

## HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YOLCU BİLETİ VE BAGAJ KUPONU

Arş. Gör. Sinan Sami AKKURT\*

### ÖZET

*Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK.).m.107/ f.1, sivil havayolu ile iç hat (ulusal) yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcının, yolcuya belirli kayıtları içeren ve uluslararası standartlara uygun bir bilet vermekle yükümlü olduğunu öngörmekte; uluslararası taşımalar bağlamında ise 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu (VK.), 1955 tarihli Lahey Protokolü (LP.) ve bunlara ilişkin Ek ve Tadil metinleri (Varşova/ Lahey Sistemi) ile 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu (MK.), taşıyıcıya aynı yönde yükümlülükler ihdas etmektedir (VK.m.3/ f.1; MK.m.3/ f.1). Gerek ulusal gerekse uluslararası sivil havacılık mevzuatının ihdas etmiş olduğu bu düzenlemeler yolcu bakımından hak niteliğinde olup, yolcu bu hakkı talep etmese dahi, taşıyıcı tarafından anılan hakkın yerine getirilmesi onun açısından bir yükümlülük arz etmektedir. Bu çalışmada, öncelikle yolcu bileti ve bagaj kuponu kavramları, hukukî nitelikleri göz önünde bulundurularak incelenecek; anılan taşıma belgelerinin içermesi gereken kayıtlar belirtilecektir. Sonuç kısmında ise, taşıma belgelerinin hiç veya gereği gibi düzenlenmemesinin hava taşıyıcısının sorumluluğuna etkisi değerlendirilecektir.*

**Anahtar Kelimeler:** Havayolu taşımacılığı, yolcu bileti, bagaj kuponu, taşıma belgeleri, sorumluluk

### PASSENGER TICKET AND LUGGAGE COUPON AT AIR TRANSPORTATION

#### ABSTRACT

*For in-line flights, Turkish Civil Aviation Code (TSHK.).art.107; for outside-line flights, 1929 Warsaw Convention (VK.), it's amendments*

---

\* Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medenî Hukuk Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi

*and addendums (Warsaw/ The Hague System) and 1999 Montreal Convention (MK.) includes the rules relating to "documents of Carriage; luggage and passenger ticket" (VK.art.3; MK.art.3). The rules about luggage and passenger ticket develops rights for passengers and creates liability of air carriers. This article includes the legal rights of passengers and the liability of commercial air carriers relating to passenger ticket and luggage coupon.*

**Keywords:** Aviation, passenger ticket, luggage ticket, documents of carriage, liability

## I- HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YOLCU BİLETİ

### A) GENEL OLARAK

Sivil havayolu ile ulusal (iç hat) yolcu taşımacılığı bakımından TSHK.'nda, uluslararası (dış hat) yolcu taşımacılığı bakımından ise Varşova/ Lahey metinlerinde ve 1999 Montreal Konvansiyonunda, taşıma konusu yolcu için taşıyıcı tarafından "yolcu bileti – passenger ticket" düzenlenmesi gerektiği öngörülmektedir (TSHK.m.107; VK.m.3; MK.m.3). Anılan düzenlemeler, yolcu biletinin belirli kayıtları ihtiva etme gerekliliğini düzenlemekte <sup>1</sup> fakat birbirleri karşısında tümüyle yeknesaklık arz etmemektedirler. Bu nedenle yolcu biletinin, öncelikle hukukî niteliğine değindikten sonra, ulusal taşımalara ilişkin düzenlemeleri ile uluslararası taşımalara ilişkin düzenlemelerini ayrı ayrı incelemek yerinde olur.

---

<sup>1</sup> 1971 Guatemala City Protokolü ile 4 Numaralı Montreal Ek Protokolünde, yolcu bileti gibi hava taşıma belgelerinde bulunması gereken kayıtların bilgisayar ile tutulmasının mümkün olduğu hâllerde bu belgelerin tanzim edilmesine gerek görülmediği ifade edilmektedir. Konu hakkında bkz., **Kırman**, Ahmet, Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990, s. 150. 1999 Montreal Konvansiyonunun 3. maddesinin 2. fıkrasında da anılan kayıtları içeren herhangi bir farklı yöntemin, yolcu biletinin teslimi yerine geçebileceği hükme bağlanmıştır. Fakat taşıyıcı bu tür farklı belgeler kullanılıyorsa taşıyıcı, dâhil edilen bilginin yazılı bir dökümünü yolcuya teslim etmek zorundadır.

## B) HAVA YOLCU BİLETİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

Doktrindeki genel kabul uyarınca yolcu bileti, yolcu taşıma sözleşmesi hakkında bir ispat vasıtası olarak nitelendirilmekte olup, anılan belgenin kıymetli evrak niteliğinde değil fakat taşıyıcı vasıtasıyla taşınmak için mezuniyet sağlayan bir yetki belgesi olarak kabul edildiği görülmektedir<sup>2</sup>.

Gerçekten de (ispat vasıtası olarak) yolcu biletinin tanzim edilmemiş olması, sivil havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin varlığına ve geçerliliğine etki etmez<sup>3</sup>. Bu husus TSHK.m.107/ f.2, c.1’de, “*Taşıyıcı, yolcuyu biletsiz...kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmez...*” denilmek suretiyle açıkça ifade edilmiştir. Aynı husus 1955 tarihli Lahey Protokolü (LP.) ile değişik Varşova Konvansiyonu m.3/ f.2, c.2’de, “*Yolcu biletinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini*

<sup>2</sup> Aynı yönde bkz., **Ülgen**, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, s. 133, 134; **Kaner**, İnci D., Hava Hukuku (Hususi Kısım), 2. Baskı, İstanbul 2004, s. 58; **Zeyneloğlu**, Ahmet, Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1980, s. 96; **Tüzün**, Necati, Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Ankara 1981, s. 20; **Arkan**, Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, Ankara 1982, s. 19; **Yeşilova**, Ecehan, CMR – Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, DEÜHFD., C. 7, S. 1, 2005, s. 241, 242; **Tüzüner**, Özlem, Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, TBBD., S. 101, 2012, s. 178, 179.

