıya karşı dava açma hakkı

bulunmakta olup; her biri ayrıca tahribat, kayıp, hasar veya gecikmenin meydana geldiği ilgili taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıya karşı da dava açma hakkına sahiptir. Böylesi taşıyıcılar, yolcuya, gönderene veya gönderilene karşı müştereken ve müteselsilen sorumludurlar.

Madde 37. Üçüncü Şahıslara Rücu Etme Hakkı

Bu Konvansiyon'un hiçbir hükmü, Konvansiyon hükümlerine uygun olarak zarardan sorumlu olan kişinin başka bir kişiye rücu etme hakkının olup olmadığı konusuna halel getirmez.

BÖLÜM IV: BİRLEŞİK TAŞIMA

Madde 38: Birleşik Taşıma

1 – Bir kısmının hava taşıması olarak, bir kısmının diğer taşıma türleriyle gerçekleştirildiği birleşik taşımalar söz konusu olduğunda, bu Konvansiyon hükümleri, 18.maddenin dördüncü paragrafına bağlı kalmak şartıyla ve ilgili taşımanın 1.madde hükümleri kapsamında kalması kaydıyla sadece hava yolu ile taşımaya uygulanır.

2 - Bu Konvansiyon'daki hiçbir hüküm, birleşik taşımanın söz konusu olduğu durumlarda tarafları, hava taşıması belgesine diğer taşıma türlerine ilişkin şartları da eklemelerini engellemez; ancak işbu Konvansiyon hükümleri salt hava yolu ile taşımaya ilişkin olarak mütalaa edilir.

BÖLÜM V: HAVA TAŞIMASININ AKDİ TAŞIYICIDAN FARKLI BİR KİŞİ TARAFINDAN GERÇEKLEŞTİRİLMESİ

Madde 39. Akdi Taşıyıcı – Fiili Taşıyıcı

İşbu Bölüm hükümleri, bir şahsın (bundan böyle "akdi taşıyıcı" olarak anılacaktır) asli olarak bu Konvansiyon tahtında düzenlenen bir taşıma sözleşmesini bir yolcu, gönderen veya yolcu ya da göndereni temsilen hareket eden bir kişi ile akdetmesi ve bir başka kişinin (bundan böyle "fiili taşıyıcı" olarak anılacaktır), akdi taşıyıcıdan deruhte ettiği yetkiye dayanarak - ancak işbu Konvansiyon mealinde taşımanın ilgili bölümü uyarınca müteakip taşıyıcı sayılmayacak şekilde - taşımanın tamamını veya bir kısmını gerçekleştirmesi halinde uygulanır. Aksine delil olmaması halinde, fiili taşıyıcının böylesi bir yetkiyi haiz olduğu varsayılır.

Madde 40 – Akdi ve Fiili Taşıyıcıların Karşılıklı Sorumlulukları

Eğer bir fiili taşıyıcı, 39.maddede atıf yapılan sözleşme çerçevesinde, işbu Konvansiyon'a tabi olan bir taşımanın tamamını veya bir kısmını gerçekleştirirse, hem akdi taşıyıcı hem de fiili taşıyıcı, bu bölümde aksi belirtilmedikçe, işbu Konvansiyon kurallarına tabi olacaklardır; şöyle ki ilki taşıma sözleşmesinde

öngörülen taşımanın tamamından, sonraki ise taşımanın kendisi tarafından gerçekleştirilen kısmından sorumlu tutulacaktır.

Madde 41. Müşterek Sorumluluk

1 – Fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma ile ilgili olarak fiili taşıyıcının ve onun görev kapsamları dahilinde hareket eden müstahdem ve temscilcilerinin fiil ve ihmalleri aynı zamanda akdi taşıyıcının da fiil ve ihmalleri olarak mütalaa edilir.

2 – Fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma ile ilgili olarak, akdi taşıyıcının ve onun görev kapsamları dahilinde hareket eden müstahdem ve temsilcilerinin fiil ve ihmalleri aynı zamanda fiili taşıyıcının da fiil ve ihmalleri olarak mütalaa edilir. Bununla beraber, bu şekilde fiili taşıyıcıya yüklenen fiil ve ihmaller fiili taşıyıcıyı 21., 22., 23. ve 24. maddelerde belirtilen miktarların üzerinde bir sorumluluğa tabi kılmaz. Akdi taşıyıcının, bu Konvansiyon ile yükletilmeyen sair yükümlülükleri üzerine aldığına dair veya bu Konvansiyon'da tevcih edilen hak ve savunmalardan feragat ettiğine dair yaptığı hususi sözleşmeler ya da 22.Madde'de öngörüldüğü şekliyle varış yerine teslimata ilişkin yapılan özel menfaat beyanları, bunlar filli taşıyıcı tarafından kabul etmediği müddetçe fiili taşıyıcıya tesir etmeyecektir.

Madde 42. Şikayet ve Talimatların Muhatabı

İşbu Konvansiyon tahtında taşıyıcıya yapılacak herhangi bir şikayet ya da verilecek herhangi bir talimat, işbu şikayet ya da talimat için ister akdi taşıyıcı, ister fiili taşıyıcı muhatap olarak alınsın, aynı sonucu verecektir. Bununla beraber, 12.maddede atıf yapılan talimatlar, ancak muhatabın akdi taşıyıcı olarak alınması kaydıyla geçerli olacaktır.

Madde 43 – Müstahdem ve Temsilciler

Fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma ile ilgili olarak, fiili veya akdi taşıyıcının müstahdem veya temsilcileri, görev kapsamları dahilinde hareket ettiklerini kanıtladıkları takdirde bağlı oldukları taşıyıcının işbu Konvansiyon tahtında yararlandığı sorumluluk şart ve sınırlarından aynı şekilde istifade edeceklerdir; meğer ki işbu Konvansiyon kapsamında sorumluluk sınırlarının uygulanmasını engelleyecek şekilde davrandıkları kanıtlansın.

Madde 44. Zararların Toplanması

Fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma ile ilgili olarak, fiili ve akdi taşıyıcıdan ve bunların görev kapsamları dahilinde hareket eden müstahdem ve temsilcilerinden tazmin edilebilecek meblağların toplamı, işbu Konvansiyon uyarınca tek başına akdi taşıyıcıya veya fiili taşıyıcıya karşı yükletilebilecek azami tazminat miktarını geçemez; bahsedilen bu şahıslardan hiçbiri de kendilerine uygulanabilir sorumluluk sınırlarını aşan bir meblağdan sorumlu tutulamaz.

