

HAVAYOLU İLE TAŞIMALARDA BAGAJIN ZİYAI VEYA HASARA UĞRAMASI NEDENİYLE DOĞAN ÂKDİ SORUMLULUK

“CONTRACTUAL LIABILITY IN CASE OF LOST
OR DAMAGE OF BAGGAGE DURING CARRIAGE BY AIR”

Nurdan ORBAY ORTAÇ*

Özet: Havayolu ile taşımalarda yolcuların sıkça karşılaştığı sorunlar arasında yer alan bagajın ziyai veya hasara uğraması halinin incelendiği bu makalede öncelikle bagaj kavramı ve taşıyıcının bagajı taşıma borcu üzerinde durulduktan sonra, bagajın ziyai veya hasara uğramasından doğan sorumluluğun esaslarına yer verilmiş ve son olarak sorumluluk davası incelenmiştir.

Anahtar Sözcükler: Hava taşıyıcısı, Bagajın kaybı, Bagajın Ziyai, Sorumluluk, 1999 Montreal Konvansiyonu

Abstract: This article examines the loss or damage of baggage which is one of the main problems that passengers are faced with during the air transport. In scope of this article, primarily, the baggage term and the transport of baggage obligation of the carrier are emphasized. After that the consequences of the liability in case of loss or damage of baggage and finally the liability suit is examined.

Keywords: Air carrier, Lost of baggage, Damage of baggage, Liability, 1999 Montreal Convention

Giriş

Günümüzde insanlar seyahatlerini geçmişe nazaran daha ekonomik olan havayolu araçları ile gerçekleştirmeyi tercih etmektedirler. Havayolu ile ulaşım diğer ulaşım türleri ile kıyaslandığında ekonomik olmasının yanında zaman tasarrufu da sağlamaktadır.

* Dr., Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi

Bagajın zıyayı veya hasara uğraması hava taşımacılığında karşılaşılan en sık problemlerden biridir. İç hat taşımalarında taşıyıcının bagaj zararlarından doğan sorumluluğu esas itibariyle Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Dördüncü Kısımının Birinci Bölümünde düzenlenmiştir.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 106'ncı maddesi hükmünde havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda uygulanacak hükümlerin sırası belirtilmiştir. Anılan hüküm uyarınca, Türk Sivil Havacılık Kanununda hüküm bulunmadıkça, öncelikle Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri; uluslararası anlaşmalarda da hüküm yoksa Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.

26 Mart 2011 tarihine kadar iç hat taşımalarına Türkiye'nin 3 Aralık 1977 tarihinde sonraki katılma yolu ile taraf olduğu ve Varşova'da imzalanan 1929 tarihli "*Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Konvansiyon*" hükümleri uygulanmıştır. Ancak 26 Mart 2011 tarihinde kısaca 1999 Montreal Konvansiyonu olarak anılan ve 28 Mayıs 1999 tarihinde Montreal'de imzalanan "*Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Konvansiyon*"un Türk Hukukunda yürürlüğe girmesiyle beraber artık Türk Sivil Havacılık Kanununda hüküm olmayan hallerde anılan Konvansiyon hükümleri öncelikli olarak uygulanmaya başlamıştır. Uluslararası anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı takdirde ise Türk Sivil Havacılık Kanununun 106'ncı maddesi gereğince Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulama bulur.

Ayrıca Türk Sivil Havacılık Kanununun 124'üncü maddesinde, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hususunda doğrudan Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası anlaşma hükümlerine atıf yapılmıştır.

1. TAŞIYICININ BAGAJI TAŞIMA BORCU

I. BAGAJ KAVRAMI

A. Tanımı

Türk Sivil Havacılık Kanununda bagajı tanımlayan herhangi bir hüküm yoktur. Montreal Konvansiyonunda ise "teslim alınan bagaj"¹

¹ Türk Sivil Havacılık Kanununda "teslim alınan bagaj" için "tescil ettirilmiş bagaj" ifadesi kullanılmıştır (m. 121).

ve teslim alınmayan bagaj” ayrımı yapılmış; ancak bu türlere ilişkin bir tanıma yer verilmemiştir (m. 31)².

Doktrinde bagaj, yolcunun beraberinde vasıtaya getirdiği ve onunla birlikte taşınan kişisel eşyası olarak tanımlanır³.

B. Türleri

1. Teslim alınmayan bagaj

IATA⁴ tarafından yapılan tanıma göre teslim alınmayan bagaj, “yolculukla ilgili olarak yolcunun giyimi, kullanımı, kolaylığı, rahatlığı için uygun veya gerekli olan nesne, madde ve diğer şahsi mallar” anlamına gelir⁵. Bu tanımdan yola çıkarak teslim alınmayan bagajın el bagajı ve kabin bagajını kapsadığı söylenebilir. El bagajı, yolcunun kişisel kullanımı için yanında bulunan küçük şeylerdir⁶. Kabin bagajı ise, el bagajı gibi yolcunun yaptığı yolculuk dolayısıyla yanına aldığı; ancak el bagajından farklı olarak bunları kabin içerisinde kendisine tahsis olunan bölmede muhafaza ettiği eşyasından oluşur⁷.

2. Teslim alınan bagaj

Teslim alınan bagaj ise, IATA tarafından, yolcunun taşıyıcı tarafından emanet alınan bagajı olarak tanımlanmıştır⁸.

² Montreal Konvansiyonunun Bakanlar Kurulu tarafından 01.10.2010 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Türkçe metninde, “checked baggage - unchecked baggage” kavramları için her ne kadar “kontrol edilmiş bagaj - kontrol edilmemiş bagaj” ifadeleri kullanılmışsa da bu çevirinin isabetli olmadığı kanaatindeyiz. Bu kavramlar için “teslim alınan bagaj - teslim alınmayan bagaj” ifadelerinin kullanılması daha yerinde olacaktır.

³ Mahzar Nedim Göknül; Hava Hukuku, İstanbul, 1951, s. 188; Mertol Can; Deniz Taşıyanının Yolcuların Bagajının Ziyai veya Hasarından Doğan Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1991, s. 31 (Bagaj).

⁴ IATA Merkezi Kanada’nın Montreal kentinde bulunan, dünya milletleri yararına düzenli, güvenli ve ekonomik hava taşıması sağlamak ve havacılığı desteklemek amacıyla kurulmuş bir sivil toplum örgütüdür. IATA, üye hava yollarının, yer hizmet kuruluşlarının ve hava limanlarının prosedürlerinin belirlenmesini ve üye kuruluşların işbirliği hakkında standartlar geliştirilmesini de amaçlamaktadır. Bir ticaret birliği olan IATA havayolu taşımacılığının ticari kısmı ile ilgilenmektedir (Marek Zyllic; International Air Transport Law, Netherlands 1992, s. 155).

⁵ <http://www.flyuia.com/eng/information-and-services/GENERAL-CONDITIONS-OF-CARRIAGE.html> (07/12/2013)

⁶ Hüseyin Ülgen; Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul, 1987, s. 50.

⁷ Mertol Can; Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara, 2001, s. 44.

⁸ <http://www.flyuia.com/eng/information-and-services/GENERAL->

Teslim alınmayan bagaj üzerinde yolcunun tam hâkimiyeti söz konusu iken, teslim alınan bagaj taşıyıcının hâkimiyeti altındadır.

II. BAGAJIN TAŞINMASI BORCU

Taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan asli borcu taşıma borcudur. Bu borcun kapsamına yolcu yanında beraberindeki bagajın taşınması da girer. Aksi kararlaştırılmış olmadıkça bagaj için taşıma ücretinden ayrı olarak bir ücret ödenmesine gerek yoktur (TSHK m. 108). Ancak uygulamada ücretsiz taşınan bagaj için belli bir ağırlık limiti öngörülerek, limiti aşan kısım için ayrıca bir ücret talep edilmektedir⁹.

Taşıyıcı taşıma süresince hâkimiyeti altında bulunan bagajın zayı olmaması veya hasara uğramaması için bakım ve gözetim yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmelidir¹⁰. Aksi halde doğan zarardan sorumlu olur.

Taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğü, bagajın taşınmak üzere teslim alınması ile başlar. Bagaj, taşıyıcının kendisi veya temsilcisi tarafından teslim alınabilir. Bagajın hava aracına yüklenmesi daha sonra gerçekleşse dahi taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğü bagajın teslim alınması işlemi ile başlar¹¹.

Taşıyıcının teslim alma ile başlayan bakım ve gözetim yükümlülüğü, bagajın varma yerinde yolcuya veya temsilcisine teslim edilmesi ile sona erer. Ancak taraflar taşıma sözleşmesinde, taşıyıcının bagajı bir süre saklamasını kararlaştırmışlarsa varma yerinde henüz teslim gerçekleşmemiş olduğundan taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğü, teslim gerçekleşinceye kadar devam eder¹².

[CONDITIONS-OF-CARRIAGE.html](#) (07.12.2013)

⁹ Ülgen, s. 86.

¹⁰ Sabih Arkan; Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 1982 s. 47; Pablo Mendes De Leon/ Werner Eyskens; "The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernizations and the Consolidations of the Warsaw System", 66 J. Air L. & Com., (2000-2001), s. 1174.

¹¹ Ülgen, s. 170.

¹² Ülgen, s. 171.

2. ÂKDI SORUMLULUĞA İLİŞKİN ESASLAR

I. ÂKDI SORUMLULUK HÜKÜMLERİNE TÂBİ KİŞİLER

A. Âkit Taşıyıcı

Âkdi borç ilişkilerinde kural olarak borcun ifasının borçlu tarafından bizzat ifası gerekmele beraber, borcun bizzat borçlu tarafından ifasında alacaklının yararının olmadığı hallerde borcun ifasının üçüncü bir kişiye devri mümkündür (6098 sayılı TBK m. 83). Özellikle; borçlunun bilgisinin, tecrübesinin, kişisel özelliklerinin alacaklı yönünden önem taşıdığı hallerde borcun borçlu tarafından ifası gerekir; ancak tarafların aksini kararlaştırması mümkündür¹³.

Yolcu taşıma sözleşmelerinde de taşıma taahhüdü, genellikle sözleşmenin tarafı olan taşıyıcı tarafından icra edilmekle beraber; taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça, taşıma işi sözleşmenin tarafı olmayan bir üçüncü kişiye bırakılabilir¹⁴. Bu halde, taşıma işini icra eden kişi ile yolcu arasında herhangi bir âkdi ilişki doğmaz; ancak taşıma sözleşmesi ile taşıma taahhüdünde bulunan kişinin taşıyıcı sıfatı ve yolcuya karşı sorumluluğu devam eder.

“Âkit taşıyıcı” kavramı, taşıma sözleşmesinin tarafı sıfatını haiz olan taşıyıcıyı ifade etmek üzere kullanılır. Taşıma sözleşmesinin taşıyıcı tarafında birden ziyade kimsenin bulunması mümkündür. Taşımanın birbiri ardınca değişik taşıyıcılar tarafından yapılması halinde; yolcu taşımayı kabul etmiş olan her taşıyıcı mütevali taşıyıcı olarak nitelendirilir¹⁵ ve mütevali taşıyıcılardan her biri kendi nezaretinde gerçekleştirilen taşımanın o kısmı ile ilgili olduğu oranda taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sayılır (TSHK m. 129). Âkit taşıyıcı sıfatını haiz olan mütevali taşıyıcılar, yolcuya karşı müştereken ve müteselsilen sorumludurlar.

B. Fiilî Taşıyıcı

Daha önce de belirttiğimiz üzere, taşıma sözleşmesinde taşıyıcının; taşıma işini, sözleşmenin tarafı olmayan bir üçüncü kişiye bırakması

¹³ Fikret Eren; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, 2012, s. 924 (Borçlar); Safa Reisoglu; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2011, s. 289.