<sup>3</sup> 11.HD. 09.06.1995, E. 1995/3835 K. 1995/4830, “Konunun yasal düzenlemesinin yapıldığı Türk Sivil Havacılık Kanununun ( TSHK ) 107. maddesi hükmü uyarınca, yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcının yolcuya aynı maddede belirtilen unsurları içeren bir bilet düzenleyerek vermekle yükümlü olduğu kabul edilmişse de, biletin verilmemiş olması halinde dahi taşıma sözleşmesinin geçerli olacağı aynı maddenin 2. fıkrasında hükme bağlanmıştır. Diğer bir deyişle, taşıma sözleşmesinin düzenlenmesi yasa da bir geçerlilik şekline tabi tutulmamıştır. Taşıma işinin fiilen gerçekleştiği sabit bulunduğu göre, davacı taşıyıcı tarafından düzenlenen taşıma sözleşmesinin davalı İdareyi temsil yetkisini haiz bir kimse tarafından imzalanmamış olması da sözleşmenin geçersizliğini gerektirmez. Kaldı ki davalı tarafın böyle bir davranışı MK.nun 2. maddesinde ifadesini bulan iyiniyet kuralları açısından da yasal dayanaktan yoksun bulunmaktadır.”, (Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası).

*etkilemeyecektir...<sup>4</sup>* şeklinde ifade bulmuş, 1999 Montreal Konvansiyonu da aynı yöndeki düzenlemeyi, yolcu taşıma belgelerinin tanzimine ilişkin “*Yolcular ve Bagaj – Passengers and Baggage*” başlıklı 3.maddesinin 5.fikrasında, “*Yukarıda verilen paragraflardaki hükümlere riayet etmeme...taşıma kontratının varlığını ya da geçerliliğini etkilemeyecektir.*”<sup>5</sup> diyerek muhafaza etmiştir. Bu yönüyle yolcu bileti, taşıma sözleşmesi bakımından kurucu bir unsur olmayıp, anılan sözleşmenin ispatına ilişkin bir vasıta olarak nitelendirilmekte fakat biletin ispat gücünün mutlak olmadığı, taşıma sözleşmesinin varlığı yönünde aksi ispat edilebilir (adi) bir karine meydana getirdiği ifade edilmektedir<sup>6</sup>. Nitekim 1955 Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonunun 3.maddesinin 2.fikrasının 1.cümlesinde yolcu biletinin ispat vasıtası niteliğinde bulunduğu, “*Yolcu bileti, taşıma anlaşmasının yapıldığı ve şartları hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır.*” denilmek suretiyle açıklanmıştır<sup>7</sup>.

Öte yandan yolcu biletinin kaybolması yahut çalınması da, yolcunun taşınmaya ilişkin talebini taşıyıcıya karşı ileri sürmesine engel teşkil etmemelidir. Zira anılan talebin kaynağını yolcu bileti değil taşıma sözleşmesi oluşturduğundan, biletini kaybeden yahut çaldıran yolcunun, anılan sözleşme ilişkisini başka suretle ispat etmesi hâlinde, taşıyıcı tarafından bu talebinin yerine getirilmesi gerekir. Ancak taşıyıcının,

---

<sup>4</sup> Maddenin İngilizce metni, “The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage...” şeklindedir.

<sup>5</sup> Maddenin İngilizce metni, “Non – compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage,...” şeklindedir.

<sup>6</sup> **Öztürk**, Yaşar, Hava Hukuku, I, Samsun 2010, s. 239; **Ülgen**, s. 133 – 134.

<sup>7</sup> 1999 Montreal Konvansiyonunda her ne kadar yolcu biletinin ispat kuvvetine ilişkin özel bir hüküm ihdas edilmemişse de anılan Konvansiyonun, yine hava taşıma belgelerinden olan “hava sevk fişi veya kargo makbuzu”nun tanzimine ilişkin dokümantasyonun ispat kuvveti hakkında, “Hava sevk fişi ya da kargo makbuzu kontratın tamamlandığına, kargonun kabul edildiğine ve bu çerçevede belirlenen koşulların kabul edildiğine dair kesin olmayan karine teşkil eder.” denilmektedir (m.11/ f.1).

yolcu biletinin yarattığı karineyi çürüterek, hırsızın ileri sürdüğü ifa talebini yerine getirmekten kaçınması mümkündür <sup>8</sup>.

Türk hukukunda kıymetli evrak tahdidî olarak (*numerus clausus*) sayıldığı ve bunlar arasında yolcu bileti yer almadığı için, anılan belgenin kıymetli evrak olarak kabul edilemeyeceği, aynı durumun, biletin tedavül fonksiyonu olmaması sebebiyle uluslararası metinler bağlamında da geçerli olduğu ve bu yönüyle yolcu biletinin bir yetki belgesi olarak nitelendirilmesi gerektiği de kabuller arasında yer almaktadır <sup>9</sup>.

### C) ULUSAL (İÇ HAT) YOLCU TAŞIMACILIĞINDA YOLCU BİLETİ

Ulusal (iç hat) yolcu taşımalarında taşıyıcı, belirli kayıtları içeren bir yolcu bileti tanzim ederek bunu yolcuya teslim etmekle yükümlü kılınmıştır. Bu yükümlülük TSHK.m.107/ f.1, c.1'de, “*Yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı, yolcuya...uluslararası standartlara uygun olan bir bilet vermekle yükümlüdür...*” şeklinde ifade edilmektedir.