Madde 45. Taleplerin Muhatabı

Fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma ile ilgili olarak, zararlara karşı açılacak bir dava, davacının tercihine bağlı olarak, sadece fiili taşıyıcıya ya da akdi taşıyıcıya karşı ya da her ikisine karşı birlikte ya da ayrı ayrı yöneltilebilir.

Eğer dava bu taşıyıcılardan bir tanesine karşı açılmışsa, söz konusu taşıyıcı yargılamaya - yargılama ve yargılama sonuçları davaya bakmakla yetkili mahkemenin hukukuna tabi olarak - diğer taşıyıcının da dahil edilmesini talep etme hakkına sahiptir.

Madde 46. Ek Yargılama Yetkisi

45.maddede öngörüldüğü şekliyle zararlara karşı açılacak her dava, davacının tercihine bağlı olarak, her halükarda Taraf Devletlerden birinin sınırları dahilinde olmak üzere 33.maddeye istinaden, ya akdi taşıyıcıya karşı dava açılması olanaklı olan bir mahkeme nezdinde ya da fiili taşıyıcının ikametgahının veya esas iş merkezinin bulunduğu yerde yargılama yetkisini haiz mahkeme nezdinde açılabilir.

Madde 47. Sözleşmeye İlişkin Hükümlerin Geçersizliği

Bu bölüm altında akdi taşıyıcıyı veya fiili taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmayı veya bu Bölüm uyarınca uygulanabilecek sınırdan daha düşük bir sınır belirlemeyi amaçlayan bir sözleşme hükmü geçersizdir, ancak böylesi bir hükmün geçersizliği, bu Bölüm hükümlerine tabi olmaya devam edecek taşıma sözleşmesinin tamamının geçersizliğini gerektirmez.

Madde 48. Akdi ve Fiili Taşıyıcıların Karşılıklı İlişkileri

45. Madde hükmü saklı kalmak kaydıyla, bu Bölüm tahtındaki hiçbir hüküm, rücu etme ve tazminat talep etme hakları da dahil olmak üzere, taşıyıcıların kendi aralarındaki hak ve yükümlülüklerini etkilemez.

BÖLÜM VI: DİĞER HÜKÜMLER

Madde 49. Uygulama Zorunluluğu

Zarar meydana gelmeden evvel taraflar arasında akdedilmiş taşıma sözleşmesinin ve tüm hususi sözleşmelerin, tatbik edilecek hukukun belirlenmesi veya yargılama yetkisine dair kuralların değiştirilmesi şeklinde tezahür eden ve tarafların bu Konvansiyon ile öngörülen kuralları ihlali anlamına gelen bütün hükümleri geçersizdir.

Madde 50. Sigorta

Taraf Devletler, taşıyıcılarının işbu Konvansiyon tahtındaki sorumluluklarını

karşılamaya yetecek ölçüde sigorta yapmalarını zorunlu kılmaktadır. Taraf Devlet taşıyıcıdan, bu Konvansiyon tahtındaki sorumluluğunu karşılamaya yetecek ölçüde bir sigortası bulunduğunu kanıtlamaya elverişli emareleri sağlamasını talep edebilir.

Madde 51. Olağanüstü Koşullar Altında Gerçekleştirilen Taşımalar

Taşımanın belgelenmesine ilişkin Madde 3'ten 5'e kadar olan hükümler ile, 7. Madde ve 8. Madde hükümleri, taşıyıcının mutad iş kapsamı dışında, olağanüstü koşullar altında gerçekleştirilen bir taşımanın varlığı halinde uygulanmayacaktır.

Madde 52. Gün Tanımı

İşbu Konvansiyon'da kullanıldığı takdirde "gün" ifadesi iş gününü değil, takvim gününü ifade etmektedir.

BÖLÜM VII: SON HÜKÜMLER

Madde 53. İmza, Onaylama ve Yürürlüğe Girme

1- Bu Konvansiyon, 10-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de gerçekleştirilen Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'na katılan Devletler tarafından Montreal'de 28 Mayıs 1999 tarihinde imzaya açılacaktır. Bu Konvansiyon, 28 Mayıs 1999 tarihinden itibaren Konvansiyon'un bu maddesinin altıncı paragrafı uyarınca yürürlüğe gireceği tarihe kadar, tüm devletler için Uluslararası Havacılık Teşkilatı'nın Montreal'deki merkezinde imzaya açılacaktır.

2 – Bu Konvansiyon, benzer şekilde, Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları için de imzaya açık olacaktır. İşbu Konvansiyon'un amaçları doğrultusunda bir Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatı, bu Konvansiyon ile düzenlenen muhtelif konular üzerinde yetki sahibi olan ve bu Konvansiyon'u imzalamak ve onaylamak, kabul etmek, tasdiklemek veya katılmak hususlarında salahiyettar olan, belirli bir bölgenin bağımsız Devletleri tarafından kurulan organizasyonu ifade eder. 1.Maddenin ikinci paragrafı, 3.Maddenin 1(b) paragrafı, 5.Maddenin (b) paragrafı, 23., 33., 46. Maddeler ve 57.Maddenin (b) paragrafı saklı kalmak kaydıyla bu Konvansiyon'da "Taraf Devlet" veya "Taraf Devletler" olarak yapılan atıflar eşit şekilde bir Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatı'na da uygulanır. 24.Maddenin amacı doğrultusunda, "Taraf Devletler'in çoğunluğu" ve "Taraf Devletler'in üçte biri" atıfları Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları'na uygulanmayacaktır.

3 – Bu Konvansiyon, Konvansiyon'u imzalayan Devletlerin ve Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları'nın onaylamasına tabiidir.

4 – Bu Konvansiyon'u imzalamayan herhangi bir Devlet veya Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatı, Konvansiyon'u her zaman kabul edebilir, tasdikleyebilir veya Konvansiyon'a katılabilir.

5 – Onaylama, kabul, tasdik veya katılma belgeleri, işbu Konvansiyon'da Depozitör olarak tayin edilen Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na tevdi edilecektir.

6 – Bu Konvansiyon, Depozitör'e Devletler tarafından tevdi edilen otuzuncu onaylama, kabul, tasdik veya katılma belgesinin depo ediliş tarihinden itibaren altmışıncı günde yürürlüğe girecektir. Bir Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatı tarafından tevdi edilen bir belge, işbu paragraf hükümleri doğrultusunda hesaba katılmaz.

7 – Diğer Devlet ve Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları için bu Konvansiyon onaylama, kabul, tasdik veya katıma belgesinin tevdi tarihinden itibaren altmışıncı gün geçerli olacaktır.