¹⁴ Arkan, s. 21 (Karada).

¹⁵ Ülgen, s. 65.

mümkündür. Taşıma işinin bırakıldığı kişiyi, taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcıdan ayırmak için fiilî taşıyıcı kavramı kullanılmaktadır.

Âkit taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı arasındaki ilişki de bir akde dayanır. Âkit taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı, havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesinden bağımsız olarak bir başka taşıma sözleşmesi yapmak suretiyle aralarında bir âkdi bir ilişki kurar. Âkit taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı arasındaki bu ilişki, genellikle “çarter sözleşmesi”¹⁶ şeklinde karşımıza çıkar.

Fiilî taşıyıcı ile yolcular arasında âkdi bir ilişki bulunmadığından yolcular, fiilî taşıyıcının kendisinin ve adamlarının fiillerinden doğan zararlarından dolayı Türk Sivil Havacılık Kanununun akdi sorumluluğa ilişkin hükümlerine dayanarak bu kişilerin sorumluluklarına gidemez.

Montreal Konvansiyonunda ise, yolcular ile fiilî taşıyıcı arasında bir âkdi ilişki bulunmamasına rağmen; yolcuların, fiilî taşıyıcıya karşı da Konvansiyonda öngörülen âkdi sorumluluk hükümlerine dayanarak başvuruda bulunmaları imkânı yaratılmıştır (m. 40)¹⁷. Böylece fiilî taşıyıcı, sadece sorumluluk hükümleri bakımından, bir nev’i taşıma sözleşmesinin tarafı haline getirilmiştir.

C. Âkit Taşıyıcının Veya Fiilî Taşıyıcının Adamları

Türk hukukunda, taşıyıcının adamları kavramı, 6762 sayılı Türk

¹⁶ Hava aracı kullanma sözleşmelerinden olan çarter sözleşmelerine ilişkin Türk Sivil Havacılık Kanununda birkaç maddeye yer verilmiş ve düzenleme olmayan hususlarda Türk Ticaret Kanunu hükümlerine atf yapılmıştır (TSHK m. 118). Türk Ticaret Kanununda yer alan hükümlerden yola çıkarak havayolu taşımalarında yolculuk çarteri sözleşmesi, “hava aracı malikinin veya işleteninin, hava aracının tamamını ya da bir kısmını yahut muayyen bir yerini âkit taşıyıcıya tahsis ederek yolcuyu havada taşımaya taahhüt ettiği sözleşme” olarak tanımlanabilir. Bu sözleşmede, hava aracının maliki veya işleteni; yani aracı tahsis eden çarterleyen; hava aracı kendisine tahsis edilen kimse ise çarterer olarak nitelendirilir. Taşıma sözleşmesi bakımından ise çarterer, âkit taşıyıcı; çarterleyen ise fiilî taşıyıcı mevkiinde karşımıza çıkar.

¹⁷ Benzer bir düzenleme eşya taşımalarına ilişkin olarak 6102 sayılı Kanunda da öngörülmüştür. Anılan Kanunun 888’inci maddesinde yer alan düzenleme şu şekildedir: “(1)Taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiilî taşıyıcı tarafından yerine getirilirse.....zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumludur”. Ancak Kanunun karayolu ile yolcu taşımalarına ilişkin hükümlerinde fiilî taşıyıcıya ilişkin bir hükme yer verilmemiştir. Bu hususun gözardı edilmesi kanun yapma tekniği açısından isabetli olmamıştır.

Ticaret Kanununun 782'nci maddesinden yola çıkılarak genellikle taşıyıcının maiyetinde çalışanlar ve taşıyıcının kullandığı kişiler olarak iki başlık altında incelenmektedir¹⁸. Anılan hükmün, 6102 sayılı Kanunda karşılığını teşkil eden 879'uncu maddesinde ise taşıyıcının adamları; kendi adamları ve taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler olarak iki grupta toplanmıştır.

Taşıyıcının maiyetinde çalışanlar (taşıyıcının kendi adamları), taşıyıcıya genellikle hizmet sözleşmesi ile bağlı, sürekli görev yapan kişileri kapsar. Taşıma işinin icrasına doğrudan katılan işçilerin –örneğin; kabin ekibi- yanı sıra taşıma işine doğrudan katılmamakla beraber taşıyıcının işletmesinde çalışan muhasebeci, temizlikçi, bakım personeli gibi dolaylı hizmet veren işçiler de bu kapsamda değerlendirilir¹⁹.

Taşıyıcının kullandığı (yararlandığı) kişiler ise taşıyıcının maiyetinde çalışanlardan farklı olarak taşıyıcıya sürekli bir ilişki ile bağlı olmamakla beraber taşıma işinde yardımcı olan bağımsız kişilerdir; örneğin, yakıt ikmalini yapan, hava aracında tüketilen yiyecek ve içeceklerin temin edildiği kişiler gibi²⁰.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 127'nci maddesinde, bu Kanunda öngörülen bir zarardan dolayı taşıyıcının adamına karşı da sorumluluk davası açılabilceği hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla yolcu ile taşıyıcının adamlarının arasında taşıma işine ilişkin herhangi bir âkdi ilişki bulunmamasına rağmen zarar görene, bu kimselere karşı taşıma sözleşmesinin ihlali neticesinde doğan zararlar için doğrudan başvurulabilme imkânı tanınmıştır. Bu hüküm özellikle hava taşıyıcısının acentesi bakımından uygulama bulur. Zira hava taşımalarında taşıma sözleşmesi genellikle taşıyıcı ile doğrudan değil; onun bir acentesi vasıtasıyla yapılmaktadır ve yolcu ile taşıyıcının ikametgâhları çoğu zaman farklı yerde bulunmaktadır. Bu durumda, zarar görenin, taşıyıcının ikametgâhında sorumluluk davası açması ve yürütmesi ona külfet getirebilir. Kanun koyucunun, taşıyıcının adamlarına karşı dava açma hakkı tanımak suretiyle, zarar göreni bu külfetten kurtarmayı amaçladığı kanaatindeyiz.

¹⁸ Arkan, s. 96 - 97 (Karada); Ahmet Kırman, Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcısının Sorumluluğu, Ankara, 1990, s. 108 - 109.

¹⁹ Arkan, s. 97 (Karada).

²⁰ Ülgen, s. 206.

D. Âkdi Sorumluluk Hükümlerine Tâbi Kişiler Arasındaki İlişkinin Hukukî Niteliği

Âkdi sorumluluk hükümlerine tâbi kimselerin sorumluluk ilişkisinin hukukî niteliği hususunda Türk Sivil Havacılık Kanununda ve Montreal Konvansiyonunda özel bir hüküm yer almasa da anılan düzenlemelerde yer alan diğer hükümlerden bir sonuca varmak mümkündür.

Öncelikle belirtmek gerekir ki; âkdi sorumluluk hükümlerine tâbi kişiler, aynı sorumluluk şartlarına ve sorumluluk sınırlarına tâbidirler (TSHK m. 127; Montreal Konvansiyonu m. 30/1, m. 40, m. 45). Bununla beraber zarar görenin anılan kimselerden alabileceği toplam tazminat miktarı dava konusunun tâbi olduğu toplam sorumluluk miktarını aşamaz (TSHK m. 127; Montreal Konvansiyonu m. 30/2, m. 44). Böylece zarar görenin çifte tazminat almak suretiyle zenginleşmesinin önüne geçilmek istenmiştir. Dolayısıyla tazminat borcu, âkdi sorumluluk hükümlerine tâbi kişilerin birisi tarafından yerine getirildiği oranda sona erer.

Montreal Konvansiyonunun 41'inci maddesinde ise açıkça fiilî taşıyıcının ve adamlarının fiillerinin âkit taşıyıcının da fiili sayılacağı; aynı zamanda âkit taşıyıcının ve adamlarının fiillerinin de, fiilî taşıyıcının fiili sayılacağı hüküm altına alınmıştır²¹.

Anılan hükümlerden, akdi sorumluluk hükümlerine tâbi kimseler arasındaki sorumluluğun niteliği itibariyle müteselsil sorumluluk olduğunu söylemek mümkündür²². Montreal Konvansiyonunun 41'inci maddesinin ikinci paragrafında âkit taşıyıcının fiillerinin fiilî taşıyıcıyı; 21'inci, 22'nci, 23'üncü ve 24'üncü maddelerde öngörülen miktarları aşan sorumluluklara tâbi kılmayacağı hüküm altına alınmıştır. Anılan hükmü tamamlar nitelikteki 44'üncü madde de, âkdi sorumluluk hükümlerine tâbi kimselerin sorumluluklarının müte-

²¹ Her iki taşıyıcının birbirlerinin ve adamların fiillerinden sorumlu tutulması doktrinde, "yansıma sorumluluk (mirror liability)" olarak tanımlanmaktadır (Regula Dettling-Ott; Montreal Convention Commentary, Netherlands, 2006, Art. 41, s. 3, p. 6 (MontrealComm./ Dettling-Ott)).

²² Fabian Reuschle; Montrealer Übereinkommen, 1. Auflage, Berlin, 2005, s. 397; MontrealComm./ Dettling-Ott; Art. 41, s. 2, p. 2; Edgar Ruhwedel; Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7, Münchenen, 2009, s. 1708 (MünchenerKomm.HGB/Ruhwedel).

selsil olduğu görüşünü destekler niteliktedir. Montreal Konvansiyonunun 44'üncü maddesi ile fiilî taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bir taşımayla ilgili olarak, fiilî taşıyıcı ve âkit taşıyıcı ile onların adamlarından tahsil edilebilecek tazminatların toplamının; bu Konvansiyon uyarınca fiilî taşıyıcı ya da âkit taşıyıcı aleyhinde verilebilecek en yüksek miktarı aşamayacağı belirtildikten sonra âkdi sorumluluk hükümlerine tâbi kişilerin ödeyecekleri tazminat miktarına ilişkin bir başka sınırlama daha getirilmiştir. Anılan madde hükmüne göre “*fakat bahsedilen şahıslardan hiçbiri o şahsa uygulanabilir sınırlardan fazlası bir miktara karşı sorumlu olmayacaktır*”. Bu hüküm ile Montreal Konvansiyonunun 41'inci maddesinin ikinci paragrafı bir arada değerlendirildiğinde; âkdi sorumluluk hükümlerine tâbi olanlardan birisinin zarar görenle yaptığı sözleşme ile Konvansiyon hükümlerinde düzenlenen sorumluluk rejiminden daha ağır bir sorumluluk üstlenmesinin, açıkça kabul etmedikleri sürece, diğerlerinin durumunu ağırlaştıramayacağına kabul edildiği söylenebilir²³.

Montreal Konvansiyonunda bu hüküm yer almasaydı dahi; milli hukukumuzda yer alan düzenlemelerden de aynı sonuca varılabilirdi. Türk Hukukunda, kural olarak müteselsil borçlulardan birinin kendi fiiliyle diğer borçluların durumunu ağırlaştıramayacağı kabul edilmiştir (6098 sayılı TBK m. 165). Bunun nedeni, borçlulardan her birinin borcunun diğerinin borcundan bağımsız nitelik taşımasıdır²⁴.

II. BAGAJIN ZİYAINDAN VEYA HASARA UĞRAMASINDAN DOĞAN ÂKDİ SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

Türk Sivil Havacılık Kanununun taşıyıcının bagaj zararlarından doğan sorumluluğuna ilişkin hükümleri sadece teslim alınan bagaj nazara alınarak sevk edilmiştir.