Taşıyıcı tarafından yolcu taşımacılığı hakkında tanzim edilecek olan bu bilete yer alması gereken kayıtlar ise;

- \* *Taşıyıcının adı veya ticaret ünvanı ve adresi,*
- \* *Yolcunun adı ve soyadı,*
- \* *Biletin numarası ile düzenlendiği gün ve yer,*
- \* *Taşıma ücreti veya bilet ücretsiz verilmişse buna dair kayıt,*
- \* *Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri,*

\* *Taşımanın, TSHK.'nda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu hususundan müteşekkildir (TSHK.m.107/ f.1, (a), (b), (c), (d), (e), (f)).*

Yolcu biletinde bu kayıtlardan biri yahut bir kaçının eksik olması, tıpkı biletin hiç düzenlenmemesi durumunda olduğu gibi, yolcu taşıma sözleşmesinin varlığına ve geçerliliğine etki etmemektedir. Zira TSHK.m.107/ f.2, c.1, “*Taşıyıcı, yolcuyu biletsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir bilet vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin*

<sup>8</sup> Aynı yönde bkz., **Ruhwedel**, Der Luftbeförderungsvertrag, Frankfurt am Main 1985, s. 71; **Ülgen**, s. 136; **Öztürk**, s. 240.

<sup>9</sup> **Ülgen**, s. 134.

*varlığı veya geçerliliği etkilenmez...*” diyerek keyfiyeti açıkça ifade etmiştir. Fakat biletin hiç tanzim edilmemiş olması veya tanzim edilmekle birlikte yukarıdaki kayıtları içermemesi durumunda taşıyıcının, TSHK.’nda düzenlenen sınırlı sorumluluk veya sorumsuzluk imkânlarından (sorumluluğu sınırlandıran veya kaldıran TSHK. hükümlerinden) yararlanması mümkün olmayacaktır (TSHK.m.107/ f.2, c.2) <sup>10</sup>.

#### **D) ULUSLARARASI (DIŞ HAT) YOLCU TAŞIMACILIĞINDA YOLCU BİLETİ**

Uluslararası (dış hat) yolcu taşımacılığında yolcu bileti, “1955 Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu” ve “1999 Montreal Konvansiyonu”nun 3.maddelerinde düzenlenmiştir.

1955 Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu taşıyıcıya, uluslararası yolcu taşımalarında yolcu bileti tanzim ederek bunu yolcuya teslim etme yükümlülüğü getirmekte (m.3/ f.1, c.1), anılan bilete yer alması gereken hususları (kayıtları) ise şu şekilde tespit etmektedir:

\* *Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi,*

\* *Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek âkit (yüksek sözleşen) taraf ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi,*

\* *Eğer yolcunun seyahatinin son varış yeri veya durak yeri, hareket ettiği ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Konvansiyonunun uygulanabileceğini ve Konvansiyonun, ölüm veya bedensel zarar ile bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hâlde sınırladığını belirten bir not (m.3/ f.1, (a), (b), (c) <sup>11</sup>) <sup>12</sup>.*

---

<sup>10</sup> Buna karşılık taşıyıcının TSHK.m.107/ f.1, c.1’de bahsi geçen “uluslararası standartlara uygun olan bilet verme yükümlülüğü”ne uymamış olması, başka bir deyişle tanzim edilen biletin uluslararası standartlara uygun olmaması, taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına yol açmaz. Aynı yönde bkz., **Ülgen**, s. 131.

<sup>11</sup> Maddenin İngilizce metni, “1. In respect of the carriage of passengers a ticket shall be delivered containing: (a) an indication of the places of departure and

04.11.2003 tarihinde yürürlüğe giren ve Türkiye bakımından 26.03.2011 tarihinde yürürlük kazanarak âkit devletler bakımından Varşova Konvansiyonu ile tüm Ek ve Tadillerini ilga eden 1999 Montreal Konvansiyonunun 3.maddesinin 1.fikrasının 1.cümlesi de yolcuların taşınması açısından münferit yahut müşterek bir taşıma belgesi verileceğini hükme bağlamış ve anılan belgenin içermesi gereken kayıtları şu şekilde öngörmüştür:

\* *Kalkış ve varış yerlerinin bildirimi,*

\* *Eğer kalkış ve varış yerleri tek bir devletin sınırları dâhilinde ise, bir ya da daha fazla anlaşılabilir duruş yeri başka bir devletin sınırları kapsamında olduğunda bu tür durulacak yerlerden en az birinin bildirimi (m.3/ f.1, (a), (b) <sup>13</sup>).*

Konvansiyon, 3.maddenin 4.fikrasında ayrıca, “*Geçerli olduğu yerlerde, bu Sözleşmenin; ölüm ya da yaralanma bakımından ve bagajın tahrip olması ya da bagajın kaybı veya bagaja hasar gelmesi ve de gecikmeler açısından taşıyıcının sorumluluklarını hükme bağladığı ve bu sorumlulukları sınırlayabileceği hususunda yolcuya yazılı bir bildirim*

---

destination; (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; (c) a notice to the effect that, if the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage.” şeklindedir.

<sup>12</sup> 1999 Montreal Konvansiyonunun Türkiye bakımından yürürlük tarihi olan 26.03.2011'den önceki olaylar hakkında hâla uygulanma kabiliyetleri bulunduğu için, Varşova Konvansiyonu düzenlemelerine de değinilmiştir.

<sup>13</sup> Maddenin İngilizce metni, “1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing: (a) an indication of the places of departure and destination; (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.” şeklindedir.

verilmelidir <sup>14</sup>” demekle, taşıyıcıya böyle bir yazılı kayıt tanzim ederek yolcuya teslim etme yükümlülüğü de getirmiş bulunmaktadır.

Gerek Varşova Konvansiyonu gerekse 1999 Montreal Konvansiyonu hükümleri uyarınca, yolcu biletinin şeklinin yahut dış görünüşünün önem arz etmediği, bu bakımdan yolcuya gönderilen bir mektup yahut yazıcıdan çıktısının alınması mümkün kılınan bir elektronik sayfanın dahi bilet niteliğinde olacağı kabul edilmektedir <sup>15</sup>. Nitekim 1999 Montreal Konvansiyonu, öngörülen kayıtları içeren herhangi farklı bir yöntemin, yolcu biletinin teslimi yerine geçebileceğini fakat bu tür bir yöntem kullanılıyorsa bile kayıtların yazılı bir dökümünün yolcuya teslim edilmesi gerektiğini öngörmektedir (m.3/ f.2). Burada önem arz eden husus anılan belgenin, taşıma ilişkisinin varlığını yansıtmaması ve Konvansiyonların gerekli kıldığı kayıtları ihtiva etmesi olup <sup>16</sup>, gerekli kılınan kayıtları ihtiva etmeyen bir belgenin, Konvansiyonlar anlamında bilet niteliğinde değerlendirilemeyeceği ifade edilmektedir <sup>17</sup>.