8 – Depozitör, bütün imzalayanları ve Taraf Devletleri derhal aşağıdaki konularda haberdar edecektir:

- Konvansiyon'a atılan her imza ve bunun tarihi,
- Her onaylama, kabul, tasdik veya katılma belgesi ile tarihi,
- İşbu Konvansiyon'un yürürlüğe giriş tarihi,
- Bu Sözleşme tahtında düzenlenen sorumluluk sınırlarına dair yürürlüğe giren her değişikliğin tarihi,
- Madde 54 kapsamında yapılan her yürürlükten kaldırma.

Madde 54. Yürürlükten Kaldırma

1 – Taraf Devletlerden herhangi biri, bu Konvansiyon'u yürürlükten kaldırma niyetini Depozitör'e yapacağı yazılı bir bildirimle açıklayabilir.

2 – Yürürlükten kaldırma, yazılı bildirimin Depozitör tarafından tebliğ edildiği günden itibaren yüz sekseninci günde geçerli olacaktır.

Madde 55. Diğer Varşova Konvansiyonu Belgeleri ile İlişkiler

Bu Konvansiyon,

1 – Bu Konvansiyon'un Taraf Devlelteri'nin ekseriyatının taraf olduğu ve hava yolu ile uluslararası taşımacılığı düzenleyen;

(a) 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da İmzalanan Hava Yolu ile Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Konvansiyon'un (bundan sonra Varşova Konvansiyonu olarak anılacaktır);
(b) 28 Eylül 1955 tarihinde La Haye'de, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da İmzalanan Hava Yolu ile Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Konvansiyon'un Tadili Amacıyla düzenlenen Protokol'ün (bundan sonra La Haye Protokolü olarak anılacaktır);
(c) 18 Eylül 1961 tarihinde Guadalajara'da imzalanan Akdi Taşıyıcıdan Başka Bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Hava Yolu ile Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Varşova Konvansiyonu'na Ek Konvansiyon'un

(bundan sonra Guadalajara Konvansiyonu olarak anılacaktır);
(d) 8 Mart 1971 tarihinde Guetemala City'de imzalanan, 28 Eylül 1955 tarihinde La Haye'de düzenlenen Protokol ile Değiştirilmiş 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da İmzalanan Hava Yolu ile Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Konvansiyon'un Tadiline Dair Protokol'ün (bundan sonra Guetemala City Protokolü olarak anılacaktır);
(e) 25 Eylül 1975 tarihinde Montreal'de imzalanan, La Haye Protokolü ile Değiştirilmiş Varşova Konvansiyonu'nu veya La Haye Protokolü ve Guatemala City Protokolü ile Değiştirilmiş Varşova Konvansiyonu'nun Tadili Amacıyla Düzenlenen 1, 2, 3 numaralı Ek Protokoller ve 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün

veya,

2 – Devletin yukarıda (a) ila (e) bentleri arasında verilen belgelerden bir veya birkaç tanesine
Taraf olması nedeniyle Konvansiyon'a Taraf Devletler'den bir tanesinin sınırları dahilinde gerçekleşen hava yolu ile gerçekleştirilen uluslararası taşımacılığa uygulanan kuralların

yerine geçecektir.

Madde 56. Birden Fazla Hukuk Sistemi Olan Devletler:

1 – Eğer bir Devlet, bu Konvansiyon kapsamında düzenlenen konulara ilişkin olarak farklı hukuk sistemlerinin uygulandığı bir veya birden çok bölgesel birime sahip ise, söz konusu Devlet imza, onaylama, kabul, tasdik veya katılma tarihinde, bu Konvansiyon'un, bütün bölgeler için geçerli olacağını bildirebileceği gibi; Konvansiyon'un sadece bir veya birkaç bölge için geçerli olacağını da beyan edebilir; vermiş olduğu bu beyanını her zaman yeni bir beyan ile değiştirebilir.

2 – Bu şekilde yapılan bir beyan, Depozitör'e bildirilecek ve ilgili beyanda Konvansiyon'un hangi bölgesel birimlere uygulanacağı açıkça ifade edilecektir.

3 – Böyle bir beyanda bulunan Taraf Devlet ile ilgili olarak;

(a) Madde 23'te atıf yapılan “ulusal para birimi”, o Devletin ilgili bölgesel biriminin para birimi;
(b) Madde 28'de atıf yapılan “ulusal hukuk”, o Devletin ilgili bölgesel biriminin hukuku olarak
kabul edilecektir.

Madde 57. Çekinceler

Bir Taraf Devlet'in herhangi bir zamanda Depozitör'e hitaben yapacağı bir bildirim yoluyla aşağıda belirtilen hususlara Konvansiyon'un uygulanmayacağına dair beyanı dışında, işbu Konvansiyon tahtında herhangi bir çekince ileri sürülemez:

(a) Egemen bir Devlet olması mukabilinde, Taraf Devlet'in gayri ticari amaçlar doğrultusunda kendi görev ve vazifeleri için doğrudan gerçekleştireceği veya işletimini üstlendiği hava yolu ile yapılan uluslararası taşımalar ve/veya
(b) Taraf Devlet adına kayıtlı veya Taraf Devlet tarafından kiralanan hava aracı ile kendi askeri makamları için yapılan ve hava aracının tüm kapasitesinin ilgili makamlara veya makamlar adına tahsis edildiği yolcu, eşya ve bagaj taşımaları.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, aşağıda imza sahibi tam yetki tahsis edilmiş temsilciler işbu Konvansiyon'u imzalamışlardır.

Montreal'de bin dokuz yüz doksan dokuz yılının 28nci gününde, İngilizce, Arapça, Çince, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde düzenlenip her bir metin eşdeğerde olacak şekilde yapılmıştır. Bu Konvansiyon, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün arşivlerinde saklanacak ve tasdikli nüshaları, Depozitör tarafından bu Konvansiyon'un Taraf Devletleri ile beraber Varşova Konvansiyonu'nun, La Haye Protokolü'nün, Guadalajara Konvansiyonu'nun, Guatemala City Protokolü'nün ve Montreal Protokolleri'nin tüm Taraf Devletleri'ne ulaştırılacaktır.

