

HAVAYOLU İLE YURT İÇİNDE YAPILACAK TAŞIMALARA UYGULANACAK HÜKÜMLER **(TSHK M. 106)**

- 2920 sayılı TÜRK SİVİL
HAVACILIK KANUNUNU
HÜKÜMLERİ
- TÜRKİYE’NİN TARAFI
OLDUĞU ULUSLARARASI
ANLAŞMA HÜKÜMLERİ
- TÜRK TİCARET KANUNU
HÜKÜMLERİ

HAVAYOLU İLE YURT İÇİNDE YAPILACAK **TAŞIMALARA UYGULANACAK HÜKÜMLER** **(TSHK M. 124)**

- TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI, 12 EKİM 1929 TARİHİNDE VARŞOVA'DA İMZALANAN VE ULUSLARARASI HAVA TAŞIMALARINA İLİŞKİN BAZI KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDAKİ SÖZLEŞME VE BU SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİREN TÜRKİYE'NİN KATILDIĞI SÖZLEŞME VE PROTOKOLLERİN HÜKÜMLERİNE GÖRE TAYİN OLUNUR.

TÜRKİYE'NİN TARAFI OLDUĞU ULUSLAR ARASI ANLAŞMALAR

3 ARALIK 1977

- 1929 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme (kısa adı Varşova Konvansiyonu)

26 Mart 2011

- 1999 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme (kısa adı Montreal Konvansiyonu)

UYGULANACAK HÜKÜMLER

- TSHK VE MONTREAL İLİŞKİSİ
- AY. M. 90

HAVAYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

- MEVZUATIMIZDA HAVAYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TANIMLANDIĞI BİR HÜKÜM MEVCUT DEĞİLDİR. DOKTRİNDE HAVAYOLU İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİ, TAŞIYICI SIFATINI HAİZ TARAFIN HAVAYOLU İLE YOLCU/BAGAJ VEYA YÜK (EŞYA) TAŞIMAYI; YOLCU/GÖNDEREN SIFATINI HAİZ OLAN DİĞER TARAFIN DA BUNUN KARŞILIĞINDA BİR ÜCRET ÖDEMEYİ TAAHHÜT ETTİĞİ SÖZLEŞME OLARAK TANIMLANMIŞTIR.

UNSURLARI

1. TAŞIMA TAAHHÜDÜ

- HAVAYOLU İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN MEVCUDİYETİ İÇİN GEREKLİ OLAN İLK UNSUR; SÖZLEŞMENİN TAŞIYICI OLARAK TABİR OLUNAN TARAFININ, YOLCUYU VEYA EŞYAYI BİR YERDEN (KALKIŞ YERİ) DİĞER BİR YERE (VARIŞ YERİ) GÖTÜRME TAAHHÜDÜNDE BULUNMASIDIR (6102 SAYILI TTK M. 850/I-II). TAŞIMA TAAHHÜDÜNÜN İFA EDİLMİŞ SAYILABİLMESİ İÇİN KALKIŞ YERİNDEN VARIŞ YERİNE ULAŞILMIŞ OLMASI GEREKİR. BU YÜZDEN, SÖZLEŞMEDE KALKIŞ İLE VARIŞ VE VARSA AKTARMA YERLERİNİN DE BELİRTİLMESİ ZORUNLUDUR (TSHK M. 107/1-E)

UNSURLARI/II. TAŞIMANIN HAVADA VE HAVA ARACI İLE YAPILMASI

- HAVAYOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN BİR DİĞER AYIRT EDİCİ UNSURUNU, TAŞIMANIN“HAVA ORTAMI”NDA YAPILMASI OLUŞTURUR. BU SÖZLEŞME BAKIMINDAN TAŞIMANIN GEÇTİĞİ HAVA ORTAMI; ATMOSFER İLE SINIRLI OLUP UZAYDA YAPILAN TAŞIMALAR, HAVA TAŞIMASI OLARAK KABUL EDİLMEMEKTEDİR.
- HAVA ORTAMINDA YAPILAN TAŞIMALAR “HAVA ARAÇLARI” İLE GERÇEKLEŞTİRİLİR. HAVA ARACI, TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNUN 3’ÜNCÜ MADDESİNİN (B) BENDİNDE “HAVALANABİLEN VE HAVADA SEYREDEBİLME KABİLİYETİNE SAHİP HER TÜRLÜ ARAÇ” OLARAK TANIMLANMIŞTIR. BU TANIM UYARINCA, BİR ARACIN HAVA ARACI SAYILABİLMESİ İÇİN ONUN SADECE HAVALANABİLMESİ YETERLİ OLMAYIP AYNI ZAMANDA HAVADA SEYREDEBİLME KABİLİYETİNE DE SAHİP OLMASI GEREKİR. DOLAYISIYLA KUMANDA EDİLEBİLEN İNSANSIZ HAVA ARAÇLARI, ÖRNEĞİN MODEL UÇAKLAR İLE UZAY ARAÇLARI DA BU KANUN BAKIMINDAN HAVA ARACI SAYILABİLİR; ANCAK UZAY ARAÇLARI İLE YAPILAN TAŞIMALAR, SADECE ATMOSFER İÇİNDE SEYRETTİKLERİ MÜDDET İLE SINIRLI OLARAK HAVA TAŞIMASINI ORTAYA ÇIKARABİLİRLER.

UNSURLARI/ III. ÜCRET

- TÜRK TİCARET KANUNUNUN 850'NCİ MADDESİ UYARINCA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ BİR ÜCRET KARŞILIĞINDA YAPILIR.
- TTK M. 22
- TSHK 106/107 VE 110

TARAFLARI

- HAVAYOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ
 - ✓ YOLCU (YOLCU HESABINA SÖZLEŞMEYİ AKDEDEN KİŞİ)
 - ✓ TAŞIYICI
- HAVAYOLU İLE EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ
 - ✓ TAŞIYICI
 - ✓ GÖNDEREN