Montreal Konvansiyonunda ise teslim alınan bagaj ve teslim alınmayan bagaj ayrımı yapılmış; ancak Türk Sivil Havacılık Kanunundan farklı olarak teslim alınmayan bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde de taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin bir hükme yer verilmiştir. Türk Sivil Havacılık Kanununun 106'ncı maddesinde yapılan atıf ge-

²³ MontrealComm./ Dettling-Ott, Art. 44, s. 1- 2, p. 3.

²⁴ Eren, s. 1207-1208 (Borçlar).

reği, Montreal Konvansiyonunun teslim alınmayan bagaja ilişkin sorumluluk hükümleri iç hat taşımalarında da uygulanır.

A. Teslim Alınan Bagajın Ziyayından Veya Hasara Uğramasından Doğan Sorumluluğun Şartları

Türk Sivil Havacılık Kanununun 121'inci maddesinde tescil ettirilmiş bagajın kaybı veya hasara uğraması halinde, zarara sebebiyet veren olay, havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş ise zarardan taşıyıcının sorumlu olacağı hüküm altına alınmıştır. Anılan madde hükmünde havayolu ile taşımanın, bagajın bir havaalanında veya bir hava aracında yahut havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının bakım ve gözetimi altında bulunduğu süreyi kapsadığı belirtilmiştir.

1. Zarar

Taşıyıcının bagajın taşınmasından dolayı sorumluluğunun diğer bir şartı ise, bakım ve gözetim yükümlülüğünün ihlali sonucunda bir zararın ortaya çıkmış olmasıdır.

a. Zarara neden olan haller

aa. Bagajın ziyayı

Bagajın ziyayı; taşıyıcının kendisine teslim olunan bagajı, fiili veya hukuki bir imkânsızlık nedeniyle yolcuya teslim etmemesi veya edememesi halidir. Ziyayı; hem bagajın telef olmasını yani özünün yok olması, iktisadi değerini yitirmesi veya amacına uygun kullanım özelliğini yitirmesi halini hem de bagajın kaybolması halini içine alır²⁵.

Bagajın yolcuya geçici olarak teslim edilememesi halinde bagajın kaybı değil, gecikmesi söz konusu olmakla beraber Montreal Konvansiyonuna göre, bagajın hak sahibine teslim edilmesi gereken tarihten sonraki yirmi bir (21) günün bitiminde halen teslim edilmemesi halinde bagajın karineten zayı olduğu kabul edilir (m. 17/3). Konvansiyonda zayı olduğu karineten kabul edilen bagajın daha sonra bulunması halinde nasıl bir yol izleneceği hususunda hüküm bulunmamakla beraber doktrinde, hak sahibinin aldığı tazminatı iade etmek suretiyle

²⁵ Ülgen, s. 179.

bagajın teslimini, ayrıca gecikmeden doğan zararlarını talep edebileceği kabul edilmektedir²⁶.

bb. Bagajın hasarı

Hasar, eşyanın değerinin düşmesine neden olan fiziksel kötüleşme olarak ifade edilir²⁷. Örneğin, bagajın ıslanması neticesinde bagajda yer alan elektronik cihazların kısmen zarar görmesi halinde hasardan söz edilebilir.

Bagajın tamamen veya kısmen hasara uğraması mümkündür. Ancak bagajın kısmen hasara uğraması halinde kalan kısım da iktisadi değerini tamamen yitirmişse artık tam hasardan söz edilir²⁸. Örneğin, yağlı boya bir tablonun kısmen hasara uğraması halinde tablo tamamen değerini yitireceğinden artık tam hasardan söz edilir.

b. Maddi zarar

Bagajın zayı olması veya hasara uğraması halinde hak sahibinin malvarlığında meydana gelen eksilme maddi zarar olarak nitelendirilir. Türk Sivil Havacılık Kanununda ve Montreal Konvansiyonunda zararın miktarının nasıl hesaplanacağına ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Bu halde zarar miktarı, Türk Sivil Havacılık Kanununun 106'ncı maddesinde yapılan atıf gereğince, Türk Ticaret Kanunu hükümleri nazara alınarak tespit edilir. Türk Ticaret Kanununun 912'nci maddesinde taşıyıcının, bagajın ziyaından veya hasara uğramasından Kanunun 875 ile 886'ncı maddeleri uyarınca sorumlu olacağı belirtilmiştir.

Bagajın tamamen veya kısmen zıyı halinde zarar miktarı, bagajın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır (TTK m. 880/1). Bagajın hasara uğraması hâlinde ise zarar miktarı, bagajın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki farka göre tespit edilir (TTK m. 880/2).

²⁶ Ülgen, s. 179.

²⁷ Mankiewicz, s. 169; Ronald Schmid; Montreal Convention Commentary, Netherlands, 2006 Art. 17-130 (MontrealComm./Schmid).

²⁸ Ülgen, s. 181.

Zarar gören eşyanın değeri piyasa fiyatına göre, bu yoksa aynı tür ve nitelikteki malların cari değerine göre tayin edilir (TTK m. 880/3).

Bagajın zıyayı veya hasara uğraması hâlinde ortaya çıkan zararın saptanması için yapılması gereken zorunlu giderler de maddi zarar kalemleri arasındadır (TTK m. 881).

c. Manevi zarar

Manevi zarar, bir kimsenin şahıs varlığına haksız olarak yapılan saldırı neticesinde meydana gelen zarardır²⁹. Maddi zarar ile manevî zarar arasındaki en önemli fark, ihlâl edilen hakkın değerinin para ile ölçülebilir olup olmaması noktasındadır. Maddi zararın karşılığını oluşturan, malvarlığının eksilmesi neticesinde doğan zarar, para ile ölçülebilirken; şahıs varlığına yapılan saldırı neticesinde oluşan manevi zarar, her ne kadar genellikle para ile tazmin edilse de, niteliği gereği uğranılan zararın para ile ölçülebilmesi mümkün değildir³⁰.

Bagajın zıyayı veya hasara uğraması halinde hak sahibi manevi zarara da uğrayabilir. Türk Sivil Havacılık Kanununda ve Montreal Konvansiyonunda bagajın zıyayı veya hasara uğraması halinde ortaya çıkan zararın tazmin edileceği hüküm altına alınmış olmakla beraber, bu zararların niteliğine (maddi zarar-manevi zarar) ilişkin açık bir düzenleme mevcut değildir. Yargıtay, Borçlar Kanunu hükümlerine dayanarak manevi tazminata hükmedebileceğine karar vermektedir³¹.

²⁹ Halûk Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, Ankara, 2010s. 63; Mehmet Ünal, "Manevi Tazminat ve Bu Tazminat Çeşidinde Kusurun Rolü", *AÜHFD.*, C. 35, Y. 1978, S. 1-4, s. 400; Mustafa Fadıl Yıldırım/ Veysel Başpınar, "Doktrin ve Uygulama Açısından Türk - İsviçre Hukukunda Doğrudan Doğruya ve Dolaylı Zarar Ayrımı", Prof. Dr. Bilge Öztan'a Armağan, Ankara, 2008, s. 1094.

³⁰ Ferit Hakkı Saymen, *Manevi Zarar ve Tazmini Sureti*, İstanbul, 1940, s. 13 vd.; Ünal, s. 399; aksi görüş için bkz. Fulya Erlüle; 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununa Göre Bedensel Bütünlüğün İhlali Halinde Manevi Tazminat, Ankara, 2011, s. 72 vd.

³¹ Yargıtay verdiği bir kararda; havayolu taşıması sırasında, davacıların gezi boyunca giymeyi planladıkları giysilerin, özellikle opera ve bale gibi gösteriler için yanlarına aldıkları özel giysilerin kaybolmasının, onlarda elem ve ızdıraba yol açmasının hayatın olağan akışına uygun olduğu gerekçesiyle manevi tazminat talebinin yerinde olduğuna hükmetmiştir (YHGK, 12.12.2001, 2001/11-1161 E., 2001/1152 K. sayılı kararı).

2. Zarara sebebiyet veren olay

a. Olay kavramı

Türk Sivil Havacılık Kanununa ve Montreal Konvansiyonuna göre, yolcunun ölümü veya bedensel bütünlüğünün ihlali halinde hukuki sorumluluğun doğabilmesi için ölüm veya bedensel bütünlüğün ihlalinin bir “kaza” neticesinde meydana gelmesi gerektiği hükme bağlanmakla beraber; taşıyıcının, bagajın ziyayı ve hasara uğraması halinde sorumlu tutulabilmesi için zararın bir “olay” neticesinde meydana gelmesi gerekir (TSHK m. 120, 121; Montreal Konvansiyonu m. 17/1, 17/2).

“Olay”; “kaza”yı da içine alan, zararın doğmasına yönelik tüm vakıaları ifade eden geniş bir kavram olarak tanımlanmaktadır³². Bu nedenle taşıyıcının bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulabilmesi için zarara sebebiyet veren olayın niteliğinin önem arz etmediği kabul edilmektedir.

b. Olayın havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmesi

Bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için zarara neden olan olayın havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmesi gerekir (TSHK m. 121; Montreal Konvansiyonu m. 17/2).

Daha önce de arz ettiğimiz üzere taşıyıcının bagaj zararlarından doğan sorumluluğu, onun bagaj üzerindeki bakım ve gözetim yükümlülüğünü ihlâl etmesinden doğar. Bunu nazara alan kanun koyucu Türk Sivil Havacılık Kanununun 121’inci maddesinde, havayolu ile taşımanın; bagajın bir havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında bulunduğu süreyi de kapsayacağını hüküm altına almıştır. Benzer bir düzenleme Montreal Konvansiyonunun 17’nci maddesinin ikinci fıkrasında da bulunmaktadır. Örneğin; aktarmalı uçuşlarda, ak-

³² Wolf Müller-Rostin, Montreal Convention Commentary, Netherlands, 2006, Art. 18, s. 11, p. 23; Kırmızı, s. 60; Özdemir Atalay; Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: bagaj, yükün kaybı, hasarı ve gecikmesinden doğan zararlar nedeniyle, Ankara, 1992, s. 59.

tarma yapılan havaalanında bagajın zıyayı veya hasara uğraması halinde taşıyıcının sorumluluğundan söz edilir.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 121'inci maddesinin son fıkrası hükmüne göre havayolu ile taşıma süresi, bir havaalanı dışında olmak üzere karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı içine almaktadır. Ancak bu tür bir taşımanın taraflar arasındaki hava taşıma sözleşmesinin ifasına uygun olarak yükleme, teslim veya aktarma yapmak amacıyla yapılması halinde buradaki işlemler havayolu taşıması süresine dâhil olacağından, bu safhalarda meydana gelebilecek zararların, havayolu taşıması sırasında meydana gelmiş olduğu kabul edilir (TSHK m. 121/3). Örneğin, taşıyıcı ile yolcu arasında yapılan taşıma sözleşmesinde bagajın taşıyıcı tarafından bir depoda belli süre saklanmasına ilişkin bir şart öngörülmüşse, taşıyıcının bagajın saklama süresi içerisinde uğradığı zarardan doğan sorumluluğu da taşıma sözleşmesinin ihlalden doğmuş sayılır³³.

3. Kusur

Türk Sivil Havacılık Kanununun 123'üncü maddesinde taşıyıcının; kendisinin ve adamlarının, zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumluluktan kurtulacağı öngörülmüştür. Bu düzenleme tarzı nazara alındığında taşıyıcının sorumluluğunun, olağan sebep sorumluluğu olduğu kanaati hâsıl olmaktadır. Zira Türk Sivil Havacılık Kanununun 123'üncü maddesi hükmünde taşıyıcının sorumluluğu objektif özen yükümlülüğünün³⁴ ihlali şartına bağlanmıştır. Bununla beraber; Türk Sivil Havacılık Kanununun 124'üncü maddesinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasının, Türkiye'nin katıldığı Konvansiyon hükümlerine göre tayin olacağı belirtilmiştir. Aynı şekilde, anılan Kanunun 106'ncı maddesi

³³ Ülgen, s. 171.