EK II

1955'TE LAHEY'DE VE 1975 4 SAYILI MONTREAL PROTOKOLÜ İLE DEĞİŞTİRİLEN VARŞOVA SÖZLEŞMESİ (VARŞOVA SİSTEMİ)

Alman Rayhının Cumhurbaşkanı, Avusturya Cumhuriyetinin Federal Cumhurbaşkanı, Majeste Belçikalılar Kralı, Brezilya Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı, Majeste Bulgarlar Kralı, Milliyetçi Çin Hükümeti Başkanı, Majeste Danimarka ve İzlanda Kralı, Majeste Mısır Kralı, Majeste İspanya Kralı, Estonya Cumhuriyetinin Devlet Başkanı, Finlandiya Cumhurbaşkanı, Fransa Cumhurbaşkanı, Majeste Büyük Britanya, İrlanda, Denizaşırı Britanya Dominyonları Kralı, Hindistan İmparatoru, Yunanistan Cumhurbaşkanı, Macaristan Krallığı Naibi, Majeste İtalya Kralı, Majeste Japonya İmparatoru, Latviya Cumhurbaşkanı, Lüksemburg Büyük Düşesi, Meksika Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı, Majeste Norveç Kralı, Majeste Hollanda Kraliçesi, Polonya Cumhurbaşkanı, Majeste Romanya Kralı, Majeste İsveç Kralı, İsviçre Federal Konseyi, Çekoslovakya Cumhurbaşkanı, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkezi İcra Komitesi, Venezüella Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı, Majeste Yugoslavya Kralı:

Havayolu ile yapılan uluslararası taşımaların şartlarının, taşıyıcının sorumluluğu ve taşımada kullanılan belgeler bakımından birleştirerek düzenlenmesinin yararlarını dikkate alarak,

Bu amaçla aşağıdaki sözleşmeyi yapan ve imzalayan, usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilcilerini tayin etmişlerdir:

FASIL I

KAPSAM – TANIMLAR

MADDE 1

1. Bu 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.
2. Bu sözleşmenin amacı bakımından "Uluslararası taşıma" terimi, taraflar arasındaki anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, taşımada bir kesilme veya

aktarma olsun olmasın, iki Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesinde bulunan veya Yüksek Sözleşen Taraflardan biri olmasa bile, bir başka Devletin ülkesinde olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa, bir tek Yüksek Sözleşen Tarafın Ülkesi içinde bulunan herhangi bir taşıma anlamına gelir. Başka bir Devletin ülkesinde olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri bulunmaksızın bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içindeki iki nokta arasında yapılan taşıma bu Sözleşmenin amacı bakımından uluslararası taşıma değildir.

3. Birbiri ardında birkaç hava taşıyıcısı tarafından yapılacak taşıma ister bir tek anlaşma ister bir anlaşmalar dizisi şeklinde kararlaştırılmış olsun, eğer taraflarca tek bir iş olarak kabul edilmişse; bu Sözleşmenin amacı bakımından bir tek bölünmez taşıma sayılır ve sadece bir anlaşmanın veya bir dizi anlaşmanın tüm olarak aynı Devletin Ülkesi içinde icra edilecek olmasından dolayı uluslararası karakterini kaybetmez.

MADDE 2

1. Bu Sözleşme, devlet tarafından veya kanunlara uygun olarak kurulmuş hükmi şahıslar tarafından yapılan taşımalara, taşımanın 1 inci maddede belirtilen şartların içinde olması kaydıyla, uygulanacaktır.
2. Posta maddelerinin taşınmasında taşıyıcı, taşıyıcı ile Posta İdareleri arasındaki ilişkilerde uygulanabilir kurallara göre, sadece ilgili Posta idaresine karşı sorumlu olacaktır.
3. Bu maddenin 2. paragrafında belirtilenler dışında, bu Sözleşmenin hükümleri posta maddeleri taşımasına uygulanmayacaktır.

FASIL II

TAŞIMA BELGELERİ

Bölüm I – Yolcu Bileti

MADDE 3

1. Yolcu taşımalarında şu hususların yer aldığı bir bilet verilecektir:

(a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi

(b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir Devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi.

(c) Eğer yolcunun seyahatinin son varış yeri veya durak yeri, hareket ettiği ülkeden başka bir ülke içinde ise Varşova Sözleşmesi'nin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin ölüm veya bedensel zarar ile bagajın kaybı veya hasarı

bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırladığını belirten bir not.

2. Yolcu bileti, taşım anlaşmasının yapıldığı ve şartları hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Yolcu biletinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemez, anlaşma aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olur. Bununla birlikte, yolcu, bileti verilmemiş bir yolcu taşıyıcının rızası ile uçağa binerse veya bilette bu Maddenin 1 (c) paragrafının gerektirdiği not bulunmazsa, taşıyıcı 22 inci madde hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

Bölüm II – Bagaj Senedi

MADDE 4

1. Kayıtlı bagajın taşınmasında bir bagaj senedi verilecektir; bu bagaj senedi 3üncü maddenin 1 inci paragrafı hükümlerine uyan bir yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça içinde aşağıdaki hususlar bulunacaktır:

(a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi

(b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir Devletin Ülkesinde olmak üzere hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi

(c) Taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri başladığı ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin bagajın kayıp veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırladığını belirten bir not.

2. Bagaj senedi, bagajın kaydedildiğini ve taşıma anlaşmasının şartları hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Bagaj senedinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemez, anlaşma aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olur. Bununla birlikte taşıyıcı, bagaj senedi verilmeden bagajı sorumluluğuna alırsa veya bagaj senedinde 3. Maddenin 1 (c) paragrafı hükümlerine uyan yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça bu maddenin 1 (c) paragrafının gerektirdiği not bulunmazsa, taşıyıcı 22 inci maddenin 2 inci paragrafı hükümlerinden yararlanmaya hak kazanmayacaktır.

Bölüm III

Yüke İlişkin Belgeleme

MADDE 5

1. Yük taşıması ile ilgili olarak bir hava yük senedi verilecektir.
2. Yapılacak taşımaya ilişkin bilgilerin kaydını ihtiva eden her türlü diğer vasıta göndericinin rızası ile hava yük senedi yerine ikame olunabilir. Bu gibi diğer vasıtalar kullanıldığı takdirde gönderilen malın teşhisinde izin veren bir alındı verir ve bu gibi diğer vasıtalarla kaydedilmiş bilgilere girişini yapar.
3. Yukarıda 2.paragrafta belirtilen taşımaya ilişkin bilgilerin kaydını ihtiva eden diğer vasıtaları transit ve varış noktalarında kullanmanın imkansızlığı taşıyıcıya taşıma için yükün kabulünü ret hakkını vermez.

MADDE 6

1. Hava yük senedi gönderici tarafından üç asıl nüsha olarak düzenlenecektir.
2. Birinci nüsha üzerine "taşıyıcı için" yazılacak, gönderici tarafından imzalanacaktır. İkinci nüsha üzerine "alıcı için" yazılacak, gönderici ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Üçüncü nüsha taşıyıcı tarafından imzalanacak, yük kabul edildikten sonra göndericiye verilecektir.
3. Taşıyıcının ve göndericinin imzaları matbu olarak yazılabilir veya damga şeklinde basılabilir.
4. Göndericinin isteği üzerine hava yük senedini taşıyıcı düzenlemişse, aksi ispat edilmedikçe bunu gönderici adına yapmış olduğu kabul edilecektir.