TAŞIYICI

- HAVAYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ İLE TAŞIMA TAAHHÜDÜNDE BULUNAN TAŞIYICI GERÇEK KİŞİ OLABİLECEĞİ GİBİ VEYA TÜZEL KİŞİ DE OLABİLİR (6102 SAYILI TTK M. 850). “SÖZLEŞMEYE TARAF TAŞIYICI” SIFATININ İKTİSAP EDİLEBİLMESİ İÇİN GEREKLİ OLAN YEGÂNE ŞART, TAŞIMA TAAHHÜDÜNDE BULUNMAK OLUP BU TAAHHÜTTE BULUNAN KİŞİNİN BİR HAVA ARACI İŞLETENİ VEYA TACİR OLUP OLMAMASI DA ÖNEMLİ DEĞİLDİR BUNUNLA BİRLİKTE SÖZLEŞME İLE TAŞIMA TAAHHÜDÜNDE BULUNAN KİŞİLERİN, TAAHHÜT ETTİKLERİ TAŞIMA İŞİNİ İCRA EDEBİLMELERİ İÇİN TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNDA FAALİYETİN İCRASI İÇİN ARANAN ŞARTLARA RİAYET ETMELERİ (TSHK M. 18 VD.), AYRICA T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI’NDAN GEREKEN İZNİ ALMIŞ OLMALARI GEREKİR. TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDE DE TAŞIMA TAAHHÜDÜ, GENELLİKLE SÖZLEŞMENİN TARAFI OLAN TAŞIYICI TARAFINDAN İCRA EDİLMEKLE BERABER; TARAFLARCA AKSİ KARARLAŞTIRILMADIKÇA, TAŞIMA İŞİNİN SÖZLEŞMENİN TARAFI OLMAYAN BİR ÜÇÜNCÜ KİŞİYE BIRAKILMASI MÜMKÜNDÜR. BU HALDE, TAŞIMA İŞİNİ İCRA EDEN KİŞİ İLE YOLCU ARASINDA HERHANGİ BİR AKDİ İLİŞKİ DOĞMAZ; ANCAK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ İLE TAŞIMA TAAHHÜDÜNDE BULUNAN KİŞİNİN TAŞIYICI SIFATI VE YOLCUYA KARŞI SORUMLULUĞU DEVAM EDER. TAŞIMA TAAHHÜDÜNDE BULUNAN İLE TAŞIMA İŞİNİ İCRA EDEN KİŞİLERİ BİRBİRİNDEN AYIRMAK İÇİN DOKTRİNDE, “ASIL TAŞIYICI - ALT TAŞIYICI” VEYA “ASIL TAŞIYICI - ARA TAŞIYICI” YA DA “ÂKİT TAŞIYICI - FİİLÎ TAŞIYICI” GİBİ FARKLI KAVRAMLAR KULLANILMAKTADIR.

YOLCU

- TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN KONUSUNUN YOLCU OLDUĞU HALLERDE SÖZLEŞME BİZZAT YOLCU TARAFINDAN VEYA ONU TEMSİLE YETKİLİ BİR KİŞİ TARAFINDAN YAPILMIŞ İSE YOLCU, AYNI ZAMANDA SÖZLEŞMENİN DİĞER TARAFI OLARAK KARŞIMIZA ÇIKAR. TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TARAFI GENELLİKLE YOLCUNUN KENDİSİ OLMAKLA BERABER, BU HUSUS ZORUNLULUK TEŞKİL ETMEZ. YOLCUNUN AYNI ZAMANDA SÖZLEŞMENİN DİĞER TARAFI OLMAMASI, SÖZLEŞMENİN ÜÇÜNCÜ KİŞİ YARARINA SÖZLEŞME (6098 SAYILI TBK M. 129) OLARAK AKDEDİLDİĞİ HALLERDE KARŞIMIZA ÇIKAR.

GÖNDEREN

- **GÖNDEREN (YÜKLETEN- GÖNDERİCİ)**
- YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE İSE SÖZLEŞMENİN KARŞI TARAFINDA İSE GÖNDEREN (GÖNDERİCİ-YÜKLETEN) YER ALIR. GÖNDEREN, HER ZAMAN TAŞINACAK YÜKÜN SAHİBİ OLMAYABİLİR; ÖRNEĞİN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSU ARACILIĞI İLE YAPILAN SÖZLEŞMELERDE GÖNDEREN SIFATI YÜKÜN SAHİBİ OLMAYAN KOMİSYONCUYA AİTTİR.

GÖNDERİLEN

- ***EŞYANIN VARMA YERİNDE TESLİM EDİLECEĞİ KİŞİDİR.***

ŞEKLİ

- KANUN KOYUCU SÖZLEŞMELERİN ŞEKLİNE İLİŞKİN OLARAK SEVKETTİĞİ GENEL KURALDA; KANUNDA AÇIKÇA HÜKÜM OLMADIKÇA, SÖZLEŞMELERİN GEÇERLİLİĞİNİN HERHANGİ BİR ŞEKLE TÂBİ OLMAYACAĞINI BELİRTMİŞTİR (6098 SAYILI TBK M. 12). MEVZUATIMIZDA HAVAYOLU İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN ŞEKLİNE İLİŞKİN HERHANGİ BİR HÜKME YER VERİLMEDİĞİNDEN, KURAL OLARAK ONUN BAKIMINDAN DA ŞEKİL SERBESTİSİ İLKESİNİN GEÇERLİ OLDUĞUNU KABUL ETMEK GEREKİR. ŞEKİL SERBESTİSİ İLKESİNİN GEÇERLİ OLMASI NEDENİYLE TARAFLAR, HAVAYOLU İLE TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİ YAZILI OLARAK AKDEDEBİLECEKLERİ GİBİ; SÖZLÜ OLARAK DA AKDEDEBİLİRLER. HAL BÖYLE OLMAKLA BİRLİKTE, SÖZLEŞME NE ŞEKİLDE YAPILMIŞ OLURSA OLSUN; TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNDA TAŞIYICI, TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİ TEVSİK EDEN BELGEYİ DÜZENLEMELİK VE KARŞI TARAFA VERMEKLE YÜKÜMLÜ KILINMIŞTIR (TSHK M. 107, M. 110).

TAŞIYICININ YOLCUNUN ÖLÜMÜNDEN VEYA BEDENSEL BÜTÜNLÜĞÜNÜN İHLALİNDEN DOĞAN AKDİ SORUMLULUĞU

- TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU UYARINCA TAŞIYICI YOLCUNUN ÖLÜMÜ VEYA HERHANGİ BİR CİSMANİ ZARARA UĞRAMASI HALİNDE, BU ZARARA SEBEBİYET VEREN KAZA HAVA ARACINDA VEYA BİNİŞ VEYA İNİŞ SİRASINDA MEYDANA GELDİĞİ TAKDİRDE SORUMLUDUR (M. 120).

SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

İ. ZARAR

YOLCUNUN ÖLÜMÜ

- Taşıyıcının sorumluluğunun doğması için yolcunun ölümüne sebebiyet veren kazanın, hava aracında veya binış ya da iniş işlemleri sırasında meydana gelmesi gerekmektedir beraber ölüm olayının bu esnada gerçekleşmesi gerekmez. Dolayısıyla ölüm olayı, kazadan sonra; ama kazaya bağlı sebepler dolayısıyla gerçekleşmişse de taşıyıcı sorumlu olur.

YOLCUNUN BEDENSEL BÜTÜNLÜĞÜNÜN İHLALİ (Cismani zarara uğraması)

- Fiziksel Bütünlüğünün İhlali
- Ruhsal Bütünlüğünün İhlali

SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

I. ZARAR

- YOLCUNUN ÖLÜMÜ YAHUT BEDENSEL BÜTÜNLÜĞÜNÜN İHLALİ HALİNDE MADDİ ZARAR YANINDA MANEVİ ZARAR DOĞMA İHTİMALİ DE MEVCUTTUR.
- TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNDA (M. 120) YOLCULARIN ÖLÜMÜ VE BEDENSEL BÜTÜNLÜĞÜNÜN İHLALİ HALİNDE DOĞACAK ZARARLARIN TAZMİN EDİLECEĞİ HÜKÜM ALTINA ALINMIŞ OLMAKLA BERABER, BU ZARARLARIN NİTELİĞİNE (MADDİ ZARAR-MANEVİ ZARAR) İLİŞKİN AÇIK BİR DÜZENLEME MEVCUT DEĞİLDİR.
- ANCAK TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNDA MADDİ VE MANEVİ ZARAR AYRIMI YAPILMADIĞINDAN GENİŞ ANLAMDA ZARARIN KASTEDİLDİĞİ DOLAYISIYLA TAŞIYICININ MADDİ ZARARLAR YANINDA MANEVİ ZARARLARDAN SORUMLU OLACAĞI HUSUSUNDA TEREDDÜT YOKTUR.

SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

I. ZARAR

- ANCAK BU HUSUS MONTREAL KONVANSİYONU BAKIMINDAN TARTIŞMALIDIR.
- DOKTRİNDE BASKIN GÖRÜŞ MONTREAL KONVANSİYONUNUN 29'UNCU MADDESİNİN“*BÖYLE BİR DAVADA, CEZALANDIRICI, ÖRNEK TEŞKİL EDİCİ YA DA ZARARI TELAFİ EDİCİ OLMAYAN TAZMİNATLARA HÜKMEDİLEMEZ.*” HÜKMÜ İLE MANEVİ TAZMİNATLARIN AÇIKÇA KONVANSİYON KAPSAMI DIŞINDA BIRAKILDIĞI YÖNÜNDEDİR.
- ANILAN MADDENİN ORJİNAL METNİNDE “*NON-COMPENSATORY DAMAGES*” YANI “*TELAFİ EDİCİ OLMAYAN TAZMİNAT*”LARA HÜKMEDİLEMeyeceĞİ BELİRTİLMİŞ VE “*PUNITİVE DAMAGES*” VE“*EXEMPLARY DAMAGES*” BU KAPSAMDA ÖRNEK OLARAK SAYILMIŞTIR.

SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

I. ZARAR

- *TELAFİ EDİCİ OLMAYAN TAZMİNATLAR (NON-COMPENSATORY DAMAGES)*, ZARAR GÖRENİN UĞRADIĞI ZARARI TELAFİ EDEN TAZMİNATA EK OLARAK HÜKMEDİLEN, KASITLI OLAN VEYA AĞIR KUSURU BULUNAN HAKSIZ FİİL FAİLİNİ CEZALANDIRMAK, AYNI ZAMANDA HAKSIZ FİİL İŞLEMESİ MUHTEMEL KİMSELERE ÖRNEK TEŞKİL EDEREK ONLARIN CAYDIRILMASINI SAĞLAMAK VE BÖYLECE HUKUK DÜZENİNİ KORUMAK MAKSADIYLA ÖNGÖRÜLMÜŞ OLUP; TAZMİNAT MİKTARININ, ORTAYA ÇIKAN ZARARDAN FAZLA OLMASINA YOL AÇAN BİR TAZMİNAT TÜRÜDÜR.
- OYSA MANEVİ TAZMİNATIN AMACI, ZARAR VERENİ CEZALANDIRMAKTAN VEYA EKONOMİK KAYBA UĞRATMAKTAN ZİYADE; ZARAR GÖRENİN ZARARINI AYNEN VEYA NAKDEN TELAFİ ETMEK VE BÖYLECE ONUN UĞRADIĞI ZARAR NEDENİYLE DUYDUĞU ELEM VE ACIYI BİRAZ DA OLSA DİNDİRMEK VE ONDA BİR HUZUR HİSSİ YARATMAKTIR.

SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

I. ZARAR

- ANGLO-SAKSON HUKUKUNDA MANEVİ TAZMİNAT İSE “COMPENSATORY DAMAGES” YANI “*TELAFİ EDİCİ NİTELİKTE TAZMİNAT*” ÜST BAŞLIĞI ALTINDA “NON-PECUNIARY DAMAGE” VEYA “NON-ECONOMIC DAMAGES” YA DA “GENERAL DAMAGES” OLARAK İFADE EDİLMEKTEDİR. DOLAYISIYLA ANGLO-SAKSON HUKUKU KAPSAMINDA MANEVİ ZARAR NETİCESİNDE HÜKMEDİLEN MANEVİ TAZMİNATLARIN, “NON-COMPENSATORY DAMAGES” OLARAK NİTELENDİRİLMESİ SÖZ KONUSU DEĞİLDİR.
- TELAFİ EDİCİ OLMAYAN TAZMİNATLAR İLE MANEVİ TAZMİNAT ARASINDAKİ EN ÖNEMLİ FARK; MANEVİ TAZMİNATA HÜKMEDİLEBİLMESİ İÇİN HERHALDE KUSUR ŞART DEĞİLKEN TELAFİ EDİCİ NİTELİKTE OLMAYAN TAZMİNATLARA HÜKMEDİLEBİLMESİ İÇİN KASIT VEYA AĞIR KUSUR ŞARTTIR.
- DOLAYISIYLA MANEVİ TAZMİNATLARIN KONVANSİYON KAPSAMINDA GİDERİLMESİ MÜMKÜNDÜR.

SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

II. KAZA

- KAZA, “YOLCUDAN KAYNAKLANMAYAN VE HAVA ARACININ OLAĞAN, NORMAL VE BEKLENEN ŞEKİLDE İŞLETİLMESİNE BAĞLI OLARAK YOLCUNUN REAKSİYON GÖSTERDİĞİ OLAYLAR DIŞINDA YOLCUYU ETKİLEYEN ANİ, BEKLENMEDİK OLAY” ŞEKLİNDE GENİŞ TANIMLANMAKTADIR.
- BU KAPSAMDA ÖRNEĞİN; TERÖRİST SALDIRILAR, UÇAK KAÇIRMA OLAYLARI, BİR YOLCUNUN DİĞERİNE SALDIRMASI, UÇAKTA DAĞITILAN YİYECEKLERDEN DOLAYI BESİN ZEHİRLENMESİ GEÇİRİLMESİ HALLERİ KAZA KAPSAMI İÇİNDE DEĞERLENDİRİLMEKTEDİR.
- KAZA HAVA ARACINDA VEYA BİNİŞ YA DA İNİŞ İŞLEMLERİ SİRASINDA MEYDANA GELMİŞ OLMALIDIR.

Day v. Trans World Airlines davasına konu olan olayda; Atina'dan New York'a gitmek üzere havaalanında bulunan, check-in işlemlerini ve pasaport kontrollerini yaptırmış ve uçağa binmek için sırada bekleyen yolcuların üzerine, Filistinli teröristlerce bomba atılmış ve silahlarla ateş açılmış; bu saldırı neticesinde yolculardan üçü ölmüş, kırka yakın yolcu ise yaralanmıştır. Bu davada Amerikan Temyiz Mahkemesi İkinci Dairesi; taşıyıcının sorumluluğunun tespiti bakımından yolcuların yapmakta oldukları faaliyetin, uçağa biniş faaliyeti kapsamında olup olmadığının önem taşıdığını vurguladıktan sonra, bu sorunun tespiti için üçlü test (tripartite test) sisteminden yararlanmıştır. Bu teste göre; zarar meydana geldiğinde yolcunun hangi faaliyette bulunduğu, nerede olduğu ve kimin kontrolü ve denetimi altında bulunduğu sorularına verilecek cevaba göre yolcunun faaliyetinin uçağa biniş işlemi sayılıp sayılmadığına karar verilmelidir. Mahkeme ayrıca modern kaza maliyeti teorileri kapsamında 17'nci maddenin geniş yorumlanabileceğini kabul etmiş ve bu teori doğrultusunda havayolu şirketlerinin terörist saldırılar karşısında gereken önlemleri almaları ve gerekirse meydana gelebilecek saldırılara karşı kendilerinin güvenlik personeli sağlamaları gerektiğinin altını çizmiştir, (United States Court of Appeals, Second Circuit, 528 F. 2d 31, <http://openjurist.org/528/f2d/31/day-v-trans-worldairlines-inc-keresen>