³⁴ Kusursuz sorumluluk hallerinden olan olağan sebep sorumluluğu objektif özen yükümlülüğünün ihlali prensibine dayanır ve sorumlu kimse sorumluluk çerçevesine giren bir zararın meydana gelmesi halinde, gerekli özeni göstermediği ve zararın bu yüzden meydana geldiği karinesine dayanılarak sorumlu tutulur. Sorumlu tutulan kimse gerekli özeni gösterdiğini veya zararın özenin gösterilmemesinden ileri gelmediğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir (Kemal M. Oğuzman/ Turgut M. Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. 2, İstanbul, 2012, s. 9).

hükümünde de; havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda, bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası anlaşmaların hükümlerinin uygulanacağı açıkça belirtilmiştir. Hal böyle olunca sadece sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin değil; sorumluluk miktarlarına, sorumluluğu azaltan veya ortadan kaldıran hallere ilişkin, Türk Sivil Havacılık Kanununda yer almamakla beraber Montreal Konvansiyonunda yer alan düzenlemeler de iç hat taşımalarında nazara alınmalıdır.

Montreal Konvansiyonunun 17'nci maddesinin 2'nci paragrafında taşıyıcının, bagajın uğradığı zararlardan hangi hallerde sorumlu tutulamayacağı sınırlı şekilde sayılmıştır. Buna göre, zarar bagajın kendi içinde bulunan kusurlardan, bagajın kalite ve kötülüğünden kaynaklanıyorsa, taşıyıcı bundan sorumlu değildir. Ayrıca Montreal Konvansiyonunun 20'nci maddesi hükmü uyarınca zararın meydana gelmesinde zarar görenin kusuru (müterafik kusur) varsa bu halde de taşıyıcı sorumluluktan kısmen ya da tamamen kurtulabilecektir. Dolayısıyla taşıyıcının bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olduğunu kabul etmek gerekir³⁵.

Görüldüğü üzere taşıyıcının sorumluluğunun niteliği bakımından Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Montreal Konvansiyonu hükümleri çelişmektedir. Hal böyle olunca hangi düzenlemenin esas alınması gerektiği tereddütlere yol açabilir. Ancak bu halde Türk Hukuku bakımından kanun gücünde olan Montreal Konvansiyonu hükümlerine üstünlük tanınmalı (Anayasa m. 90/5) ve Türk Sivil Havacılık Kanununun 124'üncü maddesi ile yapılan atıf da nazara alınarak sorumluluğun sınırları bakımından anılan Kanununun Montreal Konvansiyonu ile çelişen hükümleri mülga sayılmalıdır.

Kusursuz sorumluluğun kabul edildiği hallerde, her ne kadar zarardan sorumlu olan kimsenin kusuru, sorumluluğun doğumunda etkili olmasa da; kusurun varlığı bazı durumlarda önem arz eder. Kusursuz sorumlulukta "munzam (ek) kusur"³⁶ olarak ifade edilen, so-

³⁵ Leon/Eyskens, s. 1175; MontrealComm./Schmid, Art. 17-129; Reuschle, s. 175.

³⁶ Eren Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2012, s. 572 (Borçlar); Ahmet Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, 2012, s. 315; Mustafa

rumlu kişinin ve yardımcılarının kusuruna bazı sonuçlar bağlanmıştır. Bu halde, zarar görenin kusuru tazminattan indirim sebebi teşkil edebilir. Ancak zararlı sonucun doğmasına, hem zarar görenin hem de zarar verenin kusurlu davranışı sebep olmuşsa munzam kusurun, zarar görenin kusurunu etkisizleştireceği ve bu halde zarar görenin kusurunun tazminattan indirim sebebi olamayacağı kabul edilmektedir³⁷.

4. İlliyet bağının bulunması ve kesilmemesi şartı

a. Olay ile zarar arasında illiyet bağının bulunması

Sorumluluk hukukunda sorumluluğun doğması için aranan şartlardan bir diğeri olan illiyet bağı, bir sonuç ile muhtelif olay veya olaylar arasında kurulan “sebeup - sonuç” ilişkisini ifade eder³⁸. İlliyet bağının ne şekilde tespit edilmesi gerektiği hususunda farklı illiyet teorileri ileri sürülmüşse de³⁹, olayların normal seyrine ve genel hayat tecrübelerine göre zararlı bir sonucu gerçekleştirmeye elverişli görülmeyen olaylar ile zararlı sonuç arasında bir illiyet bağı kurulması yolunu kapatan uygun illiyet bağı teorisinin, günümüz sorumluluk hukukunda daha ziyade kabul gördüğünü söylemek mümkündür⁴⁰.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 121’inci maddesinde yer alan “zarara sebebiyet veren olay” ifadesinden de, taşıyıcının bagaj zararlarından dolayı sorumlu tutulabilmesi için olay ile zarar arasında illiyet bağı aranması gerektiği anlaşılmaktadır.

Tiftik; Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural İle Düzenlenmesi Sorunu, Ankara 2005 s. 44.

³⁷ Zahit İmre, Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri, İstanbul, 1949, s. 199; Eren, s. 572 (Borçlar); Kılıçoğlu, s. 315.

³⁸ Eren, s. 536 (Borçlar).

³⁹ Hususa ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Fikret Eren; Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, Ankara, 1975 (İlliyet).

⁴⁰ Walter Fellmann/ Andrea Kotmann; Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band I, Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG, Bern, 2012, s. 149-150; Alexandra Körner; Die Haftung der Solidarschuldner im Aussenverhältnis-Kausalität und persönliche Herabsetzungsgründe im System der Solidarität, Zurich, 2011, s. 45; Tandoğan, s. 76; Eren, s. 104 vd. (İlliyet); Oğuzman/ Öz; s. 44; Hasan İşgüzar; Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Âkit Dışı Sorumluluğu, Ankara, 2003, s. 85; Murat Aydoğdu, Sivil Amaçlı Nükleer Santral İşletenin ve Nükleer Madde Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu, Ankara, 2009, s. 250.

b. İlliyet bağını kesen haller

aa. Kurtuluş kanıtı

Montreal Konvansiyonunun 17'nci maddesinin 2'nci paragrafına göre, zarar bagajın kendi içinde bulunan kusurlardan, bagajın kalite ve kötülüğünden kaynaklanıyorsa, taşıyıcı bu halde sorumluluğundan kısmen ya da tamamen kurtulabilir. Örneğin yolcu bagajında yer alan ve kolay bozulabilir bir yiyeceğin iyi paketlenmemesi sebebiyle diğer eşyaların zarar görmesi halinde taşıyıcının sorumluluğundan söz edilemez.

bb. Zarar görenin kusuru (Müterafik kusur)

Hukuki sorumlulukta, zarar görenin kendi kusurunun varlığı; sorumluluk süjesinin sorumluluğunu sınırlandıran veya ortadan kaldıran bir sebeptir. Bunun temelinde genel hukuk kuralı olarak kabul edilen “bir kimsenin kendi kusurundan yararlanamayacağı” ilkesi yer alır⁴¹. Ancak zarar görenin temyiz kudreti yoksa yahut iradesi dışında temyiz kudretini geçici olarak kaybetmişse; ona kusur izafe edilemeyeceğinden müterafik kusurdan söz edilemez⁴². Doktrinde, bu halde Borçlar Kanununun “hakkaniyet sorumluluğu”na ilişkin (6098 s. TBK m. 65) hükümlerin kıyasen uygulanarak tazminat miktarında tenkise gidilebileceği kabul edilir⁴³.

Türk Sivil Havacılık Kanununda zarar görenin kusuruna ilişkin bir düzenleme mevcut değildir. Montreal Konvansiyonunun 20'nci maddesinde ise bu hususta bir hüküm sevk edilmiştir. Bu hüküm, Türk Sivil Havacılık Kanununun 124'üncü maddesi hükmünde yapılan atıf gereği iç hat taşımaları bakımından da uygulanır. Montreal Konvansiyonunun 20'nci maddesi hükmü uyarınca, taşıyıcı bagajın ziyasında veya hasara uğramasında zarar görenin kusuru olduğunu ispatlayarak sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilir.

⁴¹ Yargıtay 9. H D., 22.02.1973 T., 28082 E.; 2825 K. sayılı kararı.

⁴² İmre, s. 205.

⁴³ İmre, s. 205.

Daha sonra değinileceği üzere taşıyıcının sorumluluğu kural olarak sınırlı sorumluluktur⁴⁴. Bu halde, gerçek zarar sorumluluk limitlerini aşmış ise müterafik kusur nedeniyle tazminat miktarında yapılacak indirimin nasıl hesaplanacağı sorusu akla gelmektedir. Doktrinde, müterafik kusur indiriminin Konvansiyonda öngörölen sınırlar üzerinden değil; gerçek zarar üzerinden yapılması ve daha sonra bulunan miktarın Konvansiyonda öngörölen sorumluluk sınırlarını aşıp aşmadığına bakılması gerektiği kabul edilmektedir⁴⁵.

5. İhbar yükümlölüğu

Türk Sivil Havacılık Kanununun 128'inci maddesinde bagajın hasara uğraması halinde taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için hasarın belli süre içinde taşıyıcıya ihbar edilmesi gerektiği hüküm altına alınmıştır. Benzer bir düzenleme Montreal Konvansiyonunun 31'inci maddesinde de mevcuttur.

Türk Sivil Havacılık Kanununda ve Montreal Konvansiyonunda, ihbar yükümlölüğu sadece bagajın hasara uğraması haline özgü olarak düzenlendiğinden bagajın zıyayı durumunda sorumluluğun doğumu için ihbar şartı aranmaz.

Yolcu bagajının, onu teslim almaya yetkili kişi tarafından itiraz edilmeden kabulü, taşıma belgesine uygun olarak ve iyi durumda teslim edildiğine dair taşıyıcı lehine adi bir karine sayılır (TSHK m. 128). Zararın hava taşıması sırasında meydana geldiği ispatlanarak bu karnenin aksi ispatlanabilir⁴⁶.

Bagajın hasara uğraması halinde, teslim almaya yetkili kişi tarafından hasarın öğrenilmesinde derhal ve teslimlerinden itibaren en geç yedi gün içinde taşıyıcıya ihbarda bulunulması gerekir (TSHK m. 128; Montreal Konvansiyonu m. 31). Söz konusu ihbar yazılı olarak veya durumun taşıma belgesinin üstünde gösterilmesi sureti ile yapılmalıdır. İhbar süresine uyulmaması halinde taşıyıcı aleyhine dava açılmaz.

⁴⁴ Bkz. § 2-III-A.

⁴⁵ Ülgen, s. 193; Atalay, s. 106; Kırmán, s. 140.

⁴⁶ İnci Deniz Kaner, "1929 Tarihli Varşova Konvansiyonunda Hava Taşıyıcısının Yolcu, Yük Ve Bagaj Taşımacılığında Doğan Sorumluluğu", İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Ankara,1985, s. 200.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 128'inci ve Montreal Konvansiyonunun 31'inci maddesinde ihbar süreleri bakımından hasarın niteliğine göre bir ayırım yapılmamışsa da doktrinde bir görüşe göre ihbar sürelerine ilişkin düzenleme muğlâk olup; açık hasarlarda ihbarın derhal yapılması gerekirken, gizli hasarlarda ihbar süresi yedi gündür⁴⁷. Bir diğer görüşe göre ise ihbar süreleri hasarın niteliğine göre farklılık arz etmez; yedi günlük süre açık hasarlarda da hüküm ifade eder⁴⁸.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 128'inci ve Montreal Konvansiyonunun 31'inci maddesinde ihbarın "*Hasar halinde, teslim almaya yetkili kişi tarafından hasarın öğrenilmesinde derhal ve teslimlerinden itibaren yolcu bagajı için en geç yedi gün içinde*" yapılması gerektiği belirtilmiştir. Kanaatimizce her iki düzenleme de muğlâk bir ifade içermemektedir. Bu hükümlerden açıkça anlaşılacağı üzere hasarın niteliğine bakılmaksızın ihbar, hasarın öğrenildiği anda derhal veya teslimden itibaren en geç yedi gün içinde yapılmalıdır.