MADDE 7

Birden fazla paket olması halinde,

a) Yükün taşıyıcısı göndericiden ayrı hava yük senetleri düzenlemesini isteme hakkına sahiptir.
b) 5.maddenin 2.paragrafında öngörülen diğer vasıtaların kullanıldığı hallerde gönderici taşıyıcıdan ayrı alındılar düzenlemesini isteme hakkına sahiptir.

MADDE 8

Hava yük senedi ve yük alındısı aşağıdakileri içerecektir:

a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi

b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir Devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri ile bir tek Yüksek Sözleşen Taraf ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birisini gösteren bir bilgi
c) Göndericinin ağırlığına ilişkin bir bilgi.

MADDE 9

5.maddeden 8.maddeye kadar olan madde hükümlerine uyulmaması taşıma anlaşmasının varlığını ve geçerliliğini etkilemeyecek, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olanlar dahil taşıma anlaşması aynı ölçüde Sözleşme kurallarına bağlı olacaktır.

MADDE 10

1. Gönderici, kendisi tarafından veya onun adına, yük ile ilgili olarak hava yük senedine dercedilen veya onun tarafından veya onun adına yük alındısına veya 5.maddenin 2.paragrafında öngörülen diğer vasıtalarla kaydedilmiş verilere girilmesi için taşıyıcıya beyan ve temin edilen husus ve bildirimlerin doğruluğundan sorumludur.
2. Gönderici, kendisi tarafından veya onun adına beyan ve temin edilen husus ve bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle taşıyıcının kendisinin veya taşıycının sorumlu olduğu tüm diğer kişilerin uğrayacağı bütün zararları yüklenecektir.
3. Bu maddenin 1. Ve 2. Paragraf hükümleri saklı kalmak kaydıyla, yük alındısına veya 5.maddenin 2.paragrafında belirtilen diğer vasıtalarla kaydedilmiş verilere, taşıyıcı tarafından veya onun adına girilen hususların ve bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle göndericinin kendisinin veya göndericinin sorumlu olduğu tüm diğer kişilerin uğrayacağı bütün zararları taşıyıcı yüklenecektir.

MADDE 11

1. Hava yük senedi veya yük alındısı, taşıma anlaşmasının akdedildiğine, yükün teslim alındığına ve orada belirtilen taşıma şartlarına, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil teşkil edecektir.
2. Hava yük senedindeki veya yük alındısındaki bildirimlerden, yükün ağırlığı, boyutları ve ambalaj şekli ile paket adedine ilişkin olanlar, bu hususların doğruluğu hakkında aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil teşkil edecektir; miktar, hacim ve yükün durumuna ilişkin bildirimler ise, sadece bunların taşıyıcı tarafından göndericinin önünde kontrol edildiği ve hava yük senedine

kaydedildiği ölçüde veya eğer bu bildirimler yükün dış görünüşündeki durumuna ilişkin ise, taşıyıcı aleyhine delil teşkil edecektir.

MADDE 12

1. Gönderici taşıma anlaşmasından doğan bütün yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, yükü hareket veya varış alanlarında geri almak veya yol üzerindeki herhangi bir iniş yerinde bıraktırmak veya varış yerinde ya da yol üzerindeki bir yerde başlangıçta belirlenen alıcıdan başka birine teslimi istemek veya hareket alanına geri döndürmeyi talep etmek suretiyle yük üzerinde tasarruf hakkına sahip olacaktır. Ancak bu tasarruf hakkını taşıyıcı veya diğer göndericileri zarara sokacak şekilde kullanamaz ve bu hakkını kullanmasından doğan bütün masrafları ödemek zorundadır.
2. Göndericinin emirlerini yerine getirmek olanağı yoksa taşıyıcı bu durumu kendisine derhal bildirmek zorundadır.
3. Hava yük senedi veya yük alındısının kendisine verilmiş olan nüshasının ibrazını istemeksizin yük üzerindeki tasarruf hakkına ilişkin göndericinin emirlerine taşıyıcı uyarsa hava yük senedinin veya yük alındısının bu nüshasını hukuka uygun olarak elinde bulunduran kişinin bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, göndericiye rücu hakkı saklı kalmak üzere taşıyıcı sorumlu olacaktır.
4. Göndericiye tanınmış olan hak 13.maddeye göre alıcının hakkının başladığı anda ortadan kalkacaktır. Bununla birlikte alıcı yükü kabul etmeyi reddederse veya kendisiyle haberleşilemezse gönderici tasarruf hakkını yeniden kazanacaktır.

MADDE 13

1. Göndericinin 12.maddedeki hakkını kullanması hali dışında, alıcı yükün varış yerine ulaştığı andan itibaren doğmuş alacakları ödemesi ve taşıma şartlarını yerine getirmesi şartıyla taşıyıcıdan yükü kendisine teslim etmesini istemeye yetkili olacaktır.
2. Aksi kararlaştırılmadıkça yük gelir gelmez alıcıya bildirmek taşıyıcını görevi olacaktır.
3. Taşıyıcı yükün kaybolduğunu kabul ederse veya yük varması gereken tarihten itibaren yedinci günün bitiminde varmamış olursa, alıcı taşıyıcıya karşı taşıma anlaşmasından doğan haklarını kullanma hakkına sahip olacaktır.

MADDE 14

Gönderici ve alıcı taşıma anlaşması ile konan yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla kendilerinin veya başkalarının menfaatlerine hareket ettiklerine bakılmaksızın 12 ve 13.maddelerde verilen bütün hakları her biri kendi adına kullanabilir.

MADDE 15

1. 12, 13 ve 14.maddeler ne gönderici ile alıcının birbirleriyle olan ilişkilerini ne de gönderici veya alıcıdan intikal eden hakların sahibi üçüncü kişilerin karşılıklı ilişkilerini etkilemez.
2. 12, 13 ve 14. Maddelerin hükümleri ancak hava yük senedine veya yük alındısına açık hüküm konularak değiştirilebilir.

MADDE 16

1. Gönderici, yükün alıcıya tesliminden önce gümrük giriş vergisi veya polis formalitelerinin yerine getirilmesi için gerekli tüm bilgi ve belgeleri vermek zorundadır. Gönderici bu bilgi ve belgelerin yokluğundan, yetersizliğinden veya usulüne uygun olmamasından doğan zararların taşıyıcının veya adamlarının kusuru dışında taşıyıcıya karşı sorumludur.
2. Taşıyıcının bu bilgi ve belgelerin doğruluğunu veya yeterliliğini araştırma yükümlülüğü yoktur.