BİNİŞ/İNİŞ İŞLEMLERİ

Bunis v. Israir GSA, Inc davasında; yolcu uçaktan inmiş, ancak yürümede sıkıntı yaşamaması sebebiyle, gelen yolcu kapısının orada bulunan taşıyıcının adamlarından tekerlekli sandalye talep etmiş, taşıyıcının adamları talebi yerine getireceklerini bildirmişler ancak 20 dakika bekleyen yolcunun talebi yerine getirilmediğinden bagaj alım alanına doğru yürümeye başlamış; henüz uluslararası gelen yolcu alanını terk etmemiş ama gelen yolcu kapısından oldukça uzaklaşmışken kalp krizi geçirmiştir; mahkeme bu nedenle meydana gelen zararın Montreal Konvansiyonu kapsamında tazmin edilemeyeceğini, zira yolcunun giriş kapısından ayrıldığını belirtmiştir, (United States District Court, E. D. New York, 511 F. Supp. 2d 319 (E.D.N.Y. 2007),

SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

III. KUSUR

- KUSURUN SORUMLULUĞUN BİR ŞARTI OLUP OLMADIĞINI TESPİT EDEBİLMEMİZ İÇİN SORUMLULUĞUN NİTELİĞİNİN TESPİTİ ÖNEM ARZEDER.

BİRİNCİ KADEME

- Birinci kademe, zararın 128.821 Özel Çekme Hakkına (bu miktarda dâhil) kadar olan kısmını ihtiva eder (Montreal Konvansiyonu m. 21).

İKİNCİ KADEME

- Sorumluluğun ikinci kademesi ise zararın 128.821 Özel Çekme Hakkını aşan kısmını kısmını ihtiva eder (Montreal Konvansiyonu m. 21).

SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

III. KUSUR

- TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN İLK KADEMESİNİN DÜZENLENDİĞİ MONTREAL KONVANSİYONUNUN 21'İNCİ MADDESİNİN BİRİNCİ PARAGRAFINA GÖRE TAŞIYICI, YOLCUNUN ÖLÜMÜ VEYA BEDENSEL BÜTÜNLÜĞÜNÜN İHLALİ HALİNDE DOĞAN ZARARIN 128.821 ÖZEL ÇEKME HAKKINA KADAR OLAN KISMI İÇİN ZARAR GÖRENİN KENDİ KUSURU İLE ZARARA SEBEBİYET VERMESİ HALİ HARİÇ, HER HALDE SORUMLU TUTULMUŞTUR.
- DOLAYISIYLA BİRİNCİ KADEME BAKIMINDAN TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNU “AĞIRLAŞTIRILMIŞ TEHLİKE SORUMLULUĞU” OLARAK NİTELENDİREBİLİRİZ. DOLAYISIYLA BU KADEME BAKIMINDAN AKDİ SORUMLULUĞUN DOĞUMU İÇİN KUSUR ŞARTI ARANMAZ.

SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

III. KUSUR

- **MONTREAL KONVANSİYONU UYARINCA TAŞIYICI, 128.821 ÖÇH'NI AŞAN ZARARLARDAN DOĞAN SORUMLULUĞUNDAN;**
- **ZARARIN ZARAR GÖRENİN KUSURU (MONTREAL KONVANSİYONU M. 20) VEYA ÜÇÜNCÜ KİŞİNİN KUSURU (MONTREAL KONVANSİYONU M. 21/2(B)) İLE MEYDANA GELDİĞİNİ YAHUT**
- **ZARARIN MEYDANA GELMESİNDE KENDİSİNİN VEYA ADAMLARININ HERHANGİ BİR KUSURUNUN BULUNMADIĞINI (MONTREAL KONVANSİYONU M. 21/2(A)) İSPATLAYARAK SORUMLULUKTAN KURTULABİLİR.**
- **DOLAYISIYLA İKİNCİ KADEME BAKIMINDAN TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KUSUR SORUMLULUĞU OLARAK DÜZENLENDİĞİ SÖYLENEBİLİR.**

SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

IV. İLLİYET BAĞI

- AKDİ SORUMLULUĞUN DOĞUMU İÇİN KAZA İLE ZARAR ARASINDA İLLİYET BAĞININ MEVCUDİYETİ VE KESİLMEMİŞ OLMASI ŞARTTIR.
- SORUMLULUĞUN BİRİNCİ KADEMESİ BAKIMINDAN SADECE ZARAR GÖRENİN KUSURU İLLİYET BAĞINI KESERKEN; İKİNCİ KADEME BAKIMINDAN İSE ZARAR GÖRENİN KUSURUNUN YANI SIRA MÜCBİR SEBEP VE ÜÇÜNCÜ KİŞİNİN KUSURU DA İLLİYET BAĞINI KESEREK SORUMLULUĞU KISMEN VEYA TAMAMEN ORTADAN KALDIRIR.

Amerika Birleşik Devletleri'nde görülen Wright v. American Airlines davasına konu olan olayda, uçağın havalandığı ve emniyet kemerlerinin bağlanması gerektiğine ilişkin sinyalizasyon çalışırken yolculardan birisi ayağa kalkarak kabin bagajının olduğu üst taraftaki bölmeyi açmış ve bölmede bulunan bilgisayarı, diğer yolcunun kafasına düşerek ciddi şekilde yaralanmasına neden olmuştur. Yaralanan yolcu, Montreal Konvansiyonuna dayanarak dava açmıştır. Mahkeme, zarara üçüncü bir kişinin kusurunun neden olduğunu kabul etmiştir. Ayrıca kararda; emniyet kemerlerinin bağlanması ve yolcuların yerinden kalkmaması için gereken ikazların yapıldığı ve uçağın o sırada havalanıyor olması nedeniyle kabin ekibinin de oturmak zorunda olduğu, bu nedenle de kabin ekibinin gerekli tedbirleri almış olduğuna karar vermiştir. Mahkeme; bu gerekçelerle zarar gören yolcunun tazminat talebinin, birinci kademeyi aşan kısmını -karar tarihi itibari ile 100.000 Özel Çekme Hakkını aşan kısmı- reddetmiştir.

AKDİ SORUMLULUK HÜKÜMLERİNE TABİ DİĞER KİŞİLER

- FİİLİ TAŞIYICI
- TAŞIYICININ ADAMLARI

ÖN ÖDEME MÜESSESESİ

- MONTREAL KONVANSİYONUNUN 28'İNCİ MADDESİ UYARINCA ÖN ÖDEME; YOLCULARIN KAZA NETİCESİNDE ÖLÜMÜ YA DA BEDENSEL BÜTÜNLÜĞÜNÜN İHLALİ HALİNDE, TAŞIYICININ TAZMİNAT TALEP ETME HAKKINA SAHİP GERÇEK KİŞİ YA DA KİŞİLERE, ACİL EKONOMİK GEREKSİNİMLERİNİ KARŞILAMAK AMACIYLA HERHANGİ BİR GECİKME OLMAKSIZIN ÖDEME YAPMASIDIR. ÖN ÖDEMENİN YAPILMASI, SORUMLULUĞUN VARLIĞINA KARİNE TEŞKİL ETMEZ. MAHKEMECE TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNA HÜKMEDİLDİĞİ TAKDİRDE; YAPILAN ÖN ÖDEME MİKTARI, ÖDENECEK TAZMİNAT MİKTARINDAN MAHSUP EDİLİR.