## II- HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA BAGAJ KUPONU

### A) HAVA BAGAJ KUPONU KAVRAMI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

Sivil havayolu ile gerçekleştirilen yolcu taşımacılığı faaliyetleri anlamında “bagaj kuponu – *luggage ticket* <sup>18</sup>”, taşıyıcının, yolcu

---

<sup>14</sup> Maddenin İngilizce metni, “The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.” şeklindedir.

<sup>15</sup> TSHK.’nun yolcu biletine ilişkin düzenlemesinin, Uluslararası Konvansiyonlardaki bu esnek yapıya göre oldukça katı olduğu ifade edilmektedir. Bu yönde bkz., **Ülgen**, s. 131; **Öztürk**, s. 239.

<sup>16</sup> **Ruhwedel**, s. 70; **Öztürk**, s. 239; **Ülgen**, s. 131.

<sup>17</sup> Bu yönde bkz., **Kırman**, s. 148.

<sup>18</sup> Bagaj kuponu kavramı doktrinde, “bagaj senedi”, “bagaj bülteni”, “bagaj fişi”, “bagaj tanımlama etiketi” gibi tabirlerle de ifade edilmektedir. Çeşitli kullanımlar için bkz., **Göknil**, M. Nedim, Hava Hukuku, İstanbul 1951, s. 189; **Öztürk**, s. 240; **Ülgen**, s. 138. Öte yandan 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunda “luggage ticket” tabiriyle ifade edilen bu kavram (m.4), 1955 tarihli Lahey Protokolünde “baggage check” (m.4), 1999 Montreal



tarafından kendisine teslim edilen her parça bagaj hakkında düzenleyerek yolcuya ibraz ettiği, kanun tarafından öngörülen belirli kayıtları içeren bir belgedir. Nitekim TSHK.m.109/ f.1, “*Taşıyıcıya teslim edilen her bir parça bagaj için, yolcuya...bir bagaj kuponu verilir.*” demekle, hem anılan kavramı tanımlamış hem de kabin (el) bagajlarını kapsam dışında tutarak, sadece taşıyıcıya teslim edilen, kayıtlı (tescil edilmiş – *registered*) bagajlar hakkında bagaj kuponu düzenlemesi gerektiğini hükme bağlamıştır. Aynı esas, uluslararası yolcu taşımacılığında yararlanan yolcuların bagajları bakımından da geçerlidir. Nitekim 1955 tarihli Lahey Protokolüyle değişik Varşova Konvansiyonunun 4.maddesinin 1.fikrasının 1.cümlesinde, “*Kayıtlı bagajın taşınmasında bir bagaj senedi verilecektir...*”<sup>19</sup> şeklinde, 1999 Montreal Konvansiyonunun 3.maddesinin 3.fikrasında ise, “*Taşıyıcı, kontrol edilmiş her parça bagaj için yolcuya bir bagaj tanımlama etiketi verecektir.*”<sup>20</sup> şeklinde ifade edilmiştir. Dolayısıyla uluslararası taşımalarda da bagaj kuponu, sadece kayıtlı bagajlar hakkında tanzim edilmektedir<sup>21</sup>.

TSHK.m.109/ f.3, “*Bagaj kuponu...bagajın ibraz edene teslim edileceği kaydını içerir.*” demektedir. Her ne kadar bu hüküm, bagaj kuponunun kıymetli evrak niteliğinde bulunup bulunmadığı yönünde tartışmalara yol açmaya açık olsa da doktrinde, anılan hükmün, hakkın ileri sürülmesini senedin ibrazına bağlı kılmadığını, bu hükmün, yolcu bakımından bagaj kuponunu teslim şartı, taşıyıcı bakımından ise yolcunun iade talebine mezuniyeti bulunup bulunmadığını araştırma

---

Konvansiyonunda ise “*baggage identification tag*” olarak adlandırılmıştır (m.3/ f.3).

<sup>19</sup> Maddenin İngilizce metni, “*In respect of the carriage of registered baggage, a baggage check shall be delivered...*” şeklindedir.

<sup>20</sup> Maddenin İngilizce metni, “*The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.*” şeklindedir.

<sup>21</sup> Uygulamada kabin (el) bagajı için tanzim edilen fiş veya kupon, TSHK. ve Konvansiyonlar anlamında bagaj kuponu olarak nitelendirilmemekte, bunun sadece yolcu beraberinde kabine alınacak eşyanın ağırlığının, hacminin, cinsinin ve sayısının taşıyıcı tarafından kontrolünün sağlanması amacına yönelik teknik bir belge niteliğinde olduğu kabul edilmektedir. Aynı yönde bkz., **Öztürk**, s. 243.

yetkisi getirdiğini ve dolayısıyla bagaj kuponunun, zaten tahdidî olarak sayılması gereken kıymetli evrak arasında nitelendirilemeyeceği kabul edilmekte ve böylece bagaj kuponu bir ispat vasıtası olarak değerlendirilmektedir<sup>22</sup>. Nitekim TSHK.m.109/ f.2, c.1, “*Taşıyıcı; bagajı kuponsuz veya yukarda yazılı kayıtları içeren bir kupon vermeden kabul etmiş ise; taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliği etkilenmez...*” demekle, bagaj kuponunun, taşıma sözleşmesinin kurucu unsurları arasında yer almadığını açıkça öngörmüş bulunmaktadır. Aynı esas 1999 Montreal Konvansiyonu m.3/ f.5’te de yer almaktadır. Bu yönüyle bagaj kuponunun, aynı yolcu biletinde olduğu gibi, yetki belgesi işlevi olan bir ispat vasıtası olarak nitelendirilmesi mümkündür. TSHK.m.109/ f.2, c.1 hükmü ayrıca, taşıyıcının bagaj kuponu düzenleme yükümlülüğü altında olmadığını ifade etmektedir<sup>23</sup>. Ancak taşıyıcının bagaj kuponu düzenlememesi hâlinde onun, TSHK.’nun sorumluluğu kaldıran veya sınırlandıran hükümlerinden yararlanması mümkün olmaz (TSHK.m.109/ f.2, c.2). Aynı esas 1955 Lahey Protokolüyle değişik Varşova Konvansiyonuna tabi olan uluslararası taşımalar bakımından da geçerlidir (LP.m.4/ f.4). 1999 Montreal Konvansiyonu ise, taşıyıcının bagaj kuponu düzenlememiş olduğu hâllerde dâhi sınırlı sorumluluktan yararlanabileceğini hükme bağlayarak (m.3/ f. 5), onun bagaj kuponu düzenleme yönündeki durumunu daha da esnek kılmıştır.