MADDE 17

Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması halinde doğan zararlardan sorumlu olacaktır; ancak bu zararın doğmasına sebep olan kaza, uçakta veya uçağa binme ya da uçaktan inme faaliyetlerinden biri sırasında meydana gelmiş olmalıdır.

MADDE 18

1. Zarara sebep olan olay hava taşıması esnasında meydana gelmiş ise, taşıyıcı kayıtlı bagajın tahribi kaybı veya hasara uğraması halinde doğan zararlardan sorumludur.
2. Zarara sebep olan olayın sadece hava taşıması esnasında meydana gelmiş olması şartıyla, taşıyıcı yükün tahrip, kayıp veya hasara uğraması halinde doğan zararlardan sorumludur.

3. Bununla beraber, taşıyıcı sadece aşağıdaki hallerden birinin veya birkaçının yükün tahrip, kayıp ve hasarına neden olduğunu ispat ederse sorumlu olmayacaktır:
   a) Yükün tabiatından veya ayıbından,
   b) Taşıyıcı veya onun adamları dışındaki bir şahıs tarafından yükün hatalı paketlenmesinden
   c) Bir savaş hali veya bir silahlı çatışma halinden
   d) Yükün giriş, çıkış ve transit geçişi ile ilgili kamu otoritesinin tamamlanmış bir fiilinden
4. Önceki paragraflardaki anlamıyla hava taşıması bagaj veya yükün bir hava alanında veya bir hava aracında veya hava alanı dışına iniş yapılması halinde herhangi bir yerde taşıyıcının koruması altında bulunduğu süreyi kapsar.
5. Hava taşıması süresi, kara deniz veya nehir yoluyla bir hava alanı dışında yapılan herhangi bir taşımayı içermeyecektir. Bununla birlikte, böyle bir taşıma hava taşıması için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmışsa herhangi bir zararın aksi ispatlanmadıkça hava taşıması esnasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu kabul edilecektir.

MADDE 19

Taşıyıcı, yolcuların, bagajın veya eşyanın havayolu ile taşınmasında gecikmesinden doğan zararlardan sorumlu olacaktır.

MADDE 20

Yolcu, bagaj taşımasında ve yük taşımasındaki gecikme nedeni ile zarar meydana gelmesi halinde taşıyıcı kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu olmayacaktır.

MADDE 21

1. Yolcu veya bagaj taşımasında, zarar gören kişinin kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, mahkeme kendi kanunu hükümleri uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu azaltabilir veya kaldırabilir.
2. Yük taşımasında, tazminat talep eden kişinin veya ondan hakkı elde edenin kendi kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, böyle bir kusurla zarara neden olunduğu veya iştirak edildiği ölçüde taşıyıcı tazminat talep eden kişiye karşı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulur.

MADDE 22

1. İnsanların taşınmasında taşıyıcının sorumluluğu her yolcu için iki yüz elli bin Frankla sınırlandırılmıştır. Davaya el koyan mahkemenin kanunlarına göre zararın periyodik olarak ödenmesine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin toplam değeri iki yüz elli bin Frankı aşmayacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı ile yolcu daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler.
2. (a) Kayıtlı bagaj taşımasında taşıyıcının sorumluluğu, kilogram başına iki yüz elli Frankla sınırlandırılmıştır; meğer ki yolcu veya gönderici paket taşıyıcıya verilirken varış yerinde teslimi anındaki değerini gösteren özel bir bildirimde bulunmuş ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödemiş olsun. Bu durumda taşıyıcı, ödeyeceği meblağın bagaj veya yükün yolu veya gönderici için varış yerinde teslimi anındaki gerçek değerinden daha büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirimi yapılan meblağı aşmayan bir meblağ ödemekle yükümlüdür.
   (b) Yük taşımasında, paket taşıyıcıya verilirken gönderici varış yerinde teslimindeki menfaatine ilişkin özel bir bildirimde bulunmadıkça ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödemedikçe taşıyıcının sorumluluğu kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlandırılmıştır. Özel bildirimde bulunulması halinde, taşıyıcı bildirilen meblağın göndericinin varış yerinde teslim anındaki meblağın menfaatinden büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirimi yapılan meblağa kadar ödeme yapmakla sorumludur.
   (c) Kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünün veya içinde bulunan herhangi bir şeyin kaybı, hasarı veya gecikmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılacağı miktarın kararlaştırılmasında dikkate alınacak ağırlık, sadece ilgili paket veya paketlerin toplam ağırlığı olacaktır. Bununla birlikte kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünün veya içinde bulunan bir şeyin kaybı, hasarı veya gecikmesi aynı bagaj senedinin veya hava yük senedinin kapsamına giren diğer parçaların değerini etkilerse, bu paket veya paketlerin toplam ağırlığı da sorumluluk sınırının kararlaştırılmasında dikkate alınacaktır.

3. Yolcunun yanında bulundurduğu şeyler bakımından taşıyıcının sorumluluğu her yolcu için beş bin Frankla sınırlıdır.

4. Bu maddede belirtilen limitler, mahkemenin bunlara ek olarak, davacının yaptığı mahkeme masraflarının veya dava ile ilgili olarak yaptığı diğer masrafların bir bölümünün veya tümünün ödenmesini, kendi kanununa göre, karar bağlamasına engel olmayacaktır. Eğer mahkeme masrafları ve dava ile ilgili diğer masraflar dışarıda kalmak üzere hükmolunan tazminat miktarı zararı doğuran olayın meydana gelmesinden itibaren altı aylık bir süre içinde veya eğer daha sonra ise

davanın açılmasından önce taşıyıcının yazılı olarak davacıya teklif ettiği meblağı aşmıyorsa yukarıdaki hüküm uygulanmayacaktır.

5. Bu maddede Frank olarak sözü edilen meblağların, binde dokuz yüz ayarında altmış beş buçuk miligram altını bulunan bir para birimi karşılığı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağlar milli paralara yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblağların altından başka milli paralara çevrilmesi hukuki işlemler bakımından hasar tarihinde bu paraların taşıdığı altın değerine göre yapılacaktır.

   Bu maddede Özel Çekme Hakkı olarak belirtilen meblağların Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanmış olan Özel Çekme Hakkı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağların milli paralara çevrilmesi, dava halinde karar tarihindeki Özel Çekme Hakkının bu paralar karşısındaki değerine göre yapılacaktır. Uluslararası Para Fonuna üye olan Yüksek Sözleşen Tarafın Özel Çekme Hakkı karşılığı milli parasının değeri, Uluslararası Para Fonunun karar tarihinde kendi fiil ve muameleleri için uyguladığı değerlendirme metoduna göre hesaplanacaktır. Uluslararası Para Fonuna üye olmayan Yüksek Sözleşen Tarafın Özel Çekme Hakkı hesabıyla milli parasının değeri, o Yüksek Sözleşen Tarafça kararlaştırılan şekilde yapılacaktır.