- ÖN ÖDEME MÜESSESESİNİN YUKARIDA BELİRTİLEN AMACINDAN YOLA ÇIKARAK HUKUKİ NİTELİĞİ İTİBARI İLE, GEÇİCİ HUKUKİ HİMAYE TEDBİRİ OLDUĞUNU SÖYLEMEK MÜMKÜNDÜR.
- TAŞIYICININ SORUMLU OLMADIĞINA HÜKMEDİLMESİ HALİNDE İSE HÂKİM; DAVACININ ALDIĞI ÖN ÖDEMELERİ, YASAL FAİZİ İLE BİRLİKTE GERİ VERMESİNE KARAR VERİR (6098 SAYILI TBK M. 76/2). TÜRK BORÇLAR KANUNUNDA YASAL FAİZİN NE ZAMANDAN İTİBAREN İŞLEYECEĞİ DÜZENLEME ALTINA ALINMAMIŞTIR. KILIÇOĞLU'NA GÖRE YASAL FAİZİN, MAHKEME TARAFINDAN ÖN ÖDEMEYE KARAR VERİLDİĞİ TARİHTEN İTİBAREN DEĞİL; DAVACIYA FİLEN ÖDEMENİN YAPILDIĞI TARİHTEN İTİBAREN İŞLETİLMESİ GEREKİR.

SORUMLULUK DAVASI

- **GÖREVLİ MAHKEME**
- **TTK / TKHK**
- **YETKİLİ MAHKEME TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNDA, YOLCULARIN ÖLÜMÜ VEYA BEDENSEL BÜTÜNLÜĞÜNÜN İHLALİ HALİNDE AÇILACAK SORUMLULUK DAVASINDA YETKİLİ MAHKEMEYE İLİŞKİN BİR DÜZENLEME MEVCUT DEĞİLDİR. MONTREAL KONVANSİYONUNUN 33'ÜNCÜ MADDESİ İSE BU HUSUSTA AYRINTILI BİR DÜZENLEME İÇERİR. (YETKİLİ MAHKEMEYE İLİŞKİN USUL KURALLARI UYGULANIR MI İÇ HUKUKTA TARTIŞMALI!!!)**

- YOLCUNUN ÖLÜMÜ VEYA BEDENSEL BÜTÜNLÜĞÜNÜN İHLALİ HALİNDE DAVACININ DAVA AÇABİLECEĞİ İLK YETKİLİ MAHKEME, TAŞIYICININ YERLEŞİM YERİNİN BULUNDUĞU YER MAHKEMESİDİR. YERLEŞİM YERİ, MİLLİ HUKUKA YANI TÜRK MEDENİ KANUNUNA GÖRE TESPİT EDİLECEKTİR. BUNA GÖRE TAŞIYICI GERÇEK KİŞİ İSE YERLEŞİM YERİ, BU KİŞİNİN SÜREKLİ KALMA NİYETİYLE OTURDUĞU YERDİR (TMK M. 19). TAŞIYICI TÜZEL KİŞİ İSE YERLEŞİM YERİ, KURULUŞ BELGESİNDE BELİRTİLEN YERDİR; KURULUŞ BELGESİNDE BELİRTİLMEMİŞ İSE İŞLERİNİN YÖNETİLDİĞİ YERDİR (TMK M. 51).
- TAŞIYICININ İŞLERİNİN YÖNETİLDİĞİ YER İLE KURULUŞ BELGESİNDE YER ALAN YERLEŞİM YERİNİN FARKLILIK ARZ EDECEĞİ NAZARA ALINARAK MONTREAL KONVANSİYONU İLE TAŞIYICININ ESAS FAALİYET MERKEZİNİN BULUNDUĞU YER MAHKEMESİ DE YETKİLİ MAHKEME OLARAK BELİRTİLMİŞTİR (MONTREAL KONVANSİYONU M. 33/1).

- DAVACI, İSTERSE TAŞIYICININ TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN YAPILMIŞ OLDUĞU İŞ YERİNİN BULUNDUĞU YER MAHKEMESİNDE DE DAVA AÇABİLİR (MONTREAL KONVANSİYONU M. 33/1). BU DÜZENLEME İLE ASIL KASTEDİLEN, İŞLEM YAPAN ŞUBENİN BULUNDUĞU YER MAHKEMESİDİR. ANCAK DOKTRİNDE VE YARGI KARARLARINDA, ZARAR GÖRENİN MENFAATLERİ NAZARA ALINARAK TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN ACENTE ARACILIĞIYLA YAPILMASI HALİNDE; DAVACININ, BU HÜKME DAYANARAK ACENTENİN BULUNDUĞU YER MAHKEMESİNDE DE DAVA AÇABİLECEĞİ KABUL EDİLMEKTEDİR.

- MONTREAL KONVANSİYONU İLE YETKİLİ KILINAN BİR DİĞER MAHKEME İSE VARMA YERİNDEKİ MAHKEMEDİR.
- BU MAHKEMELERİN YANINDA; YOLCUNUN ÖLÜMÜ VEYA BEDENSEL BÜTÜNLÜĞÜNÜN İHLALİ HALİNDE YOLCUNUN, KAZANIN OLDUĞU ZAMANDAKİ ASIL VE DEVAMLİ YERLEŞİM YERİ MAHKEMESİ DE BEŞİNCİ YETKİLİ MAHKEME OLARAK KABUL EDİLMİŞTİR (MONTREAL KONVANSİYONU M. 33/2).

YOLCUNUN GECİKMESİ

- YOLCU TAŞIMASINDA, 19. MADDE'DE BELİRTİLDİĞİ ŞEKİLDE BİR GECİKMEDEN DOLAYI ZARAR DOĞMASI HALİNDE, TAŞIYICININ SORUMLULUĞU HER BİR YOLCU İÇİN 5.346 ÖZEL ÇEKME HAKKI İLE SINIRLIDIR

DAVA AÇMA SÜRESİ

- TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNUN 131'İNCİ MADDESİ UYARINCA SORUMLULUĞA İLİŞKİN DAVA, İKİ YILLIK SÜRE İÇERİSİNDE AÇILMALIDIR. BU SÜRE, HAVA ARACININ VARMA YERİNE GELDİĞİ VEYA GELMESİ GEREKTİĞİ TARİHTEN VEYA TAŞIMANIN DURDUĞU TARİHTEN İTİBAREN BAŞLAR. KAZA MEYDANA GELDİKTEN SONRA HAVA ARACI VARMA YERİNE ULAŞABİLMİŞSE DAVA AÇMA SÜRESİ BU TARİHTEN İTİBAREN BAŞLAR. ANCAK HAVA ARACININ KAYBOLMASI GİBİ BAZI HALLERDE, KAZANIN OLUŞU HAVA ARACININ VARMA YERİNE GELMESİNİ İMKÂNSIZ KILMIŞSA DAVA AÇMA SÜRESİ; HAVA ARACININ NORMAL ŞARTLARDA VARMA YERİNE GELMESİ GEREKTİĞİ TARİHTEN İTİBAREN HESAPLANIR. HAVA ARACININ DÜŞEREK AĞIR HASARA UĞRAMASI MİSALİNDE OLDUĞU GİBİ, MEYDANA GELEN KAZA NETİCESİNDE TAŞIMANIN DURMASI HALİNDE İSE DAVA AÇMA SÜRESİ TAŞIMANIN DURDUĞU TARİHTEN İTİBAREN BAŞLAR.