### **B) ULUSAL (İÇ HAT) YOLCU TAŞIMACILIĞINDA BAGAJ KUPONU**

Sivil havayolu ile ulusal (iç hat) yolcu taşımacılığı bağlamında bagaj kuponu, TSHK.’nun 109.maddesinde düzenlenmektedir. Ulusal hava taşımaları hakkında, yolcular tarafından kendisine teslim edilen her bir parça için taşıyıcı tarafından düzenlenecek olan bagaj kuponunda (m.109/ f.1, c.1) bulunması gereken kayıtlar, anılan maddenin 1.fikrasının 2.cümlesinde şu şekilde sayılmıştır:

\* *Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi,*

---

<sup>22</sup> Aynı yönde bkz., **Ülgen**, s. 138 vd.; **Kaner**, s. 60; **Schleicher / Reymann / Abraham**, Das Recht der Luftfahrt, Kommentar und Quellensammlung, Erster Band: Allegemeine Einleitung und Internationales Luftrecht, Dritte Auflage, Kölne – Berlin, 1960, s. 307; **Ruhwedel**, s. 74.

<sup>23</sup> **Ülgen**, (Kitap), s. 138.

- \* *Yolcunun adı ve soyadı veya yolcu biletinin tarih ve numarası,*
- \* *Bagaj kuponunun tarih ve numarası,*
- \* *Bagajın ağırlığı,*
- \* *Teslim yeri,*
- \* *Yolcu tarafından özel olarak beyan edildiği takdirde, bagajın içeriği ve değeri,*
- \* *Taşımanın bu Kanunda (TSHK.'nda) gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu (m.109/ f.1, c.2, (a), (b), (c), (d), (e), (f), (g)).*

TSHK.m.109/ f.3'te, ulusal taşımalar bağlamında bagaj kuponunun, biri yolcuda kalmak diğeri bagaja takılmak üzere iki nüsha olarak düzenleneceği öngörülmüştür. Yukarıda anılan kayıtlar saklı kalmak şartı ile taşıyıcının, bagaj kuponunda bulunması gereken bilgilerden, yolcu biletinde zaten mevcut olanları bagaj kuponuna yazmaması veya biletle birleştirmek kaydıyla sadece bir “bagaj teşhis kuponu” verebilmesi mümkündür (TSHK.m.109/ f.4). “*Taşıyıcı; bagajı kuponsuz veya yukarda (f.1'de) yazılı kayıtları içeren bir kupon vermeden kabul etmiş ise; taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliği etkilenmez; ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.*” (TSHK.m.109/ f.2).

TSHK.m.109/ f.3 ayrıca, “*Bagaj kuponu...bagajın ibraz edene teslim edileceği kaydını içerir.*” demekle, bagaj kuponunda bulunması gereken kayıtlara bir diğeri ve ayrıca taşıyıcı yönünden “ibraz edildiğinde teslim” yükümlülüğünü getirmektedir<sup>24</sup>. Ancak taşıyıcıların, genellikle bagajı teslim etmek için bagaj kuponunun ibrazını talep veya tetkik etmedikleri görülmektedir. Bilindiği üzere bagaj çoğu zaman, yolcu tarafından havaalanının bagaj teslim salonundaki “hareketli bagaj bandı” üzerinden ve kendiliğinden, hiçbir kontrole tabi olunmaksızın teslim alınmaktadır<sup>25</sup>. Bu suretle bagajın gerek iyi niyetli gerekse kötü niyetli diğeri kişiler tarafından alınması hâlinde taşıyıcının, bagaj

<sup>24</sup> Bu hükmün taşıyıcıya sadece yetki bahşettiği, onun bu hüküm gereğince, yolcunun bagajı talebe mezuniyetinin bulunup bulunmadığını araştırma hakkına sahip olacağı yönünde bkz., karşı., **Ülgen**, s. 139.

<sup>25</sup> Konu hakkında ayrıca bkz., **Öztürk**, s. 242.

kuponunu ibraz eden yolcuya karşı, bagajın kaybindan ötürü sorumlu olmaya devam edeceği aşikârdır<sup>26</sup>. Anılan yollarla bagaj kaybının önüne geçilmesi bakımından taşıyıcıların, en azından bagaj bandı çevresinde TSHK.m.109/ f.3 hükmünün uygulanmasını sağlayan denetçiler bulundurması, sorumluluğa ilişkin taleplerin ve bagaj kayıplarının önüne geçilmesi bakımından isabetli olacaktır. Ancak belirtmek gerekir ki TSHK.m.109/ f.3'te öngörülen bu kaydın (ibraz kaydının) bagaj kuponunda yer almaması, m.109/ f.2 anlamında taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına yol açmaz (TSHK.m.109/ f.2, f.4).