   Bununla birlikte, Uluslararası Para Fonu üyesi olmayan ve kanunları 22.maddenin 2 (b) paragrafı hükümlerinin uygulanmasına izin vermeyen Devletler, onay veya katılma zamanında veya ondan sonraki herhangi bir zamanda ülkelerindeki davalarda taşıyıcının sorumluluk sınırlamasını kilogram başına ikiyüzelli para birimi olarak tespit ettiklerini beyan edebilir. Bu para birimi binde dokuzyüz ayarında altmışbeşbuçuk miligram altına tekabül eder. Bu meblağlar ilgili milli paraya yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblağların milli paraya çevrilmesi ilgili Devletin kanunlarına göre yapılacaktır.

MADDE 23

1. Taşıyıcının sorumluluğunu aldıran veya bu sözleşmede belirtilenden daha düşük bir sınır saptayan herhangi bir hüküm geçerli sayılmaz, ancak böyle bir hükmün geçersizliği anlaşmanın tümünü geçersiz kılmaz, anlaşma bu sözleşmenin hükümlerine bağlı kalır.
2. Taşınan yükün kendisinde bulunan bir kusurdan, kalitesinden veya bozukluğundan doğan zararları düzenleyen hükümlere, bu maddenin 1 inci paragrafı uygulanmayacaktır.

MADDE 24

1. Yolcu ve bagaj taşımasında, dayanağı ne olursa olsun, bir tazminat davası hangi kişilerin dava açma hakkına sahip oldukları ve bu kişilerin her birinin diğerine karşı haklarının belirlenmesi sorununu etkilemeksizin, ancak bu Sözleşmede öngörülen şartlara ve sınırlamalara bağlı olarak açılabilir.
2. Yük taşımasında, dayanağı ne olursa olsun, bir tazminat davası ister bu Sözleşmeden veya bir anlaşma veya haksız fiilden veya diğer herhangi bir sebepten doğsun, hangi kişilerin fiilden veya diğer herhangi bir sebepten doğsun, hangi kişilerin dava açma hakkına sahip oldukları ve bunların her birinin diğerlerin karşı haklarının belirlenmesi sorununu etkilemeksizin, ancak bu Sözleşmede öngörülen şartlara ve sorumluluk sınırlamalarına bağlı olarak açılabilir. Bu sorumluluk sınırlamaları azami sınırı oluşturur ve sorumluluğun kaynağı ne olursa olsun aşılamaz.

MADDE 25

Yolcu ve bagaj taşımasına, taşıyıcının veya adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, 22.maddede belirtilen sorumluluk sınırlamaları uygulanmayacaktır, ancak taşıyıcının adamının böyle bir hareketi veya ihmali halinde onun kendi görevi çerçevesi içinde hareket ettiğinin de ispatı gerekir.

MADDE 25 A

1. Bu Sözleşmenin kapsamında bulunan bir zarar dolayısıyla taşıyıcının bir işçisi veya temsilcisine karşı bir dava açılırsa, kendisi, görevi çerçevesi içinde hareket ettiğini ispatladığı takdirde 22 nci maddeye göre taşıyıcının yaralanma hakkına sahip olduğu sorumluluk limitlerinden yararlanmaya hakkı olacaktır.
2. Bu durumda taşıyıcıdan, işçilerinden veya temsilcilerinden alınabilecek meblağların toplamı söz konusu limitleri aşmayacaktır.
3. Yolcu ve bagaj taşımasında, taşıyıcının veya adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, bu maddenin 1. ve 2.paragraflarındaki hükümler uygulanmayacaktır.

MADDE 26

1. Bagajın veya eşyanın teslim almaya yetkili kişi tarafından şikayette bulunulmaksızın kabulü, bunların taşıma belgesine uygun olarak ve iyi durumda teslim edildiği hususunda aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır.

2. Hasar halinde, teslim almaya yetkili kişinin hasarın fark edilmesinden sonra derhal taşıyıcıya şikayette bulunması ve bu şikayetin alınışlarından itibaren bagaj için en geç yedi gün ve yük için en geç on dört gün içinde yapılması gereklidir. Gecikme halinde şikayetin, bagaj veya yükün kendi eline geçtiği tarihten itibaren en geç yirmi gün içinde yapılması gerekir.
3. Her şikayetin yukarıda belirtilen süreler içinde, taşıma belgesi üzerine yazılmak suretiyle veya ayrı bir bildirim halinde yazılı olarak gönderilmesi gereklidir.
4. Yukarıda belirtilen süreler içinde şikayette bulunulmaması halinde hilesi dışında taşıyıcı aleyhine takibat yapılamaz.

MADDE 27

1. Sorumlu kişinin ölümü halinde tazminat davası, bu sözleşmenin hükümlerine göre onun kanuni varislerine karşı açılır.

MADDE 28

1. Tazminat davasının, davacının seçimine göre Yüksek Anlaşma Taraflardan birinin ülkesinde, taşıyıcının ikametgahının veya esas faaliyet merkezinin ya da varsa anlaşmanın yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesinde veya varış yeri mahkemesinde açılması gerekir.
2. Usul sorunları, davanın açıldığı mahkemenin kanunlarına göre çözümlenecektir.

MADDE 29

1. Varış yerine ulaşma tarihinden veya uçağın ulaşması gereken tarihten veya taşımanın durduğu tarihten başlamak üzere 2 yıl içinde dava açılmazsa tazminat hakkı düşecektir.
2. Zamanaşımının hesaplanma usulü, davanın açıldığı mahkemenin kanunu ile kararlaştırılacaktır.

MADDE 30

1. Taşımanın, birbiri ardınca çeşitli taşıyıcılar tarafından yapılacak olması ve 1 inci maddenin üçüncü paragrafında verilen tanıma girmesi halinde yolcu, bagaj ve eşyayı kabul eden her taşıyıcı bu Sözleşme hükümlerine bağlı olacak taşımanın kendi yönetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma anlaşmasının taraflarından biri sayılacaktır.
2. Bu nitelikteki taşımalarda yolcu veya temsilcisi, ilk taşıyıcının bütün seyahat için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olması hali dışında, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilir.

3. Bagaj veya eşya bakımından, yolcu veya gönderici ilk taşıyıcıya yolcu veya teslim almaya yetkili alıcı da son taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahiptir. Ayrıca her biri, tahribatın, kaybın, hasarın veya gecikmenin olduğu taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilirler. Bu taşıyıcılar, yolcu veya gönderici veya alıcıya karşı müşterek ve müteselsil olarak sorumlu olacaklardır.