B. Teslim Alınmayan Bagajın Zıyaından veya Hasara Uğramasından Doğan Âkdi Sorumluluk

Teslim alınmayan bagajın zıyaı veya hasara uğraması halinde sorumluluk Türk Sivil Havacılık Kanununda düzenlenmemiş olduğundan, bu hususa ilişkin kurallar, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 106'ncı maddesinde yapılan atıf gereği Montreal Konvansiyonu hükümlerine göre tayin edilir. Montreal Konvansiyonu'nun 17'nci maddesinin (2) numaralı paragrafının son cümlesi uyarınca kişisel eşyalar dâhil olmak üzere, teslim alınmayan bagajın zıyaı veya hasara uğraması halinde taşıyıcı, kendisinin veya bir çalışanının ya da acentesinin bir kusuru varsa sorumlu olur. Görüldüğü üzere, teslim alınan bagaj bakımından kusursuz sorumluluk ilkesi geçerli iken; teslim alınmayan bagaj bakımından kusur sorumluluğu esası benimsenmiştir⁴⁹.

Montreal Konvansiyonunda hasarın ihbarına ilişkin yükümlülük sadece teslim alınan bagaj için öngörülmüştür. Bununla beraber

⁴⁷ Ülgen, s. 209; Tuba Birinci Uzun; Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 2012, s. 134.

⁴⁸ Bülent Sözer, "TSHK Hükümlerine Göre Taşıyanın Ve İşletenin Sorumluluğu", *BA-TİDER*, 1984, C. XII, S. 4, s. 62.

⁴⁹ Schmid, Art. 17-51 (MontrealComm./SCHMID); Leon / Eyskens, s. 1176.

Türk Sivil Havacılık Kanununun ihbar yükümlülüğüne ilişkin 128'inci maddesinde “*tescil edilmiş (teslim alınan) bagaj*” ibaresi yerine “*yolcu bagajı*” ibaresine yer verilmesi nedeniyle teslim alınmayan bagajın ziyayı veya hasara uğraması nedeniyle doğan zararlardan taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için ihbarın şart olduğu kabul edilmelidir⁵⁰.

III. SORUMLULUĞUN KAPSAMI

A. Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluğu

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 124'üncü maddesinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasının, Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası anlaşma hükümlerine göre tayin olunacağına hükmedilmiştir.

Montreal Konvansiyonunun 22'nci maddesinin ikinci paragrafında bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğu ilkesi benimsenmiş ve taşıyıcının sorumluluğunun 1.000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlı olduğu hükme bağlanmıştır.

Montreal Konvansiyonunun 17'nci maddesinin son paragrafında aksi belirtilmediği müddetçe, Konvansiyonda yer alan “bagaj” teriminin hem teslim alınan bagaj hem de teslim alınmayan bagaj anlamına geleceği belirtildiğinden, taşıyıcının bagaj zararlarından doğan sorumluluğunun miktarına ilişkin 22'nci maddesi aksine hüküm olmadıkça hem teslim alınan hem de teslim alınmayan bagaj için geçerlidir⁵¹.

1. Sorumluluk sınırının tespiti

a. Özel çekme hakkı (Special drawing rights)

Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Rights), 28 Temmuz 1969 tarihinde Uluslararası Para Fonu Anlaşmasında (*Agreement of International Monetary Fund*) yapılan değişiklikle yürürlüğe giren ve Uluslararası Para Fonu (*International Monetary Fund / IMF*) tarafından oluşturulan, maddi niteliği olmayan bir uluslararası hesap birimidir⁵².

⁵⁰ Atalay, s. 66; Ülgen, s. 208.

⁵¹ Leon/Eyskens, s. 1176; Elmar Giemulla; Montreal Convention Commentary, Netherlands, 2006, Art. 22-6 (MontrealComm./GIEMULLA).

⁵² Walter Habermeier, Operations and Transactions in SDR's, The First Basic Period, Washington, 1973, s. 1.

Özel Çekme Hakkının hesaplanmasında, Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Doları esas alınır⁵³. Bu nedenle Özel Çekme Hakkı, bir döviz sepeti olarak nitelendirilir⁵⁴.

b. Özel çekme hakkının milli paraya çevrilmesi

Montreal Konvansiyonunun 23'üncü maddesinde Özel Çekme Hakkının milli paraya nasıl çevrileceğine ilişkin ayrıntılı bir düzenleme mevcuttur.

Sorumluluk davası neticesinde, Özel Çekme Hakkı cinsinden hükümlenen tazminat miktarının milli para birimlerine dönüştürülmesi, hükmün verildiği tarih⁵⁵ itibarıyla bu tür milli para birimlerinin Özel Çekme Hakkı bakımından değerine göre yapılıdır (Montreal Konvansiyonu m. 23/1).

Montreal Konvansiyonunda sorumluluk miktarının milli paraya nasıl çevrileceği hususunda, âkit devletin Uluslararası Para Fonu'na üye olup olmamasına göre ikili bir ayrıma gidilmiştir. Anılan Konvansiyonun 23'üncü maddesinin birinci paragrafına göre, Uluslararası Para Fonu üyesi olan bir âkit devletin milli para biriminin Özel Çekme Hakkı açısından değeri, Uluslararası Para Fonu tarafından, hükmün verildiği tarihte o devletin işlem ve para hareketi için tatbik ettiği değerlendirme yöntemine uygun olarak hesaplanır.

Uluslararası Para Fonu üyesi olmayan bir âkit devletin hukuku milli para biriminin Özel Çekme Hakkına dönüşmesine izin veriyorsa hesaplama, o devlet tarafından tayin edilen bir usule göre hesaplanır (Montreal Konvansiyonu m. 23/1 c. son).

Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası, Türkiye Cumhuriyeti'nin Uluslararası Para Fonuna üye bir devlet olmasının gereği, Özel Çekme Hakkının Türk Lirası cinsinden değerini resmi web sitesinde günlük olarak yayınlanır⁵⁶.

⁵³ http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx (E. T. 20.02.2013).

⁵⁴ Joseph Gold, SDRs, Currencies, and Gold, Fifth Survey of New Legal Developments, Washington, 1984, s. 1.

⁵⁵ Montreal Konvansiyonunun 23'üncü maddesinde geçen "date of the judgment" ifadesinin "hükmün verildiği tarih" olarak çevrilmesi gerekirken; Bakanlar Kurulu tarafından 01.10.2010 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan Türkçe metninde bu ifade, oldukça isabetsiz bir şekilde "yargılamanın yapıldığı tarih" olarak çevrilmiştir.

⁵⁶ Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın resmi web sitesinin adresi: <http://>

2. Sınırlı sorumluluk miktarı

Daha önce de belirttiğimiz üzere Montreal Konvansiyonunun 22'nci maddesinde taşıyıcının bagajın ziyayı veya hasarı halinde sorumluluğu 1,000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Bununla beraber Montreal Konvansiyonunun 24'üncü maddesine göre, ICAO (*International Civil Aviation Organisation - Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü*) tarafından her beş yılda bir; Montreal Konvansiyonu ile getirilmiş olan sorumluluk sınırları gözden geçirilir ve Özel Çekme Hakkını belirlemede para birimi esas alınan devletlerdeki beş yıllık ortalama enflasyon oranına göre hesaplanan bir enflasyon faktörü doğrultusunda sorumluluk sınırları yeniden belirlenerek âkit devletlere tebliğ edilecektir. Yeni sorumluluk sınırlarının yürürlüğe girmesi ise âkit devletlerin ekseriyeti tarafından itiraza uğramaması şartına bağlanmıştır.

ICAO ilk beş yıllık değerlendirmesini yapmış ve 01 Ocak 2010 tarihinden itibaren yürürlüğe girecek olan sorumluluk sınırlarını da belirleyerek Konvansiyonu onaylamış olan âkit devletlere tebliğ etmiştir.

Bagajın ziyayı veya hasarı halinde taşıyıcının sorumlu olacağı yeni sorumluluk miktarı 01 Ocak 2010 tarihi itibarı ile her bir yolcu için 1,131 Özel Çekme Hakkı olarak tespit edilmiştir⁵⁷.

B. Sorumluluk Sınırının Ortadan Kalktığı Haller

1. Taşıyıcının veya adamlarının kasıtlı veya zarar ihtimalini bilerek dikkatsizce davranışları

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 126'ncı maddesi hükmüne göre, zararın taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde; Türk Sivil Havacılık Kanununda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz. Benzer bir düzenleme Montreal Konvansiyonunun 22'nci maddesinin 5'inci paragrafında da mevcuttur.

Doktrinde "dikkatsizce bir hareket veya ihmal" ile "ağır ihmal" in anlaşılması gerektiği kabul edilmektedir⁵⁸.

57 http://www.icao.int/Meetings/wrdss2012/Documents/9740_supp_mu.pdf (E.T. 29.08.2013)

58 Ülgen, s. 203; Atalay, s. 112; Birinci Uzun, s. 157.

2. Bagaj kuponunun düzenlenmemesi veya gerekli kayıtları içermemesi

Türk Sivil Havacılık Kanununun 109'uncu maddesi uyarınca taşıyıcı kendisine teslim edilen her bir parça bagaj için yolcuya bir bagaj kuponu vermekle yükümlüdür. Anılan hüküm uyarınca bagaj kuponunun; taşıyıcının adını veya ticaret unvanını ve adresini, yolcunun adını ve soyadını veya yolcu biletinin tarihini ve numarasını, bagaj kuponunun tarihini ve numarasını, bagajın ağırlığını, teslim yerini, yolcu tarafından özel olarak beyan edildiği takdirde bagajın içeriğini ve değerini, taşımanın Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu bilgisini içermesi gerekir.

Bagaj kuponu taşıma sözleşmesi için esaslı bir unsur olmamakla beraber Türk Sivil Havacılık Kanununun 109'uncu maddesinde yolcuya bagaj kuponu verilmemesi veya bagaj kuponunun gerekli kayıtları içermemesi halinde taşıyıcının, bu Kanunda öngörülen sorumluluğu sınırlandıran veya kaldıran hükümlerden yararlanamayacağı hükme bağlanmıştır.

Daha önce de belirttiğimiz üzere Türk Sivil Havacılık Kanununun 124'üncü maddesinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasının, Türkiye'nin katıldığı Konvansiyon hükümlerine göre tayin olunacağı belirtilmiştir. Benzer bir hüküm Varşova/Lahey Konvansiyonu'nda da mevcuttur. Konvansiyonun 3'üncü maddesinin (2) numaralı paragrafı uyarınca *"yolcu taşıma belgesinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecektir; taşıma sözleşmesi aynı ölçüde bu Konvansiyonun kurallarına bağlı olacaktır. Bununla birlikte taşıyıcı, taşıma belgesi verilmemiş olan bir yolcuyu kabul ederse, bu Konvansiyonun sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır"*.