- **KAZANIN OLUŞU, KAZA RAPORU HAZIRLANMASINI GEREKTİRECEK NİTELİKTE İSE İKİ YILLIK SÜRE; TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNUN 14'ÜNCÜ MADDESİ GEREĞİNCE, ULAŞTIRMA BAKANLIĞININ KAZA RAPORUNUN TEKEMMÜL ETMİŞ OLDUĞUNU RESMİ GAZETE İLE ÜÇÜNCÜ ŞAHISLARA DUYURDUĞU TARİHİNDEN İTİBAREN İŞLEMeye BAŞLAR (TSHK M. 131).**
- **TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNUN 131'İNCİ MADDESİNDE, İKİ YILLIK SÜRE İÇERİSİNDE DAVA AÇILMAMASI HALİNDE DAVA HAKKININ DÜŞECEĞİ BELİRTİLMİŞTİR. AYNI ŞEKİLDE MONTREAL KONVANSİYONUNUN 35'İNCİ MADDESİNDE SORUMLULUK DAVASININ, VARİŞ YERİNE ULAŞMA TARİHİNDEN YA DA HAVA ARACININ ULAŞMIŞ OLMASI GEREKEN YA DA TAŞIMANIN DURDURULDUĞU TARİHTEN İTİBAREN İKİ YIL İÇERİSİNDE AÇILMAMASI HALİNDE DAVA HAKKININ DÜŞECEĞİ BELİRTİLMİŞTİR.**

- SORUMLULUK DAVASI NETİCESİNDE, ÖZEL ÇEKME HAKKI CİNSİNDEN HÜKMOLUNAN TAZMİNAT MİKTARININ MİLLİ PARA BİRİMLERİNE DÖNÜŞTÜRÜLMESİ, HÜKMÜN VERİLDİĞİ TARİH İTİBARI İLE BU TÜR MİLLİ PARA BİRİMLERİNİN ÖZEL ÇEKME HAKKI BAKIMINDAN DEĞERİNE GÖRE YAPILACAKTIR (MONTREAL KONVANSİYONU M. 23/1).
- MONTREAL KONVANSİYONUNUN 23'ÜNCÜ MADDESİNDE GEÇEN “DATE OF THE JUDGMENT” İFADESİNİN “HÜKMÜN VERİLDİĞİ TARİH” OLARAK ÇEVİRİLMESİ GEREKİRKEN; BAKANLAR KURULU TARAFINDAN 01.10.2010 TARİHLİ RESMİ GAZETEDE YAYINLANAN TÜRKÇE METNİNDE BU İFADE, OLDUKÇA İSABETSİZ BİR ŞEKİLDE **“YARGILAMANIN YAPILDIĞI TARİH”** OLARAK ÇEVİRİLMİŞTİR.

BAGAJ TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

- TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNDA BAGAJI TANIMLAYAN HERHANGİ BİR HÜKÜM YOKTUR.
- MONTREAL KONVANSİYONUNDA İSE “TESLİM ALINAN BAGAJ VE TESLİM ALINMAYAN BAGAJ” AYRIMI YAPILMIŞ; ANCAK BU TÜRLERE İLİŞKİN BİR TANIMA YER VERİLMEMİŞTİR (M. 31) .
- DOKTRİNDE BAGAJ, YOLCUNUN BERABERİNDE VASITAYA GETİRDİĞİ VE ONUNLA BİRLİKTE TAŞINAN KİŞİSEL EŞYASI OLARAK TANIMLANIR.

- **NOT:**

IATA MERKEZİ KANADA'NIN MONTREAL KENTİNDE BULUNAN, DÜNYA MİLLETLERİ YARARINA DÜZENLİ, GÜVENLİ VE EKONOMİK HAVA TAŞIMASI SAĞLAMAK VE HAVACILIĞI DESTEKLEMELİK AMACIYLA KURULMUŞ BİR SİVİL TOPLUM ÖRGÜTÜDÜR. IATA, ÜYE HAVA YOLLARININ, YER HİZMET KURULUŞLARININ VE HAVA LİMANLARININ PROSEDÜRLERİNİN BELİRLENMESİNİ VE ÜYE KURULUŞLARIN İŞBİRLİĞİ HAKKINDA STANDARTLAR GELİŞTİRİLMESİNİ DE AMAÇLAMAKTADIR. BİR TİCARET BİRLİĞİ OLAN IATA HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ TİCARİ KISMI İLE İLGİLENMEKTEDİR

- **TESLİM ALINMAYAN BAGAJ**
- **IATA TARAFINDAN YAPILAN TANIMA GÖRE TESLİM ALINMAYAN BAGAJ, “YOLCULUKLA İLGİLİ OLARAK YOLCUNUN GİYİMİ, KULLANIMI, KOLAYLIĞI, RAHATLIĞI İÇİN UYGUN VEYA GEREKLİ OLAN NESNE, MADDE VE DİĞER ŞAHSİ MALLAR” ANLAMINA GELİR.**
- **BU TANIMDAN YOLA ÇIKARAK TESLİM ALINMAYAN BAGAJIN EL BAGAJI VE KABİN BAGAJINI KAPSADIĞI SÖYLENEBİLİR.**
- **EL BAGAJI, YOLCUNUN KİŞİSEL KULLANIMI İÇİN YANINDA BULUNAN KÜÇÜK ŞEYLERDİR.**
- **KABİN BAGAJI İSE, EL BAGAJI GİBİ YOLCUNUN YAPTIĞI YOLCULUK DOLAYISIYLA YANINA ALDIĞI; ANCAK EL BAGAJINDAN FARKLI OLARAK BUNLARI KABİN İÇERİSİNDE KENDİSİNE TAHSİS OLUNAN BÖLMEDE MUHAFAZA ETTİĞİ EŞYASINDAN OLUŞUR.**

- TESLİM ALINAN BAGAJ İSE, IATA TARAFINDAN, YOLCUNUN TAŞIYICI TARAFINDAN EMANET ALINAN BAGAJI OLARAK TANIMLANMIŞTIR.