MADDE 30 A

Bu Sözleşme hiçbir şekilde, Sözleşme hükümleri uyarınca sorumlu tutulan kişilerin diğer herhangi bir kişiye karşı rücu hakkını haleldar etmeyecektir.

Bölüm IV – Birleşik Taşımaya İlişkin Hükümler

MADDE 31

1. Kısmen havayolu, kısmen başka herhangi bir yol ile yapılan birleşik taşıma halinde, bu Sözleşme hükümleri, taşımanın 1 inci madde çerçevesine girmesi şartıyla, sadece havayolu taşımalarına uygulanacaktır.
2. Bu Sözleşmedeki hiçbir husus, birleşik taşıma halinde tarafların havayolu ile taşıma belgesine diğer taşıma türleriyle ilgili şartlar koymalarına engel olmayacaktır; ancak havayolu ile taşıma bakımından bu Sözleşmenin hükümlerine uyulacaktır.

Bölüm V – Genel ve Son Hükümler

MADDE 32

1. Gerek uygulanacak kanunu kararlaştırarak, gerekse yargı yetkisine ilişkin kuralları değiştirerek bu Sözleşme ile konulmuş kurallara aykırı davranmak amacıyla, zararın doğuşundan önce taşıma anlaşmasına konan herhangi bir hüküm ve yapılan bütün özel anlaşmalar geçersiz olacaktır. Bununla birlikte, eşya taşımaları için bu Sözleşmeye bağlı olarak 28 inci maddenin birinci paragrafında sözü edilen yargı alanlarından biri içinde yapılacaksa, tahkim şartları konmasına izin verilecektir.

MADDE 33

5.maddenin 3.paragrafı hükümleri mahfuz kalmak kaydıyla işbu Sözleşmenin hiçbir hükmü taşıyıcının bir taşıma anlaşması akdetmeyi reddetmesini veya Sözleşmenin hükümlerine ters düşmeyen kurallar koymasını engellemeyecektir.

MADDE 34

Taşıma belgelerine ilişkin 3'ten 8'e kadar (dahil) maddelerin hükümleri, bir havacılık işletmesinin normal faaliyetleri kapsamı dışındaki olağanüstü şartlarda yapılan taşımaya uygulanmayacaktır.

MADDE 35

1. Bu sözleşmede kullanılan "günler" terimi, iş günleri değil, takvim günleri anlamını taşır.

MADDE 36

1. Bu Sözleşme Fransızca olarak tek bir nüsha halinde yapılmış olup, Polonya Dışişleri Bakanlığı'nın Arşivlerinde saklanacak ve aslına uygunluğu usulünce onaylanan birer kopyası Polonya Hükümeti tarafından Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin Hükümetine gönderilecektir.

MADDE 37

1. Bu Sözleşme onaylanacaktır. Onay belgeleri Polonya Dışişleri Bakanlığının Arşivlerinde saklanacak ve Polonya Hükümeti onaylamayı Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin Hükümetine bildirecektir.
2. Bu sözleşme, Yüksek Sözleşen Taraflardan beş tanesince onaylandığından, beşinci onay belgesinin verilmesinden sonraki doksanıncı günde bunlar arasında yürürlüğe girecektir. Bundan sonra, sözleşmeyi onaylamış olan Yüksek Sözleşen Taraflarla, onay belgesini veren Yüksek Sözleşen Taraf arasında onay belgesinin verilişinden sonraki doksanıncı günde yürürlüğe girecektir.
3. Bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarih ile her onay belgesinin veriliş tarihini Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin Hükümetine bildirmek Polonya Cumhuriyeti Hükümetinin görevi olacaktır.

MADDE 38

1. Bu Sözleşme, yürürlüğe girdikten sonra herhangi bir devletin katılmasına açık olacaktır.

2. Katılma, Polonya Cumhuriyeti Hükümetine hitaben bir bildiri ile yapılacak ve onun tarafından Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin Hükümetine bildirilecektir.
3. Katılma, Polonya Cumhuriyet Hükümetine bildirimde bulunulmasından sonraki doksanıncı günden itibaren geçerli olacaktır.

MADDE 39

1. Yüksek Sözleşen Taraflardan her biri, Polonya Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak suretiyle bu Sözleşmeden çekilebilir. Bu husus Polonya Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin Hükümetine derhal bildirilecektir.
2. Çekilme, çekilme bildirisinden altı ay sonra geçerli olacak ve sadece çekilen tarafı etkileyecektir.

MADDE 40

1. Herhangi bir Yüksek Sözleşen Tara, imza veya onay belgesinin verilmesi veya katılma sırasında, bu Sözleşmeyi kabul etmesinin, sömürgelerinin, himayesi, mandası, egemenliği, otoritesi veya hükümranlığı altında bulunan ülke ve bölgelerin hiçbiri veya herhangi biri için geçerli olmadığı bildiriminde bulunabilir.
2. Aynı şekilde, herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf ilk bildiriminde dışarıda bırakmış olduğu sömürgelerinin, himayesi, mandası, egemenliği, otoritesi veya hükümranlığı altında bulunan ülke veya bölgelerin tümü veya herhangi biri adına sonradan sözleşmeye katılabilir.
3. Herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf sömürgeleri, himayesi, mandası, egemenliği, otoritesi veya hükümranlığı altında bulunan ülke veya bölgelerin tümü veya herhangi biri için ayrı ayrı bu Sözleşmeden hükümlerine uygun olarak çekilebilir.

MADDE 40 A

1. Sözleşmenin 37 inci maddesinin 2 inci paragrafındaki ve 40 ncı maddesinin 1 inci paragrafındaki Yüksek Sözleşen Taraf deyimi, Devlet anlamını taşıyacaktır. Diğer bütün hallerde, Yüksek Sözleşen Taraf deyimi, sözleşmeyi onaylaması veya Sözleşmeye katılması yürürlüğe girmiş olan ve Sözleşmeden çekilmesi yürürlüğe girmemiş olan bir Devlet anlamını taşıyacaktır.

2. Sözleşmenin amacı bakımından ülke sözcüğü, bir Devletin yalnız ana ülkesi değil, aynı zamanda o Devletin dış ilişkilerinden sorumlu olduğu bütün diğer ülkeler anlamını taşır.

MADDE 41

Herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf, bu Sözleşmenin yürürlüğe girişinden en az iki yıl sonra sözleşmede yapılabilecek herhangi bir değişikliği görüşmek üzere yeni bir uluslararası konferansın toplanmasını istemek hakkına sahiptir. Bu amaçla, bu konferans için hazırlık yapmak üzere gerekli tedbirleri alacak olan Fransa Cumhuriyeti Hükümeti ile temasa geçecektir.