Türk Sivil Havacılık Kanununda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerde Varşova Konvansiyonu esas alındığından her iki düzenleme birbiri ile çelişmemektedir. Montreal Konvansiyonu'nda ise taşıma belgesine ilişkin hükümlere riayet etmemenin, taşıma sözleşmesinin varlığını ya da geçerliliğini etkilemeyeceği belirtilmiş; ancak Varşova/Lahey Konvansiyonu'ndan farklı olarak bu halde taşıyıcının, Konvansiyonun sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerle-

rinden yararlanması yasaklanmamıştır (Montreal Konvansiyonu m. 3/5)⁵⁹. Bu halde Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Montreal Konvansiyonu hükümleri çeliştiğinden, bagaj kuponunun verilmemesi veya gerekli bilgileri içermemesi halinde taşıyıcının sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerden yararlanıp yararlanamayacağı hususu tartışmalı hale gelmiştir.

Yük taşımaları bakımından Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Montreal Konvansiyonu arasında benzer bir çelişkiye dikkat çeken *Sözer*, iç hat taşımaları bakımından sınırsız sorumluluk riskinin devam edeceği kanaatindedir⁶⁰.

Bize göre Montreal Konvansiyonunda taşıma belgelerinin usulüne uygun olarak verilmemesi halinde bir yaptırım öngörülmemesi, taşıyıcıların gerekli bilgileri tam olarak içeren bir taşıma belgesi vermekte keyfi davranabileceği riskini ortaya çıkarmakla beraber, bu halde Türk Hukuku bakımından kanun gücünde olan Montreal Konvansiyonu hükümlerine üstünlük tanınmalı (Anayasa m. 90/5) ve Türk Sivil Havacılık Kanununun 124'üncü maddesi ile yapılan atıf da nazara alınarak sorumluluğun sınırları bakımından anılan Kanununun Montreal Konvansiyonu ile çelişen hükümleri mülga sayılmalıdır.

3. Bagajın değerine ilişkin özel beyanda bulunarak ilave taşıma ücreti ödenmesi

Montreal Konvansiyonunun 22'inci maddesi uyarınca teslim alınan bagaj bakımından, eğer yolcu eşyayı bagaj olarak taşıyıcıya teslim ettiği anda bagajın değeri hakkında özel beyanda bulunmuş ve taşıyıcının istediği ilave taşıma ücretini ödemiş ise taşıyıcı beyan edilen değeri geçmeyecek bir tazminat ödemekle sorumlu olacaktır.

4. Sorumluluğu genişleten anlaşmalar

Sorumluluk sınırının uygulanmayacağı bir diğer hal ise aşağıda ayrıntılı olarak inceleneceği üzere taşıma sözleşmesinin taraflarının sorumluluk sınırının artırılması hususunda anlaşmalarıdır⁶¹.

⁵⁹ Montreal Konvansiyonu'nda bu hususa ilişkin bir yaptırımın öngörülmemesi, taşıyıcıların gerekli bilgileri tam olarak içeren bir bilet vermekte keyfi davranabileceği gerekçesiyle doktrinde eleştirilmektedir (MontrealComm./Schmid, Art. 3-15).

⁶⁰ *Sözer*, s. 236, 244.

⁶¹ Bkz. § 2-III-C-2.

C. Sorumsuzluk Anlaşması Ve Sorumluluğun Kapsamına İlişkin Anlaşmalar

Montreal Konvansiyonunun 17'nci maddesinin son paragrafında aksi belirtilmediği müddetçe, Konvansiyonda yer alan "bagaj" teriminin hem teslim alınan bagaj hem de teslim alınmayan bagaj anlamına geleceği belirtildiğinden, Konvansiyonun taşıyıcının sorumluluğunun kapsamına ilişkin taraflar arasında yapılan anlaşmalara dair hükümleri hem teslim alınan hem de teslim alınmayan bagaj için geçerlidir.

1. Sorumsuzluk anlaşması

Sorumsuzluk anlaşması, zarar gören ile zarar veren arasında yapılan ve zarar görenin, zarar doğurucu fiilin gerçekleşmesi halinde tazminat talebinde bulunamayacağına ilişkin bağımsız olarak veya asıl sözleşmeye ek olarak yapılan bir anlaşmadır⁶².

Türk Sivil Havacılık Kanununun 125'inci maddesi hükmüne göre, taşıma sözleşmesinde yer alan ve taşıyıcının sorumluluğunu tamamen kaldıran her şart geçersizdir. Montreal Konvansiyonunun 26'ncı maddesi hükmünde de hava taşıyıcısının bu Konvansiyonda düzenlenmiş sorumluluğunu ortadan kaldıran sözleşme şartlarının geçersiz olacağı açıkça hükme bağlanmıştır.

Hava taşıyıcısının, bagajın ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğunun kapsamı belirlenirken öncelikle taşıyıcı ile yolcu arasındaki sözleşmenin hükümlerine bakılır. Ancak yapılan taşıma sözleşmesi, Türk Sivil Havacılık Kanununda ve Montreal Konvansiyonunda yer alan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemelere aykırı hükümler içeriyorsa, taşıma sözleşmesinin geçerliliğine halel gelmemekle beraber sözleşmenin aykırılık teşkil eden bu hükümleri geçersiz sayılır ve sorumluluğun kapsamı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Montreal Konvansiyonu hükümleri nazara alınarak tespit edilir (TSHK m. 125; Montreal Konvansiyonu m. 26, 49)⁶³.

⁶² Galip Sermet Akman, Sorumsuzluk Anlaşması, İstanbul, 1976, s. 6

⁶³ Yargıtay 11. HD. 2005/14189 E., 2007/5612 K. sayılı kararında "...Türk Sivil Havacılık Kanununun emredici mahiyetindeki 125. maddesi hükmüne aykırı olarak, davalı THY tarafından davacıya satılan bilete yer alan ve davalı THY'nın sorum-

Hava taşıyıcısının sorumsuzluğuna ilişkin bir hükme, taşıma sözleşmesinde; yani zarar ortaya çıkmadan önce yer verilemeyeceği yukarıda anılan hükümlerden açıkça anlaşılmaktadır. Zarar ortaya çıktıktan sonra taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran sözleşmelerin geçerliliği ise Montreal Konvansiyonunun 49'uncu maddesinde hükme bağlanmıştır. Anılan madde hükmü uyarınca uygulanacak hukuku belirleyerek veya yargı yetkisine ilişkin kuralları değiştirerek bu Konvansiyon ile öngörülen kurallara aykırı davranmak amacıyla, zararın doğumundan önce taşıma sözleşmesine konan herhangi bir hüküm ve yapılan bütün özel anlaşmalar geçersiz sayılır. Anılan hükmün mefhumu muhalifinden zararın meydana gelmesinden sonra tarafların, taşıyıcının sorumluluğunu kısmen veya tamamen ortadan kaldırmaya yönelik yapacakları anlaşmaların geçerli sayılacağı kabul edilir⁶⁴.

Montreal Konvansiyonunda “âkit taşıyıcı - fiilî taşıyıcı” ayırımına yer verilmesi, Konvansiyonda yer alan sorumsuzluğa ilişkin düzenlemelere de yansımıştır. Konvansiyonun 47'nci maddesi hükmü uyarınca âkit taşıyıcının veya fiilî taşıyıcının, bu Konvansiyon hükümleri ile öngörülen sorumluluklarını ortadan kaldıran tüm sözleşme şartları geçersiz sayılır; ancak bu şartların geçersizliği taşıma sözleşmesinin tamamının geçersizliği neticesini doğurmaz. Anılan hüküm bir nevi Konvansiyonun 26'ncı maddesini tamamlar niteliktedir⁶⁵. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesinde yer alan ve hem âkit taşıyıcının hem de fiilî taşıyıcının sorumluluklarını ortadan kaldıran her şart geçersiz sayılır. Belirtmek gerekir ki; Montreal Konvansiyonunun 47'nci maddesinde yer alan düzenleme, âkit taşıyıcı ile fiilî taşıyıcının iç ilişkileri bakımından hüküm doğurmaz. Âkit taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı aralarındaki iç ilişkide, Montreal Konvansiyonu ile öngörülen sorumluluk hükümlerine aykırı düzenlemelere yer verebilirler⁶⁶. İç ilişkide belirlenen sorumluluk hükümleri, sadece tarafları bağlayıcı niteliktedir ve bu hükümleri kendi-

luluğunu kaldıran sözleşme hükümlerinin geçersiz ...” olduğu hükme bağlanmıştır (Yayımlanmamış karar).

⁶⁴ Paul Stephen Dempsey/Michael Milde, *International Air Carrier Liability, The Montreal Convention of 1999*, Montreal, 2005, s. 239; Reuschle, s. 412; Ruhwedel, s. 1721 (MünchenerKomm.HGB/ Ruhwedel).

⁶⁵ Reuschle, s. 408.

⁶⁶ MontrealComm./ Dettling-Ott, Art. 47, s. 1, p. 1; Reuschle, s. 408; MünchenerKomm.HGB/ Ruhwedel; s. 1718.

lerinden talepte bulunan zarar görene karşı ileri sürmeleri mümkün değildir. Örneğin; âkit taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı iç ilişkilerinde, Montreal Konvansiyonunda yer alan ve âkit taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı arasındaki ilişkinin müteselsil sorumluluk olduğunu öngören düzenlemeden farklı olarak, meydana gelen tüm zararların âkit taşıyıcı tarafından tazmin edileceğini kararlaştırmış olsalar dahi; zararın doğumu halinde, zarar gören fiilî taşıyıcıya başvurduğunda fiilî taşıyıcı, âkit taşıyıcı ile aralarındaki iç ilişkiyi ileri sürerek sorumluluktan kurtulamaz. Ancak fiilî taşıyıcı; zararı tazmin ettikten sonra âkit taşıyıcı ile aralarındaki iç ilişkiye dayanarak ona, ödediği miktar tutarında rüçü edebilir.

Montreal Konvansiyonunun taşıyıcının sorumluluğunun anlaşma yoluyla tamamen kaldırılmasına ilişkin hükümleri, Türk Sivil Havacılık Kanununun 106'ncı ve 124'üncü maddeleri gereğince iç hat taşımaları bakımından da uygulanır.

2. Sorumluluğun kapsamına ilişkin anlaşmalar

a. Sorumluluğu genişleten anlaşmalar

Türk Sivil Havacılık Kanununun 124'üncü maddesinde taşıyıcının, tarafı olunan uluslararası anlaşmalar ile öngörülmüş bulunan sınırların yükseltilmesine ilişkin özel anlaşmalar yapmak veya bu nitelikteki anlaşmalara katılmak yetkisini haiz olduğu hükme bağlanmıştır. Benzer bir düzenlemeye Montreal Konvansiyonunun 25'inci maddesinde de yer verilmiştir.

Taşımanın fiilî taşıyıcı tarafından yapılması halinde, âkit taşıyıcının sorumluluk sınırlarının artırılması amacıyla akdettiği sözleşme fiilî taşıyıcı tarafından kabul edilmedikçe, onu bağlamaz (Montreal Konvansiyonu m. 44).

b. Sorumluluğu daraltan anlaşmalar

Türk Sivil Havacılık Kanununun 125'inci maddesi hükmüne göre taşıma sözleşmesinde öngörülen ve zararın doğumundan önce taşıyıcının sorumluluğunu kısmen kaldıran veya tarafı olduğumuz uluslararası anlaşmalarda belirtilmiş olan sorumluluk sınırını indirmeyi amaçlayan her şart geçersizdir. Ancak bu şartların geçersizliği taşıma sözleşmesinin geçersizliğini etkilemez.

Bununla beraber zararın doğumundan sonra yapılan ve sorumluluğu daraltan anlaşmaların akıbeti hususunda, "Sorumsuzluk Anlaşması"⁶⁷ başlığı altında yapılan açıklamalar burada da aynen geçerlidir.