- TAŞIYICININ TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN ASLİ BORCU TAŞIMA BORCUDUR. BU BORCUN KAPSAMINA YOLCU YANINDA BERABERİNDEKİ BAGAJIN TAŞINMASI DA GİRER. AKSİ KARARLAŞTIRILMIŞ OLMADIKÇA BAGAJ İÇİN TAŞIMA ÜCRETİNDEN AYRI OLARAK BİR ÜCRET ÖDENMESİNE GEREK YOKTUR (TSHK M. 108). ANCAK UYGULAMADA ÜCRETSİZ TAŞINAN BAGAJ İÇİN BELLİ BİR AĞIRLIK LİMİTİ ÖNGÖRÜLEREK, LİMİTİ AŞAN KISIM İÇİN AYRICA BİR ÜCRET TALEP EDİLMEKTEDİR

TESLİM ALINAN BAGAJIN ZIYAINDAN VEYA HASARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

- TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUN 121'İNCİ MADDESİNDE TESCİL ETTİRİLMİŞ (YANI TESLİM ALINAN) BAGAJIN KAYBI VEYA HASARA UĞRAMASI HALİNDE, ZARARA SEBEBİYET VEREN OLAY, HAVAYOLU İLE TAŞIMA SIRASINDA MEYDANA GELMİŞ İSE ZARARDAN TAŞIYICININ SORUMLU OLACAĞI HÜKÜM ALTINA ALINMIŞTIR. ANILAN MADDE HÜKMÜNDE HAVAYOLU İLE TAŞIMANIN, BAGAJIN BİR HAVAALANINDA VEYA BİR HAVA ARACINDA YAHUT HAVAALANI DIŞINA İNİLMESİ HALİNDE O YERDE TAŞIYICININ BAKIM VE GÖZETİMİ ALTINDA BULUNDUĞU SÜREYİ KAPSADIĞI BELİRTİLMİŞTİR.

İHBAR YÜKÜMLÜLÜĞÜ

- TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNUN 128'İNCİ MADDESİNDE BAGAJIN HASARA UĞRAMASI HALİNDE TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNA GİDİLEBİLMESİ İÇİN HASARIN BELLİ SÜRE İÇERİSİNDE İÇİNDE TAŞIYICIYA İHBAR EDİLMESİ GEREKTİĞİ HÜKÜM ALTINA ALINMIŞTIR. BENZER BİR DÜZENLEME MONTREAL KONVANSİYONUNUN 31'İNCİ MADDESİNDE DE MEVCUTTUR. **TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNDA VE MONTREAL KONVANSİYONUNDA, İHBAR YÜKÜMLÜLÜĞÜ SADECE BAGAJIN HASARA UĞRAMASI HALİNE ÖZGÜ OLARAK DÜZENLENDİĞİNDEN BAGAJIN ZİYAI DURUMUNDA SORUMLULUĞUN DOĞUMU İÇİN İHBAR ŞARTI ARANMAZ.** YOLCU BAGAJININ, ONU TESLİM ALMAYA YETKİLİ KİŞİ TARAFINDAN İTİRAZ EDİLMEYEN KABULÜ, TAŞIMA BELGESİNE UYGUN OLARAK VE İYİ DURUMDA TESLİM EDİLDİĞİNE DAİR TAŞIYICI LEHİNE ADI BİR KARİNE SAYILIR (TSHK M. 128). ZARARIN HAVA TAŞIMASI SİRASINDA MEYDANA GELDİĞİ İSPATLANARAK BU KARİNENİN AKSİ İSPATLANABİLİR.

- BAGAJIN HASARA UĞRAMASI HALİNDE, TESLİM ALMAYA YETKİLİ KİŞİ TARAFINDAN HASARIN ÖĞRENİLMESİNDE DERHAL VE TESLİMLERİNDEN İTİBAREN EN GEÇ YEDİ GÜN İÇİNDE TAŞIYICIYA İHBARDA BULUNULMASI GEREKİR (TSHK M. 128; MONTREAL KONVANSİYONU M. 31). SÖZ KONUSU İHBAR YAZILI OLARAK VEYA DURUMUN TAŞIMA BELGESİNİN ÜSTÜNDE GÖSTERİLMESİ SURETİ İLE YAPILMALIDIR. İHBAR SÜRESİNE UYULMAMASI HALİNDE TAŞIYICI ALEYHİNE DAVA AÇILAMAZ.
- BAGAJ VE YÜK TAŞIMASINDA GECİKME HALİNDE SÜRE 21 GÜNDÜR.

TESLİM ALINMAYAN BAGAJIN ZİYAINDAN VEYA HASARA UĞRAMASINDAN DOĞAN ÂKDİ SORUMLULUK

- TESLİM ALINMAYAN BAGAJIN ZİYAI VEYA HASARA UĞRAMASI HALİNDE SORUMLULUK TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNDA DÜZENLENMEMİŞ OLDUĞUNDAN, BU HUSUSA İLİŞKİN KURALLAR, TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU'NUN 106'NCI MADDESİNDE YAPILAN ATIF GEREĞİ MONTREAL KONVANSİYONU HÜKÜMLERİNE GÖRE TAYİN EDİLİR. MONTREAL KONVANSİYONU'NUN 17'NCİ MADDESİNİN (2) NUMARALI PARAGRAFININ SON CÜMLESİ UYARINCA KİŞİSEL EŞYALAR DÂHİL OLMAK ÜZERE, TESLİM ALINMAYAN BAGAJIN ZİYAI VEYA HASARA UĞRAMASI HALİNDE TAŞIYICI, KENDİSİNİN VEYA BİR ÇALIŞANININ YA DA ACENTESİNİN BİR KUSURU VARSA SORUMLU OLUR. GÖRÜLDÜĞÜ ÜZERE, TESLİM ALINAN BAGAJ BAKIMINDAN KUSURSUZ SORUMLULUK İLKESİ GEÇERLİ İKEN; TESLİM ALINMAYAN BAGAJ BAKIMINDAN KUSUR SORUMLULUĞU ESASI BENİMSENMİŞTİR

- **MONTREAL KONVANSİYONUNUN 22'NCİ MADDESİNDE TAŞIYICININ BAGAJIN ZİYA, HASARI VEYA GECİKMESİ HALİNDE SORUMLULUĞU 1,000 ÖZEL ÇEKME HAKKI İLE SINIRLIDIR. BUNUNLA BERABER MONTREAL KONVANSİYONUNUN 24'ÜNCÜ MADDESİNE GÖRE, ICAO (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION - ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK ÖRGÜTÜ) TARAFINDAN HER BEŞ YILDA BİR; MONTREAL KONVANSİYONU İLE GETİRİLMİŞ OLAN SORUMLULUK SINIRLARI GÖZDEN GEÇİRİLİR VE ÖZEL ÇEKME HAKKINI BELİRLEMEDE PARA BİRİMİ ESAS ALINAN DEVLETLERDEKİ BEŞ YILLIK ORTALAMA ENFLASYON ORANINA GÖRE HESAPLANAN BİR ENFLASYON FAKTÖRÜ DOĞRULTUSUNDA SORUMLULUK SINIRLARI YENİDEN BELİRLENEREK ÂKİT DEVLETLERE TEBLİĞ EDİLECEKTİR. YENİ SORUMLULUK SINIRLARININ YÜRÜRLÜĞE GİRMESİ İSE ÂKİT DEVLETLERİN EKSERİYETİ TARAFINDAN İTİRAZA UĞRAMAMASI ŞARTINA BAĞLANMIŞTIR. ICAO İLK BEŞ YILLIK DEĞERLENDİRMESİNİ YAPMIŞ VE 28 ARALIK 2019 TARİHİNDEN İTİBAREN YÜRÜRLÜĞE GİRECEK OLAN SORUMLULUK SINIRLARINI DA BELİRLEYEREK KONVANSİYONU ONAYLAMIS OLAN ÂKİT DEVLETLERE TEBLİĞ ETMİŞTİR. BAGAJIN ZİYAI VEYA HASARI HALİNDE TAŞIYICININ SORUMLU OLACAĞI YENİ SORUMLULUK MİKTARI 28 ARALIK 2019 TARİHİ İTİBARI İLE HER BİR YOLCU İÇİN 1,288 ÖZEL ÇEKME HAKKI OLARAK TESPİT EDİLMİŞTİR.**