### **C) ULUSLARARASI (DIŞ HAT) YOLCU TAŞIMACILIĞINDA BAGAJ KUPONU**

Varşova/ Lahey sistemi uyarınca bagaj kuponu (*baggage check*), kayıtlı bagajın taşınmasında ayrı bir belge olarak tanzim edilebileceği gibi, yolcu biletinin içinde veya biletle birleştirilmiş şekilde düzenlenebilmektedir<sup>27</sup> (LP.m.IV; VK.m.4). 1955 Lahey Protokolüyle değişik Varşova Konvansiyonunun 4.maddesi uyarınca bagaj kuponu, yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça şu kayıtları içerecektir:

\* *Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi,*

\* *Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek âkit*

---

<sup>26</sup> 11.HD. 12.11.2001, E. 2001/5985 K. 2001/8861, "Davacı, davalı O... Air Taşımacılık A.Ş. tarafından taşınırken kaybolan bagaj nedeniyle uğradığı maddi ve manevi zararın tazminini istemiştir. Davacının bagajı, Hac seyahatinden dönüşü sırasında kaybolmuştur. Seyahatin özelliği dikkate alındığında, bagaj kaybı nedeniyle davacı, getirdiği hediyeleri yakın akraba ve tanıdıklarına armağan edememiş olup, davalı taşıyıcının akde aykırı davranışı sonucu davacının koşulları oluşan BK.nun 49. maddesine göre manevi tazminata hak kazandığının kabulü gerekir. Bu itibarla mahkemece, davacı lehine makul miktarda manevi tazminata hükmedilmesi gerekirken, davacının bu isteminin reddine karar verilmesi doğru görülmemiştir.", (Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası).

<sup>27</sup> Bagaj kuponunun yolcu bileti ile birleştirildiği hâllerde yolcuya bagaj fişi verilir. Bkz., **Ülgen**, s. 138.

(yüksek sözleşen) taraf ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi,

\* Taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri, başladığı ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin, bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırladığını belirten bir not. (LP.m.IV; VK.m.4/ f.1, (a), (b), (c) <sup>28</sup>).

Varşova/ Lahey sistemi anlamında bagaj kuponu, bagajın kaydedildiği ve taşıma sözleşmesinin şartları hususunda aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılmaktadır. Bu yönüyle bagaj kuponu, taşıma sözleşmesinin varlığı hususunda adi bir karine meydana getirir (VK.m.4/ f.2, c.1 <sup>29</sup>).

Bagaj kuponunun yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma sözleşmesinin varlığına veya geçerliliğine etki etmemektedir. Ancak taşıyıcı, sorumluluğu altına aldığı kayıtlı bagaj hakkında, bagaj kuponu yolcu biletinin içinde yer almaksızın yahut onunla birleştirilmeksizin, yukarıda anılan sınırlı sorumluluk kaydını (m.4/ f.1, (c) bendinde yer alan kaydı) ihtiva eden münferit bir taşıma kuponu tanzim etmedikçe, Konvansiyonun sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümlerinden yararlanamaz (VK.m.4/ f.2, c.2 <sup>30</sup>).

<sup>28</sup> Maddenin İngilizce metni, “1. In respect of the carriage of registered baggage, a baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in a passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1, shall contain: (a) an indication of the places of departure and destination; (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; (c) a notice to the effect that, if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to baggage.” şeklindedir.

<sup>29</sup> Maddenin İngilizce metni, “The baggage check shall constitute prima facie evidence of the registration of the baggage and of the conditions of the contract of carriage...” şeklindedir.

<sup>30</sup> Maddenin İngilizce metni, “...The absence, irregularity or loss of the baggage check does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention.

Belirtmek gerekir ki Varşova/ Lahey sisteminde, 4 Numaralı Montreal Ek Protokolünün, 1955 Lahey Protokolüyle Değişik Varşova Konvansiyonunun 34.maddesini tadil eden XIII sayılı hükmü gereğince, bagaj kuponu ve yolcu bileti gibi taşıma belgeleri hakkındaki Konvansiyon hükümleri, bir havacılık işletmesinin, normal (olağan) faaliyeti kapsamında gerçekleştirdiği, olağanüstü şartlarda yapılan taşımalar hakkında uygulama alanı bulmamaktadır<sup>31</sup>.

1999 Montreal Konvansiyonunun, “Yolcular ve Bagaj – *Passengers and Baggage*” başlıklı 3.maddesinin 3.fikrasında, taşıyıcının, kontrol edilmiş (kayıtlı) her parça bagaj için yolcuya bir bagaj tanımlama etiketi (*baggage identification tag*) vereceği düzenlenmiş fakat bu etiketin hangi kayıtları içereceği konusunda ayrıntılı bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Ancak Varşova/ Lahey sisteminden farklı olarak, 1999 Montreal Konvansiyonuna tabi olan taşımacılık faaliyetlerinde taşıyıcının, bagaj kuponu tanzim etmemiş olması halinde dahi sınırlı sorumluluğu düzenleyen Konvansiyon hükümlerinden yararlanma imkanı bulunduğundan (m.3/ f.5), herhangi bir kayıt şartının Konvansiyon ile ayrıca düzenlenmesine gerek bulunmadığı ifade edilebilir.

### III- SONUÇ

Belirtildiği gibi, TSHK.m.107 uyarınca, “*Yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren ve uluslararası standartlara uygun olan bir bilet vermekle yükümlüdür; a) Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi, b) Yolcunun adı ve soyadı, c) Biletin numarası ile düzenlendiği gün ve yeri, d) Taşıma ücreti; bilet ücretsiz verilmişse buna dair kayıt, e) Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri, f)*

---

Nevertheless, if the carrier takes charge of the baggage without a baggage check having been delivered or if the baggage check (unless combined with or incorporated in the passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1 (c)) does not include the notice required by paragraph 1 (c) of this Article, he shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2.” şeklindedir.

<sup>31</sup> Varşova Konvansiyonu kapsamında bagaj kuponuna ilişkin düzenlemeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., **Flener**, Gillian, Effects of the Amendments to the Baggage Check Provision of the Warsaw Convention - Clearing the Way for More Efficient Check-In Procedures, Transportation Law Journal, Vol.28, Nmb.2, 2000 – 2001, p.295 vd..

*Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu (f.1). Taşıyıcı, yolcuyu biletsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir bilet vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmez, ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz (f.2).”*. Dolayısıyla ulusal (TSHK.’na tabi) yolcu taşımalarında yolcuya, taşıyıcı tarafından yukarıdaki kayıtları içeren bir yolcu bileti verilmemesi yahut verilen bilette, anılan kayıtların bir ya da birkaçının eksik olması hâlinde taşıyıcı, meydana gelecek zararlar karşısında TSHK.’nda belirtilen sorumsuzluk veya sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanamayacak; başka bir deyişle yolcunun maruz kaldığı zararlar karşısında sınırsız sorumlu olacaktır. Yine ulusal taşımalarda her parça bagaj için taşıyıcı tarafından tanzim edilmesi zorunlu olan belge ise bagaj kuponu olup, bagajın uğradığı zararlar karşısında taşıyıcının sınırsız sorumlu olmasına (sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesine) yol açacak durum TSHK.m.109’da düzenlenmiştir<sup>32</sup>. Buna göre, “*Taşıyıcıya teslim edilen her bir parça bagaj için, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren bir bagaj kuponu verilir; a) Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi, b) Yolcunun adı ve soyadı veya yolcu biletinin tarih ve numarası, c) Bagaj kuponunun tarih ve numarası, d) Bagajın ağırlığı, e) Teslim yeri, f) Yolcu tarafından özel olarak beyan edildiği takdirde, bagajın içeriği ve değeri, g) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu (f.1). Taşıyıcı; bagajı kuponsuz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir kupon vermeden kabul etmiş ise; taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmez; ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz (f.2).*”<sup>33</sup>.

<sup>32</sup> Uluslararası eşya taşımalarında taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı konusunda ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz., **Yetiş – Şamlı**, Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008, s. 87 vd..

<sup>33</sup> TSHK.m.109, “Bagaj kuponu biri yolcuda kalmak ve diğeri bagaja takılmak üzere iki nüsha olarak düzenlenir ve bagajın ibraz edene teslim edileceği kaydını içerir (f.3). Birinci ve ikinci fıkraların hükmü saklı kalmak şartı ile, taşıyıcı bagaj kuponuna konulması gereken bilgilerden yolcu biletinde zaten mevcut bilgileri bagaj kuponuna yazmayabilir veya biletle birleştirmek kaydıyla sadece bir bagaj teşhis kuponu verebilir (f.4).”

1929 tarihli Varşova Konvansiyonuna tabi uluslararası taşımalarda, taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına (dolayısıyla sınırsız sorumluluğuna) sebebiyet veren, taşıma belgelerine ilişkin düzenlemeler, anılan Konvansiyonun 2. Bölümünde yer almaktadır. Yolcu biletine ilişkin 3. madde uyarınca, “*Yolcuların taşınması için taşıyıcı, aşağıdaki hususların içinde bulunduğu bir yolcu bileti vermek zorunluluğundadır: a) Biletin kesildiği yer ve tarih; b) Hareket yeri ve varış yeri; c) Kararlaştırılan durak yerleri; şu şartla ki, taşıyıcı gerektiğinde, durak yerlerini değiştirmek hakkını saklı tutabilecek fakat bu hakkını kullanması halinde, değişikliğin taşımanın uluslararası niteliğini ortadan kaldırma etkisi olmayacaktır; d) Taşıyıcı veya taşıyıcıların isim ve adresleri; e) Taşıyıcının, bu Sözleşme ile konulan sorumluluğa ilişkin kurallara bağlı olduğuna dair bir bildirim (f.1). Yolcu biletinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecektir, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır. Bununla birlikte taşıyıcı, yolcu bileti verilmemiş olan bir yolcuyla kabul ederse, bu Sözleşmenin sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır (f.2).*”<sup>34</sup>. Buna göre taşıyıcı, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonuna tabi olan bir taşımada yolcu biletini hiç veya ilgili maddede öngörüldüğü usulde düzenlemediği takdirde sorumluluğu sınırsızdır<sup>35</sup>. Bununla birlikte, 1955 tarihli Lahey

---

<sup>34</sup> Maddenin İngilizce metni, “1. For the carriage of passengers the carrier must deliver a passenger ticket which shall contain the following particulars: (a) the place and date of issue; (b) the place of departure and of destination; (c) the agreed stopping places, provided that the carrier may reserve the right to alter the stopping places in case of necessity, and that if he exercises that right, the alteration shall not have the effect of depriving the carriage of its international character; (d) the name and address of the carrier or carriers; (e) a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention. 2. The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall none the less be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this Convention which exclude or limit his liability.” şeklindedir.

<sup>35</sup> Amerikan Yüksek Mahkemesi (US. Supreme Court) 25 Mart 1968 tarihli **Lisi et al. v. Alitalia Linee Aeree Italiane** kararında, yolcu biletlerine konulacak uyarı



Protokolünün III.maddesi ile 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunun yukarıda anılan 3.maddesi değiştirilerek 1.fıkranın (d) ve (e) bentleri çıkartılmış, (c) bendinin ifadesi değiştirilmiş, (e) bendi 2.fıkraya eklenmiş ve yolcu biletinde bulunması gereken kayıtlar oldukça sadeleştirilmiştir. Dolayısıyla 1955 tarihli Lahey protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonuna tabi yolcu taşımalarında taşıyıcı, yolcuya “...a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi, b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir Devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi, c) Eğer yolcunun seyahatinin son varış yeri veya durak yeri, hareket ettiği ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin ölüm veya bedensel zarar ile bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırladığını belirten bir not (LP.m.III/ f.1 ile değişik VK.m.3/ f.1).” içeren yolcu bileti vermek zorundadır. Yolcu bileti verilmemiş bir yolcu taşıyıcının rızası ile hava aracına binerse veya bilete yukarıdaki kayıtlardan (c) bendinde yer alan hükmün gerektirdiği not bulunmazsa, taşıyıcı, VK.m.22’de düzenlenen sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kazanamayacaktır (LP.m.III ile değişik VK.m.3/ f.2). Varşova / Lahey sistemine tabi taşımalarda kayıtlı bagajın maruz kalacağı zararlar karşısında sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanabilmesi için ise taşıyıcının, yolcuya, “...a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi, b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir

metinlerinin farkedilemeyecek (görülemez) ve okunamayacak puntolarla yazılmış olması halinde taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağına hükmetmiştir. Bkz., **Dempsey / Milde**, International Air Carrier Liability – The Montreal Convention of 1999, McGill University Centre for Research in Air & Space Law, Montreal 2005, p. 91 – 92; **Bozkurt – Bozabalı**, Banu, Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukukî Sorumluluğu, Ankara 2013, s. 174; **Kırman**, s. 174. Karşı yönde, taşıma belgelerindeki punto büyüklüğünün sorumluluğa etki etmeyeceği yönündeki, **Chan v. Korean Airlines** (US. Supreme Court, 25 April 1989) ve **Bianchi v. United Airlines** (State of Washington Court of Appeals, 4 December 1978) kararları için ayrıca bkz., **Dempsey / Milde**, p. 92; **Sözer**, Bülent, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul 2009, s. 129, dn. 3.

*Devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi, c) Taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri, başladığı ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin, bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırladığını belirten bir not.”* ihtiva eden bir bagaj senedi vermesi zorunludur (LP. ile değişik VK.m.4/ f.1). Ancak bu bagaj senedinin, usulüne uygun olarak tanzim edilen bir yolcu biletinin içinde yahut onunla birleştirilmiş olması da mümkündür. Taşıyıcı, bagaj senedi vermeksizin bagajı sorumluluğuna kabul eder yahut usulüne uygun bir yolcu bileti ile birleştirmeksizin (c) bendinin gerektirdiği notu ihtiva etmeyen bir bagaj senedi tanzim ederse, Varşova Konvansiyonunun 22.maddesinin 2.fikrasında belirtilen sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanamaz (LP. ile değişik VK.m.4/ f.2, son).

Türkiye'nin de tarafı olduğu 1999 Montreal Konvansiyonuna tabi uluslararası yolcu taşımalarında ise şu hususları ihtiva eden münferit ya da müşterek bir taşıma belgesi verilmesi zorunludur: “*a) Kalkış ve varış yerlerinin bildirim; b) Eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Devletin sınırları dahilinde ise, bir ya da daha fazla anlaşmalı duruş yeribaşka bir Devletin sınırları kapsamında olduğunda bu tür durulacak yerlerden en az birinin bildirim. (m.3/f.1)*”. Ayrıca taşıyıcı, kontrol edilmiş her parça bagaj için yolcuya bir bagaj tanımlama etiketi vermekle yükümlüdür (m.3/ f.3). Geçerli olduğu yerlerde, 1999 Montreal Konvansiyonunun “*...ölüm ya da yaralanma bakımından ve bagajın tahrip olması ya da bagajın kaybı veya bagaja hasar gelmesi ve de gecikmeler açısından taşıyıcının sorumluluklarını hükme bağladığı ve bu sorumlulukları sınırlayabileceği hususunda yolcuya yazılı bir bildirim verilmelidir. (m.3/f.4)*”. 1999 Montreal Konvansiyonu bu bildirimlerin elektronik bilet verme yoluyla da gerçekleştirilebilmesine cevaz vermektedir (m.3/ f.2). Ancak bu hususlara riayet edilmemesi, TSHK. ve Varşova / Lahey hükümlerinin aksine, taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını ortadan kaldırmaz (m.3/ f.5) <sup>36</sup>. 1999 Montreal Konvansiyonunun

---

<sup>36</sup> MK.m.3'ün İngilizce metni, “1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing: (a) an indication of the places of departure and destination; (b) if the places of

uygulanmadığı devletler açısından ise yolcu biletinin ve bagaj kuponunun hiç veya usulüne uygun olarak düzenlenmemesi durumu, halen taşıyıcıların sınırlı sorumluluktan yararlanma haklarını ortadan kaldıran sebepler arasında olmaya devam etmektedir.

#### KAYNAKÇA

**Arkan**, Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, Ankara 1982.

**Bozkurt – Bozabalı**, Banu, Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukukî Sorumluluğu, Ankara 2013.

**Dempsey**, P. Stephen / **Milde**, Michael, International Air Carrier Liability – The Montreal Convention of 1999, McGill University Centre for Research in Air & Space Law, Montreal 2005.

**Flener**, Gillian, Effects of the Amendments to the Baggage Check Provision of the Warsaw Convention - Clearing the Way for More Efficient Check-In Procedures, Transportation Law Journal, Vol.28, Nmb.2, 2000 – 2001, p.295 vd..

**Göknil**, M. Nedim, Hava Hukuku, İstanbul 1951.

**Kaner**, İnci D., Hava Hukuku (Hususi Kısım), 2. Baskı, İstanbul 2004.

---

departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place. 2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved. 3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage. 4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay. 5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.” şeklindedir. Ayrıntılı bilgi için bkz., **Dempsey / Milde**, p. 86 – 92; **Bozkurt – Bozabalı**, s. 76, 174 vd..

**Kırman**, Ahmet, Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990.

**Öztürk**, Yaşar, Hava Hukuku, I, Samsun 2010.

**Ruhwedel**, Edgar, Der Luftbeförderungsvertrag, Frankfurt am Main 1985.

**Schleicher**, R. / **Reymann**, F. / **Abraham**, H. C., Das Recht der Luftfahrt, Kommentar und Quellensammlung, Erster Band: Allegemeine Einleitung und Internationales Luftrecht, Dritte Auflage, Kölne – Berlin, 1960.

**Sözer**, Bülent, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul 2009.

**Tüzün**, Necati, Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Ankara 1981.

**Tüzüner**, Özlem, Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, TBBD., S. 101, 2012, s. 167 vd..

**Ülgen**, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987.

**Yeşilova**, Ecehan, CMR – Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, DEÜHFD., C. 7, S. 1, 2005 (İspat), s. 237 vd..

**Yetiş – Şamlı**, Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008.

**Zeyneloğlu**, Ahmet, Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1980.