3. SORUMLULUK DAVASI

I. TARAFLARI

Bagajın zıyı veya hasara uğraması halinde sorumluluk davasının taraflarının kimler olacağı hususunda ne Türk Sivil Havacılık Kanununda ne de Montreal Konvansiyonunda bir düzenleme mevcut. Türk Ticaret Kanununda da bu hususta bir düzenleme yer almadığından sorumluluk davasının taraflarını tespit ederken genel hükümlerden hareket edilmelidir.

A. Davacı

Bagajın zıyı veya hasara uğraması nedeniyle sorumluluk davası açma yetkisi öncelikle yolcuya aittir. Hava aracında hava taşıma sözleşmesine binaen taşınan ve uçuş personeli dışında kalan her canlı insan yolcu sayılır⁶⁸. Dolayısıyla, bir hizmet sözleşmesi gereği hava aracında bulunan uçuş personeli veya hava aracına kaçak binmiş kişiler "yolcu" sayılmazlar⁶⁹.

Türk Medeni Kanununun 599'uncu maddesi hükmü uyarınca sorumluluk davası açma hakkı mirasçılara intikal edeceğinden mirasçılar, ölenin halefi sıfatıyla sorumluluk davası açabilirler veya açılmış olan davaya devam edebilirler.

B. Davalı

Sorumluluk davası, öncelikle taşıma sözleşmesinin tarafı olan âkit taşıyıcıya karşı açılabilir (TSHK m. 120). Taşımanın birbiri ardınca değişik taşıyıcılar tarafından yapıldığı mütevali taşımalarda ise kural

⁶⁷ Bkz. § 2-III-C-1.

⁶⁸ Tim Unmack, *Civil Aviation: Standards and Liabilities*, London, 1999, s. 248; Philipina Diederiks-Verschoor/ Vladimir Kopal; *An Introduction to Space Law*, Netherlands, 2008, s. 106; Bülent Sözer; "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları"; *BATİDER*, C. IX, S. 2, 1977, s. 396 (Milletlerarası).

⁶⁹ *MontrealComm./ Giumulla*, Art.1, s. 20-21, p. 35; *Kırman*, s. 27.

olarak dava, zararın meydana geldiği sırada taşıma işini hangi taşıyıcı icra ediyorsa ona karşı açılır. Ancak ilk taşıyıcı, taşımanın tümü için sorumluluğu açıkça yüklenmişse, ilk taşıyıcı ile zararın meydana geldiği sırada taşımayı gerçekleştiren taşıyıcı müteselsilen sorumlu olacaktır her ikisine de dava açılabilir (TSHK m. 129/2)⁷⁰.

Taşımanın bir fiilî taşıyıcı aracılığıyla gerçekleştirilmesi halinde sorumluluk davası, âkit taşıyıcıya veya fiilî taşıyıcıya karşı ayrı ayrı açılabileceği gibi; her ikisine birlikte de açılabilir. Dava; taşıyıcılardan sadece biri aleyhinde açılmışsa davalı taşıyıcı, yargılama sürecine diğer taşıyıcının da katılmasını isteme hakkına sahiptir (Montreal Konvansiyonu m. 45)⁷¹.

Âkit taşıyıcı ve fiilî taşıyıcının adamlarına karşı da sorumluluk davası açılması mümkündür (TSHK m. 127; Montreal Konvansiyonu m. 30; 43). Kendisine sorumluluk davası açılması halinde taşıyıcının adamı zararın kendisine verilen görevin ifası ile ilgili bir fiil dolayısıyla meydana geldiğini ispat ettiği takdirde taşıyıcının sahip olduğu koşul ve sorumluluk sınırlarından yararlanabilirler (TSHK m. 127; Montreal Konvansiyonu m. 30).

Montreal Konvansiyonu uyarınca sorumlu kimsenin ölmesi durumunda bu Konvansiyon hükümleri kapsamındaki sorumluluğa ilişkin bir dava, bu kimsenin malvarlığını kanunen temsil edenlere karşı açılabilir (Montreal Konvansiyonu m. 32). Bu düzenleme, gerçek kişi taşıyıcı esas alınarak yapılmıştır. Oysaki havayolu ile taşımalarda taşıyıcı, genellikle bir tüzel kişidir. Bu nedenle hükmün tüzel kişilere de şamil olacak şekilde değerlendirilmesi gerekir⁷². Hal böyle olunca; taşıyıcı sıfatını haiz olan işletmenin devri, birleşmesi, sona ermesi gibi hallerde dava, taşıyıcının kanuni haleflerine karşı açılabilir⁷³.

⁷⁰ Aksi görüş için bkz. Bülent Sözer, "Havayolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucundan Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu", *BATİDER*, 1978, C.IX, S. 3, s. 808 (Yolcu).

⁷¹ Görülmekte olan bir davada, taraflardan birisinin, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununun 61 vd. maddeleri hükümleri gereğince, davaya müdahale ederek kendisine yardım etmesi için davayı üçüncü kişiye duyurması "davanın ihbarı" kavramı ile açıklanır (Hakan Pekcanitez/ Oğuz Atalay/Muhammed Özkes, *Medeni Usûl Hukuku*, Ankara-2011, s. 233 vd.).

⁷² Sözer, s. 808 (Yolcu); Kırman, s. 168.

⁷³ Sözer, s. 809 (Yolcu).

II. GÖREVLİ MAHKEME

Bagajın zıyayı veya hasara uğraması halinde taşıyıcıya karşı açılacak sorumluluk davasının hangi mahkemenin görev alanına girdiği hususu, Türk Sivil Havacılık Kanununda düzenlenmemiştir. Montreal Konvansiyonunun 33'üncü maddesinin (4) numaralı paragrafı uyarınca yargılamaya ilişkin usulî sorunlar, davanın açıldığı mahkemenin hukukuna göre çözülür.

Türk Hukukunda görevli mahkemeye ilişkin düzenlemeler Hukuk Muhakemeleri Kanununun 1'inci ve devamı maddelerinde hüküm altına alınmakla beraber Türk Sivil Havacılık Kanununun 106'ncı maddesinde yapılan atıf gereğince görevli mahkemenin tespitinde Türk Ticaret Kanunu hükümleri de önem arz eder. Taşıma işleri, Türk Ticaret Kanununda düzenlendiğinden (6102 s. TTK m. 850 vd.), 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 4'üncü maddesinde yer alan hüküm gereğince, taşıma işlerinden doğan hukuk davaları ticari dava sayılır.

Dava olunan şeyin değer ve tutarına bakılmaksızın, ticari davalarda asliye ticaret mahkemesi görevlidir (6102 sayılı TTK m. 5). Asliye ticaret mahkemesi bulunmayan yargı çevresinde ise sorumluluk davası, "asliye ticaret mahkemesi" sıfatıyla, ticari davalara bakmakla yetkili kılınan asliye hukuk mahkemesi tarafından görülür.

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda asliye hukuk mahkemesi ile asliye ticaret mahkemesi arasındaki ilişki işbölümü itirazı olarak kabul edilmekteyken (6762 sayılı TTK m. 5/3); 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda asliye ticaret mahkemesi ile asliye hukuk mahkemesi ve diğer hukuk mahkemeleri arasındaki ilişki görev ilişkisi olarak düzenlenmiş ve bu durumda göreve ilişkin usul hükümlerinin uygulanacağına hükmedilmiştir (6102 sayılı TTK m. 5/3). Bu halde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunun yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 2012 tarihinden sonra sorumluluk davasının asliye ticaret mahkemesi yerine asliye hukuk mahkemesinde açılması halinde; görev artık dava şartı olduğundan (6100 sayılı HMK m. 114/1), görevsizlik itirazı taraflarca yargılamanın her safhasında ileri sürülebileceği gibi, mahkeme tarafından da re'sen dikkate alınır⁷⁴.

⁷⁴ Rıza Ayhan/ Mehmet Özdamar/ Hayrettin Çağlar, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanu-

Asliye ticaret mahkemesi bulunmayan yargı çevresindeki bir ticari davada sorumluluk davasının, “asliye ticaret mahkemesi” sıfatıyla, ticari davalara bakmakla yetkili kılınan asliye hukuk mahkemesi dışındaki diğer bir asliye hukuk mahkemesinde açılması hali görevsizlik kararı verilmesini gerektirmez; asliye hukuk mahkemesi davaya bakmaya devam eder (6102 s. TTK m. 5/4).

III. YETKİLİ MAHKEME

Türk Sivil Havacılık Kanununda sorumluluk davasında yetkili mahkemeye ilişkin bir düzenleme mevcut değildir. Montreal Konvansiyonunun 33'üncü maddesi ise bu hususta ayrıntılı bir düzenleme içerir. Ancak bu hükmün, iç hat taşımalarında uygulanabilirliği doktrinde tartışmalıdır. Bir görüşe göre⁷⁵, Türk Sivil Havacılık Kanununa dayanılarak sorumluluk davası açılması halinde Kanunun 106'ncı maddesi ile yapılan atfa rağmen, yetkili mahkemenin Hukuk Muhakemeleri Kanununa göre belirlenmesi gerekir. Bu görüşü ileri sürenlere göre; tarafı olunan uluslararası Konvansiyon maddi hukuk yanında, usul hukukuna ilişkin de düzenlemeler içermekteyken, Türk Sivil Havacılık Kanunu sadece maddi hukuk ilişkilerini düzenlemektir. Bu nedenle Türk Sivil Havacılık kanunu ile yapılan atıf sadece maddi hukuk kuralları ile sınırlıdır.

İsabetli bulduğumuz bir diğer görüşe göre ise Montreal Konvansiyonunun yetkili mahkemeye ilişkin hükmü, Türk Sivil Havacılık Kanununun 106'ncı maddesi uyarınca iç hat taşımalarında da uygulanır niteliktedir⁷⁶. Zira Türk Sivil Havacılık Kanunu, tarafı olduğumuz uluslararası Konvansiyon hükümlerine atıf yaparken Konvansiyonun uygulanacak hükümleri arasında maddi hukuk veya usul hukuku hükümleri gibi bir ayrıma gitmemiştir. Ancak Montreal Konvansiyonunda sayılanlar dışında bir mahkemenin, milli hukukumuzda yetkili sayılması halinde; o yer mahkemesinde de dava açılabilceğinin kabul edilmesi gerekir.

nu Hükümlerine Göre Ticarî İşletme Hukuku Genel Esaslar, Ankara, 2012, s. 102 (2012)

⁷⁵ Atalay, s. 129; Kırman, s. 181.

⁷⁶ Ülgen, s. 219.

Taşıyıcıya karşı davacının sorumluluk davası açabileceği ilk yetkili mahkeme; taşıyıcının yerleşim yerinin bulunduğu yer mahkemesidir (Montreal Konvansiyonu m. 33/1). Yerleşim yeri, milli hukuka -Türk Medeni Kanununa- göre tespit edilecektir. Buna göre taşıyıcı gerçek kişi ise yerleşim yeri, bu kişinin sürekli kalma niyetiyle oturduğu yerdir (TMK m. 19). Taşıyıcı tüzel kişi ise yerleşim yeri, kuruluş belgesinde belirtilen yerdir; kuruluş belgesinde belirtilmemiş ise işlerinin yönetildiği yerdir (TMK m. 51).

Taşıyıcının işlerinin yönetildiği yer ile kuruluş belgesinde yer alan yerleşim yerinin farklılık arz edeceği nazara alınarak Montreal Konvansiyonu ile taşıyıcının esas faaliyet merkezinin bulunduğu yer mahkemesi de yetkili mahkeme olarak belirtilmiştir (Montreal Konvansiyonu m. 33/1).