SORUMLULUK SINIRININ ORTADAN KALKTIĐI HALLER

1. TAŞIYICININ VEYA ADAMLARININ KASITLI VEYA ZARAR İHTİMALİNİ BİLEREK DİKKATSİZCE DAVRANIŐLARI

TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU'NUN 126'NCİ MADDESİ HÜKMÜNE GÖRE, ZARARIN TAŞIYICININ VEYA ADAMLARININ ZARAR VERMEK KASTI İLE VEYA ZARARIN DOĞMASI İHTİMALİ OLDUĞUNU BİLEREK DİKKATSİZCE YAPTIKLARI BİR HAREKET VEYA İHMAL SONUCUNDA MEYDANA GELDİĞİ İSPAT EDİLDİĞİ TAKDİRDE; TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNDA ÖNGÖRÜLEN SORUMLULUK SINIRLARI UYGULANMAZ. BENZER BİR DÜZENLEME MONTREAL KONVANSİYONUNUN 22'NCİ MADDESİNİN 5'İNCİ PARAGRAFINDA DA MEVCUTTUR.

2. BAGAJ KUPONUNUN DÜZENLENMEMESİ VEYA GEREKLİ KAYITLARI İÇERMEMESİ

- BAGAJ KUPONU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ İÇİN ESASLI BİR UNSUR OLMAMAKLA BERABER TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNUNUN 109'UNCU MADDESİNDE YOLCUYA BAGAJ KUPONU VERİLMEMESİ VEYA BAGAJ KUPONUNUN GEREKLİ KAYITLARI İÇERMEMESİ HALİNDE TAŞIYICININ, BU KANUNDA ÖNGÖRÜLEN SORUMLULUĞU SINIRLANDIRAN VEYA KALDIRAN HÜKÜMLERDEN YARARLANAMAYACAĞI HÜKME BAĞLANMIŞTIR.

3. BAGAJIN DEĞERİNE İLİŞKİN ÖZEL BEYANDA BULUNARAK İLAVE TAŞIMA ÜCRETİ ÖDENMESİ

- MONTREAL KONVANSİYONUNUN 22'İNCİ MADDESİ UYARINCA TESLİM ALINAN BAGAJ BAKIMINDAN, EĞER YOLCU EŞYAYI BAGAJ OLARAK TAŞIYICIYA TESLİM ETTİĞİ ANDA BAGAJIN DEĞERİ HAKKINDA ÖZEL BEYANDA BULUNMUŞ VE TAŞIYICININ İSTEDİĞİ İLAVE TAŞIMA ÜCRETİNİ ÖDEMiŞ İSE TAŞIYICI BEYAN EDİLEN DEĞERİ GEÇMEYECEK BİR TAZMİNAT ÖDEMEKLE SORUMLU OLACAKTIR.

4. SORUMLULUĞU GENİŞLETEN ANLAŞMALAR

- SORUMLULUK SINIRININ UYGULANMAYACAĞI BİR DİĞER HAL İSE TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARININ SORUMLULUK SINIRININ ARTIRILMASI HUSUSUNDA ANLAŞMALARIDIR

HAVAYOLU İLE YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

- BAGAJ VEYA YÜKÜN UĞRADIĞI ZARAR
- TSHK MADDE 121 – TESCİL ETTİRİLMİŞ BAGAJ VEYA YÜKÜN KAYBI VEYA ZARARA UĞRAMASI HALİNDE, ZARARA SEBEBİYET VEREN OLAY, HAVAYOLU İLE TAŞIMA SIRASINDA MEYDANA GELMİŞ İSE ZARARDAN TAŞIYICI SORUMLUDUR. BİRİNCİ FIKRA ANLAMINDA HAVAYOLU İLE TAŞIMA; BAGAJ VEYA YÜKÜN BİR HAVAALANINDA VEYA BİR HAVA ARACINDA VEYA HAVAALANI DIŞINA İNİLMESİ HALİNDE O YERDE TAŞIYICININ MUHAFAZA VE NEZARETİ ALTINDA BULUNDUKLARI SÜREYİ KAPSAR. YÜK İÇİN TÜRK TİCARET KANUNUNUN 781 İNCİ MADDE HÜKMÜ UYGULANIR. (6102 S. TTK M. 875)

- MONTREAL KONVANSİYONU 22/3 YÜK TAŞIMACILIĞINDA, YÜKÜN TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNA VERİLDİĞİ ANDA GÖNDEREN YÜKÜN ULAŞACAĞI YERDE TESLİMİ İLE İLGİLİ ÖZEL BİR FAYDA BEYANINDA BULUNMADIĞI VE DURUMUN GEREKTİRMESİ HALİNDE İLAVE BİR ÖDEME YAPMADIĞI MÜDDETÇE, TAŞIYICININ YÜKÜN TAHRİP OLMASI, KAYBOLMASI YA DA YÜKE HASAR GELMESİ HALİNDE HER KİLOGRAM İÇİN SORUMLULUĞU 22 ÖZEL ÇEKME HAKKI İLE SINIRLIDIR.
- *SINIRSIZ SORUMLULUĞUN DÜZENLENDİĞİ MONTREAL KONVANSİYONU 22/5 HÜKMÜNDE SADECE YOLCU VE BAGAJ TAŞIMALARINA ATIF YAPILMIŞ, YÜK TAŞIMALARI KAPSAM DIŞINDA BIRAKILMIŞTIR. DOLAYISIYLA BU HÜKÜM YÜK TAŞIMALARINA UYGULANMAZ. ANCAK TSHK 126 GEREĞİNCE «ZARARIN, TAŞIYICININ VEYA ADAMLARININ ZARAR VERMEK KASTI İLE VEYA ZARARIN DOĞMASI İHTİMALİ OLDUĞUNU BİLEREK DİKKATSİZCE YAPTIKLARI BİR HAREKET VEYA İHMAL SONUCUNDA MEYDANA GELDİĞİ İSPAT EDİLDİĞİ TAKDİRDE; BU KANUNDA ÖNGÖRÜLEN SORUMLULUK SINIRLARI UYGULANMAZ. ».*

- TSHK 110: TAŞIYICININ, YÜKÜ, YÜK SENETSİZ VEYA TSHK DA YAZILI KAYITLARI İÇEREN BİR YÜK SENEDİ VERMEDEN KABUL ETMİŞ OLMASI, TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN VARLIĞINI VEYA GEÇERLİLİĞİNİ ETKİLEMEZ. ANCAK TAŞIYICI BU KANUNUN SORUMLULUĞU KALDIRAN VEYA SINIRLAYAN HÜKÜMLERİNDEN YARARLANAMAZ.
- YÜKÜN DEĞERİNE İLİŞKİN ÖZEL BEYANDA BULUNARAK İLAVE TAŞIMA ÜCRETİ ÖDENMESİ
- SORUMLULUĞU GENİŞLETEN ANLAŞMALAR
- TSHK M. 128 HASAR İHBARI BURADA DA UYGULAMA BULUR. YÜK İÇİN HASAR HALİNDE İHBAR SÜRESİ 14 GÜN, GECİKME HALİNDE İSE 21 GÜNDÜR.