Davacı isterse; taşıyıcının taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu iş yerinin bulunduğu yer mahkemesinde de dava açabilir (Montreal Konvansiyonu m. 33/1). Bu düzenleme ile asıl kastedilen, işlem yapan şubenin bulunduğu yer mahkemesidir. Ancak doktrinde⁷⁷ ve yargı kararlarında⁷⁸, zarar görenin menfaatleri nazara alınarak taşıma sözleşmesinin acente aracılığıyla yapılması halinde; davacının bu hükme dayanarak acentenin bulunduğu yer mahkemesinde de dava açabileceği kabul edilmektedir.

Montreal Konvansiyonu ile yetkili kılınan bir diğer mahkeme ise varma yerindeki mahkemedir (Montreal Konvansiyonu m. 33/1). Varma yeri; taşıma sözleşmesinin tam ve gereği gibi ifa edildiği, taşımanın son bulunduğu yerdir⁷⁹.

IV. DAVA AÇMA SÜRESİ

Türk Sivil Havacılık Kanununun 131'inci maddesi uyarınca sorumluluğa ilişkin dava, iki yıllık süre içerisinde açılmalıdır. Bu süre, hava aracının varma yerine geldiği veya gelmesi gerektiği tarihten veya taşımanın durduğu tarihten itibaren başlar.

⁷⁷ Ülgen, s. 224; Kırman, s. 179.

⁷⁸ İlgili yargı kararları için bkz. Ülgen, s. 224, dn. 151.

⁷⁹ Sözer, s. 806 (Yolcu); Ülgen, s. 224.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 131'inci maddesinde, iki yıllık süre içerisinde dava açılmaması halinde dava hakkının düşeceği belirtilmiştir. Aynı şekilde Montreal Konvansiyonunun 35'inci maddesinde sorumluluk davasının, varış yerine ulaşma tarihinden ya da hava aracının ulaşmış olması gereken ya da taşımanın durdurulduğu tarihten itibaren iki yıl içerisinde açılmaması halinde dava hakkının düşeceği belirtilmiştir.

Doktrinde iki yıllık sürenin hukuki niteliğine ilişkin tartışmalar vardır. Bir görüşe göre, bu süre zamanaşımı süresidir⁸⁰.

Hâkim görüşe⁸¹ ve Yargıtay'a⁸² göre ise bu süre hak düşürücü niteliktedir. Hem Türk Sivil Havacılık Kanununun 131'inci maddesi hükmünün hem de Montreal Konvansiyonunun 35'inci maddesi hükmünün ifadesinden, bu sürenin hak düşürücü süre olduğu açıkça anlaşılmaktadır. Türk Sivil Havacılık Kanununun 131'inci maddesinde açıkça iki yıllık sürenin geçmesinden sonra dava hakkının düşeceği belirtilmiştir. Aynı şekilde Montreal Konvansiyonunun 35'inci maddesinin orijinal İngilizce metninde "*The right to damages shall be extinguished...*" ifadesi ile hakkın düşeceği belirtilmiştir. Konvansiyonun

⁸⁰ Sözer, s. 816 (Yolcu). Sözer bu görüşünü, Montreal Konvansiyonunda da aynen yer verilen, Varşova Konvansiyonunun 29'uncu maddesinin (2) no'lu paragrafının "Sürenin hesaplanması yöntemi, davaya bakan mahkemenin hukuku tarafından tayin edilecektir" hükmüne dayandırmaktadır. Yazar'a göre, bu hükümlerle zımnen ve dolaylı bir şekilde dava açma süresinin kesilmesi veya durması kastedilmektedir. Böylece dava açma süresinin zamanaşımı olduğu sonucuna varılmaktadır (Sözer, s. 816 (Yolcu)). Oysaki hak düşürücü sürenin de bazı hallerde kesilmesi mümkündür. Dava açma süresi içinde görevsiz veya yetkisiz mahkemede dava açılması halinde mahkemece verilen görevsizlik veya yetkisizlik kararından sonra, davanın, dava açma süresi geçtikten sonra görevli veya yetkili mahkemede tekrar açılması halinde dava süresinde açılmış sayılacaktır (Pekcanitez/ Atalay/ Özekes, s. 118, 139).

⁸¹ Ruhwedel, s. 1679 (MünchenerKomm.HGB/ RUHWEDDEL); MontrealComm./ Dettling-Ott, Art. 35, s. 10, p. 29; Reuschle, s. 358; René H. Mankiewicz; The Liability Regime of The International Air Carrier, Canada, 1981, s. 138; Ülgen, s. 228; Kırman, s. 174.

⁸² Yargıtay verdiği kararlarda bu süreyi hak düşürücü süre olarak nitelendirmektedir. "Varşova Konvansiyonunun 29'uncu maddesi hükmüne göre, varış yerine ulaşma tarihinden veya uçağın ulaşması gereken tarihten veya taşımanın durduğu tarihten başlamak üzere 2 yıl içinde dava açılmazsa, tazminat hakkı düşecektir. Madde metninden, iki yıllık sürenin hak düşürücü nitelikte olduğu anlaşılmaktadır. ... Davanın iki yıllık sürede açılıp açılmadığının, mahkemece resen nazara alınması gerekmektedir" (Yargıtay 11. HD., 17.04.2007 T., 2005/14410 E., 2007/5990 K. sayılı kararı). Aynı yönde, Yargıtay 11. HD., 24.10.2011 T., 2011/9924 E., 2011/14357 K. sayılı kararı (Yayımlanmamış karar).

Almanca resmi tercümesinde de hak düşürücü süre anlamına gelen “*Ausschlussfrist*” terimi kullanılmıştır.

SONUÇ

Türkiye’nin yakın sayılabilecek bir zamanda Montreal Konvansiyonu’na taraf olması nedeniyle bu makalede temas edilen tartışmalı hususların Konvansiyonun uygulanmaya başlaması ile çözüme kavuşacağı kanaatindeyiz. Ancak Varşova Konvansiyonu hükümleri esas alınarak hazırlanan Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Montreal Konvansiyonunun taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin birbiriyle çelişmesi hangi düzenlemelerin esas alınacağı hususunda tereddütlere yol açabileceğinden Türk Sivil Havacılık Kanununun bir an önce bu tereddütleri ortadan kaldıracak şekilde revize edilmesi isabetli olacaktır.

KAYNAKÇA

- Kılıçoğlu Ahmet, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, 2012.
- Ahmet Kirman; Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcısının Sorumluluğu, Ankara, 1990.
- Körner Alexandra, Die Haftung der Solidarschuldner im Aussenverhältnis-Kausalität und persönliche Herabsetzungsgrunde im System der Solidarität, Zurich, 2011.
- Özdemir Atalay, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: bagaj, yükün kaybı, hasarı ve gecikmesinden doğan zararlar nedeniyle, Ankara, 1992.
- Bozkurt Bozabalı Banu, Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Ankara, 2013.
- Sözer Bülent, “Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları”, *BATİDER*, 1977, C.IX, S. 2, s. 369 - 403 (Milletlerarası).
- Sözer Bülent, “Türk Sivil Havacılık Kanununa İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler”, *BATİDER*, 1984, C. XII, S. 2-3, s. 60-92 (TSHK).
- Sözer Bülent, “TSHK Hükümlerine Göre Taşıyanın Ve İşletenin Sorumluluğu”, *BATİDER*, 1984, C. XII, S. 4.
- Sözer Bülent, “Havayolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucundan Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu”, *BATİDER*, 1978, C.IX, S. 3, s. 765 - 818 (Yolcu).
- Sözer Bülent, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, İstanbul, 2009.

- Münchener Edgar, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7, Münchenen, 2009 (MünchenerKomm.HGB/Ruhwedel).
- Giemulla Elmar, Montreal Convention Commentary, Netherlands, 2006 (Montreal Comm./Giemulla).
- Reuschle Fabian, "Montrealer Übereinkommen", 1. Auflage, Berlin, 2005.
- Saymen Ferit Hakkı, Manevi Zarar ve Tazmini Sureti, İstanbul, 1940 .
- Eren Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2012 (Borçlar).
- Eren Fikret, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı, Ankara, 1975 (İlliyet).
- Erlüle Fulya, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununa Göre Bedensel Bütünlüğün İhlali Halinde Manevi Tazminat, Ankara, 2011.
- Pekcanitez Hakan / Oğuz Atalay/ Muhammet Özekes, Medeni Usûl Hukuku, Ankara, 2011.
- Tandoğan Haluk, Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara, 2010.
- İşgüzar Hasan, Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Âkit Dışı Sorumluluğu, Ankara, 2003.
- Ülgen Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul, 1987.
- Kaner İnci, Hava Hukuku Dersleri (Hususî Kısım), B. 2, İstanbul, 1994 (Hususî).
- Kaner İnci Deniz, "1929 Tarihli Varşova Konvansiyonunda Hava Taşıyıcısının Yolcu, Yük Ve Bagaj Taşımacılığında Doğan Sorumluluğu", İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Ankara, 1985, s. 173 - 218 (Sempozyum).
- Gold Joseph, SDRs, Currencies, and Gold, Fifth Survey of New Legal Developments, Washington, 1984.
- Oğuzman Kemal M. /Turgut M. Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. 2, İstanbul, 2012.
- Göknil Mahzar Nedim, Hava Hukuku, İstanbul, 1951.
- Zylicz; Marek, International Air Transprort Law, Netherlands 1992.
- Ünal Mehmet, Manevi Tazminat ve Bu Tazminat Çeşidinde Kusurun Rolü, *AÜHFD.*, C. 35, Y. 1978, S. 1-4, s. 397-437.
- Mendes Pablo De Leon/ Werner Eyskens; "The Montreal Convention; Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernizations and the Consolidations of the Wrasaw System", 66 *JALC*, (2000-2001), s. 1155-1185.
- Can Mertol, Deniz Taşıyanının Yolcuların Bagajının Ziyayı veya Hasarından Doğan Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 1991.
- Can Mertol, Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara, 2001.
- Aydoğdu Murat, Sivil Amaçlı Nükleer Santral İşletenin ve Nükleer Madde Taşıyanının Hukuki Sorumluluğu, Ankara, 2009.
- Yıldırım Mustafa Fadıl/Veysel Başpınar, "Doktrin ve Uygulama Açısından Türk - İsviçre Hukukunda Doğrudan Doğruya ve Dolaylı Zarar Ayrımı", Prof. Dr. Bilge Öztan'a Armağan, Ankara, 2008, s. 1093-1128.

- Tiftik Mustafa, Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural İle Düzenlenmesi Sorunu, Ankara, 2005.
- Stephen Paul Dempsey/Michael Milde, International Air Carrier Liability; The Montreal Convention of 1999, Montreal, 2005.
- Philepina Diederiks-Verschoor/ Vladimir Kopal; An Introduction to Space Law, Netherlands, 2008.
- René H. Mankiewicz; The Liability Regime of The International Air Carrier, Canada, 1981.
- Regula Dettling-Ott; Montreal Convention Commentary, Netherlands, 2006 (MontrealComm./Dettling-Ott).
- Schmid Ronald, Montreal Convention Commentary, Netherlands, 2006.
- Arkan,Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 1982.
- Unmack Tim, Civil Aviation: Standards and Liabilities, London, 1999.
- Birinci Uzun Tuba, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 2012.
- Felmann Walter/Andrea Kotmann, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band I, Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG, Bern, 2012.
- Habermeier Walter, "Operations and Transactions in SDR's", The First Basic Period, Washington, 1973.
- Wolf Müller-Rostin, Montreal Convention Commentary, Netherlands, 2006 (MontrealComm./Müller-Rostin)
- İmre Zahit, Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri, İstanbul, 1949.